

GERMANISCHES
NATIONAL
MUSEUM



REISEBEGLEITER

Reisebegleiter

Reisebegleiter – mehr als nur Gepäck

Bearbeitet von Claudia Selheim

Begleitband zur Ausstellung
im Germanischen Nationalmuseum, Nürnberg
9. Dezember 2010 bis 1. Mai 2011

Herausgeber:
Germanisches Nationalmuseum
Generaldirektor G. Ulrich Großmann

Projektleitung Ausstellung und Begleitband:
Claudia Selheim
unter Mitarbeit von Anja Kregeloh

Redaktion:
Claudia Selheim, Anja Kregeloh, Christine Kupper
Praktikantinnen:
Daniela Sandner, Tanja Walow

Fotoarbeiten:
Georg Janßen, Monika Runge, Sebastian Tolle

Umschlagmotiv:
unter Verwendung einer
Fotografie von Richard Fleischhut;
Deutsche Kinemathek -
Marlene Dietrich Collection Berlin.
© Ingrid Peckskamp-Lürßen;
grafische Bearbeitung: hl-studios GmbH, Erlangen
Einbandrückseite: siehe Abb. 62



Basislayout:
Udo Bernstein, Stein bei Nürnberg
Schrift Corporate
Papier BVS matt, 135 g
Gesamtherstellung:
Emmy Riedel GmbH, Gunzenhausen

Bibliografische Information der
Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese
Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet
über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.
ISBN 978-3-936688-54-2

© Verlag des Germanischen Nationalmuseums,
Nürnberg

Restauratorische Betreuung:
Institut für Kunsttechnik und Konservierung
Leitung: Arnulf v. Ulmann
Roland Damm, Annika Dix, Bettina Guggenmos,
Simone Hänisch, Frank Heydecke, Ada Hinkel,
Petra Kress, Sabine Martius, Christiane Meinert,
Martin Meyer, Alexandra Scheld, Roland Schewe,
Ilona Stein

Ausstellungsreferat:
Anne-Cathrin Schreck

Ausstellungsgestaltung:
Thomas Kaiser, Gestaltung für Museum
und Theater, Berlin

Ausstellungsaufbau:
Horst Gollwitzer und die Mitarbeiter
des Technischen Büros

Kunsttransporte:
ART HANDLING, Köln

Öffentlichkeitsarbeit:
Andrea Langer, Christian Vogel

Kunstpädagogische Vermittlung:
Thomas Brehm, Jessica Mack-Andrick,
Pirko Schröder, Pamela Straube

Werbegrafik:
hl-studios GmbH, Erlangen

Unser herzlicher Dank gilt allen Leihgebern

Augsburg

Staatliches Textil- und Industriemuseum (tim)

Berlin

Deutsche Kinemathek; Marlene Dietrich Collection; Museum Europäischer Kulturen – Staatliche Museen zu Berlin; Stiftung Deutsches Technikmuseum; Stiftung Stadtmuseum Berlin

Celle

Gesellschaft zur Unterhaltung des Bomann-Museums

Frankfurt am Main

Sammlung Hessenberg / Struwwelpeter Museum

Hamburg

Deutsches Zollmuseum

Isernhagen

Bree Collection

Kaufbeuren

Stadtmuseum Kaufbeuren

Maihingen

Rieser Bauernmuseum

Melle

Hans Adam Freiherr von Hammerstein

München

Alpines Museum des Deutschen Alpenvereins; Deutsches Museum; Europäische Reiseversicherung AG; Jüdisches Museum, Dauerleihgabe aus Privatbesitz; Münchner Stadtmuseum

Nürnberg

DB Museum; Museen der Stadt Nürnberg / Spielzeugmuseum; Museum Industriekultur

Potsdam

Filmmuseum Potsdam

Salzburg

Salzburg Museum

Schnaittach

Heimatmuseum des Marktes Schnaittach

Stein

A.W. Faber-Castell Unternehmensverwaltung GmbH & Co. KG

Graf von Faber-Castell'sche Vermögensverwaltung

Wertheim am Main

Grafschaftsmuseum/Otto-Modersohn-Kabinett

Zeitz

Deutsches Kinderwagen-Museum

Zürich

Thomas-Mann-Archiv der Eidgenössischen Technischen Hochschule

sowie den Leihgebern, die nicht genannt sein möchten.

Inhalt

G. ULRICH GROBMANN	
Vorwort	7
CLAUDIA SELHEIM	
Einführung	8
Koffer – keineswegs nur für die Reise	12
Die Kutschenreise und ihr Gepäck	15
RALF SCHÜRER	
Das Reisenecessaire eines Domherrn	21
CLAUDIA SELHEIM	
Stets mit Getränken versorgt – der Flaschenkeller	40
Für den Notfall gerüstet – die Reiseapotheke	42
Schreiben auf Reisen	48
MATTHIAS WAGNER	
Gepäck als „Volkskunst“	53
ANJA KREGELOH	
Vom Felleisen zum Trekkingrucksack – Gepäck für Fußreisen	61
Reisetaschen im Handgepäck	69
CLAUDIA SELHEIM	
Gepäck auf hoher See	78
Vom „großen Apparat“ zum Rollkoffer	86
Reisenecessaires – Ausdruck des Luxus	121
Mit Hüten unterwegs	126
Ordnung im Koffer	131
SILVIA GLASER	
Alles in die Tüte! Reisehilfen aus Kunststoff	135
MARTIN BAUMEISTER	
Große und kleine Bagage. Militärisches Reisegepäck im 19. und 20. Jahrhundert	143
JAN HINRICHSSEN	
Der Koffer im Museum. Ein Metasymbol für Migration	153
STEFAN EBENFELD	
Gepäckverkehr – Die Koffer bei der Eisenbahn	163
PETER KOCH	
Versicherung des Reisegepäcks	180
YASMIN DOOSRY	
Kofferwerbung: Fernweh als Geschäft	190
CLAUDIA SELHEIM	
Koffer als mobile Plakatwände	199
MARION FABER	
Koffer, Kulis, Komiker. Reisegepäck im Spielzeug	205
Ausstellungsplan	214
Verzeichnis der ausgestellten Objekte	215
Bildnachweis	228

Vorwort

Vor 175 Jahren fuhr zwischen Nürnberg und Fürth erstmals in Deutschland ein neues Verkehrsmittel, das im Zeitalter der Industrialisierung die Mobilität der Menschen maßgeblich verändern sollte: die Eisenbahn. Diese „bahnbrechende“ Entwicklung wird im Jubiläumsjahr 2010 mit verschiedenen Veranstaltungen und Ausstellungen in beiden Städten gewürdigt. Auch das Germanische Nationalmuseum beteiligt sich mit einer kulturgeschichtlichen Ausstellung, in deren Zentrum die im Zug stets gegenwärtigen „Reisebegleiter“ stehen.

Die in der Schau im zeithistorischen Kontext präsentierten Koffer, Reisetaschen, Rucksäcke, Hutschachteln, Necessaires, Seekisten, Seesäcke, Autokoffer und vieles mehr verdeutlichen die Abhängigkeit zwischen den Verkehrsmitteln und der Form der Gepäckstücke. Die Reisebegleiter passten sich der schnelllebigen Zeit an und sind als ein Ausdruck von Mobilität und Tempo typische Objekte der Moderne.

Gepäck war in der volkswissenschaftlichen Forschung bislang ein stark vernachlässigter Untersuchungsgegenstand. In der allgemeinen Wahrnehmung als alltägliches Utensil ist ihm auch in Museen ein schwerer Stand beschieden. Die allgemeine Verfügbarkeit hebt die museale Ausstrahlungskraft auf. Koffer gehören zu jenen Realien der Alltagskultur, die man, besonders wenn sie älter sind, in Schaufensterauslagen von Reisebüros, Apotheken, Frisören etc. als Dekorationsmaterialien verwendet. Sie wecken nostalgische Gefühle im Kontrast zu einer heute immer differenzierter werdenden Warenwelt. Hinter vielen Koffern stehen aber auch persönliche Geschichten. Sie spiegeln sich in dem Gepäck von Adligen, Prominenten, Dienstboten, Seeleuten, Soldaten und Flüchtlingen ebenso wider wie die unterschiedlichen Facetten seiner Verwen-

dung. Für die Alltagskultur lassen sich durch die wissenschaftliche Beschäftigung neue Erkenntnisse gewinnen, die durch die museale Präsentation sowie die vorliegende Publikation vermittelt werden.

Die Umsetzung des Ausstellungskonzeptes und des Begleitbandes war nur durch die intensive Zusammenarbeit vieler Kollegen am Haus unter Federführung von Claudia Selheim möglich. Gedankt sei besonders der Volontärin Anja Kregeloh für ihre engagierte Mitarbeit sowie den Sammlungsleitern Martin Baumeister, Yasmin Doosry, Silvia Glaser und Ralf Schürer. Die Präsentation wird vor allem durch die Leihgaben des DB Museums Nürnberg bereichert, dessen stets kooperationsbereiter Mitarbeiter Stefan Ebenfeld sich zudem in seinem Aufsatz einem bisher unbehandelten Aspekt, dem Gepäckverkehr bei der Bahn, widmete. Die Kollegen vom Spielzeugmuseum der Stadt Nürnberg beteiligten sich gleichfalls aktiv durch Leihgaben und den Beitrag von Marion Faber an dem Projekt. Speziell dem Kenner der Versicherungsgeschichte Peter Koch aus Aachen ist für seinen Beitrag zur Reisegepäckversicherung und sein erfolgreiches Bemühen um Leihgaben bei der Europäischen Reiseversicherung in München zu danken. Jan Hinrichsen und Matthias Wagner ließen die in ihren Abschlussarbeiten an den Universitäten Tübingen und Würzburg gewonnenen Erkenntnisse ebenfalls in den Katalog einfließen.

Zum Gelingen der Ausstellung trugen viele Kolleginnen und Kollegen des Instituts für Kunsttechnik und Konservierung unter der Leitung von Arnulf von Ulmann bei. Ein besonderer Dank für die Restaurierung, Konservierung und die technischen Angaben gilt Ilona Stein, Ada Hinkel, Petra Kress und Sabine Martius. Dem Gestalter der Ausstellung Thomas Kaiser, Berlin, gebührt das Verdienst, Koffer, Gepäckstücke und zahlreiche andere Objekte gut verpackt und verstaut zu haben.

G. ULRICH GROBMANN

Das Reisen gehört zu den Selbstverständlichkeiten der modernen Gesellschaft, Bücher darüber füllen ganze Spezialbibliotheken.¹ Ein vernachlässigtes, fast vergessenes Kapitel in der Geschichte des Reisens ist dagegen der Koffer, ohne den kaum eine Reise beginnt. Es hat den Anschein, als würde man das oft als Ballast empfundene Gepäck aus den Betrachtungen ausklammern, um so nicht die positiven Assoziationen mit dem Thema zu beeinträchtigen. Obwohl 1995 der italienische Autor Attilio Brilli, ein Kenner der Reiseliteratur, schrieb: „Der Koffer ist die unangefochtene Hauptfigur in der Kunst des Reisens. Er enthält all das, worauf der Reisende nicht verzichten kann und will“,² blieben Koffer und andere Gepäckstücke in der Forschung weitgehend unbeachtet – möglicherweise, weil sie in der umfangreichen Reiseliteratur ebenso selten wie in (Reise-)Tagebüchern und Reisebeschreibungen Erwähnung fanden.

Eine erste wissenschaftliche Studie über Koffer stellt die Magisterarbeit „Packend... Eine Kulturgeschichte des Reisekoffers“ von Andrea Mihm dar.³ Die Publikation von Marie Simon „Nimm mich mit. Eine kleine Geschichte der Reisebegleiter“ ist hingegen journalistisch ausgerichtet.⁴ Da es vor allem in England einen breiten Kreis von Sammlern historischen Reisegepäcks gibt, erschien dort die Publikation von Helenka Gulshan, die ihren Blick auf ästhetisch schöne, oft handwerklich gearbeitete, den Sammler ansprechende Stücke richtet.⁵ Zu

diesen sammlungswürdigen Gegenständen zählen auch Koffer und andere Behältnisse für das Reisen des französischen Produzenten Louis Vuitton. Die exklusive Firma mit eigenem Museum zog wiederholt das Interesse der Publizisten auf sich. Zuletzt kam 2005 das Buch von Paul-Gérard Pasols über die Marke heraus⁶ und im Oktober 2010 eröffnete im Pariser Musée Carnavalet die Schau „Voyage en Capitale. Louis Vuitton et Paris“. Die Sammlung regte auch andere Museen zu Ausstellungen an, bei denen sie hauptsächlich auf den Bestand von Louis Vuitton zurückgriffen, beispielsweise das Cooper-Hewitt Museum in New York, das 1986 als eines der ersten Museen dem Thema Reisegepäck eine eigene Ausstellung widmete.⁷ Ein Jahr später folgte im Musée des Arts Décoratifs in Paris die Schau „L'Invitation au Voyage“, rund um eine Schenkung von Louis Vuitton.⁸ Die 1988 in Berlin gezeigte Schau „Eine Reise nach Berlin“ präsentierte viel Gepäck und Reisezubehör unter zahlreichen Aspekten. Doch in den Beiträgen im Textteil des Katalogs blieb das Gepäck nur eine Marginalie.⁹ Anders in der Publikation zu einer Präsentation im Frankfurter Flughafen mit dem Titel „Alle Koffer fliegen hoch!“¹⁰ Im Mittelpunkt stand hier die Sammlung des Taschenherstellers Wolf Peter Bree (1945–1996) aus Isernhagen bei Hannover, die dann 1996 in Zons am Rhein gezeigt wurde. Objekte aus diesem Bestand flossen auch in die Ausstellung „Packende Koffer. Von Maria Medici bis Marlene Dietrich“ des Zürcher Museums Bellerive ein.¹¹ Einen sehr viel breiteren, sozialgeschichtlichen Ansatz verfolgte die Schau „Mit Sack und Pack: Dinge zum Tragen. Form – Funktion – Zeichen“ im Österreichischen Museum für Volkskunde 1998, zu der kein Katalog erschien. In der Ausstellung des Rheinischen Industriemuseums „Packen Wühlen Tragen. Die Tasche vom Transportmittel zum Fetischobjekt“ am Standort Ratingen 2008/2009 galt ein Aspekt ebenfalls dem Reisegepäck.

1992 wies Heinz Spielmann darauf hin, dass nur wenige materielle Zeugnisse der Reisekultur Eingang in Museen gefunden hätten. Damals konnte das von ihm geleitete Schleswig-Holsteinische Landesmuseum Schloss Gottorf eine Sammlung mit rund 300 Reisegepäckschäften vor allem englischer Provenienz übernehmen.¹² Das Deutsche Ledermuseum in Offenbach besitzt zwar zahlreiche Gepäckstücke, doch fehlen abgesehen von Museumsführern spezielle, diese Objekte behandelnde Publikationen. Im Rahmen der Dauerausstellung zu Koffern des Technikmuseums Berlin werden Pappkoffer hergestellt. Ansonsten präsentiert dieses Haus – wie zahlreiche andere – Koffer vor allem als Symbol des Reisens oder der Mobilität, ohne einzelne Objekte nach ihrer möglichen Aussagekraft zu hinterfragen. In vielen Museen sind Koffer und weitere Gepäckstücke eher zufällig in die Sammlungen gelangt, weil beispielweise andere Exponate darin geliefert wurden und der Überbringer froh war, sich seines alten Koffers auf diese Weise entledigen zu können. An Orten, in denen einst Kofferfabriken existierten, sind die Erzeugnisse der Firmen von den dort ansässigen Museen mit entsprechendem Sammlungskonzept erwünscht. So sammelt das Stadtgeschichtliche Museum Leipzig unter anderem Reisegepäck der 1850 gegründeten Kofferfabrik Moritz Mädler, das Historische Museum der Stadt Bielefeld Koffer der Firma Lohmann und im badischen Kuppenheim verwahrt das Heimatmuseum Produkte der dort bis 1968 ansässigen Kofferfabrik Johann Schäuble.¹³ Besonders gesucht sind Koffer und Gepäck von Flüchtlingen und anderen Migranten in Museen, um deren Biographien zu erzählen und zu visualisieren. Doch gerade diese Indienstnahme des Gepäcks in Museen als Symbol des Reisens und der Flucht verstellt vielfach den Blick auf den Gegenstand selbst, der meist leer übernommen wird und oft ohne persönliche Geschichte bleibt. Wurde auch der Ruf in der volks-

kundlichen Tourismusforschung laut, „die materielle Kultur auf Reisen in den Blick zu nehmen, ja die Objektanalyse und deren Kontextualisierungen als besonders facetten- und aufschlussreichen Zugang grundsätzlich in die Ethnographie des Reisens zu integrieren“,¹⁴ so kann die objektbezogene Museumsforschung in der Regel nur das Behältnis als Quelle auswerten und interpretieren. Denn der immer begrenzte, einer bewussten Auswahl unterworfenen Inhalt des Gepäckstücks, über den sich der Besitzer auf Reisen definiert, stilisiert und identifiziert, der ihm Halt gibt, geht in der Regel nicht in die Museumssammlung über. Doch immer stellt der Inhalt eine Verbindung zur Heimat dar, gleich ob es sich um einen für eine freiwillige oder unfreiwillige Reise gepackten Koffer handelt. Die zuweilen festgehaltenen biografischen Notizen und Geschichten rund um den Koffer werden eher an das Gepäckstück geknüpft, als dass sie tatsächlich am Objekt ablesbar wären. Das Objekt Koffer wird vielfach symbolisch aufgeladen, grundsätzlich ist es in Ausstellungen ein Stellvertreterobjekt für eine oder mehrere daran anzubindende Aussagen und Zuschreibungen.

Gilt die Mobilität als Kennzeichen und selbstverständliche Kulturpraktik der Moderne, so sind die vielen unterschiedlich genutzten Gepäckstücke wie Reisetaschen, Handkoffer, Rucksäcke, Rollkoffer etc. Symbole der Moderne. Formal passte man die Reisebegleiter meist den Besonderheiten der sie bewegenden Verkehrsmittel oder Personen an, und sie spiegeln mithin ebenfalls gesellschaftliche Veränderungsprozesse wider. Für Kutschen fertigten Kistenmacher, Schreiner oder Täschner spezielle Koffer und Kisten. Im Zeitalter der Kutschenreise und des noch nicht gut ausgebauten Gasthauswesens spielten bei wohlhabenden Reisenden manchmal Gegenstände des persönlichen Wohlbefindens wie Reiseservice oder Flaschenkeller eine wichtige Rolle. Das in der Bahn mitgeführte sogenannte Auf-

gabegepäck, wozu auch Offizierskisten gehörten, kam in den Gepäckwagen und sollte möglichst stapelbar und robust sein, das Handgepäck musste sich hingegen im Gepäcknetz oder unter dem Sitz verstauen lassen. Für diesen Zweck setzten sich zunächst der lederne oder hölzerne Handkoffer sowie Reisetaschen unterschiedlicher Art durch. Die Bahn bewirkte also einschneidende Veränderungen in der Gestalt des Reisegepäcks, und sie war die Einrichtung, die über hundert Jahre maßgeblich den „Gepäckverkehr“ betrieb, wie zahlreiche Bestimmungen belegen. Der Fahrgast vierter Klasse konnte Tragelasten in Körben, Tornister und Handwerkszeug mitnehmen, die Dienstbotentruhe musste er dagegen als Gepäck aufgeben. Der Seesack ermöglichte es, Hohlräume auf Schiffen zu nutzen, und sein Transport war einfacher als der der zuvor üblichen Seekisten. Das Automobil lehnte sich anfangs in der Gestaltung stark an die der Kutschen an, sodass Sattler hier zunächst Spezialkoffer konstruierten. Die im frühen 20. Jahrhundert aufkommende Flugreise verlangte nach besonders leichtem Gepäck. Dieser Trend hielt nicht nur wegen der Bequemlichkeit an, sondern auch, weil der Reisende bis heute immer mehr in den Dienst seines Gepäcks gestellt wird; zwei oder vier Rollen erleichtern inzwischen dessen Transport.

Die zunehmende Mobilität der Menschen seit dem 19. Jahrhundert, die mit der Ausweitung des Eisenbahnnetzes einherging, führte zur Gründung zahlreicher Kofferfabriken. In Deutschland geschah dies bemerkenswerterweise in Leipzig und in Dresden, eben an der die beiden Städte verbindenden, früh gebauten wichtigen Bahnstrecke. Viel Gepäck war zunächst ein Ausdruck von Wohlstand. Das Koffergeschäft blieb bis weit nach dem Zweiten Weltkrieg ein Saisongeschäft. In den Sommer- und Reiseumaten ging es stark zurück. Erst mit dem Einsetzen des Massentourismus und nachdem „der Handel mit Urlaubern zum größten legalen

Geschäft der Welt“¹⁵ geworden war sowie aufgrund der allgemein zunehmenden Mobilität wurde es mit dem heute meist im Ausland produzierten Gepäck saisonunabhängig. Sogar gesammelte Bonuspunkte bei Tankstellen, Lebensmittelhändlern und der Bahn können ebenso wie ein Zeitungsabonnement zum Besitz eines kompletten Gepäcksets führen. Das heute breit gefächerte Angebot an praktischen Reisebegleitern ist für jeden Geschmack, jede Reiseart und jeden Geldbeutel gerüstet. Wird auch – nicht zuletzt akustisch durch die Unebenheiten der Straßen – der Eindruck vermittelt, die Mehrheit der Reisenden sei mit Rollkoffern unterwegs, so greifen einige auf edles, teures, unter Umständen sogar von Haus aus schweres Gepäck zurück.¹⁶ Denn der Mensch will sich abheben, und das Reisegepäck ist ein (fast vergessenes) Zubehör der Mode, deren Wesen unter anderem darin besteht, dass immer nur ein kleiner Teil der Gruppe sie übt und die Gesamtheit sich auf dem Weg zu ihr befindet.¹⁷

Koffer packen heißt heute, falls im Hotel übernachtet wird, an vieles nicht mehr denken zu müssen. Bademäntel, Handtücher, Seife etc. liegen ohnehin für den Gast bereit. Zudem kann man Vergessenes meist vor Ort erwerben oder man lässt zu Hause Eingepacktes sogar am Ferienort zurück, um Einheimische damit zu beglücken und die so entstandenen Freiräume im Gepäck mit Erinnerungen an schöne Tage zu füllen.

Trotz der Omnipräsenz von Reisegepäck im Straßenbild der heutigen westlichen Gesellschaft führt es meist ein Schattendasein in Zeiten des Nichtunterwegsseins. Der Koffer wird, beinahe als würde man sich seiner schämen, dem Sichtfeld des Fremden entzogen und auf Speichern, in Kellern oder auf dem Schlafzimmerschrank deponiert. Ausgemusterte Koffer dienen oft zum Aufbewahren von selten benötigten Dingen wie Christbaumschmuck oder Erinnerungsstücken wie Spielzeug aus Kindertagen, alten Kleidern und Briefen aus der Ver-

gangenheit, doch der Koffer selbst ist ein Teil der Erinnerung – nicht zuletzt an schöne Reisen oder an einen endgültigen Abschied.

Nur gelegentlich setzt man Gepäckstücke heute in Wohnungen in Szene. Beispielsweise empfahl eine Frauenzeitschrift 2009, sich mit Koffern einzurichten.¹⁸ Zwei bis drei von Gurten zusammengehaltene Pappkoffer wurden zum Nachttisch mit Stauraum und mit Handtüchern gefüllte Rollkoffer zu Sitzgelegenheiten. Alte geräumige Aufgabekoffer mit umlaufenden Holzbügeln oder Hutkoffer, manchmal mit einer Glasplatte belegt, finden als Couchtisch

Verwendung. Im Möbeldesign erfolgte ein Rückgriff auf den schon in seiner Entstehungszeit exklusiven Schrankkoffer, allerdings nun aus Holz und mit Leder bezogen. Da der über 10.000 Euro teure Schrank „Oceano“ im Gegensatz zu seinem Gepäckvorbild auf Rollen steht, ist sein Gewicht unmaßgeblich.¹⁹ Neben Schubladen birgt er in seinem Inneren einen Hocker und einen Schreibtisch; somit lässt sich das Möbelstück zu dem vom Haus Louis Vuitton 1936 für den Dirigenten Leopold Stokowski (1882–1977) entworfenen Sekretärkoffer mit Schreibtisch in Bezug setzen.²⁰

1 Beispielsweise die Eutiner Landesbibliothek, Forschungsstelle zur historischen Reisekultur.

2 Attilio Brilli: Als Reisen eine Kunst war. Vom Beginn des modernen Tourismus: Die „Grand Tour“. Berlin 2001, S. 130.

3 Andrea Mihm: Packend... Eine Kulturgeschichte des Reisekoffers. Marburg 2001.

4 Marie Simon: Nimm mich mit... Eine kleine Geschichte der Reisebegleiter. München 2005.

5 Helenka Gulshan: Vintage Luggage. 2. Aufl. London 1998.

6 Paul-Gérard Pasols: Louis Vuitton. Die Erfindung des Luxus. München 2005.

7 Bon Voyage. Designs for Travel. Bearb. von Deborah Sampson Shinn u.a. Ausst.Kat. Cooper-Hewitt Museum/The Smithsonian Institution's National Museum of Design. New York 1986.

8 L'Invitation au Voyage. Autour de la Donation Louis Vuitton. Ausst.Kat. Musée des Arts Décoratifs. Paris 1987.

9 Die Reise nach Berlin. Hrsg. von der Berliner Festspiele GmbH im Auftrag des Senats von Berlin. Berlin 1987.

10 Helmut M. Bien/Ulrich Giersch: Alle Koffer fliegen hoch! Von der Hartschale zum Weichgepäck – Die Geschichte der Reisebegleiter. Berlin 1993. Das Buch erschien auch unter dem Titel: Die Geschichte der Reisebegleiter. Raritäten der Sammlung Bree. Hrsg. von Wolf Peter Bree. Berlin 1993.

11 Packende Koffer. Von Maria Medici bis Marlene Dietrich. Bearb. von Sigrid Barten. Ausst.Kat. Museum Bellerive. Zürich 1994.

12 Reiseleben – Lebensreise. Zeugnisse der Kulturgeschichte des Reisens. Sammlung Pieter-Jan van Tienhoven. Hrsg. vom Schleswig-Holsteinischen Landesmuseum, Schloss Gottorf. Schleswig 1992, S. 12.

13 Kofferfabrik Johann Schäuble. In: Gerhard Friedrich Linder: Kuppenheim – Chronik einer Stadt. Hrsg. von der Stadt Kuppenheim. Ubstadt-Weiher 1999, S. 498–504.

14 Klara Löffler: Die Mittelmäßigkeit des Reisens. Ein Plädoyer zur Erforschung der materiellen Kulturen des Tourismus. In: Dinge auf Reisen. Materielle Kultur und Tourismus. Hrsg. von Johannes Moser/Daniella Seidl (Münchner Beiträge zur Volkskunde 38). Münster u.a. 2009, S. 299–310, hier S. 299.

15 Zit. aus „Der Spiegel“ nach: Michael Andritzky: Reisen. In: Das Jahrhundert des Design. Geschichte und Zukunft der Dinge. Hrsg. von Wolfgang Schepers/Peter Schmitt. Frankfurt a. M. 2000, S. 206–209, hier S. 206.

16 Petra Engelke: Total von der Rolle. In: Financial Times Deutschland vom 25.6.2010. Freundlicher Hinweis von Frau Jocelyne Sauer, Germanisches Nationalmuseum.

17 Georg Simmel: Zur Psychologie der Mode. In: Die Zeit. Wiener Wochenschrift für Politik, Volkswirtschaft, Wissenschaft und Kunst 5, 1895, Nr. 54, S. 22–24. Zit. nach: URL: <http://socio.ch/sim/mod95.htm> [5.8.2010].

18 Wohlfühlen im Koffer-Raum. In: Für Sie 14, 2009, S. 120–124. Freundlicher Hinweis von Frau Almuth Klein, Germanisches Nationalmuseum.

19 Vogue Design. In: Vogue/Deutsch 2, 2008, S. 198.

20 Simon 2005 (Anm. 4), S. 84.

Koffer – keineswegs nur für die Reise

CLAUDIA SELHEIM

Abb. 1: Aus der Schwedenzeit, Adolph Menzel, vor 1867. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



Verwendet man heute das Wort „Koffer“, so ist damit im normalen Sprachgebrauch ein für eine Reise gedachtes Behältnis mit einem Handgriff gemeint. Doch diese Wortbedeutung existiert erst rund 150 Jahre. Dass man darunter über einen langen Zeitraum ein Möbelstück verstand, wurde weitgehend vergessen.

Der Begriff „Koffer“ ist seit dem 14. Jahrhundert in der Bedeutung eines Kisten- oder Truhenmöbels in der deutschen Sprache belegt. Seine Wurzeln hat er im französischen Wort „coffre“, das wiederum über das Lateinische aus dem griechischen „kóphinos“, Korb, abgeleitet wurde.¹ Im 1790 erschienenen Band der von Johann Georg Krünitz herausgegebenen „Ökonomisch-technologischen Encyclopädie“ heißt es unter dem Schlagwort Koffer: „Man giebt auch den eichenen hohen Kasten mit runden Deckeln, die unten schmaler, als oben, sind, diesen Namen.“² Für die sich an den Seitenwandungen meist nach unten verjüngenden Truhenmöbel waren neben dem erwähnten gewölbten Deckel die seitlich angebrachten Tragegriffe typisch. Ende des 18. Jahrhunderts, als die entsprechende Beschreibung in der Krünitzschen Encyclopädie erschien, geriet dieses vielseitig nutzbare Verwahrn Möbel, das aus dem Norden einzeln bis nach Franken vorgedrungen war,³ in vielen Teilen Nordwestdeutschlands allmählich aus der Mode.⁴ Im Elbe-Weser-Gebiet blieben die mit Eisen beschlagenen Koffer lange Zeit beliebt. Sie wurden von Tischlern und Schlossern bearbeitet und hier, im Ammerland und im Artland noch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts angefertigt.⁵

Im Land Braunschweig, für das Inventare des 16. bis zum frühen 20. Jahrhundert ausgewertet wurden, unterschied 1769 ein Schreiber im Haushalt eines Kaufmanns innerhalb einer Auflistung zwischen „ein[em] große[n] eichen coffre mit starkem eisenbeschlage“ und einem mit Leder beschlagenen Reisekoffer.⁶ Um 1790 verstand man unter dem

Koffer „gemeinlich nur einen mit Leder bezogenen Reisekoffer“.⁷ Doch bezeichnete der „gemeine Mann“ zu dieser Zeit die „Laden mit runden Deckeln“, also die Bewahrmöbel, weiter als Koffer,⁸ und spätere Inventare vermitteln ebenfalls den Eindruck, dass noch im 19. Jahrhundert der Begriff „Koffer“ gleichzeitig für das Möbel- und das Gepäckstück geläufig war.

Eine solche Lade mit gewölbtem Deckel zeichnete der Künstler Adolph Menzel (1815–1905) im Jahr 1867. Als die Handzeichnung in die Graphische Sammlung des Germanischen Nationalmuseums kam, wurde sie mit dem Titel „Kofferpacken in einem Treppenhaus“ bezeichnet (Abb. 1).⁹ Auch

hier ist mit dem Koffer das Möbelstück gemeint, in dem man offensichtlich seine Habseligkeiten auf der Flucht vor den Schweden im Dreißigjährigen Krieg verstaute.¹⁰ Diese mit Eisen oder Messing beschlagenen, manchmal bemalten Koffertruhen besaßen den Vorteil, dass sie bei ausbrechendem Feuer oder anderen Gefahren durch ihre Tragegriffe schnell transportiert werden konnten (Abb. 2).¹¹ Gelegentlich lagerten Koffertruhen daher in einem Rädergestell oder hatten selbst Räder.¹² Für eine herkömmliche Reise mit der Kutsche waren sie nicht bestimmt, zumal ihr Preis in der Regel höher lag als der für die zum Reisen gedachten Koffer, da hochwertigere Hölzer verwendet und aufwendiges

Abb. 2: Koffer, Wilstermarsch, dat. 1803. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



Beschlagwerk angebracht wurden. Preis, Material und die manchmal aufgebrachte Malerei machten sie zu Repräsentationsmöbeln.

Doch andererseits musste der mit Leder bezogene Koffer nicht grundsätzlich für eine Reise gedacht sein, wie große Koffertruhen aus Norddeutschland mit gepunztem Leder und Messingbeschlägen belegen.¹³ In der Regel dienten sie wie die anderen Truhen zur Aufnahme der Aussteuer und wurden vielfach über mehrere Generationen im Haushalt vererbt. Eine mit Leder bezogene Koffertruhe aus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts im Germanischen Nationalmuseum ist innen mit Leinen ausgeschlagen und in ihrem gewölbten Deckel befinden sich rote, mit Nägeln sternartig fixierte Bänder, zwischen die wichtige oder schnell griffbereite Papiere

gesteckt werden konnten.¹⁴ Solche „Bandsterne“ kennzeichneten viele Reisekoffer unterschiedlicher Größe noch bis ins 20. Jahrhundert.

Als Folge des Mitte des 19. Jahrhunderts zunehmenden Bahnverkehrs kam allmählich ein kleiner sogenannter Handkoffer auf, den eine Person alleine tragen konnte. Etwa seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts verband man mit dem Begriff „Koffer“ meist einen solchen Handkoffer. In einer Definition um 1930 hieß es noch: „Koffer sind verschließbare, in allen Größen und Formen vorkommende feste Behälter für den Reisegebrauch“,¹⁵ womit neben Handkoffern beispielsweise truhentartige Aufgabekoffer und Schrankkoffer gemeint waren. Gegenwärtig wird der Handkoffer immer mehr von einem Koffer mit Rollen, dem „Trolley“, abgelöst.

1 Thomas Schürmann: Erbstücke. Zeugnisse ländlicher Wohnkultur im Elbe-Weser-Gebiet. Stade 2002, S. 250.

2 Johann Georg Krünitz: Ökonomisch-technologische Encyclopädie oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirthschaft und der Kunstgeschichte in alphabetischer Ordnung. 242 Theile. Berlin 1773–1858, hier Teil 42, Berlin 1790, S. 368.

3 Thorsten Gebhard: Aufgaben der deutschen Bauernmöbelforschung. In: Volkswerk 1942, S. 19–36, hier S. 31. – Bernhard Deneke: Bauernmöbel. Ein Handbuch für Sammler und Liebhaber. München 1969, S. 294, Abb. 210. – Aufgemöbelt! Die schönsten Möbel aus der Sammlung des Fränkischen Freilandmuseums in Bad Windsheim. Hrsg. von Konrad Bedal unter Mitarb. von Herbert May/Beate Partheymüller. Ausst.Kat. Fränkisches Freilandmuseum Bad Windsheim (Schriften und Kataloge des Fränkischen Freilandmuseums in Bad Windsheim 56). Bad Windsheim 2009, S. 99.

4 Schürmann 2002 (Anm. 1), S. 262.

5 Friedrich-Wilhelm Jaspers/Helmut Ottenjann: Volkstümliche Möbel aus dem Ammerland. Stollentruhen · Kastentruhen · Koffertruhen. Bildteil (Materialien zur Volkskultur nordwestliches Niedersachsen 5). Cloppenburg 1982, Abb. 383a–427. – Hermann Dettmer: Volkstümliche Möbel aus dem Artland und den angrenzenden Gebieten (Materialien zur Volkskultur nordwestliches Niedersachsen 6). Cloppenburg 1982, S. 73.

6 Ruth-E. Mohrmann: Alltagswelt im Land Braunschweig (Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland 56/2). Münster 1990, S. 495.

7 Krünitz 1790 (Anm. 2), Teil 42, S. 369.

8 Krünitz 1790 (Anm. 2), Teil 42, S. 374.

9 Kofferpacken in einem Treppenhaus. In: Anzeiger des Germanischen Nationalmuseums 1968, S. 180.

10 Elfried Bock: Adolph Menzel. Verzeichnis seines graphischen Werkes. Berlin 1923, S. 472–473, Kat.Nr. 1092, hier unter dem Titel „Aus der Schwedenzeit“, um 1866 datiert. – Adolph von Menzel. Das graphische Werk. Ausgewählt von Heide Ebertshäuser. 2 Bde. München 1976, S. 1103. – Menzel – der Beobachter. Hrsg. von Werner Hofmann. Ausst.Kat. Hamburger Kunsthalle. München 1982, S. 172, Kat.Nr. 100.

11 Rudolf Uebe: Deutsche Bauernmöbel (Bibliothek für Kunst- und Antiquitäten-Sammler 23). Berlin 1924, S. 67. – Alfred Kamphausen: Koffer im Schleswig-Holsteinischen Landesmuseum. In: Aus dem Schleswig-Holsteinischen Landesmuseum 11, 1974, S. 11–20, hier S. 14–15.

12 Heinrich Ottenjann: Alte deutsche Bauernmöbel. Uelzen 1954, S. 46, Abb. 107.

13 Kamphausen: 1974 (Anm. 11), S. 11–12.

14 Eine mit Leder bezogene Koffertruhe aus den Vierlanden gelangte 1900 über einen Händler aus Wilster in die Sammlungen des Germanischen Nationalmuseums; vgl. Inv.Nr. BA 1093. – Vgl. auch Jaspers/Ottenjann 1982 (Anm. 5), Abb. 425.

15 Willy Meier: Die Warenkunde des Koffers. In: Deutsche Sattler-Zeitung 1931, S. 558.

Die Kutschenreise und ihr Gepäck

CLAUDIA SELHEIM

Gemäß den Ideen der Aufklärung sollte eine Reise immer einen vernünftigen Sinn haben. Wissenschaft, Bildung, das Erlernen einer Sprache, das Studium der Kunst und Geschichte oder die Gesundheit standen im Vordergrund. Die Vergnügungs- oder Lustreise war noch selten ein Thema. Selbst die bis weit ins 18. Jahrhundert hinein von jungen Adelligen unternommene Grand Tour erweiterte nicht nur den Horizont, sondern sie führte sie auch in die entsprechenden Gesellschaftskreise ein. Erst langsam änderte sich der Kreis der Reisenden. Laien und politische Funktionsträger suchten ihr Wissen auf Reisen ebenso zu vervollkommen wie Söhne aus dem aufstrebenden Bürgertum.¹ Gerade die Reise unmittelbar nach dem Studium diente im 19. Jahrhundert zur Vollendung der Bildung und der beruflichen Orientierung. Sie stellte eine Zäsur in bürgerlichen Lebensläufen dar.²

Reisen bedeutete aber auch, von einem Ort auf Zeit bewusst Abschied zu nehmen, und sich aus der Sicherheit der Städte und der kultivierten Natur in die Unberechenbarkeit von vielfach unberührten Landschaften zu begeben. Reisehandbücher empfahlen vor Antritt größerer Reisen sogar die nötigen testamentarischen Verfügungen zu treffen, denn unwirtliche Wegverhältnisse, das Umkippen der Wagen oder Achsenbrüche bargen zahlreiche Gefahren und Unannehmlichkeiten. Fürstin Louise von Anhalt-Dessau (1750–1811) beklagte 1775 im Tagebuch ihrer Englandreise die abscheulichen Wege, sodass sie auf der Fahrt mit der Postchaise „die Rippen im Leibe vor Schmerz alle fühlte“.³ Schlechte Pferde stellten ein weiteres Problem auf Reisen dar.

Mit dem Ausbau der Kunststraßen (Chausseen) Ende des 18. Jahrhunderts, der Verbesserung der Diligencen, also der auf Überlandkursen schnellsten Fuhrwerke der Post, dem fahrplanmäßigen Verkehr der gewöhnlichen, daher Ordinari-Post genannten Kutschen, dem verbesserten Postverkehr zwischen

den größeren Städten seit der Mitte des 18. Jahrhunderts, dem dichter werdenden Netz von Poststationen und der 1821 eingeführten Schnellpost wurde der Reisekomfort maßgeblich erhöht. Die Schnell- oder Eilpost reduzierte die Fahrzeit fast um die Hälfte. Zudem wurde das Reisen in räumlicher, zeitlicher und finanzieller Hinsicht planbar, wenngleich es kostspielig blieb. Ein wesentlicher Faktor war die Beschleunigung, die am Beginn der Verkehrsmoderne steht.⁴ Doch die verbesserte Verkehrstechnik war auch die Voraussetzung für die „Erkundung der Moderne“,⁵ wie Reisen zu technischen Erfindungen, beispielsweise zu Dampfmaschinen oder zu modernen Glashütten, belegen.

Unerlässlich auf einer Kutschenreise waren ein „dauerhafter“, also stabiler Koffer, und ein Mantelsack,⁶ gleich ob die Reise mit der Ordinari-Post oder der Extrapost, das heißt mit einem eigenen oder einem gemieteten Wagen mit der Möglichkeit des Pferdewechsels an den Poststationen, unternommen wurde. Zu den praktischen Reisegeräten zählten ferner Uhr, Fernglas, Schreibzeug, mehrere Vorhängeschlösser, Taschenmesser, Besteck, Barbierzeug und im besten Fall noch Pistolen mit doppelten Läufen, da sie auf potentielle Angreifer bedrohlicher wirkten als einläufige. Die zur Verteidigung gedachten Waffen waren in der Extrapost angeblich weniger notwendig als in der Ordinari-Post, da letztere des öfteren Geld- und Werttransporte beförderte und deshalb eher mit Überfällen

gerechnet werden musste.⁷ Schlösser sollten dem Reisenden ermöglichen, seinen Koffer oder die Zimmertür im Wirtshaus zu verschließen, vor allem wenn er sein Zimmer verließ.⁸

Bei der Kleidung wurde geraten, sich auf wenige Stücke zu beschränken: „Ueberflüssige Kleidungen sind Reisenden sehr lästig; besser ist es, nur ein schlechtes und ein gutes Kleid, vorzüglich aber einen guten Reiserock und Mantel anzuschaffen, und sich lieber an den Orten, wo man sich länger verweilen will, als in Paris, London etc. neu, nach jedes Ortes Sitte zu kleiden.“⁹ Die Empfehlungen zielten in erster Linie auf das männliche Geschlecht aus wohlhabendem Hause, denn nur dieser Kreis besaß die finanziellen Mittel, sich an jedem Ort neu einzukleiden. Alleinstehende Frauen kamen kaum in diese Situation, da sie nur selten reisten. Überhaupt sollte möglichst wenig Gepäck mitgenommen werden, denn viel davon war nicht nur lästig, das Ein- und Auspacken auf den Poststationen kostete außerdem mehr Zeit und konnte leicht zu Beschädigungen führen. Schließlich wurde das unter Aufsicht des Fahrgastes stehende Handgepäck in der Ordinari-Post und im Eilwagen auf zehn Pfund beschränkt, bei letzterem kam das schwerere in den Beiwagen.¹⁰ Umfangreiches Gepäck wurde an den zahlreichen Landesgrenzen mit höheren

Zöllen belegt. Die Rechnungen in Gasthäusern und die Transportkosten waren ebenfalls teurer. Letztere suchte auch der Maler Johann Wilhelm Schirmer (1807–1863) zu reduzieren, als sich ihm auf seiner Reise nach Italien im Juli 1839 die Gelegenheit bot. In seinem Tagebuch hielt er fest: „bei meiner Ank[un]ft. in Kehl fuhr ein Kutscher in d[er]. Nacht nach Schaffhausen, welcher meinen Koffer mitnehmen wollte gegen Geringes was mir sehr lieb gewes[en] wäre, da die Post sich nicht dazu verstehen wollte, weil er zu schwer war, [...] indes- sen durch Fürsprache des Mittlers [?] gelang es mir [ihn] zu 8 Gulden Überfracht mitzukriegen“.¹¹ Zudem sollten Koffer rechtzeitig, mindestens einen Tag zuvor gepackt werden, da man beim hastigen Packen leicht etwas vergessen konnte. An den Poststationen musste das Gepäck mindestens eine Stunde, zuweilen auch einen Tag vor Reiseantritt abgegeben werden. Empfohlen wurden kurze und hohe Koffer von großer Festigkeit, nicht zuletzt weil die Reise mit der Kutsche weiterhin als unsanfter galt als die mit dem Schiff.¹² Achsenbrüche, Raub- überfälle sowie das häufige Auf- und Abladen verlangten nach robusten Koffern.

Ein weit verbreiteter, für das 18. und das frühe 19. Jahrhundert belegter Koffertypus hat ein planes Brett als Standfläche und besitzt einen konvex gewölbten Korpus mit geraden Seitenwandungen. Die stark gewölbte Form ließ bei Regen das Wasser gleichmäßig abfließen. Der Deckel war mit Scharnieren befestigt. Diese auch als „bauchige Reisekoffer“¹³ bezeichneten Gepäckstücke stellten in Berlin in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Täschner her, wie auch in der Reichsstadt Nürnberg gemäß der Täschnerordnung von 1792 ausschließlich sie „Reisekisten oder Cofre“ erzeugen durften; die mit Kalbsleder überzogenen Stücke zählten zu den typischen Nürnberger Produkten.¹⁴ Dort, wo dieses Handwerk nicht vertreten war, produzierten sie die Sattler oder Riemer.¹⁵ Den



Abb. 3: Kutschenkoffer aus einem Puppenhaus, Nürnberg (?), 18. Jh. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

hölzernen Kasten fertigte der Tischler, erst dann bezog der Täschner ihn mit Leder oder dem kostengünstigeren Seehundfell, das keine Nässe durchließ, und fixierte den Bezug mit Nägeln. Vorne am Deckelrand brachte er einen Leder- oder Fellstreifen an, der sowohl die Schlösser schützte als auch das Eindringen von Staub und Wasser reduzierte. Der nächste Arbeitsschritt oblag dem Schlosser, der den Koffer vor allem an den Kanten mit Eisenbändern beschlug. Schließlich wurde er innen mit Leinwand ausgekleidet, auch um den Inhalt vor den Nagelspitzen zu schonen.¹⁶ Im Miniaturformat findet sich ein solcher Koffer – ohne Lederstreifen am Deckelrand – in einem 1639 datierten Nürnberger Puppenhaus (Abb. 3).¹⁷ Allerdings mag hier der eine oder andere Gegenstand, wie auch der Koffer, später hinzugefügt worden sein.

Obwohl so konstruierte Koffer 1775 noch zu den „unbeträchtlichen“, also wenig gefragten Stücken des Lederhandwerks gehörten, war die Herstellung eines solchen als Meisterstück vorgeschrieben.¹⁸ Der Deckel hatte dabei mit aufgeleimter, getriebener Arbeit versehen und zum Schluss mit Rindleder bezogen zu werden.¹⁹

Das Gepäck des mit der Kutsche Reisenden war nicht auf diesen verbreiteten Koffertyp beschränkt. Wenn er mit eigenem Wagen fuhr oder ihn sogar für eine Reise bauen ließ, wie der Schriftsteller Giacomo Girolamo Casanova (1725–1798) oder der Berliner Buchhändler und Verleger Friedrich Nicolai (1733–1811), standen ihm verschiedene Möglichkeiten offen. Die Fahrt mit der Extrapost bot nicht nur Unabhängigkeit von Fahrplänen, sondern schützte auch vor unliebsamen Reisegefährten. Ferner enthub sie die Reisenden des lästigen Gepäckumpackens und führte folglich zu einem Zeitgewinn. Seinen gut eingerichteten Reisewagen, in dem er viel Zeit verbrachte, verglich Nicolai mit einer bequemen Wohnung. Der Wagen hatte „noch viele Bequemlichkeiten an verschlossenen

Kästchen, Magazinen, Taschen, Pistolenhalftern u.d.gl. [...] Da in den beiden herauszuhebenden Sitzkasten, und im Magazine unter dem Kutscher-sitze mehr Sachen gepackt werden können, als zwey Personen auf einer solchen Reise brauchen, so war uns kein besonderer Koffer nöthig.“²⁰ War dies doch der Fall, sollte der „Hauptkoffer [...] immer zwischen den Vorderrädern angebracht“ werden, unter anderem, weil man ihn dann besser kontrollieren konnte.²¹ Der mit dem eigenen Wagen Reisende konnte seinen Koffer am Boden mit drei oder vier starken Eisenbändern, durch die Schrauben geführt wurden, am Packbrett fixieren.²² Einen sicher an einer Kutsche zu befestigenden Koffer nutzten in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Mit-

Abb. 4: Speziell für eine Kutsche angefertigter Koffer, Deutschland, 2. Hälfte 18. Jh. Hans Adam Freiherr von Hammerstein, Melle.



glieder einer Adelsfamilie aus dem Osnabrücker Land (Abb. 4).²³ Das Gepäckstück besteht aus einem mit Leder bezogenen Holzkern. Das als Futter dienende Leinen ist aufwendig mit einer Rosette sowie weiteren Zierstreifen aus blauem Papier beklebt, die ihm eine individuelle Note geben. An welcher Stelle der Kutsche der Koffer einst befestigt war, ist ungewiss. Kutschenkoffer konnten sehr unterschiedlich konstruiert sein. Gemeinsam war ihnen der gewölbte Deckel.

Das Fixieren der Koffer mit Schrauben kam dem Sicherheitsbedürfnis der Reisenden entgegen. So wurde 1811 in einem Magazin die Frage „Wie die Entwendung und das Abschneiden der Koffer von einem Reisewagen zu verhindern steht“ beantwortet: Statt der gewöhnlichen Hanfstricke sollten sie entweder mit Eisenketten oder durch Anschrauben gesichert werden. Doch weiter war zu lesen: „inzwischen können auch diese beiden Vorsichtsmaaßregeln durch geschickte und ausgebildete Diebe mittelst des Gebrauchs der Feile und Nachschlüssel vereitelt werden.“²⁴ Solchen Dieben begegnete Heinrich Achaz von Bismarck (1786–1856) um 1800 auf einer nächtlichen Kutschfahrt nach Potsdam. Der unter dem Wagen befestigte Reisekoffer enthielt Gold- und Silbersachen sowie seine gerade erworbene Uniform des Königlich Preußischen Gardedukorps-Offiziers. „Unser alter Bedienter, der vorn beim Kutscher saß, hatte an den Koffer einen ziemlich starken Strick gebunden und diesen zur größeren Sicherheit unten zwischen die Vorderräder durch zu sich in die Höhe gezogen und sich um den Arm befestigt. Plötzlich fühlte der alte Jean einen derben Ruck an seinem Arm und dann ein gänzlich Erschlaffen des straff angezogenen Stricks.“²⁵ Der Koffer konnte zwar gerettet werden, aber nicht immer gingen Überfälle so glimpflich aus. Oft hatte der Reisende Verluste zu beklagen, wie zum Beispiel 1808 Carl Haller von Hallerstein (1774–1817). Ihm hatte man alle Kleider, auch die

Leutnantsuniform, sowie wichtige Papiere, darunter Zeugnisse und das Offizierspatent, in Italien gestohlen.²⁶ Der Koffer wurde fast leer wiedergefunden. Der Reisende hatte folglich viel Ärger, nicht zuletzt bei der Wiederbeschaffung der Dokumente. In diesem Sinne formulierte 1828 der Schriftsteller Ludwig Börne (1786–1837): „Es ist aber besser, daß ich gestohlen werde als der Koffer.“²⁷

Die zahlreichen Zollstationen und die dort durchgeführten Visitationen bargen offenbar weitere Gefahren hinsichtlich des Kofferinhaltes. So las man 1813: „Beim Visitieren lasse man niemahls zwey Koffer etc. zugleich öffnen; denn man kann nur auf einen Acht geben, oder es kann aus dem andern etwas wegkommen oder etwas hinein gelegt werden, was uns hernach Verdruß macht. In vielen Ländern kann man der Unannehmlichkeit und dem Aufenthalte, seine Koffer unterwegs visitieren zu lassen, dadurch ausweichen, daß man ihn versiegeln und plombiren lässt.“²⁸ Auf längeren Reisen wurde davon jedoch abgeraten, da die Verletzung der Plombe zu Komplikationen führen konnte.

Als sich Johann Wolfgang von Goethe (1749–1832) am 3. September 1786 wegen der starken amtlichen Belastung am Weimarer Hof und der Hoffnungslosigkeit seiner Leidenschaft für Charlotte von Stein zu einer beinahe fluchtartigen Reise mit der Postkutsche von Karlsbad nach Italien entschied, nahm er nur einen Mantelsack und einen Dachsransen mit.²⁹ Während seines ersten Aufenthaltes in Regensburg kaufte er zunächst das Nötigste für die Weiterfahrt, darunter ein „Coffregen“, womit offenbar ein kleiner Koffer gemeint war.³⁰ Der Geheime Rat, der nicht nur dienstlich viel unterwegs war, besaß insgesamt natürlich mehr Gepäckstücke. Aus seinem Besitz wurden mehrfach relativ flache, als „Vache“ bezeichnete Koffer abgebildet.³¹ Die Vache war „eine viereckige, nicht hohe, meist gekrümmte, lederne Aufschnallkiste auf die Decke eines Reisewagens“,³² weshalb sie

ein möglichst geringes Gewicht haben und nur mit leichten Kleidern und Kopfbedeckungen bepackt werden sollte, andernfalls drohte der Wagen Übergewicht zu bekommen und umzukippen.³³ Bücher und schwerere Gegenstände gehörten in stabilere, gleichfalls an der Kutsche zu fixierende Koffer, die Goethe ebenfalls besaß (Abb. 5).

Auf dem Wagendach konnten auch Körbe, Taschen und anderes Gepäck Platz finden. Dabei kam es nicht zuletzt auf die Konstruktion der Kutsche an, denn 1826 hatte in Süddeutschland jeder Reisende 40 Pfund Gepäck frei, die auf dem Wagendach verstaut wurden.³⁴ Im Lauf des 19. Jahrhunderts kam ein Kutschenkoffer in Leichtbauweise mit dem charakteristischen gewölbten Deckel auf.

Sein Korpus bestand aus weitmaschigem Weidengeflecht, das mit einem mit Teeranstrich versehenen Leinen bezogen war.³⁵ Der Anstrich wirkte wasserabweisend. Dieses Behältnis besitzt Parallelen zu den in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufkommenden Reisekörben, in denen zum Beispiel Bettzeug für die Sommerfrische transportiert werden konnte. Die gewölbte Form war weniger für den Transport mit der Bahn gedacht, die als Aufgabegepäck, wozu auch solche Körbe zählten, stapelbare Behältnisse bevorzugte. Die Eisenbahn löste jedoch bis ins 20. Jahrhundert hinein die Kutsche als Gefährt nicht gänzlich ab, weswegen auch ältere Reisebegleiter bisweilen weiter Verwendung fanden.



Abb. 5: Kutschenkoffer von Johann Wolfgang von Goethe, Deutschland, um 1820. Klassik Stiftung Weimar.

- 1** Heike Düselder: Kultur und Herrschaft des Adels in der frühen Neuzeit. In: Adel auf dem Lande. Kultur und Herrschaft des Adels zwischen Weser und Ems. 16. bis 18. Jahrhundert. Hrsg. von Heike Düselder (Materialien und Studien zur Alltagsgeschichte und Volkskultur Niedersachsens 36). Cloppenburg 2004, S. 15–178, hier S. 153.
- 2** Wolfgang Kaschuba: Erkundung der Moderne: Bürgerliches Reisen nach 1800. In: Zeitschrift für Volkskunde 87, 1991, S. 29–52, hier S. 40.
- 3** Die Englandreise der Fürstin Louise von Anhalt-Dessau im Jahre 1775. Hrsg. von Johanna Geyer-Kordesch. Berlin 2007, S. 59.
- 4** Klaus Beyrer: Eilwagen und Schnellpost. In: Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600–1900. Hrsg. von Klaus Beyrer. Eine Publikation des Deutschen Postmuseums, Frankfurt a. M. anlässlich der gleichnamigen Ausstellung. Karlsruhe 1992, S. 189–196, hier S. 193.
- 5** Kaschuba 1991 (Anm. 2), S. 40.
- 6** Johann Georg Krünitz: Ökonomisch-technologische Encyclopädie oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirthschaft und der Kunstgeschichte in alphabetischer Ordnung. 242 Theile. Berlin 1773–1858, hier Theil 122. Berlin 1813, S. 150.
- 7** [Heinrich August Ottokar] Reichard: Reichard's Passagier auf der Reise in Deutschland, der Schweiz, nach Venedig, Amsterdam, Kopenhagen, Paris und St. Petersburg. Ein Reise-Handbuch für Jedermann. Unter Mitwirkung mehrerer berichtigt u. ergänzt von Friedr. Aug. Herbig. 9. Aufl. Berlin 1837, S. 8.
- 8** Reichard 1837 (Anm. 7), S. 38.
- 9** Krünitz 1813 (Anm. 6), Theil 122, S. 150.
- 10** Beyrer 1992 (Anm. 4), S. 190.
- 11** Johann Wilhelm Schirmer: Tagebuch „Italienische Reise July 1939–Oktober 1840“, S. 3. Originalmanuskript im Deutschen Kunstarchiv im Germanischen Nationalmuseum, NL Schirmer, Johann Wilhelm, I,B-5.
- 12** Krünitz 1813 (Anm. 6), Theil 122, S. 181.
- 13** Krünitz 1790 (Anm. 6), Theil 42, S. 375.
- 14** Stadtarchiv Nürnberg Bestand 5/75, Nr. 7, Täschner-Ordnung u. der Damit verbundenen Tapeziers Arbeiten vom 6.8.1792. Frdl. Hinweis von Thomas Schindler, Germanisches Nationalmuseum. – Johann Ferdinand Roth: Geschichte des nürnbergischen Handels, Bd. 2. Leipzig 1801, S. 297–298.
- 15** P[eter] N[ath] Sprengels Handwerke und Künste. Fortgesetzt von Otto Ludwig Hartwig. 13. Slg. Berlin 1775, S. 203.
- 16** Vergleichbare Stücke verwahren: Deutsches Historisches Museum, Berlin – Vgl. Brücke zwischen den Völkern – Zur Geschichte der Frankfurter Messe. Ausst.Kat. Historisches Museum, Stadt Frankfurt. Hrsg. von Rainer Koch, Bd. 3, S. 295, Kat.Nr. I.36.30, um 1750 datiert. – Heimatmuseum Schnaittach, Inv.Nr. 1248. – Museum Europäischer Kulturen, Inv.Nr. G 11/135/711, Inv.Nr. 125/72.
- 17** Heidi A. Müller: Ein Idealhaushalt im Miniaturformat. Die Nürnberger Puppenhäuser des 17. Jahrhunderts (Kulturgeschichtliche Spaziergänge im Germanischen Nationalmuseum 9). Nürnberg 2006, S. 24–71.
- 18** Sprengel 1775 (Anm. 15), S. 203.
- 19** Sprengel 1775 (Anm. 15), S. 211.
- 20** Friedrich Nicolai: Beschreibung einer Reise durch Deutschland und der Schweiz im Jahre 1781, Bd. 1. 3. Aufl. Berlin/Stettin 1788, S. 11–12.
- 21** Reichard 1837 (Anm. 7), S. 11, S. 70–71.
- 22** Reichard 1837 (Anm. 7), S. 10.
- 23** Düselder 2004 (Anm. 1), S. 155, Abb. 62.
- 24** F.E.D.: Beantwortung der in dem 42sten Stücke des dies-jährigen Magazins enthaltenen Anfrage: Wie die Entwendung und das Abschneiden der Koffer von einem Reisewagen zu verhindern steht. In: Neues Hannoverisches Magazin worin kleine Abhandlungen, so die Verbesserung des Nahrungs-Standes betreffen, gesammelt und aufbewahrt sind. 21, 1811, Sp. 751–752.
- 25** Heinrich Achaz von Bismarck: Die merkwürdigsten Begebenheiten und Abenteuer aus dem sehr bewegten Leben des Herrn Heinrich Achaz von Bismarck. 3. Aufl. Berlin 1926, S. 69.
- 26** Carl Haller von Hallerstein in Griechenland. 1810–1817. Architekt, Zeichner, Bauforscher. Bearb. von Hansgeorg Bankel/Johann Carl Christoph Wilhelm Joachim Haller von Hallerstein. Berlin 1986, S. 17–18.
- 27** Ludwig Börne: Berliner Briefe. Hrsg. von Ludwig Geiger, Berlin 1905, S. 120. Zit. nach: Michaela Ott: „Ich – ein Koffer mehr“ – Die Reise nach Berlin. In: Die Reise nach Berlin. Hrsg. von der Berliner Festspiele GmbH im Auftrag des Senats von Berlin. Berlin 1987, S. 199–209, hier S. 201 u. Anm. 9.
- 28** Krünitz 1813 (Anm. 6), Theil 122, S. 154–155.
- 29** Goethe Italienische Reise. Hrsg. von Herbert von Einem. München 1978, S. 9.
- 30** Norbert Miller: Der Wanderer. Goethe in Italien. München/Wien 2002, S. 51.
- 31** Willy Meier: Die Warenkunde des Koffers. In: Deutsche Sattler-Zeitung 1931, S. 599.
- 32** Krünitz 1850 (Anm. 6), Theil 203, S. 83. – Vgl. die Abbildung einer Vache der Prinzessin Wilhelmine Luise von Anhalt-Bernburg. In: Luise. Die Kleider der Königin. Mode, Schmuck und Accessoires am preußischen Hof um 1800. Bearb. von Bärbel Hedinger/Adelheid Schendel/Stefan Schimmel. Hrsg. von der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg. München 2010. S. 186–187, Kat.Nr. 38.
- 33** Reichard 1837 (Anm. 7), S. 11.
- 34** Beyrer 1992 (Anm. 4), S. 213.
- 35** Die Materialangaben sind der Literatur entnommen. Vgl. Die Geschichte der Reisebegleiter. Raritäten aus der Sammlung Bree. Hrsg. von Wolf Peter Bree. Berlin 1993, S. 15. – Claudia Gottfried: Reisetaschen und Gepäck. Leicht und stabil. In: Packen Wühlen Tragen. Die Tasche – Vom Transportmittel zum Fetischobjekt. Hrsg. vom Landschaftsverband Rheinland. Rheinisches Industriemuseum. Begleitbroschüre zur Ausstellung der Schauplätze Ratingen und Engelskirchen. Bocholt 2008, S. 15–21, hier S. 19.

Das Reiseneccessaire eines Domherrn

RALF SCHÜRER

Ein Necessaire, so definiert es 1806 die Enzyklopädie des Johann Georg Krünitz, ist „ein Kästchen, worin man allerley kleine nöthige Dinge aufbewahrt“, während es das „Dictionnaire de L'Académie“ in der 5. Ausgabe 1798 etwas präziser als „Une boîte, un étui qui renferme différentes choses nécessaires ou commodes en voyage“ umschreibt.¹ Johann Friedrich Marquis von Hoensbroech (1740–1804) scheint viele kleine Dinge benötigt zu haben, denn sein von ihm selbst so betiteltes „Favorit, Reiß und Jagd Necessaire“, von dem im Folgenden die Rede sein wird, umfasste annähernd 200 Gegenstände (Abb. 6). Mehr noch: Er besaß mindestens zwei „Necessaires“, die bis heute erhalten blieben, und hatte offensichtlich ein drittes kurz vor seinem Tode in Auftrag gegeben, über das nichts bekannt ist.

Die etwas ältere, um 1796 zusammengestellte Hoensbroechsche Garnitur gelangte in den Besitz des Museums für Angewandte Kunst in Köln. Das vor 1803 entstandene „Favorit“-Necessaire befand sich zumindest zur Zeit des letzten Besitzerwechsels ebenfalls in Köln. Es wurde 1938 durch das Germanische Nationalmuseum von dem Kölner Antiquitätenhändler Walter Bornheim („Bornheims Kupferstichkabinett“) angekauft.²

Der Auftraggeber

Johann Friedrich Arnold Anton Moritz Xaver von und zu Hoensbroech entstammte einem alten limburgischen und niederrheinischen Adelsgeschlecht, zuletzt im Stande der Reichsgrafen und mit dem Marquisat von Geldern belehnt. Er war der neunte Sohn des Franz Arnold Marquis von Hoensbroech, Erbmarschall von Geldern, und dessen Frau Anna Katharina Sophie, einer geborenen Schönborn.³ Seine Taufe erfolgte am 25. September 1740 in Swalmen, wo die Familie das Kasteel Hillenraad besaß.⁴ Frühzeitig wurde ihm die Tür zur geistlichen Laufbahn geöffnet, bereits 1750

empfangt er zusammen mit seinem Bruder Joseph Adolf die Tonsur. Johann Friedrich schlug zunächst die militärische Laufbahn ein und diente zwischen 1762 und 1769 bei einem österreichischen Dragoner-Regiment, zuletzt als Hauptmann. Schon 1771 erlangte er einen Sitz im Domkapitel zu Münster, 1783 eine Pfründe und 1784 einen vollständigen Kapitularssitz am Dom zu Hildesheim, wo er fortan seinen Wohnort hatte. Ein Jahr später nahm er zusätzlich die Probststelle des Kollegiatstifts St. Patrokli in Soest ein. Die Münsteraner Stelle

Abb. 6: Reiseneccessaire des Marquis Johann Friedrich von Hoensbroech, Hildesheim und andere Orte, vor 1803. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



muss er spätestens 1797 wieder freigegeben haben, da er sein in diesem Jahr aufgestelltes Testament unterschrieb, ohne sie wie seine anderen Ämter zu erwähnen. In Hildesheim fungierte er zuletzt als „Domküster“, war also im Domkapitel für die Einrichtung, speziell das liturgische Gerät zuständig. Zudem bekleidete er das Amt des „Schatzraths“ und verwaltete das Obödienzgut Walshausen südlich von Hildesheim. Er starb am 16. Mai 1804 „an einer Brustkrankheit“. ⁵

Seine Ämter ermöglichten Hoensbroech ein standesgemäßes Leben und Auftreten, zumindest in der Zeit, in der das „Favorit-Necessaire“ zusammengestellt wurde. Eine vom 1. Januar 1800 datierende „Total Haubd Uebersicht meiner sämmtlichen [...] jährlichen Einkünften und Ausgaben“ aus seiner Hand bilanziert Einnahmen von 6.530 Reichstalern einschließlich der Zinsen aus angelegtem Kapital in Höhe von über 40.000 Reichstalern. ⁶

Das Necessaire und seine Ordnung

Ob und wie weit der Marquis gereist ist, kann nur vermutet werden. Doch allein zwischen seinen Amtssitzen lagen circa 200 Kilometer Luftlinie. Die Straßen waren gegenüber den süddeutschen oder gar französischen Verhältnissen alles andere als gut. ⁷ Kutschen hatten keine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als Fußgänger, was eine solche Reise immer zu einem mehrtägigen Unternehmen machte. Eine entsprechende Ausrüstung war Voraussetzung, um den gewohnten Lebensstandard während dieser vergleichsweise kurzen Exkursionen aufrechterhalten und ein seiner Stellung adäquates Auftreten an den Tag legen zu können.

Das dafür nötige „Necessaire“ war allerdings nicht allein für die Reise bestimmt. Ausdrücklich erwähnte Hoensbroech auch die Jagd, ein seinem Stand angemessenes und gesellschaftlich obligatorisches Vergnügen. Adelige Jagdausflüge dieser Zeit lassen sich nicht auf ein Ansitzen in der frü-

hen Morgendämmerung reduzieren, sie zogen sich vielmehr über Tage hin und waren mit auswärtigen Aufenthalten verbunden. Hier galt es ebenfalls, praktische Erfordernisse mit dem Gebot standesgemäßen Verhaltens zu kombinieren. ⁸

Was der Marquis dafür benötigte, darüber gibt der Inhalt des Necessaires Auskunft. Viele dieser Dinge sind nur aus dem zeitgenössischen Kontext heraus zu verstehen, weswegen bei der folgenden Schilderung immer wieder auf Definitionen vor allem der enzyklopädischen Literatur der Zeit zurückgegriffen werden soll.

Graf Hoensbroech hat die Zusammenstellung der umfangreichen Ensembles vermutlich selbst vorgenommen. Aus seiner Hand existieren minutiöse Inhaltsverzeichnisse für die beiden erhaltenen Exemplare, in denen er nicht allein die einzelnen Komponenten aufzählte und meist präzise beschrieb, sondern buchhalterisch genau festhielt, welche Kosten ihm dafür entstanden waren. ⁹

Den Inhalt seines „Favorit“-Necessaires gliederte er in dem auf den 10. März 1803 datierten Inventar in fünf „Haupt-Abtheilungen“ und einen „Extrazusatz“. Die erste dieser Abteilungen listet das „zur Taffel höchstens auff 2 Personen“ gehörige Silbergeschirr „nebst allen sonstigen hierauff bezughabenden erforderliches Zubehör“ auf. Im hinteren Teil des Verzeichnisses nennt Hoensbroech einen separaten Flaschenkeller, einen lederbezogenen Eichenholzkasten, der „auch eigentlich zur 1sten Haupt-Abtheilung gehörig“ war und nicht erhalten ist. ¹⁰ Die zweite Abteilung bezieht sich auf das wiederum für zwei Personen ausgelegte „Caffée- Tée- und Chocolate-Service“ einschließlich des Zubehörs. Die dritte Abteilung umfasst alles zur „Toilette“ Erforderliche; es geht allerdings weit über das hinaus, was man heutzutage mit diesem Begriff verbindet, und schließt andererseits Dinge aus, die man ohne weiteres dazu zu zählen geneigt wäre. Die kleine vierte Abteilung enthält nur die

zur Rasur erforderlichen Gegenstände. Der fünfte Abschnitt ist dem Schreibzeug gewidmet. Der sogenannte Extra-Zusatz besteht aus der Aufzählung verschiedener Werkzeuge, die zur Verstauung und Entnahme der Einzelteile aus dem Koffer sowie eventuell zur Unterbringung desselben auf der Kutsche notwendig waren. Hoensbroech führte insgesamt – ohne Berücksichtigung des Flaschenkellers – 173 Positionen auf, wobei manche wiederum eine Vielzahl von Gegenständen enthielten. Die meisten der im Inventar verzeichneten Objekte sind immer noch im Koffer vorhanden, andere wurden offenbar später hinzugefügt.

Der Kasten

Sämtliche Teile sind in einem 28 x 71 x 45 Zentimeter großen, verschließbaren Holzkasten verstaut, der an den Seiten zwei massive Henkelgriffe besitzt. Die Außenseite ist mit Nuss- und Obstholz Furnieren verkleidet, die Innenseite einschließlich der zahlreichen Einsätze mit einem ehemals roten, jetzt verblassten Wildlederbezug versehen. Entlang der Innenwände laufen über etwa zwei Drittel der Kastenhöhe Einbauten, die sowohl einzelne Gegenstände als auch Kästchen und separate Einsätze aufnehmen. Die unterste „Etagé“ ist Schubladen unterschiedlicher Größe vorbehalten. In die von

diesen Einbauten umschlossene Mitte sind herausnehmbare Tableaus eingesetzt. Den oberen Abschluss bildet ein großer Einsatzkasten, der die gesamte Breite und Tiefe des Koffers einnimmt und wie ein Deckel auf die übrige Einrichtung aufgelegt wird. Einzelne Einsätze nehmen ihrerseits kleinere Elemente auf, sodass die Gegenstände in insgesamt zehn Kästen und Tableaus untergebracht werden. Sie befinden sich dabei stets am richtigen Platz und lassen sich schnell auffinden. Vor allem sind sie fixiert, vor unkontrollierten Bewegungen und Stößen gesichert und bestmöglich vor den Unbilden einer Kutschenreise auf schlecht befestigten Straßen geschützt.

Die Unterbringung im Koffer nimmt nicht immer Rücksicht auf die funktionale Zusammengehörigkeit, wie sie uns in den von Hoensbroech erstellten Listen begegnet, vielmehr scheint die möglichst kompakte Verwahrung die Leitlinie gewesen zu sein. Die meisten Objekte finden Platz in passgenauen Vertiefungen innerhalb der Einsätze. Ihre Entnahme ist oft nur mit Hilfe einer der acht silbernen „Hebenadeln“ möglich, circa zehn Zentimeter langen Silbernadeln mit unterschiedlich ausgebildeten Köpfen. Ihre durchdachte Verteilung auf die Einsätze ist im Inventar genau protokolliert.

Abb. 7: Tafelzubehör mit Bestecken, Gewürzgefäßen, Stövchen u. a., verschiedene Herstellungsorte. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



Bitte zu Tisch

Das Necessaire stellt kein vollständiges Service dar (Abb. 7). Es enthält lediglich zwei Eierbecher,¹¹ jedoch weder kleine Terrinen oder Breischüsseln noch Schalen, Platten oder Teller. Wohl findet sich ein Stövchen aus Silber und Kupfer mit Ebenholzgriff,¹² das „zum Gebrauch die Speisen aufzuwärmen“ bestimmt war und, wie Hoensbroech vermerkt, gleichzeitig zum Räuchern dienen konnte.¹³ Die Ausrüstung für die Bedienung beschränkt sich auf Besteck zum Vorlegen – Löffel wie auch Tranchiermesser und -gabel – sowie eine Spargelzange und den um 1800 noch üblichen Marklöffel, mit dem das Mark aus den Röhrenknochen geschabt wurde.¹⁴

Das eigentliche Essbesteck ist jeweils dreimal vorhanden: durchgängig silberne Löffel und Gabeln sowie Messer mit Ebenholzgriffen, wie beim Tranchierbesteck und beim Stövchen.¹⁵ Für die Ablage des Bestecks während der Tafel stehen zwei Messerbänkchen bereit, deren Aussehen der ehemalige Offizier treffend als „spanische Reiter“ charakterisierte.¹⁶

Seiner Zeit gemäß legte Hoensbroech großen Wert auf Gewürze bei Tisch. Glasgefäße für Pfeffer und Muskatblüte¹⁷ zeugen ebenso davon wie große ovale Salzfüßer aus blauem Glas mit Silberfassung und kleinen Löffeln mit schaufelförmiger Laffe¹⁸ sowie ein Senfgefäß aus gleichen Materialien.¹⁹ Für Caneel (Zimt) und wiederum Muskatblüte stehen zwei auf den Deckeln entsprechend beschriftete runde Silberdöschen – vom Marquis als „Dönsger“ bezeichnet – bereit,²⁰ eine kleine silberne Reibe weist darauf hin, dass sich Hoensbroech weiterer Gewürze, vielleicht der Muskatnuss und nicht nur der Blüte bediente.²¹ Ein Löffel mit durchbrochener, innen vergoldeter Laffe und Ebenholzstiel wurde dem Inventareintrag zufolge zum Zuckerstreuen verwendet.²² Vervollständigt wird das Ensemble durch einen kleinen silbernen Trichter,²³ einen

Korkenzieher in silberner Hülle²⁴ und zwei kleine Likörflaschen mit zugehörigen Gläsern.²⁵

Das Tafelzubehör wurde durch den Inhalt des Flaschenkellers ergänzt. Zum Gebrauch am Tisch waren dort kleinere, mit „E“ [ssig] und „Ö“ [l] gekennzeichnete Flaschen bestimmt, die wohl in inwendig vergoldeten Silberkörbchen saßen.²⁶ „Zu vorrätigen Eßig und Öhl auf Reyßen“ gab es zudem zwei schlichtere Gefäße.²⁷ Zum Gedeck zählten ferner die Trinkgläser, die der Beschreibung nach „geradeausgehend“ waren, also vermutlich eine schlichte zylindrische Grundform besaßen. Genannt werden zwei Biergläser, zwei gleichförmige, aber etwas kleinere Weingläser und ein weiteres, mit einer Inschrift versehenes Glas. Vier Flaschen für Wein, jede drei Viertel eines Quartier²⁸ fassend und zwei für Likör mit je einem entsprechenden Gläschen²⁹ rechtfertigen schließlich die Bezeichnung des Kastens als Flaschenkeller.

Heißgetränke

Kaffee, Tee oder Schokolade wurde dem Marquis auf einem Tablett mit abgeschrägten Ecken kredenzt (Abb. 8), auf dem ein eigens mitgeführtes, gestepptes Kissen aus „Atlas Seide“ entweder die Silberoberfläche schonen oder die Ableitung der Wärme aus den Kannen verhindern sollte.³⁰ Der Hoensbroechsche Reisekoffer enthält drei Silberkannen zylindrischer Grundform, von denen die Kaffee- und Schokoladekanne sowie die Milchkanne einen abschraubbaren Stiel und der „Thée Pott“ einen abnehmbaren geschweiften Henkel aus Ebenholz besaßen.³¹ Zum Genuss der Getränke dienten zwei vergoldete und bemalte Porzellantassen Pariser Provenienz, die im Inventar erwähnten Unterschalen dazu fehlen.³² Sechs silberne Kaffeelöffel und eine nicht erhaltene silberne Zuckerdose nebst Löffel und Zuckierzange³³ sowie ein „Obstmesser“, das sicher auch bei der Portionierung von Konfekt verwendet wurde,³⁴ vervollständigen das Service.

Die Grundstoffe zur Zubereitung wurden ebenfalls im Koffer mitgeführt: Für gemahlene Kaffee und Tee sind zwei gläserne flaschenartige Behältnisse mit Pfropfen aus „Sohlholz“ (Kork) und Schraubverschlüssen aus Ebenholz vorgesehen.³⁵ Schokolade – für gewöhnlich in fester Form – wurde in einem Kästchen aus Nussbaumholz vorgehalten, dessen Deckel entsprechend beschriftet ist.³⁶ Zwei Sorten Zucker befanden sich ähnlich der Schokolade in Holzboxen: Die mit „WZ“ gekennzeichnete enthielt weißen Zucker,³⁷ die mit der Aufschrift „BZ“ „Brustzucker“, worunter vermutlich Kandiszucker zu verstehen ist.³⁸ In dem erwähnten Flaschenkeller gab es zudem ein Paar weiterer Behälter für gemahlene Kaffee.

Auch für die Zubereitung der Getränke verfügte das Service über das notwendige Zubehör. Zur Teekanne gehörte laut Inventareintrag ein silbernes, innen vergoldetes „halb-Eyförmig façoniert durchbrochenes Thée-Siebgen mit einem looß daran hängendem halbmond förmigen silbernen Hängel nebst einem silbernem Draht – en forme einer Zangen“.³⁹ Die Teeblätter entnahm man mit einem muschelförmigen Silberlöffel einem ebenfalls

silbernen Behälter mit Schiebedeckel.⁴⁰ Für das Aufschäumen und Durchmengen der damals nicht entölten Schokolade in der Kanne lag ein „Sprudel“ parat, ein Quirl aus Buchsbaumholz mit einem abschraub- und auseinandernehmbaren Stiel.⁴¹ Er ist wie das Teesieb und ein von Hoensbroech als becherförmig beschriebenes Kaffeemaß nicht mehr vorhanden.⁴²

Auf den Konsum von alkoholischen Getränken deutet ein zweiter Korkenzieher hin.⁴³ Ein Taschenmesser mit Perlmuttergriff, das „à secret“ durch Druck auf die flache Seite geöffnet werden kann, ist mit einem weiteren Korkenzieher versehen.⁴⁴ Wie beim Tafelzubehör gehört ein kleiner silberner Trichter zur Ausstattung, darüber hinaus findet sich ein exquisites, aus emailliertem Gold gefertigtes kleines Etui, das einen goldenen Zahnstocher mit Ohrlöffel am anderen Ende enthält.⁴⁵ Zu welchem Zweck das „geraspelte Hirschhorn“ in einer gedrechselten Buchsbaumholzdose⁴⁶ Verwendung fand, ist unklar, doch scheint es im Hoensbroech'schen Haushalt besondere Bedeutung gehabt zu haben, denn der Flaschenkeller barg eine weitere Vorratsflasche mit Hirschhornpulver.⁴⁷

Abb. 8: Zubehör für Heißgetränke, u. a. Paris (Tassen), Hildesheim und Münster (Silbererzeugnisse). Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.





Abb. 9: Zubehör zur Toilette und Rasierzeug, u. a. Augsburg (Lavoir), England (Rasiermesser). Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Große Toilette

Den Begriff der Toilette fasste Hoensbroech ziemlich weit (Abb. 9). Die 84 Positionen, die er in dieser Abteilung vereinigte, sind so verschiedenartig, dass ein Zusammenhang nicht gleich erkennbar ist. Ein kleinster gemeinsamer Nenner könnte der enge persönliche Bezug sein: Dinge, die – anders als das für zwei Personen ausgelegte Tafel- und Kaffeegeschirr – nur er allein benutzte, Utensilien der Hygiene und Körperpflege, Zubehör zur Kleidung und zum Schmuck (oder zur Pflege derselben), für Genussmittel wie Tabak usw. Auch Schreibzeug, dem er eigentlich eine eigene Abteilung widmete, findet sich hier in Form kompakter Garnituren, die man ohne größere Umstände anderweitig hätte mit sich führen können. Hoensbroech betrachtete allerdings die Geschirrtteile, die nur zu eigenem Gebrauch vorgesehen waren, ebenfalls „der Toilette zugehörig“. Hierzu führt das Inventar einen Becher und einen Teller aus Silber auf, die der knappen Beschreibung zufolge dieselbe geradlinig-strege „schlichte façon“ wie das übrige Silbergerät gehabt haben dürften. Beide Teile sind nicht mehr vorhanden.⁴⁸ Ein kleiner facettierter Becher („Liqueur Stutzgläschen“) und eine Silberglocke, um das Personal zu rufen,⁴⁹ ergänzten dieses Ein-Personen-Service.⁵⁰ Schließlich ist hier noch die Nachtlampe

aus Silber⁵¹ zu nennen, die der Marquis treffend „en forme einer untern Teeschale“ beschrieb und die mit den in einer separaten ovalen Silberdose verwahrten „eigentlichen Nachtlichern“ bestückt wurde.⁵²

Für einen Domherrn nicht überraschend schloss Hoensbroech unter die ganz persönlichen Dinge der „Toilette“ ein handgeschriebenes Gebetbüchlein ein sowie einen nicht überlieferten Rosenkranz. Er bestand den nicht durchgängig lesbaren Notizen nach aus den üblichen fünf Gesätzen aus „gräulichen ovalen Corallen“, wobei diese merkwürdigerweise „angereicht“ an das „miraculöbe Muttergottes-Bild zu Kevelaer“ beschrieben werden. Man kann daher den Eindruck erhalten, das Marienbild hätte die Stelle des üblichen Kreuzes am Anhänger der Kette eingenommen. Nichtsdestoweniger ist auch ein großes „goldenes Kreuz“ unter den fünf Andachtsobjekten zu finden, die „extra eingeführt“ sind, das heißt wohl durch die Gesätze voneinander getrennt. Das Kreuz zeigte den Kruzifixus und war mit einem Edelstein besetzt, auf der Rückseite war es „à secret zum Öffnen“, um Reliquien aufzunehmen.

Das von Hoensbroech als „Jagd-Necessaire“ bezeichnete Ensemble enthält keine dezidiert für dieses privilegierte Vergnügen vorgesehenen Geräte, abgesehen von einer Anziehhilfe für „Jagdgaschen“, zwei Dutzend Knöpfen zum Anschnüren an Jagdkleidung und einem Jagdpfeifchen aus Buchsbaum.⁵³ Bringt man die Jagd mit dem Aufenthalt außer Haus, in freier Natur, zusammen, entdeckt man jedoch einiges, was in diesem Kontext stehen könnte und Verwendung fand (Abb. 10). Ein taschenuhrförmiger Sonnenkompass⁵⁴ mit „magnetischer Nadel“, die man „à secret stillstehen lassen kann“, diente der Orientierung im Gelände. Drei „Perspektive“ – zwei unterschiedlich lange Fernrohre⁵⁵ und ein Gerät, das eine Betrachtung im 90°-Winkel erlaubt⁵⁶ – sind für den Gebrauch im Freien gedacht. Eines der beiden Fernrohre existiert



Abb. 10: Optische Geräte, Kompass, Handleuchte, Feuerzeug, Vielweckmesser und Jagdpfeifchen, u. a. London. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

noch: Es ist dreifach ausziehbar, die Optik sitzt in einem Gehäuse von lackiertem Mahagoniholz und ist – wie der Marquis stolz vermerkt – von Jesse Ramsden (1735–1800), einem der renommiertesten Optik-Hersteller des ausgehenden 18. Jahrhunderts, in London gefertigt.⁵⁷ Wie das erhaltene verfügten alle Instrumente über lederne Schutzetuis. Eine Handlaterne aus Messing erleuchtete bei Nacht den Weg außer Haus.

Alles bisher Erwähnte lässt sich eher mit Mühe unter dem Schlagwort Toilette subsumieren, ebenso wie etliche weitere hier von Hoensbroech verzeichnete Gegenstände: zum Beispiel ein Mahagonikästchen mit Rauchpulver,⁵⁸ das auf dem Stövchen⁵⁹ verbrannt werden konnte, vielleicht um durch das Räuchern schlechte oder vermeintlich ungesunde Luft aus dem Zimmer zu vertreiben.⁶⁰ Dazu könnten auch die in einem ähnlichen Einsatzkästchen im Koffer verstauten Wacholderbeeren⁶¹ gedient haben; allerdings wurden sie auch als Medikament gegen „schwache Verdauung“ oder wegen ihrer harntreibenden Wirkung bei „Wassersucht“ verwendet.⁶²

Überhaupt erweist sich der Hoensbroechsche Koffer gleichzeitig als Reiseapotheke, wengleich Hoensbroech nicht registrierte, für welche „medizinischen Wässer und Pulver“ die acht unterschiedlich großen Fläschchen und Gläschen – manchmal mit Korkverschluss, manchmal mit eingeschliffenen Glasstopfen – bestimmt waren (Abb. 11).⁶³ Über verschiedene Einsätze verteilt sind ein großer silbervergoldeter Medizinlöffel, an dessen kurzem Stiel sich ein „Pfeifgen“ befindet,⁶⁴ ein kleinerer, ebenfalls silbervergoldeter Medizinlöffel,⁶⁵ eine

Abb. 11: Flakons für Parfüms und Medizin, Zubehör für medizinische Zwecke. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



silberne, innen vergoldete Augenbadewanne,⁶⁶ ein silberner „Spahn oder Pflasterstreicher“, womit ein Spatel benannt wird, den man jedoch auch zu kosmetischen Zwecken nutzen konnte,⁶⁷ und eine „Halsspritze“⁶⁸ aus Silber, über deren Verwendungszweck nichts ausgesagt wird.⁶⁹

Von zweien der Glasflaschen berichtet das Inventar ausdrücklich, sie seien zu „wohlriechenden Wässern oder zu medizinischen Sachen“ bestimmt. Dies bezieht sich zwar auf die universelle Verwendbarkeit solcher fest und luftdicht verschließbarer Behältnisse, verweist aber auch implizit auf die enge Beziehung von Wohlgeruch und pharmazeutischer Wirkung, die einzelnen Substanzen zugeschrieben wurde.⁷⁰ Deutlich tritt dies bei drei Flakons für „Eau de Lavande“ zutage, die dem Stil des *Necessaires* entsprechend mit einer silbervergoldeten Verschlusskappe versehen sind⁷¹ und wovon eines zudem in ein silbernes Etui gehört.⁷² Hoensbroechs Vorliebe für den Lavendelspiritus ist wohl weniger dessen parfümirender als vielmehr der belebenden Wirkung zuzuschreiben, er galt als „das gewöhnlichste Riech=Mittel. Man gebraucht ihn gewöhnlich wider Ohnmachten, indem man ihn vor die Nase hält, und die Schläfe oder den Puls damit wäscht“.⁷³ Neben den kleineren, die man unterwegs mitführen konnte, umfasste die Reisetoylette noch eine „große Eau de Lavande-Flasche“,⁷⁴ was auf einen regelmäßigen Gebrauch hinweisen könnte, vielleicht auch für Einreibungen.⁷⁵ Das wesentlich teurere Rosenöl durfte ebenfalls nicht fehlen. Geschützt von einer Elfenbeinbüchse findet sich ein kleines Glasbehältnis⁷⁶ mit diesem aromatischen Öl, das beispielsweise dafür empfohlen wurde, „die äusserlichen Entzündungen zu dämpfen und die Geschwulst zu zertheilen“.⁷⁷

Natürlich weist der Koffer des Marquis Utensilien auf, die dem „faire sa toilette“ im engeren Sinne zuzurechnen sind, insbesondere der Körperpflege und dem Sich-Zurechtmachen für die Nacht oder

den Tag. Dazu zählen als prominenteste Stücke eine ovale Waschschüssel und die dazugehörige Kanne (Abb. 9).⁷⁸ Sie sind auffallend klein und wie die Kannen für die Heißgetränke schlicht und elegant geformt, was durch die kostbare silberne Hochglanzoberfläche noch unterstrichen wird. Verschiedene Silberdosen in vergleichbar klarer Gestaltung enthielten Seife, Schwamm und Puder,⁷⁹ zu dessen Aufbereitung es auch ein kleines Pudermesser⁸⁰ gibt und zu dem ein Quast gehört. Ein relativ kleiner Spiegel in einem „Rahmen von gantz frembden außländischen Holz“, der mit einem rückseitig angebrachten Messingbügel aufgestellt werden kann, ermöglichte die Kontrolle der kosmetischen Bemühungen.⁸¹ Ursprünglich mit geschliffenen „Facetten“ an den Kanten versehen, besteht er nach einer Reparatur heute aus einer glatten Spiegelplatte.

Zahnpflege ermöglichte eine Zahnbürste, die am Ende des Stieles ein zusätzliches Bündel Borsten aufweist. Ein „klein schmales hochlängliches viereckiges Englisches“ Etui aus Leder⁸² enthielt das zum Reinigen nötige Zahnpulver. Es birgt darüber hinaus eine weitere Bürste und ein „Fischbein“, das nicht aus diesem Material besteht, sondern „silbern imitiert“ ist. Das Wort Fischbein benutzt Hoensbroech hier zur anschaulichen Beschreibung eines langen, dünnen Spatels, der vermutlich als Zungenschaber und/oder zur Entnahme des Zahnpulvers benutzt wurde.⁸³ Die Pulverbüchse aus Silber weist auf der Oberseite ein Scharnier auf, sodass der Deckel von beiden Enden zur Mitte hin hochgeklappt werden kann. Die zweite der so zu öffnenden Kammern war für Lippenpomade vorgesehen.

Zum Frisieren hatte das *Necessaire* zwei verloren gegangene Doppelkämme aus Schildpatt⁸⁴ enthalten. Geglättet und für das Pudern vorbereitet wurde das Haar mit zwei Sorten Pomade, einer weichen, die Hoensbroech in der so bezeichneten Silberdose aufbewahrte,⁸⁵ und einer harten, die als Stange in einem elfenbeinernen, ebenfalls beschrif-

Abb. 13: Tabakzubehör und Vorratsgefäße, u. a. Münster und Hildesheim. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



Einem Laster frönte der Domherr: Tabak in verschiedenen Darreichungsformen (Abb. 13). Darauf deuten runde, kleine Tabatieren aus Schildpatt „mit meinem Portrait en Silouette auf Elfenbein“ und aus Elfenbein „zu spanischem Schnupftabak“ hin.⁹⁶ Auch eine Silberdose ist laut ihrer Beschriftung für Schnupftabak bestimmt,⁹⁷ zudem befand sich im Flaschenkeller eine ebenso bezeichnete Flasche.⁹⁸ Ein Pfeifenreiniger, der wie ein kleiner Degen in Silber gestaltet ist, und eine Feuerzange aus Messing, die „zu Tabakspfeifen bestimmt“ war, zeigen, dass er das Nikotin nicht nur über die Nase konsumierte. Schwefelhölzer in einem Lacklederetui waren wohl nicht ausschließlich für das Anzünden der Pfeife bestimmt,⁹⁹ ein englischer Feuerstahl mit einem Pfeifenstopfer vielleicht eher.¹⁰⁰ Zu letzterem gehört ein Beutel aus rotem Leder „zum Schwefel“.

Eine dritte Tabatiere erweist sich bei genauerem Hinsehen als Necessaire im Necessaire, ermöglicht sie doch nicht nur das Mit-Sich-Führen des Tabaks, sondern auch weiterer unterwegs nützlicher Dinge.¹⁰¹ Sie ist ganz aus Gold – im Übrigen wie Hoensbroech berichtet „dahier in Hild[esheim]“ – gefertigt und besitzt zwei separat zu öffnende seitliche Fächer. In einem war Platz für Petschaft, Oblaten und eine kleine Menge Siegellack, im zweiten für verschiedene „Ütensiles“ wie Federmesser, Schreibfeder, Bleistift, eine „Raßpel zu die Zähne“ und den erwähnten Zahnstocher, der am anderen Ende als Ohrlöffel ausgebildet ist. Hoensbroech beschreibt weiter: „Das Etui zum Bleystift ist im

Gehäuß vom Feder-Meßer endhalten. Wenn man dieses Bleystift-Etui aufziehet so dienet das nämliche Gefäß vom Feder-Meßer zu die Schreibfeder so wie auch zur Verlängerung deß Bleystifts und zu die Zähne-Raspel“. Überhaupt legte Hoensbroech offensichtlich großen Wert darauf, stets zum Schreiben gerüstet zu sein. Außer den Gegenständen, die das Inventar in einem eigenen, diesem Thema gewidmeten Kapitel auflistet, enthält oder enthielt der Koffer noch weitere Taschenschreibzeuge,¹⁰² die in der Auflistung sämtlich dem Bereich der Toilette zugeschlagen sind und damit offenbar zur engeren persönlichen Ausstattung gehörten: ein „groß [...] Reise Schreib Zeug Etui“,¹⁰³ eine große „Schreibtaffel“ aus rotem Saffianleder¹⁰⁴ – bei beiden Posten wird wieder die englische Herkunft betont – sowie ein kleines silbernes Bleistiftetui „en forme wie ein Fingerhuth“.¹⁰⁵ In dem ledernen, sogenannten Reiseschreibzeug waren ursprünglich Feder, Federmesser, Bleistift und ein Tintenfässchen enthalten, zur Schreibtafel, die eher eine Mappe ist, gehörten neben einem Bleistift mehrere Pergament- und Papierblätter. Stift und Feder beinhaltete das nicht erhaltene fingerhutförmige Etui ebenso wie ein Radermesser, „woran zugleich ein Tirebouchon“ – ein Taschenmesser mit Korkenzieher also.

Mit zwei Taschenbüchern im Oktav und Sedezformat schließen wir die Reihe dessen, was das Kofferinventar in den Bereich der Toilette verweist. Das erste ist ein Stadtführer „vornemlich durch [die] Vereinigten sieben Provinzen“, wie Hoensbroech

die Niederlande immer noch nannte, ungeachtet der Tatsache, dass diese spätestens seit 1795 als französisch dominierte Batavische Republik existierten.¹⁰⁶ Den Eintrag über einen „Almanac de Gotha“ vom Jahr 1804¹⁰⁷ versah der Marquis mit der Anmerkung, dass zukünftige Ausgaben desselben die Maße des aktuellen nicht überschreiten dürften, um weiterhin in das vorgesehene Futteral¹⁰⁸ zu passen.

Rasierzeug

Seinem nur wenige Instrumente umfassenden Rasierzeug räumt der Hildesheimer Domherr einen prominenten Platz in einer eigenen „Hauptabteilung“ ein (Abb. 9). Vielleicht weist dies darauf hin, dass diese als ein besonderer, „männlicher“, nicht zur oft als effiminiert bezeichneten Toilette gehörender Vorgang empfunden wurde.¹⁰⁹

Wichtigste Requisites sind zwei Rasiermesser in einem mit rotem Leder überzogenem Futteral.¹¹⁰ Es handelt sich um gleichartige Klappmesser, deren

Klingen den Schriftzug „Simplon Patent“ tragen. Zu dem Etui mit der Aufschrift „Patent Razors“, das im Inventar von Hoensbroech wie so oft mit dem Attribut „englisch“ versehen ist, gehört ein kleiner Abzugriemen aus Leder. Ein größerer – wiederum englischer – Rasiermesserriemen wird separat aufgeführt.¹¹¹ Dass sich zwei Klingen in dem Set befinden, ist wohl der damals empfohlenen Gewohnheit zuzuschreiben, das Messer nach Gebrauch ruhen zu lassen, damit es verlorene Schärfe wiedergewinne.¹¹² Aus Buchsbaum besteht eine gedrehte, innen mit Zinn ausgefütterte Seifendose,¹¹³ während der Pinsel in einer elfenbeinernen Fassung mit Schraubverschluss verborgen ist.¹¹⁴

Schreibfertig

Aus immerhin 25 Nummern besteht die fünfte, dem Schreibzeug gewidmete Sektion des Inventars (Abb. 14). Für das zum Lesen und Schreiben nötige Licht sorgten zwei Handleuchter, flache Schalen, auf die sich die aus Gründen der Platzökonomie

Abb. 14: Zubehör zum Schreiben, Zeichnen und Lesen, Edelmetall- und Geldwaage mit Gewichten im Kasten, Herstellungs-orte unbekannt. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



separat untergebrachten Kerzentüllen schrauben ließen.¹¹⁵ Mit der wie die Leuchter aus Silber gefertigten Lichtputzschere wurden die Dochte immer auf der richtigen Länge gehalten.¹¹⁶ Zur diffuseren Beleuchtung und zum Schutz vor Blendung war ein Lichtschirm vorhanden,¹¹⁷ den man auf die Lampe aufstecken konnte. Er ist aus grünem „Seidentafft“ gefertigt und wie ein zusammenfaltbarer Fächer gearbeitet, um ihn platzsparend wie auch geschützt unterbringen und rasch aufspannen zu können.¹¹⁸

Verzeichnet sind zwei gläserne, mit Silber gefasste und mit Korkstößeln verschlossene Fässer für Tinte und Streusand,¹¹⁹ eine Elfenbeindose mit „Dintepulver“ und eine ebensolche für „Kleesalz“¹²⁰ zum Entfernen von Tintenflecken.¹²¹ „Zu vorätiger Dinten“ bestimmt war ein Glasfläschchen mit eingeschliffenem Stopfen.¹²² An Schreibgeräten sind zwei Schreibfedern und „eine dünne Stange Bleystift“ sowie ein silberner, als Etui bezeichneter Bleistifthalter¹²³ und zwei Federmesser aufgelistet.¹²⁴ Mit einem (versteckten) Federmesser ist ein sechszölliger Gliedermessstab aus Elfenbein mit Messingbeschlägen ausgerüstet.¹²⁵ Zur Linienführung dienten zwei mittlerweile verlorene Lineale aus Buchsbaum- beziehungsweise aus Mahagoniholz.¹²⁶ Erhalten hat sich von den Zeicheninstrumenten der aus Messing gearbeitete Zirkel mit Stahlspitzen.¹²⁷

Mit Papierschere¹²⁸ und Falzbein, das standesgemäß nicht aus gewöhnlichem Knochen, sondern aus Elfenbein bestand,¹²⁹ konnte man das Papier zurichten. War der Brief gefalzt, wurde er mit rotem oder schwarzem Siegellack verschlossen, von dem je eine Stange zur Ausrüstung gehörte.¹³⁰ Hoensbroech benutzte zum Siegeln auch Oblaten, die in einer innen mit Schildpatt ausgefüllten Elfenbeindose mitgeführt wurden.¹³¹ Ein in einer Goldfassung drehbar gelagerter doppelseitiger Petschaft stellte das Siegelbild in Lack oder als Oblatenprägung her. Die geschnittene Stahlplatte zeigt auf der einen

Seite das Wappen des Domherrn, auf der anderen seinen „Nahmenszug nebst der Krohne“, also seine Initialen unter einer Standeskronen.

Zwei von Hoensbroech explizit so genannte „Necessaires“ ergänzen die Liste der Schreibutensilien.¹³² Bemerkenswert ist eines „en forme von einer SchreibTaffel“ – wiederum als englisch apostrophiert –, die sich als lederbezogene und seidengefüllte Umschlagmappe erweist.¹³³ Zu ihr gehören eine „Brieftasche“ mit fixiertem Spiegel, ein Silberröhrchen, das vorne als Bleistift zu benutzen ist, und am anderen Ende mit einer Feder bestückt werden kann, eine kleine Schere, ein Taschenmesser mit zwei Klingen und einem Griff aus Horn, eine Stahlnadel, eine Pinzette, ein Korkezieher in einem Silbergehäuse, ein Zahnstocher, ein Frisierkämmchen und ein „Büchel mit 2 Blätter Pergament und etlichen von weißem Papier“.

Unter der Nummer 20 dieses Kapitels verweist Hoensbroech auf einen bereits in der dritten Abteilung erwähnten Lavendelwasserflakon und gibt an, dass dieses „TaschenFläschgen“ eigentlich zum Schreibzeug gehöre. Wurden die Briefe vielleicht parfümiert?

Was sonst noch notwendig war

An die fünf „Hauptabteilungen“ schließt das Hoensbroechsche Inventar ein kleines Kapitel „den extra auch in diesem Favorit Reyße und Jagd Necessaire enthaltenen Zusatz betreffend“ an. Neben den „Hebenadeln“ tauchen in diesem zunächst 13 Nummern umfassenden Abschnitt verschiedene Werkzeuge auf (Abb. 15): ein kleiner Hammer,¹³⁴ ein Federzirkel mit wechselbarer Anreißnadel,¹³⁵ zwei unterschiedlich große, ansonsten gleich gestaltete Zangen,¹³⁶ vier verschieden kalibrierte Handbohrer¹³⁷ und zuletzt ein nicht erhaltener „fein engl[ischer] Wetzstahl“.¹³⁸ Unverzeichnet ist ein erhaltenes dreischenkliges Kombinationswerkzeug, das neben zwei Schraubendrehern eine ahlenartige

Bohrspitze aufweist. Dieses Teil ist vielleicht mit einem „Mutterschraubenschlüssel“ in Zusammenhang zu bringen, der in einer am Schluss des Manuskripts angehängten Fortsetzung der Abteilung „Extra-Zusatz“ erwähnt wird. Unter der Nummer 15 zählte Hoensbroech dort auf, was er zur Unterbringung des Koffers im Fahrzeug hatte anfertigen lassen. Unter anderem schildert er ein „zu diesen Favorit Necessaire Kasten zum Gebrauch auf Reyßen eingerichtetes [...] auf der Packbruck gehörig mit einem extra zwey Stumpffn spitzigen Mutter-Schrauben-Schlüssel zu befestigendes Packbrett von Eichenholtz, inwendig auf dem Boden und ringsherum mit [...] Kalbsleder [...] bepolstert und zwey großen [...] handhaben [...] extra hierzu befindlich um diesen Necessaire Kasten zu befestigen“ sowie einen mit Haken versehenen Eisenbügel, der den Koffer der Länge nach überspannte und ebenfalls festgeschraubt werden konnte. Den Ausdruck „Packbrett“ benutzte er offenbar für eine separate stabile Unterlage, auf die man den Koffer mit Hilfe des Eisenbügels befestigen konnte, um ihn damit auf die dafür vorgesehene Ablagefläche der Kutsche zu schrauben.¹³⁹

Die Sorge um den sicheren Transport des wertvollen Ensembles wird in der Liste bereits vorher angesprochen. Hier nennt Hoensbroech verschiedene Handwerke, die mit der Produktion des Kastens betraut waren, unter anderen den Sattler, den er „für den großen braun kalb-ledernen inwendig mit weiß Futter Berchet gefütterten Überzug über diesen ganzen Favorit-Necessaire-Kasten nebst zugehörigen klein Eyßen schnalger und Leder Streifen“ entlohnt hatte. Sowohl das Packbrett als auch der kalbslederne Schutzüberzug des Koffers sind nicht erhalten.

Standesgemäß reisen

Viele der bisher erwähnten Utensilien werden in den im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts populär gewordenen Reisehandbüchern aufgeführt. Auch wenn dort in der Regel von der Planung längerer Reisen die Rede ist, entsprechen beispielsweise bei Heinrich August Ottokar Reichard, dem wohl bekanntesten deutschsprachigem Reiseautor des ausgehenden 18. Jahrhunderts, zahlreiche Empfehlungen dem, was Hoensbroech in sein Necessaire aufgenommen hat: angefangen bei der



Abb. 15: Werkzeuge. Unbekannte, vielleicht Hildesheimer Hersteller, vor 1803. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Verschraubung des Koffers auf der Kutsche über das Mitführen von Kaffee- und Teeservicen, die Ausrüstung mit Schreib- und Zeichengerät, Kerzen oder Wachsstockhaltern bis hin zur Vorsorge, seine Umgebung und die Kleidung aus gesundheitlichen Gründen ausreichend parfümieren zu können und eine Reiseapotheke mit sich zu führen.¹⁴⁰ Ob Hoensbroech sich von diesen Empfehlungen leiten ließ, kann hier nicht geklärt werden, wohl aber zeigt das *Necessaire* als solches, dass sich Hoensbroech in den Konventionen seiner gesellschaftlichen Stellung bewegte.

Gold, Silber, Elfenbein, exotische und einheimische Hölzer gehobener Qualität, zurückhaltend, aber perfekt verarbeitetes und geschnittenes Glas – die prätentiose Auswahl der Materialien zeugt von dem Anspruch, auf Reisen nicht nur praktisch, sondern auch standesgemäß ausgestattet zu sein.

Mit dieser Haltung stand Hoensbroech nicht allein: Reisetoylotten in unterschiedlichen Größen und Zusammenstellungen gehörten zur Haushaltung der höheren Stände. Die Geschichte der großen *Necessaires de Voyage* lässt sich bis in das 17. Jahrhundert zurückverfolgen, einzelne überkommene Ensembles zeigen, dass kleinere Garnituren „nützlicher Dinge“ schon wesentlich früher vorkamen.¹⁴¹ Parallel zur Entwicklung stilistisch einheitlicher Tafelservice hatte sich an den Höfen Europas die Herausbildung formal ebenso einheitlicher Garnituren für die Toilette vollzogen.¹⁴² Der Kanon der zu diesen Garnituren gehörenden Gerätschaften war umfassend und erstreckte sich nicht allein auf die zu Hygiene, Frisieren, Schminken etc. benötigten Utensilien und Gefäße, sondern auch auf solche zum Richten der Kleidung, zur Einnahme des Frühstücks sowie von heißen Getränken und vielem mehr.¹⁴³ Die Zusammenstellung der wichtigsten Bestandteile in repräsentativen Koffern mag bereits früh vom Wunsch nach Mobilität motiviert gewesen sein, sicher jedoch auch von der Praxis, diese Toilette-

Garnituren als Ehrenpräsenten zu besonderen Anlässen zu verschenken. In jedem Fall entwickelte sich daraus das *Necessaire de Voyage* – der Begriff selbst bürgerte sich im Laufe des 18. Jahrhunderts ein – zum Requisit, auf das kaum ein Angehöriger der herrschenden Eliten verzichten mochte und konnte, unabhängig, ob Dame oder Herr.¹⁴⁴ Napoleon Bonaparte beispielsweise orderte mehrere repräsentative Exemplare bei dem Pariser Goldschmied Martin-Guillaume Biennais (1765–1843), sowohl als Geschenke für Verwandte und Freunde als auch im Hinblick auf die bevorstehenden Feldzüge in Italien und Ägypten für seine Offiziere. Er selbst besaß mehrere Garnituren, auf der Reise in die Verbannung nach St. Helena bestand er darauf, zwei mitzunehmen.¹⁴⁵

In diesem Kontext erscheint es selbstverständlich, dass sich Johann Friedrich von und zu Hoensbroech als Mitglied eines reichsgräflichen Hauses, vielleicht gerade auch weil die Familie Hoensbroech nicht lange zuvor in diesen Stand erhoben worden war, nach Maßgabe seiner Mittel ebenfalls eines solchen repräsentativen Gutes bediente.

Der Domherr und sein Necessaire

Hoensbroech hat in seine Reiseausrüstung erhebliche Summen investiert. Hatte ihn die erste, jetzt in Köln befindliche Garnitur etwas über 939 Reichstaler gekostet, gab er für sein „Favorit“-*Necessaire* laut Inventar 1431 Reichstaler, 27 Groschen und 4 Pfennige aus. Wie wir gesehen haben, erlaubten die Einkünfte des Domherrn derartige Investitionen durchaus. Für sich betrachtet sind solche Beträge jedoch nicht unerheblich, wenn man bedenkt, dass beispielsweise Friedrich Schiller zur gleichen Zeit für den Kauf seines Hauses in Weimar 4200 Reichstaler aufbringen musste, die beiden *Necessaires* also dem Gegenwert eines halben, aus Sicht Hoensbroechs zugegebenermaßen relativ bescheidenen Hauses entsprachen.

Die penible Aufzeichnung, das Wissen um Funktion und Herkunft der Komponenten, dies alles deutet darauf hin, dass der Marquis das Konzept und die Realisierung seiner Reisenecessaires nicht aus der Hand gegeben und – wie sonst durchaus üblich – den Auftrag als Ganzes an einen geeigneten Unternehmer erteilt hatte. Von wem die einzelnen Gegenstände erworben wurden, ist nicht mehr zu ermitteln, denn das Inventar hält nur fest, an welche Gewerke Aufträge für die Herstellung des Koffers und seines Zubehörs ergingen. Außer den bereits erwähnten Sattler nennt es Schreiner, Schlosser, Gürtler und Buchbinder, letzterer besorgte die Innenauskleidung. Auch für Gravierungen floss Geld. Die meisten Behältnisse, ob in Silber, Elfenbein, Holz oder Glas sind mit ihrem Inhalt beschriftet, darüber hinaus tragen viele Gegenstände das Wappen oder die Initialen Hoensbroechs unter der Grafenkrone.

Der einheitliche Gesamteindruck des Ensembles entsteht durch die geradlinig-elegante Ausgestaltung. Dahinter verbirgt sich allerdings kein Entwurf aus einer Hand. Bei näherer Betrachtung zeigen sich selbst unter verwandten Gegenständen kleine Unterschiede, die sicher auf mehrere Hersteller zurückgehen. An den Edelmetallarbeiten waren beispielsweise Meister aus mindestens vier Städten beteiligt. Hildesheim hat der Domherr in seinem Inventar im Zusammenhang mit der goldenen Tabatiere selbst genannt, bei den Bestecken bemerkte er, sie seien „braunschweigisch“. Außerdem tragen einzelne Silbergegenstände die Beschaumarken von Münster, Düsseldorf und Augsburg. Die Vorliebe des Besitzers für klare Linien verbunden mit großer Funktionalität war entschieden beeinflusst vom herrschenden Stil des Empire der napoleonischen Zeit. Am unmittelbarsten tritt dies in den wenigen Porzellanteilen Pariser Herkunft zutage, auf die im Inventar dezidiert hingewiesen wird. Noch klarer zeichnet sich jedoch die Präferenz alles Englischen ab, sobald es um Technik und die

jenseits von Tafel und Heißgetränken anzutreffenden praktischen Gerätschaften geht.

Auf welchem Wege dies alles erworben wurde, ist nicht nachvollziehbar. Dies gilt gleichermaßen für die Zeit, innerhalb derer die Einzelteile angeschafft wurden. Das Datum des Inventars, der 10. März 1803, kann nur der terminus ante quem sein. Bereits in seinem 1797 niedergelegten Testament sprach Hoensbroech davon, eine noch nicht fertiggestellte Toilette-Garnitur seinem Bruder Carl vererben zu wollen. Wörtlich nennt er diese das „vor allbereits schon etlichen Jahren projektierte Necessaire als das kleinste betrachtend von den 3 Necessaire Kasten, eigentlich als mein Favorit Necessaire bestimmt zur Reise und zur Jagd, höchstens auf 2 Personen, was zur Tafel so als auch was zu einem Coffee, Tee und Chocoladenservice erforderlich, inzwischen mehrere Rasier und Schreibzeug und was sonst zu einer Herren Toilette gehörig, nebst ein und ander feingeschliffenen Gläser zu medizinischen Sachen und wohlriechenden Wässern, wobei überhaupt im ganzen genommen und wirklich schon das mehrste in Silber bestehend, vieles verfertigt und angeschafft worden“.¹⁴⁶ Unter dem Gesichtspunkt, dass es für zwei und nicht wie das Kölner Necessaire für vier Personen bestimmt war, stellt sich dasjenige des Germanischen Nationalmuseums tatsächlich als das kleinere heraus, auch wenn es das andere in der Anzahl der Gegenstände übertrifft. Vor allem rechtfertigt das Attribut „Favorit“ die Identifizierung mit dem im Testament des Marquis genannten. Hoensbroech hat also die Zusammenstellung seines „Favoriten“ über lange Zeit geplant und nicht auf einmal, sondern offenbar Stück für Stück angekauft. Bei aller Ähnlichkeit mit vielen Vergleichsbeispielen: Die ausgefeilte und sorgfältige Konzeption des Ganzen verrät, dass dem Marquis von und zu Hoensbroech sein Reise- und Jagdservice mehr am Herzen lag als ein bloßes Instrument zur Bequemlichkeit unterwegs.

1 Johann Georg Krünitz: Ökonomisch-technologische Encyclopädie oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirthschaft und der Kunstgeschichte in alphabetischer Ordnung. 242 Theile. Berlin 1773–1858, hier Teil 102, 1806, S. 32. – URL: <http://dictionnaires.atilf.fr/dictionnaires/ACADEMIE/CINQUIEME/cinquieme.fr.html>, [24.8.2010].

2 Germanisches Nationalmuseum, Inv.Nr. HG 9298. – Museum für Angewandte Kunst Köln, Inv.Nr. K 547. – Zu den beiden Garnituren siehe Heinrich Kohlhaussen: Geschichte des deutschen Kunsthandwerks. München 1955, S. 548–550. – Erich Köllmann: Capriccio über einen Toilettekasten. In: Mouseion. Studien aus Kunst und Geschichte für Otto H. Förster. Köln 1960, S. 236–240. – Deutsche Goldschmiedekunst vom 15. bis zum 20. Jahrhundert aus dem Germanischen Nationalmuseum. Bearb. von Klaus Pechstein u.a. Ausst.Kat. Deutsches Goldschmiedehaus Hanau, Städtisches Museum Ingolstadt, Germanisches Nationalmuseum Nürnberg. Berlin 1987, Kat. Nr. 119. – Leander Büsing: Mit der Postkutsche durch Europa. Begleit-Blatt zum Präsentationsprojekt „Minerva2“ des Museums für Angewandte Kunst Köln und des Instituts für Kunst und Materielle Kultur der Universität Dortmund 2007. – August Walter Bornheim, von dem das Germanische Nationalmuseum das Necessaire erwarb, spielte eine Rolle im Zusammenhang mit den Kunsterwerbungen der Nationalsozialisten, insbesondere Hermann Görings. Unter anderem übernahm er 1936 die Galerie des jüdischen Antiquitätenhändlers Franz Drey in München, wobei er offensichtlich in gutem Einvernehmen mit Drey verfuhr und dessen Vermögens- und Kunstwerte treuhänderisch verwaltete. Zweifelhafte und rechtswidrige Erwerbungen durch ihn sind nicht bekannt; vgl. Günther Haase: Kunstraub und Kunstschutz. Norderstedt 2008, S. 249–252. Über den Erwerb des Necessaires durch Bornheim liegen keine Angaben vor.

3 Zu den biographischen Angaben siehe J.M. van de Venne/ J.Th.H. de Win/P.A.H.M. Peeters: Geschiedenis van Hoensbroek. Hoensbroek 1967, S. 137. – Büsing 2007 (Anm. 2).

4 Swalmen ist seit 2007 nach Roermond eingemeindet.

5 Archiv Schloss Haag, 3071. Das Familienarchiv Hoensbroech, vordem in Schloss Haag untergebracht, befindet sich jetzt im Archivdepot der Vereinigten Adelsarchive im Rheinland e.V. auf Schloss Ehreshoven. Zugänglich ist es über das Archivberatungs- und Fortbildungszentrum des Landschaftsverbandes Rheinland in Brauweiler. Zu diesem Bestand: Das Findbuch zum Archiv Schloss Haag. Einführung – Regesten – Siegel – Register. Hrsg. von Rien van den Brand/Stefan Frankewitz (Geldrisches Archiv 10). Geldern 2008.

6 Archiv Schloss Haag (Anm. 5), 3071. Zu seinen Einkünften zählte auch eine jährliche Pension aus seiner ehemaligen Münsteraner Praebende in Höhe von 700 Reichstalern. Seinen Einnahmen standen „Praebendalauslagen“ von 647 Reichstalern und Auslagen für die eigene Haushaltung von 2.794 Reichstalern gegenüber.

7 Der Staatswissenschaftler und Nationalökonom Heinrich Friedrich von Storch (1766–1835) bemerkte zum Zustand der deutschen Straßen: „Was man in Deutschland vortrefliche Wege nennt, das sind in Frankreich nur mittelmässige. Ich rede nicht von den sächsischen oder thüringischen Wegen, denn so

erbärmlich sind hier nicht einmal die Dorfsteige, sondern von den besten Heerstrassen im Reich und in Hannover“. Heinrich Friedrich von Storch: Skizzen, Szenen und Bemerkungen auf einer Reise durch Frankreich. Heidelberg 1787, S. 346.

8 Hoensbroech besaß oder verwaltete auch eigene Reviere. Seinem „Förster“ bzw. „Jäger“ Joseph Jansen hatte er testamentarisch ein Legat zugesprochen; vgl. Archiv Schloss Haag (Anm. 5), 3075 und 3077. Zudem erscheinen in seinem Testament mehrere Jagdgewehre. Briefliche Mitteilung der Gräfin Fee von und zu Hoensbroech an Klaus Pechstein, Germanisches Nationalmuseum, vom 8.7.1984. Das Testament selbst ist derzeit nicht einsehbar.

9 Die Verzeichnisse sind jeweils fester Bestandteil des Kofferinhaltes. Das eng beschriebene Nürnberger Exemplar ist ein 32 Seiten umfassendes Manuskript im Oktavformat. Die zahlreichen Verbesserungen und Ergänzungen im Text und ein Nachtrag am Ende vermitteln den Eindruck eines Konzepts.

10 Zum Begriff Flaschenkeller siehe Claudia Selheim in diesem Band.

11 I.18. – Die hier und im Folgenden in den Anmerkungen erscheinenden Ziffern beziehen sich auf die entsprechenden Stellen im Hoensbroechschen Inventar. Die römischen Zahlen bzw. die Buchstaben bezeichnen die „Hauptabteilungen“, die arabischen Zahlen die laufende Nummer innerhalb dieser Abteilungen. Es gilt I = Tafelzubehör, II = Zubehör für Heißgetränke, III = Zubehör zur Toilette, IV = Rasierzeug, V = Schreibzeug, Z = „Extra“-Zubehör, F = Flaschenkeller.

12 I.17.

13 Das „Feuerbecken“ weist Spuren einer größeren nachträglichen Veränderung bzw. Reparatur auf.

14 I.12, I.14, I.8, I.7.

15 I.11, I.13.

16 I.19.

17 Der getrocknete, gemahlene Samenmantel der Muskatnuss.

18 I.1, I.5, I.6.

19 Nur eines der Löffelchen hat sich erhalten. – I.15.

20 I.4.

21 I.16.

22 I.9.

23 I.20.

24 I.10.

25 I.2, I.3.

26 F.6.

27 F.7.

28 Ein Quartier entsprach in den norddeutschen Gebieten ca. 0,95 Liter.

29 F.2, F.4, F.5.

30 II.1, II.21.

- 31** II.2, II.3, II.4.
- 32** II.16.
- 33** II.8, II.5, II.11, II.6.
- 34** II.18.
- 35** II.17.
- 36** II.25.
- 37** II.24.
- 38** So verweist Arthur Conrad Ernsting unter dem Stichwort Brustzucker auf den Eintrag „saccharum candum rubrum“. Arthur Conrad Ernsting: Nucleus totius medicinae quinque partitus oder des vollkommenen und allzeit fertigen Apothekers... Erneuerte Ausgabe, Lemgo 1780, Bd. 2, S. 219. – II.23.
- 39** II.9.
- 40** II.10, II.12.
- 41** II.14.
- 42** II.13.
- 43** II.20.
- 44** II.19.
- 45** II.26, II.22.
- 46** II.15.
- 47** Siehe dazu den Beitrag „Stets mit Getränken versorgt – der Flaschenkeller“ von Claudia Selheim in diesem Band.
- 48** III.77, III.76.
- 49** III.79.
- 50** III.80.
- 51** III.11.
- 52** III.12.
- 53** III.29, III.24, III.31.
- 54** III.27.
- 55** III.61 und III.63.
- 56** III.62.
- 57** Zu Ramsden zuletzt Anita McConnell: Jesse Ramsden (1735–1800). London's Leading Scientific Instrument Maker. Aldershot 2007.
- 58** III.58.
- 59** I.17.
- 60** Bei Krünitz wird an zahlreichen Stellen auf die Indikation, die Herstellung und die Anwendung von Räucherungen u. a. mit Rauchpulver eingegangen. Siehe beispielsweise Krünitz 1807 (Anm. 1), Theil 107, S. 520–521, 527. – Krünitz 1812 (Anm. 1), Theil 121, S. 65, 82–88.
- 61** III.59.
- 62** Krünitz 1856 (Anm. 1), Theil 232, S. 39–40. Die Wacholderbeere wird in zahlreichen medizinischen Werken der Zeit als Mittel gegen die Wassersucht angeführt, z.B. bei Dietrich W. Sachtleben: Klinik der Wassersucht in ihrer ganzen Sippschaft. Danzig 1795.
- 63** III.14, III.21, III.22.
- 64** III.9.
- 65** III.10.
- 66** III.13.
- 67** III.71.
- 68** III.64.
- 69** Krünitz 1835 (Anm. 1), Theil 162, S. 123: „Spritze (Hals=), Mundspritze, in der Wundarzneikunst, eine kleine Spritze, der man sich bei Entzündung der Mandeln, des Zäpfchens, oder bei Geschwüren des Halses etc. bedient, und die nicht nur ein gerades, sondern auch zuweilen ein krummes Röhrchen hat, welches am Ende mit vielen Löchern versehen ist.“ – Die Spritze ist nicht erhalten.
- 70** Vgl. z.B. Alain Corbin: Pesthauch und Blütenduft. Eine Geschichte des Geruchs. Frankfurt a. M. 1992, S. 87–95.
- 71** III.18, III.20.
- 72** III.15.
- 73** Krünitz 1795 (Anm. 1), Theil 66, S. 549–550.
- 74** III.17.
- 75** Krünitz 1795 (Anm. 1), Theil 66, S. 551 fährt fort: „Gelähmte Glieder werden mit demselben gewaschen. Im Munde gehalten, ist er wider das Stottern und wider die Lähmung der Zunge dienlich“. Lavendelspiritus ist in zahlreichen medizinischen Handbüchern aufgeführt, beispielsweise Friedrich Ludwig Meissner: Encyclopädie der medicinischen Wissenschaften: nach dem Dictionnaire de Médecine [...]. Leipzig 1831, Bd. 7, S. 416 („Es werden daher auch die Lavendel unter die aromatischsten und erregendsten Labiaten gerechnet“) oder später Georg Friedrich Most: Enzyklopädie der gesamten Volksmedizin [...]. Leipzig 1843 („Gegen die Nervenschwäche mancher Personen dient: Lavendelspiritus (Spiritus Lavendulae, Eau de Levente“).
- 76** III.16.
- 77** Krünitz 1819 (Anm. 1), Theil 127, S. 172.
- 78** III.1.
- 79** III.4, III.2, III.3.
- 80** Es handelte sich vermutlich um einen Puder aus „einem feinen zubereiteten Weizenmehle, womit man die Haupthaare zur Zierde zu bestreuen pflegt“; vgl. Krünitz 1811 (Anm. 1), Theil 118, S. 498. – III.6.
- 81** III.57.
- 82** III.42.
- 83** Als Fischbein wurden die Barten der Großwale bezeichnet, die – gespalten, abgelängt und poliert – z. B. zur Herstellung von „den Reif= oder sonst auch so genannten Fischbeinröcken, wie auch zu Aussteifung der Lätze, Bruststücke, Schnür=Brüste, Stiefeln, und mancherley andern Sachen mehr, genommen wird“. Krünitz 1778 (Anm. 1), Theil 13, S. 543.

- 84** III.30.
- 85** III.5.
- 86** III.7. – Bei harter Pomade wird dem Gemisch aus gereinigtem Talg und verschiedenen Duftstoffen zusätzlich Wachs beigefügt. Zur Rezeptur beider Sorten siehe beispielsweise H. Girardin: Die Fabrikation der Parfümerie und Schönheitsmittel: Oder Anweisung, alle Arten wohlriechender Wasser, Pomaden [...] zu gebrauchen. Quedlinburg/Leipzig 1832, S. 9–10.
- 87** III.37, III.49.
- 88** III.38.
- 89** III.26, III.50, III.34.
- 90** III.8.
- 91** III.43.
- 92** III.46.
- 93** Krünitz 1840 (Anm. 1), Theil 174, S. 48.
- 94** III.33, III.72.
- 95** III.81, III.82, III.83, III.84, letzterer nicht erhalten.
- 96** III.25, III.39.
- 97** III.78.
- 98** F.3.
- 99** III.40.
- 100** III.41.
- 101** III.65.
- 102** Die Definition von „Schreibzeug“ reicht vom gemeinsamen Behältnis für Tintenfass und Streusandbüchse bis zu differenzierten Garnituren, wo als gewöhnlicher Inhalt neben diesen beiden noch Federn, Siegellack, Federmesser, Radiermesser, Bleistift etc. genannt werden. Dabei wird zwischen der Bürovariante und den Taschen- und Schulschreibzeugen unterschieden. Krünitz 1828 (Anm. 1), Theil 148, S. 390.
- 103** III.68.
- 104** III.73.
- 105** III.74.
- 106** III.51.
- 107** III.55.
- 108** III.56.
- 109** So definiert die Encyclopédie von Diderot und d’Alembert die Toilette in ihrer ursprünglichen Bedeutung als das Tuch, „qu’on étend au dessus du miroir qui orne la toilette des dames, ou même des hommes qui de nos jours sont devenus femmes“. Denis Diderot, Jean Baptiste le Rond d’Alembert u. a.: Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des Sciences, des Arts et des Métiers. 35 Bde. Paris 1751–1780, hier Bd. 16, 1765, S. 382. – Der besonderen Wertschätzung der Bartbehandlung mag auch entsprechen, dass die Krünitzsche Enzyklopädie dem Thema Rasieren beinahe 15 Seiten einräumt. Krünitz 1812 (Anm. 1), Theil 120, S. 694–708.
- 110** IV.1.
- 111** IV.4.
- 112** Üblich waren auch Rasiermessersets von sieben Stück, so dass jedem Wochentag ein bestimmtes Messer zugeordnet war.
- 113** IV.2.
- 114** IV.3.
- 115** V.1.
- 116** V.2.
- 117** III.13.
- 118** Lichtschirme gehörten zur gewöhnlichen Ausstattung. Es ist daher nicht erstaunlich, dass sie gebührenden Eingang in die lexikalische Literatur fanden, z. B. Johann Heinrich Zedler: Grosses vollständiges Universal-Lexicon Aller Wissenschaften und Künste. Halle und Leipzig 1732–1754, hier Bd. 17 (1738), S. 478–479 oder Krünitz 1800 (Anm. 1), Theil 78, S. 384–387 mit eingehender Abhandlung der verschiedensten Typen. Unter anderem wird dort ein ganz ähnlicher Faltschirm beschrieben und abgebildet.
- 119** V.4.
- 120** V.6.
- 121** Als Kleesalz wird ein aus dem Sauerklee gewonnenes Kaliumsalz der Kleesäure bezeichnet (chem. Kaliumhydrogenoxalat); empfohlen wurde es zum Beseitigen von Rost- und Tintenflecken auf Pergament und Papier. Zur Anwendung siehe Krünitz 1778 (Anm. 1), Theil 14, S. 106–107 u. 1823, Theil 133, S. 673–674.
- 122** V.25.
- 123** V.11, V.19.
- 124** V.16, V.17.
- 125** V.9.
- 126** V.13, V.14.
- 127** V.18.
- 128** V.12.
- 129** V.10.
- 130** V.11.
- 131** V.7. Die Oblaten für das Siegeln unterscheiden sich in ihrer Zusammensetzung nicht von denen, die als Lebensmittel oder für das christliche Abendmahl Verwendung finden. Die gut angefeuchtete Oblate entwickelte eine hohe Klebekraft und konnte andererseits das Prägebild des Stempels deutlich wiedergeben. Diese Art der Siegelung wurde auch deswegen empfohlen, weil die sehr dünne Oblate bei jeder Manipulation unweigerlich beschädigt wurde. Siehe z. B. Heinrich August Pierer: Universal-Lexikon der Gegenwart und Vergangenheit. 4. Aufl. Altenburg 1857–1865, Bd. 21, 1861, S. 187. – Krünitz 1775 (Anm. 1), Theil 6, S. 687.
- 132** V.23, V.24.

133 Diese Tasche ist entweder nicht erhalten oder sie ist – wahrscheinlicher – mit der von Hoensbroech schon unter „Toilette“ verzeichneten „Schreibttafel“ aus rotem Saffianleder identisch. – Zur Ausweitung des Begriffs, der eigentlich die klassische Schiefertafel meint, auf Notizbücher mit Umschlag siehe beispielsweise Johann Christoph Adelung: Grammatisch-kritisches Wörterbuch der Hochdeutschen Mundart, Bd. 3. Leipzig 1798, S. 1654 oder Krünitz 1828 (Anm. 1), Teil 148, S. 387.

134 Z.1.

135 Z.2.

136 Z.3.

137 Z.4.

138 Z.5.

139 Packbrett und Packbrücke werden sowohl bei Adelung (Anm. 133), S. 636 wie bei Krünitz 1807 (Anm. 1), Teil 106, S. 133 gleichlautend synonym definiert: „Packbret, die an einer Kutsche sowohl vorn als hinten befindlichen Breter, die Koffer und andere Packe daselbst aufzupacken; die Packbrücke“. Hoensbroech unterscheidet offenbar zwischen dem Brett, das er dem Koffer zuschlägt und der Brücke als Bestandteil der Kutsche.

140 In der benutzten Ausgabe Heinrich August Ottokar Reichard: Guide de Voyageurs en Europe, Bd. 2. Weimar 1793, siehe beispielsweise S. 85, 88–89, 96, 107–108, 113.

141 Siehe dazu Robert Schmidt: Das Toilettenservice der Königin Caroline Mathilde von Dänemark. Zugleich ein Beitrag zur Geschichte der Silbertoiletten. In: Jahrbuch der Preußischen Kunstsammlungen 62, 1941, S. 46–76. – Bernhard Heitmann: Die deutschen sogenannten Reiseservice. Diss. Hamburg 1979. – Auf Frankreich konzentriert siehe zuletzt: Indispensables nécessaires. Hrsg. von Catherine Marquet. Ausst.Kat. Musée National des Châteaux de Malmaison et Bois-Préau. Paris 2007.

142 Die Bedeutung von Toilette ist vielschichtig. Ursprünglich abgeleitet von dem Tuch, das über den Tisch mit Spiegel und Gerätschaften für das Schminken und Frisieren gelegt war (Toile = Leintuch) bezeichnete das Wort später alle notwendigen Gerätschaften wie auch den Tisch selbst, wurde erweitert auf den „gesamten Schmuck und Putz“ (Zedler (wie Anm. 118), Bd. 44, 1745, S. 1083) und schließlich zum Synonym für den Vorgang des Zurechtmachens insgesamt. Siehe dazu zuletzt: Rosemarie Gerken: La Toilette. Die Inszenierung eines Raumes im 18. Jahrhundert in Frankreich. Hildesheim 2007.

143 Gerken 2007 (Anm. 142) S. 55–134.

144 Eine anschauliche Zusammenfassung des Phänomens gibt Attilio Brilli: Arte del Viaggiare. Il viaggio materiale dal XVI al XIX secolo. Florenz 1992, S. 165–174. Siehe auch Indispensables nécessaires 2007 (Anm. 141).

145 Brilli 1992 (Anm. 144), S. 166–168.

146 Zitiert nach einer handschriftlichen Transkription von Teilen des Testaments durch Gräfin Fee von und zu Hoensbroech (Anm. 8).

Stets mit Getränken versorgt – der Flaschenkeller

CLAUDIA SELHEIM

Zu dem „Reisenecessaire“ des Grafen Hoensbroech im Germanischen Nationalmuseum gehörte ursprünglich, wie aus dem überlieferten handschriftlichen Verzeichnis der in dem Reisekoffer vorhandenen Gegenstände von 1803 hervorgeht, „ein großer länglich-viereckiger Flaschenkeller von Nußbaumholz mit darauf befestigtem braunen Kalbleder“. ¹ Solche mit Leder bezogenen Behältnisse fertigten Buchbinder, ansonsten waren sie in der Regel ein Erzeugnis der Tischler. ² Der Flaschenkeller, auch als Flaschenfutter oder nur als Futter bezeichnet, wurde 1788 als „ein viereckiges, hölzernes, inwendig mit Tuch ausgeschlagenes Behältniß oder Kasten mit Fächern, allerley Getränke oder Liqueurs in Flaschen auf der Reise oder im Felde bei sich zu führen“ beschrieben. ³ Hinzu konnten Fächer für Gläser und Becher kommen. Die Größe des mit Tragegriffen versehenen Flaschenkellers hing nicht zuletzt von der Anzahl der Flaschen ab, die man in ihm transportieren wollte. Graf von Hoensbroech schätzte offenbar die Auswahl, denn in dem Flaschenkeller hatten nicht nur Flaschen für Wein und Likör und die entsprechenden Gläser Platz, sondern auch Biergläser. Das Bier selbst, vielfach als Ersatz für das starken Geschmacks- und Qualitätsschwankungen unterlegene Wasser gewählt, ⁴ wurde offenbar auf den Reisen des Grafen frisch erworben.

Hervorzuheben sind zudem die gläsernen Büchsen für gemahlene Kaffee und pulverisier-

tes Hirschhorn, letzteres diente unter anderem der Nahrungsmittelzubereitung, insbesondere zur Klärung von Flüssigkeiten, auch von Kaffee. ⁵ Der Graf ließ in dem Flaschenkeller nicht nur zwei kleine schlichte viereckige Flaschen „zu vorräthigen Eßig und Öhl auf Reysen“ mitnehmen, sondern auch zwei facettierte Fläschchen für Essig und Öl, die vermutlich zum Servieren gedacht waren. Das Mitführen von Wein- oder Himbeeressig galt als notwendig und wurde besonders wohlhabenden Reisenden im Sommer empfohlen, da es besser war, „seinen Durst mit Brunnenwasser und Weinessig, mit frischer Kuhmilch, mit Sauer- oder Buttermilch zu löschen, als sich der Gefahr auszusetzen, verfälschten Wein zu trinken.“ ⁶ Adolph Freiherr Knigge schrieb zudem: „Nichts ist auf Reisen bei kaltem Wetter erwärmer und unschädlicher zu trinken als zuweilen ein wenig Weinessig.“ ⁷ Ein weiterer Ratschlag sah vor, sich gelegentlich mit Weinessig und Wasser den Mund auszuspülen. ⁸ Außerdem dienten Essig oder Alkohol zum Desinfizieren des qualitativ schlechten Brunnen- und Flusswassers. Der Essig war damit eine vielseitig einsetzbare Flüssigkeit.

Paul Jacob Marperger wies schon 1716 darauf hin, dass sich die Flaschenfutter auch ganz anders einrichten ließen, zum Beispiel mit Teeutensilien, Tellern, Besteck und Schreibzeug. ⁹ Mithin konnten sich hinter den Flaschenkellern auch die heute als Reisenecessaire bekannten, differenziert und möglichst platzsparend eingerichteten transportablen Behältnisse verbergen. ¹⁰ Die Einrichtung des gräflichen Flaschenkellers unterstrich nicht zuletzt sein Bedürfnis nach Luxus und Repräsentation.

Auch der vollständig überlieferte Flaschenkeller aus dem Besitz der Nürnberger Familie Merkel hat mit dem geschnittenen Granatapfeldekor und der Vergoldung auf den 13 Flaschen, zwei Flakons, zwei Kelchgläsern und ebenso vielen Bechern ein repräsentatives Gepräge (Abb. 16). ¹¹ Der Holzkoffer mit Eisenbeschlag ist innen mit Buntpapier ausge-

kleidet und im Deckel zusätzlich gepolstert, um bei möglichen verkehrstechnischen Erschütterungen den Inhalt zu schützen, weswegen der Deckel auch knapp anliegen sollte. Am Unterteil ist, wie es die zeitgenössische Literatur forderte, ein Schloss fixiert, damit der Inhalt vor fremdem Zugriff sicher war. Und so wurde in dem 1813 erschienenen Band der von Johann Georg Krünitz herausgegebenen „Oeconomischen Encyclopädie“ unter dem Stichwort „Reise“ festgehalten: „Alles was der Reisende mitnimmt, muß verschlossen und gut verwahrt seyn, sonst wird es gestohlen. Selbst Flaschenkeller werden ausgeleert und mit Seewasser angefüllt, wenn sie nicht verschlossen sind.“¹²



1 Inhaltsverzeichnis der im Reisekoffer vorhandenen Gegenstände von der Hand des Grafen Hoensbroech aus dem Jahre 1803, vgl. Germanisches Nationalmuseum, Inv.Nr. HG 9298/184.

2 Johann Georg Krünitz: Ökonomisch-technologische Encyclopädie oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirthschaft und der Kunstgeschichte in alphabetischer Ordnung. 242 Theile. Berlin 1773–1858, hier Theil 14. Berlin 1788, S. 49.

3 Krünitz 1788 (Anm. 2), Theil 14, S. 49.

4 Hermann Kaiser: Der große Durst. Von Biernot und Branntweinefeinden – rotem Bordeaux und schwarzem Kaffee (Materialien und Studien zur Alltagsgeschichte und Volkskultur Niedersachsens 23). Cloppenburg 1995, S. 20–33.

5 Krünitz 1781 (Anm. 2), Theil 23, S. 734.

6 [Heinrich August Ottokar] Reichard: Reichard's Passagier auf der Reise in Deutschland, der Schweiz, nach Venedig,

Amsterdam, Kopenhagen, Paris und St. Petersburg. Ein Reise-Handbuch für Jedermann. Unter Mitwirkung mehrerer berichtigt u. ergänzt von Friedr[ich] Aug[ust] Herbig. 9. Aufl. Berlin 1837, S. 22.

7 Adolph Freiherr Knigge: Ueber den Umgang mit Menschen. Leipzig 1878, S. 255.

8 Krünitz 1802 (Anm. 2), Theil 85, S. 474.

9 Paul Jacob Marperger: Vollständiges Küch- und Keller-Dictionarium. Hamburg 1716, S. 338–339, hier S. 338.

10 Krünitz 1788 (Anm. 2), Theil 14, S. 50–51.

11 Paul Wolfgang Merkel (1756–1820). Kaufmann. Reformier. Patriot. Ausst.Kat. Stadtarchiv Nürnberg. Nürnberg 2006, S. 57–58, Kat.Nr. 67. – Paul Wolfgang Merkel und die Merckelsche Familienstiftung. Hrsg. vom Germanischen Nationalmuseum. Nürnberg 1979, Kat.Nr. K 23.

12 Krünitz 1813 (Anm. 2), Theil 122, S. 191.

Abb. 16: Flaschenkeller, Deutschland, um 1800. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Für den Notfall gerüstet – die Reiseapotheke

CLAUDIA SELHEIM

In dem seit 1801 in zahlreichen Auflagen erschienenen Reisehandbuch „Reichard's Passagier auf der Reise in Deutschland“ empfahl der Schriftsteller, Kriegsrat und nachmalige Kriegsdirektor Heinrich August Ottokar Reichard (1751–1828) die Mitnahme einer Reiseapotheke. Jedoch merkte er an, dass sie aufgrund ihres schwierigen beziehungsweise unbequemen Transportes nur für „fah-

rende“, also mit der Kutsche Reisende geeignet sei.¹ Bei den überlieferten tragbaren kleinen Apotheken kann nicht eindeutig zwischen Haus- und Reiseapotheken unterschieden werden und entsprechend war auch das 1760 erstmals veröffentlichte Buch des Regensburger Arztes Johann Gottlieb Schäffer „Haus- und Reiseapotheke“ überschrieben.²

Der Autor lobte zwar generell den Gesundheitszustand der Landbevölkerung gegenüber dem der Städter, aber er sah auch die Risiken bei plötzlich auftretenden Krankheiten und Unfällen auf dem Land aufgrund der mangelnden pharmazeutischen und medizinischen Versorgung. Deshalb nahm er beim Besuch seiner dort lebenden Patienten stets seine Reiseapotheke mit, um ihnen die nötigste Medizin verabreichen zu können. In der Folge bekundeten Adlige, Geistliche und Beamte in ländlichen Regionen Interesse an der Reiseapotheke



Abb. 17: Reise- oder Hausapotheke, Süddeutschland, 2. Hälfte 18. Jh. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

und baten den Arzt, ihnen ein entsprechendes Stück zu besorgen. So entwickelte Schäffer die Idee, eine Reiseapotheke anfertigen zu lassen. Es war ein „sauber gefütterte[s] und wohlbeschlagene[s] Kästlein“ aus Nussbaumholz mit Messingbeschlägen, das in 28 Fächern Platz für Arzneifläschchen sowie Schubladen für weiteres Zubehör bot.³ Diese praktischen Arzneikästen konnten über fünf damals in Regensburg ansässige Apotheken bezogen werden und wurden weit über Bayern und die Pfalz hinaus versandt.⁴ Der Regensburger Arzt führte zudem genau auf, welche medizinischen Substanzen in die Apotheke gehörten.

Die Betreuung der Hausapotheke oblag vielfach der Hausfrau. Von ihr wurden Grundkenntnisse in der Arzneikunst erwartet, damit sie imstande war, bei leichteren Erkrankungen oder bis zum Eintreffen des Arztes entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.⁵ Dieses Wissen mussten Reisende oder ihre Begleiter ebenfalls besitzen, da ein unsachgemäßer Umgang mit den Tinkturen und Pulvern fatale Folgen haben konnte.

Neben künstlerisch aufwendig gestalteten Haus- und Reiseapotheken mit Einlegearbeiten, deren Gefäße entweder ganz aus Silber oder aus Glas mit Deckeln und Verschlusskappen aus Silber waren,⁶ sind auch zahlreiche einfache Reise- oder Hausapotheken eines standardisierten Typs für breitere Bevölkerungsschichten überliefert, allerdings haben sie oft weniger Fächer als die von Schäffer empfohlenen.⁷ Sie sind meist würfelförmig und besitzen einen an der Rückwand mit Scharnieren befestigten, leicht gewölbten Deckel mit Tragegriff. Die Deckelinnenseite ist stets mit Papier ausgekleidet. Hinter den ausklappbaren Seitenflügeln befinden sich Schubladen. Gemein ist diesen Holzbehältnissen die Verwendung der anscheinend normierten Eisenbeschläge.

Die im Germanischen Nationalmuseum seit 1909 aufbewahrte Reiseapotheke dieses Typs be-

steht aus Kirschholz und ist mit 16 Glasfläschchen bestückt (Abb. 17).⁸ Die Steckfächer schützten die Flaschen vor Beschädigungen und somit vor gefährlichen Reaktionen der chemischen Substanzen, was besonders bei den unsanften Fahrten mit der Kutsche wichtig war. Die Fläschchen sind entweder verkorkt – zum Teil noch mit dem originalen Papier abgedeckt – oder aber mit eingeschliffenen Glasstöpseln versehen. Teilweise hat sich der Inhalt der mit säuberlich lateinisch beschrifteten Etiketten gekennzeichneten Fläschchen erhalten: Die Kantharidentinktur sollte äußerlich angewandt gegen Entzündungen und Schmerzen helfen, aber auch gegen Harnruhr, Wassersucht, Hautkrankheiten und Zahnschmerzen.⁹ Das Pulver der Brechwurzel (Golderwurzel) diente gegen Verstopfungen und als Hustenmittel.¹⁰ Sodalaugensalz wurde gegen Übersäuerung ebenso verabreicht wie gegen Krebsgeschwüre.¹¹ Das Mischen der Mohnsafttinktur mit Brechmitteln war eine wirkungsvolle Medizin gegen Verstopfungen und Durchfall.¹² Das Pulvis Secalis cornuti wurde in der Geburtshilfe zur Verbesserung der Nachwehen genutzt sowie zur Bekämpfung von Blutungen.¹³ Das Glaubersalz galt als bewährtes, vielseitig einsetzbares Hausmittel. Man nahm es zum Abführen und gegen Appetitlosigkeit, Kopfschmerzen, Hämorrhoiden sowie die „Traurigkeit des Gemüthes“.¹⁴ Brechweinstein war wiederum ein Laxiermittel.¹⁵ Bei Eisenmangel und Bleichsucht half Eisenpulver.¹⁶ Die Zimttinktur verbesserte den Geschmack von Medikamenten, stärkte den Darm, förderte die Wehen und nutzte bei Ohnmacht.¹⁷ Hallers saures Elixier fand bei Mundgeschwüren und epileptischen Anfällen Verwendung.¹⁸ Kreosot wurde erst 1832 entdeckt und durch die Destillation von Kohlentee gewonnen. Der Laie sollte es nur äußerlich anwenden, aber die Bandbreite des Einsatzgebietes war beträchtlich, so wirkte es unter anderem gegen Zahnschmerzen, Verbrennungen, Blutungen und Spulwürmer.¹⁹



Abb. 18: Instrumententasche des Arztes Friedrich Zehler, Deutschland, um 1830. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Salmiakgeist half bei Ohnmacht genauso wie bei giftigen Bissen.²⁰ Ergänzend zu den Medikamenten enthalten die Schubladen Verbandsmaterialien, Quecksilber- und Lackmuspapier.

Mithin musste der Benutzer dieser mobilen Apotheke ausreichende Kenntnisse über die Wirkung des Inhalts haben und des Lateinischen kundig sein. Tatsächlich konnte diese mit um 1800 gängigen Mitteln gefüllte Apotheke bei vielen Beschwerden, auch bei spezifisch weiblichen, helfen. Für ihre Verwendung noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts spricht das Vorhandensein von Kreosot. Die vorgestellte Reiseapotheke ist reicher gefüllt gewesen als die in der zeitgenössischen Reiseliteratur empfohlenen, aber geringer bestückt als die des Regensburger Arztes Schäffer. Derartige Apotheken wurden nicht nur von Reisenden, sondern auch von Militärangehörigen, Kapitänen und von Ärzten genutzt.²¹

Gelegentlich hatte der Reisende das Glück, in Begleitung eines Arztes zu sein. So fuhr der

zwischen 1833 und 1862 regierende König Otto I. von Griechenland (1815–1867) mit dem Nürnberger Militärarzt Dr. Friedrich Zehler (1806–1891) nach Griechenland. In dessen überliefertem Instrumenttäschchen werden Sonden, Pinzetten und Lanzetten verwahrt, die er bei vielfältigen gesundheitlichen Gefahren einsetzen konnte (Abb. 18).²² Unter den in das Täschchen eingelegten Zetteln findet sich ein zusammengefalteter, auf dem handschriftlich ein Mittel gegen die Seekrankheit notiert ist, das 1829 in London patentiert worden war. Es enthielt Opium, Bilsenkraut-Extrakt, Muskatblüten, Seife, Wasser, Weingeist und Salmiak und war zum Einreiben in der Magengegend gedacht. Vermutlich stand also auch dem Militärarzt eine Reiseapotheke zur Verfügung, um entsprechende Mixturen anfertigen zu können.

Für die Reiseapotheke des Fußreisenden wurden 1831 besonders ein Fläschchen Rum und Hirschfett empfohlen. Der Rum sollte einerseits das eiskalte Gebirgswasser reinigen und andererseits dessen Kälte lindern. Denn „schon viele haben einen Trunk aus dem Keeswasser (geschmolzenes Eis) mit dem Leben bezahlen müssen...“.²³ Das Hirschfett half gegen Blasen und Schwielen.

Die industrielle Entwicklung im Lauf des 19. Jahrhunderts hatte neben den maßgeblichen Auswirkungen auf das Verkehrswesen auch solche auf die chemische Industrie. Die nun hergestellten Medikamente benötigten nur noch wenig Platz im Reisegepäck und ließen sich in Taschenapotheken leicht im Gepäck verstauen. So schlug 1873 die sich an das weibliche Publikum richtende Illustrierte „Die Modenwelt“ als Handarbeit eine zusammenrollbare Reiseapotheke aus amerikanischem Ledertuch und transparentem Wachstaf vor.²⁴ Bei letzterem wurde als Vorteil angepriesen, dass die Etiketten auf den in die Tafthüllen eingesteckten Medikamenten direkt lesbar wären. Neben Verbandsmaterial und einem kleinen Löffel sollten



Abb. 19: Werbeplakat für Dr. Dessauer's Touring Apotheke, Carl Kunst, um 1910. Die Nürnberger Plakatsammlung – eine Stiftung der GfK und NAA im Germanischen Nationalmuseum, Nürnberg.

Hausmittel die durch ein Gummiband verschließbare Apotheke ergänzen. Die Bestückung war also nicht vorgegeben und die Sorge um die Reiseapotheke war offensichtlich weiter eine weibliche Aufgabe.

Um 1910 warb ein von Carl Kunst (1884–1912) entworfenes Plakat für „Dr. Dessauer’s Touring Apotheke“ (Abb. 19). Ein Wanderer mit Rucksack legt sich gerade selbst einen Verband an, den er aus der im Vordergrund des Plakates zu sehenden Apotheke entnommen hat. Hersteller der beworbenen Taschenapotheke war die Chemisch-Pharmazeutische Fabrik Wilhelm Natterer in München. Die kleine Blechschachtel maß 16,5 x 9 x 2 Zentimeter und war mit 200 Gramm Gewicht leicht in jeder Tasche mitzuführen. Neben Verbandsmaterial und Wundsalbe ergänzten verschiedene Tabletten in Aluminiumröhrchen sowie eine ausführliche Gebrauchsanweisung „für alle möglichen Verletzungen“ die Apotheke.²⁵

Im Versandkatalog des Einbecker Versandhauses Stukenbrok wurde sie 1912 besonders Radfahrern und Touristen wegen ihrer außergewöhnlich reichhaltigen Ausstattung empfohlen. Diese führte dazu, dass Militärangehörige sie sogar noch während des Zweiten Weltkrieges nutzten.²⁶ Mithin gehört auch die Taschenapotheke des Schriftstellers

und ersten offiziellen, vom Kaiser berufenen deutschen Kriegsberichterstatters Ludwig Ganghofer (1855–1920),²⁷ die er während des Ersten Weltkrieges mit sich führte, zu den vielseitig einsetzbaren Hilfsmitteln. Ihr Inhalt war vor allem für die Behandlung von Wunden bis zum Eintreffen des Arztes ausgelegt (Abb. 20).²⁸ Der Hersteller, das Münchner Bandagen-Geschäft Müller & Rodner, hatte sich bereits in den 1880er Jahren auf die Lieferung von Verbandskästen spezialisiert und zählte „sämtliche Brauereien Bayerns [sic!] und Badens“ zu seinen Kunden.²⁹

Da die Angst um die Gesundheit trotz verbesserter medizinischer und pharmazeutischer Versorgung bis heute anhält, finden sich alljährlich in Gesundheitsjournalen und Magazinen Ratschläge, was in die Reiseapotheke gehört. Doch die Hauptbeschwerden scheinen über die letzten Jahrhunderte hin ähnlich geblieben zu sein, wie Mittel gegen Durchfall, Übelkeit, Schmerzen, Wunden vermuten lassen. Bei der am besten im Handgepäck mitgeführten „ultimativen Vielflieger-Reiseapotheke“³⁰ ist allerdings aufgrund der verschärften Sicherheitsbestimmungen nach den Anschlägen vom 11. September 2001 die Schere zum Abschneiden des Pflasters auszusortieren.

Abb. 20: Taschenapotheke des Schriftstellers und Kriegsberichterstatters Ludwig Ganghofer, München, 1900–1920. Stadtmuseum Kaufbeuren.



- 1** [Heinrich August Ottokar] Reichard: Reichard's Passagier auf der Reise in Deutschland, der Schweiz, nach Venedig, Amsterdam, Kopenhagen, Paris und St. Petersburg. Ein Reise-Handbuch für Jedermann. Unter Mitwirkung mehrerer berichtigt u. ergänzt von Friedr[ich] Aug[ust] Herbig. 9. Aufl. Berlin 1837, S. 30.
- 2** Johann Gottlieb Schäffer: Haus- und Reiseapotheke. 4. Aufl. Regensburg 1789 (Bayerische Staatsbibliothek, München).
- 3** Schäffer 1789 (Anm. 2), Vorrede zur Ausgabe von 1768 (o.S.).
- 4** Schäffer 1789 (Anm. 2), Vorrede zur Ausgabe von 1768 (o.S.).
- 5** Günter Kallinich: Schöne alte Apotheken. München 1975, S. 106.
- 6** So gehört zu den Beständen des Pharmazeutischen Museums im Germanischen Nationalmuseum eine sehr ausdifferenzierte Reiseapotheke aus Wien von 1824, die auf einem Deckel auch ein Beschauzeichen trägt; vgl.: Claudia Selheim: Reiseapotheke. In: Anzeiger des Germanischen Nationalmuseums 1992, S. 301–302.
- 7** Elisabeth Huwer: Das Deutsche Apotheken-Museum. Schätze aus zwei Jahrtausenden Kultur- und Pharmaziegeschichte. Regensburg 2006, S. 202–208, bes. S. 204–205. – Karin Dütsch: Das Schmuckstück. Im Eiltempo über holprige Straßen: Eine Reiseapotheke war wichtiges Utensil bei Überlandfahrten in der Kutsche. In: Unser Bayern 7, 2009, S. 16. Die abgebildete Reiseapotheke gehörte einem Abt aus Kloster Fürstenfeld. Frdl. Mitteilung von Dr. Eva von Seckendorff, 26.4.2010. – Weitere vergleichbare Stücke befinden sich im Kölnischen Stadtmuseum und im Schweizerischen Pharmazie-Historischen Museum in Basel. Vgl. Kallinich 1975 (Anm. 5), Abb. 452, 458. – Apotheke in Notzeiten. Kriegsapotheken, Reiseapotheken und homöopathische Apotheken vom 17. Jahrhundert bis heute. Bearb. von Barbara Grün (Ausstellungskataloge des Deutschen Apotheken-Museums Heidelberg 3). Heidelberg 1996, S. 48, Kat.Nr. 5, S. 50, Kat.Nr. 10.
- 8** Vgl. Zauberflöte. Mozart in Wien 1781–1791. Ausst.Kat. Historisches Museum der Stadt Wien. Wien 1990, Kat.Nr. VIII/63 Reiseapotheke, 2. Hälfte 18. Jahrhundert, S. 532–533.
- 9** Samuel Hahnemann: Apothekerlexikon. Leipzig 1793, Theil 2, S. 461. – Johann Georg Krünitz: Ökonomisch-technologische Encyclopädie oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirthschaft und der Kunstgeschichte in alphabetischer Ordnung. 242 Theile. Berlin 1773–1858, hier Theil 185, Berlin 1844, S. 67.
- 10** Hahnemann 1793 (Anm. 9), Theil 1, S. 449. – Paul Kohlstock: Ratgeber für die Tropen. 2. Aufl. Göttingen/Leipzig 1905, S. 321.
- 11** Hahnemann 1793 (Anm. 9), Theil 2, S. 227 u. S. 229.
- 12** Krünitz 1803 (Anm. 9), Theil 92, S. 680–681.
- 13** Kohlstock 1905 (Anm. 10), S. 311.
- 14** Krünitz 1780 (Anm. 9), Theil 19, S. 28–29.
- 15** Hahnemann 1793 (Anm. 9), Theil 1, S. 154.
- 16** Georg Friedrich Most: Enzyklopädie der Volksmedizin. 1843, s.v. Eisen, URL: <http://www.textlog.de/medizin-eisen.html> [27.4.2010].
- 17** Hahnemann 1793 (Anm. 9), Theil 2, S. 476. – Krünitz 1844 (Anm. 9), Theil 185, S. 71.
- 18** Hahnemann 1793 (Anm. 9), Theil 2, S. 365.
- 19** Most 1843 (Anm. 16), s.v. Kreosot, URL: <http://www.textlog.de/medizin-kreosot.html> [27.4.2010].
- 20** Hahnemann 1793 (Anm. 9), Theil 2, S. 102.
- 21** Huwer 2006 (Anm. 7), S. 202.
- 22** Marion Maria Ruisinger: „Bayernbuam“ in Hellas. Opfer eines schwärmerischen Königs. In: Reisen. Ein Jahrhundert in Bewegung. Hrsg. von Gabriele Uerscheln/Matthias Winzen. Köln 2009, S. 197–230, hier S. 199–201.
- 23** Anton Johann Groß: Handbuch für Reisende. München 1831, S. 8.
- 24** Reise-Apotheke. In: Die Modenwelt 9, 1873, Nr. 6, S. 46.
- 25** August Stukenbrok: Illustrierter Hauptkatalog 1912. Einbeck 1912, Nachdruck Hildesheim 1973, S. 60.
- 26** Frdl. Mitteilung von Frau Stephanie Neuner, Deutsches Hygiene-Museum, Dresden; Inv.Nr. DHMD 1994/282. – Wie eine um 1940 benutzte „Tropen- und Reiseapotheke“ gefüllt sein konnte, beschreibt Julianne Scheffold: „Wind und Woge weiß, wohin...“. Die Reiseapotheke eines Nürnberger Schiffs-offiziers. In: Franken unter einem Dach 29, 2007, S. 7–19.
- 27** Werner Koch: Der Kriegsberichterstatteer Ganghofer. In: Akzente 19, 1972, H. 5, S. 425–430, hier S. 427.
- 28** Kehrseite eines Klischees. Der Schriftsteller Ludwig Ganghofer. Hrsg. von Astrid Pellengahr/Jürgen Kraus (Kaufbeurer Schriftenreihe 6). Thalhofen 2005, Abb. S. 270. – Stadtmuseum Kaufbeuren, Inv.Nr. 2182.
- 29** Anzeige. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei etc. 1889, S. 2080.
- 30** Die ultimative Vielflieger-Reiseapotheke, URL: <http://flugreport.com/flugreportdata/editorial/editorial3/editorial3.html> [22.10.2009].

Schreiben auf Reisen

CLAUDIA SELHEIM

„Ein Reisender muß nothwendig ein ausführliches Tagebuch von seinen Beobachtungen und Bemerkungen halten, und täglich fortführen; sonst wird die Menge von Gegenständen gewiß verursachen, daß er manches vergisst, und manches sich unter nicht völlig richtigen Umständen vorstellt. Es ist also nöthig, alles so geschwind aufzuschreiben, als nur möglich ist.“¹ Autor dieser Zeilen war der Buchhändler und Verleger Friedrich Nicolai (1733–1811), der in der „Beschreibung einer Reise durch Deutschland und die Schweiz im Jahre 1781“ seine gewonnenen Erkenntnisse und Beobachtungen in zwölf Bänden niederlegte. Seine handschriftlichen Reisetagebücher bildeten die Grundlage dieser Publikation, denn die von ihm gemachten Erfahrungen sollten auch seinen Lesern nutzen. Die Führung eines „ordentlichen“ Tagebuchs wurde bereits 1768 dem reisenden Kaufmann empfohlen, damit „er alles nützliche, was er gesehen oder gehöret, täglich in richtiger Ordnung eintrage und anmerke.“² Einig waren sich die meisten Autoren, dass die Niederschrift täglich erfolgen sollte, um die Eindrücke nicht zu verfälschen. Ziel war die möglichst exakte Wiedergabe des Erlebten und Gesehenen, außerdem sollten auf diese Weise Authentizität und Glaubwürdigkeit garantiert werden. Das unmittelbare Niederschreiben schien eine von Nicolai bei einem Leipziger Professor gesehene Schreibfeder zu gewährleisten, die beständig Tinte enthielt und in der Rocktasche getragen werden konnte.³ Da das

mit dem Bleistift Geschriebene verblasste, lehnte Nicolai diesen ab. Wollte man in Gasthäusern seine Gedanken niederschreiben, dauerte es meist lange bis Papier und Feder vorlagen, sodass die Lust zum Schreiben verging. Das Verlangen Nicolais, seine Erlebnisse und Beobachtungen möglichst schnell zu notieren, lag in seinem Misstrauen gegenüber dem Gedächtnis begründet: „Denn wenn man sich bloß auf sein Gedächtniß verläßt; so wird man, bey dem besten Willen die Wahrheit zu sagen, von seiner Einbildungskraft betrogen, und schreibt die Sache auf, nicht wie man sie wirklich gesehen, sondern wie man sie sich nach einiger Zeit vorgestellt hat.“⁴ Am liebsten wäre ihm eine Art Simultanmitschrift gewesen, um die äußere Wirklichkeit zu fixieren, eine Art Datensicherung ohne Verzerrung, die in die Nähe einer Originalquelle rückte.⁵

Die Reisenden sollten, so die Ratgeberliteratur, sich vor Reiseantritt ausführlich über die von ihnen besuchten Orte und Regionen durch Bücher und Landkarten informieren. Den sich dann anschließenden eigenen Beobachtungen wurde großer Wert beigemessen, denn erst so kam man dem Bildungsbedürfnis und der Erweiterung der eigenen Kenntnisse nach.

Das Schreibzeug gehörte also in das Gepäck, nicht zuletzt, um gegebenenfalls noch andere Reisende mit Empfehlungsschreiben zu versehen, die ihnen Zugang zu bestimmten Personen verschafften. Frauen, die im 18. Jahrhundert reisten, stammten meist aus einer privilegierten Schicht und waren in der Regel schreibkundig. Eine prominente Vertreterin ist Fürstin Louise von Anhalt-Dessau (1750–1811). In ihrem Tagebuch hielt sie die Eindrücke einer mit ihrem Mann, dem Fürsten Leopold III. Friedrich Franz von Anhalt-Dessau (1740–1817), 1775 unternommenen mehrmonatigen Englandreise fest. Unter anderem wollte sich das Paar Gärten und Kunstsammlungen anschauen. Die Reise diente also auch der Bildung. Doch nicht

nur die gewonnenen Eindrücke notierte die Fürstin, sondern ebenso die Schwierigkeiten auf der Reise und – als eine Art Selbstgespräch – ihre persönlichen Empfindungen.⁶ Sie griff zum Staunen ihrer Mitmenschen an den unscheinbarsten Plätzen zum Papier, um ihre Gedanken niederzuschreiben. Darüber hinaus verfasste sie viele Briefe.

Ob sich die Fürstin dafür eigens eines der sehr kleinen Reiseschreibzeuge für Damen, wie eines aus den Jahren 1781/82 überliefert ist, bediente, ist unbekannt (Abb. 21). Ein im Germanischen Nationalmuseum befindliches Schreibzeug französischer Provenienz wird in einem mit grüner Schlangenhaut bezogenen Futteral aufbewahrt. Die Feder kann aus drei Teilen zusammengesetzt werden. Tintenfass, Streusandbüchse und ein Flakon aus Silber ergänzen das Set. Ob einer Vielschreiberin wie der Fürstin ein so kleines Schreibzeug reichte, mag bezweifelt werden, war es doch in seiner Handhabung unbequem. Das Aufbewahren des Tintenfassens in einem solchen Futteral besaß den Vorteil, unsanfte Kutschfahrten unbeschadet und ohne Ausfließen der Tinte überstehen zu können.⁷ Praktischer war hingegen das rollenförmige Reiseschreibzeug Johann Wolfgang von Goethes, in dem sowohl mehr Gänsekielfedern als auch mehr Tinte Platz fanden.⁸ Er nutzte sie während der Kutschfahrten und schrieb die durch die Wagenbewegungen verwackelten Niederschriften am Abend ins Reine.⁹ Andere Reisende wählten den immer schreibbereiten Bleistift. Schon zu Beginn des 18. Jahrhunderts konnten ihn manche sogar ungesehen in der Tasche nutzen, um Maschinen abzuzeichnen, also um frühe Industriespionage zu betreiben.¹⁰ Überhaupt sollte nicht überall bemerkt werden, „dass man mit der Feder in der Hand reise.“¹¹

Größeren Komfort boten zusammenklappbare, kleine Schreibpulte mit Stauraum für Papier, Siegellack, Siegel und andere Utensilien. Solch ein Pult aus Kirschbaumholz besaß der aus Wertheim stam-



Abb. 21: Reiseschreibzeug für eine Dame, Paris 1781/82. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

mende Kapitän in englischen Diensten Heinrich Hofmann (1779–1866) während der Napoleonischen Kriege (Abb. 22).¹² Die Pulte wurden in verschiedenen englischen und deutschen Kunsthandlungen angeboten.¹³ Auch der Nürnberger Händler Georg Hieronimus Bestelmeier führte sie 1803 in seinem vor allem auf Kunst- und Spielsachen ausgerichteten Warenverzeichnis auf. Eines der zusammenklappbaren Reiseschreibpulte war aus Mahagoniholz. Aufgrund seiner geringen Maße ließ es sich bequem unter dem Arm tragen und nahm nur wenig

Abb. 22: Schreibpult des Kapitäns Heinrich Hofmann, England, um 1810. Grafschaftsmuseum/Otto-Modersohn-Kabinett, Wertheim am Main.



Platz im Reisewagen ein. Innen war es mit grünem Tuch bezogen. Tintenfass, Sandbüchse, Falzbein, Siegellack, Bleistift, Lineal, Oblaten, Federkiel und Federmesser wurden mitgeliefert.¹⁴ Die Aufnahme in das Warenverzeichnis verdeutlicht, dass um 1800 eine Nachfrage nach derartigen Reisebegleitern bestand. Ob sie ausschließlich unterwegs oder auch zu Hause genutzt wurden, mag dahingestellt sein.

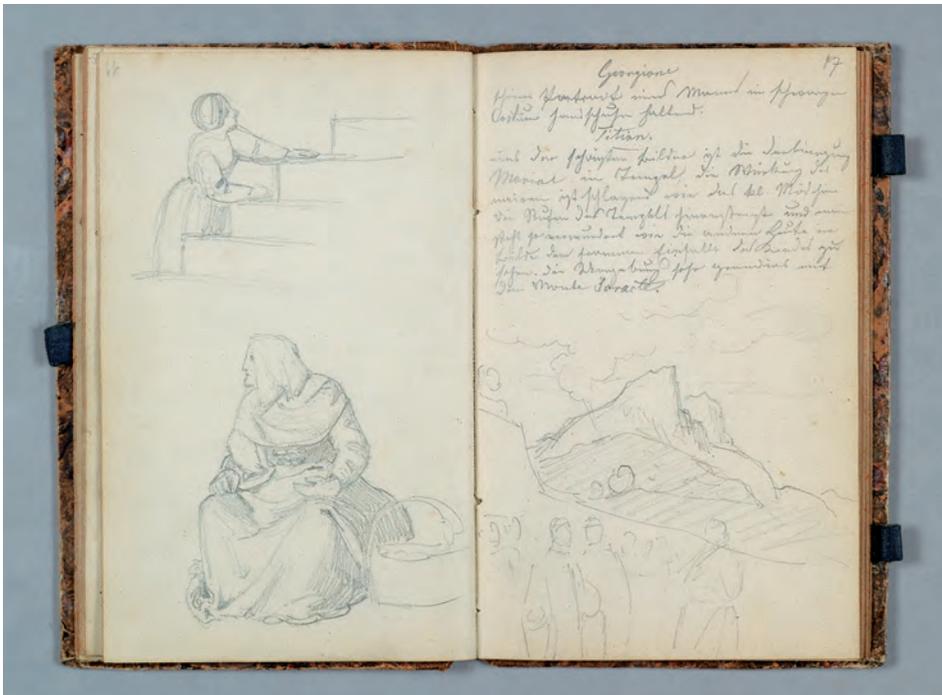
Das Verfassen von Reisetagebüchern sollte sich im 19. Jahrhundert zu einer hochgeschätzten Praxis des Bildungsbürgertums entwickeln und setzte sich bis ins 20. Jahrhundert fort. Die exakt geführten Tourenbücher sind hier ebenfalls zu nennen. Schon Kinder wie der spätere Stuttgarter Verleger Otto Elben (1823–1899) wurden bereits im 19. Jahrhundert angehalten, nach einem Ausflug „dem Vater eine Reisebeschreibung“ vorzulegen.¹⁵ Schließlich sollten auch Bilder, unter anderem Handzeichnungen und Fotografien, als Illustrationen dienen.¹⁶ Bei Künstlern war die Praxis des Skizzierens selbstverständlich, so zum Beispiel bei dem an der Düssel-

dorfer Akademie tätigen Landschaftsmaler Johann Wilhelm Schirmer (1807–1863). Als der Künstler dort einen einjährigen Urlaub beantragte, nannte er als Zweck seiner Reise nach Italien die Vollendung seiner künstlerischen Ausbildung.¹⁷ Auf der im Juli 1839 begonnenen Reise, die ihn zunächst über den Rhein führte, besuchte er zahlreiche Kirchen und Galerien.¹⁸ Die betrachteten Kunstwerke notierte er in Kürze, teilweise sogar die Katalogeinträge. Gelegentlich hielt er Studien in Bleistiftskizzen fest (Abb. 23). Auch Namen von Reisebekanntschaften vermerkte er. Doch das Schreiben auf Reisen konnte sich ebenso auf das Notieren von Geldausgaben beschränken wie im Falle eines zwischen 1868 und 1872 geführten Notizbuchs, das Ausgaben in Berlin, Wernigerode, Barmen und auf einer Kur im hessischen Schlangenbad verzeichnet, wo viel Kissinger Mineralbrunnen getrunken wurde.¹⁹ Zudem wurden die nicht unerheblichen Transportkosten angeführt. Das Notizbuch des Wiener Schauspielers Johann Nestroy (1801–1862) aus dem

Jahr 1857 verdeutlicht den nicht zu unterschätzenden Kostenfaktor, den der Gepäcktransport und die Gelder für die Gepäckträger im Reisebudget darstellten,²⁰ während beispielsweise der Schriftsteller Wilhelm Raabe (1831–1910) 1859 die Ausgabe für die Reparatur einer Reisetasche schriftlich festhielt.²¹

In Deutschland konnte man um 1910 auf eine Reiseschreibmaschine zurückgreifen, nachdem sie in Amerika damals schon fast dreißig Jahre bekannt war. Voraussetzung für ihren Erfolg war das Akzeptieren eines standardisierten Schriftbildes. Zu den deutschen Fabrikaten zählte die von der Dresdner Firma Seidel & Naumann hergestellte klappbare

Abb. 23: Reisetagebuch des Landschaftsmalers Johann Wilhelm Schirmer, Italien, 1839/40. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



Erika-Reiseschreibmaschine (Abb. 24). Sie wurde als unentbehrlicher Reisebegleiter beworben, der an jedem beliebigen Ort einsetzbar sei.²² Reiseschreibmaschinen waren wesentlich preiswerter und kleiner als Büromaschinen, da sie weniger Funktionen besaßen. Die Verarbeitung von Aluminium reduzierte zudem ihr Gewicht, sodass sie sich besser transportieren ließen. Bei den ersten Modellen stand die Benutzung auf Reisen im Vordergrund, doch die geringeren Anschaffungskosten machten sie auch für Privathaushalte und Kleinbetriebe interessant. Vielfach wurden die Reiseschreibmaschinen mit weiblichen Namen belegt, wodurch der Eindruck entstand, es würde sich um eine Sekretärin statt eines Gerätes handeln. So schrieb Erich Kästner (1899–1974) in Erwartung von „Klein-Erika“ 1924 an seine Mutter: „Heute früh kam Deine Karte, die mir von der Erika erzählt. So ein feiner Preis-Erlaß! Herrlich! Ist denn ein festes Köfferchen um die Kleine? [...] Ich will damit noch viel Geld verdienen.“²³ Bei dem Schriftsteller, dessen Arbeitsmittel die Reiseschreibmaschine war, spielte die Transportfähigkeit vermutlich eine zu vernachlässigende Rolle.

Die Reiseschreibmaschine, obwohl oft selbst Gepäckstück, konnte auch zum Gepäckbehälter werden, wie die Aktivitäten des Abiturienten Hans Margis (1916–2002) belegen.²⁴ Der junge Mann war von seiner Mutter nach England geschickt worden, um dem nationalsozialistischen System zu entkommen. Doch gelegentlich, so zum Jahreswechsel 1936/37, kam er nach Berlin und schmuggelte auf dem Rückflug nach England für jüdische Freunde seiner Mutter Devisen und Wertobjekte. Das unsichere Gefühl bei diesem Transfer veranlasste ihn, eine alte Reiseschreibmaschine Typ „Erika“ umzubauen, denn sie konnte er mitnehmen, ohne am Zoll besonders aufzufallen. Er entfernte die in der Walze befindliche Holzrolle, ersetzte sie durch zusammengerollte Geldbündel, verschloss

die beiden Walzenenden und schraubte das Ganze wieder zusammen. Zwar war das Schreiben auf dieser umgebauten Maschine unmöglich, aber sie diente so mehrmals dem Schmuggel von Devisen und Schmuck jüdischer Mitbürger.

Das Schreiben auf Reisen, also das Führen von Reisetagebüchern, nahm nach dem Zweiten Weltkrieg ab, lediglich im Bildungsbürgertum wurden Kinder gelegentlich noch dazu angehalten, sich in dieser Kunst weiter zu üben. Die immer häufiger gebuchten Pauschalreisen ließen individuelle Erfahrungen auf Reisen in den Hintergrund treten, andererseits gewann der Erholungsfaktor an Bedeutung. Das Schreiben reduzierte sich oft auf kurze Urlaubsgrüße per Postkarte, heute gar per Short Message Service (SMS) und Multimedia Messaging Service (MMS).

Abb. 24: Reiseschreibmaschine „Erika“, Seidel & Naumann, Dresden, 1930er Jahre. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



- 1** Friedrich Nicolai: Beschreibung einer Reise durch Deutschland und die Schweiz im Jahre 1781, Bd. 1, 3. Aufl. Berlin/Stettin 1788, S. 20–21.
- 2** Carl Günther Ludovici: Eröffnete Akademie der Kaufleute, oder vollständiges Kaufmannslexikon. Theil 4, Leipzig 1768, Sp. 1145.
- 3** Nicolai 1788 (Anm. 1), S. 23.
- 4** Nicolai 1788 (Anm. 1), S. 23.
- 5** Andreas Hartmann: Reisen und Aufschreiben. In: Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus. Hrsg. von Hermann Bausinger/Klaus Beyrer/Gottfried Korff. München 1991, S. 152–159, hier S. 155. – Matthias Buschmeier: Das rollende Büro. Nicolais Technik des statistischen Reiseberichts. In: Materialität auf Reisen. Zur kulturellen Transformation der Dinge. Hrsg. von Philip Bracher/Florian Hertweg/Stefan Schröder (Reiseliteratur und Kulturanthropologie 8). Berlin 2006, S. 129–156, bes. S. 150–152.
- 6** Die Englandreise der Fürstin Louise von Anhalt-Dessau im Jahre 1775. Hrsg. von Johanna Geyer-Kordesch. Berlin 2007, S. 47.
- 7** Friedrich E. Linscheid: Werkzeuge des Geistes. Schrift und Schreibzeuge vom Altertum bis in die Gegenwart. Klagenfurt 1994, S. 132–137.
- 8** Frdl. Hinweis von Susanne Schröder, Klassik Stiftung Weimar.
- 9** Klaus Beyrer: Reiseschreibzeug. In: Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600–1900. Hrsg. von Klaus Beyrer. Eine Publikation des Deutschen Postmuseums, Frankfurt a. M., anlässlich der gleichnamigen Ausstellung. Karlsruhe 1992, S. 162.
- 10** Johann Georg Krünitz: Ökonomisch-technologische Encyclopädie oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirthschaft und der Kunstgeschichte in alphabetischer Ordnung. 242 Theile. Berlin 1773–1858, hier Theil 122, Berlin 1813, S. 148. – Hartmann 1991 (Anm. 5), S. 152.
- 11** [Heinrich August Ottokar] Reichard: Reichard's Passagier auf der Reise in Deutschland, der Schweiz, nach Venedig, Amsterdam, Kopenhagen, Paris und St. Petersburg. Ein Reise-Handbuch für Jedermann. Unter Mitwirkung mehrerer berichtigt u. ergänzt von Friedr[ich] Aug[ust] Herbig. 9. Aufl. Berlin 1837, S. 6.
- 12** Reise – Flucht – Vertreibung nach Wertheim am Main. Hrsg. vom Grafschaftsmuseum Wertheim. Begleitbuch zur Ausstellung (Wertheimer Museumsschriften 16). Wertheim 1996, S. 65. – Die Schriftstellerin Frances Trollope (1779–1863) nutzte unterwegs ebenfalls ein Schreibpult; vgl. Gerhard Tötschinger: „Ach, wer da mitreisen könnte...“ Reisen im Biedermeier. Wien/München 2001, S. 78–79.
- 13** Krünitz 1813 (Anm. 10), Theil 122, S. 160.
- 14** Georg Hieronimus Bestelmeier: Magazin von verschiedenen Kunst- und anderen nützlichen Sachen. Nürnberg 1803, Nachdruck Zürich 1979, „Erste Platte“, No. 805.
- 15** Otto Elben: Lebenserinnerungen 1823–1899. Stuttgart 1931, S. 10. Zit. nach Wolfgang Kaschuba: Erkundung der Moderne: Bürgerliches Reisen nach 1800. In: Zeitschrift für Volkskunde 87, 1991, S. 29–52, hier S. 39.
- 16** D. Kaltbrunner: Der Beobachter. Allgemeine Anleitung zu Beobachtungen über Land und Leute für Touristen, Exkursionisten und Forschungsreisende. Zürich 1882, S. 126.
- 17** Johann Wilhelm Schirmer in seiner Zeit. Landschaft im 19. Jahrhundert zwischen Wirklichkeit und Ideal. Hrsg. von der Staatlichen Kunsthalle Karlsruhe. Ausst.Kat. Staatliche Kunsthalle Karlsruhe/Suermondt-Ludwig-Museum Aachen. Heidelberg 2002, S. 59.
- 18** Johann Wilhelm Schirmer: Tagebuch „Italienische Reise July 1839–Oktober 1840“. Originalmanuskript im Deutschen Kunstarchiv im Germanischen Nationalmuseum, NL Schirmer, Johann Wilhelm, I,B-5.
- 19** Germanisches Nationalmuseum, Inv.Nr. T 5644.
- 20** Nur durchgereist. Linz 09 Minuten Aufenthalt. Hrsg. von Evelyne Polt-Heinzl. Begleitbuch zur Ausstellung im Stifter-Haus (Literatur im Stifter-Haus 22). Linz 2009, S. 130.
- 21** Nur durchgereist 2009 (Anm. 20), S. 165.
- 22** Lutz Rolf: Die Klapp-Erikas. Entwicklungsschritte einer Reiseschreibmaschine. In: Historische Bürowelt 63, 2002, S. 11–16.
- 23** Erich Kästner: Mein liebes gutes Muttchen, Du! Briefe und Postkarten aus 30 Jahren. Ausgewählt und eingeleitet von Lieselotte Enderle. Hamburg 1981, S. 15.
- 24** Christina von Braun: Stille Post. Eine andere Familiengeschichte. Berlin 2007, S. 85–86.

Gepäck als „Volkskunst“

MATTHIAS WAGNER

Weibliches Gesinde¹ nahm seine wenige Habe selbstverständlich mit zu seiner neuen, trotz häufigen Stellenwechsels meistens im engeren geographischen Umfeld gelegenen Arbeitsstelle.² Als Behältnisse dienten ihm vor allem als Laden oder Kisten bezeichnete Truhen³ in unterschiedlicher Größe, Konstruktion und Gestaltung. Dies belegen zeitgenössische Lexika und Wörterbücher.⁴ Eine große Wertschätzung erfuhren Gesindetruhen in Hessen, besonders in den Regionen der Schwalm und des Marburger Landes. Dort waren zwischen 1820 und 1900 dreifeldrige Truhen mit Blumen Dekor aus der Fertigung im holzreichen Thüringer Wald weit verbreitet (Abb. 25). Gezielt für den Kundenkreis des Gesindes wurden diese Truhen von Schreibern fast ausschließlich in der Ortschaft Schnett bei Eisfeld produziert und als Exportschlager in hoher Stückzahl nach Hessen, aber auch nach Franken oder Baden geliefert.⁵

Die Bedeutung der auf die hessischen Gebiete ausgerichteten Produktion war so groß, dass sich im thüringischen Geschäftsverkehr die abnehmerbeziehungswise kundendefinierte Produktbezeichnung „Hessnlade“ etablierte. Sie besaßen einen doppelten Verwendungszweck: Zunächst dienten die bereits in Thüringen bemalten Truhen gleichzeitig als Behälter für dort hergestelltes Porzellan⁶ oder hölzernes Geschirr, das in Hessen verkauft

Abb. 25: Thüringer Truhe, Schnett, 1867. Privatbesitz.



wurde.⁷ Anschließend nutzte das Gesinde die Truhen als Verwahr Möbel sowie im Verlauf eines Stellenwechsels als Gepäck, das Fuhrleute oder die Eisenbahn zum nächsten Arbeitsplatz transportierten. Schon der Geograph und Historiker Georg Brückner (1800–1881) beschrieb für die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts den Handelsverkehr mit Butten, Gelten, Stutzen, Kübeln und Wannen aus Thüringen, befördert durch „jährlich viele hundert Wagen, mit dergleichen Waaren beladen, nach den Main- und Rheinlanden“.⁸ Hierzu zählen unter anderem die bemalten, etwa 90 bis 110 Zentimeter breiten Gesindetruhen, die auch in einem kleineren handlichen Format mit 50 Zentimetern Breite angeboten wurden. Den eigentlichen Transport der Truhen und Waren übernahmen vor allem in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts Fuhrleute aus Thüringen. An den jeweiligen Zielorten in Hessen wurden die bemalten Truhen mit den Waren „zum weiteren Vertrieb“ an Zwischenhändler (häufig Gastwirte) übergeben oder direkt an die Endkunden weitervermittelt.⁹ Der deutliche Anstieg der Truhenproduktion in Schnett um 1860 hängt sowohl mit der wachsenden Nachfrage in Hessen als auch mit dem Bau der 1858 eröffneten Werrabahn¹⁰ von Eisenach nach Coburg zusammen. Mit der Fertigstellung der Eisenbahnstrecke durch das Werratal war es möglich, die bisher mit Fuhrwerken transportierten Truhen und deren Inhalt schneller, sicherer und günstiger zu den hessischen Kunden und Zwischenhändlern zu liefern. Wichtige Zielbahnhöfe waren Gießen und Kassel¹¹ sowie Ziegenhain an der Strecke der Bahn aus Eisenach kommend und Treysa, ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt der schon 1849 eröffneten Main-Weser-Bahn, die von Frankfurt über Gießen und Treysa bis Kassel führte. Die südlich an der Main-Weser-Bahn gelegenen Orte Neustadt und Allendorf waren gleichfalls Umschlagplätze für Schnetter Truhen.¹² Es ist anzunehmen, dass die Truhen aus Thüringen nicht nur über Zwischen-

händler, sondern auch über Hausierer an Kunden abgegeben wurden. Schließlich war es der Gesinde- oder Dienstbotenschicht¹³ und den einfachen Bauernmädchen¹⁴ als den Hauptabnehmern der Truhen nur unter besonderen Umständen möglich, zu einem Händler in eine größere Stadt wie Kassel oder Treysa zu gelangen. Sicherlich verkauften auch Geschäfte mit Haushaltswaren und einem breiten Konsumangebot Schnetter Truhen,¹⁵ wie es beispielsweise für die Großhandlung von J.M. Escherich in Kassel belegt werden kann.¹⁶ Dort erhielt das meist 13 oder 14 Jahre alte weibliche¹⁷ Gesinde die bemalten Truhen häufig zum Diensteintritt,¹⁸ dessen Datum auf dem Truhensockel festgehalten wurde.¹⁹ Auf die Nutzer bezogen nannte man die Thüringer Truhen in der hessischen Wetterau auch „Gesindekästen“, in der Schwalm und im Marburger Land „Mädchenkästen“.²⁰

Ausschlaggebend für die Popularität dieser Truhen beim Gesinde waren der durch die einfache Herstellung bedingte günstige Preis, die geringen Fracht- und Zollkosten an den hessischen Grenzen, da sie zunächst für den Warentransport als Packkiste genutzt wurden, sowie die gute Stapelbarkeit aufgrund der schlichten Konstruktion mit flachem Deckel.²¹ Bei Knechten waren hingegen unverzierte Koffer beziehungsweise Koffertruhen mit gewölbten Deckeln in ganz Hessen verbreitet.²² In der bunten Bemalung der Gesindetruhen aus Thüringen lag jedoch der Hauptgrund für deren Beliebtheit bei den Besitzerinnen. Vielleicht orientierten sie sich an den bemalten hölzernen Gegenständen, die „im alltäglichen Gebrauch der Schwälmer Landbevölkerung sehr beliebt“ waren und ebenfalls über Hausierer vertrieben wurden.²³

In den oft erbärmlichen und dunklen Kammern²⁴ des Gesindes stellte eine solche durch Bemalung, Spruch und Datierung gefällige Truhe häufig den einzigen Schmuck dar. Darin unterscheidet sich das hessische Gesinde von dem anderer Regionen,

wo unbemalte Truhen verbreitet waren, mit einem mutmaßlich geringeren Stellen- und somit Identifikationswert für ihre Besitzer.²⁵ Schließlich war die Truhe und deren Inhalt oft der einzige persönliche Besitz, die „einzige Identifikationsmöglichkeit des Mädchens“,²⁶ individualisiert durch die Datierung des Dienstbeginns sowie den aufgemalten Spruch, die so für andere Truhenformen des 19. Jahrhunderts nicht nachweisbar sind. Bei der Auswahl der Sprüche stand jedoch lediglich das jeweilige Angebot an Truhen beim Händler zur Verfügung. Darauf deuten Lieferungen bemalter Truhen als Packkisten für Porzellan des Klosters Veilsdorf hin, die dem Zwischenhändler eine „bemalte Truhe“, jedoch ohne spezielle Ausgestaltung zuwies.²⁷ In ihrer Dekoration kamen die Truhen ab 1810 dem Motivgeschmack des Biedermeiers entgegen und auch die aus Stamm- und Poesie-Alben bekannten Sprüche, wie etwa zur Freundschaft und Liebe, sind zeittypisch.²⁸ Im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts entwickelte sich die Truhenbemalung immer üppiger. Dies entsprach dem „Schmuckbedürfnis“,²⁹ das sich das Gesinde weder mit Kleidung noch mit anderen Gegenständen erfüllen konnte.³⁰ Die daraus abgeleitete Steigerung für den Besitzer der Truhe vom „Ding“ zum Gegenstand mit persönlicher „Bedeutung“ liegt neben der Datierung auch in der farblichen Außengestaltung begründet. Die Truhen charakterisierten also für viele ihrer Besitzer einen „Lieblingsgegenstand“.³¹ Obwohl sie aufgrund der über viele Jahrzehnte in Hessen beständigen Beliebtheit sogar als eine Art Standeszeichen des Gesindes bezeichnet werden können,³² bleibt die Frage ungeklärt, inwieweit dieser mögliche „Lieblingsgegenstand“ seine zunächst positive Konnotation bereits während oder nach dem Ende der Gesindezeit beibehalten hat. Denn die Alltäglichkeit der anstrengenden, entbehrungsreichen und häufig erniedrigenden Tätigkeit könnte die Gesindetruhen dann umgekehrt

als negativen Erinnerungsträger von einer ideell nicht mehr bedeutenden Dingqualität eingeordnet haben.

Diese Analyse zur Wertschätzung der Truhen durch das Gesinde soll die starke Bindung der Besitzer zu dem Objekt „Gesindetruhe“ durch dessen farbige Fassung, Spruch und Datierung herausstellen.³³ Darin wiederum begründen sich schließlich die jeweilige Mitführung des Möbels auch beim häufigen Stellenwechsel zu einem neuen Arbeitgeber sowie die hohe Zahl der heute noch verifizierten Objekte.

Die Nutzung der Truhen als Transportkiste und Gepäck belegen anschaulich die vereinzelt auf einigen Truhenrückseiten befindlichen Beschriftungen der Fuhrunternehmer oder die aufgeklebten Frachtgutzettel der Eisenbahndirektionen.³⁴ Im Rahmen einer Analyse von insgesamt 500 Truhen konnten über 40 mit einer deutlich lesbaren rückseitigen Transportbeschriftung nachgewiesen werden.³⁵ Die meisten Aufschriften belegen für den Zeitraum zwischen 1866 und 1902 einen Versand aus Thüringen mit einer Zielangabe in Hessen.³⁶ Die zeitlich früher zu datierenden und häufig mit Schablonen aufgetragenen Kombinationen aus Ziffern und



Abb. 26: Rückseite der Thüringer Truhe mit Zeichen und Kürzel des Empfängers, 1867. Privatbesitz.

Zahlen, wie etwa „K.K. 94“, „HD.W. No. 236“, „HW.S. No. 118“ oder „B.S. No. 360“ (Abb. 26) bezeichnen jeweils den Empfänger, meistens einen Zwischenhändler oder ein Warenlager zur Abholung durch den Endabnehmer der Truhen. Auf 22 Truhentrühenrückseiten sind diese Kombinationen aus Ziffern und Zahlen zwischen 1847 bis 1893 erkennbar, wahrscheinlich ist ihre Verwendung jedoch schon vor 1833.³⁷ Bei sieben Truhen befindet sich ein Zettel der entsprechenden Bahndirektion, auf dem zur Abgangsstation „Eisfeld“ nur noch der Zielort eingegeben werden musste.³⁸ So ist beispielsweise eine Truhe um 1890 mit der Frachtgutzettelbeschriftung „Eisfeld-Unterneubrunn [Eise]nbahn Von Lichtenau nach Wertheim“ „Würzburg[?]“ versehen (Abb. 27).³⁹ Auch großflächige Stempel kennzeichnen den Empfänger der Lieferung – in Form eines Brauersterns möglicherweise für einen Gastwirt als Zwischenhändler.

Neben der bemalten Truhe als Transportkiste ist ihre Mitnahme als Gepäck beim Dienstwechsel des Gesindes belegt, der je nach Region zu unterschiedlichen Terminen erfolgte. Weit verbreitet waren die Tage Michaelis (19. September), Martini (11. November), Lichtmess (2. Februar),⁴⁰ der 1. Mai und der 1. November.⁴¹ Vor allem für den Stellenwechsel innerhalb der näheren Umgebung war es in Schleswig-Holstein üblich, neben dem

„Reiseanzug nur eine Arbeitskleidung zum Dienst mitzunehmen [...] Der Kleiderschrank oder Koffer wurde am nächsten Tag mit dem Pferdefuhrwerk des neuen Herrn abgeholt“.⁴² In manchen Fällen organisierte das Gesinde den Transport selbst, wie es beispielsweise für einen Knecht aus Hessen beschrieben ist.⁴³ Obwohl die Truhen aus Thüringen keine Handhaben hatten, sind einige nachgewiesen, die wegen des einfacheren Transports nachträglich mit Griffen ausgestattet wurden (Abb. 28).

Einige rückseitige Truhenbeschriftungen benennen die in Hessen gelegenen Zielorte, die nicht zu den bekannten Zwischenhändlerorten gehören. Andere tragen den Namen der Besitzerin: Eine Truhe um 1870 mit „SW 829 Boxberg Walchingen“, eine Truhe von 1882 mit der Aufschrift „Gießen“ und dem Namen „Paula Gibb“, eine Truhe um 1890 mit Frachtgutzettel und der Aufschrift „Schleusingen“ sowie dem Namen „Maria Dill“, eine Truhe um 1890 mit der Aufschrift „B.2.“ und dem Frachtgutzettel „Von Sonneberg nach“ oder eine Truhe von 1898 mit der Aufschrift „R 3158“ und „von Schweinfurt Stadt nach Strassburg/Els.“⁴⁴ Auch andere Hinweise bestätigen eine Nutzung der Truhen als Gepäck des Gesindes. So ist Allendorf in Hessen als Versandbahnhof für eine Gesindetruhe gesichert.⁴⁵ Viele Truhen zeigen weitere unleserliche oder verblasste Beschriftungen in Kreide oder Wachs, die ebenfalls auf einen Transport dieser Truhen im Rahmen des Stellenwechsels schließen lassen. Auf wenigen Exemplaren findet sich zudem die Kombination aus der in Kreide und mit Kurzbuchstaben aufgetragenen Beschriftung und einem Frachtgutzettel. Dies weist auf ihre Erstverwendung als Transportkiste für Waren und auf den anschließenden Gebrauch als Gepäck hin.

Im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts hörte der Gebrauch der Truhen als Gepäckstück auf.⁴⁶ Ein wesentlicher Grund für das Ende der Nutzung als Möbel lag in der besseren Ausstattung des

Abb. 27: Frachtzettel auf einer Thüringer Truhe, Schnett, um 1880. Grafschaftsmuseum/Otto-Modersohn-Kabinett, Wertheim am Main.



Gesinde, das nun statt einer Lade bereits häufig eine Kommode zur Aufbewahrung besaß.⁴⁷ Seinen Wunsch nach „Bildern“ und „Farbe“ konnte es in der Privatsphäre nun besser über die in neuen Techniken produzierten Massenbilder erfüllen.⁴⁸ Handkoffer ermöglichten einen leichteren Transport des Gepäcks.⁴⁹ Die Verwendung bemalter Truhen als Behältnis für die Habe des Gesindes, die hauptsächlich im ländlichen Raum verbreitet war, verlor sich, als immer mehr weibliches Gesinde in Städten in Stellung ging.

Spätestens um 1880 ging die Nachfrage nach Thüringer Truhen als Verwahrbehältnis zurück. Gründe waren die zunehmende Mobilität, die Verwendung moderner, leichter Koffer und die Abnahme des Gesindes. Dadurch verloren die Schreiner aus Schnett ihre Kunden- und Nutzerklientel in Hessen. Sie versuchten dieser Entwicklung teil-

weise mit der Produktion von Truhen im Miniaturformat mit Souvenircharakter entgegenzuwirken. So konnte die Popularität der bemalten Truhen schließlich um 1900 auf andere Kundenkreise übertragen werden. Eine neue Angebotspalette aus unterschiedlichen Truhengrößen sowie der Truhenverkauf in der Volkskunstabteilung des Berliner Warenhauses Wertheim belegen diese Anpassung der Truhenproduktion an neue Kundenstrukturen.⁵⁰ Da jedoch keine neuen Verkaufsregionen oder Großhandelsstrukturen erschlossen wurden, stagnierte die Truhenproduktion in Schnett, während man in den wichtigen Absatzgebieten Hessens die Truhen inzwischen sogar nachbaute. Die Gesindetruhen thüringischer Produktion des 19. Jahrhunderts waren in ihrer eigentlichen Funktion aus der Mode gekommen, der Duktus der Bemalung mit drei Feldern blieb in der Produktion

Abb. 28: Thüringer Truhe mit nachträglich angebrachten Griffen, 2. Hälfte 19. Jh. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



der kleineren Objekte jedoch erhalten. Die Handelsverbindungen nach Hessen brachen trotzdem nicht ab: Die kleineren Truhen erreichten ebenfalls neue Kunden, zunehmend im städtischen Bereich. Dieser folkloristische Prozess der neuen ästhetischen Definition eines nicht mehr im ursprünglichen Gebrauchszusammenhang stehenden Objektes zeigt sich in abgemilderter Form, da die Produktion der Truhen durchgehend beibehalten wurde. Zugleich belegt er den Wandel ländlicher Sachkultur zu sogenannter „Volkskunst“ großstädtischer Kaufhausware am Beginn des 20. Jahrhunderts. Zudem verläuft diese Entwicklung parallel zur Forderung der Kunstgewerbebewegung des 19. Jahrhunderts nach einer Revitalisierung von Volkskunst und der erneuten Hinwendung zum „Bäuerlichen“ in der Möbelgestaltung. Eine weitere „Entdeckung“ erlebten die Truhen aus Thüringen neben der erstmaligen Erwähnung in Veröffentlichungen der 1930er Jahre zur Volkskunst – die Nutzerregionen und Exportrichtungen aufgreifend jeweils in einem Band zu „Baden“ und „Hessen“⁵¹ – in der ersten Musealisierung dieser Möbel 1941 im badischen Adelsheim. Der Antiquitätenhandel der 1970er und 1980er Jahre benannte diese Truhen schließlich irrtümlich als „Flößertruhen“.

Die Gesindetruhen erinnern daran, dass sogenannte „Volkskunst“ auch und gerade „Kunst für das Volk“ als massengefertigtes Handelsgut sein konnte.⁵² Gepäck als „Volkskunst“ impliziert zunächst einen ästhetischen Wert der bemalten Truhen als Verwahr Möbel für persönliche Gegenstände ihrer Besitzer. Der starken Verbreitung der Truhen bei einer ärmlichen Dienstbotenschicht in verschiedenen Regionen folgte also eine neue Popularität mit der Erhebung der Nachfolgeprodukte zur „Volkskunst“ in einem Berliner Warenhaus, während zur gleichen Zeit die Truhen aus dem Gebrauch des Gesindes im 19. Jahrhundert für die Museen entdeckt wurden.

Eine späte Rückkehr nach Hessen fand das Motiv der Blumen auf der Truhenfront in den 1980er Jahren auf den sogenannten Hessentagtellern.⁵³ Diese standen symbolisch für den jeweiligen Hessentag, an dem einmal im Jahr mit einem großen Umzug auch das hessische Landleben des 19. Jahrhunderts nachgestellt und folkloristisch verklärt wurde – darunter das entbehrungsreiche Leben des weiblichen Gesindes. Dessen Gesindetruhe fand sich als Massenprodukt in falschem Gebrauchszusammenhang auf dem Kammerwagen einer Schwälmer Braut der bäuerlichen Oberschicht wieder.⁵⁴

1 Vgl. u.a. Ingeborg Weber-Kellermann: *Landleben im 19. Jahrhundert*. München 1987, S. 174. – Zu Dienstboten und Gesinde Heidrun Alzheimer-Haller: *Handbuch zur narrativen Aufklärung. Moralische Geschichten 1780–1848*. Berlin/New York 2004, S. 190–200. – Vgl. auch Heidi Müller: *Dienstbare Geister: Lebens- und Arbeitswelt städtischer Dienstboten (Schriften des Museums für Deutsche Volkskunde 6)*. Berlin 1981.

2 Rainer Schröder: *Das Gesinde war immer frech und unverschämt. Gesinde und Gesinderecht vornehmlich im 18. Jahrhundert*. Frankfurt a. M. 1992, S. 58. Schröder bezieht sich hier auf das Artland. Selbst gegen Ende des 19. Jahrhunderts und bei einer erhöhten Mobilität kamen bzw. wechselten noch 85% des Gesindes innerhalb einer Entfernung von maximal 25 Kilometern. – Dietmar Sauer mann: *Knechte und Mägde in Westfalen um 1900*. 2. Aufl. Münster 1979, S. 274.

3 Thorsten Albrecht: *Truhen, Kisten, Laden vom Mittelalter bis zur Gegenwart am Beispiel der Lüneburger Heide (Veröffentlichungen des Landwirtschaftsmuseums Lüneburger Heide 6)*. Petersberg 1997.

4 Die Truhe bzw. Lade als Aufbewahrungsobjekt des Gesindes beschreiben u.a. die zeitgenössischen Wörterbücher: Jacob und Wilhelm Grimm: *Deutsches Wörterbuch*, Bd. 12, Leipzig 1885, Sp. 36–39. – Wilhelm Crecelius: *Oberhessisches Wörterbuch*. Wiesbaden 1966 [Neudruck der Ausgabe von 1897–1899], S. 531. – Balthasar Spieß: *Beiträge zu einem Hennebergischen Idiotikon*. Meiningen 1881, S. 146. – A.F.C. Vilmar: *Idiotikon von Kurhessen*. Marburg 1868, S. 234. – Johann Georg Krünitz: *Ökonomisch-technologische Encyclopädie oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirtschaft und der Kunstgeschichte in alphabetischer Ordnung*. 242 Theile. Berlin 1773–1858, hier Theil 42, Berlin 1790, S. 375.

- 5** Zum Typus der Schnetter Truhe vgl. Matthias Wagner: Truhen aus Schnett. Diss. Würzburg 2005. – Hans Gauß: Bemalte volkstümliche Möbel aus Schnett. Eisfeld 1992.
- 6** Otto-Ludwig-Museum Eisfeld: Lieferbuch Kloster Veilsdorf, S. 172–180: Wichtige Aufschlüsse zum Export mit der Bahn nach Hessen und Norddeutschland gibt das teilweise überlieferte Lieferbuch der Porzellanfabrik Kloster Veilsdorf für die Jahre 1859 bis 1864. Die in dieser Zeit in Schnett für den Transport von Veilsdorfer Porzellan nach Hessen produzierten ca. 130 bemalten Truhen waren sicherlich nur ein kleiner Teil der Gesamtproduktion bemalter Truhen in Schnett. Vier Gastwirte von insgesamt 37 verzeichneten Kunden lassen sich als Schnittstelle zwischen Produktion und Kunde im Lieferbuch nachweisen.
- 7** Staatsarchiv Meiningen (StAM), Inneres Alt 42,37: Einen Beleg für den Transport mit Schnetter Waren in bemalten Truhen zeigt ein Beschwerdebrief des Schnetter Schreiners Adam Friedrich Fleischhauer vom 12. Dezember 1833: „Unter den 26ten November dieses Jahres habe/ich die hier benannten groben Holzwaren/auf dem Fuhrmann Christian Friedrich/Brückner aus Waldau, in das Kurfürsten/thum Heßen einbringen wollen, und /zwar: HH Nro. 550/554 5 Stück bunte Kisten, mit klei/ner Holzwaare ausgepackt.“
- 8** Georg Brückner: Landeskunde des Herzogthums Meiningen, Theil 1, Meiningen 1851, S. 414.
- 9** Rudolf Anschütz: Industrie, Handel und Verkehr im Herzogtum Sachsen-Meiningen. Sonneberg 1904, S. 42. – Adolf Spamer: Hessische Volkskunst. Jena 1939, S. 52. Spamer erwähnt die Einfuhr der Truhen nach Hessen, die er als „Ausgangsladen“ oder „Dienstbotentrühen, die den Koffer ersetzten“ bezeichnete; die Truhen beschrieb er als „klein und billig“ und vermutet den Import nach Hessen erst seit den 1860er Jahren.
- 10** Georg Thielmann: Die Werrabahn. Arnstadt 2002, S. 5: Die Werrabahn wurde 1859 bis Lichtenfels verlängert.
- 11** Lieferbuch Kloster Veilsdorf (Anm. 6).
- 12** Lieferbuch Kloster Veilsdorf (Anm. 6), S. 523.
- 13** Peter Assion: Thüringer Truhen in Hessen. Zum Möbelhandel und zur Sachkultur des Gesindes im 19. Jahrhundert. In: Hessische Heimat 35, 1985, H. 2, S. 64–72, bes. S. 67–68. – Vgl. auch Otto Könncke: Rechtsgeschichte des Gesindes in West- und Süddeutschland. Marburg 1912.
- 14** Andrea Mihm: Packend... Eine Kulturgeschichte des Reisekoffers. Marburg 2001, S. 13. – Weber-Kellermann 1987 (Anm. 1).
- 15** Walter Stolle/Ingeborg Weber-Kellermann: Volksleben in Hessen. Arbeit, Werktag und Fest in traditioneller und industrieller Gesellschaft. Göttingen 1970, S. 16. – Auch Weber-Kellermann beschreibt die „Dienstmädchen“ als Nutzer der bemalten Thüringer Import-Truhen, die in Schrecksbach als „Fabrikkekiste“ bekannt waren. Der Ausdruck „Fabrikkekiste“ könnte im Zusammenhang mit der Fabrik in Marburg-Weidenhausen stehen, die ebenfalls Truhen im Schnetter Typus als Nachbau produzierte.
- 16** URL: <http://www.escherich.com> [9.9.2004], S. 1; Die Kasseler „Großhandlung für Glas – Porzellan – Keramik – Geschenkartikel“ M. Escherich bestand von 1688 bis zum 31.12.2004. Die Familie Escherich stammte aus Gräfenroda in Thüringen. – Lieferbuch Kloster Veilsdorf (Anm. 6), S. 172–312: Aus den Lieferbüchern der Porzellanfabrik Kloster Veilsdorf geht hervor, dass zwischen 1859 und 1864 unter der Bezeichnung „I.H.C.“ insgesamt 133 Truhen an die Firma Escherich in Kassel geliefert wurden.
- 17** Ulla Wikander: Von der Magd zur Angestellten. Macht, Geschlecht und Arbeitsteilung 1789–1950. Frankfurt a. M. 1998, S. 29.
- 18** Zum Dienst Eintritt des Gesindes Siegfried Becker: Dienstherrschaft und Gesinde in Kurhessen (Hessische Forschungen zur Landes- und Volkskunde 22). Kassel 1991, S. 184–191. – Müller 1981 (Anm. 1).
- 19** Friedrich Maurer: Die Termine des Dienstbotenwechsels in Hessen. In: Hessische Blätter für Volks- und Kulturforschung 25, 1926, S. 106–116.
- 20** Peter Assion: Truhenexport aus dem Thüringer Wald. In: Volkskunst, 1987, H. 3, S. 9: Die Truhen waren zudem vor allem in kleinbürgerlichen Haushalten beliebt.
- 21** Assion 1987 (Anm. 20), S. 10. – Ergänzend auch Siegfried Neumann: Lade und Koffer im bäuerlichen Mobiliar Westmecklenburgs. In: Deutsches Jahrbuch für Volkskunde 11, 1965, S. 123–136.
- 22** Assion 1987 (Anm. 20), S. 10. – Vgl. Wilhelm Stützel: Koffer- und Taschenfabrik. Aalen 1903, S. 26. Solche bemalten oder lediglich mit Ölfarbe angestrichen Koffer wurden 1903 noch als „Dienstboten-Koffer“ angeboten. Dies bestätigt die Popularität der bemalten „Dienstboten-Truhen“ in Hessen, ebenso wie die Assimilation des Terminus „Dienstboten-Koffer“ für schlichte Holzkisten.
- 23** Zum Beispiel „hölzerne Brautreiben“. Siehe Walter Stolle: Heuernte und Hausindustrie in Hessen von 1890–1970 (Marburger Studien zur vergleichenden Ethnosoziologie 5). Marburg 1973, S. 118–126, Anm. 61.
- 24** Ernst Thomsen: Landwirtschaftliche Wanderarbeiter und Gesinde in Schleswig-Holstein 1880–1914. Diss. Kiel 1982, S. 113; über eine Mägdekammer in Dithmarschen/Schleswig-Holstein wird hier berichtet: „Sie war fensterlos und kaum so groß, daß eine Bettstelle darin stehen konnte. Der Verschlag war eine Abseite der Küche, ‚dunkel, niedrig und schmutzig‘.“
- 25** Spamer 1939 (Anm. 9), S. 52: Auf die Verwendung der Truhen durch Gesinde bzw. Dienstboten verwies erstmals Adolf Spamer für das Marburger Hinterland und den Bereich des Odenwaldes. – Wolfgang Schwarze: Alte Deutsche Bauernmöbel. Der Norden. Von der Küste bis zum Main. Wuppertal 1981, bes. S. 28: Für Nordschwaben sind sog. Sidel-Truhen als Gesindemöbel überliefert. – Christoph Daxelmüller: Möbel, Mobiliar und Alltag. Anmerkungen zu Aufgaben und Zielen volkskundlicher Möbelforschung. In: Rheinisch-westfälische Zeitschrift für Volkskunde 29, 1984, S. 89–106.
- 26** Ingeborg Weber-Kellermann: Frauenleben im 19. Jahrhundert. München 1983, S. 68.

- 27** Lieferbuch Kloster Veilsdorf (Anm. 6).
- 28** Assion 1985 (Anm. 13), S. 68.
- 29** Assion 1987 (Anm. 20), S. 10.
- 30** Die aus ähnlicher Motivation teilweise in anderen Regionen und von anderen Nutzerschichten verbreitete Dekoration der Truhenninnenseite mit druckgraphischen Bilderbogen oder koloriertem Papier ist für den Typ der Schnetter Truhen kaum nachzuweisen, da der Wunsch nach Dekoration möglicherweise durch die farbige Außenfassung mit Spruch kompensiert wurde. Vgl. Albrecht 1997 (Anm. 3), bes. S. 98–100. – Henry Gawlick: Die Bildergalerie der kleinen Leute. Truhnenbilder in Mecklenburg und Vorpommern. Rostock 2001. – Für Skandinavien als „Kistenbilder“ beschrieben bei Wolfgang Brückner: Kunst für Alle – Bilder im Volk I. In: Kunst. Eine Geschichte ihrer Funktionen. Hrsg. von Werner Busch/Peter Schmoock. Weinheim/Berlin 1985, S. 282–303, bes. S. 299–300. – Wolfgang Brückner: Kunst für Alle – Bilder im Volk II. In: Funkkolleg Kunst. Eine Geschichte der Kunst im Wandel ihrer Funktionen. Hrsg. von Werner Busch (Serie Piper 735). München/Zürich 1987, S. 336–362, bes. S. 361.
- 31** Bernd Oeljeschläger: Dingbiographien in Lieblingsgegenständen. In: Sachkulturforschung. Hrsg. von Hermann Heidrich (Schriften und Kataloge des Fränkischen Freilandmuseums 32). Bad Windsheim 2000, S. 86–93.
- 32** Assion 1985 (Anm. 13), S. 69. – Dafür spricht auch, dass die Bemalung der aus Thüringen importierten Gesindetruhen bis in die 1890er Jahre anhielt, obwohl seit den 1860er/70er Jahren farbig gefasste Möbel aus der Mode kamen. Vgl. dazu Aufgemöbelt! Die schönsten Möbel aus der Sammlung des Fränkischen Freilandmuseums in Bad Windsheim. Hrsg. von Konrad Bedal unter Mitarb. von Herbert May/Beate Partheymüller. Ausst.Kat. Fränkisches Freilandmuseum Bad Windsheim (Schriften und Kataloge des Fränkischen Freilandmuseums 56). Bad Windsheim 2009, S. 142.
- 33** Weber-Kellermann 1987 (Anm. 1), S. 175–176. Dort wird eine Schwämer Dienstbotentruhe beschrieben, in der die Besitzerin in die Truhenninnenseite Verse rahmend um Oblatenbilder geschrieben hatte.
- 34** Helmut Nachtigall: „Wie die Blumen auf der Heid, so vergeht der Menschen Zeit“. Die hessischen Gesindetruhen. Ihre Herstellung und Verbreitung. In: Heimat im Bild, 38. Woche, Sept. 1983, S. 2.
- 35** Kleberänder belegen, dass die Frachtgutzettel oftmals entfernt wurden, vgl. Wagner 2005 (Anm. 5), S. 134.
- 36** Wagner 2005 (Anm. 5), Anlage 13, S. 7–8: Ein Frachtgutzettel hat zum Beispiel als Zielrichtung „Sonneberg“, ein weiterer „Schleusingen“. – Wagner 2005 (Anm. 5), S. 133–134. Allerdings sind auch nach Bayern bzw. nach Baden einzelne Lieferungen mit der Eisenbahn nachweisbar. – Vgl. Lieferbuch Kloster Veilsdorf (Anm. 6): Die Lieferungen der Waren in den bemalten Truhen aus der bereits erwähnten Porzellanfabrik Kloster Veilsdorf gingen direkt an Zwischenhändler in Hessen. Im Lieferbuch sind die Namen der Empfänger aufgelistet.
- 37** Siehe StAM Inneres Alt 42,37 (wie Anm. 7): Die Ziffer „H“ als Transportbezeichnung findet sich ebenfalls in einem Beschwerdeschreiben des Schnetter Schreiners Adam Friedrich Fleischhauer an die fürstliche Landesregierung in Meiningen vom 12.12.1833, in der dieser Zollprobleme einer Lieferung aus 12 „bunten Kisten“ angibt, z.B. „HM Nro. 555/556 zwei bunte Kisten“. – Lieferbuch Kloster Veilsdorf (Anm. 6), S. 420–424: Zu einem Rückschluss auf die Namensbezeichnung des Händlers bzw. Empfängers der Truhen verhelfen teilweise die Eintragungen in dem Lieferbuch. Darin sind die Truhenlieferungen mit den jeweiligen Abkürzungen der Lieferanten bezeichnet, so z. B. für Johann Heinrich Escherich von 1859 bis 1862 „I.H.E. No. 633 1 bunte Lade wiegt 2/4 Ztr.“
- 38** Wagner 2005 (Anm. 5), S. 134. – Die Frachtgutzettel werden vermutlich erst seit den 1880er Jahren verwendet.
- 39** Wagner 2005 (Anm. 5), S. 131.
- 40** Müller 1981 (Anm. 1), S. 93.
- 41** Thomsen 1982 (Anm. 24), S. 113.
- 42** Thomsen 1982 (Anm. 24), S. 117.
- 43** Siegfried Becker: Unglücksfälle in der frühen Neuzeit nach dem Kirchenbuch von Oberweimar. In: Heimatwelt Weimar/Lahn, 2009, H. 45, S. 21–26, hier S. 3: „so hatte 1753 Anna Kramer von Niederweimar einem von Ronhausen gebürtigen Knecht geholfen, seinen Kasten (die Gesindetruhe) bis an die Lahn bei der Nähmühle zu tragen.“ – Siehe Marie von Ebner-Eschenbach: Bozena. Berlin 1950, S. 72: „daneben [steht] die buntbemalte Truhe, die ihr Eigentum war, die sie mitgebracht hatte aus dem heimatlichen Dorfe.“
- 44** Wagner 2005 (Anm. 5), S. 133–134.
- 45** Nachtigall 1983 (Anm. 34), S. 2.
- 46** Vgl. Assion 1985 (Anm. 13), S. 69.
- 47** Siehe Thomsen 1982 (Anm. 24), S. 111 (zitiert nach Franz Rehbein: Das Leben eines Landarbeiters. Hrsg. von Winfried Schafhausen. Erstausgabe 1911, Nachdruck Darmstadt 1973).
- 48** Vgl. Gudrun M. König: Zum Lebenslauf der Dinge. In: Sachkulturforschung 2000 (Anm. 31), S. 73–74. – Zur „Dingbedeutbarkeit“ vgl. Karl-Sigismund Kramer: Zum Verhältnis zwischen Mensch und Ding. In: Schweizerisches Archiv für Volkskunde 58, 1962, S. 91–101.
- 49** Müller 1981 (Anm. 1), S. 48.
- 50** Wagner 2005 (Anm. 5), S. 144–160.
- 51** Hermann Eris Busse: Deutsche Volkskunst. Baden. München 1933, S. 18. – Adolf Spamer: Hessische Volkskunst. Weimar 1939, S. 52.
- 52** Assion 1985 (Anm. 13), S. 64.
- 53** Wagner 2005 (Anm. 5), S. 166–168. – Emil Winter: „Gesindetruhen“ dienen als Vorlage – Die Hessentagsteller des Peter Seeharsch. In: Heimat im Bild, 36. Woche, Sept. 1992, S. 1–3.
- 54** Wagner 2005 (Anm. 5), S. 166.

Zur Ausrüstung des Wanderers

Die ersten schriftlichen Belege für den Begriff der Fußreise stammen vermutlich aus dem 18. Jahrhundert, als noch in der Mehrzahl Handwerksge-sellen auf der Walz und Händler weite Strecken zu Fuß zurücklegen mussten. Pilger gehörten zu den wenigen Reisenden, die nicht aus beruflichen Gründen auf Wanderschaft gingen. In der Zeit der Romantik entdeckten Künstler und Schriftsteller das Wandern zum Selbstzweck, das heißt mit dem Ziel, sich an Naturerlebnissen zu erbauen und davon inspirieren zu lassen. Die bald zahlreichen Nachahmer schätzten zudem, gleichzeitig Körper und Geist durch die Bewegung an der frischen Luft zu ertüchtigen. Im Vorwort des „Taschenbuchs für angehende Fußreisende“ von 1843 bemängelt der Autor die Bequemlichkeit vor allem der damaligen Jugend, die sich die Zeit gerne auf einfachere und moralisch fragwürdige Weise vertreibt und der das Wandern seiner Ansicht nach guttun würde. Zu Fuß nehme man außerdem die Umwelt besser wahr als mit dem Wagen und trainiere nebenbei, mehrere Tage mit einem Ranzen auf dem Rücken ohne große Ausgaben unterwegs zu sein, was für einen eventuellen Kriegseinsatz von Nutzen sein könne. Zumindest sollte seiner Ansicht nach das Wandern dazu dienen, mit dem Gefühl von Freiheit und Un-abhängigkeit die eigenen physischen und mentalen Fähigkeiten kennenzulernen.¹ Die Fußreise erfuhr in der Mitte des 19. Jahrhunderts eine deutliche Aufwertung. Als einzige Fortbewegungsart armer Leute oder umherstreifender Vagabunden und Heimatloser haftete ihr zuvor noch ein schlechter Ruf an. Bald jedoch wurde sie auch zur Beschäftigung für Wohlhabendere.

Unabhängig vom Wohlstand mussten die Rei-senden ihr Gepäck selbst transportieren und ach-teten daher auf bequem zu tragende, möglichst wetterfeste Behältnisse. In der Ökonomisch-tech-nologischen Encyclopädie empfahl Johann Georg

Vom Felleisen zum Trekking-rucksack – Gepäck für Fußreisen

ANJA KREGELOH

Krünitz das Felleisen als besonders geeignet: „Es war dieses Reise- und Wandergeräth-Behältniß ehemals, da die Deutschen ihre Reisen nur zu Fuße und zu Pferde thaten, sehr gebräuchlich und bequem, weil man damals keine Koffer brauchen konnte.“² Vermutlich vom französischen „valise“ beziehungsweise vom mittellateinischen „valisia“ abgeleitet, bezeichnet es eine Umhängetasche, die in der Regel aus Leder oder Fell bestand. Der zy-linderförmige, mit Leinen gefütterte Korpus besaß eine Öffnung an der Längsseite, die mit einer Klappe versehen war. An dieser waren manchmal Ringe angebracht, durch die man eine mit einem Schloss abschließbare Eisenstange stecken konnte. Ein Felleisen aus dem Münchner Stadtmuseum besitzt eine knöpfbare Klappe, die mit einer eingepprägten Rau-te und einem Blumenkränzchen sowie einem Wellen-rand verziert ist (Abb. 29).

Abb. 29: Felleisen, Süd-deutschland, Mitte 19. Jh. Münchner Stadtmuseum.





Abb. 30: Mantelsack, Norddeutschland, 2. Viertel 19. Jh. Gesellschaft zur Unterhaltung des Bomann-Museums, Celle.

Zusätzlich befindet sich an einer Schmalseite ein Banddurchzug. Felleisen wurden oft von wandernden Gesellen benutzt, bevor diese in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dazu übergingen, ihre Habseligkeiten in sogenannte Charlottenburger, große, seit etwa 1900 mit Zunftbildern oder mit Werbung bedruckte Tücher, einzuwickeln.

Eine ähnliche Form wie ein Felleisen, allerdings ohne Trageriemen, besitzt der Mantelsack aus Wolltuch aus dem Bomann-Museum in Celle (Abb. 30). Zylindrisch, an der Längsseite mit Knöpfen zu verschließen und mit einer zusätzlichen Klappe mit Schnallen versehen, wurden solche Gepäckstücke vor allem von Reitern hinter dem Sattel befestigt.³ Genauso konnten sie allerdings auch auf einen Tornister aufgeschnallt werden. In der Literatur

Abb. 31: Leopold Fröhlich's Universal-Reise-Taschenbuch, Berlin, um 1850. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



des 19. Jahrhunderts, auch in Wörterbüchern und in Verkaufskatalogen, finden sich jedoch recht unterschiedliche Begriffserklärungen und -verwendungen. Krünitz beispielsweise beschreibt den Unterschied dahingehend, dass Felleisen aus Leder und Mantelsäcke aus Tuch bestehen.⁴ Oftmals vermischen sich die Bezeichnungen Mantelsack, Tornister und Reisetasche unmittelbar.⁵

Um 1850 enthielt „Leopold Fröhlich's Universal-Reise-Taschenbuch“ (Abb. 31) neben der Beschreibung geeigneter Reisekleidung auch eine recht lange Liste der in das Felleisen zu packenden Dinge: „einen guten Rock (entweder Ueberrock oder Leibrock) und ein paar lange Hosen zur Sonntagskleidung, einige Hals- und Schnupftücher, eine Nachtmütze, und besonders noch ein Paar gute Schuhe. Auch eine Bürste, ein Kamm, eine Schere, Nadeln und Zwirn sind unentbehrlich, und wenn die Sachen gut gepackt werden, so finden auch wohl noch einige Bücher [...] darin Platz.“ Das Gepäckstück könne aufgrund seiner Form zudem als Kopfkissen dienen, was der Autor als Vorbeugung vor Diebstählen in manchen Unterkünften sogar anrät.⁶

In dem wenige Jahre älteren Reisehandbuch „Reichard's Passagier“ liest man noch eine auf die schlechte Herbergssituation abgestimmte Empfehlung, einen Reisebecher, Reisebesteck und ein Schraubenschloss mitzunehmen.⁷ Bis zum Ende des 17. Jahrhunderts führten Reisende meistens ein Besteck mit sich, oft in einem Futteral am Gürtel hängend. Im 18. Jahrhundert boten Herbergen zwar schon vermehrt gemeinschaftlich nutzbare Bestecke an, doch konnte man sich noch nicht darauf verlassen, und oft durften die Gäste in hygienischer Hinsicht keine großen Ansprüche stellen. So hatten viele Reisende auch im 18. Jahrhundert noch Bestecke, teils modernere Klappbestecke, bei sich. Das Reisebesteck aus Sterzing aus der Zeit um 1800 (Abb. 32), bestehend aus einem Messer, einer zweizinkigen Gabel und einer Ahle, die mit ihrem

geriefelten Schaft gleichzeitig als Wetzstahl diente, in einem geprägten Lederfutteral kann sowohl auf Wanderungen als auch zu Pferd oder in der Kutsche mitgeführt worden sein. Die gravierten Motive auf den Beingriffen, ein Haus und ein Pferdewagen, weisen auf den Gebrauch auf Reisen hin. Zusätzlich ist noch der Spruch „Gesundheit, Schneid und Geld sind das beste auf der Welt“ eingraviert.

Da neben der Sauberkeit oftmals die Sicherheit in Gasthäusern zu wünschen übrig ließ, warnten Reisehandbücher sogar davor, im Zimmer das Gepäck unverschlossen stehen zu lassen und empfahlen in der Nacht die Zimmertür zusätzlich mit Schraub- oder Nachtschlössern zu sichern.⁸ Die Gepäckstücke selbst konnten ebenfalls mit Vorhängeschlössern versehen werden: „die kleinsten an Felleisen, kleine Reisekoffer, Kasten etc.“⁹

Weitere Gefahren lauerten auf Reisen am Wegesrand. Nicht nur Postkutschen, auch Alleinreisende, ob zu Fuß oder zu Pferd, wurden Opfer der zahlreichen Überfälle. Zur Verteidigung rieten Handbücher dazu, Steinschlosstaschenpistolen mit sich zu führen, um Angreifer abzuschrecken. Bereits 1630 entwickelt, waren sie etwa 200 Jahre im Gebrauch.¹⁰ Verschiedene Ausführungen standen zur Auswahl, beispielsweise Doppelpistolen, deren Läufe je mit einer Kugel beziehungsweise mit grobem Schrot geladen und nach Bedarf eingesetzt werden konnten.¹¹

Ranzen und Rucksäcke

Im Lauf des 19. Jahrhunderts setzten sich für Wanderungen Gepäckstücke durch, die man zur besseren Lastverteilung und zum Freihalten der Hände auf dem Rücken tragen konnte. Auf der Radierung „Die Maler auf der Reise“ (Abb. 33)¹² des Nürnberger Malers Johann Adam Klein (1792–1875) von 1819 sind vier befreundete Künstler mit detaillierter Darstellung ihrer Malutensilien und ihres Gepäcks vor der Kulisse des Watzmanns zu sehen. Wie zahlreiche Künstlerkollegen in der



Abb. 32: Reisebesteck, Sterzing, um 1800. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zog es sie in die Natur, um diese direkt unter freiem Himmel im Bild festzuhalten. Üblicherweise verwendeten sie dazu große lederne oder leinene Rucksäcke oder Umhängetaschen mit Facheinteilung.¹³ Neben rechteckigen

Abb. 33: Die Maler auf der Reise, Johann Adam Klein, 1819. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



Schultertaschen mit übergeschlagener Klappe trägt Friedrich Welker als Einziger auf der Radierung einen Ranzen. Zur besseren Gewichtsverteilung hat er den Rock außen aufgeschnallt, sodass dieser auf die Schultern herabfällt.

Einige Ratgeber zogen hochformatige Ranzen vor, die ein freieres Bewegen der Arme erleichterten.¹⁴ Waren sie aus mit Leinen gefüttertem Kalb- oder Dachsleder gefertigt und besaßen eine lange, mit Seehundfell bezogene Klappe und Seitentaschen, so ähnelten sie den Tornistern aus dem militärischen Bereich. Lange Zeit mussten vor allem Soldaten weite Fußwege zurücklegen, bei denen das möglichst kompakte Verstauen teilweise schwerer Gegenstände eine besonders große Rolle spielte.¹⁵ Seit Mitte des 17. Jahrhunderts ist der Tornister bei Landsknechtheeren in ähnlicher Form wie heute bekannt. Auch der Schriftsteller Johann Gottfried Seume (1763–1810) wanderte mit einem Ranzen aus Seehundfell, den er vielleicht aus seiner Zeit beim Militär besaß. Darin brachte er laut den Beschreibungen in seinen Reiseberichten neben dem üblichen Gepäck eine erstaunliche Menge an Büchern unter.¹⁶ In der Soldatensprache war die Bezeichnung „Affe“ für die seit Mitte des 19. Jahrhunderts

bei der Infanterie genutzten, mit Fell bezogenen rechteckigen Ranzen geläufig. In den Heeresbeständen in großen Zahlen übriggeblieben, verwendete man sie nach den Weltkriegen bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts parallel zu Rucksäcken oft für zivile Wanderungen und Fahrradausflüge, zumal sie auf dem Gepäckträger gut zu befestigen waren.¹⁷

Im dritten Viertel des 19. Jahrhunderts verlagerten sich die Reiseziele der Wanderer von der Ebene und den Mittelgebirgen ins Hochgebirge.¹⁸ Mit der touristischen Erschließung der Alpen¹⁹ und der Gründung des Österreichischen Alpenvereins 1862, des Schweizer Alpen-Clubs 1863 sowie des Deutschen Alpenvereins 1869 bekamen die Touren einen zunehmend sportlichen Charakter. Dafür wurde eine möglichst robuste, auf das Wichtigste beschränkte Ausrüstung nötig, die den Reisenden nicht beim Bergsteigen behinderte. Anstelle eines Schirms etwa sollten ein Hut und ein unempfindlicher Rock den Regen abhalten. Der Rucksack wurde dabei als die praktischste Form des „Ränzels“ empfohlen, da er sich wie ein Tornister trägt, aber leichter ist und zugleich mehr fasst.²⁰ Der Begriff „Ruggsack“ ist in der Schweiz seit 1551 belegt,²¹ wann jedoch der Rucksack in seiner heute bekannten Form zuerst auftauchte, ist ungewiss.

Im Lauf des 19. Jahrhunderts übernahmen Wanderer die geräumigen Rucksäcke aus Leinen oder Leder aus dem Bereich der Jagd. Der Dichter, Jäger und Naturforscher Hermann Löns (1866–1914) beschrieb in einer seiner Kurzgeschichten den Wiedergänger eines Jägers: „Es war ein bartloser Mann mit schlaudem Fuchsgesicht, ganz in verschossenen Manchester gekleidet, er trug Kniestiefel, eine alte grüne Mütze, einen Rucksack aus Sackleinwand und eine Lefauchauxbüchseflinte.“²² Löns selbst besaß einen einfachen Rucksack aus einseitig beschichtetem braun-grünem Segeltuch (Abb. 34), den er wahrscheinlich auf seine Streifzüge durch die Lüneburger Heide mitnahm. Der Sack besteht aus

Abb. 34: Rucksack von Hermann Löns, Deutschland, um 1900. Gesellschaft zur Unterhaltung des Bomann-Museums, Celle.



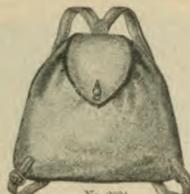
zwei zusammengenähten rechteckigen Stoffstücken mit einer großen zuknöpfbaren Innentasche, an der oberen Kante ist eine Kordel durch Metallösen gezogen. An der Vorderseite befindet sich ein mit einem Knopf verschließbarer Schlitz. Die beiden ledernen Trageriemen sind an einem Metallring befestigt, ihre Länge kann mit an den unteren Ecken angebrachten Schnallen reguliert werden. Ähnliche Rucksäcke gab es in verschieden Ausführungen, mehrheitlich aus einem graugrünen Leinenstoff, meist als Jagdleinen, Schilfleinen²³ oder Jagdtuch²⁴ bezeichnet. Um die Kleidungsstücke vor Feuchtigkeit zu schützen und um etwas Ordnung zu halten, wickelte man sie zunächst in Säckchen aus Wachs- oder Gummituch.²⁵ Später wurde der Leinenstoff mit Metalloxyden oder anderem wasserdicht imprägniert beziehungsweise mit einem Futter aus Gummistoff, einem mit Kautschuk überzogenen Nessel- oder Köpergewebe, versehen.²⁶ Dies war besonders wichtig beim Transport von erlegtem, blutigem Wild. Die Kofferfabrik Mädler unterschied je nach Ausrüstung zwischen Touristen- und Jagdrucksäcken (Abb. 35).²⁷ Als Regenschutz konnten runde Klappen angenäht sein, die man mit einem Knopf oder einer Schnalle über dem Kordeldurchzug verschloss, nach Wunsch zusätzlich mit einem Schnallenschloss gesichert. Oft kamen auch Vorhängeschlösser zum Einsatz, die jedoch bald durch verschiedene praktischere Systeme mit abschließbaren Riemen abgelöst wurden. Dadurch ließ sich gleichzeitig der Kordeldurchzug ersetzen.²⁸ Beim Versandhandel Stukenbrok wiederum wurde 1912 ein selbstschließender Rucksack angeboten, der sich beim Aufnehmen der Schulterriemen zusammenzog.

Im gleichen Katalog fanden sich explizit für Radfahrer und Fußtouristen Rucksäcke mit verschiedenen Fächern im Inneren für Wäsche, Proviant, Karten, Bücher etc. sowie Riemen und Karabinerhaken, mit deren Hilfe man außen eine

Pelerine, einen Regenmantel, Trinkflaschen, Steig-eisen und anderes befestigen konnte.²⁹ Diese Art der Innenaufteilung und Ausrüstung resultierte aus den veränderten Bedürfnissen. So brachte es die Entwicklung von der geführten Wanderung hin zu immer sportlicheren Bergtouren, organisiert durch Wander- oder Bergvereine, mit sich, dass jeder Teilnehmer selbst eine Reihe Hilfsmittel tragen musste. Daher gab es an einigen Rucksäcken

Abb. 35: Rucksäcke für Touristen und Jäger, aus: Moritz Mädler: Koffer- und Lederwaren-Fabrik, Preisliste 54, Leipzig-Lindenau (um 1914). Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Fabrik und Versandgeschäft Moritz Mädler, Leipzig-Lindenau.



No. 2091.

Von graugrün. Lein. m. Rindlederriemen.
 No. 2604 A. . . 32x30 cm . . . M. 1.40
 " 2604 B. . . 38x36 " . . . 1.50
 " 2604 C. . . 42x40 " . . . 1.60
 " 2604 D. . . 45x44 " . . . 1.70
 " 2604 E. . . 50x45 " . . . 1.80

Von graugrünliert. Stoff, 1 Innentasche, Klappen mit Lederreif, Ledertragriemen.
 No. 2607 . . 55x48 cm . . . M. 3.25

Von graugrün meliert. Jagdleinen, degl. die Tragbänder. Die Klappe mit Leder-einfaß, 1 Innentasche.
 No. 2693 . . 44x39 cm . . . M. 2.90
 " 2694 . . 49x44 " . . . 3.75

Mädlers praktische Touristen-Rucksäcke

in solider Ausführung für Damen, Herren u. Kinder.



No. 2095.

Von dunkelgrünem Stoff mit Rindleder- Tragriemen. Innen 2 kleine Taschen.
 No. 2695 . . 60x48 cm . . . M. 4.50



No. 2096.

Von graugrünem Leinen mit Innen- und Außen-Tasche, Klappen mit Leder-einfaß, Leder- Tragriemen.
 No. 2605 A. . . 32x30 cm . . . M. 1.80
 " 2605 B. . . 38x36 " . . . 2.—
 " 2605 C. . . 42x40 " . . . 2.30
 " 2605 D. . . 45x41 " . . . 2.50
 " 2605 E. . . 50x45 " . . . 2.70
 " 2608 A. . . 54x47 " . . . 3.75
 " 2608 B. . . 58x55 " . . . 4.25
 " 2609 A. . . 50x45 " . . . 4.50
 " 2609 B. . . 58x55 " . . . 5.75

Rucksack mit Etui, 25x15 cm, um denselben auf Reisen bequem verpacken zu können. Dieser Rucksack ist besonders weich und geschmeidig, von graugrünem Leinen, degl. die Tragbänder, mit aufgesetzter Außentasche, Klappe mit Leder-einfaß.
 No. 2610 . . 49x43 cm . . . M. 3.75

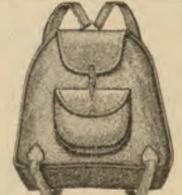


No. 2598.

Rucksack für Jäger.
(Alpenjägersack.)
 Leicht im Gewicht. Von wasserdichtem graugrünem Jagdleinen mit Leder-einfaß, breiten Tragriemen, mit breitem Boden, mit Innen- und Außentasche, 2 Riemen zum Aufschneiden eines Regenmantels.
 No. 2598 . . 24x34 cm . . . M. 9.50
 " 2597. Degl., jedoch aus kaffeebraunem Rindleder . . . M. 24.—

Rucksäcke für Jäger.

Besonders zur Aufnahme von Wild geeignet. **Solid!** **Praktisch!**
 Von dunkelgrünem Stoff, innen 2 kleine Taschen, die untere Hälfte mit Gummistoff gefüllt, mit Rindlederriemen.
 No. 8513 . . . 62x48 cm . . . M. 6.50
 " 8514 degl., aber vollständig mit Gummistoff, 70x54 cm . . . M. 8.75



No. 2011A.

Damenrucksack. Von graugrünem wasserdichten Stoff, mit aufgesetzter Vor-tasche. Klappen mit Leder-einfaß, mit gesch. Tragvorrichtung, durch welche die Last auf die Riemen verteilt wird.
 No. 2611 A. 36x41 cm u. einges. Boden M. 5.75

Herrenrucksack, degl. wie Illustr. No. 2611 B. 45x45 cm u. einges. Boden M. 6.—



No. 2600.

Von graugrünem Jagdleinen mit 2 kleinen Innen- u. 2 aufgesetzten Taschen. Klappen mit Leder-einfaß, mit Ledertragriemen.
 No. 2600 . . 50x44 cm . . . M. 4.50



No. 2599.

Von graugrün. wasserdicht. Leinen, 2 Seitentaschen mit Klappen. Innen 2 Abteilungen, die vorderste mit Gummistoff, die hintere mit Klappe und 2 Taschen, mit extrabreiten Tragriemen, 48x63 cm M. 8.—

No. 2603 degl., aber ohne Seitentaschen, nur mit Klappe, mit Leder-einfaß. Innen mit Gummistoff u. 2 Taschen mit Klappen, Rindledertragriemen . . . 60x50 cm M. 7.50

Rucksäcke für Jäger.

Äußere Maße. — Preise verstehen sich ohne jeden Rabatt. — Verpackung gratis.

36

Befestigungsmöglichkeiten für Eispickel und für Skier. Ab den 1930er Jahren war ein abnehmbarer Tagesrucksack³⁰ beliebt, heute als Daypack bezeichnet, der es erlaubte, auf eine Tagestour nur das Nötigste mitzunehmen und das restliche Gepäck in der Herberge zurückzulassen, ohne jeden Morgen umpacken zu müssen.

Der erfahrene Bergsteiger Luis Trenker (1892–1990) warnte hingegen davor, „ein ganzes Warenhauslager als baumelndes Stilleben außen“ auf den Rucksack zu binden, und empfahl, einen ausreichend großen aus derbem, festem Stoff zu verwenden, in dessen Innerem alles verstaut werden kann, damit man nirgends hängen bleibt.³¹ Die Leidenschaft für die Berge und das Naturerlebnis verband er mit einer recht pragmatischen Einstellung zu der für den sportlichen „Kampf mit dem

Berg“ nötigen Ausstaffierung: „Der selbsttragende Rucksack ist leider noch nicht erfunden worden.“³² Er gab dadurch mit Sicherheit für viele angehende Bergsteiger wertvolle Hinweise.

Um das Tragen größerer Lasten zu erleichtern, wurden im Lauf der Zeit Systeme entwickelt, die die Verteilung des Gewichts verbesserten. Bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts leiteten Brustriemen bei preußischen Militärtornistern das Gewicht von den Schultern ab. Zudem fügte man ein Blech als Rückenverstärkung ein und polsterte die Schultergurte mit Filz. Eine bis heute nachwirkende Erfindung stammt von dem Norweger Ole F. Bergan (1876–1956), der 1908 bei einem Jagdausflug auf die Idee kam, einen Schneehuhnsack mit einem Tragegestell zu kombinieren. Dies fertigte er beim Prototypen aus einem gebogenen Wacholderzweig, den er bald durch ein schlüssellochförmiges Metallrohr ersetzte. Es diente dazu, die Form des Rucksacks an den Rücken des Trägers anzupassen und das Gewicht dadurch näher an den Körper zu bringen. Ein Hüftbügel trug zusätzlich zur Entlastung bei. Das von Trenker so bezeichnete „Norwegermodell“³³ der Firma Bergans fand schnell Verbreitung und wurde nach Auslauf des Patents in Europa und Übersee vielfach kopiert. Auch Forscher wie Roald Amundsen (1872–1928) benutzten es auf ihren Expeditionen.³⁴

In den 1970er Jahren ermöglichten außenliegende, leichtere, oft auch abnehmbare Aluminiumgestelle in Verbindung mit ebenfalls leichtem Nylongewebe das komfortable Tragen von noch größeren Volumina. Mit Kompressionsriemen konnte man bei geringerer Füllung das Fassungsvermögen reduzieren und damit wiederum den Schwerpunkt günstig beeinflussen. Als Vorläufer der aktuellen Trekkingrucksäcke wurden sie bis in die 1980er Jahre hergestellt (Abb. 36). Mittlerweile liegen die Tragegestelle meist innen und sind mit ausgeklügelten Systemen zur Pufferung und Belüftung des



Abb. 36: Trekkingrucksack, Anzoni, Deutschland, 1980er Jahre. Privatbesitz.

Rückenteils mithilfe von unter Zug gesetzten Netzeinsätzen verbunden.³⁵

Nachdem in den 1960er und 1970er Jahren mehrtägige Weitwanderungen auf einem markierten Wegenetz viele Anhänger fanden, brachte das Trekking, angeregt durch die touristische Erschließung ferner Gebirge wie der Anden oder des Himalayas, mehr Abenteuergefühl mit sich. Durch die Auswahl von Strecken fernab der Zivilisation müssen die Backpacker Zelte, Schlafsäcke, Kochgeschirr, Lebensmittel und vieles mehr mit sich führen. Dabei kommen mitunter Lasten von etwa 20 Kilo zustande, die eine gute Polsterung derjenigen Partien verlangen, die das Gewicht auf den Körper übertragen. Um bei einem Fassungsvermögen von über 70 Litern noch die Übersicht wahren zu können, ist das Innere in der Regel in ein von oben oder von vorn zu befüllendes Hauptfach und ein separat zugängliches Boden- oder „Schlafsackfach“ sowie eine Deckeltasche eingeteilt.

Jedoch nicht nur Wanderer nutzen die geräumigen Rucksäcke. Die heute noch vielfach synonym verwendete Bezeichnung „Tramperrucksack“ lässt sich auf die oft jungen Reisenden zurückführen, die für möglichst wenig Geld an ferne Orte gelangen wollen und daher per Anhalter oder mit einem Interrail-Ticket der Bahn unterwegs sind. Als zwingendes Gepäckstück der Traveller hat er diesen auch den Namen Rucksackreisende oder Backpacker gegeben. Er steht für die Beschränkung auf das Wesentliche trotz lange dauernder Reisen, da für den Transport der Habseligkeiten die meiste Zeit über nur die eigene Körperkraft zur Verfügung steht.³⁶ Gebrauchsspuren und Verschmutzungen werden dabei nicht ohne Stolz hingenommen als Zeichen des Herumgekommenseins. Zeugen dafür, etwas erlebt zu haben, sind nach Festivals in ähnlicher Weise die Rucksackberge an Bahnhöfen, auf denen sich die müden Jugendlichen nach durchgeführten Tagen und Nächten ausruhen.

Zahlreiche Spezialrucksäcke bieten mittlerweile Extras für jedes Bedürfnis und für jeden Geschmack. An die weibliche Anatomie angepasst, gibt es schmalere Frauenversionen, nach Wunsch sogar mit separatem Schminktäschchen. Rucksäcke mit integrierter Trinkblase und Schlauch erlauben es, lange Strecken ohne Rast zurückzulegen. Eine Gegenbewegung zum Reisen mit derart viel Gepäck ist das Ultraleichtwandern, bei dem eine bewusste Reduktion des Gewichts jedes einzelnen Teils auf ein Minimum, zum Beispiel durch das Mitführen dehydrierter Lebensmittel, zu mehr Bewegungsfreiheit führt.

Der Nachteil all dieser Rucksäcke besteht darin, dass im Inneren schwer Ordnung zu halten ist, weshalb sie sich für den Transport gebügelter Kleidung nicht empfehlen. Schon lange werden Rucksäcke jedoch nicht mehr nur für Reisen in die Natur genutzt, sogar Geschäftsleute schätzen den Komfort und die Beweglichkeit, die auf dem Rücken zu tragendes Gepäck ermöglicht. Kofferrucksäcke bieten inzwischen bequeme Tragesysteme in Verbindung mit großen Frontöffnungen, die das Packen erleichtern. Robust verarbeitet überstehen sie auch den Einsatz in öffentlichen Verkehrsmitteln und schützen den Inhalt besser als ein weicher Trekkingrucksack.

Für Fotoausrüstungen gibt es mittlerweile ebenfalls Rucksäcke mit Fächern aus stoßfestem, regendichtem Material, ebenso wie für Laptops, die nach Wahl zusätzlich über PDA-, Organizer- und Handy-Fächer sowie eine Stiftebox oder einen separaten Rahmen zum Falten von Anzügen verfügen. Mithilfe eines breiten, angenähten Bandes, des sogenannten Smart Sleeves, kann man sie schließlich über die Griffstangen eines Trolleys stülpen. Nachdem Rucksäcke bereits seit den 1990er Jahren als Handtaschen- und Schulranzenersatz im Stadtleben präsent waren, stellen sie heute auch in der Businesswelt ihre Gesellschaftsfähigkeit unter Beweis.

- 1** Friedrich Johannes Frommann: Taschenbuch für angehende Fußreisende. 2. Aufl. hrsg. und ergänzt von Friedrich Ratzel. Jena 1880, S. 5.
- 2** Johann Georg Krünitz: Ökonomisch-technologische Encyclopädie oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirtschaft und der Kunstgeschichte in alphabetischer Ordnung. 242 Theile. Berlin 1773–1858, hier Theil 12. Berlin 1788, S. 543.
- 3** Pierer's Universal-Lexikon, Bd. 10. Altenburg 1860, S. 841.
- 4** Krünitz 1808 (Anm. 2), Theil 84, S. 8.
- 5** [Heinrich August Ottokar] Reichard: Reichard's Passagier auf der Reise in Deutschland, der Schweiz, nach Venedig, Amsterdam, Kopenhagen, Paris und St. Petersburg. Ein Reise-Handbuch für Jedermann. Unter Mitwirkung mehrerer berichtigt u. ergänzt von Friedr[ich] Aug[ust] Herbig. 9. Aufl. Berlin 1837, S. 44–46, 588.
- 6** Leopold Fröhlich's Universal-Reise-Taschenbuch. Hrsg. von Leopold Langner. 7. Aufl. Berlin o.J. [um 1850], S. 40–41, 43.
- 7** Reichard 1837 (Anm. 5), S. 14.
- 8** Reichard 1837 (Anm. 5), S. 39.
- 9** Krünitz 1827 (Anm. 2), Theil 146, S. 269–282.
- 10** Heike Lauer: Steinschlosspistole mit sieben gebohrlen Läufen. In: Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600–1900. Hrsg. von Klaus Beyrer. Eine Publikation des Deutschen Postmuseums, Frankfurt a. M., anlässlich der gleichnamigen Ausstellung. Karlsruhe 1992, S. 110.
- 11** Reichard 1837 (Anm. 5), S. 7–8.
- 12** Romantische Entdeckungen. Johann Adam Klein. Ausst.Kat. Stadtmuseum Fembohaus Nürnberg. Nürnberg 2006, Kat. 42. – Anzeiger des Germanischen Nationalmuseums 2004, S. 198–200.
- 13** Le sac d'artiste. In: Le cas du sac. Histoires d'une utopie portative. Hrsg. von Farid Chenoune. Ausst.Kat. Musée de la Mode et du Textile/Union centrale des arts décoratifs, Paris. Paris 2004, S. 195.
- 14** Frommann 1880 (Anm. 1), S. 23–24.
- 15** Vgl. dazu den Beitrag von Martin Baumeister in diesem Band.
- 16** Johann Gottfried Seume: Spaziergang nach Syrakus. In: Johann Gottfried Seume: Briefe. Hrsg. von Jörg Drews/Dirk Sangmeister. Frankfurt a. M. 2002, S. 369–370.
- 17** Bon Voyage. Designs for Travel. Bearb. von Deborah Sampson Shinn u. a. Ausst.Kat. Cooper-Hewitt Museum/The Smithsonian's National Museum of Design. New York 1986, S. 111.
- 18** Frommann 1880 (Anm. 1), S. 7.
- 19** François Walter: Die „Entdeckung“ der Alpen. In: Historisches Lexikon der Schweiz. URL: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D8569-1-10.php> [24.8.2010].
- 20** Frommann 1880 (Anm. 1), S. 15–16.
- 21** Nach Friedrich Kluge: Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache. Bearb. von Walther Mitzka. 20. Aufl. Berlin 1967, S. 611.
- 22** „Die Haidjäger“ in: Hermann Löns: Mein braunes Buch. Haidbilder. Hannover 1923, S. 151.
- 23** August Stukenbrok: Illustrierter Hauptkatalog 1912. Einbeck 1912, Nachdruck Hildesheim 1973, S. 53.
- 24** Versand-Geschäft Mey & Edlich, Leipzig-Plagwitz. Ausgabe 1911/12. Leipzig 1912 (Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Historisches Archiv, Sondersammlung Firmenschriften, III.2. 4912).
- 25** Frommann 1880 (Anm. 1), S. 15.
- 26** Näheres dazu in: Rudolf Esslinger: Die Fabrikation des Wachstuches, des amerikanischen Ledertuches, des Wachs-Taffets, der Maler- und Zeichenleinwand sowie die Fabrikation des Theertuches, der Dachpappe und die Darstellung der unbrennlichen und gegerbten Gewebe. Wien/Pest/Leipzig 1880. – Max Bottler: Die Appretur- und Imprägniermittel. Ein Hilfs- und Handbuch. Berlin 1906, S. 76–89, 157–183.
- 27** Moritz Mädler: Koffer- und Lederwaren-Fabrik, Preisliste 54, Leipzig-Lindenau o. J. (um 1914), S. 36.
- 28** Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 19, 1902, S. 255.
- 29** Kat. Stukenbrok 1912 (Anm. 23), S. 52–53.
- 30** Z. B. im Alpinen Museum, München, Signatur DAV Kunst/Sachgut/10188/0.
- 31** Luis Trenker: Meine Berge. Berlin 1931, S. 20.
- 32** Trenker 1931 (Anm. 31), S. 20.
- 33** Trenker 1931 (Anm. 31), S. 20.
- 34** David Schäffler: 100 Jahre Bergans. In: Bergauf, 5/2008, S. 54–57.
- 35** Z. B. bei der Firma Deuter seit Mitte der 1980er Jahre.
- 36** Vgl. Jana Binder: Globality. Eine Ethnographie über Backpacker. Diss. Frankfurt a. M. 2004, Münster 2005, S. 104.

Reisetaschen im Handgepäck

ANJA KREGELOH

„Kleines Gepäck“ im 19. und frühen 20. Jahrhundert

Mit dem Ausbau der Eisenbahn ab den 1830er Jahren entstanden neue Erfordernisse an das Reisegepäck, zumal nur ein begrenzter Raum dafür zur Verfügung stand. Da die großen, in den Gepäckwagen untergebrachten Koffer während der Fahrt nicht zugänglich waren, nahm man zumindest das Nötigste mit ins Abteil. Durch die Gepäcktarife der Bahn erfreute sich das in seinem Gewicht nicht begrenzte Handgepäck zunehmender Beliebtheit,¹ sodass es bald Ermahnungen gab, sich einzuschränken: „Selbst Damen verstehen sich darauf, mit einer Plaidrolle und einem Handköfferchen (zu dessen Transport sie ja stets Träger an den Stationen finden) auszukommen.“² Letzteres konnte ebenso eine Reisetasche sein, die Bezeichnungen dafür variieren je nach Hersteller und Form von „Kleidersack“, „Reisesack“ bis hin zu spezielleren, die sich, vor allem gegen Ende des 19. Jahrhunderts, nach den jeweiligen in- und ausländischen Moden richteten. Ratgeber empfahlen wegen ihrer leichten Handhabe Taschen mit Griff, am besten abschließbare aufgrund der erhöhten Diebstahlgefahr an den Bahnhöfen.³ Das war bedeutsam, da das Handgepäck neben Kleidung zum Wechseln, Nachtwäsche und Toilettenzubehör in der Regel wichtige Unterlagen enthielt. Dies galt auch für Frauen, die es anders als bei sonstigen Transportmitteln vermehrt allein wagen konnten, sich auf die Bahn zu begeben, wobei sie ihre Papiere selbst mit sich tragen mussten.

Bei den Reisetaschen handelte es sich üblicherweise um „große Beutel von einem bunt gewirkten Zeuge, auch von weichem Leder, oben mit einem Bügel.“⁴ Bis in die 1860er Jahre fanden Taschen weite Verbreitung, die auf Stramin mit einfacher Kreuzstich-, oft zusätzlich in Perlstickerei ausgeführt und mit Baumwoll- oder Leinenkörper gefüttert waren. Manche besaßen ein separates stabiles, mit Metall verstärktes Fach aus Holz oder Leder unter

dem Boden, in dem Hemden und andere Wäschestücke knitterfrei transportiert werden konnten, wie bei der Puppen-Reisetasche aus der Mitte des 19. Jahrhunderts angedeutet (Abb. 37). Die kostengünstigeren bestanden bereits seit dem Ende des 18. Jahrhunderts aus mehrfarbig gewebtem, oft gestreiftem, festerem Stoff.⁵



Abb. 37: Puppen-Reisetasche, Italien, Mitte 19. Jh. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Eine um 1850 entstandene bauchige Reisetasche (Abb. 38) aus dunkelbraunem Leder ist ein typisches Beispiel der aufwendigeren Variante. Mit Wolle und partiell mit Glas- sowie Metallperlen auf Stramin gestickt, rahmen Rocailles eine üppige weiße Schneeballblüte oder eine damals noch exotische Hortensindolde. Zum Schutz vor Schmutz

und Nässe besitzt die Tasche auf der Unterseite fünf Standfüßchen aus weißem Porzellan. Auf dem gestreiften Futter findet sich ein Etikett des 1852 gegründeten Lederwarengeschäfts „F. Ablaßmayer Nürnberg“.⁶

Hinweise zur modischen Gestaltung der Reiseausstattung konnte man ab den 1850er Jahren Magazinen und Zeitschriften entnehmen,⁷ die auch farbige, gerasterte und für verschiedene Handarbeitstechniken anwendbare Stickvorlagen enthielten (Abb. 39). Diese hatten sich seit Beginn des 19. Jahrhunderts von Berlin aus verbreitet.⁸ Die Taschen wurden fertig zum Kauf angeboten oder nur die bedruckten Stickgrund-Teile zum Selbstbesticken. Anfangs zierten vor allem vom Biedermeier geprägte Tier- und Blumenmotive sowie szenische

Darstellungen die Taschenwandungen, was später zu einigen Karikaturen von gestandenen älteren Herren führte, die beispielsweise mit niedlichen Hundeköpfen geschmückte Taschen bei sich trugen.

In der zweiten Jahrhunderthälfte dominierten Reisesujets wie Lokomotiven oder „Gute Reise“-Wünsche, die den technischen Fortschritt und die neue Mobilität feierten. Die Reisetasche aus schwarzem Wachstuch (Abb. 40) zeigt eine gestickte Lokomotive „Fortuna“ in einem Blumenkranz in Anlehnung an die zeitgenössischen Vorbilder, etwa bei der Berlin-Hamburger Eisenbahn (seit 1847 in Betrieb) oder bei der österreichischen Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (zwischen 1853 und 1870). Im Gegensatz zur ersten Tasche mit weichem Boden besitzt diese eine rechteckige, versteifte Untersei-



Abb. 38: Gestickte Reisetasche, Nürnberg, um 1860. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

te mit einer kleinen zuknöpfbaren Geheimtasche aus Wachstuch. Reste von Lederbändern weisen darauf hin, dass sich zum Schutz darunter eine heute verlorene Klappe befunden hat, die den gesamten Boden verdeckte. Sogar das seit 1835 erscheinende Baedeker-Taschenbuch, das schon bald zahlreiche Reisende begleitete, weist zusammen mit der Darstellung eines Schirms, eines Stocks und eines Fernglases auf die Bestimmung der Tasche hin, die sie umkränzt von Eichenlaub auf rotem Grund schmücken (Abb. 41).



Abb. 39: Stickvorlage, Frankreich, 3. Viertel 19. Jh. Privatbesitz.



Abb. 40: Gestickte Reisetasche, Deutschland, 1850–1870. DB Museum, Nürnberg.

Abb. 41: Gestickte Reisetasche, Österreich (?), 2. Viertel 19. Jh. Salzburg Museum.



Eine hochrechteckige, flache Tasche mit Facheinteilung wurde wohl hauptsächlich für Papiere benutzt (Abb. 42). Auf der einen Seite befindet sich das bis zur Erhebung in den Freiherrenstand 1790 in dieser Art geführte Wappen der Nürnberger Patrizierfamilie Haller von Hallerstein. Da es alleine steht, muss man ein unverheiratetes Familienmitglied dahinter vermuten. Das Monogramm „CH“ mit der Freiherrenkrone auf der Rückseite verweist jedoch auf eine Entstehung nach 1790 und wohl auf den Galerieinspektor Christoph Haller von Hal-

Abb. 42: Gestickte Reisetasche, Nürnberg (?), vor 1860. Sigmund Freiherr von Hallersche Familienstiftung.



lerstein (1771–1839), seinen Bruder, den später in Griechenland tätigen Architekten und Archäologen Carl (1774–1817), den Architekten Carl (1821–1908) oder den Offizier Christian Haller von Hallerstein (1830–1888) als mögliche Besitzer.⁹ Die sich von den üblichen Stickmotiven der Biedermeierzeit unterscheidenden Ornamente, ebenso wie die aufwendige Sticktechnik mit verschiedenen Sticharten und die Verwendung von unter anderem Metall- und Seidenfäden, lassen eine Sonderanfertigung und möglicherweise ein Entstehungsdatum noch vor dem Beginn der seriellen Herstellung bestickter Reisetaschen vermuten.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts gab es die ersten hochformatigen Reisetaschen aus Leinen, auch als „Wäschetransportsäcke“ bezeichnet. 1883 wurde eine solche Tasche explizit für den Gebrauch auf Schiffen angeboten.¹⁰ Sie antizipiert die berühmt gewordene, 1901 entwickelte „Steamer Bag“ von Louis Vuitton mit einer Versteifung im Bodenbereich und einem kleinen Griff oben, mit dem man sie an die Kabinentür hängen konnte. Sie ließ sich zusammenfalten und hinter dem Schuhschrank eines Schrankkoffers unterbringen.¹¹ Relativ weit verbreitet und überall gut zu verstauen wurde sie später noch im Auto und als Handgepäck auf Flugreisen verwendet.¹² Bis heute bietet sie der Hersteller auch als Reisetasche für den Mann an.

Da sich in der unbeheizten Bahn Reisedecken empfahlen, gehörte gegen Ende des 19. Jahrhunderts besonders für Damen eine Plaidhülle, auch Decken-Kuvert oder Plaidtasche genannt, zum Handgepäck, oder wahlweise eine zusammengerollte Decke, die man mithilfe eines Plaidriemens bequem tragen konnte. Oft waren sie aus Leinen oder Leinenmischgewebe und mit Blumenmustern (Abb. 43) oder „Gute Reise“-Schriftzügen geschmückt. Meist stickten die Trägerinnen die Verzierungen selbst, zum Teil auf Stoffen mit aufgedruckten Vorzeichnungen, oder sie erwarben die

fertigen Hüllen.¹³ Ein Holzstab, an dem ein Tragegriff befestigt war, gab die nötige Stabilität. Die Decke ließ sich in die Hülle einwickeln, bevor man die Rollenform mit durch Tunnelzüge gezogenen Bändern an den Seitenteilen fixierte.

Die Schriftstellerin und Frauenrechtlerin Marie Calm (1832–1887) empfahl 1886, die Plaidhüllen aus dunklem Stoff anzufertigen und sie „nicht durch bunte Stickereien zu einem Luxusartikel [zu] machen“.¹⁴ Man konnte darin außer einer Decke das Nachtzeug und Toilettenartikel transportieren. Sie waren leichter als die damals bereits verbreiteten kompakten ledernen Reisetaschen und ließen sich während der Reise sogar als „Schlummerrolle“ nutzen.¹⁵ Gepäckhersteller boten Plaidtaschen um die Jahrhundertwende in ihren Katalogen aus pflegeleichtem einfarbigem oder kariertem Gummistoff an. Sie waren meist so mit Schlaufen oder Laschen ausgestattet, dass sie auch ein bis zwei Schirme oder Spazierstöcke aufnehmen konnten.¹⁶

Die erwähnten ledernen Reisetaschen wurden ab den 1870er Jahren als Massenartikel produziert und über Ladengeschäfte und Versandhäuser vertrieben. Sie lösten schnell zusammen mit ein-

facheren textilen Taschen die gestickten ab. Heute sind sie noch als Dokortasche oder Hebammenkoffer bekannt, sie wurden jedoch bis weit ins 20. Jahrhundert hinein in einer großen Vielfalt an Formen und Größen angeboten. Am praktischsten zu befüllen war zunächst die Maulbügeltasche mit weit aufklappbarer Öffnung. Ein Einklemmen der Seitenteile beim Schließen ließ sich beim Stegtaschen-Patent vermeiden.¹⁷ Fast schon kofferähnlich sah die annähernd quaderförmige, aus England stammende Gladstone-Reisetasche aus. Auch der Begriff „Reisesack“ taucht im Zusammenhang mit ähnlichen Taschen wieder auf.¹⁸ Die Bezeichnungen – und hier sind nur einige genannt – sind bei den Herstellern keineswegs einheitlich und dienen daher kaum zu einer verbindlichen Typologie. Bei den verwendeten Materialien gab es ebenfalls eine große Vielfalt. Meist bestanden sie aus braunem, genarbttem, das heißt mit streifiger Flächenprägung versehenem Rindleder. Die luxuriöseren Ausführungen waren unter anderem in Krokodil-, Walross- oder körnigem Chagrinleder erhältlich.

Eine kleine, um 1900 entstandene Maulbügeltasche ist mit einem gravierten Metallschild ver-

Abb. 43: Plaidhülle, Deutschland, Ende 19. Jh. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



sehen, das den Namenszug ihres ehemaligen Besitzers trägt (Abb. 44). Um die Jahrhundertwende gab es an Bahnhöfen und Hotels oft Verwechslungen der mittlerweile in großen Mengen und bei den verschiedenen Firmen sehr ähnlich hergestellten Taschen. Daher kennzeichnete man sie mit Namensschildern oder farbigen Initialen. Zum Schutz vor Staub gehörten, ähnlich wie bei vielen Koffern, Stoffhüllen dazu, meist aus Baumwollgewebe mit Lederschnallen zum Verschließen, sodass man diese nur öffnen, aber nicht abnehmen musste, um an den Tascheninhalt zu kommen. Das Futter bestand in der Regel aus Leder oder Baumwolle beziehungsweise Leinen. Im Zweiten Weltkrieg wurde diese Tasche noch, gepackt mit den Wertsachen des damaligen Besitzers, für die Mitnahme in den Luftschutzbunker bereitgehalten.

Touristentaschen

Taschen mit unterschiedlichen Einrichtungen, beispielsweise als Necessaire, gab es zu Beginn des 20. Jahrhunderts ebenso zum Umhängen. Sie waren nur wenig größer als die vor allem von Männern genutzten Umhängetaschen für Geld und Pa-

piere, die auch Karl Baedeker (1801–1859) bereits auf seinen Reisen stets mit sich führte (Abb. 45). Die Damenversionen, die gegen Ende des 19. Jahrhunderts aufkamen, hatten meist kurze Henkel.¹⁹ Alternativ trugen Männer wie auch Frauen Gürtel- oder Juwelentaschen für Wertsachen unter der Bekleidung. Speziell für das Baedeker-Taschenbuch, dessen Bedeutung für die Reisekultur des 19. Jahrhunderts bereits die erwähnte Stickerei zeigt, wurden Taschen entwickelt, in die exakt ein solcher Reiseführer passte. Sie waren meist aus schwarzem Leder oder Segeltuch gefertigt und mit zusätzlichen Fächern für Briefmarken und Postkarten versehen. Eine Vorlage aus dem „Centralblatt für Wagenbau“ von 1891 zeigt den typischen Aufbau (Abb. 46).

Als Touristentaschen bezeichnete man ebenfalls Rucksäcke oder Bergtornister, in denen man aufgrund ihrer geschickten Einteilung auf geringem Platz die wichtigsten Dinge wie Hemden, Schirme und Stöcke unterbringen konnte. Seitentaschen und Plaidriemen vervollständigten die Ausstattung. Manchmal ließen sich die Gepäckstücke umbauen, sodass man sie wahlweise in der Hand, auf dem Rücken oder umgehängt tragen konnte.²⁰

Abb. 44: Zwei Maulbügel-taschen, Deutschland, um 1910. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg und Privatbesitz.

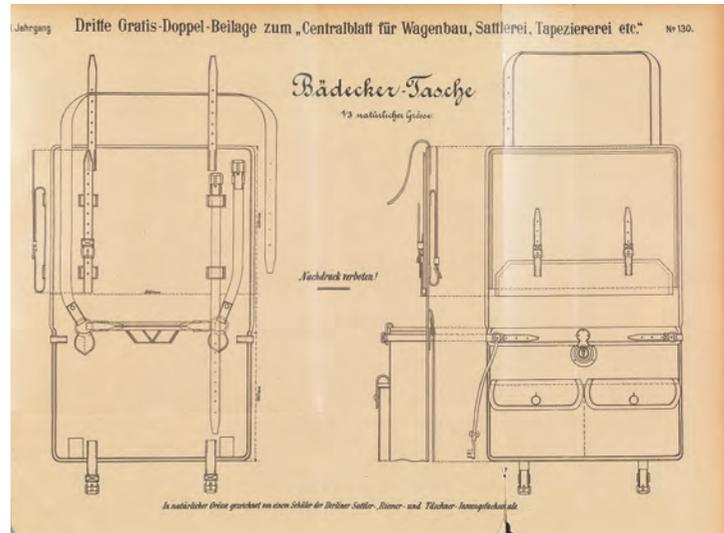




Weekender und Bordgepäck bis heute

1924 brachte die Firma Louis Vuitton die „Keepall“ auf den Markt, eine leichte, flach zusammenlegbare und sehr frühe mit einem Reißverschluss zu schließende Tasche, zunächst aus braunem Baumwollstoff, seit 1959 aus Leder oder weichem Monogrammstoff.²¹ Dieser besteht aus mit Polyvinylchlorid (PVC) beschichtetem Leinen- oder Baumwollgewebe. Besonders beliebt war die Keepall in den späten 1950er und frühen 1960er Jahren bei Musikern und Filmschauspielern.²² Von namhaften Designern immer wieder mit neuen, markanten Dessins versehen, wird sie nach wie vor von Stars und Sternchen geschätzt. Sie gilt heute als der Prototyp der modernen Wochenend-Reisetasche in der Form der sogenannten Boston Bags. Dies sind mehr oder weniger rollenförmige Taschen im Querformat mit einem Reißverschluss oben, die mit zwei kurzen Henkeln an beiden Seiten getragen werden. Oft verbinden diese zwei um den Korpus gelegte Riemen.

Parallel dazu nahm bis in die 1970er Jahre der Variantenreichtum an kleinformatigen Taschen aus Leder oder Kunstleder sowie aus neuen Synthetikfasern zu. Der zusammenfaltbare kleine Koffer aus



den 1960er Jahren (Abb. 47) und die Reisetasche aus den 1970er Jahren (Abb. 48) bestehen aus Cellulose-Regenerat, das zur Stabilisierung und zum Schutz gegen Feuchtigkeit auf Kunststofffolien laminiert ist.²³ Das bei beiden verwendete „Schottenkaro“ kehrt seit der Nachkriegszeit in der Mode, auch beim Gepäck, fast in jedem Jahrzehnt wieder. Die klassischen Tartans fanden bereits im 19. Jahrhundert bei Reisekleidung und, wie erwähnt, bei Plaidtaschen Verwendung. Nach der Aneignung des Musters durch Punks ab den 1980er Jahren hat es mittlerweile die gemütliche, leicht rustikale Konnotation zugunsten einer jugendlichen, trendorientierten abgelegt, sodass ähnliche Taschen heute wieder auf dem Second-Hand-Markt gefragt sind.

Wie bei der frühen „Reisesack“-Form des 19. Jahrhunderts befindet sich unter dem Boden der

Abb. 45: Porträt von Karl Baedeker, aus: Die Gartenlaube, 1861. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Abb. 46: Vorlage für eine Baedekertasche, aus: Centralblatt für den Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc., 1891. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Abb. 47: Faltbarer Koffer, Deutschland, 1960er Jahre. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



Abb. 49: Tasche der Scandinavian Airlines, Skandinavien, 1980er Jahre. Museum Europäischer Kulturen – Staatliche Museen zu Berlin.

Tasche ein separates, stabiles Hemdenfach, das den knitterfreien Transport gebügelter Wäschestücke ermöglicht. In anderen Reisetaschen, vor allem denjenigen aus weichem Gewebe, ist dies keineswegs gewährleistet. Der kleine Koffer konnte handlich in Kuvertform zusammengefaltet, mit einem Druckknopf fixiert und somit als platzsparendes Reservebehältnis mitgenommen werden. Er diente aufgrund seiner Leichtigkeit auch für Flugreisen, bei denen von Anfang an das Gewicht der Gepäckstücke eine Rolle spielte.

Als Handgepäck boten die Fluggesellschaften ab den 1960er Jahren kleine Kunststofftaschen mit Plastikgriffen oder Umhängerriemen an, die das Logo der jeweiligen Fluglinie trugen und als Zeichen, dass der Besitzer zum Jetset gehörte, schnell zum Statussymbol avancierten. Bei der grauen Tasche mit Plastikhandgriff und der Aufschrift „SAS Scandinavian Airlines“ (Abb. 49) handelt es sich vermutlich um die spätere Version einer bereits in den 1960er Jahren hergestellten Tasche, die damals noch den ursprünglichen Firmennamen

Abb. 48: Reisetasche, Deutschland(?), 1970er Jahre. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



„Scandinavian Airlines System“ trug. Sie besteht aus Kunststoff, der mit einer Textilschicht auf der Innenseite verklebt ist. Seit den 1970er Jahren gab es parallel dazu kleine hochformatige Taschen mit Henkeln oder Schulterriemen, sogenannte Flight Bags, von den meisten Gepäckherstellern. Mittlerweile heißen sie Boarding Bags und sind wieder querformatig, damit man sie mit einer Schlaufe auf der Rückseite über den Zugriff eines Trolleys streifen kann.

Wie bei allen Gepäckarten kam es bei den Reisetaschen im Verlauf des 20. Jahrhunderts darauf an, möglichst leichtes und zugleich robustes Material zu verwenden. Seit den 1960er Jahren wurde Gepäck vermehrt aus pflegeleichten Polyamidgeweben hergestellt. Großformatige Nylontaschen, zunächst für Sport und Freizeit genutzt, werden seit den 1980er Jahren mit auf Reisen genommen. Durch große Öffnungen mit Reißverschlüssen sind sie schnell gepackt. Locker über die Schulter gehängt, stehen sie für ein Lebensgefühl, innerhalb dessen Reisen nicht mehr als besonderes Ereignis, sondern vor allem als Erholung und Flucht vor den Zwängen des Alltags angesehen wird, ohne auf geordnete und knitterfreie Kleidung Wert legen zu müssen.

Inzwischen sind Polyamid- und Polyesterstoffe so weiterentwickelt, dass sie den Inhalt besser schützen und nicht mehr nach kurzen Gebrauchs-

zeiten reißen. Diverse Taschen- und Kofferformen aus den festeren Geweben bieten unzählige Möglichkeiten der Ausstattung und Einteilung für jeden Zweck. Die „Overnight Bag“ von Samsonite beispielsweise enthält zwei separate Reißverschlussfächer für Kleidung und für einen Laptop. Damit ist sie ideal für kurze Geschäftsreisen, bei denen man nicht lange mit verschiedenen Gepäckstücken hantieren möchte. Reisetaschen auf Rollen verbinden ein großes Volumen und eine flexible Packweise mit dem komfortablen Transport eines Trolleys.

Mit Schulterriemen ausgestattet, lassen sich andere Modelle sowohl auf langen Fußwegen als auch in engen Bahngängen bequem tragen.

Seit den 1990er Jahren sind Umhänge- und Reisetaschen aus Lkw-Plane verbreitet. Sie haben ähnliche Vorteile wie diejenigen aus Nylon, sind darüber hinaus jedoch vollkommen regendicht. Zudem verleihen sie den heute nach den bunten Farben der 1980er Jahre ansonsten meist neutralen schwarzen Weichgepäckstücken einen modisch auffälligen Charakter.

1 Siehe der Beitrag von Stefan Ebenfeld in diesem Band. – Vgl. Helmut M. Bien/Ulrich Giersch: *Alle Koffer fliegen hoch! Von der Hartschale zum Weichgepäck – Die Geschichte der Reisebegleiter*. Berlin 1993, S. 44.

2 Marie Calm: *Die Sitten der guten Gesellschaft. Ein Ratgeber für das Leben in und außer dem Hause*. Stuttgart 1886, S. 354–364.

3 Torebki, sakiewki i portfele/Bags, Purses and Wallets. Sammlungskatalog Muzeum Narodowego w Krakowie. Krakau 2009, S. 43. – Vgl. Angelika Hack: *Reisetasche*. In: *Einhundert Objekte. Einhundert Jahre. Ausgewählte Werke aus den Beständen des Bomann-Museums Celle*. Celle 1992, S. 74.

4 [Heinrich August Ottokar] Reichard: *Reichard's Passagier auf der Reise in Deutschland, der Schweiz, nach Venedig, Amsterdam, Kopenhagen, Paris und St. Petersburg*. Ein Reise-Handbuch für Jedermann. Unter Mitwirkung mehrerer berichtigt u. ergänzt von Friedr[ich] Aug[ust] Herbig. 9. Aufl. Berlin 1837, S. 11.

5 Z. B. Altonaer Museum, Inv.Nr. 1956/139 und AB 6781, beide aus mehrfarbig gestreiftem Rips, Mitte 19. Jh. und Musée de la mode et du textile, Paris, abgebildet in: *Le cas du sac. Histoires d'une utopie portative*. Hrsg. von Farid Chenoune. Ausst.Kat. Musée de la Mode et du Textile/Union centrale des arts décoratifs. Paris 2004, Abb. XVIII.

6 Konzessionserteilung für den Taschnermeister Franz Xaver Ablaßmayer, geboren in Buchdorf, Stadtarchiv Nürnberg, C 7/II Nr. 5345. Mit Dank an Christof Neidiger, Stadtarchiv Nürnberg, für die Recherche.

7 Andreas Ley: *Mantel, Hut und Necessaire. Reiseausstattung der Eisenbahnzeit – Nötiges und Modisches*. In: *Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 bis 1985*, Bd. 2. Ausst.Kat. Nürnberg. Berlin 1985, S. 584.

8 Sabina B. Schürenberg: *Glasperlenarbeiten. Taschen und Beutel – Von der Vorlage zum Produkt*. München 1998, S. 44–45. – Margret Ribbert: *Himmlische Rosen ins irdische Leben*.

Stickvorlagen des 19. Jahrhunderts. Ausst.Kat. Historisches Museum Basel. Basel 2001.

9 Schriftliche Auskunft von Bertold Freiherr von Haller vom 3.9.2010.

10 *The Victorian Catalogue of Household Goods*. Nachdruck von *The Illustrated Catalogue of Furniture and Household Requisites 1883*. London 1992, S. 266.

11 Marie Simon: *Nimm mich mit... Eine kleine Geschichte der Reisebegleiter*. München 2004, S. 168.

12 Paul-Gérard Pasols: *Louis Vuitton. Die Erfindung des Luxus*. München 2005, S. 148, Abb. S. 143.

13 *Versand-Geschäft Mey & Edlich, Leipzig-Plagwitz*. Ausgabe 1911/12. Leipzig 1912 (Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Historisches Archiv, Sondersammlung Firmenschriften, III.2. 4912), S. 39.

14 Calm 1886 (Anm. 2), S. 356–357.

15 Calm 1886 (Anm. 2), S. 357.

16 Moritz Mädler: *Koffer- und Lederwaren-Fabrik, Preisliste 54, Leipzig-Lindenau o.J. (um 1914)*, S. 39.

17 *Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei 14, 1897*, S. 25.

18 Mädler (Anm. 16), S. 47.

19 Vgl. Letizia Bordignon Elestici: *Borse e valigie. Bags and Suitcases*. Mailand 1989, S. 18–19.

20 Z. B. Wilhelm Stützel: *Koffer- und Taschenfabrik, Aalen 1905*, S. 14–15.

21 Pasols 2005 (Anm. 12), S. 244, Abb. S. 245.

22 Pasols 2005 (Anm. 12), S. 264–266.

23 E. Rickenbacher: *Das Kaschieren von Synthefasern für Reisetaschen und Luftkoffer*. In: *Ciba-Rundschau 1962/63*, S. 33–34.

Gepäck auf hoher See

CLAUDIA SELHEIM

Bevor das Reisen mit Linienschiffen aufkam, waren Seereisen mit großen Gefahren verbunden. So ist unter dem Schlagwort „Seereise“ in der von Johann Georg Krünitz herausgegebenen „Ökonomischen Enzyklopädie“ aus dem Jahr 1830 zu lesen: „Ein jeder, der eine Reise unternimmt, thut wohl sein Vorhaben, wenigstens seine Abreise möglichst zu verheimlichen, weil er sonst in der Vorbereitung dazu nur durch Besuche von Freunden und Bekannten gestört wird, welche ihm nicht nur die Zeit, die er dazu nöthig hat rauben, sondern mancherlei Gegenstände aus den Gedanken bringen,

und an manche Gefahren erinnern, oder ihm den Mut rauben. Der Abreisende muß [...] einen Theil der ihm noch übrigen Zeit dazu anwenden, selbst zu seinen Freunden zugehen, um Abschied von ihnen zu nehmen.“¹ Neben den praktischen Überlegungen zu Umfang und Inhalt des Gepäcks riet der Autor, sich von nahestehenden Personen zu verabschieden, denn das Risiko einer Reise war generell hoch und so empfahlen manche Ratgeber auch, vor dem Reiseantritt ein Testament niederzuschreiben.

Über das Aussehen des mitgeführten Gepäcks schweigen die meisten Quellen. Die Fürstin Louise von Anhalt-Dessau hielt in ihrem Tagebuch der Englandreise von 1775 wiederholt fest, dass die Gesellschaft mit Koffern und Gepäck reiste, ohne letzteres genau zu beschreiben.² Doch da auch eine eigene Kutsche verschifft wurde, waren gewiss verschiedene Möglichkeiten gegeben, es zu verstauen. Anders verhielt es sich bei Matrosen, die „eine kleine gewöhnlich viereckigte Kiste“, die Schiffs- oder Seekiste, zur Aufbewahrung ihrer Kleider und ihrer persönlichen Habe benutzten.³ Dabei wird bei

Abb. 50: Seekiste, Norddeutschland, um 1750. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



diesem Behältnis und Verwahrn Möbel die Nähe zu den Dienstbotentrühen offensichtlich, denn auch diese Möbel, vielfach von der Mutter oder der Ehefrau gepackt, stellten den einzigen symbolischen Kontakt mit dem Elternhaus beziehungsweise der Heimat dar.⁴

Seekisten fanden um 1900 Eingang in verschiedene, vor allem norddeutsche Museen; das Germanische Nationalmuseum erwarb drei vermeintlich entsprechende Stücke für die damals im Aufbau befindliche volkskundliche Sammlung.⁵ Es war die Zeit, als verstärkt industriell gefertigte Kabinenkoffer auf den Markt kamen, die das Bewusstsein für das andersartige Aussehen der Seekisten bei den Museumsmitarbeitern verstärkt haben mögen. Zwei relativ kleine Kisten von der Hallig Hooge zeigen auf der Front Reliefschnitzereien, eine davon ist zudem farbig gefasst und trägt ein Monogramm.⁶ Die 1751 beziehungsweise 1775 datierten Kisten, die 1893 als „Schifferkleiderkisten“ ins Museum kamen, gehören allerdings in den Kontext des vorhochzeitlichen Brauchs und waren offenbar nur ausnahmsweise für eine Reise auf hoher See bestimmt.⁷ Solche auch als Brautkisten bezeichneten Trühen wurden von dem wohlhabenden, zur Seefahrenden Bräutigam seiner Braut – mit Kleidung und anderen Dingen gefüllt – geschickt.

Das dritte Stück im Nürnberger Museum, eine „grüne Schifferlade mit starken Eisenbeschlägen und Schmuggellade“, erwarb im August 1893 der Halligforscher und zeitweilige Mitarbeiter des Germanischen Nationalmuseums Dr. Eugen Träger (1855–1901) bei J.W. Körner in Keitum auf Sylt (Abb. 50).⁸ Die grün gefasste Seekiste hat rechts eine kleine Beilade für die persönlichen Dinge und links eine bis zum Boden reichende, die mit einem zusätzlichen Boden ausgestattet ist und somit ein Geheimfach besitzt – daher wohl auch die Bezeichnung Schmuggellade. Das große Fach war meist zur Aufbewahrung von nautischem Gerät gedacht.

Ungewöhnlich für eine Seekiste scheint neben ihrer Größe zunächst ihr reiches Beschlagwerk aus schwarz bemalten, mehrfach durchbrochenen, teilweise Fratzen aufweisenden Eisenbändern zu sein, deren Machart teilweise noch ins 17. Jahrhundert verweist.⁹ Doch mag man sich hier zeitgenössischen Möbeldekurationsweisen bedient haben.¹⁰ Untersuchungen an dem Stück ergaben, dass das verarbeitete Holz teilweise aus der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts stammt und daher eine Gesamtdatierung um 1750 wahrscheinlich ist. Als Hersteller kommt ein Tischler in Betracht, obwohl sich gelegentlich auch Fischer und Seefahrer als geübte Handwerker erwiesen.¹¹ Sie griffen offenbar auf ältere Versatzstücke zurück, wie es in der Zeit eines sehr bewussten ökonomischen Umgangs mit unterschiedlichen Materialien und Ressourcen üblich war. Der grüne Anstrich dieser Truhe erfolgte erst im 19. Jahrhundert, obwohl er bereits für Seekisten aus der Mitte des 18. Jahrhunderts ein charakteristisches Merkmal war und sich etwa bis 1880 behaupten konnte.¹² Daneben gab es auch Seekisten aus widerstandsfähigen Tropenhölzern.

Typisch für die Konstruktion von Seekisten im deutschen wie auch zum Teil im skandinavischen Raum waren im 18. und 19. Jahrhundert die trapezförmigen, sich nach unten verbreiternden Seitenwände. Diese Bauweise verlieh dem Möbelstück einen festeren Stand, der bei starkem Seegang von nicht zu unterschätzender Bedeutung war.¹³ Ein weiterer Vorteil ergab sich beim Öffnen der Kisten, wenn sie vor einer Wand standen, da der flache Deckel mit Seitenleisten einen über 90° hinausgehenden Neigungswinkel besaß und so nicht zufallen konnte. Die an den Seitenwänden der Kisten angebrachten Tragegriffe dienten nicht nur dem leichteren Transport, sondern erlaubten auch ihr Fixieren mit Tauen. Bei den Unbilden der Witterung waren sie quasi eine Sicherheitsvorkehrung, da sie nicht unkontrolliert durch die Logis rutschen

konnten. Festgebunden vor der Koje konnten die Seekisten als Tritt genutzt werden, um in die obere Koje zu gelangen. Sie fungierten zudem als Sitzgelegenheiten, wie ein Seemann 1881 aus seiner Zeit als Schiffjunge auf einer Bark berichtete: „Das Logis war für sechs Mann berechnet, hatte also sechs Kojen, immer zwei übereinander, davor standen die Seekisten. Direkt nebenan war die Kombüse. Durch eine viereckige Öffnung in der Wand langte der Koch das Essen in das Logis und da wir wegen Platzmangel dort keinen Tisch hatten, setzte sich ein jeder mit seinem Teller auf dem Schoß auf seine Seekiste.“¹⁴ Auf anderen Schiffen mit größerem Logis konnten die Kisten als Bänke an die Tische herangezogen werden.¹⁵ Manchmal wurden sie zum Sitzen und Arbeiten auch an Deck geholt. Ende des 19. Jahrhunderts scheinen alte Seekisten auf großen Seglern gelegentlich noch ein Möbelstück in der Kammer des Kapitäns gewesen zu sein,¹⁶ obwohl es 1930 bei manchen Reedereien den Schiffsjungen weiter zur Wahl stand, ob sie ihre Ausstattung

in einem Handkoffer oder in einer Seekiste verstauten.¹⁷

Einige der Schiffskisten waren im Deckel mit Schiffen, mit denen der Seemann einmal gefahren war, oder mit Flaggen verschiedener Nationen bemalt. Somit handelte es sich bei den Seekisten zuweilen auch um Erinnerungsstücke.

Die Nachfrage ging zurück, als sich seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts allmählich der Seesack als Gepäck des Seemanns verbreitete.¹⁸ Ab dieser Zeit stellten die Reedereien auch feste Bänke für die Logis zur Ver-

fügung, da nun die Seekisten als Sitzgelegenheiten fehlten.¹⁹ In der Königlich Preußischen Marine erfolgte 1855 die Einführung des „Kleidersacks“ auf „Allerhöchste Kabinetts-Ordre“.²⁰ Am 14. Juni 1877 wurde dann ein neuer Sack von schwarzer Farbe ausgegeben, der eine Höhe von 83,3 Zentimetern und einen Bodendurchmesser von 44,5 Zentimetern hatte. In seiner Mitte war ein weißer Kreis zum Anbringen der Mannschaftsnummer (Abb. 51).²¹ Nach Einführung des Kleidersacks durch die Kriegsmarine übernahm ihn vermutlich die Handelsmarine. Die Bezeichnung „Seesack“ wurde offenbar erst im 20. Jahrhundert geläufig.²² Der „Ratgeber für die Tropen“ von 1905 empfahl als Reisegepäck neben Koffern auch ein bis zwei wasserdichte „Wäschesäcke“ aus braunem Segeltuch mit Gummifütterung, Messingbolzen, Kappe und Schloss.²³ Wahrscheinlich waren hiermit ebenfalls Kleider- oder Seesäcke gemeint. Sie besaßen im Gegensatz zu den starren Seekisten den Vorteil, dass sie von einer Person getragen werden konnten. Zudem ließ sich der beschränkte Platz auf Schiffen besser nutzen, weil die Säcke flexibler waren und man sie dicht gedrängt in Hohlräume stecken konnte. Das Packen wollte jedoch wohl überlegt sein, da sich immer ein Gegenstand unter dem anderen befand und nur die obenauf liegenden Sachen schnell greifbar waren.

Ging ein Passagier an Bord, um eine Erholungsreise auf einem Dampfer zu machen, bediente er sich anderer Gepäckstücke als die Seeleute oder als die meisten Auswanderer. Kreuzfahrten kamen seit etwa 1890 auf, allerdings sprachen die beiden großen deutschen Reedereien, die 1847 in Hamburg gegründete Hapag – die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt Aktien-Gesellschaft – und der 1857 in Bremen gegründete Norddeutsche Lloyd, zu dieser Zeit von Exkursionen, Sonderfahrten, Vergnügungs- oder Bildungsreisen zur See; der Begriff „Kreuzfahrt“ setzte sich erst in den 1960er Jahren durch.²⁴ Doch schon zuvor wurden Passagiere regelmäßig

Abb. 51: Seesack eines bayerischen Soldaten, Deutschland, 1907. Staatliches Textil- und Industriemuseum Augsburg (tim).



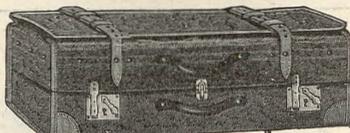
über den Atlantik befördert. So transportierte der Norddeutsche Lloyd, auch kurz Lloyd genannt, 1871 über 65.000 Personen und war damit die bedeutendste deutsche Passagierreederei.²⁵ Vor allem die Geschwindigkeit und der verlässliche Liniendienst wurden zu einem Markenzeichen des Lloyd und dank dieser Grundvoraussetzungen gelang es ihm, allmählich ein breiteres Publikum zu befördern. 1890 veranstaltete der Lloyd die erste deutsche Kreuzfahrt auf dem Schnelldampfer „Wilhelm II.“. Verbunden waren mit diesen fahrplanmäßigen Reisen detailliert organisierte Landpartien. 1913 zählte der Lloyd bereits über 660.000 Gäste auf seinen 135 Seeschiffen. In den 1920er und 1930er Jahren stand der Passagierverkehr in vollster Blüte.

Damals planten namhafte Architekten den Innenausbau der Schiffe. Dagegen waren 1891, zu Beginn der Kreuzfahrten, die Kabinen der Passagiere der ersten Klasse mit sechs Quadratmetern noch von bescheidenem Ausmaß.²⁶ Für das Handgepäck standen ihnen anfänglich noch Gepäcknetze zur Verfügung, wie man sie aus den Personenwagen der Bahn kannte, sowie die Stauräume unter dem Bett und dem Sofa. Für diese Plätze eigneten sich die speziell entwickelten Kabinen- oder Schiffskoffer. Einen solchen aus Pappelholz mit Segelleinen bezogenen Koffer stellte das „Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei“ im April 1890 vor. Bei seiner Herstellung galt es darauf zu achten,

dass der Koffer „mit den Unterleisten nicht über 320 mm hoch wird“, also die vorschriftsmäßigen Dimensionen nicht überschritt, damit er unter die genannten Möbel geschoben werden konnte.²⁷ Diese Vorschriften berücksichtigten auch die an vielen Orten entstehenden Kofferfabriken. Die Firma Moritz Mädler in Leipzig empfahl 1893 die Benutzung ihrer normierten Kabinenkoffer, die in unterschiedlichen Qualitäten und in verschiedenen Breiten erhältlich waren, für die Fahrt zur Weltausstellung nach Chicago (Abb. 52).²⁸ Charakteristisch für die Kabinenkoffer waren umlaufende Holzbügel, die das Hervorziehen unter den Möbeln erleichterten. Knapp zwanzig Jahre später warb Mädler für einen „Welt-Kabinen-Kommoden-Koffer“, der das umständliche Hervorziehen des schweren Stücks überflüssig machte, weil man stattdessen nun einfach Schubladen öffnen konnte.²⁹

Im Gepäckraum des Schiffes waren hingegen alle Arten von Gepäck zugelassen. So brachte das Haus Louis Vuitton bereits 1868 für Reisen in die Kolonien und die Tropen einen Koffer heraus, bei dem der Bezugsstoff durch Zink oder Kupfer ersetzt war. In der Folgezeit entwickelte das Unternehmen einen hermetisch verschlossenen Koffer, dessen ganze Oberfläche mit Metall überzogen war.³⁰ 1905 schlug der „Ratgeber für die Tropen“ Koffer aus Eisenblech mit Schuppenpanzerfarbe für die Kolonien vor, „in welchen die Güter von der Küste

Abb. 52: Anzeige der Kofferfabrik Moritz Mädler für Gepäck für die Reise zur Weltausstellung nach Chicago, aus: Illustrierte Zeitung, 1893. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

<p>Schiffs-Cabinen-Koffer.</p>  <p>Nr. 523.</p> <p>Mit Stahlschienen und Fourniereinlage, doppelt gefirnisset, havanna-braunem Segeltuch bezogen, Rindleder beschlagen, mit besten Messing-schließern, rindledernen Handhaben, innen starkes Dreifutter, 1 Einsatz, 3 Abtheilungen, im Deckel eine grosse Mappe. Nr. 523 63.— Nr. 521. Desgl. eckig, schwarz lackirt, Eisenblech beschlagen, in etwas einfacherer Ausführung 56.—</p>	<p>Ausrüstungen zur Reise nach</p> <p>Chicago.</p> <p>Moritz Mädler Koffer- und Lederwaaren-Fabrik mit Dampftrieb Leipzig-Lindenau.</p> <p>◀ Illustriert Preisourant kostenfrei ab Leipzig-Lindenau. ▶ ↳ Verkaufslokale: ↵</p>	<p>Rund-Reise-Koffer.</p>  <p>Nr. 917.</p> <p>Nr. 927. Von genarbtem, schwarzem Rindleder, mit 2 extrastarken Schließern, rindledernen Handhaben, innen mit feinem Dreil gefüttert, auf dem Unterschiede eine Ledertasche. 71 cm lang, 36 cm breit, 36 cm hoch. 60.— Nr. 917. Desgl. anstatt von Rindleder, von havannafarbigem Segeltuch, mit rindledernen Ecken, Einfassungen und Handhaben. 71 cm lang, 36 cm breit, 36 cm hoch 35.—</p>
<p>Leipzig, Petersstrasse 8.</p>	<p>Berlin, Leipzigerstrasse 101/2.</p>	<p>Hamburg, Neuerwall 85.</p>

auf den Köpfen und Schultern der Eingeborenen ins Innere befördert“ werden konnten.³¹ Für den Aufenthalt in den Kolonien gab es zudem mit Zink ausgeschlagene Varianten. Sie boten Schutz vor eindringender Feuchtigkeit, vor Nagetieren und Insekten. Der Ratgeber hielt ferner Empfehlungen hinsichtlich des Gepäckumfangs bereit. Dabei unterschied der Autor zwischen dem Bedarf der sehr wohlhabenden „Jagd-, Sport-, Forschungs- und Vergnügungsreisenden“, der „höheren Angestellten“, zu denen Offiziere, Beamte, Farmer und Kaufleute zählten, sowie dem Bedarf für „mittlere“ und „minder Bemittelte“. Dem höheren Angestellten empfahl er beispielsweise, einen Kabinenkoffer, zwei bis drei Tropenkoffer, zwei Wäschesäcke und einen Dokumentenkasten mitzunehmen.³² Allein die Oberbekleidung sollte sechs weiße Körperanzüge, sechs Khakianzüge, drei Reitbeinkleider, zwei Dinerjackets oder Smokings mit zwei Westen, einen

Smokinganzug, zwei Reiseanzüge und zwei Tennisanzüge umfassen.³³

Größere Gepäckstücke mussten vor der Unterbringung an Bord zu den Ausfuhrhäfen versandt werden. Wichtig war dabei, sie mit dem Familiennamen, der Adresse sowie dem Namen des Dampfers kenntlich zu machen. 1936 wurden den Passagieren des Norddeutschen Lloyd die Reiseunterlagen in einem kleinen Pappkoffer zugeschickt (Abb. 53),³⁴ der ebenso wie die oft von bekannten Künstlern entworfenen Plakate das als Gütesiegel verstandene Wappen des Lloyd zeigte, nämlich den Schlüssel der Hansestadt Bremen sowie einen Anker (Abb. 54).³⁵ Neben den umfangreichen Beförderungs- und Gepäckbestimmungen beinhaltete der Pappkoffer für eine Reise mit dem 1929 vom Stapel gelaufenen legendären Passagierschiff „Bremen“ – dem damals schnellsten Schiff der Welt – auch Gepäckzettel, über die zu lesen war: „Alle Gepäckstücke müssen von den Reisenden mit den Gepäckzetteln der Gesellschaft [...] versehen werden. Die Gepäckzettel sind gut und haltbar an den Gepäckstücken zu befestigen. [...] Die viereckigen Gepäckzettel sind für Gepäckstücke, die während der Reise im Gepäckraum des Dampfers untergebracht werden, bestimmt, die größeren ovalen Gepäckzettel für Kabinengepäck und die kleineren ovalen Gepäckzettel für Handgepäck.“³⁶ Als Kabinengepäck galten neben dem maximal einen Meter breiten Kabinenkoffer auch Schrankkoffer, sofern sie in die Einzelkabine des Passagiers passten. Das sogenannte „Raumgepäck“ war im Gepäckraum des Schiffes nur zu bestimmten Zeiten zugänglich. Hedwig Pringsheim, die Schwiegermutter von Thomas Mann, suchte auf ihrer Reise im November 1907 nach Südamerika diesen Raum auf, um ihren Koffer umzupacken. Aufgrund der dort herrschenden, vom Maschinenraum ausgestrahlten Hitze verglich sie ihn mit einem römischen Bad, dem Sudatorium.³⁷

Abb. 53: Reiseunterlagen des Norddeutschen Lloyd, Deutschland, um 1936. DB Museum Nürnberg.



Den Reisenden aller drei Klassen wurden in den 1930er Jahren meist 100 Kilogramm Freigeäck zugestanden. Die großen Ozeandampfer boten ihren Passagieren so viel Platz in den Kabinen, dass die Größe der Koffer keine Rolle mehr spielte. Die beiden ersten Klassen benötigten das umfangreiche Gepäck für das Gesellschaftsleben an Bord, das wie in den Hotelpalästen den strengen Regeln der Etikette folgte und keinen Platz für Improvisationen ließ. Der dreimalige Wechsel der Kleidung im Verlauf eines Tages war eine übliche Gepflogenheit.

Den durch die Seereisen positiv besetzten Namen Lloyd nutzte die Dresdner Kofferfabrik „Durabel“ von Ewald Thamm. So platzierte die zwischen 1907 und 1931 mit Unterbrechungen im Handelsregister Dresden eingetragene Firma auf ihren Kabinenkoffern eine schwarz konturierte Flagge mit dem Schriftzug „Lloyd“, ohne aber das Wappen des Norddeutschen Lloyd wiederzugeben (Abb. 55).³⁸ Bereits 1905 gab das Kaiserliche Patentamt das Patent mit der Nummer 159332 aus, das Thamm angemeldet hatte, in dem es um die Spezialbearbeitung von besonders wasserundurchlässigen Kofferkanten und -ecken ging.³⁹ Der Kabinenkoffer ist innen zudem mit einem Anstrich versehen,



Abb. 54: Werbeplakat für Lloydreisen, Ottomar Anton, 1938. Die Nürnberger Plakatsammlung – eine Stiftung der GfK und NAA im Germanischen Nationalmuseum, Nürnberg.

der seinen Inhalt vor eindringender Feuchtigkeit bewahren sollte.

Führte 1937 ein Kofferhersteller aus dem badischen Kuppenheim in seinem Katalog einen sogenannten „Nordd. Lloyd-Kabinenkoffer“ auf, so hatte ein Görlitzer Produzent 1939 „Hapag-Bahn-



Abb. 55: Kabinenkoffer mit Schriftzug „Lloyd“, Paul Heinrich Ewald Thamm („Durabel“), Dresden, um 1910. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

schränkkofer“ vorrätig.⁴⁰ Derartige Bezeichnungen für Koffer verdeutlichen nicht zuletzt den Einfluss der beiden deutschen Reedereien auf andere Industriezweige. Es war aber auch die Zeit, als Schiffe des Lloyd und der Hapag von der nationalsozialistischen Organisation „Kraft durch Freude“ gechartert beziehungsweise erworben wurden. Für die „Arbeitskameraden“ handelte es sich meist um die erste Schiffsreise ihres Lebens, weswegen sie in einer Broschüre exakte Anweisungen erhielten, was sie während der Einschiffung mit ihrem Koffer zu tun hatten: „Nachdem die Sperre passiert ist, (Fahrkarte vorzeigen,) halte Dich an die Weisungen unseres Führungsdienstes und setze Deinen Koffer an der Stelle ab, die Dir bezeichnet wird. Um seinen Verbleib brauchst Du Dich nicht zu sorgen, Du

findest ihn an Bord Deines Schiffes wieder. Nach Abstellen Deines Koffers halte Dich nicht unnötig auf, sondern gehe 50 Schritte weiter zur Sammelstelle [...]“.⁴¹ Exakter logistischer Planungen bedarf es auch beim Einschiffen auf die heutigen Kreuzschiffriesen. So nimmt im Jahr 2010 die Queen Mary II. in kurzer Zeit 2600 Passagiere und 4500 Gepäckstücke auf, die alle in die Kabinen gebracht werden müssen. Doch vor dem Zweiten Weltkrieg konnte sich mancher Passagier der ersten Klasse mit eigener Suite sogar einen eigenen Raum für sein Gepäck leisten, wenn er mit seinem „großen Apparat“, also unzähligen Koffern, auf Reisen ging. Somit unterschied sich für ihn die Kleiderfrage auf der Meerfahrt durch nichts von seiner sonst üblichen Garderobe.

1 Johann Georg Krünitz: Ökonomisch-technologische Encyclopädie oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirthschaft und der Kunstgeschichte in alphabetischer Ordnung. 242 Theile. Berlin 1773–1858, hier Theil 151, Berlin, S. 719.

2 Die Englandreise der Fürstin Louise von Anhalt-Dessau im Jahr 1775. Hrsg. von Johanna Geyer-Kordesch. Berlin 2007, S. 67, 71.

3 Johann Hinrich Röding: Allgemeines Wörterbuch der Marine, Bd. 1. Hamburg/Leipzig 1794, Sp. 842.

4 Waldemar Kopczynski: Seekisten des 19. Jahrhunderts als Kulturzeugnisse des Ostseeraums. Dargestellt am Beispiel der Sammlungen des Nationalmuseums in Stettin. In: Jahrbuch für Volkskunde und Kulturgeschichte 1989, S. 108–112, hier S. 111.

5 Ellen Redlefsen: Möbel in Schleswig-Holstein. Katalog der Möbelsammlung des Städtischen Museums Flensburg. 2. Aufl. Heide 1983, Kat.Nr. 328, 329.

6 Bernward Deneke: Bauernmöbel. Ein Handbuch für Sammler und Liebhaber. 3. Aufl. München 1979, S. 262, Abb. 139 (Inv.Nr. BA 1095). – Ernst Schlee: Volkstümliche Schnitzereien von der Hallig Hooge. In: Nordelbingen 26, 1958, S. 100–115, hier S. 112, Abb. 10 (Inv.Nr. BA 463).

7 Christian Jensen: Die nordfriesischen Inseln Sylt, Föhr, Amrum und die Halligen vormals und jetzt. Hamburg 1891, S. 298. – Ernst Schlee: Deutsche Volkskunst. Neue Folge: Schleswig-Holstein. Weimar o. J. [1939], S. 29 u. Abb. 44.

Schlee schreibt zu einer Truhe, die den beiden Stücken im Germanischen Nationalmuseum ähnelt: „Truhe nach Art einer Seemannskiste“.

8 Liste der von M.F. Körner, Keitum auf Sylt, an Dr. Traeger verkauften Gegenstände vom 9.8.1893, Nr. 32, Germanisches Nationalmuseum, GNM-Akten, K. 84; Inv.Nr. BA 1096.

9 Frdl. Mitteilung von Herrn Dr. Manfred Welker, Herzogenaurach. – Eine ebenfalls reich beschlagene, vergleichbare niederländische Truhe von 1745 ist abgebildet in: Gerhart Egger: Beschläge und Schlösser an alten Möbeln. München 1973, Abb. 257.

10 Auf diesen Kontext weist: Wolfgang Rudolph: Des Seemanns Bilderwelt. Volkskunst der Fahrenden an der Ostseeküste von 1750 bis 1900 (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 32). Hamburg 1993, S. 14–17 u. 107–110.

11 Kopczynski 1989 (Anm. 4), S. 108.

12 Frdl. Mitteilung von Peter Barrot, Wobbenbüll, der mir Auszüge seines Manuskriptes über Seekisten zur Verfügung stellte.

13 Kopczynski 1989 (Anm. 4), S. 110.

14 Bernhard Müllmann zit. nach Jürgen Rath: Schiffszwieback, Pökelfleisch und Koje. Seemannsleben an Bord. Hamburg 2004, S. 179.

15 Rath 2004 (Anm. 14), S. 179. – Vgl. auch die Abbildung der Logis eines englischen Kriegsschiffes um 1810 mit zahlreichen Seekisten in: Geyer-Kordesch 2007 (Anm. 2), S. 156–157, Abb. 16.

- 16** Rath 2004 (Anm. 14), S. 181.
- 17** Frdl. Mitteilung von Ursula Feldkamp, Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven, die mir einen im dortigen Museum archivierten Ausbildungsvertrag zwischen der Reederei F. A. Vinnen und einem Schiffsjungen zugänglich machte.
- 18** Rudolph 1993 (Anm. 10), S. 110–112. – Kopczynski 1889 (Anm. 4), S. 111.
- 19** Rath 2004 (Anm. 14), S. 179. – In dem 1821 erschienenen Band der „Ökonomisch-technologischen Encyclopädie“ findet sich unter dem Schlagwort „Sack“ kein Hinweis auf spezielle Seesäcke, doch der Leser erfährt von Personen in den See- und Handelsstädten, die Säcke zum Verkauf und zum Verleih bereithielten, um damit Ware aus den Schiffen in die Kontore zu bringen. Krünitz 1821 (Anm. 1), Teil 129, S. 423.
- 20** Frdl. Hinweis von Ulrich Schiers, Internationales Maritimes Museum, Peter Tamm sen. Stiftung, Hamburg, auf eine unveröffentlichte Quelle sowie auf die Literaturstelle Josef Zienert: Unsere Marineuniform. Ihre geschichtliche Entstehung seit den ersten Anfängen und ihre Weiterentwicklung von 1816 bis 1969, Hamburg 1970, S. 89.
- 21** Im Falle des abgebildeten Seesacks mit der Kennzeichnung „I.W. 2.A/2075/07“ handelt es sich um einen Marineoffizier der 1. Werftdivision, 2. Abteilung mit der Stammrollennummer 2075, der 1907 seinen Dienst auf der „S.M.S. Prinz Albert“ aufgenommen hatte. Der Marineoffizier selbst stammte aus der Oberpfalz. Allerdings wurde nun die Kennzeichnung nicht mehr in einem Kreis aufgebracht.
- 22** Heute finden sich im Internet zahlreiche Vorschläge, was in den Seesack eingepackt werden soll, vgl. zum Packen eines Seesacks URL: <http://www.sssgreif.de> [1.3.2010].
- 23** Paul Kohlstock: Ratgeber für die Tropen. 2. Aufl. Göttingen/Leipzig 1905, S. 21.
- 24** Arnold Kludas: Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt, Bd. 1: 1889–1939 (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 55). Bremerhaven 2001, S. 10.
- 25** Susanne Wiborg: Der Norddeutsche Lloyd. Reedergeschichte im Plakat. Ein Rückblick zum 150. Jahrestag der Gründung. Hamburg 2007, S. 12.
- 26** Kludas 2001 (Anm. 24), S. 23.
- 27** Centralblatt für den Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 7, 1890, S. 3004 u. Abb. 2. Gratis-Beilage.
- 28** Illustrierte Zeitung 1893, S. 392.
- 29** Moritz Mädler, Koffer- und Lederwaren-Fabrik, Preisliste 54, Leipzig-Lindenau o. J. [um 1914], S. 18.
- 30** Paul-Gérard Pasols: Louis Vuitton. Die Erfindung des Luxus. München 2005, S. 173.
- 31** Kohlstock 1905 (Anm. 23), S. 21.
- 32** Kohlstock 1905 (Anm. 23), S. 354–363, bes. S. 358.
- 33** Kohlstock 1905 (Anm. 23), S. 354–363, bes. S. 357–358.
- 34** DB-Museum Nürnberg, Inv.Nr. MA-X-48.
- 35** Boye Meyer-Friese: Schiffsplakate im Spiegel zeitgenössischer Werbung. Hamburg 2002, S. 122. – Helmut Cauer: Fernweh auf Schiffsplakaten. Glanzlichter maritimer Werbegrafik. Hamburg 2006, S. 31.
- 36** Norddeutscher Lloyd Bremen, Beförderungs- und Gepäckbestimmungen Nordamerika. Bremen [um 1936].
- 37** Inge und Walter Jens: Auf der Suche nach dem verlorenen Sohn. Die Südamerika-Reise der Hedwig Pringsheim 1907/08. Reinbek 2006, S. 85.
- 38** Frdl. Mitteilung von Herrn Bernd Scheperski, Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden. – Eine Verbindung zwischen dem Norddeutschen Lloyd und der Firma Durabel ließ sich anhand der Literatur nicht nachweisen. So benennt das 1927 erschienene Buch „70 Jahre Norddeutscher Lloyd Bremen“ zwar Hilfsindustrien, aber die Kofferproduktion spielt keine Rolle. Auch unter den gratulierenden Firmen, die am Ende des Bandes zahlreiche Anzeigen geschaltet haben, stößt man auf keinen Kofferhersteller.
- 39** Kaiserliches Patentamt, Patentschrift 159332, Klasse 33b, ausgegeben am 24. Juni 1905.
- 40** Johann Schaeuble: Hauptkatalog über Koffer aller Art. Kuppenheim 1937, S. 36. – Görlitzer Koffer- und Lederwarenfabrik Neuhaus KG. Liste Nr. 322 „HAPAG“ Qualitätskoffer. 1939, S. 18–19. Da auf diesen Koffer das damalige Firmenzeichen der Hapag aufgebracht war, liegt trotz der Bezeichnung „Bahnschränkoffen“ die Verbindung zur Reederei nahe. (Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Historisches Archiv, Sonderammlung Firmenschriften III.2.8299).
- 41** Tips für den Arbeitskameraden. Aus: Nach Hamburg durch Kraft durch Freude. Zit. nach Kludas 2001 (Anm. 24), S. 156.

Vom „großen Apparat“ zum Rollkoffer

CLAUDIA SELHEIM



Abb. 56: Werbung für Mädlers-Koffer, aus: Illustrierte Zeitung, 1914. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Mit „großer Dienerschaft und vielen Koffern“ unterwegs zu sein, wurde 1893 als Reisen mit „großem Apparat“ bezeichnet.¹ So traf zum Beispiel Kaiser Wilhelm II. (1859–1941) in den 1890er Jahren mit eigenem Eisenbahnwagen in Essen am Bahnhof Hügeln ein, um die Familie des Industriellen Friedrich Alfred Krupp (1854–1902) zu besuchen. Das dortige Küchenpersonal bestaunte die riesigen Koffermengen, die für Uniformen, Militärsachen

und Helme mitgeführt wurden. Zudem brachte der Kaiser in einem runden Korb noch seine Dackel mit. Das Gepäck des Herrschers und seiner Gemahlin musste durch die Küche der Villa Hügeln zum Aufzug transportiert werden. Wenn Margarethe Krupp (1854–1931) selbst das pulsierende, qualmende Ruhrgebiet verließ, um in die Sommerfrische ins ländliche Baden-Baden zu fahren, wurde sie von 15 Angestellten begleitet. Das Personal reiste jeweils mit einer einfachen, mit schwarzer Seide versehenen „Reisekiste“. Über den Umfang des herrschaftlichen Gepäcks dagegen schweigen die Quellen.² Der beabsichtigte Aufenthalt der Familie von Mark Twain (1835–1910) in Wien wäre im September 1897 beinahe am Westbahnhof gescheitert, weil es kaum gelang, dort genügend Wagen für die vielen Koffer aufzutreiben.³ „Ein Ratgeber für den guten Ton“ empfahl 1903 wohlhabenden Personen für eine Urlaubsfahrt in die Berge ebenfalls das Reisen mit „großem Apparat“. Sie „haben sich daher auch mit ihrem Gepäck in keiner Weise einzuschränken, da sie die Sorge für dasselbe der sie begleitenden Bedienung überlassen. Für solche Leute bedeutet eine Gebirgsreise nichts anderes als jede andere Reise [...] Bequemlichkeit ist das halbe Leben, das ist der Wahlspruch auch auf Reisen, und sie können den Grundsatz befolgen: es ist besser, zehn Stück Gepäck zu viel mitzunehmen, als eins zu wenig.“⁴ In den Grandhotels existierten eigene „Gepäckräume“ für das Verstauen der umfangreichen Reiseeffekten.

Die Jahre nach der Gründung des Deutschen Reichs 1871 hatten zu einem wirtschaftlichen Aufschwung und in dessen Folge beim Reisen zu gestiegenen Ansprüchen an den Komfort geführt. Bis dahin waren vor allem die Deutschen dafür bekannt, in altmodischen, zu Hause längst nicht mehr getragenen Kleidern unterwegs zu sein. Nun wurde es üblich, „in seinem Äußeren die gesellschaftlichen Rücksichten zu beobachten.“ Wer also

in Grandhotels mit einem gewissen Toilettenzwang zu verkehren wünschte, der würde – so das „Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei“ – „die kleinen Opfer an Bequemlichkeiten und Mehrkosten, die ein größeres Reisegepäck verursacht, gerne auf sich nehmen, um sich nicht überall durch seine Kleidung ungünstig zu unterscheiden.“ Die Schlussfolgerung der am Absatz von Koffern interessierten Zeitschrift war, dass am Reisegepäck nicht gezeigt werden durfte: „Die Koffer müssen geräumig und praktisch eingerichtet sein, um den duftigen Toilettenzauber bequem und druckfrei zu bergen, und diesem Inhalte müssen sie auch in ihrer äußeren und inneren Ausstattung entsprechen [...] Das Reisegepäck muß überhaupt so gewählt sein, daß es in seinem Gebrauche keine Unlust bereitet und daß es das Vielerlei einer eleganten Damentoilette in wohlbedachter Ordnung leicht benutzen und verpacken läßt.“⁵

Der Schrankkoffer

Diese wohlbedachte Ordnung gewährleistete am besten der Schrankkoffer, den um 1875 Louis Vuitton unter der englischen Bezeichnung „wardrobe“ auf den Markt gebracht hatte. Es handelte sich um einen hohen, vertikal zu öffnenden Koffer, dessen beide Hälften jeweils wie ein Schrank eingerichtet waren und der einen eigenen Mikrokosmos bildete. In dem einen Teil fanden sich meist Schubladen und in dem anderen Kleiderbügel. Es gab zahlreiche Varianten, die sich nach den individuellen Wünschen der begüterten Kunden richteten. Vuitton hatte ein Modell geschaffen, in dem 15 bis 18 Kleider und Mäntel hängend Platz fanden.⁶ Der Vorteil bestand darin, dass man bei Zwischenaufenthalten auf Reisen, in der Suite eines Luxusdampfers oder eines Grandhotels nichts auspacken musste, sondern immer „reisefertig“ war. In einem Verkaufskatalog wurde der Schrankkoffer als „unübertrefflicher Reisebegleiter“ charakterisiert,⁷ denn er bot seinem

Besitzer keine Gelegenheit, „dem leider menschlich eingeborenen Hang zur Unordnung zu fröhnen.“ Für den Kunstschriftsteller Joseph August Lux (1871–1947) stellte er „ein Stück praktischer Raumkunst“ dar. Er lobte den „Kofferarchitekten“ für das Weglassen jedes überflüssigen Hohlraums und gab einen Einblick in einen solchen Schrankkoffer: „Zu unterst finden wir den Raum für Schirme und Stöcke, ein Fach für schwere und wenig, nur gelegentlich zu verwendende Kleidungsstücke, sowie



Abb. 57: Schrankkoffer, Moritz Mädler, Leipzig, um 1910. Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin.

Abb. 59: Marlene Dietrich auf der „Bremen“, Richard Fleischhut, 1931. Deutsche Kinemathek – Marlene Dietrich Collection Berlin. © Ingrid Peckskamp-Lürßen.

für schmutzige Wäsche, darüber Fächer für Hosen, Röcke, Hemden und Unterwäsche, ein langes Fach für Überkleider, Fächer für Hüte verschiedener Art, Abteilungen für Schuhe und Überschuhe, eine Lade für Westen und höher hinauf die kleineren, herausziehbaren Läden für Handtücher, Sacktücher, Handschuhe, Rasierzeug, Zigarren, Kragen, Krawatten, Schmuck, Nadeln, Knöpfe, Strümpfe, Socken, Blusen, Toiletteartikel und an der Innenseite des Deckels nebst eingelassenem Spiegel Taschen für Schreibzeug, Briefschaften und ähnliches.“⁸

In Deutschland haben Schrankkoffer erst relativ spät Aufnahme gefunden. 1904 warb im „Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapezieren



Abb. 58: Schrankkoffer von Marlene Dietrich, Albert Rosenhain, Berlin, 1930er Jahre. Deutsche Kinemathek – Marlene Dietrich Collection Berlin.

rei etc.“ erstmals eine Stuttgarter Kofferfabrik mit einer Anzeige dafür; als technische Zeichnung und somit als Anleitung für ihre Leser stellte die Zeitschrift einen solchen Reisebehälter erst 1919 vor.⁹ Vor dem Ersten Weltkrieg wechselte die Form der Schrankkoffer verschiedentlich. Die mit gewölbtem Deckel besaßen den Vorteil, dass sie samt des empfindlichen Inhalts vom Transportpersonal nicht auf den Kopf gestellt werden konnten (Abb. 56, 57). 1912 hatten Schrankkoffer bereits Eingang in das „Abbildungsheft der gebräuchlichsten Arten von Gepäckstücken“ gefunden und waren demzufolge nicht mehr nur vereinzelt in Gebrauch.¹⁰ Das Heft wurde Bahnreisenden vorgelegt, deren Gepäckstücke verlorengegangen waren, um die Gepäcktypen zu identifizieren.

Um 1930 war der Schrankkoffer „als großes Reisegepäck der meist gekaufte bessere Koffer“ und ein Luxusartikel;¹¹ vereinzelt wurde er noch in den 1950er Jahren von Kofferfabriken wie Mädler in Offenbach oder Lohmann in Bielefeld angeboten.¹² Ende der 1930er Jahre besaß die Schauspielerin Marlene Dietrich (1901–1992) allein acht Schrankkoffer, die sie wegen ihrer grauen Farbe, des Gewichtes und der beträchtlichen Größe als

„Elefanten“ bezeichnete. Sechs von ihnen hatte sie 1930 nach ihren eigenen Vorstellungen in Amerika anfertigen lassen, wo der Typ schon um 1900 sehr viel verbreiteter als in Deutschland war. Weitere ihrer Schrankkoffer stammten aus dem renommierten Berliner Geschäft für Reisegepäck von Albert Rosenhain (Abb. 58).¹³ Doch das Gepäck der Dietrich umfasste noch weit mehr: Als die Diva 1936 mit dem Luxusdampfer „Normandie“ aus den USA in Richtung Europa aufbrach, reiste sie mit 21 Seekoffern, 35 großen, 18 mittelgroßen, 9 kleinen Koffern und 5 Hutschachteln.¹⁴ Für Marlene Dietrich waren die Koffer allerdings sehr viel mehr als Reisebegleiter, sie waren ihr Lebensumfeld, ihr Zuhause. Denn in Amerika lebte sie nie in einer eigenen Wohnung, sondern in Hotels oder bei Freunden und damit ständig aus Koffern. Als ob der Bordfotograf der „Bremen“ Richard Fleischhut (1881–1951) die zukünftige Bedeutung von Koffern im Leben der Schauspielerin geahnt hätte, fotografierte er sie auf ihrer zweiten Überfahrt nach Amerika 1931 inmitten – hier allerdings fremden – Gepäcks (Abb. 59).¹⁵ Ein Umzug bedeutete bei Marlene Dietrich immer, die Koffer zu packen. Welchen Stellenwert das Gepäck sowie der übrige Besitz für sie besaßen, geht daraus hervor, dass sie den Großteil ihrer Habe noch in Lagerhallen verwahrte, als sie längst zurückgezogen in einem Pariser Appartement lebte. Planvoll inszenierte sie schon zu Lebzeiten ihren Ruf als unsterbliche Diva.¹⁶

Wie damals üblich, waren die Gepäckstücke von Marlene Dietrich mit ihren Initialen versehen.¹⁷ Das Signieren der Koffer mit Buchstaben, farbigen Streifen oder anderen Zeichen, gegebenenfalls auch Fürsten- und Grafenkronen und durchlaufenden Nummern, gehörte zum Service vieler Koffergeschäfte, denn bei den oft mitgeführten umfangreichen und unübersichtlichen Gepäckmengen war dies eine Möglichkeit, die Kontrolle über das Gepäck zu behalten. Bereits 1882 stand in einem

für Touristen und Forschungsreisende herausgegebenen Buch: „Braucht man mehrere Kofferchen, so wird man sie nummerieren, und für jedes ein Verzeichnis seines Inhaltes anfertigen.“¹⁸ Das Anbringen des vollständigen Namens und des Bestimmungsortes war eine Vorschrift, um bei „etwa eintretenden Irrtümern das Auffinden“ zu erleichtern.¹⁹ Diese Maßnahmen galten letztlich dem Schutz der eigenen Habe, aber sie hingen auch mit der Situation der Reisenden zusammen, die sich in der ersten Blütezeit der Eisenbahn am Bahnhof als „einem Ort des Chaos“ erst einmal zurechtfinden mussten.²⁰ Gleichzeitig galt es trotz der meist vorhandenen Reisenervosität, das Gepäck im Auge zu behalten – ein Problem, das Reisende offenbar erst im ausgehenden 19. Jahrhundert allmählich in den Griff bekommen hatten.



Abb. 60: Fahndungsplakat der Berliner Polizei, Berlin, 1919. Landesarchiv Berlin.



Abb. 62: Schutzmarke der Firma „Durabel“, um 1910. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

„Der Koffer hat das Aussehen eines Rohrplattenkoffers“

So hieß es 1919 in einem Fahndungsaufwurf der Berliner Kriminalpolizei nach der Ermordung eines Geldbriefträgers (Abb. 60).²¹ Der Mord war im berühmten Hotel Adlon geschehen, in dem der Täter auf der Flucht einen Koffer zurückgelassen hatte. Offenbar fiel es schon den Zeitgenossen schwer, das Grundmaterial des Korpus der damals fast identisch aussehenden truhenartigen Koffer zu identifizieren (Abb. 61, 62). Sie waren außen fast alle mit sogenanntem Segeltuch, einem braunen Farbanstrich, schwarzen Schablonenmalereien parallel der umlaufenden Holzbügel und einem wasserabweisenden Firnis versehen. Auf den ersten Blick scheint es sich immer um das gleiche Material zu handeln, doch wurden für den Korpus entweder Rohrplatte, Holz, Pappe oder Vulkanfaser verarbeitet.

Abb. 61: Bahn- oder Aufgabekoffer, Paul Heinrich Ewald Thamm („Durabel“), Dresden, um 1910. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



1901 konnte der interessierte Sattler lesen, dass die Fabrikation von Rohrplattenkoffern in Deutschland eine recht junge Erscheinung sei, sie sich aber in Folge „ihrer Leichtigkeit und Haltbarkeit einer immer größer werdenden Beliebtheit beim reisenden Publikum“ erfreut.²² Die zeitgenössische Ratgeberliteratur empfahl ebenfalls Rohrplattenkoffer, weil sie allen Ansprüchen an einen guten Reisekoffer genügten.²³ Besonders erfolgreich waren die Produzenten in Berlin, Leipzig und in Dresden: In Leipzig beschäftigte sich die 1850 von dem Schreiner Carl Moritz Mädler gegründete Firma intensiv mit der Entwicklung von Koffern aus Rohr. Über Dresden hinaus hatte sich die Reiseutensilien- und Lederwarenfabrik G. L. Lippold einen Namen gemacht. Die „Lippoldsche oder zusammengesetzte Platte“ war neben der „Mädlerschen oder Gewebe-Platte“ noch Ende der 1920er Jahre das bekannteste Grundmaterial für Rohrplattenkoffer.²⁴ Den Rohstoff bildete in beiden Fällen unter anderem aus Java und Sumatra nach Deutschland importiertes Rohr oder Rattan, dem zuvor nur wenig Bedeutung als Material beigegeben worden war.²⁵ In einer Länge von vier bis sechs Metern wurde es geschnitten, geschält, entblättert, getrocknet und gebündelt. Zur Kofferherstellung diente besonders hartes Rohr mit einer Stärke von etwa zehn bis zwölf Millimetern, das vor allem in Bremer und Hamburger Fabriken geschält wurde. Den übrigbleibenden viereckigen Peddigkern von etwa acht Millimetern Stärke zerlegte man in vier gleichmäßige Streifen, die wiederum das Ausgangsmaterial für die Kofferplatten darstellten.

Ein Gewebe aus Flachs- oder Hanfgarnen und Rohrstäben bildete die „Mädlersche Platte“. Schuss und Kette aus Garn umschlossen die Rohrstäbe, wodurch ein Doppelgewebe entstand. 1899 warb die Firma damit, dass ihre Koffer nicht mit Rohr- oder Rohrgeflechtkoffern verwechselt werden sollten. Offenbar wollte man den Gewebecharakter des Pro-

dukts hervorheben, das 1894 als „Platte für Koffer und andere Gegenstände“ in der Klasse 43 „Korb- flechterei“ patentiert worden war.²⁶ In Zeitungsan- zeigen wurde die „50% Gewichtersparnis“ betont – geringes Gewicht ist bis heute eine der wich- tigsten an einen Koffer gestellten Anforderungen geblieben. Moritz Mädler machte sich einen Namen und war bald über die Messestadt Leipzig hinaus bekannt, was er nicht zuletzt seiner offensiven Wer- bung verdankte. Er annoncierte in überregionalen Zeitschriften wie der „Illustrierten Zeitung“ oder den „Fliegenden Blättern“ und empfahl 1893 seine Kof- fer unter anderem für die Reise zur Weltausstellung nach Chicago. Der Ruf Mädlers gründete ferner auf den für Vertreter und Handelsreisende produzierten Musterkoffern, wie sie beispielsweise von den mit

Baumwollstoffen reisenden Vertretern für die Neue Augsburger Kattunfabrik um 1900 genutzt wurden und typisch waren (Abb. 63, 64).²⁷

Die Mädlersche Kofferplatte stand aufgrund ih- rer Elastizität gegenüber der Lippoldschen in einem besseren Ruf. Bei letzterer wurden die Rohrstreifen dicht nebeneinander in eine Spannvorrichtung gelegt und mit einem dünnen Gewebe, dem soge- nannten Behäuteleinen, beklebt. In einer heißen Presse verbanden sich die Materialien zu einer festen, widerstandsfähigen Platte, die auf einer Seite mit Segeltuch beklebt wurde. Die Rohrplatten mussten mindestens zehn Tage lagern, besser aber mehrere Monate, da sie dadurch stabiler wurden. Anschließend standen sie für die Weiterverarbeit- ung zu Koffern bereit. Nach Ablauf der Patente



Abb. 63: Musterkoffer für Stoffe, Moritz Mädler, Leipzig, um 1900. Staatliches Textil- und Industriemuseum Augsburg (tim).

Abb. 64: Etikett der Firma Moritz Mädler mit Fabrikansicht, um 1900. Staatliches Textil- und Industriemuseum Augsburg (tim).

von Lippold und Mädler ahmten andere Firmen die Rohrplatten nach.²⁸

Ein rechteckiger Handkoffer aus Rohrplatte, verschlossen durch zwei Ledergurte und ein Schloss, kann aufgrund eines Etiketts im Deckel der Kofferfabrik Lippold zugewiesen werden (Abb. 65, 66). Unter dem Ledergriff findet sich das Monogramm „M.v.L.“ für den Namen der Dresdnerin Felice Martha von Lindenau (1845–1927).²⁹ Der Koffer stammt aus dem ausgehenden 19. Jahrhun- dert. Er dürfte jedoch nicht vor 1890 produziert wor- den sein, denn das Schloss zeigt das Warenzeichen der Iserlohner Firma Heinrich Sudhaus Söhne, das

Abb. 65, 66: Rohrplattenkoffer mit Bandstern im Deckel, G. L. Lippold, Dresden, um 1890. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



so erst 1890 in das Warenzeichenblatt eingetragen wurde.³⁰ Sie produzierte seit 1844 unter anderem Beschläge und Schlösser für Truhen und Koffer, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts einen immer größeren Anteil am Sortiment ausmachten.

Die 1863 gegründete Dresdner Reiseutensilien- und Lederwarenfabrik G. L. Lippold verschrieb sich von Beginn an der Produktion bester Ware. Gottfried Lüthard Lippold meldete bereits 1880, also viele Jahre vor Moritz Mädler, seine aus Spanischem oder Javarohr gefertigten Koffer zum Patent an, das er später gewinnbringend nach Russland und Österreich verkaufen konnte, und zeigte sich stolz auf diese Spezialität seiner Firma.³¹ Sein Ziel war es nicht nur, ein leichtes Material für die Herstellung von Koffern zu finden, sondern vor allem auch ein „Leder-Surrogat“ zu produzieren. Zu den Lippoldschen Rohrplatten hieß es deshalb auch, dass sie einerseits die Eigenschaften des Leders mit denen des Holzes verbinden und sich andererseits aufgrund ihrer Leichtigkeit, Elastizität und Widerstandsfähigkeit zur Kofferherstellung besonders eignen würden. Die Lederoptik erzielte Lippold durch entsprechende Behandlung des Obermaterials, meist eines gefirnissten groben Gewebes.³² 1885 erhielt Lippold den Titel eines Königlich Sächsischen Hoflieferanten und beschäftigte in diesem Jahr 50 Arbeiter.³³

Nach Angaben Lippolds gehörte seine Fabrik zu den „ersten Geschäften der Reiseutensilienfabrikation in Deutschland“. 1875 belieferte er unter anderen den Dresdner Hof mit Reiseeffekten und „in den letzten Jahren wurden auch die von mir erfundenen Patentrohrkoffer ausgewählt u. geliefert, da sich diese durch besonders leichtes Gewicht und große Widerstandsfähigkeit von allen bis jetzt existierenden Fabrikaten auszeichnen und auch bedeutende Frachtersparnisse ermöglichen.“³⁴ Auch die Königin von Sachsen erwarb 1885 entsprechende Patentrohrkoffer von Lippold. Zu den Kunden zählten weitere namhafte Persönlichkeiten, darunter Minister und Generäle.³⁵ Letztlich spiegeln diese, zusammen mit den wohlhabenden Wirtschaftsbürgern, den Kreis derer wider, die Reisegepäck brauchten und es sich leisten konnten. Das Massenreisen, wie es Theodor Fontane 1873 konstatierte, war wohl eher eine befürchtete Zukunftsentwicklung als damals gegenwärtige Realität, denn die Vergnügungsreise blieb noch weit bis ins 20. Jahrhundert hinein einer kleinen Schicht vorbehalten.³⁶

1893 exportierte die Firma Lippold ihre Produkte nach Holland, Belgien, Schweden, Dänemark, Italien, England, Indien, Amerika, Australien und in die Schweiz. In London wurde aufgrund des besonderen Erfolges sogar ein Fabriklager errichtet.³⁷

Nach dem Tod des Vaters 1904 übernahmen die Geschwister Karl Luithard und Frieda Pauline die Fabrik, die sich über die Grenzen des Deutschen Reichs weiterhin eines guten Rufes erfreute, wie ein Beamter notierte. Er bearbeitete das Gesuch der Geschwister, weiter den Titel als Königlicher Hoflieferant führen zu dürfen.³⁸ Die Firma erlosch 1931 infolge der Weltwirtschaftskrise.

Bereits 1891 setzte das „Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei“ die Lippoldsche Rohrplatte als bekannt voraus, als es – passend zum Weihnachtsfest, wenn das Koffergeschäft seine Hauptsaison hatte – von einer wichtigen Neuheit berichtete. Eine Berliner Firma hatte in Anlehnung an diese Rohrplatte eine solche gefertigt, bei der die Fasern mit Draht umwickelt und auch mit Draht auf eigens konstruierten Stühlen verwoben und nicht mehr geleimt wurden. Diese Platte galt als solider, billiger und leichter als die von Lippold, denn „jeder Fachmann wird zugeben müssen, daß nichts leichter ist, als einen Rohrplatten-Koffer mittels eines gewöhnlichen Taschenmessers zu zerschneiden. Jeder, der schon einmal einen Rohrplatten-Koffer in Reparatur gehabt, weiß, daß durch die Einwirkung von Druck und Stoß, von Feuchtigkeit oder Hitze der die Platten verbindende Leim nachgelassen hat und die Böden der Koffer weich geworden sind.“³⁹ Die Lippoldsche Rohrplatte neigte aufgrund der Verwendung von Leim zur Sprödigkeit. Wurde ein solcher Koffer beim Verladen grob und unsachgemäß behandelt, konnte sich der Verbund der Pedigstreifen leicht lösen.

Etwa um 1880, also zeitnah mit der Entwicklung der Rohrplatte, begann die Kofferindustrie, kanadisches und französisches Pappelholz zu verarbeiten, wie es in Frankreich bereits das Haus Louis Vuitton tat. Es war leicht, nicht rau und biegsam. „Mit Segeltuch bezogen, Ölfarbe gestrichen und mit diversen Holzbügeln versehen, hatte der Reisebehälter ein rohrplattenähnliches Aussehen und

besaß eine große Widerstandsfähigkeit.“ Aber auch für dieses Holz wurden preiswertere Ersatzstoffe gesucht, die man in verschiedenen Kiefernholzern fand.⁴⁰ Der Nachteil gegenüber Pappelholz waren das höhere Gewicht und die Sprödigkeit der Koffer.

Um 1900 gab es im Deutschen Reich in rund 50 Städten Kofferfabriken, allein in Dresden existierten zehn⁴¹ – unter ihnen die sächsische Firma „Durabel“ von Paul Heinrich Ewald Thamm, die Holzkoffer mit umlaufenden Holzbügeln in verschiedenen Formen herstellte.⁴² Die truhentartigen Koffer gehörten ebenso wie die Schrankkoffer bei der Bahn zum sogenannten Aufgabegepäck, das nie vom Reisenden selbst transportiert wurde wie das Handgepäck. Die Kofferhersteller bezeichneten diese großen Gepäckstücke unter anderem als Kabinen-, Herren-, Damen-, Kaiser-, Bahn- oder Bügelkoffer, wobei das Material des Korpus keine Rolle spielte. Herren- und Damenkoffer unterschieden sich durch die Anzahl der Einsätze – bei Herren einer, bei Damen zwei – und die Höhe. Hinter der gelegentlich auftauchenden Bezeichnung „Kaiserkoffer“ verbergen sich identische Koffer für beide Geschlechter von größerer Höhe.⁴³ Bessere dieser Gepäckstücke besaßen in Fächer unterteilte Einsätze, „die ihrer Form nach den Dingen

Abb. 67: Bahn- oder Aufgabekoffer mit Schutzhülle, Paul Heinrich Ewald Thamm („Durabel“), Dresden, um 1910. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



entsprechen, für die sie bestimmt sind“,⁴⁴ so etwa für Handschuhe, Fächer, Taschentücher, Rüschen und Spitzen.

Doch all diese Kategorien sagen letztlich nichts über die reale Nutzung aus. Beispielsweise wurde ein Koffer mit Holzkorpus, Segeltuchbezug und umlaufenden Bügeln sowie passgenauer Schutzhülle von einem Nürnberger Spielwarengroßhändler als Musterkoffer verwendet, wenn er seine Kundschaft in Russland besuchte und sein Angebot unterbreitete (Abb. 67). Die überlieferte Hülle schützte bei schlechtem Wetter, vor dem Ruß der Lokomotiven und vor Transportschäden.

Alle derartigen Koffer hatten seitlich zwei starke, flache, horizontal angebrachte Ledergriffe mit breiteren Enden, die entweder beidseitig oder an einer Seite in deutlich hervorstehenden Metallaschen steckten. Dadurch waren die Griffe beweglich und ließen sich beim Transport in der Bahn platzsparend an den Kofferkorpus anlegen. Die kräftigen Griffe waren auch wichtig, wenn das Gepäck auf Pferdekutschen fixiert werden musste. Entlegene Sommerfrische-Orte in den Bergen oder an der See waren bis ins 20. Jahrhundert hinein vielfach nur mit Pferdefuhrwerken erreichbar.

Abb. 68: Von Thomas Mann 1952 benutzter Koffer, Bazar de Voyage/L. Prager vorm. Prinzler, Berlin, um 1885. Thomas-Mann-Archiv der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich.

Abb. 69: Hemdenkoffer von Alexander Graf Faber-Castell, Deutschland, um 1910. Graf von Faber-Castell'sche Vermögensverwaltung, Stein.

Reduzierte sich zwischen den beiden Weltkriegen schon das Angebot dieser Bügelkoffer zugunsten von Handkoffern, so wurden sie nach dem Zweiten Weltkrieg gar nicht mehr in den Lederwarenzeitungen oder Katalogen abgebildet. Thomas Mann (1875–1955) ging allerdings noch 1952 mit einem solchen Bügelkoffer auf Reisen, der aber möglicherweise mehr als Umzugskiste diente (Abb. 68). Die Aufschriften „Dr. Mann / 1550 San Remo Dr. / Pacific Palisades / Calif. / Los Angeles“ und „Dr. Thomas Mann / Glaernisch Strasse / Erlenbach / ZCH / Switzerland“ stehen im Kontext mit seiner Übersiedlung aus dem Exil in den USA in die Schweiz. Der Koffer stammte ursprünglich nicht von Thomas Mann, vielmehr hatte der Schriftsteller ihn von seiner Schwiegermutter übernommen, wie die Initialen „H. P.“ für Hedwig Pringsheim (1855–1942) auf dem Deckel des Koffers bezeugen. Das Ehepaar Pringsheim unternahm zahlreiche Reisen, darunter viele nach Berlin. Bei einem dieser Aufenthalte erwarb Hedwig Pringsheim um 1885 den Koffer im „Bazar de Voyage / L. Prager vorm. Prinzler / Berlin W. / Unter den Linden Nr. 27“, wie ein Etikett im Inneren des Gepäckstücks belegt.⁴⁵



Spezialgepäck

Wurde das Aufgabepäck in der Regel noch durch Hutkoffer oder -schachteln erweitert, so nahmen Reisende Anfang des 20. Jahrhunderts vielfach Spezialkoffer für Blusen oder Hemden mit. 1903 empfahl das „Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei“ einige „moderne, der Neuzeit vollkommen entsprechende Rohrplatten-Koffer“, worunter sich ein „Oberhemden-Koffer“ für zwölf Hemden befand. Er ähnelte einem Handkoffer, sein Griff war wegen der bequemerer Handhabung auf dem Deckel angebracht.⁴⁶ Derartiges Spezialgepäck blieb der Oberschicht vorbehalten, wie ein Hemdenkoffer mit aufgebraachter Grafenkrone aus dem Besitz des Alexander Graf von Faber-Castell (1866–1928) zeigt (Abb. 69). Wie speziell diese Art von Gepäck war, verdeutlicht ein kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges von der Kofferfabrik Mädler herausgegebener Katalog, in dem nur ein Modell, wengleich in unterschiedlichen Materialien und

Größen, angeboten wurde.⁴⁷ In den 1920er Jahren scheinen Blusen- und Hemdenkoffer aus dem Gebrauch gekommen zu sein, da die entsprechende Schicht nun offenbar Schrankkoffer nutzte.

Eine spezielle Herausforderung auf Reisen, in der nicht selten ein Konfliktpotenzial lag, konnte die Mitnahme von Kindern und Hunden in der Bahn darstellen, weswegen auch hier Lösungen für den Transport gesucht wurden. Kinderwagen kamen erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf. In manchen Städten, etwa in Hamburg und Wien, war noch Ende des Jahrhunderts das Mitführen von Kinderwagen gebührenpflichtig.⁴⁸ In den Personenzügen der Bahn durften sie nicht ohne Weiteres mitgenommen werden, weshalb kurz nach 1900 zusammenklappbare Modelle auf den Markt kamen. Diese Sport- oder Wochenendwagen entsprachen den Anforderungen der zunehmenden Mobilität. Ein Kinderwagenfabrikant aus Zeitz bot ein Exemplar aus Holz an,⁴⁹ das zusammengeklappt fast wie

ein Koffer aussah und mit rund 35 Zentimetern Länge nicht den Platz einer Gepäckablage beziehungsweise eines Gepäcknetzes überschritt. Folglich zählte es zum Handgepäck (Abb. 70, 71).⁵⁰ Die Räder waren abnehmbar und konnten im Koffer transportiert werden.



Abb. 70, 71: Zusammenklappbarer Kinderwagen, Zeitz, um 1925. Museum Schloss Moritzburg, Zeitz.

Nachdem im 19. Jahrhundert Hunderte von Arbeitstieren allmählich zu „Familienmitgliedern“ avanciert waren, gingen auch sie mit auf Reisen.⁵¹ Selbst auf der Bahnfahrt musste sich der Hundebesitzer schließlich nicht mehr von seinem Liebling trennen. Hieß es 1856 in den „Normal-Bestimmungen“ der deutschen Eisenbahnverwaltungen noch: „Hunde dürfen nicht in den Personenwagen, können aber in besonderen Behältnissen gegen Fahr-Billets [im Gepäckwagen; C.S.] mitgenommen werden“, so erlaubten die Königlich-Bayerischen Staats-Eisenbahnen in den 1880er Jahren das Mitführen von Hunden im Personenwagen gegen Zahlung einer Taxe.⁵² Spätestens Anfang des 20. Jahrhunderts erkannte die Bahn Hunde als Handgepäck, also als „Zubehör zur Person“, an. Gestattet war „die Mitnahme kleinerer Hunde und anderer kleiner Tiere, die auf dem Schoße getragen werden, falls die Mitreisenden gegen deren Mit-



Abb. 73: Verschiedene Gepäckstücke, aus: *Abbildungsheft der gebräuchlichsten Gepäckstücke*, 1935. DB Museum Nürnberg.

nahme nichts einwenden“.⁵³ Doch standen auch eigene Hundeabteile zur Verfügung. In diesen oder aber um das mitreisende Publikum im Abteil vor Belästigungen zu schützen, konnte der Hundehalter auf sogenannte „Reisehundecoupons“ zurückgreifen. Es gab sie in verschiedenen Ausführungen, zum

Beispiel aus Segeltuch mit Lederfassung⁵⁴ sowie günstigere Varianten aus Weidengeflecht (Abb. 72).⁵⁵ Die Körbe „für die Beförderung kleiner Tiere“ wurden sowohl bei der Bahn als auch auf Schiffen genutzt. 1935 fand das Modell aus Weidengeflecht Eingang in das „Abbildungsheft der gebräuchlichsten Gepäckstücke“ (Abb. 73).⁵⁶



Abb. 72: Hundetragekorb, Bernburg an der Saale, 1920–1940. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Die Reise in die Sommerfrische, die Übersiedlung auf Zeit, mit Personal, Kindern und gegebenenfalls mit Hund glich oft einem Umzug, weswegen aufgrund ihrer Leichtigkeit gerne mit Stoff ausgeschlagene Reisekörbe aus Weide mitgenommen wurden (Abb. 74). Die Körbe dienten teilweise der Aufnahme der Bettwäsche und der Federkissen. „Ein Ratgeber für den guten Ton“ ließ seine Leser wissen: „Für größeres Gepäck ist ein Reisekorb vorzuziehen, nicht nur seiner Leichtigkeit, sondern auch seiner Größe wegen, da die Garderobenstücke

darin glatt liegen können, man versäume aber nicht, wenigstens den Deckel mit Wachstuch überziehen zu lassen, um das Eindringen von Feuchtigkeit unmöglich zu machen.“⁵⁷ Reiseausstatter wie die Firma Mädler boten solche mit Wachstuch versehenen Körbe an, wohingegen das ein breiteres

zusammenpacke, in welchem man mit Mühe findet, was man sucht, und welcher bei Reisen im Lande gewöhnlich sehr lästig fällt. Solide Lederköfferchen mit starken Riemen leiden weniger durch den Transport, und sie machen eine Unterbringung von Effekten möglich in der Art, dass in einem derselben Alles beisammen ist, was man immer zur Hand haben will oder was man auf kleinen Exkursionen nötig hat; endlich kann man sie leichter Reit- und Saumthieren aufladen, da man sie hiezu nur, mit Rücksicht auf Gleichgewicht, paarweise verwenden muss.“⁶⁰ Doch derartige Überlegungen stellten bis Ende des 19. Jahrhunderts nur wenige Personen an, da das Reisen im Deutschen Reich weiterhin ein Privileg von Adel, Industriellen, Kaufleuten und einigen Beamten war. Letztere hatten erst seit 1873 gesetzlich einen Anspruch auf mehrere zusammenhängende freie Tage.⁶¹ Das „solide“ vom Sattler oder in einer Kofferfabrik angefertigte „Lederköfferchen“ entsprach in den meisten Fällen nicht dem Einkommen von Beamten. Diese dürften sich auf ihren Reisen, die oft zu Verwandten oder Bekannten führten, einfacher Koffer bedient haben. Hier nahmen damals mit Stoff bezogene Pappkoffer eine wichtige Rolle ein, wie sie unter anderem auch als Rekrutenkoffer dienten. Solche einfachen Koffer boten noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts Versandhäuser und Kofferfabriken an.

Ein weiterer beliebter Typ war der sogenannte „Faltenkoffer“ (Abb. 75, 76), der als Übergangsform zwischen Taschen und Koffern betrachtet wurde.⁶² Kofferartiges Gepäck mit einem Griff galt zu Beginn des 20. Jahrhunderts meist als Tasche, solches mit zwei Griffen als Koffer, doch behalf man sich auch mit dem Begriff „Koffertasche“.⁶³ Der „Faltenkoffer“ kam wohl schon Mitte des 19. Jahrhunderts in England und Frankreich auf. Eine deutsche Publikation bezeichnete ihn zu der Zeit als Reisekoffer.⁶⁴ Anderen Quellen zufolge wurde der Faltenkoffer in den 1870er Jahren modern.⁶⁵ Dagegen hieß es



Publikum ansprechende Einbecker Versandhaus Stukenbrok einfache Reisekörbe verkaufte.⁵⁸ Auch ärmere Bevölkerungsschichten nutzten Weidenkörbe, allerdings stellten sie oft wohl ihr einziges Gepäckstück dar.⁵⁹

Der Handkoffer auf dem Vormarsch

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kam allmählich der Handkoffer beziehungsweise das Handköfferchen auf, das teilweise die Funktion des bis dahin für Fußreisende üblichen Felleisens oder Tornisters übernahm. „Der Beobachter. Allgemeine Anleitung zu Beobachtungen über Land und Leute für Touristen, Exkursionisten und Forschungsreisende“ gab 1882 den Ratschlag: „Muss man viel Gepäck mitnehmen, so vertheile man es auf verschiedene kleine Felleisen oder Handköfferchen, lieber als dass man Alles in einem großen Koffer

Abb. 74: Reisekorb, Deutschland, um 1950. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

noch 1891 im „Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei“, dass er „augenblicklich eine Neuheit auf dem Gebiete der Reise-Utensilien“ darstelle. Vier Jahre später gab das Fachorgan die minutiöse technische Zeichnung eines Faltenkoffers aus Segeltuch wieder. Welche Bedeutung diesem Koffertyp beigemessen wurde, spiegelt auch eine 1911 erschienene, sich über mehrere Ausgaben erstreckende Herstellungsanleitung wider. Man unterschied zwischen Halbfalten- und Doppelfaltenkoffern, wobei letztere an beiden Kofferrhälften Falten besaßen. Aufgrund der Dehnungsfalten passten sie sich an das Volumen des Inhalts an. Sie wurden sowohl aus „Segeltuch“ als auch aus Leder hergestellt und wiesen innen vielfach Trennwände, sogenannte „Separationen“, auf, die oft mit gestreiftem Baumwollstoff oder mit Seidenmoiré bezogen waren. Diese Stoffe verwendete man auch als Futter. Mittels zweier kurzer Lederriemen und Schnallen wurden die Trennwände an einer Kofferrhälfte fixiert. Die „Separationen“ hatten meist auf einer Seite eine flach gearbeitete Tasche und auf der anderen häufig eine Tasche für Hemden, die durch Schnüre geschlossen werden konnte (Abb. 77).⁶⁶ Bei den Deutschen war der Leinwandfaltenkoffer um 1900 sehr beliebt, obwohl sie sich mit diesem als altmodisch angesehenen Reisegepäck den Spott der Engländer, Franzosen, Russen und Amerikaner zuzogen (Abb. 78).⁶⁷

Faltenkoffer eigneten sich auf Bahnreisen gut als Handgepäck, denn dies „soll von jedem Reisenden aufs äußerste beschränkt werden, nicht allein um seiner selbst, sondern auch um der Mitreisenden willen. Nichts schrecklicher auf der Reise, als eine Dame mit einem Dutzend von Schachteln, Kartons u.s.w. als Handgepäck. [...] Nichts unangenehmer, als in ein Coupé steigen und daselbst nur einen Passagier antreffen, der aber schon die ganze eine Seite der für das Handgepäck bestimmten Orte mit seinem Ballast in Beschlag genommen hat, denn das gibt jedes Mal erst eine unliebsame Auseinandersetzung.“⁶⁸ Ebenso wurden die Nachteile für die mit zu viel Gepäck reisende Dame thematisiert, denn sie hatte dadurch oft Schwierigkeiten beim Umsteigen.⁶⁹ Ihr Handgepäck sollte zu Beginn der 1920er Jahre keinesfalls zwei „suitcases“, also flache, eckige Koffer, auch als Kupeekoffer bezeichnet, übersteigen, da sie genügten, „alles aufzunehmen, was für die erste Nacht erforderlich ist“.⁷⁰ Für den immer mehr Verantwortung für sein Gepäck übernehmenden Fahrgast besaß der Handkoffer einen weiteren Vorteil: Er war „nicht der Fatalität ausgesetzt“, dass sein Koffer „einmal eine andere Route einschlägt, als der glückliche Besitzer.“⁷¹



Abb. 75, 76:
Doppelfaltenkoffer mit
Trennwand, Deutschland,
um 1900.
Germanisches National-
museum, Nürnberg.

In den 1920er Jahren kamen Faltenkoffer aus einfachen Materialien aus der Mode, sie waren in- zwischen offenbar von anderen preisgünstigen Mo- dellen abgelöst worden.⁷² Bereits 1913/14 wurden die sehr leichten, sogenannten „Japan-Reisekörbe“ angeboten (Abb. 79, 80). Jeder dieser Koffer war „mit 8 Lederecken, 8 Lederschlaufen und mit verschließbarem Plaidriemen montiert.“⁷³ Ein Berliner Geschäft hatte „Japan-Reisekörbe“ in drei Größen vorrätig. Diese Stapelkoffer, teilweise mit Schutz- hülle aus Stoff, wurden noch 1939 verkauft und wegen ihres besonders geringen Gewichts gelegent- lich für Flugreisen genutzt.⁷⁴ Von Nachteil war ihre beschränkte Haltbarkeit. Solch ein Japankorb oder ein anderer kleiner Koffer genügte vielen Reisenden „zum Transport vollständig“ und wurde ihnen „in keiner Weise lästig. Jedenfalls ist diese Art für die auf Reisen notwendigen Utensilien zu sorgen, un- endlich bequemer und auch bedeutend wohlfeiler, als wenn man einen schwer bepackten Koffer mit sich herumschleppt, für dessen Transport man dann extra einen Träger nehmen muß, der mit dem Bal- last durch die Berge keucht.“⁷⁵

Eigentlich handelte es sich bei den Japankörben um Stülpkartons, die durch die Riemen bis zu einer



Abb. 78: Auf der Sekundärbahn, Eugen Kirchner, 1906. DB Museum Nürnberg.

gewissen Höhe ein flexibles Fassungsvermögen hatten. Somit nahmen sie die Form der schon zu- vor bekannten „Wäschestülpkartons“ auf.⁷⁶ Darin konnte man gut, wie es auch Touristen empfohlen wurde, „verbrauchte Wäsche“ nach Hause schi- cken.⁷⁷ Der „Postversandkoffer für Wäsche“ mit auswechselbarer Adresse gehörte ebenso wie der „Wäsche-Transportsack“ zum Sortiment vieler Ge- päckanbieter.⁷⁸

Ähnlich wie die Japankörbe war der nach dem Ersten Weltkrieg aufkommende „Revelation- Nievoll-Koffer“ konstruiert (Abb. 81). Als Mate- rial wählte man Leder, Vulkanfiber, Hartpappe, Lackplatte, das Kunstleder „Duck“ oder Krokodil- leder.⁷⁹ Dieser zunächst in England patentierte, aus Unterteil und Stülpdeckel bestehende Koffer war durch je zwei 14-fach höhenverstellbare Scharniere vorne und hinten regulierbar. Der Koffer konnte also an den Umfang des Inhalts angepasst werden und fasste „so ziemlich den gesamten Reisebedarf einer Person. Für kurze sowie für längere Reisen ist er deshalb vorzüglich geeignet. Nachteilig ist besonders das Tragen. Ist der Reisebehälter bis zur äußersten Höhe gestellt, so schlägt er je nach der Stellung des Griffes entweder an die Wade oder an

Abb. 77: „Koffer- Separationen“, aus: Centralblatt für den Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc., 1902. Germanisches National- museum, Nürnberg.

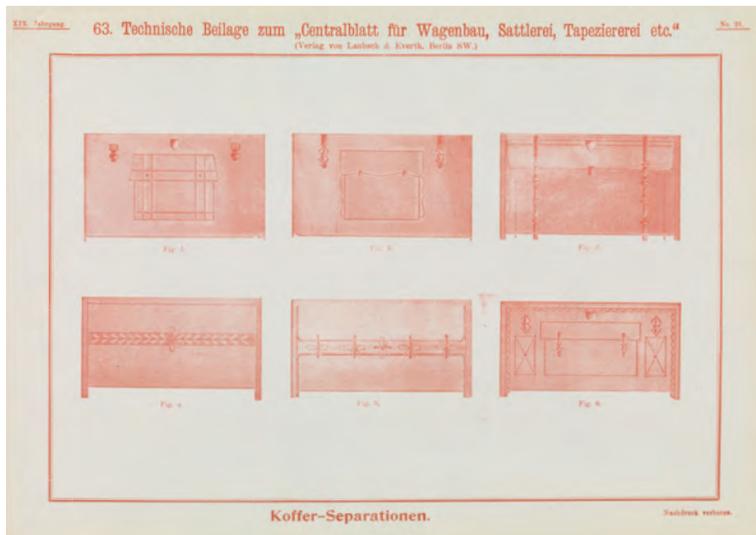




Abb. 79: „Japan-Korb“, Japan (?), um 1930. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Abb. 81: Revelation-Nievoll-Koffer, Sachsen (?), um 1930. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



den Oberschenkel der tragenden Person. Der Grund ist in der starren Befestigung zu suchen; denn durch das Verstellen der Größe wird die Symmetrie nicht mehr gewahrt. Ob sich die immerhin auf der Reise selten schonend behandelt werdenden, recht komplizierten Verschlüsse bewährten, ist bis jetzt noch nicht festgestellt worden. Daneben kann man bei einem bis zur äußersten Höhe gestellten Reisebehälter gerade nicht von einer dem Auge wohlgefälligen Form sprechen.“⁸⁰ Die von einem

Fachmann geäußerten Kritikpunkte am Nievoll-Koffer vermittelte die Werbung natürlich nicht. In einem Werbeprospekt wurde den Wiederverkäufern unter anderem ein hoher Verdienst zugesichert. Sie konnten spezielle Plakate für den Anschlag über einen Kofferhersteller beziehen. Zudem sollte diesem Koffer die Zukunft gehören. Das Warenzeichen des Koffers bildete ein kantiger, schnell schreitender Mann mit Hut und Nievoll-Koffer in der Hand (Abb. 82).⁸¹



Abb. 82: Werbefaltblatt für Revelation-Nievoll-Koffer, Just & Co, Geraberg, 1937. Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin.

**Größte Auswahl in
Koffern und allen Arten Lederwaren**

- Soldatenkoffern**
- Blusenkoffern**
- Handtaschen**
- Maulbügel-säcken**
- Soldatensäcken**
- Schulranzen**
- Gamaschen**
- Stulpen**
- Brieftaschen**
- Börsen**

- Rucksäcken**
- Markttaschen**
- Aktenmappen**
- Damentaschen**
- Kellnerinnen-taschen**
- Manschetten**
- Hosenträgern**
- Brustbeuteln**
- Uhrarmbändern**
- Zigarrentaschen**

Hermann Belz, Stuttgart West-Bahnhof
Großhandlung in Tapezier- und Sattlerartikeln
 Telephon 11120 :-: Gegründet 1863

Abb. 80: Anzeige mit Abbildung von „Japan-Körben“, aus: Leonhard Heilbron, Das deutsche Sattlerei-Handwerk, Stuttgart 1917. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Trotz der von seinen Herstellern gepriesenen Eigenschaften scheint sich der Nievoll-Koffer nie einer derartigen Beliebtheit erfreut zu haben wie ein anderer Koffertyp, der in den 1920er Jahren in Deutschland aufkam. Es war ein in der Produktion billiger Stapelkoffer aus Duck mit Vulkanfibrecken, der zunächst in Amerika modern und dann auch in Deutschland ein Verkaufsschlager und hier unter anderem von großen sächsischen und süddeutschen Kofferfabriken produziert wurde.⁸² So erwarb beispielsweise der seit 1930 bekannt werdende Schauspieler Hans Albers (1891–1960) um diese Zeit einen derartig aktuellen Reisebegleiter (Abb. 83).⁸³ In Katalogen wurde er als Hand-, Anzugs-, Kupee- oder Pullman-Koffer, benannt nach dem amerikanischen Konstrukteur für komfortable Eisenbahnschlafwagen George Mortimer Pullman (1831–1897), aufgeführt.⁸⁴ Bereits 1883 bot ein englischer Hersteller einen fast quadratischen Aufgabekoffer aus Blech unter der Bezeichnung „Pullman Travelling Trunk“ an.⁸⁵ Das Transportmittel hatte offenbar sowohl Auswirkungen auf die Kofferproduktion als auch auf die gewählten Koffernamen, die noch in den 1970er Jahren Verwendung fanden.

Wie die meisten industriell hergestellten Koffer hatte der Pullman- oder Anzugskoffer normierte Maße, denn dem Zentralverband der Deutschen Kofferfabrikanten mit Sitz in Berlin war es in den

1920er Jahren gelungen, die „wesentlichsten Kofferarten zu normalisieren“. Ziel war unter anderem der „Verschwendung von Material, Kapital, Zahlenbelastung und geistige[r] Arbeit“ entgegenzuwirken. Andererseits hatten die serielle Fertigung und der Einsatz von Maschinen zur Vereinheitlichung der Fabrikate geführt. Zunächst sprach der Verband von „Dekoffmaßen“, Deutschen Koffermaßen. Sie wurden schließlich vom Deutschen Normenausschuss als Deutsche Industrie-Norm Nr. 2141 anerkannt und galten für Koffer aus Vulkanfiber, Hartplatte, Hartpappe, Sperrholz und Rohrplatte, nicht aber für Lederkoffer.⁸⁶ In der Kofferindustrie zeichneten sich also ebenfalls die für die Weimarer Republik typischen Rationalisierungsmaßnahmen ab, deren Wurzeln letztlich in den Rationalisierungen der Rüstungsindustrie im Ersten Weltkrieg lagen.

Weiterhin waren die Handkoffer für Damen in der Regel kleiner als die für Herren. Doch stellte das in den 1920er Jahren aufgrund der geänderten Mode kein Problem mehr dar: „Nie nehmen [die Damen] das Minimum an Gepäck mit, welches trotzdem ein Maximum an Eleganz bedeutet; die Kleider ohne Futter, die Mieder ohne Fischbein erlauben diese unglaubliche Sache: vier oder fünf Kleider in einem Koffer mitzunehmen, der früher kaum für eine Bluse ausgereicht hätte.“⁸⁷

Koffer für die Massen

Als nach dem Ersten Weltkrieg Arbeitnehmern gesetzlich bezahlter Urlaub zustand, nahm auch der Reiseverkehr zu. Der Erholungsurlaub wurde allmählich zu einem Wirtschaftsfaktor verschiedener Industrie- und Gewerbebranchen, einschließlich der Kofferindustrie und des Einzelhandels (Abb. 84). Die wachsende Mobilität, begünstigt durch das dichte Eisenbahnnetz, stellte die Kofferhersteller vor eine Herausforderung: Sie mussten Koffer für die Massen schaffen, denn Handkoffer aus Leder waren für das Gros der Bevölkerung viel zu teuer.

Abb. 83: „Pullmankoffer“ von Hans Albers, Deutschland (?), um 1930. Filmmuseum Potsdam/Sammlungen.





Abb. 84: Reiseartikel im Kaufhaus Wertheim, aus: Wertheim Berlin, um 1927. Privatbesitz.

Vulkanfiber

Auf der Weltausstellung in Chicago 1893 war die Industrie auf Vulkanfiber zur Herstellung preisgünstiger Koffer aufmerksam geworden. 1859 hatte Thomas Taylor den Kunststoff Vulkanfiber auf industriellem Weg durch das Tränken von Baumwollfasern in einer Chlorzinklösung hergestellt. Der Engländer reichte 1871 in Amerika erneut ein Patent zur Produktion des Verbundmaterials ein.

Als Rohstoff diente ein aus Baumwollhadern gefertigtes, ungeleimtes und saugfähiges Papier, das im Holländer, einer Walze, gefärbt wurde.⁸⁸ Es folgte ein Bad in einer heißen Chlorzinklösung und das Aufwickeln auf einer weiteren Walze. Man verband die noch feuchten Papierlagen durch Hitze und Druck in einer Anpresswalze miteinander, und sobald die Papierstärke ausreichte, wurden die Zylinder zu Tafeln aufgeschnitten und durch Wässern vom Chlorzink befreit. Die Vulkanfiberplatten im Format von etwa 100 mal 200 Zentimetern wurden anschließend getrocknet, glattgepresst und kalandriert, also mit unterschiedlichen, beispielsweise

mit lederähnlichen Prägungen versehen. Lacküberzüge boten einen Feuchtigkeitsschutz. Die Produktion einer qualitativ guten Vulkanfiber-Kofferplatte beanspruchte um 1960 noch etwa vier Monate, davon entfielen auf die reine Herstellung drei Wochen, auf das Trocknen drei Monate.⁸⁹

Bereits um 1900 fertigten verschiedene deutsche Hersteller Vulkanfiberkoffer, wie die Bielefelder Firma Lohmann seit 1902, und Versandhäuser führten sie in ihrem Angebot. Meist handelte es sich um flache Handkoffer, wobei die Produzenten das überwiegend

braune Vulkanfiber damals in der Regel aus den USA importierten. Erst als während des Ersten Weltkrieges die Einfuhr unmöglich wurde, entwickelte sich in Deutschland eine Vulkanfiberindustrie, die nach dem Krieg an die der USA und Schwedens anschließen konnte. Fünf Jahre später ging die deutsche Vulkanfiberausfuhr in erster Linie in die Tschechoslowakei und die Schweiz sowie nach Großbritannien.⁹⁰ In den folgenden Jahren kamen vermehrt Spezialmaschinen für die Kofferindustrie auf. Für die Herstellung eines Koffers waren rund 25 Arbeitsgänge erforderlich und beinahe ebenso viele Maschinen (Abb. 85, 86). Schließlich gelang es den deutschen Kofferherstellern, auf diesem Sektor weltweit eine Führungsposition einzunehmen. So exportierte ein sächsischer Fabrikant 1921 alleine nach Spanien 14.000 Vulkanfiberkoffer.⁹¹

Diese Koffer waren unzerbrechlich, kaum zu verschleifen, widerstandsfähig, schwer entzündlich, lichtecht, leicht und relativ preiswert. Zudem altert Vulkanfiber nicht. Diese Eigenschaften



fürten dazu, dass Kisten, Körbe und Pappschachteln seit den 1930er Jahren zunehmend aus dem Reise- und Straßenverkehr verschwanden und der „Siegesszug des Koffers“ begann.⁹² Ein neues Ersatzmaterial für den Lederkoffer war gefunden. Aus dem als innovativ geltenden Stoff stellte man auch Gepäckstücke für gehobene Ansprüche, wie Schrankkoffer oder „Nievoll-Koffer“, her. Nachdem der Kunde an das neue Material gewöhnt worden war, konnten Anfang der 1930er Jahre für die billigsten Hartplatten- und Vulkanfaserkoffer Mindestverkaufspreise festgesetzt werden. Diese Maßnahme sollte „in erster Linie den Wiederverkäufer gegen Unterbietungen schützen und ihm so den Lohn für die Einführungsarbeit sichern“.⁹³

1951 wurden in der Bundesrepublik 100.000 Koffer aus Vulkanfaser hergestellt. Die Zahl erhöhte sich 1955 auf 350.000, um bis 1960 auf 400.000

anzusteigen.⁹⁴ Zwar hängen diese Zahlen mit dem Nachholbedarf an Gebrauchsgütern nach dem Zweiten Weltkrieg und der zunehmenden Reiselust der Deutschen zusammen, sie verdeutlichen jedoch auch die Beliebtheit und Modernität des Materials. Erst als in den 1950er Jahren die lange Lebensdauer eines Koffers eine immer geringere Rolle spielte und das modische Aussehen stets an Bedeutung gewann, waren Hersteller von Vulkanfaser, wie die Dynamit Nobel AG in Troisdorf als deutscher Hauptproduzent, gezwungen, zusätzlich helle und zweifarbige Platten herauszubringen. Die rotbraunen Vulkanfaserkoffer wurden weiterhin angeboten wie 1951 der „Abteil-Handkoffer“ der Bielefelder Firma Lohmann (Abb. 87).⁹⁵ Ziernähte an Vulkanfaserkoffern sollten an hand- oder maschinengenähte Lederkoffer erinnern und so einen Eindruck von Höherwertigkeit erwecken.⁹⁶

Abb. 85: Die Rollschere schneidet die Kofferplatten, Firma Lehmann, Neukirch, um 1939. Ruth Hallenseleben/ © Fotoarchiv Stiftung Ruhr Museum.

Abb. 86: An der Dreifach-eckennietmaschine, Firma Lehmann, Neukirch, um 1939. Ruth Hallenseleben/ © Fotoarchiv Stiftung Ruhr Museum.

Abb. 88: Schutzmarke der Kofferfabrik Lohmann, um 1950. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



Carl Lohmann hatte 1882 in London eine Fahrradteile-Großhandlung gegründet und nahm 1896 in seiner Heimatstadt Bielefeld die Produktion von Fahrradteilen und Fahrradsätteln auf.⁹⁷ Zu Beginn des 20. Jahrhunderts ergänzten Reiseeffekten die Produktpalette. 1926 zählte das Unternehmen über 900 Arbeiter und Angestellte. Nach dem Zweiten Weltkrieg wuchs der Anteil an der Kofferproduktion und man warb stolz mit dem Slogan: „Ein Koffer kam aus Bielefeld und reiste um die ganze Welt. Er ward bekannt in jedem Land als leicht, stabil und elegant. Man sagt in Rom und auch am Rhein: ‚Es muß ein LOHMANN-Koffer sein!‘“⁹⁸ Die Schutzmarke demonstriert die Stabilität des kleinen Handkoffers: Fünf Männer stehen auf dem Deckel eines Bügelkoffers (Abb. 88).

Kofferhartplatten

Eine noch preisgünstigere Alternative zu Koffern aus Vulkanfiber stellten solche aus Kofferhartplatten beziehungsweise aus Hartpappe dar, worunter man in beiden Fällen Pappen von mög-

Abb. 87: Vulkanfiberkoffer, Firma Lohmann, Bielefeld, um 1950. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



lichst großer Zähigkeit, Biegefestigkeit, Härte und Wasserfestigkeit verstand.⁹⁹ Kofferhartplatten waren von besserer Qualität als Hartplatten. Als Rohstoffe dienten, ähnlich wie bei Vulkanfiber, Harde Stoffe und gute Altpapiere, am besten mit einem hohen Zellstoffanteil. Hartpappen kamen anfangs in verschiedenen dunklen Farben und Prägungen auf den Markt, da sie zunächst vor allem als Ersatz für Leder oder Vulkanfiber dienen sollten.¹⁰⁰ In den 1950er Jahren entwickelte sich die Kofferhartplatte zu einem vollwertigen, eigenen Werkstoff mit neuen Mustern. Der Surrogatcharakter spielte allmählich keine Rolle mehr.¹⁰¹ Die Nassfestigkeit erhielten die Pappen durch Leimen oder chemische Zusätze in der Masse sowie durch nachträgliches Behandeln mit wasserabstoßenden Mitteln.¹⁰²

Sowohl Koffer aus Vulkanfiber als auch aus Hartplatte waren sogenannte Stapelartikel, also Massenware. Alleine das sächsische Unternehmen Gebrüder Lehmann in Neukirch stellte 1939 täglich 3.000 derartige Koffer her.¹⁰³ Der niedrige Preis erlaubte mehr Bevölkerungsschichten als zuvor den Kauf eines Koffers, zumal einige Unternehmen ihren Mitarbeitern Aufenthalte in eigenen Erholungsheimen ermöglichten, um dort die nach dem Ersten Weltkrieg zunehmenden Urlaubstage zu verbringen. Ferner wurden vermehrt kurze Ferien genutzt. Diese Voraussetzungen führten zu einem Anstieg des Inlandtourismus in der Weimarer Republik, der nicht zuletzt durch intensive Werbemaßnahmen mittels Plakaten und Werbefilmen gefördert wurde.¹⁰⁴ In den späten 1920er Jahren entdeckte dann die Bahn die Massenkundschaft. Daneben gewann aber auch der wachsende Omnibusverkehr an Bedeutung, da nun entlegene, einfache und somit bezahlbare Pensionen aufgesucht werden konnten.

Einen massiven Aufschwung erlebte die Kofferindustrie zur Zeit des Nationalsozialismus. Sowohl die Einführung des allgemeinen Arbeitsdienstes 1933 als auch die Wiedereinführung der Wehr-

pflicht 1935 ließen den Kofferbedarf steigen.¹⁰⁵ So nahmen manche Hersteller, wie schon Ende des 19. Jahrhunderts, wieder „Rekruten und Arbeitsdienstkoffer“ in die Produktion auf.¹⁰⁶ Die durch die Unterorganisation „Kraft durch Freude“ (KdF) der Deutschen Arbeitsfront (DAF) organisierten Reisen, an denen zwischen 1934 und 1939 etwa sieben Millionen Menschen teilnahmen,¹⁰⁷ wirkten sich ebenfalls positiv auf die Nachfrage nach preiswerten Koffern aus.¹⁰⁸ Ein einfacher, stark abgenutzter brauner Koffer aus

Hartpappe begleitete eine Leipzigerin auf verschiedenen KdF-Reisen (Abb. 89). Ein Gepäckaufkleber trägt ihren Namen „Hilda Sperling“ (1905–1999), der später durchgestrichen und durch den ihres Bruders Helmut ersetzt wurde. Er nutzte den Koffer als Soldat und fiel 1943. Hilda Sperling stammte aus einer kinderreichen Familie und unternahm die Reisen teilweise mit zwei ihrer Schwestern. Alle drei zählten zu den „minderbemittelten Volksgenossen“, deren Einkommen nicht für eine selbst organisierte Urlaubsreise ausreichte. Voraussetzung für die Teilnahme an einer KdF-Reise war die Mitgliedschaft in der Deutschen Arbeitsfront. Den Reiseteilnehmern sollte nicht zuletzt der Eindruck einer sozialen Besserstellung vermittelt werden, obwohl die Reisen hauptsächlich der Erziehung, Sozialisation und Kontrolle der Freizeitgestaltung im nationalsozialistischen Geist dienten. Die Fahrten führten Hilda 1935 an den Rhein, 1936 mit ihren Schwestern, der Hausschneiderin Ida (1893–1983) und der Stenotypistin Gertrud (1913–1956), in den Schwarzwald und 1937 mit einer Freundin nach Norwegen.¹⁰⁹ Die Pauschalreise in den Schwarzwald war für die 43-jährige Hausschneiderin Ida Sperling¹¹⁰ die erste Reise ihres Lebens, und dass die Wahl der Schwestern auf den Schwarzwald fiel,



mag mit dem Hinweis im Programmheft zusammenhängen: „KdF-Fahrten unterscheiden sich von anderen Fahrten vor allem noch dadurch, daß sie zum großen Teil in solche Gebiete führen, die bisher als lohnende Urlaubsgebiete nicht so bekannt und besucht waren.“¹¹¹

Wie beeindruckt die Stenotypistin Hilda Sperling 1937 von ihrer Norwegenfahrt mit dem Kraftdurch-Freude-Dampfer „Oceana“ der Hamburg-Amerika-Linie war, belegen ihre begeisterten Zeilen auf einer Postkarte an ihren Bruder: „Was

Abb. 89: Handkoffer mit Gepäckaufkleber „Die Deutsche Arbeitsfront“, Deutschland, um 1935. Museum Europäischer Kulturen – Staatliche Museen zu Berlin.

Abb. 90: Postkarte des für KdF-Reisen gecharterten Dampfers „Oceana“, 1937. Privatbesitz.



hier unsere Augen zu sehen bekommen haben ist kaum zu beschreiben. Herrlich, Herrlich! Das kann es wirklich nur einmal geben.“ (Abb. 90) Dass das Schiff aus Gründen der Devisenersparnis und der damals in Norwegen amtierenden demokratischen Regierung nicht anlegte, scheint die Leipzigerin ebenso wenig wie die anderen nicht reiseverwöhnten KdF-Passagiere gestört zu haben.¹¹² In den Fjordlandschaften kamen aus den Lautsprechern Klänge der Peer-Gynt-Suite von Edvard Grieg, was die Fahrt durch die einzigartige Landschaft für die meisten Urlauber zu einem unvergesslichen Erlebnis machte.¹¹³

Für die Reise mit dem Zug in den Schwarzwald zahlte man 44,50 Reichsmark, eine Reise mit der „Oceana“ war etwa zehn Reichsmark teurer und der Handkoffer, eben ein einfacher Rekruten- oder Arbeitsdienstkoffer, wie ihn Hilda Sperling besaß, kostete den Wiederverkäufer beim Einkauf 1937 etwa drei Reichsmark. Zur Schiffsreise diente also kein Kabinenkoffer, wie er unter Wohlhabenden damals noch üblich war, sondern ein billiger Handkoffer von 55 Zentimetern Länge aus Kofferplatte. Die eingeschränkte Gepäckkapazität auf den Schiffen hatte zur Folge, dass sich die nationalsozialistische Organisation verpflichtet fühlte, konkrete Ratschläge hinsichtlich des Kofferpackens zu erteilen: „Überlege Dir, was Du für diese Reise in Deinen Koffer packen willst; vergiß nichts, was Du brauchst; laß Unnötiges aber zu Hause, denn ‚zuviel Gepäck belastet‘. Den Kofferanhänger, welchen Du zusammen mit Deiner Fahrkarte erhalten hast, befestige an Deinem Koffer, nachdem Du zuvor deutlich und gut lesbar Deinen Namen und Deine Kammernummer [...] aufgeschrieben hast.“¹¹⁴ Ehepaare sollten zwei kleine Koffer packen, da sie nicht unbedingt in einer einzigen Kabine untergebracht wurden. Ferner ließen sich die Koffer so auch leichter transportierten. Als dann ab 1938 die Errichtung der Bettenhäuser in dem von den Nationalsozialisten

geplanten Seebad Prora auf Rügen begann, entsprach die Zimmerausstattung derjenigen in den Kabinen der KdF-Schiffsneubauten¹¹⁵ – selbst an die Kofferablage über der Tür war gedacht worden.

Koffer im Wirtschaftswunderland

Als nach dem Zweiten Weltkrieg allmählich die Kofferproduktion wieder anlief, war ein Bericht in der „Lederwarenzeitung“ aus dem Jahr 1949 überschrieben: „Die Kofferangebote müssen der Kaufkraft angepaßt sein!“ Der Autor, ein Hannoveraner Kofferfabrikant, schilderte die Kaufzurückhaltung der Kunden um die Jahreswende 1948/49. Er schloss daraus, dass der Kampf um sie für Hersteller und Fachhandel begonnen habe und andererseits „der weitaus größte Teil aller Käufer [...] heute und in Zukunft sehr genau mit dem Pfennig rechnen“ müsse.¹¹⁶ Deswegen sollten „für wenig Geld gut brauchbare Koffer“ angeboten werden; die von ihm vorgeschlagenen Modelle bestanden wie vor dem Krieg aus Hartplatte und Vulkanfaser. Die „Lederwarenzeitung“ selbst berichtete in den ersten Nachkriegsjahrgängen stets von der Entwicklung der zunehmenden Reisefreudigkeit der Deutschen, nicht zuletzt, weil sie ihren Lesern Anregungen für die Produktion von Gepäckstücken geben wollte. Einer großen Nachfrage erfreuten sich Koffer aus „Cord-Hartplatte“, also mit textiler Struktur. Selbst in der Branchenzeitung ging man der Frage „Was ist Cord?“ nach und kam zu dem Ergebnis, dass sich dahinter eigentlich nur eine ungewöhnlich große Strapazierfähigkeit verbarg.¹¹⁷

Einen solchen Handkoffer aus „Cord“ mit umlaufendem Lederriemen erwarb eine aus Schlesien stammende Frau in Niedersachsen (Abb. 91). Sie arbeitete als Sekretärin in einer Schuhfabrik und war stolz, sich 1953 den Koffer und eine Touropa-Reise per Bahn an den Tegernsee leisten zu können. Das Gepäckstück wurde bei einer anschließenden Touropa-Reise, die 1954 an den Bodensee führte, so-



Lohmann sah wirtschaftliche Chancen in der Reisewelle, obwohl er die fallenden Kofferpreise skeptisch betrachtete, aber „je mehr der Ansturm auf Gepäckstücke eine Begleiterscheinung der Reisewelle darstellt, desto mehr wird der Koffer aller Art oder der sogenannte Stapelkoffer ein saisonbedingter Konjunkturartikel.“¹²⁰ Die Preise für Koffer wurden von der Branche im Januar festgelegt, laut Lohmann ein denkbar ungünstiger Zeitpunkt. Er plädierte für eine Korrektur der Preise kurz vor Beginn der Reisesaison, in der Regel war dies eine Preiserhöhung, aber diese würde der Reiselustige akzeptieren. So spekulierte der Fabrikant, dass wenn allein jeder fünfte der fünf Millionen statistisch ermittelten Reisenden nur 2 DM mehr für seinen Koffer ausgeben würde, der Einzelhandel einen Mehrumsatz von zwei Millionen erzielen könnte.

Abb. 91: Handkoffer einer Touropa-Touristin, Deutschland, 1953. Germanisches Nationalmuseum.

gar für das akkurat geführte Fotoalbum fotografiert (Abb. 92). Die junge Frau buchte also organisierte Reisen, wie sie zuvor im großen Stil nur durch die Organisation „Kraft durch Freude“ bekannt geworden waren. Die seit 1951 als „Touropa“ firmierende Arbeitsgemeinschaft für Gesellschaftsreisen war 1948 zusammen mit drei weiteren Unternehmern von Dr. Carl Degener gegründet worden, der schon vor dem Krieg in Berlin ein Reisebüro betrieben hatte.¹¹⁸ Nach 1945 musste der Fremdenverkehr erst wieder aufgebaut werden, da viele Ferienunterkünfte infolge des Krieges für andere Zwecke benötigt wurden. Doch die in erster Linie nach Erholung und Abwechslung suchenden Reisenden nahmen einfache oder gar provisorische Quartiere in Kauf, kamen sie doch oft aus bombardierten, noch immer von Trümmern geprägten Städten.

Die Reisefreudigkeit führte auch dazu, dass die 15 bis 20 Kofferfabriken in Westdeutschland sich bemühten, alljährlich neue Koffermodelle auf den Markt zu bringen. Mitte der 1950er Jahre wollten die Hersteller dem allerdings Einhalt gebieten und trafen sich in Offenbach. Die Presse berichtete von dem Vorhaben unter der Überschrift „57 000 Koffergrößen in 30 Höhen, 68 Längen und 28 Breiten“.¹¹⁹ Inwieweit die Bestrebungen erfolgreich waren, ist ungewiss. Der Bielefelder Kofferfabrikant Adolf

Aus diesem breiten Angebot konnte auch die Touropa-Touristin wählen, die schließlich noch

Abb. 92: Urlaubsfoto mit dem Koffer-Touristin, Touropa-Touristin, 1954. Privatbesitz.



einen qualitativ hochwertigen Lederkoffer erwarb, der für sie wie für viele Westdeutsche ein Statussymbol darstellte. Sein schweres Eigengewicht wurde gerne in Kauf genommen, denn er landete ohnehin zunehmend im Kofferraum des eigenen Fahrzeuges (Abb. 93). Die in Offenbach ansässige Firma Goldpfeil warb 1966 für „ideale Reisebegleiter aus wertvollem naturgefärbtem Wild-Bisonleder“, darunter ein „repräsentativer Reisekoffer mit geschmackvollem Schottenfutter“.¹²¹ Der Preis wurde im Gegensatz zu den anderen Erzeugnissen verschwiegen. Das gewählte Schottenfutter stell-

te bei anderen Koffern das Obermaterial dar, was einen zusätzlichen Ausdruck der Wertigkeit des Stückes ausmachte.

Koffer vermittelten nach wie vor einen ersten Eindruck seines Trägers in der Öffentlichkeit, er war die „Visitenkarte seines Inhabers“: „Wenn wir einem Koffer anmerken, daß er schon manche Reise hinter sich hat, so ist das durchaus kein Fehler, aber er wird sich dennoch in tadellosem Zustand befinden. Abgeschabte, beschädigte und zerrissene Koffer wirken erbärmlich, und wir können uns nicht vorstellen, daß der Besitzer ein Mensch von Kultur ist. Wir tun uns selbst einen Gefallen, wenn wir gutes Gepäck mit uns führen. Der Portier, der uns die Zimmer anweist, der Hausdiener, der das Gepäck hinaufbefördert, das Stubenmädchen und der Kellner – sie alle schließen von unserm Gepäck auf uns selbst, schätzen uns dementsprechend ein und bedienen uns nach ihrem Urteil.“¹²² Die Befürchtung, vom Personal schlecht behandelt zu werden, teilte auch ein Vater in den 1950er Jahren, als er mit seiner Tochter im Teenageralter und dem von ihr ausgewählten, völlig abgegriffenen alten Koffer nach Tirol fuhr. Um sein Missfallen zu zeigen, strafte er sie mit Missachtung.¹²³ Die Unauffälligkeit der massenweise hergestellten und sich ähnelnden Koffer führte gelegentlich dazu, dass sie mit einem doppelten Boden präpariert wurden, um als Schmuggelkoffer, beispielsweise für Uhren, zu dienen.



Abb. 93: Werbeprospekt für Gepäck aus Wild-Bison, Goldpfeil, Offenbach, 1966. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Autokoffer

1903 unternahm der begeisterte Automobilist und Schriftsteller Otto Julius Bierbaum (1865–1910) gemeinsam mit seiner Frau eine Reise in einem Adler-Phäeton von Berlin nach Sorrent. Ausführlich schilderte er die in seinen Augen unzureichende Möglichkeit, Gepäck im Automobil mitzuführen: „dieses Stahlgestänge mit Riemen ist bestimmt, einen großen Koffer zu halten. Dafür war eigentlich

nichts ordentliches da, denn das dafür bestimmte Brettchen hätte kaum genügt, den Hutschachteln meiner Frau zur Unterlage zu dienen. Man denkt eben im allgemeinen beim Bau der Laufwagen noch nicht an die Bedürfnisse größerer Reisen. So waren wir auch genötigt, den Sitz neben dem Führer zur Aufnahme weiterer Koffer adaptieren zu lassen.“ Das Paar beschränkte sich für seine dreimonatige Reise schließlich auf einen großen Koffer für die Wäsche, die Straßen- und Gesellschaftskleider. Einer der zwei mitgeführten Handkoffer beinhaltete die „Effekten“ für einen kurzen Aufenthalt. Toilettenkoffer, Speisekorb, Schirm- und Stocktasche, Reisedecken – und eine Gummibadewanne – ergänzten das Gepäck.¹²⁴

Auch der amerikanische Reiseratgeber „The American Woman Abroad“ wies 1911 auf die Schwierigkeiten beim Unterbringen des Gepäcks im Fahrzeug hin, insbesondere der Hutschachteln. „Where can I put my hat-box?‘ is woman’s first question, and the chauffeur spends many anxious moments trying to adjust the relation of tires and hat-boxes.“¹²⁵ Im gleichen Jahr stellte das „Centralblatt für Sattlerei und Tapeziererei“ einen für jede Reise nutzbaren Kabinen- und Autokoffer vor. Er unterschied sich äußerlich kaum von den bekannten truhentartigen Aufgabekoffern. Auf einer am Wagenheck fixierten abklappbaren Platte, der sogenannten Autobrücke, sowie seitlich am Heck konnte der Koffer befestigt werden. Nach vorn wurde er mittels einer Ausfallklappe geöffnet, und dahinter verbargen sich waagerechte Böden für einschiebbare Handkoffer.¹²⁶

Bei allen logistischen Schwierigkeiten hinsichtlich der Gepäckunterbringung gewann Otto Julius Bierbaum dem Automobil diesbezüglich auch positive Seiten ab: Man war unabhängig von Gepäckträgern und das Nachzählen der Koffer und Hutschachteln entfiel aufgrund der deutlich reduzierten Gepäckmenge. Die Klientel, die sich in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts das Reisen

im eigenen Automobil leisten konnte, besaß zudem die finanziellen Möglichkeiten, Koffer und anderes Gepäck mit der Bahn vorauszuschicken. Darüber hinaus konnte sie sich speziell auf die Karosserie des Fahrzeugs abgestimmte Sonderanfertigungen herstellen lassen. Diese Aufgabe blieb lange Zeit eine Domäne des Sattlerhandwerks, das auch in den Jahrhunderten zuvor spezielle Kutschenkoffer anfertigte, wie auch die Bauweise der frühen Automobile viele Parallelen zu der der Kutschen besaß. In München hatte 1893 der Sattler Benno Marstaller eine Werkstatt mit angeschlossenem Lederwaren-



geschäft eröffnet. Zunächst produzierte er Sättel und Pferdegeschirre. Bald ergänzte er sein Angebot um qualitätvolle Lederwaren und erhielt den Titel eines Königlich Bayerischen Hoflieferanten. Einen besonderen Ruf gewannen seine Spezialkoffer für die noch seltenen Automobile.¹²⁷ Zum Sortiment gehörten in den 1920er Jahren wasserdichte, oft mit Kunstleder bezogene Autokoffer mit seitlich einschiebbaren Innenkoffern (Abb. 94). Mit der Rationalisierung und Reduzierung der Typenvielfalt in der Autoindustrie fiel die Herstellung von Autokoffern verstärkt der Kofferindustrie zu beziehungsweise beauftragte die Autoindustrie sie, serienweise passende Koffer zu produzieren.¹²⁸

Abb. 94: An die Karosserie angepasster Autokoffer, Benno Marstaller, München, 1920er Jahre. Deutsches Museum, München.

Das Automobil bot die Möglichkeit, unabhängig von Kursbüchern spontan zu einer Kurzreise aufzubrechen. Für sie konnten Handkoffer aller Art sowie Einrichtungskoffer genutzt werden, die allmählich im Fahrzeugkofferraum verschwanden. Andere Koffer waren nach Maß für den Kofferraum eines speziellen Autos gefertigt, wie dies bei manchen noch heute der Fall ist.

In den 1920er Jahren entwickelte Ferdinand Porsche (1875–1951) den Volkswagen und damit einen in Massenproduktion herstellbaren Kleinwagen. Als seine Pläne dann unter dem nationalsozialistischen Regime umgesetzt wurden, begann

eine neue Ära in der Automobilindustrie. Seinen Siegeszug erlebte der VW-Käfer allerdings erst nach dem Zweiten Weltkrieg. 1953 waren in Westdeutschland eine Million Personenkraftwagen unterschiedlichen Typs zugelassen, die den Besitzern auch eine individuell gestaltete Urlaubsreise gestatteten. Der beliebte Volkswagen hatte dabei einen entscheidenden Nachteil: den kleinen Kofferraum. Dieses „Kofferraum-Dilemma“ sollte Mitte der 1950er Jahre, also nachdem die „Fresswelle“ von der „Reisewelle“ abgelöst worden war, ein Koffer mit seitlich anzubringenden Gurten lösen, der an der Regenrinne des Autos befestigt werden konnte. Hergestellt wurde er aus „überstarkem Plastic“ und war somit staub- und regensicher.¹²⁹

Bei einem 1957 ausdrücklich als Hochzeitsgeschenk gewünschten Lederkoffer bat das Brautpaar, dass er in den Kofferraum des VW-Käfers passte.¹³⁰ Und bis zur Herbst/Winter-Saison 1972/73 führte das Fürther Versandhaus Quelle spezielle Koffer für den Volkswagen im Sortiment.¹³¹ Wesentlich mehr Platz bot der 1961 von der Nürnberger Fahrzeugfabrik Franz Hössl auf den Markt gebrachte Eiradanhänger „Union-Autoporter“ (Abb. 95). Die Gepäckbrücke mit Rad war hochgeklappt am VW-Käfer fixierbar. Angekoppelt und heruntergeklappt ließ sich darauf ein spezieller, abschließbarer Holzkasten setzen. Das Auto war urlaubsbereit und der in den 1960er Jahren beliebt werdenden Campingreise stand nichts mehr entgegen. Der Kasten mit innerer Facheinteilung übernahm auf dem Campingplatz die Funktion eines Schranke. Ende des Jahrzehnts setzte die Massenmotorisierung ein. Größer werdende Fahrzeuge und andere Gepäckarten machten spezielles Autogepäck unnötig, obwohl bis heute Autokoffersätze sowie besonders flache Koffer für Cabrios angeboten werden, um eine größtmögliche Nutzung des Kofferraums zu gewähren. Das Auto entwickelte sich immer mehr zum „selbstfahrenden Koffer“.¹³²

Abb. 95: Prospekt des Gepäckanhängers „Union-Autoporter“, Nürnberger Fahrzeugfabrik Franz Hössl, 1961. Museum Industriekultur, Nürnberg.

UNION - AUTOPORTER
DBGM / DBP. ang.



Steuer- und versicherungsfrei

Dieser Autoporter, Gepäckbrücke ist im Sinne der StVO § 18 so gebaut, daß er hochklappbar ist und allein vom Kraftfahrzeug getragen wird.

Kein Überladen des Fahrzeuges mehr, mehr Raum im Fahrzeug, kein beschwerliches Fahren, dies und vieles andere bietet unser rollender Gepäckträger.

Kein Hemmnis beim Vor- und Rückwärtsfahren.



Und ohne Kosten hochgeklappt ist dieser Autoporter beim TÜV vorzufahren. Anhängervorrichtung für diesen VW kann mitgeliefert werden. Für jedes andere Fahrzeug müßte die Anhängervorrichtung in einer Werkstatt angefertigt werden.

Gepäckbrücke ohne Kosten an den VW angekoppelt. Der Autoporter ist mit zwei Bolzen mit der Anhängervorrichtung verbunden und leicht abnehmbare Blinkleuchten sind angebracht, dadurch ist es möglich breitere Gegenstände aufzupacken. Maße 70 x 90 cm Nutzlast 100 kg



Autoporter mit Kasten abschließbar ist urlaubsbereit und unentbehrlich für Ihr Campingegepäck. Kasten ist abnehmbar. Maße 90 x 70 x 45 cm, Nutzlast 100 kg. Der Autoporter ist nicht geschwindigkeitsbegrenzt.

Der Autoporter seitlich gestellt ist als Campingschrank zu verwenden.

NÜRNBERGER FAHRZEUGFABRIK FRANZ HÖSSL
SPEZIALANFERTIGUNG VON ANHÄNGERN ALLER ART

85 Nürnberg, Äußere Sulzbacher Straße 20a, Telefon 51679

Bankverbindung: Stadtparkasse Nürnberg Kto. 6213 - Postcheckkonto Nürnberg 44772

„Luftkoffer“

1919 eröffnete die Deutsche Luft-Reederei die erste Luftpoststrecke in Europa von Berlin nach Weimar, 1927 folgte der erste transatlantische Passagierflug. Als dann allmählich der Passagierluftverkehr eine Rolle zu spielen begann, zeichneten sich neue Gepäcksorten beziehungsweise veränderte Anforderungen an das Gepäck ab. In seiner 1931/32 erschienenen Veröffentlichung „Die Warenkunde des Koffers“ erwähnte Willy Meier noch kein spezielles Luftgepäck, sondern lediglich die zugelassenen Maße einiger europäischer Fluglinien. Die Deutsche Lufthansa, die in den 1920er Jahren den regelmäßigen Linienverkehr aufnahm, ließ Koffer bis zu einem Meter Länge zu. Im Inland war ein Gewicht von zehn Kilogramm und bei Auslandsreisen von 15 Kilogramm gestattet.¹³³ Der Reisende musste sich also beschränken, weswegen das Gewicht des Koffers entscheidend war (Abb. 96). Bevorzugt wurden Koffer aus Vulkanfiber, Rattan und Aluminium.¹³⁴ Die Kofferfabrik Just aus Sachsen warb 1937 in ihrem Katalog für leichte, stabile „Luftkoffer“ aus Vollrindleder, Tweed- und Cordstoff.¹³⁵ Sein im Firmennamen nun mitgeführtes „Aadastra“ mag ein Hinweis auf die damalige gleichnamige italienische Fluglinie gewesen sein.

Nach dem Zweiten Weltkrieg behaupteten sich weiter Koffer aus beschichtetem Cord und Leder als moderne „Luftkoffer“, teilweise mit umlaufendem Reißverschluss.¹³⁶ Darin konnten zwei Anzüge Platz finden, was nicht zuletzt verdeutlicht, dass in dieser Zeit vor allem Geschäftsleute das Flugzeug als Verkehrsmittel nutzten. In den 1950er Jahren nahmen die Maschinen rund 100 Passagiere auf. 1952 wurde eine Tourismuskategorie eingeführt und seit den 1960er Jahren entdeckten immer mehr deutsche



Abb. 96: „Luftkoffer“ mit Schutzhülle, Deutschland, um 1935. Privatbesitz.

Touristen das Flugzeug als Transportmittel, bevorzugtes Urlaubsziel war zunächst Spanien.

1958 stellte die „Lederwarenzeitung“ aktuelles Reisegepäck aus den USA vor, das über einen langen Zeitraum als typisches Fluggepäck galt: Kunststoffschalenkoffer. Die Neuheit wurde wie folgt beschrieben: „Eine Gruppe aus der Samsonite-Silhouettereihe, die sich durch besonders flache Formgebung empfiehlt. Auf schmale Magnesiumrahmen gearbeitet, die gleichzeitig als feiner Ziereffekt wirken. Bemerkenswert die tief liegend einmontierten Verschlüsse, die sich organisch in den Rahmen einfügen. Eine ganz neue Linie!“¹³⁷ Das Kofferset bestand aus drei unterschiedlichen Größen und aus einer „mustergültig gestalteten“ Beauty-Box. Doch das Material Acrylnitril-Butadien-Styrol (ABS), einen hochschlagfesten, kalte- und hitzebeständigen Kunststoff, verschwieg die Lederwarenzeitung.¹³⁸ Sowohl der Kunststoff als auch der Magnesiumrahmen zielten auf eine deutliche Gewichtsreduzierung des Gepäcks. In den USA hatten Kunststoffschalenkoffer bereits Anfang der 1950er Jahre solche aus Vulkanfiber verdrängt.¹³⁹

In einer 1975 zum 125-jährigen Firmenjubiläum erschienenen Schrift rühmt sich die Kofferfabrik Moritz Mädler damit, als erstes deutsches Unternehmen nach amerikanischem Vorbild einen tiefgezogenen Schalenkoffer aus Kunststoff hergestellt zu

haben,¹⁴⁰ allerdings ohne einen genauen Zeitpunkt zu benennen.¹⁴¹ In der Lederwarenzeitung wurde 1959 ein in Deutschland nach amerikanischem Vorbild hergestellter Koffer aus Polyformschalen eines anderen Anbieters vorgestellt.¹⁴² Die Kunststoffkoffer waren in Deutschland zunächst zu teuer, um einen bedeutenden Marktanteil einzunehmen, obwohl die geringen Investitionskosten für die zur Produktion der Koffer notwendigen Tiefziehmaschinen betont wurden.¹⁴³ Um 1965 scheinen in Deutschland vor allem noch die Kofferrahmen, die meist aus Metall waren, technische Probleme in der Produktion bereitet zu haben.

Die Firma Mädler schaltete seit 1961 Anzeigen in der „Lederwarenzeitung“ und bewarb Koffer aus amerikanischem Plastik „für moderne Menschen unserer modernen Zeit“.¹⁴⁴ Die Namen der Kofferserien wie „New Yorker“, „Manhattan“ und „Futura“ spiegelten Internationalität und Modernität wider. Andere Fabrikanten boten unter dem Namen „flyline“ ähnliche Modelle an. Zusammen mit der Deutschen Lufthansa konstruierte Mädler ein „Bordcase“ – allerdings aus Leder –, dessen Maße der Gepäckablage eines Flugzeugs entsprechen (Abb. 159). 1972 hielt es Einzug in den Quelle-

Katalog.¹⁴⁵ Doch statt dieses speziellen Gepäcks für die Kabine nutzte eine Reisende aus Nürnberg in den frühen 1970er Jahren lieber ihr Beauty-Case aus Kunststoff von Mädler, zu dem sie den passenden Koffer besaß (Abb. 97, 98). Die beiden Gepäckstücke lehnten sich mit ihren tiefhängend einmontierten Schlössern deutlich an Modelle von Samsonite an. Sie begleiteten die Frau nach Malaga, Marbella und in die USA.

Die Schauspielerin Hildegard Knef (1925–2002) verwendete auf einer Flugreise mit der Lufthansa, wie ein Aufkleber belegt, einen schwarzen Kunststoffkoffer mit rosa Futter. Als sie ihn nicht mehr brauchte, stellte sie ihn einschließlich zweier der für sie typischen weißen Hüte mit breiter Krempe vor dem Deutschen Technikmuseum in Berlin ab,¹⁴⁶ das den Koffer in seine Sammlung aufnahm. Mithin hat Hildegard Knef – wie ihre Kollegin Marlene Dietrich – über den Tod hinaus einen Koffer „in Berlin“: Beide Stars haben das 1951 von Ralph Maria Siegel komponierte und von Aldo Pinelli getextete Lied „Ich hab’ noch einen Koffer in Berlin“ gesungen, in dem der zurückgelassene, mit den „Seligkeiten vergangener Zeiten“ gefüllte Koffer für die eigene Biografie steht und somit auch eine identitätsstiftende Funktion einnimmt.

Das Flugzeug hat sich heute zum Massentransportmittel entwickelt und die Flugreise zur Selbstverständlichkeit. Gepäckbeschränkungen blieben hinsichtlich des Gewichts, das bei maximal 20 Kilogramm liegt, wie auch bezüglich der Maße des Bordgepäcks bestehen. Hinzu kam nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 die Einführung von TSA®-Schlössern für sorgenfreies Reisen nach und aus den USA. Hinter der Bezeichnung TSA verbirgt sich die Transportation Security Administration des amerikanischen Heimatschutzes. Mit einem Generalschlüssel können der amerikanische Zoll und die Sicherheitsbehörden alle mit einem TSA®-Schloss versehenen Koffer unbeschadet

Abb. 97: Schalenkoffer und Beauty-Case, Moritz Mädler, Offenbach, um 1970. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.





öffnen und wieder verschließen. Flüssigkeiten, Sprühdosen etc. dürfen nach den Bestimmungen in der Kabine nur in kleinen Mengen und in speziellen durchsichtigen Plastikbeuteln (vgl. Abb. 120) mitgeführt werden.¹⁴⁷

Hinsichtlich des Gepäcks heißt der Trend bei Flugreisenden gegenwärtig „Simplify Your Life [...]“: Was früher drei Beutel waren, sei heute ein Trolley“.¹⁴⁸ Die Reise mit einem einzigen Koffer bedeutet für dessen Besitzer, nur auf diesen achten und auf dem Transportband nur diesen identifizieren zu müssen. Die Mitnahme von wenig Gepäck erleichtert gegebenenfalls die Recherche, denn allein 2007 wurden von Flugreisenden zeitweise 42 Millionen Gepäckstücke vermisst, von denen 1,2 Millionen unwiederbringlich verlorengegangen sind.¹⁴⁹

Die zunehmende Mechanisierung der Verladevorrichtungen an den Flughäfen sowie die immer kürzer werdenden Umladezeiten führen zu steigenden Qualitätsansprüchen an das Gepäck, dem zuvor beim manuellen Verladen in der Regel mehr Sorgfalt entgegengebracht wurde – ein Grund für

den TÜV-Rheinland, Rollkoffer einer Fallprüfung zu unterziehen. In einer Art großer Waschtrommel wurde ihre Stabilität bei 25 Umdrehungen geprüft.¹⁵⁰ Letztlich kann die inzwischen elektronisch gesteuerte Gepäckbeförderung bei Ausfällen den Flugverkehr stark beeinträchtigen, wie im März 2008 auf dem neuen Terminal des Londoner Flughafens Heathrow, als das Gepäckband mit einer Gesamtlänge von 18 Kilometern versagte.¹⁵¹

Der Koffer bekommt Rollen

Gepäckstücke mit Rädern tauchen bereits im 19. Jahrhundert auf. Ein Handbuch für Fußreisende schlug um 1850 vor, am Boden des Felleisens „ein paar leichte Räder mit einer leichten Axe (Achse) zu befestigen.“¹⁵² Dazu gehörte ein Reisetock mit abschraubbarer Zwinge, denn wenn man das Felleisen nicht mehr tragen wollte, so schraubte man „den Stock in die dazu eingerichtete Axe und fährt so sein Gepäck hinter sich her, bis man wieder Luft zum Tragen bekommt.“ Das „Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei etc.“ stellte 1890 einen Herrenkoffer mit verschiedenen Einsätzen, unter anderem für Manschetten und Hüte, vor. Es handelte sich um einen typischen truhentartigen Aufgabekoffer, der

Abb. 98: Flugpassagierin mit Beauty-Case, Malaga, 1973. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Abb. 99: Aluminiumkoffer mit Rollen, Rimowa, Köln, um 1980. Privatbesitz.



zur „leichteren Bewegung“ Rollen hatte.¹⁵³ Auch Musterkoffer für Handelsvertreter besaßen zuweilen Rollen.¹⁵⁴ Allerdings setzten sich diese mobilen Gepäckstücke nicht durch, was möglicherweise mit den unebenen Weg- und Straßenverhältnissen zu tun hatte, die das Ziehen erschwerten. 1965 bildete die „Lederwarenzeitung“ einen sogenannten „Koffer-Boy“ ab, ein kurzes Winkelblech mit Rädern, in dem ein Seitenteil des Koffers lagerte. Daran war ein Gummigurt mit Griff zum Ziehen befestigt, der um den Koffer gespannt wurde.¹⁵⁵ In der Saison 1971/72 nahm das Fürther Versandhaus Quelle als Neuheit einen „Kofferroller“ als „idealen Gepäckträger“ in sein Warenangebot auf. An dem zusammenschiebbaren Metallgestänge konnte ein Koffer mit starken Gummibändern befestigt werden.¹⁵⁶ Die Firma Samsonite rühmt sich, als erste

einen Hartschalenkoffer aus einem Guss mit Rollen in den 1970er Jahren auf dem Markt gebracht zu haben. Deutsche Hersteller, wie Rimowa in Köln, boten bald gleichfalls Koffer mit Rollen an (Abb. 99). Gegenüber den an einer Kante angeschraubten Rädern befand sich der kurze, ausklappbare Griff. Waren solche Koffer schwer und ungleichmäßig beladen, verloren sie beim Ziehen jedoch oft das Gleichgewicht und kippten um.

Rimowa schuf sich vor allem durch die silberfarbenen Aluminiumkoffer mit Rillen einen Namen, die die Firma so seit den 1950er Jahren produziert.¹⁵⁷ Eine Walze prägt die Rillenstruktur in das Blech, das dann geschnitten und auf einer Biegemaschine zur Kofferschale gebogen wird. Alle nachfolgenden Arbeitsschritte erfolgen manuell. Gegründet wurde die Firma 1898 von Paul Morszek in Köln, dessen Sohn Richard sie später übernahm und 1941 den Markennamen Rimowa ins Handelsregister eintragen ließ, als Abkürzung von Richard Morszeck Warenzeichen.¹⁵⁸ 1937 fertigte Rimowa einen Koffer aus Leichtmetall auf Sperrholzunterlage¹⁵⁹, Ende der 1940er Jahre folgte der erste Handkoffer aus einer Aluminium-Magnesium-Legierung.¹⁶⁰ Allerdings produzierten die Junkerswerke in Dessau bereits 1921 Koffer aus geriffelten Duraluminium-Blechen, dem Markenzeichen der Junkers-Flugzeuge.¹⁶¹ Aufgrund der Bestimmungen des Versailler Vertrages musste der Flugzeugbau in Deutschland stark eingeschränkt werden, weshalb die Firma nach nicht-militärischen, innovativen und marktfähigen Erzeugnissen suchte. Duraluminium wurde 1906 entwickelt und 1909 als Warenzeichen eingetragen.¹⁶² Es besteht bis zu 95 Prozent aus Aluminium sowie aus Kupfer, Magnesium und Mangan. 1930 gab es auch andere Schrank- und Handschränkkoffer mit hohem Aluminiumanteil auf dem deutschen Markt, nämlich solche aus „Stahlumin“. Dabei wurden 95 Prozent Aluminium Kupfer und Silizium zugesetzt. Das Material war



Abb. 100: Multiwheel aus Polycarbonat und Polyestergerewebe, Rimowa, Köln 2010. Privatbesitz.

besonders leicht und elastisch, auch im Vergleich zu Vulkanfiber und Rohrplatten.¹⁶³ Zudem galt es als unempfindlich gegen Schrammen und war fast feuersicher. Hervorgehoben wurde der „wundervolle Mattsilberton“ des fein gehämmerten Stahlumins. Doch der von dem Werkstoff überzeugte Berichterstatter ließ seinen Artikel mit dem Satz enden: „Es handelt sich bei diesen Reisebehältern um ausgesprochene Qualitätsware (Luxuskoffer), da das Material viel zu teuer ist, um aus ihm eine Marktware zu machen.“¹⁶⁴ 1939 produzierte beispielsweise die Görlitzer Koffer- und Lederwarenfabrik Neuhaus Handschränkoffen aus gehämmertem Aluminium.¹⁶⁵ Trotz seiner guten Eigenschaften, zum Beispiel in den Tropen, fanden Leichtmetallkoffer noch Anfang der 1960er Jahre nur vereinzelt Anklang im Fachhandel.¹⁶⁶ Angeblich stieß das nun als martialisch eingestufte Aussehen des silberglänzenden Aluminiumkoffers auf Ablehnung bei den Käufern. Die positive Bewertung um 1930 mag nicht zuletzt von den Ideen des Bauhauses beeinflusst worden sein, mit dem auch der Industrielle Hugo Junkers (1859–1935) eng zusammenarbeitete. Es gab also vor dem Zweiten Weltkrieg in einigen deutschen Firmen Bestrebungen, Aluminiumkoffer zu produzieren. Heute gilt Rimowa als der deutsche Hersteller für Aluminiumkoffer, der sie bis in die Gegenwart ausschließlich in seinem Kölner Stammwerk fertigt.

Der kleine, querformatige Trolley,¹⁶⁷ dem man von der Form deutlich die Möglichkeit der Mitnahme von Aktenordnern ansieht, entwickelte sich seit Beginn der 1990er Jahre zum Business-Accessoire und verdrängte zunehmend die Aktentasche.¹⁶⁸ Der Trolley mit seinen versenkbaren, höhenverstellbaren und arretierbaren Teleskopgriffen wurde zum dritten Bein von Geschäftsleuten beiderlei Geschlechts. Inzwischen nutzen auch andere Reisende die in verschiedenen Preisklassen, Farben, Mustern, Qualitäten und Größen angebotenen Rollkoffer.

Zu den häufig verarbeiteten Materialien zählt das leichte und äußerst robuste Polycarbonat, aus dem man Flugzeugscheiben ebenso wie CDs fertigt. Manche Hersteller versuchen, diesem inzwischen alltäglichen Gepäckstück sogar die Funktionen eines Schränkoffens zuzuweisen, indem sie es mit Kleidersäcken, Kultur- und Gürteltaschen, Krawattenhaltern, Schuhbeuteln, Packplatten, einem Nassfach und einer Faltanleitung ausstatten. Doch nicht nur die Gesellschaft wird immer mobiler, sondern auch die Rollkoffer. Sie haben mittlerweile häufig vier in den Korpus integrierte Rollen – gelegentlich auf Kugellagern –, die sich um die eigene Achse drehen und so auch in den schmalen Gängen der Bahn ein unbeschwertes Ziehen oder Schieben erlauben. Diese Reisebegleiter bezeichnet ein Hersteller als „Multiwheels“, andere als „Spinner“ (Abb. 100). Der ehemals träge Gegenstand „Koffer“ ist in dieser Ausführung selbst zu einer Art Verkehrsmittel geworden.¹⁶⁹

Rollkoffer besitzen auch Nachteile, denn das Symbol für beschwerdefreies, leichtes Reisen wird nicht nur größer, sondern vielfach zu schwer beladen. Ist das auf den ebenen Gängen von Flughäfen und Bahnhöfen noch gleichgültig, so wird es spätestens an der Bahnhofstreppe oder vor der Gepäckablage in der Bahn zu einem Problem. Entweder führt das viel Zeit und oft Hilfe beanspruchende Hochheben des Koffers zu Rückstaus beim Einsteigen anderer Fahrgäste oder zu schwere, nicht zu bewältigende Rollkoffer versperren die Gänge. Die Bahn scheint gefordert, sich Gedanken über die Gepäckunterbringung zu machen, denn der Fahrgast will gleichzeitig den Sichtkontakt zu seinem Reisebegleiter haben und ihn nicht in die Überkopfablage heben.¹⁷⁰ Schließlich wird der Reisende, sowohl infolge der abnehmenden Exklusivität des Reisens als auch wegen geringerer Serviceleistungen rund um das Gepäck, immer mehr in den Dienst seines Gepäcks gestellt.

- 1** Damenkoffer aus Bast. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 10, 1893, S. 5615.
- 2** Diana Maria Friz: Margarethe Krupp. Das Leben meiner Urgroßmutter. München 2008, S. 249 u. 280.
- 3** Nur durchgereist Linz 09 Minuten Aufenthalt. Bearb. von Evelyne Polt-Heinzl. Begleitbuch zur Ausstellung im StifterHaus (Literatur im StifterHaus 22). Linz 2009, S. 198.
- 4** Fritz Ehrhardt: Ein Ratgeber für den guten Ton. Berlin 1903, S. 436.
- 5** Auf Reisen. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 19, 1902, S. 501–502, hier S. 501.
- 6** Paul-Gérard Pasols: Louis Vuitton. Die Erfindung des Luxus. München 2005, S. 88 u. 136.
- 7** Albert Rosenhain: Ferien (Katalog). Berlin 1932, S. 2.
- 8** Joseph August Lux: Der Geschmack im Alltag. Ein Buch zur Pflege des Schönen. 2. Aufl. Dresden 1910, S. 295–297.
- 9** Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 21, 1904, S. 569. – Schrankkoffer, Technische Beilage. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 36, 1919.
- 10** Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen: Abbildungsheft der gebräuchlichsten Arten von Gepäckstücken. Berlin 1912, Gruppe II.
- 11** Willy Meier: Die Warenkunde des Koffers. In: Deutsche Sattler-Zeitung 1931, S. 618.
- 12** 100 Jahre Moritz Mädler. In: Lederwarenzeitung 28, 1950, H. 12, S. 30–31, hier S. 31.
- 13** Das Geschäft wurde von Sally gen. Egon und Gustav Fürstenberg geführt.
- 14** Maria Riva: Meine Mutter Marlene. München 1992, S. 456.
- 15** Mit der Kamera in die Welt. Richard Fleischhut (1881–1951) Photograph. Hrsg. von Hermann Haarmann/Ingrid Peckskamp-Lürßen. Ausst.Kat. Stadt- und Schiffahrtsmuseum Kiel/Ostfriesisches Landesmuseum Emden/Deutsches Technikmuseum Berlin. Bönen 2005.
- 16** Katja Aschke: Für den Kenner in der Menge. Marlene Dietrichs Kleider. In: Marlene Dietrich. Hrsg. von Werner Sudendorf. Ausst.Kat. Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland. Bonn 1995, S. 66–79, Abb. S. 134.
- 17** Andrea Mihm betrachtet die Initialen auf den Koffern von Marlene Dietrich als Markenzeichen der Künstlerin; vgl. Andrea Mihm: Packend... Eine kleine Kulturgeschichte des Koffers. Marburg 2001, S. 70.
- 18** D. Kaltbrunner: Der Beobachter. Allgemeine Anleitung zu Beobachtungen über Land und Leute für Touristen, Exkursionisten und Forschungsreisende. Zürich 1882, S. 150.
- 19** Ehrhardt 1903 (Anm. 4), S. 437.
- 20** Orvar Löfgren: Reise-Fieber. Die Materialität von Bewegung und Emotion. In: Dinge auf Reisen. Materielle Kultur und Tourismus. Hrsg. von Johannes Moser/Daniella Seidl. (Münchner Beiträge zur Volkskunde 38). Münster u.a. 2009, S. 25–51, hier S. 39–40.
- 21** Landesarchiv Berlin, A Pr. Br. Rep. 030 Nr. 1713. – „Geld oder Leben! Vom Postkutschenüberfall zum virtuellen Datenraub“. Hrsg. von Klaus Beyrer. Ausst.Kat. Museumsstiftung Post und Telekommunikation. Heidelberg 2006, Abb. S. 90.
- 22** Rohrplattenkoffer. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 18, 1901, S. 119.
- 23** Ehrhardt 1903 (Anm. 4), S. 436.
- 24** Meier 1931 (Anm. 11), S. 885.
- 25** Ehrhardt 1903 (Anm. 4), S. 436.
- 26** Kaiserliches Patentamt, Patentschrift 85676 vom 23.12.1894, Klasse 43, Korbflechtereie.
- 27** gut betucht. Textildesign und Handwerk in fränkischen Trachtenstoffen. Hrsg. von Frauke van der Wall. Ausst.Kat. Mainfränkisches Museum Würzburg. Würzburg 2006, S. 67, Kat.Nr. 36. – Ein ähnlicher Tuchmusterkoffer abgebildet in: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 15, 1898, S. 143, 44. Technische Beilage.
- 28** Meier 1931 (Anm. 11), S. 914.
- 29** Der Koffer ging in das Erbe einer Nichte über, die ihn noch in den 1950er Jahren verwendete, wie Hotelaufkleber bezeugen. Nach weiterer Erbfolge kam das Stück 2008 ins Germanische Nationalmuseum.
- 30** Ernst Nörrenberg-Sudhaus: Chronik der Familie Sudhaus, Iserlohn. In: Förderkreis Iserlohner Museen, Jahresschrift 1982, S. 6–23, hier S. 13. – Ders.: Chronik der Familie Sudhaus, Iserlohn. In: Förderkreis Iserlohner Museen, Jahresschrift 1983, S. 6–19. – In den 1980er Jahren war Sudhaus auf dem europäischen Kontinent der führende Hersteller für Kofferschlösser und Kofferbeschläge.
- 31** Kaiserliches Patentamt, Patentschrift Nr. 15181, Klasse 28, Gerbereie. – Die Groß-Industrie des Königreichs Sachsen in Wort und Bild, Bd. 2, Leipzig 1893, o.S.
- 32** Vgl. auch Hans Hanisch: Deutschlands Lederproduktion und Lederhandel. Tübingen 1905, S. 71.
- 33** Unter den Mitarbeitern befand sich zehn Jahre später auch der Sattlermeister Emil Kästner, der Vater von Erich Kästner. Vgl. Erich Kästner: Als ich ein kleiner Junge war. 12. Aufl. Berlin 1969, S. 52.
- 34** Hauptstaatsarchiv Dresden 10711 Ministerium des Königlichen Hauses Loc. 24 Nr. 18.
- 35** Zu den Kunden Lippolds gehörten der sächsische Innenminister Hermann von Nostitz-Wallwitz (1826–1906), der General und Minister für auswärtige Angelegenheiten Georg Friedrich Alfred von Fabrice (1818–1891), der sächsische Finanzminister, Jurist und Rittergutbesitzer Léonçe Robert Freiherr von Könnertitz (1835–1890) sowie weitere Generale und andere Militäranghörige.
- 36** Theodor Fontane: Modernes Reisen. In: Ders.: Von, vor und nach der Reise. Plaudereien und kleine Geschichten. Berlin

- 1999, S. 7–15, hier S. 7. – Hermann Bausinger: Bürgerliches Massenreisen um die Jahrhundertwende. In: Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus. Hrsg. von Hermann Bausinger/Klaus Beyrer/Gottfried Korff. München 1991, S. 131–147, hier S. 134.
- 37** Groß-Industrie 1893 (Anm. 31), Bd. 2, o.S.
- 38** Hauptstaatsarchiv Dresden 10711 Ministerium des Königlichen Hauses Loc. 25 Nr. 18.
- 39** Bast-Koffer. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 8, 1891, S. 4525–4526.
- 40** Meier 1931 (Anm. 11), S. 618.
- 41** Deutsches Reichs-Adressbuch für Industrie, Gewerbe und Handel. Hrsg. von Rudolf Mosse. 2 Bde., Berlin 1902/03, Bd. 2, S. 251–252.
- 42** Vgl. das Kapitel „Gepäck auf hoher See“ in diesem Buch.
- 43** Willy Meier: Die Warenkunde des Koffers. In: Deutsche Sattler-Zeitung 1932, S. 613.
- 44** M. Kossak: Moderne Reiseeffekten. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 16, 1899, S. 153–154, hier S. 154.
- 45** So firmierte das Geschäft im Zeitraum zwischen 1884 und 1887. In den folgenden Jahren entfiel in den Adressbüchern der Hinweis auf den vorherigen Besitzer Prinzler und der Lederwarenfabrikant Leopold Prager wurde als alleiniger Inhaber genannt; vgl. Berliner Adressbuch 1884, S. 230. – Berliner Adressbuch 1887, S. 252.
- 46** Koffer. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 20, 1903, S. 569–570.
- 47** Moritz Mädler: Koffer- und Lederwaren-Fabrik, Preisliste 54, Leipzig-Lindenau o. J. [um 1914], S. 27.
- 48** Baby an Bord. Mit dem Kinderwagen durch das 20. Jahrhundert. Hrsg. von Werner Koroschitz/Lisa Rettl/Uli Vonbank-Schedler. Ausst.Kat. Wien-Museum. Wien 2007, S. 30.
- 49** Das war mein erster Wagen. Kinderwagen im Wandel der Zeiten aus der Sammlung des Museums Schloss Moritzburg, Zeit. Konzeption und Text von Ute Rudolph. Zeit 2002, S. 35.
- 50** Meier 1932 (Anm. 43), S. 425.
- 51** Barbara Krug-Richter: Vom Karrenhund zum Hund auf Reisen. Hunde bewegen „die Welt“. In: In Fahrt. Liebe – Tod – Geschwindigkeit. Hrsg. von Katharina Schlimmgen-Ehmke/Tanja Zobeley. Essen 2008, S. 140–149, hier S. 141.
- 52** Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Normal-Bestimmungen für die Reglements der zum Deutschen Eisenbahn-Vereine gehörigen Verwaltungen über die Personen-, Gepäck-, Equipagen-, Pferde- und Vieh-Beförderungen. Berlin 1856, § 17. – Königlich Bayerische Staats-Eisenbahnen. Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands nebst den Zusatzbestimmungen und Tarifen der königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen. München 1882, S. 22, § 22.
- 53** Heinrich Höfer: Das Hand- und Reisegepäck des Eisenbahnreisenden. Diss. Würzburg 1930, S. 27.
- 54** Günter Gall: Vor 50 Jahren. In: Lederwarenzeitung 34, 1956, H. 3, S. 50, 54, hier S. 50. – Mädler um 1914 (Anm. 47), S. 150.
- 55** Die Firma Calm & Ahlfeld in Bernburg an der Saale stellte sie beispielsweise her; vgl. Volker Ebersbach: Geschichte der Stadt Bernburg, Bd. 2. Dessau 2000, S. 60. – Der Hundekorb aus den Beständen des Germanischen Nationalmuseums, stammt aus dem Besitz eines fränkischen Barons. Germanisches Nationalmuseum, Inv.Nr. VK 4085.
- 56** Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband: Abbildungsheft der gebräuchlichsten Gepäckstücke. Berlin 1935, Abb. 55. – Deutsche Eisenbahnen: Abbildungsheft der gebräuchlichsten Gepäckstücke. Düsseldorf 1950, Abb. 85.
- 57** Ehrhardt 1903 (Anm. 4), S. 436–437.
- 58** Versandkatalog August Stukenbrok 1926. 4. Nachdruckauf-lage Hildesheim 1990, S. 78; allerdings hatte dieser Schließ-korb noch eine eiserne Schließstange. – Mädler um 1914 (Anm. 47), S. 17.
- 59** Vgl. die Abb. „Warten auf den Zug nach Hamburg – eine deutsche Auswandererfamilie auf dem Anhalter Bahnhof in Berlin, 1929.“ In: Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985. Ausst.Kat. Nürnberg. Berlin 1985, Bd. 2, S. 722. – Vgl. auch Thorsten Albrecht: Truhen, Kisten, Laden. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart am Beispiel der Lüneburger Heide (Veröffentlichungen des Landwirtschaftsmuseums Lüneburger Heide 6). Petersberg 1997, S. 169, Abb. 231.
- 60** Kaltbrunner 1882 (Anm. 18), S. 150.
- 61** Bausinger 1991 (Anm. 36), S. 133.
- 62** Letizia Bordignon Elestici: Borse e valigie / Bags and suitcases. Mailand 1989, Abb. S. 25.
- 63** Mode-Katalog Warenhaus A. Wertheim. Berlin 1903/04. Nachdruck Hildesheim 1979, S. 147. – August Stukenbrok: Illustrierter Hauptkatalog 1912. Einbeck 1912, Nachdruck Hildesheim 1973, S. 72.
- 64** Londner und Pariser Musterzeichnungen für Sattler, Rieme, Täschner und Wagenbauer. Weimar 1846–1855. Nachdruck Hannover 1989, Taf. 1, Abb. 6 u. 7.
- 65** Meier 1931 (Anm. 11), S. 618.
- 66** Unsere zweite technische Gratisbeilage. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 8, 1891, S. 4455. – Faltenkoffer. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 12, 1895, S. 93 u. 10. Technische Beilage. – Die Anfertigung von Faltenkoffern. In: Centralblatt für Sattlerei und Tapeziererei etc. 28, 1911, S. 182–183, 201, 222–223, 240–241, 282–283. – Koffer-Separationen. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 19, 1902, S. 707 u. 63. Technische Beilage.
- 67** Gall 1956 (Anm. 54), S. 50.
- 68** Ehrhardt 1903 (Anm. 4), S. 440.
- 69** Franz Ebhardt: Der gute Ton in allen Lebenslagen. Ein Handbuch für den Verkehr in der Familie, in der Gesellschaft und im öffentlichen Leben. Den Anforderungen unserer Zeit angepasst von Martha von Zobeltitz. 22. Aufl. Leipzig 1928, S. 343.

- 70** Elegante Welt 1922, zit. nach: Metropolen machen Mode. Haute Couture der Zwanziger Jahre. Bearb. von Barbara Mundt. 2. Aufl. Berlin 1977, S. 109.
- 71** H. Schramm: Der gute Ton oder das richtige Benehmen. Ein Ratgeber für den Verkehr in der Familie, in der Gesellschaft und im öffentlichen Leben. 5. Aufl. Berlin 1895, S. 314.
- 72** Stukenbrok 1926 (Anm. 58), S. 78.
- 73** Richard Becker, Sattlerwaren-Fabrik und Engros-Lager: 8. Haupt-Katalog 1913/14. Berlin 1913/14, S. 143. (Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Historisches Archiv, Sondersammlung Firmenschriften III.2.9669). – Siehe auch die Werbung des Großhändlers Hermann Belz, Stuttgart. In: Das Deutsche Sattler-Handwerk. Sattlerarbeiten für Zivil- und Heeresbedarf. Hrsg. von Leonhard Heilbron. Stuttgart 1917.
- 74** Helenka Gulshan: Vintage Luggage. 2. Aufl. London 1998, Abb. S. 13.
- 75** Ehrhardt 1903 (Anm. 4), S. 436.
- 76** Stukenbrok 1912 (Anm. 63), S. 72. – Mädler (Anm. 47), S. 33.
- 77** Ehrhardt 1903 (Anm. 4), S. 436.
- 78** Wilhelm Stützel: Koffer- und Taschenfabrik. Aalen 1903, S. 4. – Rosenhain 1932 (Anm. 7), S. 15 u. 28.
- 79** Gulshan 1998 (Anm. 74), S. 68, Abb. S. 72, S. 124. – Die Geschichte der Reisebegleiter. Raritäten aus der Sammlung Bree. Hrsg. von Wolf Peter Bree. Berlin 1993, S. 42.
- 80** Meier 1932 (Anm. 43), S. 452–453.
- 81** Just & Co AG, Adastra: Illustrierter Katalog Nr. 124/1937. Geraberg 1937. (Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Historisches Archiv, Sondersammlung Firmenschriften, III.2.1659). – Just & Co AG, Adastra: Illustrierter Katalog Nr. 125/1938. Geraberg 1938. (Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Historisches Archiv, Sondersammlung Firmenschriften, III.2.2848).
- 82** Meier 1932 (Anm. 43), S. 614. – Just & Co AG: Illustrierter Hauptkatalog Nr. 121/1935. Geraberg 1935. (Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Historisches Archiv, Sondersammlung Firmenschriften III.2.1061). – Just & Co AG, Adastra: Illustrierter Hauptkatalog Nr. 115. Geraberg o.J. [frühe 1930er Jahre]. (Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Historisches Archiv, Sondersammlung Firmenschriften III.2.5496). – Johann Schäuble: [Haupt-]Katalog [über Koffer aller Art]. Kuppenheim 1937, S. 23–28. – Otto Grebenstein: Die Kofferangebote müssen der Kaufkraft angepaßt sein! In: Lederwarenzeitung 2, 1949, H. 5, Abb. S. 13.
- 83** Michaela Krützen: Hans Albers. Eine deutsche Karriere. Diss. Köln. Weinheim/Berlin 1995.
- 84** Pullman hatte die Schlafwagen in Amerika zum Patent angemeldet. In Deutschland fuhren die ersten bei Tag und Nacht benutzbaren Schlafwagen 1872, deren Angebote und Preise auf ein gehobenes Publikum zielten. Letztlich ging die Bezeichnung Pullmanwagen auf Schlaf-, Speise- und Luxuswagen über, die in dieser Bauart konstruiert wurden. Vgl. Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Hrsg. von Freiherr von Röll. Bd. 8, Berlin/Wien 1917, S. 146.
- 85** The Victorian Catalogue of Household Goods. Nachdruck von The Illustrated Catalogue of Furniture and Household Requisites 1883. London 1992, S. 230.
- 86** Meier 1932 (Anm. 43), S. 397 u. S. 641.
- 87** In: Die Deutsche Elite 3 (1926), H. 5, S. 217 zit. nach: Gretel Wagner: Gekleidet auf Reisen. In: Die Reise nach Berlin. Hrsg. von der Berliner Festspiele GmbH. Ausst.Kat. Berlin 1987, S. 170–179, hier S. 178.
- 88** Meier 1931 (Anm. 11), S. 999.
- 89** Hermann Siebertz: 100 Jahre Vulkanfiber. Echt Vulkanfiber als modernes Koffermaterial. In: Lederzeitung 37, 1959, H. 5, S. 29–31, hier S. 30.
- 90** Meier 1931 (Anm. 11), S. 999.
- 91** W. Oehme: Leben heißt Reisen. Aus Anlaß des fünfzigjährigen Bestehens der Kofferfabrik Neukirch. Gebrüder Lehmann. Neukirch 1940, S. 19.
- 92** Oehme 1940 (Anm. 91), S. 26.
- 93** Just & Co AG, Adastra (Anm. 82), Nr. 115.
- 94** Hermann Siebertz: Vulkanfiber-Koffer als modisches Reisegepäck. In: Dynamit-Nobel-Werkzeitschrift 7, 1961, S. 24–25.
- 95** Lohmann Werke AG: Lohmann Koffer. Katalog für 1951. Bielefeld 1951, S. 11.
- 96** Meier 1932 (Anm. 43), S. 229.
- 97** Paul Lohmann: Die Entwicklung der Lohmann Werke, Aktiengesellschaft. In: Buch der Stadt Bielefeld. Bielefeld 1926, S. 335–336.
- 98** Werbung der Lohmann Werke. In: Lederwarenzeitung 2, 1949, H. 6, S. 5. – Die Kofferproduktion der Lohmann Werke wurde in den 1970er Jahren aufgegeben, vgl.: Burgit Hörtrich: Koffer, stark wie fünf Männer. Die Lohmannwerke stellten „Reiseeffekten“ her – einen gibt's im Internet. In: Westfalenblatt vom 14./15. August 2004.
- 99** Meier 1931 (Anm. 11), S. 971.
- 100** Fritz Hoyer: Die Pappenfabrikation. Berlin 1925, S. 231–233.
- 101** Walter Hess: Die Papierverarbeitung. Berlin 1963, S. 79.
- 102** Hans Kotte: Welches Papier ist das? Stuttgart 1959, S. 303.
- 103** Oehme 1940 (Anm. 91), S. 30.
- 104** Christine Keitz: Grundzüge einer Sozialgeschichte des Tourismus in der Zwischenkriegszeit. In: Reisekultur in Deutschland: Von der Weimarer Republik zum „Dritten Reich“. Hrsg. von Peter J. Brenner. Tübingen 1997, S. 49–71, hier S. 59.
- 105** Oehme 1940 (Anm. 91), S. 27–28.
- 106** Schäuble 1937 (Anm. 82), S. 22. – Zu diesem Unternehmen: Kofferfabrik Johann Schäuble. In: Gerhard Friedrich Linder: Kuppenheim – Chronik einer Stadt. Hrsg. von der Stadt Kuppenheim. Ubstadt-Weiher 1999, S. 498–504.

- 107** Joachim Wernicke/Uwe Schwartz: Der Koloss von Prora auf Rügen. gestern – heute – morgen. 2. erw. Aufl. Königstein 2006, S. 34.
- 108** Oehme 1940 (Anm. 91), S. 28.
- 109** Der Koffer befindet sich im Bestand des Museums Europäischer Kulturen, Stiftung Staatliche Museen Berlin, Inv.Nr. MVK 566/91. – Dagmar Neuland-Kitzerow und Erika Karasek, der ehemaligen Direktorin des Museums für Volkskunde in Berlin, ist für Hinweise zu danken, die es ermöglichten von Birgit Scheps-Bretschneider Kenntnisse über die Reisen des Koffers zu gewinnen.
- 110** Zu Ida Sperling: Birgit Scheps: „Sie sollen hier natürlich nicht den ganzen Tag arbeiten...“ Aus dem Leben einer Hauschneiderin. In: Kleidung zwischen Mode und Tracht. Aus der Geschichte des Museums 1889–1989. Hrsg. von den Staatlichen Museen zu Berlin. Museum für Volkskunde. Berlin 1989, S. 103–109.
- 111** Kraft durch Freude – Gau Sachsen: Urlaubsfahrten 1936, S. 42.
- 112** Claudia Schallenberg: KdF: „Kraft durch Freude“. Innenansichten der Seereisen (Volkskunde & Historische Anthropologie 11). Bremen 2005, S. 30.
- 113** Arnold Kludas: Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt. Bd. 1: 1889–1939. (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 55). Hamburg 2001, S. 151–152.
- 114** Tips für Arbeitskameraden. Zit. nach Kludas 2001 (Anm. 113), S. 150.
- 115** Wernicke/Schwartz 2000 (Anm. 107), S. 50.
- 116** Otto Grebenstein: Die Kofferangebote müssen der Kaufkraft angepaßt sein! Gedanken zu einer kleinen Musterschau in Hannover vom 22. bis 28. April 1949. In: Lederwarenzeitung 2, 1949, H. 5, S. 13.
- 117** Was ist Cord? In: Lederwarenzeitung 30, 1952, H. 8, S. 86.
- 118** Heinz Göckeritz: Die Bundesbürger entdecken die Urlaubsreise. In: Endlich Urlaub! Die Deutschen reisen. Hrsg. vom Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland. Bonn/Köln 1996, S. 43–50.
- 119** Adolf Lohmann: Weniger Koffertypen. In: Lederwarenzeitung 34, 1956, H. 3, S. 59.
- 120** Adolf Lohmann: Preise für Koffer aller Art. In: Lederwarenzeitung 34, 1956, H. 6, S. 30.
- 121** Der nächste Urlaub kommt bestimmt. In: Werbebroschüre der Firma Goldpfeil. 1966, o.S.
- 122** Ruth Goetz von Schüching: Durch gute Lebensart zum Erfolg. 33. Aufl. Leipzig o.J. [1930er Jahre], S. 117.
- 123** Dank für den Erfahrungsbericht an Adelheid H. Müller, Nürnberg.
- 124** Otto Julius Bierbaum: Automobilia. Reiseskizzen und Betrachtungen aus den Kindertagen des Automobils. Hrsg. von Markus Krause. Bonn 1988, S. 16, 18.
- 125** Blanche McManus: The American Woman Abroad. 1911. URL: <http://ia341321.us.archive.org/0/items/americanwomanabr00mcmarchiv> [15.5.2010]. Frdl. Hinweis von Daniela Sandner, Bamberg.
- 126** Kabinen- und Autokoffer. In: Centralblatt für Sattlerei und Tapeziererei 28, 1911, S. 414 u. 43. Technische Beilage.
- 127** Barbara Kagerer/Daniel Schvarcz: Handwerk Design Kunst Tradition München. Neustadt an der Weinstraße 2009, S. 64–67.
- 128** Meier 1932 (Anm. 43), S. 370.
- 129** „Auto-Pilot“ löst das Kofferraum-Dilemma. In: Lederwarenzeitung 33, 1955, H. 9, o.S.
- 130** Germanisches Nationalmuseum, Inv.Nr. VK 4081. – Koffer waren kein ungewöhnliches Geschenk zur Hochzeit. So publizierte die Fachzeitschrift „Die Schaulade“ einen für Einzelhändler bestellbaren Werbebrief für aufgebotene Brautleute. Zu den Gegenständen für die Aussteuer zählten Schließkörbe und sonstige Reiseartikel. Die den Werbebrief illustrierende Zeichnung bildete auch Koffer ab: Unser neuer Werbebrief. In: Die Schaulade 6, 1930, S. 329–332, hier S. 331.
- 131** Quelle [Versandkatalog], Herbst/Winter 1972/73, S. 350.
- 132** Helmut M. Bien/Ulrich Giersch: Reisen in die große Welt. Die Kulturgeschichte des Hotels im Spiegel der Kofferaufkleber von 1900 bis 1960. Dortmund 1988, S. 15.
- 133** Meier 1932 (Anm. 43), S. 453.
- 134** Gulshan 1998 (Anm. 74), S. 12.
- 135** Just & Co AG 1937 (Anm. 81).
- 136** Lederwarenzeitung 1, 1948, H. 6, S. 32. – Modellschau. Neues aus den Kollektionen. In: Lederwarenzeitung 28, 1950, H. 3, o.S. – Die Firma Mädler brachte derart beschichtete Koffer mit Cordbezug unter dem Namen „Stratoflex“ auf den Markt, vgl. Mihm 2001 (Anm. 17), Abb. S. 45, oben.
- 137** Internationale LZ-Bildschau Reisegepäck • USA. In: Lederwarenzeitung 36, 1958, H. 8, S. 76–77.
- 138** Marie Simon: Nimm mich mit... Eine kleine Geschichte der Reisebegleiter. München 2005, S. 102.
- 139** Hermann Siebertz: Koffermaterial unter der Lupe. In: Lederwarenzeitung 40, 1962, H. 3, S. 26–31, hier S. 30.
- 140** Moritz Mädler. Koffer und Lederwarenfabrik seit 1850. Hrsg. von Moritz Gerd Mädler. Offenbach 1975, o.S. – Nach dem Zweiten Weltkrieg war die Firma von Leipzig nach Offenbach übersiedelt.
- 141** In der Literatur wird das Jahr 1953 angegeben, weil in der Jubiläumsschrift von Mädler eine Zeitleiste wiedergegeben ist, bei der manche Produkte oder Ereignisse einem Jahr zugeordnet sind. Das Jahr 1953 wurde von verschiedenen Autoren mit einem Kunststoffkoffer in Verbindung gebracht, wiewohl es nur Gültigkeit für ein auf der Seite abgebildetes Foto hat. Auch für einen ebenfalls auf der Seite gezeigten Hemdenkoffer lassen sich Werbungen in der „Lederwarenzeitung“ erst in den 1960er Jahren ausmachen. – Mihm 2001 (Anm. 17), S. 45. – Claudia

- Gottfried: Reisetaschen und Gepäck. Leicht und stabil. In: Packen Wühlen Tragen. Die Tasche – Vom Transportmittel zum Fetischobjekt. Hrsg. vom Landschaftsverband Rheinland. Rheinisches Industriemuseum. Begleitbroschüre zur Ausstellung der Schauplätze Ratingen und Engelskirchen. Bocholt 2008, S. 15–21, hier S. 20.
- 142** Auf „Amerikanisch“ hergestellt: Der neue „Clubline 1001“. In: Lederwarenzeitung 37, 1959, H. 10, S. 16–17. Hersteller waren die Gebrüder Lehmann in Dorsten, die vor dem Krieg in Neukirch in Sachsen erfolgreich waren, vgl. Oehme 1940 (Anm. 91).
- 143** Siebertz 1962 (Anm. 139), S. 26. – Kunststoffschalenkoffer. In: Lederwarenzeitung 43, 1965, H. 5, S. 12.
- 144** Mädler International. In: Lederwarenzeitung 39, 1961, H. 9, o. S.
- 145** Quelle [Versandkatalog], Frühjahr/Sommer 1972, S. 299.
- 146** Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Inv.Nr. 1/2010/0632.
- 147** Vgl. den Beitrag von Silvia Glaser in dieser Publikation.
- 148** Evelyn Finger: Untragbar. Fliegen ohne Handgepäck – wäre das so schlimm? URL: <http://www.zeit.de/2006/32/Handgepaeck-neu?page=all&print=true> [15.2.2010].
- 149** Eine Million Koffer verschwunden. In: sueddeutsche.de vom 17.03.2009. URL: <http://www.sueddeutsche.de/reise/417/462037/text/print/html> [18.3.2010].
- 150** Nur zwei kamen durch! 2006 Bild.de vom 7.9.2006. URL: <http://www.bild.de/BTO/tipps-trends/geld-job/bams/2006/09/03/koffer-tuev-test/koffe...> [24.3.2010]. – URL: http://www.tuvdotcom.com/pi/web/TuvdotcomIld-SearchResults.xml?option=tested_pr [24.3.2010].
- 151** Chaostage in London-Heathrow. Eine Pannenserie begleitet die Eröffnung des Terminals 5 / Die Betreiber streiten sich. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung Nr. 74, 29.3.2008, S. 18.
- 152** C.R. Leopold Langner: Leopold Fröhlich's Universal-Reise-Taschenbuch. Ein unentbehrliches Handbuch für Fußreisende, insbesondere für Handwerker und technische Künstler. 7. verb. Aufl. Berlin [1853], S. 41.
- 153** Unsere drei technischen Gratis-Beilagen. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei etc. 7, 1890, S. 2809.
- 154** Reisegerätschaften. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei etc. 10, 1893, S. 5671.
- 155** Lederwarenzeitung 43, 1965, H. 9, S. 55.
- 156** Quelle [Versandkatalog], Herbst/Winter 1971/72, S. 319.
- 157** Rimowa: Die Kollektion 2008/2009. S. v. Topas.
- 158** Christine Doege: Aluminium im Alltag. In: Aluminium. Das Metall der Moderne. Gestalt – Gebrauch – Geschichte. Hrsg. von Werner Schäfke/Thomas Schleper/Max Tauch. Begleitbuch zur Ausstellung. Köln 1991, S. 93–109, hier S. 105–106.
- 159** Wir wollen eine kleine, feine Marke bleiben. Gespräch mit Christine Scharrenbrock. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 27.5.2002, Nr. 120, S. 18.
- 160** Dirk Eckert: Mit Polycarbonat auf Siegestour. In: Mobil. Das Magazin der Deutschen Bahn 5, 2009, S. 90–91. – Deutsche Standards. Marken des Jahrhunderts. Hrsg. von Jörg Kirchbaum. 10. Aufl. Köln 1997, S. 24.
- 161** Diesen Hinweis verdanke ich Hans Holzer, Deutsches Museum, München. – Elisabeth Christine Vaupel: Die Entdeckung des Aluminium oder: Wie findet man einen Markt für ein neues Metall? In: Aluminium 1991 (Anm. 158), S. 9–25, hier S. 14–15. – „Schauplatz vernünftiger Menschen“. Kultur und Geschichte in Anhalt Dessau. Ausst.Kat. Museum für Stadtgeschichte Dessau, S. 369, Kat.Nr. 14/33.
- 162** Susanne Falk/Roland Schwarz: Aluminium – Metall der Moderne. In: Aluminium 1991 (Anm. 158), S. 27–69, hier S. 36.
- 163** Koffer aus Stahlumin bot zum Beispiel das Spezialhaus für Lederwaren, Koffer und Reiseartikel Rudolph & Rudolph in Berlin an (uninv. Bestand Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin).
- 164** Meier 1932 (Anm. 43), S. 63.
- 165** Görlitzer Koffer- und Lederwarenfabrik Neuhaus KG: Liste Nr. 322. Görlitz-Moys 1939, S. 17 (Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Historisches Archiv, Sondersammlung Firmenschriften III.2.8299).
- 166** Manfred J. Rauschert-Alenani: Erfahrungen mit verschiedenen Koffermodellen in den Tropen. In: Lederwarenzeitung 42, 1964, H. 8, S. 106–112, hier S. 110.
- 167** Angeblich brachte der französische Hersteller Delsey 1972 den ersten Trolley auf den Markt.
- 168** Andreas Bernard: Das Prinzip Rollkoffer. In: Andreas Bernard/Tobias Kniebe: Das Prinzip. 100 Phänomene der Gegenwart, durchleuchtet vom Süddeutsche Zeitung Magazin. München 2007, S. 205–207.
- 169** Bernard 2007 (Anm. 168), S. 207.
- 170** Viktor Plank: Dimensionierung von Gepäckablagen in Reisezügen. Maschr. Diplomarbeit an der Technischen Universität Wien. Wien 2008.

Ende des 18. Jahrhunderts gab es Empfehlungen für Reisende, die beinahe täglich benötigten Gegenstände wie Frisier- oder Barbierzeug und Schreibutensilien griffbereit in einer Reiseschattulle in einem Koffer mit sich zu führen.¹ Etwa hundert Jahre später konnten der Umfang und der Inhalt noch starke Parallelen zu den bis ins 19. Jahrhundert hinein beliebten Reisenecessaires besitzen. So berichtete ein Korrespondent im „Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei“ 1899 von einem für eine russische Fürstin in Paris angefertigten Necessaire: „Noch kostbarer als selbst die vollkommensten Koffer sind jedoch die Reisenecessaires. Der große Luxus, der mit ihnen getrieben wird, ist geradezu unglaublich. Ich habe hierbei weniger die immerhin recht elegante Ausstattung im Sinn, als die innere Einrichtung, welche jedes nur mögliche Bedürfnis des modernen Kulturmenschen berücksichtigt. Da ist die Abteilung für die Toilettenutensilien nebst verstellbaren Spiegeln, in denen man sich, wenn sie richtig verbunden sind, in ganzer Figur sehen kann, weiter die für die Reiseapotheke, wie für das Nähzeug, dann das Schreibfach, das sich durch einen einzigen Federdruck in ein kleines Pult verwandeln läßt, auf dem sich gleich Tintenfaß, Unterlagen, Löscher etc. fertig zum Gebrauche befinden; ferner das Fach mit dem Eßbesteck, aus dem eine als Tisch dienende Platte herauspringt, die, ein wenig anders gestellt, gleich als Leseputz zu verwerten ist.“² Obwohl Reisenecessaires nur „von dem verwöhnten Reisepublikum“ verlangt wurden,³ waren sie selten so umfangreich ausgestattet wie das beschriebene. Die Gerätschaften zur Nahrungszubereitung und -aufnahme spielten in der Regel keine Rolle mehr bei den bis ins Detail geplanten Behältnissen, was nicht zuletzt in der verbesserten gastronomischen Versorgung seine Ursache hatte. Die verstärkt angebotenen Picknickkörbe waren dagegen eher für Tagesausflüge vorgesehen.

Reisenecessaires – Ausdruck des Luxus

CLAUDIA SELHEIM

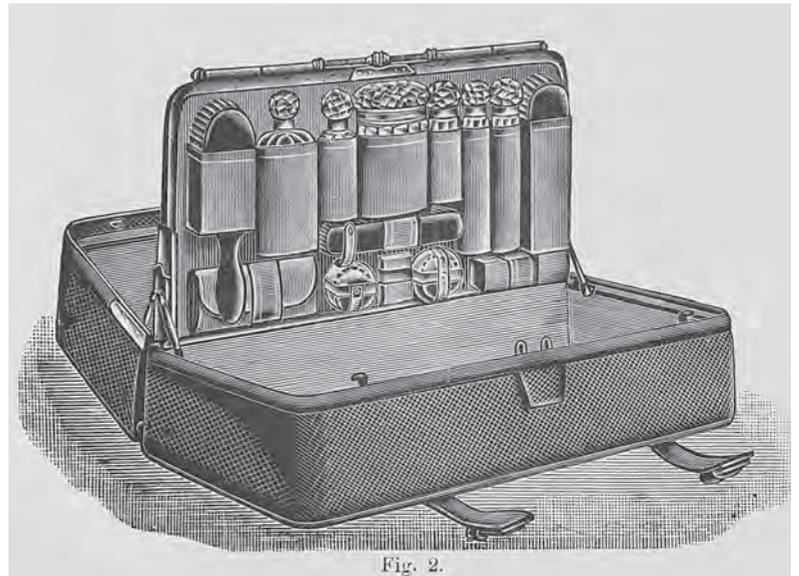


Fig. 2.

Im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts dienten meist Taschen mit sogenannten Stellern oder Ständern (Abb. 101) oder aber mit fest zugedachten Plätzen der Aufnahme unterschiedlicher Toilettenartikel. Die selbststehenden Steller boten den Vorteil, dass sie komplett und mühelos auf dem Waschtisch im Hotel platziert werden konnten, ohne dass man den ganzen Koffer auspacken musste. Die in England „Fitted Dressing Bags“ genannten Taschen wurden dort spätestens 1883 für Frauen und Männer in großer Vielfalt angeboten. Entsprechend breit war auch die Preisspanne, die sich zwischen 18 und 250 englischen Pfund bewegte.⁴ Auf Wunsch konnte man zu jeder Tasche einen wasserdichten Schutz-

Abb. 101: Koffertasche mit herausnehmbarem Ständer, aus: Centralblatt für den Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc., 1897. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

mitgeführte Reisewecker, der sowohl bei seinen Geschäfts- als auch auf den Schiffsreisen mit ihrem festen Programm von Nutzen war. Selbstverständlich durften im Falle des neuen Unternehmensführers der Steiner Bleistiftfabrik Schreibutensilien, Stifte, Federhalter und Tinte nicht fehlen. Das von Männern üblicherweise genutzte Rasierzeug ist dagegen nicht in dem Reisenecessaire enthalten. Zwei Bürsten, möglicherweise eine spätere Ergänzung, tragen das Wappen der Familie Castell-Rüdenhausen, aus der der Graf stammte; er hatte bei der Heirat den Namen Faber-Castell angenommen. Die Hersteller der Tasche sowie der Flakons mit den silbernen, kugelförmigen, gehämmerten Verschlüssen lassen sich nicht feststellen. Doch dass es sich um einen zeittypischen Reisebegleiter handelt, belegt eine 1899 erschienene Zeitschriftenwerbung der Leipziger Koffer- und Lederwarenfabrik Moritz Mädler für „Extrafine Necessaire-Taschen“ (Abb. 103) ebenso wie eine im folgenden Jahr veröffentlichte Beilage im „Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei und Tapeziererei“.⁸ Die Preise für die elegantesten, ebenfalls in echtem Krokodillleder angebotenen Ausführungen betragen bis zu 1000 Mark. Kofferhersteller, die gehobenem Bedarf Genüge leisteten, fertigten derartige Necessaires nach Wünschen der Kunden extra an.

Die Geschichte eines solchen Reisenecessaires schilderte eindrücklich der aus einer wohlhabenden russischen Aristokratenfamilie stammende Schriftsteller Vladimir Nabokov (1899-1977) in seiner Autobiografie. Seine Mutter hatte das Stück 1897 für ihre Hochzeitsreise nach Florenz geschenkt bekommen. Als die Familie Petersburg während der Oktoberrevolution 1917 verließ, transportierte sie in dem Reisenecessaire Edelsteine. Um 1930 versetzte sie dann die Kristall- und Silberbehältnisse bei einem Pfandleiher, so dass „die schlaue ausgedachten ledernen Halterungen innen an seinem Deckel leer zurückblieben. Doch dieser Ver-



Abb. 103: Werbung für Necessaire-Taschen der Firma Mädler, Ausschnitt, aus: Illustrierte Zeitung 1899. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

lust ist während der dreißig Jahre, die es mich auf meinen Reisen begleitete, reichlich wettgemacht worden [...]. Der Umstand, daß sich eine Reisetasche als der robusteste Überlebende unserer russischen Erbschaft erwies, ist sowohl logisch als auch emblematisch.“⁹

Um 1900 kamen verstärkt Koffer mit „Necessaires-Einrichtungen“, auch Einrichtungskoffer

Abb. 104: Einrichtungskoffer für eine Dame, Deutschland, 1920er Jahre. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



genannt, für Damen und Herren auf (Abb. 104).¹⁰ Sie waren an einer oder mehreren Seiten und am Deckel mit Toilettengegenständen ausgerüstet. Sowohl in den „Necessaire-Taschen“ als auch in diesen „Handkofferchen“ konnte „ein leichter Reserveanzug, etwas Leibwäsche, Stiefel, Morgenschuhe etc.“ untergebracht werden.¹¹ Zudem boten sie auch noch anderen Kleinigkeiten, Reiseführern oder Papieren Platz. Konkrete Hinweise, was sich in einem solchen Koffer mit seiner fixierten Dingwelt noch zusätzlich befand, blieben nur selten erhalten. Doch ein Gepäckanhänger an einem Einrichtungskoffer von der aus Duppau in Böhmen stammenden Margarete Gräfin zu Castell-Rüdenhausen (1886–1973) aus dem Jahr 1932 bietet Aufschluss: „Slowakisches Kostüm Kleid Schürze langes seidenes Tuch indisch türkisch mit Silber / mit rotem Futter Spitzenkleid“.¹²

Ein Ratgeber aus dieser Zeit hebt die Wichtigkeit eines Necessairekoffers auf Reisen hervor: „Einen solchen Koffer sollten wir stets bei uns haben, da ja eine freiwillige oder unfreiwillige Unterbrechung der Reise uns zum Übernachten im Hotel zwingen kann; oder [...] wir plötzlich den Schlafwagen benutzen müssen. Da wäre es unangenehm, wenn man die Toilettengegenstände aus einem großen Koffer herausnehmen müßte.“¹³ Diese für Kurzreisen ebenso wie als Handgepäck geeigneten Einrichtungskoffer sollten weiter repräsentative Geschenke und Statussymbole bleiben. So erhielt der Außenminister

und Friedensnobelpreisträger Gustav Stresemann (1878–1929) zu seinem 50. Geburtstag 1928 einen reichhaltig ausgestatteten Einrichtungskoffer geschenkt.¹⁴ Obwohl in den 1920er Jahren allmählich breitere Bevölkerungskreise reisten, konnten sich nur wenige derartiges Gepäck leisten, das meist teurer war als die Reise selbst.

Handliche Reiseneessaires in Form von Mappen mit Reißverschluss, die man in den Koffer packen konnte, kamen für Herren offenbar später als für Damen auf. Für letztere sind sie bereits in einem Katalog aus dem viktorianischen England nachweisbar. Sie sollten „das notwendigste Toilettenwerkzeug des Kulturmenschen“ enthalten, das er auf der Reise nicht vermissen wollte, und entwickelten sich seit Beginn des 20. Jahrhunderts zu einem beliebten Geschenkartikel.¹⁵

1954 stellte ein Journalist fest: „Es ist eine bekannte und bedauerliche Tatsache, daß die durchschnittliche Reiseausstattung des deutschen Reisenden noch sehr viel zu wünschen übrig lässt. Sieht man vom Koffer ab, so stößt man in den meisten Fällen bereits auf – nichts! Für die größte Zahl von Reisenden gibt es heute noch keine Reiseneessaires, Manicules, Nähetauis, keine Beauty-Boxes, Reiseapotheken“.¹⁶ Die weiterhin im hochpreisigen Genre angebotenen Einrichtungskoffer wurden allmählich durch Kosmetikkoffer oder Beauty-Cases mit verstellbaren Haltevorrichtungen und Spiegeln verdrängt. Zunächst gab es sie teilweise noch mit Flakons und anderen Utensilien gefüllt. Die kleineren Reiseneessaires, wie sie die Offenbacher Lederindustrie in der Nachkriegszeit stark bewarb, wurden für Herren noch bis in die 1970er Jahre beim Versandhaus Quelle angeboten (Abb. 105). Doch die Bereitschaft, Essenzen und andere Notwendigkeiten umzufüllen, nahm ab, und Reiseneessaires verloren weitgehend an Bedeutung. Und selbst der Beauty-Case wird vom Unisex-Handgepäck verdrängt.¹⁷



Abb. 105: Reiseneccessaire für einen Herren, um 1950. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

- 1** Vom Reisen in der Kutschenzeit (Veröffentlichungen der Eutiner Landesbibliothek 1). Heide 1989, S. 55.
- 2** M. Kossak: Moderne Reiseeffekten. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 16, 1899, S. 153–154, hier S. 154. – Vgl. auch den Beitrag von Ralf Schürer in diesem Band.
- 3** Necessaire-Koffer. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 16, 1899, S. 173.
- 4** The Victorian Catalogue of Household Goods. Nachdruck von The Illustrated Catalogue of Furniture and Household Requisites 1883. London 1992, S. 267 u. 270.
- 5** Necessaire-Koffer. 1899 (Anm. 3).
- 6** Jürgen Franzke: Der Generationen-Vertrag. Familienform und Lebensstil einer Unternehmer-Dynastie. In: Das Bleistiftschloß. Familie und Unternehmen Faber-Castell in Stein. Hrsg. von Jürgen Franzke. München 1986, S. 10–31. Die Vermutung, dass es sich um ein Hochzeitsgeschenk handelt, verdanke ich einem Hinweis von Edith Luther, A.W. Faber-Castell, Unternehmensverwaltung GmbH, Archiv und Sammlungen, Stein.
- 7** Englische Neuheiten in ledernen Reiseutensilien. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 20, 1903, S. 158. – Englische Lederwareneuheiten. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 21, 1904, S. 204–205, hier S. 205. – Deutsches Ledermuseum. Leder, Bucheinband, Lederschnitt, Handvergoldung, Lederwaren, Taschen. Katalog, H. 1, Offenbach 1974, Kat.Nr. 1.55.55.
- 8** Anzeige der Koffer- und Lederwaren-Fabrik Moritz Mädler. In: Illustrierte Zeitung 113, 1899, Nr. 2942, S. 670. – Reise-Necessaire. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 17, 1900, S. 8 u. 2. Technische Beilage.
- 9** Vladimir Nabokov: Erinnerung, sprich. Wiedersehen mit einer Autobiographie. Reinbek 1999, S. 190–191. Für diese Lesefrucht danke ich meinem Kollegen Daniel Hess, Germanisches Nationalmuseum.
- 10** Zahlreiche solcher Einrichtungskoffer sind abgebildet und für den Sammler beschrieben von Helenka Gulshan: Vintage Luggage. London 1998, S. 49–60. – Ein 1849 datiertes Reiseneccessaire für eine Dame in einem Holzkoffer: Silber auf Reisen. Hrsg. von der Hessischen Hausstiftung Museum Schloß Fasanerie. Fulda 1991, Kat.Nr. 61.
- 11** Moderne französische und englische Reise-Effekten. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 18, 1901, S. 59.
- 12** Frdl. Hinweis von Edith Luther, A.W. Faber-Castell, Unternehmensverwaltung GmbH, Archiv und Sammlungen, Stein.
- 13** Ruth Goetz von Schüching: Durch gute Lebensart zum Erfolg. 33. Aufl. Leipzig o.J. [1930er Jahre], S. 117.
- 14** Der Einrichtungskoffer wird im Stadtmuseum Berlin verwahrt, allerdings sind weder der Schenker noch der Hersteller bekannt. Frdl. Mitteilung von Marlies Ebert.
- 15** Touristen-Tasche. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 18, 1901, S. 179. – Englische Neuheiten in ledernen Reiseutensilien. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 20, 1903, S. 158–159, hier S. 158.
- 16** Wer reist – braucht Koffer. In: Lederwarenzeitung 32, 1954, H. 4/5, S. 8.
- 17** Evelyn Finger: Untragbar. Fliegen ohne Handgepäck – wäre das so schlimm? URL: <http://www.zeit.de/2006/32/Handgepaeck-neu?page=all&print=true> [15.2.2010].

Mit Hüten unterwegs

CLAUDIA SELHEIM

Mancher Reisende, wie zum Beispiel Johann Wolfgang von Goethe, konnte sich den Luxus erlauben, ein spezielles Behältnis für Hüte mit auf Reisen zu nehmen. Allerdings galten Hauben- und Hutschachteln im frühen 19. Jahrhundert auf Kutschenreisen als „höchst lästiges und unbequemes Reisege-



Abb. 106: Hutfutteral, Süddeutschland, 2. Viertel 19. Jh. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

päck“.¹ Auffällig ist bei dem überlieferten Bestand an Hutfutteralen, die oft aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts stammen, dass sie vorwiegend für Kopfbedeckungen von Männern gedacht waren. Dies mag mit deren über lange Zeit größeren Mobilität zusammenhängen.

Hutfutterale nahmen weitgehend die Form ihres Inhaltes auf. Ihre Produktion ist nicht ganz ein-

deutig einem Handwerk zuzuordnen. In Nürnberg etwa durften nach der Täschnerordnung von 1792 ausschließlich Täschner solche Futterale herstellen, in Göttingen wurden sie dagegen im 19. Jahrhundert von Sattlern gefertigt.² Die Futteralmacher beziehungsweise Täschner schufen passgenaue Behältnisse für verschiedenartige Dinge, die entweder einen Staubschutz benötigten oder aus anderen Gründen empfindlich waren. Für den Korpus der Hutfutterale verwendeten sie in der Regel Leder, wohingegen die Innenauskleidung individuell gestaltet sein konnte. Im Futteral lag die Hutkrempe auf einem Rand, während der Hutkopf in ein Polster eingebettet war, das in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts manchmal die jeweilige Hutform aufnahm. Der Deckel, vielfach ein Steckdeckel, war meist konkav eingezogen und mit einem Ledergriff versehen. Zum Schließen dienten Ledergurte. Am Deckel war innen zuweilen ein zylinderförmiges Rohr aus Pappe, auch als Huthalter bezeichnet, angebracht, das mit Kattunpapier oder Stoff kaschiert sein konnte und in den Hutkopf hineinragte.³ Das Rohr wurde meist mit einem Deckel geschlossen und bildete mithin einen weiteren kleinen Stauraum (Abb. 106).

Im Lauf des 19. Jahrhunderts scheint es vermehrt konische Behältnisse gegeben zu haben, die teilweise in den allmählich entstehenden Fabriken für Reiseeffekten seriell hergestellt worden sind. Die Koffer- und Lederwarenfabrik Moritz Mädler bezeichnete noch in einem Katalog aus der Zeit um 1910 solche Behältnisse teilweise als Hutfutterale und nahm hier offenbar ältere Sprachgepflogenheiten auf, denn andere Anbieter führten sie in der Regel als Hutschachteln.⁴

Einige Hutfutterale, auch aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, boten zwei bis drei Hüten Platz und erleichterten so deren Transport. 1891 und 1896 wurden im „Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc.“ Schachteln für drei

Hüte vorgestellt, die zur Aufnahme eines Zylinders, eines Filzhutes und eines Chapeaus (Klapphuts) bestimmt waren.⁵ Dazu bediente man sich ausgeklügelter Konstruktionen. Zum Beispiel war die rahmenartige Auflage für die Hutkrempe aus starkem Karton gearbeitet und konnte in der Mitte hochgeklappt werden, sodass zwei Hüte mit gewissem Abstand ineinander gesteckt werden konnten.⁶ Eine andere Variante verwendete zwei Einsätze, wobei am Deckel entweder zwei fixierbare Gummibänder oder aber ein mit Zugschnur versehener Stoffeinsatz für den Chapeau Claque gedacht waren (Abb. 107).

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kamen verstärkt Hutkoffer auf den Markt, die aufgrund ihrer rechteckigen oder quadratischen Form den Vorteil besaßen, in den Gepäckwagen der Bahn besser verstaut und gestapelt werden zu können. Ihre zweckmäßige Einrichtung erlaubte zudem den sicheren Transport der empfindlichen Kopfbedeckungen. Diese Koffer gab es zunächst für Damenhüte, für Herrenhüte kamen sie erst im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts auf.⁷ 1890 stellte das „Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc.“ einen solchen Koffer für Damenhüte vor. Er hatte einen gepolsterten Deckel und einen Einsatz, dessen Boden wegen der Leichtigkeit aus netzartig geschnürten Bändern bestand.⁸ Doch die Einrichtung sollte in der Folgezeit immer ausgeklügelter werden. Koffer mit Spiegeln im Deckel und Ringen am Korpus zur Befestigung der Kopfbedeckungen mit Bändern wurden ebenso angeboten wie solche mit unterschiedlichen Huthaltern.⁹ Manche wiesen auch Spiralfedern auf, die die Funktion eines Hutständers besaßen; fixiert wurde der Hut in diesen Fällen durch Gummibänder. Der große Vorteil der Hutkoffer bestand darin, dass die Hüte während der Reise nicht durcheinander flogen, vor Druck geschützt wurden und auf diese Weise die Federn, die um 1900 viele Hüte zierten, nicht so



Abb. 107: Verschiedene Hutbehältnisse für Herren, aus: Moritz Mädlers: Koffer- und Lederwaren-Fabrik, Preisliste 54, Leipzig-Lindenau (um 1914). Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



Abb. 108: Komplex eingerichtete Hutkoffer, aus: Moritz Mädlers: Koffer- und Lederwaren-Fabrik, Preisliste 54, Leipzig-Lindenau (um 1914). Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

leicht brachen (Abb. 108).¹⁰ Während die Hutkoffer für Damen normalerweise offenbar maximal zehn Hüte aufnahmen,¹¹ lieferte die Firma Louis Vuitton auch solche in einer Größe von 90 x 57 x 70 Zentimetern, die 25 Stück Platz boten.¹² Schließlich war 1902 zu lesen: „Gerade in Hutkoffern wird heutzutage vom Publikum Ausgezeichnetes verlangt und von der Koffermacherei auch geboten. Während man früher besondere Hutbehälter nur vereinzelt beim reisenden Publikum antraf, giebt es heute kaum noch eine Dame, welche sich auf eine weitere Fahrt begiebt, ohne einen Hutkoffer mit sich zu führen, und auch die Herrenwelt gewöhnt sich immer mehr an den Gebrauch dieses praktischen Stückes Reisegepäck.“¹³ Damen und Herren im Besitz von Hutkoffern gehörten meist gehobenen Gesellschaftsschichten an und konnten so auf Reisen ebenfalls gut behütet verschiedenen, selbst repräsentativen Anlässen gerecht werden.¹⁴

Neben diesen Spezialkoffern gab es einfache Hutschachteln aus Holz mit Steckdeckel, die durch einen Lederriemen mit Schnalle, manchmal zusätzlich mit einem Schloss gesichert werden konnten (Abb. 109). Sie lassen sich bereits 1883 in einem eng-

lischen Warenkatalog in vier Größen nachweisen und waren über einen langen Zeitraum beliebt.¹⁵ In dem Katalog sind sie noch im Kontext der Ladeneinrichtung beziehungsweise des entsprechenden Zubehörs aufgeführt.¹⁶ Auch eine kurz nach 1900 zu datierende Hutschachtel aus dem Germanischen Nationalmuseum gehört in diesen Zusammenhang, denn im Deckel befindet sich das Etikett eines Warschauer Geschäfts, das mit Kleidung, Spitzen und Bändern handelte (Abb. 110). Vermutlich wurde ein großer Teil

dieser Behältnisse auch in Tschechien und in den Balkanstaaten in kleinen Familienunternehmen hergestellt.¹⁷ Diese wasserdichten Schachteln bestanden aus Sperr- oder Furnierholz in mindestens drei aufeinandergeleimten Holzlagen und wurden von deutschen Versandhäusern, wie 1921 von Mey & Edlich in Leipzig, oder vom Kaufhaus des Westens in Berlin bis in die 1930er Jahre als Hutschachteln für Reisende angeboten.¹⁸ Das seit 1935 geltende „Abbildungsheft der gebräuchlichsten Gepäckstücke“ der deutschen Reichsbahn führte diese Art der Hutschachteln weiter auf, da sie offenbar noch gerne benutzt wurde.¹⁹ Doch im Repertoire der auf Reiseartikel spezialisierten Häuser scheint sich in der Folgezeit allmählich ein handlicheres Modell aus Kunstleder durchgesetzt zu haben.²⁰

Bereits vor dem Ersten Weltkrieg zeichnete sich eine Änderung der Hutmoden ab. Die Hüte wurden kleiner, ihre Garnituren waren weniger aufwendig oder sie entfielen ganz. Das wirkte sich auch auf das Verpacken der Kopfbedeckungen auf Reisen aus. Zunächst nahmen die Ausmaße der rechteckigen Hutkoffer ab,²¹ und in der Folgezeit wurden sie fast vollständig durch Hutschachteln verdrängt.²² Besonders verbreitet waren nun diejenigen aus schwarzem (Glanz-)Duck in weicher und harter Ausführung (Abb. 111).²³ Duck bezeichnete eines der vielen Kunstleder, die wegen ihrer günstigen Preise sowohl in den verarbeitenden Firmen als auch bei den Verbrauchern sehr beliebt waren. Sie erlebten vor allem nach dem Ersten Weltkrieg einen enormen Aufschwung.²⁴ Ausgangsbasis dieser Kunstleder war meist ein Baumwollgewebe, das mit einer Masse aus Nitrozellulose bestrichen

Abb. 110: Deckel einer Hutschachtel mit dem Etikett eines Warschauer Geschäfts, Deutschland, um 1900. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



Abb. 109: Hutschachteln aus Sperrholz, Deutschland, 1900–1910. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



wurde. Durch Pressen in einem Kalandar konnte dem Produkt jede beliebige Narbung verliehen werden. Die wasserabweisenden und -dichten, zylinder- oder hufeisenförmigen, an einer Seite abgeflachten Hutschachteln besaßen meist umlaufende braune Kanteneinfassungen, vielfach aus Leder. Innen zeigten sie zuweilen bunt gemusterte Stoffe (Abb. 112). Diese Modelle mit praktischer Handhabe waren viel mehr als die früheren auf das selbstständige Tragen durch die Besitzerin ausgelegt.²⁵ Denn Frauen gingen in den 1920er Jahren auch alleine auf Reisen und somit waren sie für ihr Gepäck selbst verantwortlich. Doch eine wirkliche Dame sollte sich dabei auf ein Minimum beschränken, und es galt als „größte Geschmacklosigkeit“, eine Hutschachtel mitzuführen: „Sie zerstört den Eindruck. Ist sie noch so gut angezogen und führt eine Hutschachtel mit sich, so weiß das erfahrene Vis-à-vis, daß sie von wahrer Eleganz keinen Schimmer hat.“²⁶

Andererseits konnte eine einzige Hutschachtel als Gepäckersatz herhalten, wie es Nina Schenk Gräfin von Stauffenberg in ihrer Bedrängnis praktizierte, als sie nach dem von ihrem Ehemann verübten Attentat auf Adolf Hitler am 23. Juli 1944 von der Gestapo abgeholt wurde. Sie packte das Nötigste



in eine Hutschachtel, die ihr dann fast ein Jahr als Behelfskoffer diente.²⁷

Nach dem Zweiten Weltkrieg las die wissbegierige Hausfrau in einem Ratgeber unter der Rubrik „Vom Kofferpacken“ folgenden Hinweis zum Verstauen von Hüten: „Es gibt ja sehr preiswerte Hutkoffer, die es leicht machen die zartesten Kopfbedeckungen ohne Schaden zu transportieren. Um den Hut kann man leichte Schals, Pelzchen usw. legen.“²⁸ Zu Hutkoffern beziehungsweise Hutschachteln zählten nach dem Zweiten Weltkrieg weiterhin die bereits aus der Vorkriegszeit bekannten Modelle aus Kunstleder und Vulkanfiber. Nachdem das Tragen von Hüten, insbesondere auf Reisen, immer mehr aus der Mode kam, reduzierte sich das Warenangebot jedoch merklich. Dahinter verbirgt sich auch ein „Pragmatismus, nach dessen Logik Hutschachteln [...] unförmige Fortschrittshindernisse darstellen“,²⁹ was dem Unterwegssein des modernen Reisenden widerspricht.



Abb. 111: Hutkoffer aus Kunstleder, Deutschland, 1920–1940. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Abb. 112: Hutkoffer mit bedrucktem Futter, Deutschland, um 1930. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

- 1** [Heinrich August Ottokar] Reichard: Reichard's Passagier auf der Reise in Deutschland, der Schweiz, nach Venedig, Amsterdam, Kopenhagen, Paris und St. Petersburg. Ein Reise-Handbuch für Jedermann. Unter Mitwirkung mehrerer berichtigt u. ergänzt von Friedr[ich] Aug[ust] Herbig. 9. Aufl. Berlin 1837, S. 10.
- 2** Stadtarchiv Nürnberg Bestand 5/75, Nr. 7, Täschner-Ordnung u. der Damit verbundenen Tapeziers Arbeiten vom 6.8.1792, frdl. Hinweis von Thomas Schindler, Germanisches Nationalmuseum. – Christina Reinsch: Mit Krispelholz und Nähmaschine. Wildeshauser Lederhandwerker auf dem Weg ins Industriezeitalter (Oldenburger Studien 46). Oldenburg 2001, S. 118.
- 3** Londner und Pariser Musterzeichnungen für Sattler, Riemer, Täschner und Wagenbauer. Weimar 1846–1855, Nachdruck Hannover 1989, Taf. 1, Abb. 4. – Vgl. auch: Reiseleben – Lebensreise. Zeugnisse der Kulturgeschichte des Reisens Sammlung P.-J. van Tienhoven. Schleswig-Holsteinisches Landesmuseum, Schloß Gottorf. Schleswig 1992, S. 62, Abb. oben.
- 4** Moritz Mädler: Koffer- und Lederwaren-Fabrik, Preisliste 54, Leipzig-Lindenau o.J. [um 1914]. – Richard Becker: Sattlerwaren-Fabrik und Engros-Lager, 8. Hauptkatalog 1913/14, S. 143 (Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Historisches Archiv, Sondersammlung Firmenschriften III.2.09669).
- 5** Hutschachtel für 3 Hüte. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 8, 1891, S. 3867–3868 u. 2. Gratis-Beilage. – Helmfutteral und Hutschachteln. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 13, 1896, S. 251 u. 69. Technische Beilage.
- 6** Londner und Pariser Musterzeichnungen 1989 (Anm. 3), Taf. 1, Abb. 4.
- 7** Moderne Koffer und Hutschachteln. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 20, 1903, S. 80 u. 11. Technische Beilage u. S. 569–570 u. 65. Technische Beilage. – Willy Meier: Die Warenkunde des Koffers. In: Deutsche Sattlerzeitung 1931, S. 642.
- 8** Unsere zweite technische Gratisbeilage für das Täschner-Gewerbe in Nr. 117. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 7, 1890, 2. Gratis-Beilage u. S. 3605.
- 9** Damen-Hutkoffer. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 14, 1897, S. 165 u. 50. Technische Beilage.
- 10** Damen-Hutkoffer. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 17, 1900, S. 553 u. 62. Technische Beilage. – Mädler (um 1914, Anm. 4), S. 23.
- 11** Koffer. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 21, 1904, S. 102–103, hier S. 103.
- 12** Paul-Gérard Pasols: Louis Vuitton. Die Erfindung des Luxus. München 2005, S. 136.
- 13** Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 19, 1902, S. 640.
- 14** Andrea Mihm: Packend... Eine Kulturgeschichte des Reisekoffers, Marburg 2001, S. 61–62.
- 15** The Victorian Catalogue of Household Goods. Nachdruck von The Illustrated Catalogue of Furniture and Household Requisites 1883. London 1992, S. 324.
- 16** Sie waren auch in den 1930er Jahren noch in vier Durchmessern zwischen 35 und 50 Zentimetern erhältlich, vgl. Kaufhaus des Westens. Berlin o.J. [1930er Jahre], S. 44.
- 17** Helenka Gulshan: Vintage Luggage. 2. Aufl. London 1998, S. 47.
- 18** Mey & Edlich, Versand-Geschäft, Leipzig-Plagwitz, Ausgabe 1911/12 (Bestand Deutsches Technikmuseum, Historisches Archiv III.2.4912). – Just & Co GmbH, Kofferfabrik, Lederwarenfabriken, Katalog Nr. 47, Geraberg 1913 (Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Historisches Archiv, Sondersammlung Firmenschriften III.2.4268). – Versand-Geschäft Mey & Edlich, Frühjahr und Sommer 1921 (Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Historisches Archiv, Sondersammlung Firmenschriften III.2.2278). – Kaufhaus des Westens. Berlin o. J. [1930er Jahre], S. 44. – Eine Dame mit einer solchen Hutschachtel war 1922 in der Zeitschrift „Elegante Welt“ abgebildet, vgl. Wolfgang Ley: Mantel, Hut und Necessaire. Reiseausstattung der Eisenbahnzeit – Nötiges und Modisches. In: Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1825–1975. 2 Bde., Berlin 1985, Bd. 2, S. 580–595, hier S. 586.
- 19** Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband: Abbildungsheft der gebräuchlichsten Gepäckstücke. Berlin 1935, Abb. 31.
- 20** Hutschachteln sind in der Literatur bzw. in Ausstellungskatalogen über Hüte kein Thema. Meist werden sie lediglich als dekoratives Beiwerk im Bild festgehalten, so etwa in: Apropos: Der Charme der Accessoires. Bearb. von Ursula Strate u. a. Ausst.Kat. Museum für Kunst und Gewerbe Hamburg. Heidelberg 1999, S. 95. – Hier werden zu einem Kostüm aus der Zeit um 1890 neben einer hölzernen Hutschachtel auch zwei erst sehr viel später aufkommende Schachteln aus Kunstleder abgebildet.
- 21** Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 36, 1919, S. 128.
- 22** Meier 1931 (Anm. 7), S. 642.
- 23** Albert Rosenhain: Ferien (Katalog). Berlin 1932, S. 10–11. – Just & Co AG, Illustrierter Katalog Nr. 121. Geraberg 1935, S. 42. (Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Historisches Archiv, Sondersammlung Firmenschriften III.2.1061).
- 24** Willy Meier: Die Warenkunde des Koffers. In: Deutsche Sattlerzeitung 1932, S. 14.
- 25** Vgl. auch die Abbildung bei Mihm, wo eine Dame im Zugabteil mit Handkoffer und Hutschachtel aus Kunstleder (Duck) reist. Das wiedergegebene Foto wurde 1935 in der Zeitschrift „Die Dame“ abgebildet. Mihm 2001 (Anm. 14), S. 56.
- 26** O. Alsen: Der Reiseanzug der Dame. In: Elegante Welt 11, 1922, Nr. 8, S. 32. Zit. nach Ley 1985 (Anm. 18), S. 588.
- 27** Konstanze von Schulthess: Nina Schenk Gräfin von Stauffenberg. Ein Porträt. München 2009, S. 25 u. 169.
- 28** Erna Horn: Der neuzeitliche Haushalt. Ein Führer durch die gesamte Küche und Hauswirtschaft aus der Versuchsküche Buchenau. Kempten 1954, S. 436.
- 29** Evelyn Finger: Untragbar. Fliegen ohne Handgepäck – wäre das so schlimm? URL: <http://www.zeit.de/2006/32/Handgepaeck-neu?page=all&print=true> [15.2.2010].

Die Ordnung im Koffer

CLAUDIA SELHEIM

Der festen, durch Fächer, Trennwände und Einsätze vorgegebenen Ordnung im Koffer oder Schrankkoffer steht die selbst geschaffene Ordnung gegenüber, zu der man verschiedene Hilfsmittel und Reiseutensilien nutzen kann. Ziele sind letztlich immer das schnelle Auffinden und der Schutz der im Mikrokosmos Koffer eingepackten Gegenstände.

Bereits 1827 hielt Honoré de Balzac (1799–1850) in einer Schrift über die Kunst des Krawattebindens fest, was ein Mann dafür benötigte: „Schließlich darf ein Mann, der viel auf Reisen ist und einigermaßen auf sich hält, nicht verabsäumen, sich mit einer eigenen Schachtel zur regelmäßigen Aufbewahrung seiner Krawattenkollektion zu versehen. Diese Schachtel muß entweder mit verschiedenen Fächern oder einem doppelten Boden ausgestattet sein und in folgenden Dimensionen gehalten: ein und einen halben Fuß Länge, sechs Daumen Breite und ein Fuß Tiefe: Diese Schachtel soll enthalten: 1. wenigstens ein Dutzend glattweiße Krawatten. 2. Ebensoviele weiße Krawatten mit Karos, Streifen und Tupfen. 3. Ein Dutzend Foulardbinden und zwar ebensoviel einfarbige als gemusterte. Mindestens drei Dutzend Leinenkragen. 6. Zwei Kragen mit Fischbeineinlagen. 7. Zwei schwarze Seidenkrawatten. 8. Ein kleines Bügeleisen.“¹

Um 1900 war es selbstverständlich, dass für den wohl geordneten Koffer eines Mannes auf sogenannte Reisegarnituren zurückgegriffen wurde. Das Angebot in dem erstklassigen Berliner Geschäft für Reisezubehör von Albert Rosenhain umfasste 1913/14 Reisehüllen für Krawatten, Handschuhe, Taschentücher und Oberhemden.² Für die damals modischen steifen Kragen und Manschetten empfahl das Haus Beutel oder feste Lederschachteln, wobei letztere den Inhalt besser vor Druck schützten und so den perfekten Auftritt des Mannes garantierten. Kragen-, Manschetten- und Taschentuchbeutel aus beigefarbener Baumwolle, die mit einem dem Inhalt entsprechenden



Schriftzug bestickt sind, nahm ein Jurist um 1900 mit auf Reisen (Abb. 113). Die Beutel mit versteiftem Boden aus Karton konnten flach zusammengelegt werden oder im heimischen Schrank für Ordnung sorgen. Ähnliche Beutel, die zum Besticken vorgezeichnet waren, bot 1912 etwa auch das Versandgeschäft Mey & Edlich an.³ Als Kragen und Manschetten kein gesondertes Zubehör von Herrenhemden mehr waren, kamen auch die Behältnisse allmählich aus der Mode, doch noch 1954 beklagte sich ein Autor in der Lederwarenzeitung über das Fehlen von Hemden- und Kragenetuis bei Reisenden.⁴

Abb. 113: Wäschebeutel-Garnitur, Deutschland, um 1900. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Abb. 115: Schuhbeutel, Umkreis Peter Behrens, Nürnberg, um 1902. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Stiefelhüllen und Schuhbeutel sollten einerseits „das Bescheuern des Schuhzeuges“ verhindern,⁵ andererseits schützten sie den übrigen Inhalt des Koffers. Zudem besaßen sie den Vorteil, wenig Platz zu beanspruchen. Abgeraten wurde in den 1950er Jahren vom Einwickeln der Schuhe in Zeitungspapier,⁶ vermutlich weil Druckerschwärze auf Kleidung und Sonstiges hätte abfärben können. Mit Monogramm bestickte Schuhbeutel und ein ebensolches Koffertuch fanden sich in der Aussteuer einer Nürnberger Unternehmerstochter, die ihre Mutter Emilie Reif 1902 komplett bei Peter Behrens (1868–1940) in Darmstadt bestellte (Abb. 114, 115).⁷ Der vielseitige Architekt, Künstler und Designer hatte im Herbst 1901 und im Frühjahr 1902 jeweils einen Kunstgewerblichen Meisterkurs am Bayerischen Gewerbemuseum in Nürnberg abgehalten. Emilie Reif propagierte auf diese Weise den Geschmack am Neuen und distanzierte sich vom historistischen Stil ihres eigenen Hauses. Teile des textilen Hausrats, etwa die Bettwäsche, fertigte nach Entwürfen aus dem Umkreis von Peter Behrens die Nürnberger Wäsche- und Aussteuer-Fabrik



Alexander Zadow. Der Architekt schuf ebenfalls ein Monogramm für die Tochter,⁸ doch sind Kofferdecke und Schuhbeutel mit einem anders gestalteten versehen.

Mit Kofferdecken wurden eingepackte Kleider abgedeckt und vor Staub bewahrt. Das Vorhandensein solcher für die Reise gedachten Utensilien, die andere Gegenstände und Kleidungsstücke schützten, veranschaulicht die Wertigkeit, die letz-

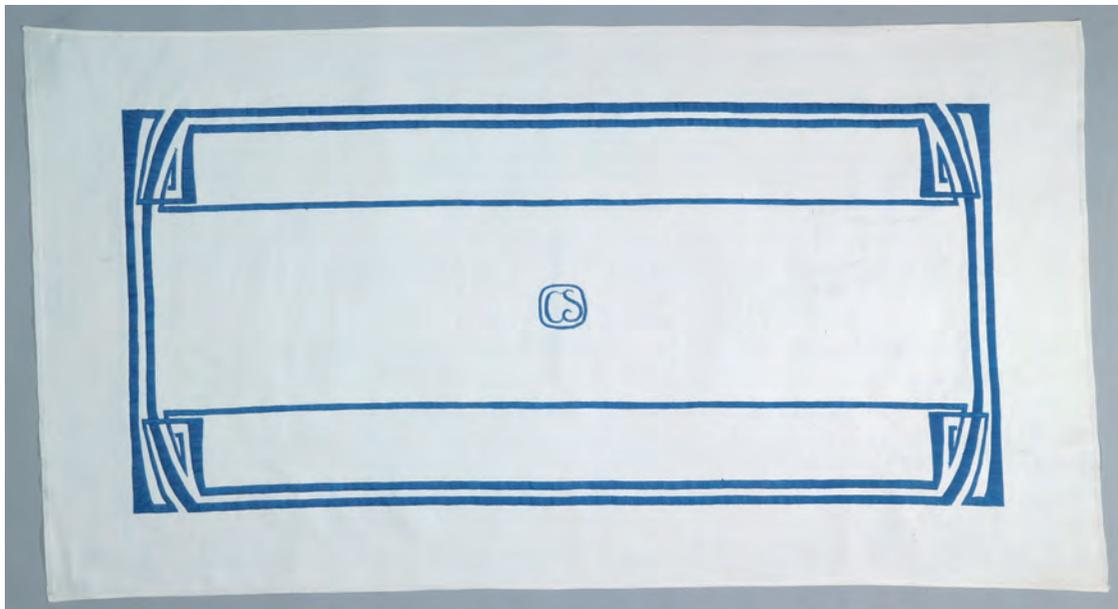


Abb. 114: Kofferdecke, Umkreis Peter Behrens, Nürnberg, um 1902. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

teren beigemessen wurde. Der Staubschutz war aber auch notwendig, denn an Bahnhöfen, wo Dampflokomotiven ein- und abfahren und sich starker Ruß entwickelte, wurde das Gepäck verladen. Bei den bis ins 20. Jahrhundert üblichen Kutschenfahrten war es ebenfalls oft dem Schmutz ausgesetzt. In ihrem 1929 erstmals erschienenen Roman „Menschen im Hotel“ beschreibt die Schriftstellerin Vicki Baum (1888–1960) den Generaldirektor Preysing, wie er pedantisch seinen Koffer mit den vielen Ordnungshelfern ausräumte: „Jeder Stiefel, jedes Wäschepaket, jeder Gegenstand steckte in einem sauberen Leinenfutteral, und auf jedem Futteral stand ordentlich das rotgestickte Kreuzstichmonogramm K.P.“⁹

Für das „richtige Packen“, das als „kleine Kunst“ betrachtet wurde, existierten genaue Anweisungen. Kleidung sollte in dem gleichen Zustand aus dem Koffer entnommen werden wie aus dem Kleiderschrank. Schwere Gegenstände wie Fotoapparate oder Bücher kamen also zuerst in den Handkoffer und zwar so, dass sie beim Tragen unten lagen. Noch in den 1950er Jahren sollten Schuhe, Gürtel, Nagelpflegeteile separat verpackt werden, wozu Erna Horn (1904–1982) „Säckchen aus Supronyl“ empfahl. Diese durchsichtigen Kunststoffbeutel hielten ihrer Meinung nach die „beste Ordnung im Koffer“.¹⁰ Auch das Einlegen der Kleider folgte einer strengen Reihenfolge: Röcke, Hosen, Jacken und Mäntel. Leichte Kleider sollte man als letztes einlegen und immer wieder mit einer Lage Seidenpapier bedecken, womit auch Ärmel ausgestopft werden konnten, um im Koffer ihre Form zu bewahren. Schließlich wurden die Kleider mit einem dünnen Tuch aus Kretonne, einem leinwandbindigen bedruckten Baumwollstoff, abgedeckt. Aus diesem Material „fertigt man noch kleine Täschchen an für die feinen Seidenstrümpfe, für etwas Watte, für Taschentücher [...] und so manche Kleinigkeiten. Für die Waschsachen hat man die eleganten Reiß-

verschlusssäckchen. Aber auch das Nachthemd soll hygienisch verpackt sein und nicht lose zwischen den Kleidern liegen. Man fertigt auch dafür eine Tasche an. Hierfür eignet sich das bunt bedruckte, leichte, durchsichtige Supronyl besonders gut.“¹¹ Die Kunststoffwelle hatte die vor allem als Kochbuchautorin bekannte Erna Horn offenbar voll ergriffen.¹²

Doch kamen in den 1950er Jahren allmählich wieder von der Industrie angebotene praktische Reisegarnituren auf den Markt, gelegentlich ergänzt um Etuis für zusammenklappbare Kleiderbügel, die mit den zuweilen mitgeführten Reisebügeleisen zum perfekten Auftritt des Reisenden verhalfen.¹³ 1954 stellte die Lederwarenzeitung Frisieretuis, Reisenecessaires und eine „entzückende Damen-Wäsche und Toilettgarnitur“ eines Anbieters aus dem bayerischen Rain am Lech vor,¹⁴ der vermutlich

Abb. 116: Wäsche- und Strumpftasche, Deutschland, um 1955. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



sowohl die Strumpftasche für die empfindlichen Nylons als auch die Wäschetasche für Nachthemden oder Unterwäsche mit Balletttänzerinnen produzierte, die an Gemälde von Paul Degas erinnern (Abb. 116). Entsprechende Garnituren gab es auch für Herren, die zum Beispiel aus Kultur- und Hemdtasche bestehen konnten. Für die ausschließlich Toilettenartikel aufnehmenden Behältnisse sollte sich die Bezeichnung Kulturbeutel durchsetzen. Sie gewannen zunehmend an Bedeutung, da das Mitnehmen umfangreicher Reiseneccessaires für Männer unüblich wurde.

Falsch gepackte Koffer konnten möglicherweise nicht geschlossen werden, erst das sogenannte Weichgepäck ließ hier mehr Spielraum. Nachdem sich Touristen seit den 1980er Jahren vielfach in Jeans und T-Shirts kleideten, spielte das sachgemäße Packen eine geringere Rolle. Doch selbst im Jahr 2010 werben Firmen für ihre Koffer mit dem Hinweis: „Kreuzbänder, Trennplatte und Seitentasche für optimale Organisation der Kleidung“ und manchmal beigefügte Wäschebeutel für schmutzige Wäsche sowie Kleiderhüllen erleichtern weiter die Ordnung im Koffer.¹⁵

1 Zit. nach Ulrich Klever: Krawatte. In: Anziehungskräfte. Variété de la Mode 1786–1986. Hrsg. vom Münchner Stadtmuseum. München 1986, S. 312–317, hier S. 315. – Für diesen Hinweis danke ich Jutta Zander-Seidel, Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

2 Albert Rosenhain: Sonder-Preisliste für Lederwaren, Koffer und Artikel zur Reise 1913/14 (Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Historisches Archiv, Sondersammlung Firmenschriften, III.2.1624).

3 Versand-Geschäft Mey & Edlich, Leipzig-Plagwitz. Ausgabe 1911/12. Leipzig 1912 (Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Historisches Archiv, Sondersammlung Firmenschriften, III.2. 4912).

4 Wer reist – braucht Koffer. In: Lederwarenzeitung 32, 1954, H. 4/5, S. 8.

5 Rosenhain 1913/14 (Anm. 2), S. 48.

6 Erna Horn: Der neuzeitliche Haushalt. Ein Führer durch die gesamte Küche und Hauswirtschaft aus der Versuchsküche Buchenau. Kempten 1954, S. 435.

7 Peter-Klaus Schuster: Behrens in Nürnberg und ein Nürnberger Auftrag an Behrens. In: Peter Behrens und Nürnberg. Geschmackswandel in Deutschland. Historismus, Jugendstil und die Anfänge der Industriereform. Ausst.Kat. Germanisches Nationalmuseum Nürnberg. München 1980, S. 95–165.

8 Schuster 1980 (Anm. 7), S. 103 u. Kat.Nr. 124.

9 Vicki Baum: Menschen im Hotel. 3. Aufl. Köln 2008, S. 58.

10 Horn 1954 (Anm. 6), Abb. Tafel 66.

11 Horn 1954 (Anm. 6), S. 436.

12 Eckehard Methler/Walter Methler: Von Henriette Davidis bis Erna Horn. Bibliographie und Sammlungskatalog hauswirtschaftlicher Literatur – mit Anmerkungen zur Frauenfrage. Wetter 2001, S. 787–788.

13 Lederwarenzeitung 30, 1952, H. 2, S. 43.

14 Lederwarenzeitung 32, 1954, H. 9, o.S.

15 Werbebroschüre Galeria Kaufhof: 100 years strong Samsonite. Mai 2010, o.S.

Alles in die Tüte!

Reisehilfen aus Kunststoff

SILVIA GLASER

Hin und wieder sieht man auf europäischen Flughäfen oder Großbahnhöfen Reisende, die als einziges Gepäckstück oder zusätzlich zu Koffer oder Reisetasche eine Plastiktüte mit sich führen. Art und Gestalt dieser Behältnisse lassen – mitunter deutlicher als es dem Träger lieb sein kann – Rückschlüsse auf ihn zu. Vor allem bei Fluggästen fallen neben den Tüten aus den Duty-free-Shops Taschen auf, die auf Einkäufe in Nobelläden oder berühmten Modeketten schließen lassen. Vielfach handelt es sich dabei um Tüten aus festerem Papier, die mit einer Kunststofffolie kaschiert sind und deshalb auch ohne Inhalt eine gewisse Standfestigkeit haben. Als Griffe dienen meist Textilkordeln oder lange dünne Henkel zum Umhängen über die Schulter. Nicht ohne einen gewissen Stolz rangieren solche Tüten bei ihren Besitzern als Statussymbole und werden deshalb deutlich sichtbar präsentiert.

Bei den einfacheren Tüten aus den Duty-free-Shops handelt es sich meist um Polyethylentüten, die bis vor wenigen Jahren oft beidseitig mit dem Aufdruck eines Zigarettenherstellers oder eines Alkoholproduzenten warben. Aus Sicherheitsgründen sind sie heute meist durchsichtig und nur noch auf einer Seite bedruckt. Zoll- und Wachpersonal kann so relativ schnell den Inhalt der Tüten erkennen. Die EU-weiten Vorschriften für das Handgepäck auf Flugreisen haben 2007 zur Einführung von ebenfalls transparenten Beuteln mit Reißverschluss mit dem Volumen eines Liters geführt, in denen Kosmetika und Parfüms verpackt werden müssen (Abb. 117). Diese kleinen „travelbags“ gibt es je nach Reiseziel inzwischen sogar mit aus Swarovski-Steinen gestalteten Städtenamen.¹

Auf internationalen Flughäfen hingegen sind mitunter Fluggäste zu beobachten, die große Plastiktüten von Lebensmitteldiscountern als Ersatzkoffer mit sich führen. Oft sind sie stark gefüllt und ausgebeult, so dass sie verschnürt, verklebt



oder behelfsmäßig mit Griffen aus Bändern versehen sind. Derartige Verpackungen bekam man auf deutschen Bahnhöfen und Flughäfen erstmals in den 1960er Jahren zu Gesicht, als Gastarbeiter diese leichten, wasserdichten, platz- und kostensparenden Hüllen bei ihren Fernreisen nutzten. Deshalb bürgerte sich dafür umgangssprachlich die – durchaus auch abschätzig gemeinte – Bezeichnung „Türkenkoffer“ ein. Hier dient die Tüte als Kofferersatz.² Nur wenige Gegenstände aus Kunststoff haben es seit ihrer Markteinführung zu derart hohen Auflagen gebracht wie die Plastiktüte. Sie ist ein Phänomen und kulturgeschichtlich außerordentlich facettenreich.³ Aus heutiger Sicht fragt man sich manchmal, welche Tragehilfen frühere Generationen auf Reisen mit sich führten und wie

Abb. 117: Transparenter Beutel für Flüssigkeiten auf Flugreisen, Toppits (Melitta), 2010. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

sie ihre Habseligkeiten vor der Verbreitung von Plastiktüten beförderten, wenn Koffer und Reisetaschen bereits voll waren.

Vorläufer

Ihr Vorläufer ist die Tasche aus Papier, deren Entwicklung wiederum eng mit dem Erwerb von Kleidung und Nahrungsmitteln verbunden ist. Mit der Entstehung und Verbreitung von Kolonialwarenläden, Fachgeschäften und schließlich den Supermärkten änderten sich die Kaufgewohnheiten der Bevölkerung grundlegend. Brachte der Kunde anfangs seine Tasche, seinen Korb oder sein Einkaufsnetz zum Händler mit, um die meist in Zeitungspapier eingewickelten Lebensmittel nach Hause zu tragen, so gab es bereits um 1900 Geschäfte, in denen der Verkäufer die Ware in einer Papiertüte überreichte. Ein frühes Beispiel ist die 1906 von Carl Ganter in Ludwigsburg gefertigte Tragetasche „Handfrei“.⁴ Sie wurde als Tasche „mit an derselben befestigtem, über den Arm reichendem Trageband“ beschrieben. In den 1920er Jahren warben die Deutschen Maschinen- und Papiertütenindustrie-Werke in Leipzig mit einem Modell, das am oberen Rand durch einen Kordelzug geschlossen werden konnte und damit gleichzeitig auch einen Tragegurt hatte.⁵ Um der Papiertüte auch für schwerere Lasten die nötige Haltbarkeit zu verleihen, war der Boden häufig mit einem zusätzlich aufgeklebten Papierstreifen verstärkt. Nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten kam die Produktion von Papiertragetaschen ab 1936 fast zum Erliegen, da man ihre Herstellung als Rohstoffverschwendung betrachtete.

Erst Ende der 1950er Jahre begann eine neue Phase in der Entwicklung von Verpackungsmaterialien. Während manche Betriebe an der Produktion der Kordelbandvariante festhielten, hatte ein Bielefelder Unternehmen eine Maschine entwickelt, die Papiertragetaschen vollautomatisch herstellte, und

zwar mit einer durch Karton verstärkten Griffzone und ausgestanztem Griffloch. Diese Tütenform sollte sich im Wesentlichen durchsetzen, auch wenn als weitere Neuerung eine Tüte mit extra angeklebten Papiergriffen⁶ hinzukam.

Kunststoff kontra Papier

Ein entscheidender Schritt vollzog sich 1957, als innerhalb der Verpackungsindustrie erstmals die Frage erörtert wurde, ob Kunststoff – gemeint war damit Polyethylen (PE) – Papier auf Dauer verdrängen könne. Kunststoffe hatten nach Ende des Zweiten Weltkrieges in vielen Bereichen des Haushalts wie auch in der Nahrungsmittelverpackung und -aufbewahrung Einzug gehalten. Als Beispiel sei hier auf die Tupperware-Geschirre aus Polyethylen hingewiesen, die seit 1951 unaufhaltsam die europäischen und insbesondere die deutschen Haushalte eroberten.⁷ Auch das zunehmende Sortiment an Frischware in den sich allmählich etablierenden Selbstbedienungsläden⁸ und Supermärkten veranlasste die Verpackungsindustrie zur Herstellung durchsichtiger Folien und Beutel.⁹ Dem Verbraucher war der Umgang mit dünnen Kunststofffolien also bereits vertraut. Als die Industrie schließlich entsprechende Maschinen zum Verschweißen von PE-Folien entwickelt hatte, war es nur noch eine Frage der Zeit, bis die Plastiktüte die Papiertüte vom Markt verdrängte, denn sie hatte einen entscheidenden Vorteil: sie war wasserdicht.

Im Jahr 1977 bestanden 88 von 100 Tüten aus Polyethylen, 12 aus Papier; in den letzten Jahren haben sich die Zahlen auch unter dem Aspekt neu entwickelter Tüten-Materialien etwas verschoben. Polyethylen¹⁰ wird als Gas bei der Herstellung von Rohbenzin gewonnen und polymerisiert. Das so gewonnene Granulat ist farblos und lässt sich nach Bedarf mit einer nur geringen Menge Farbgranulaten einfärben. In einer Maschine zum Ausformen solcher Kunststoffe, dem Extruder, wird es geschmol-

zen, durch eine Ringdüse gepresst und zu einer dünnen Folie in Schlauchform aufgeblasen. Nach dem Abkühlen wird der Endlosschlauch über Rollen flachgelegt und in Taschengröße geschnitten.¹¹

Form

Die Form der Plastiktüte lehnte sich zunächst durchaus dem papiernen Vorbild an. Tüten, präziser Beutel, aus den 1950er Jahren waren meist durch einen Kordeldurchzug zu verschließen oder hatten als Henkel eine dünne Plastikschnur, die man durch zwei eingestanzte Löcher zog. Die noch nicht verstärkte Griffzone, aus der die Schnur leicht ausreißen konnte, machte solche Tüten wenig brauch- und belastbar. Außerdem war mit ihrer Herstellung gerade im Griffzonenbereich ein erheblicher technischer Aufwand verbunden.

Eine Verbesserung versprach ein 1960 angemeldetes Verbrauchsmuster, das bis heute weltweit die größte Verbreitung hat, die Form der einem Herrenunterhemd ähnelnden „Hemdchen-Tüte“. Für ihre Fabrikation wurden oben und unten verschweißte Schläuche hergestellt, bei denen man als letzten Arbeitsgang am oberen Ende einen eckigen Ausschnitt ausstanzte.

Obwohl damit eine erste automatische Tütenfabrikation möglich gewesen wäre, blockierte ein Rechtsstreit um das Patent bis 1968 die Herstellung in Deutschland. Stattdessen setzte sich eine Tütenform mit doppelter Griffzone und eingestanztem Griffloch durch, die also im Prinzip an die Papiertüten der 1950er Jahre erinnerte. Die Verstärkung im Bereich des Griffes nannte man Reiterband, weshalb die Tüte im Fachjargon auch „Reiterbandtüte“ hieß. Ihre Herstellung ermöglichte eine Maschine der Firma LEMO (Michael und Hans Lehmacher in Mondorf bei Bonn). Durch jeweils drei Folienlagen in der Griffzone jeder Seite war es möglich, selbst mehrere Kilogramm Gewicht gefahrlos in der Tüte zu tragen. Unabhängig vom Erfolg der Reiter-

bandtüte kamen weitere Formen auf den Markt, etwa die „Sinus-Tüte“ mit einem gebogenen oberen Abschluss¹² und, nach 1975, die „Doppelkrafttüte“ (DKT), bei der nur noch die Griffzone verstärkt war, nicht mehr die gesamte obere Abschlussleiste. Dadurch ergab sich eine beachtliche Materialeinsparung, ohne die Belastbarkeit von 5 Kilogramm zu mindern.¹³

Der Verbrauch an Plastiktüten lag 1978/79 in Deutschland bei 3,5 Milliarden Exemplaren. Im Schnitt konsumierte jeder Käufer also circa 49 Plastiktüten pro Jahr. Daran hat sich bis heute kaum etwas geändert. In Europa werden während eines Jahres 100 Milliarden Plastiktüten verbraucht, davon allein in Italien 25 Milliarden.¹⁴

Werbung auf Tüten

Nicht erst seit der Aktion von Joseph Beuys während der documenta 1972¹⁵ wurde die Plastiktüte auch gezielt als Werbemittel eingesetzt. Warben die ersten Tüten anfangs hauptsächlich mit dem Medium der Schrift und verzichteten auf farbintensive Aufdrucke, Bilder oder Fotos für ihren Inhalt, so änderte sich dies in den folgenden Jahrzehnten. Künstler und Werbefachleute nahmen sich der großen sichtbaren Tütenflächen an und nutzten sie, um ihre (Werbe-)Botschaften zu verbreiten, die in vielen Fällen ohne jeden Bezug zum Inhalt blieben. Bis zu 300 Sichtkontakte pro Tüte können bei gut gestalteten Tragetaschen erreicht werden.¹⁶

Bis heute berühmt sind etwa die braunen Tüten des New Yorker Kaufhauses Bloomingdale's, das nur im seitlichen Falz sein Logo zeigt,¹⁷ oder die grünen, mit goldenen Schriftzügen versehenen Exemplare des Londoner Nobelkaufhauses Harrod's, deren Design über 17 Jahre, von 1967 bis 1984, Bestand hatte.¹⁸ Anfangs wurde der Werbeaufdruck in ein- bis vierfarbigem Siebdruck ausgeführt. Seit 1976 erfolgte mit dem Flexodruckverfahren ein Aufdruck auf der Plastikfläche wie bei einer Lithografie

mit bis zu sechs Farben.¹⁹ Der Werbewirksamkeit gut gestalteter Tüten war sich der Kaufhof-Konzern ganz offensichtlich bewusst, als er 1979 anlässlich seines 100-jährigen Bestehens einen „Wettbewerb der 1000 Tüten“ ausschrieb. Ausgangspunkt für die Designvorschläge sollte zwar eine Papiertüte sein, die Entwürfe ließen sich aber unmittelbar auch auf Kunststoffflächen übertragen. Fast 500 Studierende von Akademien und Hochschulen beteiligten sich daran und reichten 759 Arbeiten ein,²⁰ wovon bemerkenswerterweise nur ein geringer Teil Aufschriften enthielt. Dieser Umstand ist der Tatsache geschuldet, dass sich Bilder dem Betrachter viel schneller erschließen als Schrift oder Text. Viele Entwürfe vermittelten außerdem eine durchaus konsumkritische Botschaft und thematisierten seinerzeit aktuelle Fragen etwa zum Umwelt- und Denkmalschutz, zu Menschenrechten oder hemmungslosem Konsumismus. Ein Zusammenhang des Werbeaufdrucks mit dem Tüteninhalt war jedoch in nahezu keinem Fall erkennbar. Dieses Phänomen hat sich bis heute fortgesetzt,

etwa in den Tüten der italienischen Bekleidungs-firma Benetton. Zwischen 1984 und 2000 gestaltete der Fotograf Oliviero Toscani deren Tüten wie auch andere Werbeträger mit höchst provokanten, aber einprägsamen Bildern, die öffentliche Diskussionen entfachten und deshalb vielen Konsumenten bis heute in Erinnerung blieben.

Wie werben die Hersteller?

Plastiktüten, die von Lebensmitteldiscountern ausgegeben werden, bilden nach wie vor den größten Anteil an der Gesamtproduktion. Deren Gestaltung beschränkt sich häufig auf die Namensnennung und mehr oder weniger bunte Farbfelder. Aufwendige Grafik unterbleibt in der Regel, da der Lebensmitteltransport vorrangig ist und die Herstellungskosten möglichst niedrig gehalten werden sollen. Konsumkritik und Appelle an den Verbraucher fanden aber auch hier bereits früh ein Sprachrohr. Mitte der 1980er Jahre gestaltete der Lebensmittelhändler Tengelmann eine Seite seiner Plastiktüten in konventioneller Form mit dem groß und grün gesetzten Buchstaben T vor rotem Grund, einer kreisrunden Umschrift „Treffpunkt Tengelmann“ und den Worten „gut gekauft – gut gelaunt“ am unteren Tütenende. Die andere Seite jedoch zeigte eine Schildkröte und einen Frosch, die sich küssen (Abb. 118). Die Botschaft in der Sprechblase darüber „Schildkröten gehören nicht in die Suppe, Froschschenkel nicht auf den Tisch!“ vermittelte klar und eindeutig, wofür die Handelsgesellschaft seinerzeit warb: Verzicht auf Nahrungsmittel aus Gründen des Arten- und des Tierschutzes.

Ebenfalls mit einprägsamem Bildmittel warb Tengelmann für den Deutschen Denkmalschutz in den 1980er Jahren (Abb. 119). Man ließ eine Plastiktüte mit dem Motiv eines repräsentativen Hauses mit Risalit und Dachreiter inmitten eines kleinen Gartens bedrucken. Um das Haus gruppierte Bäume sowie Blumen und grünes Gras davor



Abb. 118: Polyethylentüte von Tengelmann, um 1980. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

schufen das Bild eines idyllischen grünen Fleckchens, das sich gegen sein urbanes Umfeld behaupten muss. Das Anwesen wird nämlich geradezu erdrückt von umgebenden monotonen Hochhäuserreihen, die dicht an dicht stehen und mit ihrem einheitsgrauen Äußeren einen bedrohlichen Gegensatz bilden. Mit dem Gebrauch der Tüte setzt sich auch ihr Träger für Belange des Denkmalschutzes ein. Bewahrung von Bausubstanz und Erhaltung von Grünflächen war seinerzeit ein allgemeines Anliegen und fand mit dem entsprechenden Werbeaufdruck auf der Tüte auch ein visuelles Medium.

Eine ganz andere Intention verfolgt das schwedische Textilunternehmen Hennes und Mauritz.²¹ Eine Plastiktüte (Abb. 120) aus jüngster Zeit zeigt einen Bildstreifen mit einer Schwarz-Weiß-Aufnahme eines Flughafengebäudes mit mehreren Flugzeugen davor, von denen eines durch eine rote Farbfläche am hinteren Flugzeugteil gekennzeichnet ist; die andere Seite zeigt ein zum Start bereitest Flugzeug, das sich vom Standort weg auf die Rollbahn zu bewegt. Über das Heck ist in großen roten Buchstaben das H & M-Logo gelegt. Dass es sich um die Tüte eines Bekleidungsherstellers handelt, wird zunächst nicht deutlich. Die Tüte vermittelt eher den Eindruck, als werbe sie für ein Luftfahrtunternehmen oder einen Reiseveranstalter, der seine Flugreisen anpreist. Der Aufdruck ist also weniger dazu gedacht, ein bestimmtes Produkt zu bewerben, als die Internationalität und Weltläufigkeit des entsprechend gekleideten H & M-Kunden in den Vordergrund zu rücken.

Viel klarer und eindeutiger in ihrer Aussage und Bildwerbung ist hingegen eine Tüte des Jeansherstellers Fiorucci.²² Parallel zu seinen zum Teil ausgefallenen Artikeln – etwa den Jeans im „used look“ mit künstlichen Löchern und ausgewaschenen Farben – gestaltete Fiorucci häufig auch auffällige Plastiktüten. Eine Tüte mit Kordeldurchzug an der oberen Kante aus der Zeit um 1980 lässt



Abb. 119: Polyethylentüte von Tengelmann, um 1985. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

beim Festziehen einen Umhängebeutel entstehen (Abb. 121). Schon formal ergibt sich damit eine vor allem junge Leute ansprechende Alternative zur konventionellen Gestalt von Tragetaschen,

Abb. 120: Polyethylentüte von H & M, 2009. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



die schon in den 1950er Jahren als „Matchbeutel“ verbreitet war. Die Tüte ist beidseitig gleich bedruckt und zeigt über die gesamte Fläche einen Teil einer Jeansjacke mit drei gesteppten Nähten. Den unteren Abschluss bildet der Jackenbund. Markant in die obere Mitte gesetzt ist das Fiorucci-Signet mit zwei einander zugeneigten Mädchenköpfen auf Flügeln, die sich erkennbar an Raffaels Putten aus dem Gemälde der „Sixtinischen Madonna“ anlehnen. Diese Ähnlichkeit hintertreiben jedoch die Sonnenbrillen²³ mit großen dunklen Gläsern, die beide tragen. Die Gestaltung der Tüte nimmt unmittelbar Bezug auf den Inhalt, in dem sie mit dem Ausschnitt aus einem Jeanskleidungsstück wirbt. Überdies spricht sie mit ihrer Form eine eher junge

Abb. 121: Polyethylentüte von Fiorucci, um 1990. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



Käuferschicht an, die lieber einen Umhängebeutel trägt als eine der üblichen unauffälligen Hemdchen- oder Reiterbandtüten.

Ende oder Zukunft der Tüte?

Dem Höhenflug der Plastiktüte setzte die Ölkrise im Oktober 1973 erstmals Grenzen. Maßnahmen zur Verringerung des Ölverbrauchs wirkten sich auch auf die Produktion von Kunststofftüten aus.²⁴ Zugleich belebte die Ölkrise neuerlich die Diskussion über Umweltschäden, die ein ungehemmter Tütenkonsum hervorruft. Eine Plastiktüte wird in der Regel fünfmal benutzt; man unterscheidet dabei zwischen Hauptverwendung, also als Transportbehältnis von Lebensmitteln oder anderen Dingen, und Zweitverwendung etwa als Mülltüte, Regenschutz etc. ehe sie in der Müllverbrennung²⁵ oder der Mülldeponie landet. In letzterem Fall dauert es bis zu vierhundert Jahre, ehe sie in kleine Teilchen zerfällt.

1978 versuchte deshalb eine Hamburger Ökobewegung mit dem Slogan „Jute statt Plastik“ Alternativen aufzuzeigen und propagierte die Verwendung von Taschen und Tüten aus nachwachsenden Rohstoffen wie Jute und Baumwolle.²⁶ Der freiwillige Verzicht auf den Einsatz von Plastiktüten fällt dem Verbraucher aber nach jahrzehntelanger Gewohnheit schwer. Eine englische Bürgerinitiative versuchte im September 2009 zu einem plastiktütfreien Tag aufzurufen und forderte Käufer auf, stattdessen mit einem Korb oder einem Rucksack Einkäufe zu tätigen. Seit dem 1. Juni 2008 sind in China extrem dünne Plastiktüten verboten, Tüten in Normalstärke müssen bezahlt werden. Der Verbraucher ist außerdem aufgerufen, die Tüten nach Gebrauch zu sammeln oder besser gleich Körbe aus Reis oder Stoff zu verwenden. Ähnliche Maßnahmen haben Kenia und Uganda ergriffen. In Tansania, Ruanda oder im südasiatischen Königreich Bhutan sind Plastiktüten gänzlich verboten.

Frankreich, das seit diesem Jahr ebenfalls ein Verbot für Polyethylen-tüten ausgesprochen hat, produziert alternativ Tüten aus Maisstärke. Kartoffel- oder Maisstärke gelten als neue Bio-Kunststoffe, die biologisch abbaubar sind und die Umwelt nicht belasten. Auch deutsche Unternehmen suchen nach Alternativen zur Plastiktüte, wie eine Zeitungsnotiz über den Herzogenaucher Sportartikel- und Modehersteller Puma im April 2010 meldete²⁷: Puma verzichtet demnächst auf sämtliche Kunststoffverpackungen und Plastiktüten. Wenn überhaupt weiterhin noch Tüten beim Verkauf eingesetzt werden sollen, dann nur noch solche aus Maisstärke. Auch auf den bisher standardmäßig mit dem Kauf von Schuhen mitgegebenen Schuhkarton soll verzichtet werden und statt dessen eine wieder verwendbare Schuhtasche zum Einsatz kommen, die beispielsweise auf Reisen die Plastiktüte ersetzen kann. Über deren Material äußerte sich Puma jedoch nicht.

Zusammenfassend lässt sich erkennen, dass derzeit seitens der Wirtschaft ein Trend zwar nicht

zum völligen Verzicht, aber auf jeden Fall zum sorgsameren Umgang mit Plastiktüten zu verzeichnen ist.²⁸ Umweltschutzorganisationen fordern deshalb ein von staatlicher Seite ausgesprochenes Verbot von Kunststofftüten, um der Umstellung auf umweltverträgliche Materialien mehr Nachdruck zu geben und die Produktion biologisch unbedenklicher Tragetaschen einzuführen.

Wie eingangs geschildert, helfen die meist in den Kofferseitentaschen befindlichen Plastiktüten, die im gefalteten Zustand kaum größer als ein Briefkuvert sind, Einkäufe, Reisemitbringsel, Schmutzwäsche, Schuhe und Ähnliches zu befördern. Die so als „Reisehilfen“ eingesetzten Tüten sind in der Regel zweckorientiert und multifunktional. Sofern es sich nicht um „Edeltüten“ berühmter internationaler Läden handelt, wird sich ihr Material in absehbarer Zeit wahrscheinlich ändern. Ihren Status behält sie dessen ungeachtet und ihr Einsatz wird stets nur von begrenzter Dauer sein. Die Plastiktüte ist ein kurzlebiger Gegenstand, und ihr Ende scheint eingeläutet.

- 1** Germanisches Nationalmuseum, Inv.Nr. Des 1248/ Drogerie 24.
- 2** Hierzu ausführlich: Torkild Hinrichsen: Plastiktüte – Türkenkoffer – Kunststofftragetasche. Ein neues Sammelgebiet des Altonaer Museums. In: Jahrbuch des Altonaer Museums in Hamburg, Norddeutsches Landesmuseum, Bd. 18/19, 1980/1981, S. 239–264.
- 3** Ausführlich und grundlegend: Heinz Schmidt-Bachem: Tüten, Beutel, Tragetaschen. Münster u.a. 2001.
- 4** Schmidt-Bachem 2001 (Anm. 3), S. 193.
- 5** Schmidt-Bachem 2001 (Anm. 3), S. 194, Abb. 16.
- 6** Schmidt-Bachem 2001 (Anm. 3), S. 199.
- 7** Lieven Daenens u. a.: Tupperware – Transparent. Ausst.Kat. Design Museum Gent. Gent 2005.
- 8** Der erste Selbstbedienungsladen in Deutschland wurde 1949 in Hamburg eröffnet. Siehe Schmidt-Bachem 2001 (Anm. 3), S. 196. Wolfgang König: Geschichte der Konsumgesellschaft. Stuttgart 2000, S. 91–107.
- 9** Gerhard Möller: Klarsichtfolien. In: Für Dich. Werkmitteilungen der Firma Windmüller & Hölscher, Lengerich 1964, H. 50, S. 10. Zit. nach Schmidt-Bachem 2001 (Anm. 3), S. 215.
- 10** Schmidt-Bachem 2001 (Anm. 3), S. 216.
- 11** Üblicherweise beträgt die Dichte des Materials 50 bis 60 my (LD oder Low Density) bzw. 15 bis 30 my (HD oder High Density) bei hochmolekularer Dichte. Konkret zeigen sich solche Feinheiten bei den sogenannten Knistertüten, die trotz einer sehr dünnen Wandung extrem beanspruchbar sind. Karin Bartl/Raimund Bartl/Volkmar Schnöke: Plastiktüten. Kunst zum Tragen. Hannover 1986, S. 18.
- 12** Schmidt-Bachem 2001 (Anm. 3), S. 239: „innerhalb eines Jahrzehnts, vom Anfang bis zum Ende der 60er Jahre, waren sämtliche Grundtypen der Kunststoff-Tragetaschen auf dem Markt vertreten.“
- 13** 1975 führte der Karstadt-Konzern in Zusammenarbeit mit der Firma Lemo aus Mondorf die DKT ein. Siehe Kunststofftüten. Hrsg. von Susanne Gerber. Ostfildern-Ruit 2002, S. 45 und Schmidt-Bachem 2001 (Anm. 3), S. 244.
- 14** Vgl. Martin Zöllner. In: Ohne „Buste“ kauft kein Italiener ein. Nürnberger Zeitung vom 12.9.2009, S. 6.
- 15** Eine politische Botschaft lancierte der Künstler Joseph Beuys (1921–1986) bei der documenta 1972, als er 10.000 Plastiktüten handsignierte, um für seine ein Jahr zuvor gegründete „Organisation für direkte Demokratie“ zu werben.
- 16** Laura Salm-Reifferscheidt: Gedenken Sie doch mal kurz der Plastiktüte. In: Die Welt, 17. April 2007.
- 17** Ähnlich wirbt seit geraumer Zeit das Londoner Kaufhaus Selfridges mit kräftig gelben Tüten.
- 18** Bartl/Schnöke 1986 (Anm. 11), S. 24.
- 19** Torkild Hinrichsen: Kommt gar nicht in die Tüte, Teil 1. In: Sammler-Journal Nr. 11, 1986, S. 1316–1320 und Teil 2. In: Sammler-Journal Nr. 12, 1986, S. 1484–1487, hier S. 1486.
- 20** Der Katalog der tausend Tüten. Eine fotografische Dokumentation zum Wettbewerb der tausend Tüten aus Anlass des hundertjährigen Jubiläums der Kaufhof AG. Bearb. von Peter Frank. Ausst.Kat. Josef-Haubrich-Kunsthalle Köln. Köln 1979.
- 21** Das 1947 von Erling Persson gegründete Unternehmen ist mittlerweile in 35 Ländern vertreten. „Hennes“ ist schwedisch und bedeutet „für sie“ oder „ihres“. 1968 kaufte Persson den ehemaligen Jagdbekleidungshersteller Mauritz Widfors auf und nennt sein Unternehmen seither H & M.
- 22** Bartl/Schnöke (Anm. 11), S. 24–25. – Der Gründer Elio Fiorucci (geb. 1935), Sohn eines Mailänder Schuhladenbesitzers, begann seine Karriere zunächst mit der Herstellung von kräftig bunten Gummischuhen und -stiefeln. 1967, nach einer Londonreise, fand er Interesse an der Modebranche und eröffnete daraufhin ein Geschäft in Mailand. Sein Warenangebot lehnte sich an die aktuelle Mode an, wie er sie in der Londoner Carnaby Street gesehen hatte. Unter der Marke „Fioruccino“ erweiterte er 1975 sein Sortiment um Kinderkleidung. 1976 eröffnete er unmittelbar neben Bloomingdale’s in New York ein Ladengeschäft. Weitere Geschäftseröffnungen in Asien (China) einerseits und die Ausweitung des Warenangebots andererseits brachten dem Unternehmen in der Folgezeit wirtschaftlich große Erfolge, aber auch Misserfolge. 2003 verkaufte Elio Fiorucci seinen Laden im Corso Vittorio Emmanuele in Mailand und zog sich vollkommen aus dem Modegeschäft zurück.
- 23** Die Einbeziehung von Sonnenbrillen in das Sortiment war 1978 erfolgt.
- 24** Zur Einführung eines Tütengroschens siehe Schmidt-Bachem 2001 (Anm. 3), S. 242, 247.
- 25** Das heute verwendete Polyethylen verbrennt rückstandsfrei.
- 26** Die Vereinigung Generation engagierter Christen, politischer Jugendlicher und Studenten (GEPA) unterstützte seinerzeit diese Aktion.
- 27** Vgl. Zeitungsnotiz in der Nürnberger Zeitung vom 14. April 2010: „Puma schickt den Schuhkarton in Rente“.
- 28** König 2000 (Anm. 8), S. 447 sieht bei der Industrie sogar eine größere Bereitschaft zum sparsamen Umgang mit Ressourcen als beim Verbraucher.

Krieg und Reise

Es gibt kaum einen kulturgeschichtlichen Bereich, bei dem eine Untersuchung in militärgeschichtlicher Hinsicht nicht lohnenswert wäre, und so stellt sich auch beim Thema Reisegepäck die Frage nach der Existenz und der Rolle von militärisch genutzten Stücken. Neben der Verwendung von Gepäck im kriegerischen Ernstfall interessiert hier die im dienstlichen Alltag in Friedenszeiten sowie bei der privaten und zivilen Reisetätigkeit von Militärangehörigen. Die Frage, ob man den Krieg als eine besondere Form der Reise deuten kann, ist in der volkskundlichen und historischen Forschung diskutiert worden.¹ Natürlich sind die rein technischen Parallelen, die in der Bewegung von Personen in Raum und Zeit bestehen, kaum abzustreiten. Aus moralischer Sicht wurde jedoch der Vorwurf der Verharmlosung gegen diesen Vergleich erhoben, da der Krieg im Gegensatz zur Reise eine destruktive Aktivität darstellt.² Diese Sichtweise und der Versuch, überwiegend negative Parallelen zwischen kriegerischer Okkupation und Tourismus festzustellen, konnten sich jedoch nicht durchsetzen.³ Als wissenschaftlich fruchtbar hat sich dagegen die Konzentration auf den Bereich der individuellen Wahrnehmung, also des Erlebten, erwiesen. Hier fallen etwa bei der Analyse von Feldpostbriefen, Tagebüchern oder Fotografien der beiden Weltkriege vielfältige Ähnlichkeiten zwischen Krieg und Reise ins Auge.⁴ Aus der Sicht vieler Teilnehmer erschien der Krieg zumindest zeitweise als „martialisch inszenierter Betriebsausflug“.⁵

Es stellt sich dann weiter die Frage, welchen Teil der Ausstattung eines Kriegsteilnehmers man als „Reisegepäck“ bezeichnen kann. Die Waffenausstattung etwa zählt eindeutig nicht dazu. In diesem Beitrag sollen vielmehr ausschließlich die Transportbehältnisse für die persönliche Ausstattung, die Kleidung und den Privatbesitz angesprochen werden. Im 19. und 20. Jahrhundert nahm der Krieg

Große und kleine Bagage. Militärisches Reisegepäck im 19. und 20. Jahrhundert

MARTIN BAUMEISTER

rein zeitlich gesehen nur einen geringen Teil im Leben von Militärangehörigen ein. Der weitaus überwiegende Dienst in Friedenszeiten bot jedoch ebenfalls viele Möglichkeiten zu Ortswechseln durch Dienstreisen, Verlegungen an neue Standorte, Manöver oder private Reisen, Urlaub und Heimfahrten. Auch in diesem Zusammenhang ist zu klären, welche Art von Gepäck genutzt wurde, und ob es größere Unterschiede einerseits zu im Krieg genutzter Bagage und andererseits zu zivilem Gepäck gab.

Militär und Gepäck im 19. Jahrhundert

Die Verwendung von Gepäck im Militär war im 19. und 20. Jahrhundert durch bestimmte Parameter begrenzt und charakterisiert. Dazu gehörten unter anderem die je nach Rang zugebilligte Menge an Ausstattung sowie die verfügbaren Transportmöglichkeiten. Wie zu allen Zeiten war die Tragfähigkeit des einzelnen Soldaten die „Grundeinheit“ der Planungen. Während von einem gemeinen Soldaten erwartet wurde, dass er außer seiner Ausrüstung auch seinen persönlichen Besitz selbst trug (oder im Falle eines Kavalleristen auf seinem Reittier unterbrachte), stellten Offiziere oft weitaus höhere Ansprüche. Ihre Bagage konnte bis hin zu transportablen Möbeln und geräumigen Zelten anwachsen, die allerdings den Belastungen und Wechselfällen eines Feldzugs angepasst werden mussten und so auf Traglasten zu verteilen waren, dass sie durch

Untergebene schnell und unkompliziert auf Transportmittel verladen werden konnten. Zwar galten viele dieser praktischen Parameter ebenfalls bei zivilen Reisen, die striktere Beachtung und ständige Überprüfung durch die Härten des Einsatzes waren jedoch spezifisch militärisch. So erfüllte das Militär letztlich auch eine Funktion als „Versuchsanstalt“ für die Optimierung von Reisegepäck. Ungeachtet dessen bietet die Militärgeschichte viele Beispiele für unvernünftige Gepäckmassen von Offizieren und manchmal von gemeinen Soldaten. Die Heer Ausbildung stehender Heere in Europa seit dem Dreißigjährigen Krieg (1618–1648) führte zu einer zunehmenden Professionalisierung des Offiziersstandes und der Einsicht, dass eine Armee mit wenig Gepäck mobiler und damit schlagkräftiger sei. Eine Trennung in das bis in den Kampf mitgeführte und das im Hinterland beim Tross verbleibende Gepäck, die „kleine“ und „große“ Bagage, setzte sich durch.⁶ Erste diente dazu, die unmittelbare Einsatzfähigkeit des Soldaten durch Witterungsschutz, Nahrung, Munition und Verbandszeug sicherzustellen. Alles Weitere verblieb beim Tross und stand im ungünstigen Fall nur alle paar Tage oder Wochen zur Verfügung.

Zwar hatte sich spätestens in den napoleonischen Kriegen eine grundsätzlich effektive Organisation des militärischen Transportwesens herausgebildet, die im Lauf des 19. Jahrhunderts zunehmende Industrialisierung und Massenproduktion brachte jedoch massive Veränderungen im Maßstab und den eingesetzten Mitteln. Durch Massenverkehrsmittel wie Eisenbahn oder Dampfschiff wurde ein sehr viel schnellerer und weiterer Transport großer Truppenmengen mit Gepäck möglich. Gleichzeitig wuchsen die Armeen durch die Bevölkerungszunahme und bessere Erfassung und Organisation der wehrfähigen Bevölkerung. Der erhöhte Bedarf an militärischer Ausrüstung konnte zunehmend maschinell und damit in riesigen Mengen hergestellt

werden. Dies erlaubte eine Standardisierung, die mit einer professionelleren Entwicklung spezieller Ausrüstungsstücke nach medizinischen, ergonomischen und logistischen Kriterien einherging. Die Internationalisierung des Reiseverkehrs durch die koloniale Expansion Europas und der USA erweiterte die zivile und militärische Reiseaktivität von Soldaten und Offizieren enorm. Dadurch flossen vielfältige neue Anregungen bezüglich Material, Form und Funktion in die Weiterentwicklung des militärischen wie auch des zivilen Gepäcks ein. Überhaupt sind beide Bereiche des Gepäckwesens durch eine ständige wechselseitige Beeinflussung gekennzeichnet. Diese spiegelt die verstärkte Integration des Militärischen in den zivilen Alltag ebenso wider wie die zunehmende Zivilisierung des Militärs im 19. Jahrhundert. Diese Gegenseitigkeit ist bis heute eine Konstante in der Entwicklung von Reisegepäck geblieben, die man sowohl an heutiger Outdoor-Ausrüstung wie auch am durchkonstruierten Kampfgepäck moderner Armeen erkennen kann.

Gepäck auf dem Rücken –

Der Tornister des gemeinen Soldaten

In den Kriegen des 19. und 20. Jahrhunderts war das zuverlässigste Transportmittel im militärischen Sinne immer noch der einzelne Soldat, der mit einem Maximum an persönlicher Ausrüstung beladen wurde. Neben Waffen und ihrem Zubehör, der Uniform, Kochgeschirr und Wasserflasche, Schanzzeug und Decke, war es vor allem der sogenannte Tornister, der den wichtigsten Teil des Marschgepäcks ausmachte.⁷ Er wurde als militärischer Ausrüstungsgegenstand Ende des 18. Jahrhunderts entwickelt und setzte sich im Lauf der napoleonischen Kriege bei allen europäischen Heeren durch. Bis ins 20. Jahrhundert blieb er bei den meisten Armeen Standard, da er durch die starre Konstruktion und rechteckige Form

sowohl den ästhetischen Vorstellungen der Zeit besser entsprach als amorphe Rucksäcke oder Taschen und gleichzeitig eine Reihe praktischer Vorteile bot. Dazu gehörten die schnelle Erreichbarkeit der verstauten Sachen sowie die wasserabweisende Oberfläche, die durch den Bezug mit Fell oder farbig gestrichenem Tuch erreicht wurde. Dies war eine wesentliche Eigenschaft, da Soldaten im Einsatz im Gegensatz zu einem zivilen Reisenden oft im Regen ausharren mussten und im Tornister neben Ersatzkleidung und Nahrung die Reservemuniti- on transportierten. Das Format wurde einerseits so klein wie möglich gehalten, um die Bewegung und den Waffengebrauch des Trägers nicht zu behindern. Andererseits musste der Tornister genügend Platz bieten, um alles aufzunehmen, was den Soldaten für einige Zeit zum Überleben befähigte. Vor allem zu Beginn des 19. Jahrhunderts – und oft auf längeren Feldzügen – konnte der Tornisterinhalt die gesamte persönliche Habe des Soldaten umfassen. Wechselwäsche, Schuhe, Essgeschirr, Nahrungsrationen, Werkzeug und Pflegemittel für die Ausrüstung sowie Dinge zur Ablenkung wie Gesangbücher, Spielkarten oder Alkohol und Tabak konkurrierten darin mit Papieren und persönlichen Andenken um den knappen Platz.



Die grundsätzliche Funktionstüchtigkeit des Tornisters verdeutlicht seine lange Geschichte in den deutschen Heeren. Die Grundkonstruktion wurde lediglich in Details modifiziert, bis die Materialknappheit im Ersten Weltkrieg zu Änderungen in Bauweise und Materialqualität zwang. Selbst im Zweiten Weltkrieg wurde das im anbrechenden Zeitalter des Kunststoffes nun eigentlich schon etwas altmodisch anmutende Ausrüstungsstück noch weiterverwendet (Abb. 122). Ein entscheidender Vorteil waren die flexiblen Möglichkeiten, unterschiedliche Gegenstände innen und außen am Tornister befestigt zu transportieren. Führte man ein neues Ausrüstungsstück ein, wurde in der Regel auch eine durchdachte Befestigungsmethode und eine Packvorschrift mitgeliefert. Letztere legte den Platz jedes Gegenstandes im Tornister genau fest, weniger aus Pedanterie, als um dem Soldaten die Garantie einer optimalen Gewichtsverteilung, eines effizienten Schutzes und schnellstmöglicher Erreichbarkeit der Objekte zu bieten.⁸ Die am häufigsten benötigten Dinge wurden außen befestigt, etwa das Koch- und Essgeschirr oder die Zeltplane.⁹ Die hohen funktionalen und praktischen Ansprüche, die das Militär an Tornister und andere normierte Ausrüstungsstücke anlegte, machten sie auch für eine zivile Nutzung interessant. Der Tornister fand beispielsweise verbreitet Verwendung in der Jugendbewegung, vor allem in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, teilweise sogar bis heute. Diese weitere Karriere ist dabei sicher nicht auf militaristische Nostalgie zurückzuführen, sondern auf die zeitlos praktische Konstruktion des robusten und flexibel verwendbaren Gepäckstücks.

Die Herren Offiziere unterwegs – Reiseverhalten und Ausstattung

Zwischen dem Reiseverhalten von einfachen Soldaten, die ihre Besitztümer auf dem Rücken schleppten, und dem von Offizieren lagen im

Abb. 122: Tornister mit aufgeschnallter Zeltbahn und Kochgeschirr, Deutschland, um 1935–1945. Stiftung Deutsches Historisches Museum, Berlin.

19. Jahrhundert Welten. Gemeine Soldaten gehörten ihrem Status und Lebensstandard nach zur Unterschicht, selbst wenn sie dieser nicht entstammten. Während ihrer Dienstzeit bot sich ihnen kaum Gelegenheit zu eigenständigen Reisen. Offiziere dagegen stammten überwiegend aus gehobenen oder höheren Gesellschaftsschichten und orientierten sich an deren elitären Gewohnheiten und Ansprüchen. In Friedenszeiten waren Offizieren längere Abwesenheiten vom Dienst gestattet, so dass sie weiterhin in Abläufe ihrer zivilen Herkunftsschicht eingebunden blieben und sich viele Anlässe zu Reisen ergaben. Selbst wenn diese in Uniform stattfanden, orientierte sich das Reiseverhalten und das Gepäck an zivilen Maßstäben. Der betriebene Aufwand scheint zunächst im völligen Gegensatz zu den im 19. Jahrhundert sonst feststellbaren Tendenzen zu rationalerer und praktischerer militärischer Ausrüstung zu stehen – tatsächlich hatte der einzelne Offizier hier jedoch kaum eine Wahl.

Die Wahrung von Standards gegenüber Untergebenen, Kollegen und sogar dem gleichrangigen Gegner galt als eine wesentliche Pflicht des Offiziers. Der immense Abstand gegenüber den gemeinen Soldaten sicherte die Disziplin, das korrekte Auftreten gegenüber Offizierskollegen verhinderte

Reibungen, und das Einhalten von zivilisierten Verhaltensweisen gegenüber gegnerischen Offizieren reduzierte die Grausamkeit des Krieges. All dies erforderte wie im Zivilleben ein gepflegtes Auftreten, korrekte Kleidung, Gastlichkeit, ja sogar literarische und künstlerische Betätigung, und dies schlug sich in einer entsprechend umfangreichen materiellen Ausstattung nieder. Offiziersgepäck stellte also nicht nur einen Luxus, sondern auch eine teure und aufwendige Belastung dar. Diese wurde selbst unter Feldzugsbedingungen aufrechterhalten. Reduzierte Transportmöglichkeiten, erhöhte Beanspruchung und Verschleiß am Material, Probleme bei Beschaffung oder Ersatz von Verbrauchsgütern führten zu einer hohen Kreativität in der Entwicklung von nicht unmittelbar militärischen, aber felddauglichen Ausstattungen. Stabilität, geringes Packmaß und Multifunktionalität waren wichtige Kriterien, aber auch Qualität in der Verarbeitung und eine zumindest rudimentäre Anlehnung an die vorherrschende zivile Ästhetik. Im Dialog zwischen Offizierskorps und Gepäckherstellern entwickelten sich so im Laufe des 19. Jahrhunderts vielfältige Lösungen für gehobenes militärisches Reisegepäck.

Dienst im Frieden –

Ein Kabinenkoffer als Offiziersgepäck

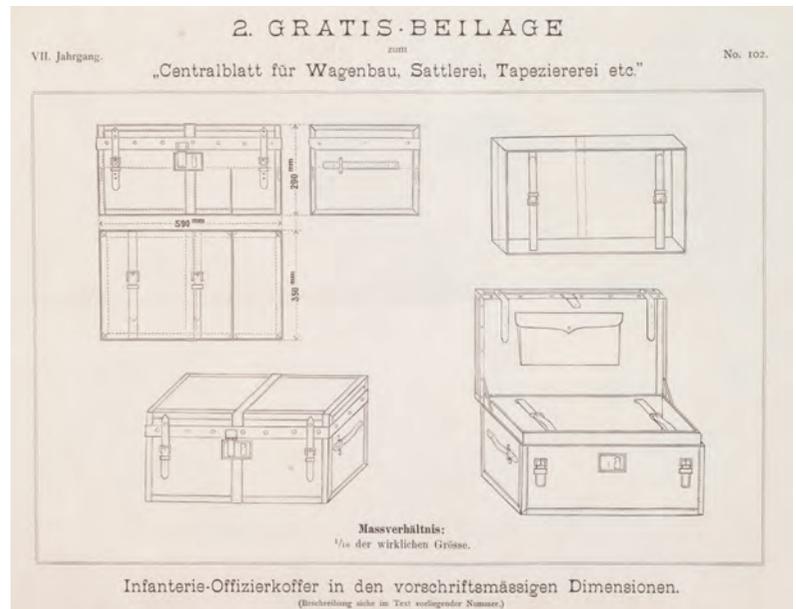
Ein gutes Beispiel für die Art, wie zivile und militärische Einflüsse das Reisegepäck eines deutschen Offiziers um die Jahrhundertwende bestimmten, liefert der Nachlass des ehemaligen Husarenleutnants Eduard Clément. Sein mit Namen, Rang und Einheit beschrifteter Koffer ist wie ein Kabinenkoffer solide aus Holz, gestrichener Leinwand und Eisenbändern mit Messingnägeln gearbeitet (Abb. 123). Schriftstücke aus Cléments Besitz stammen von einer späteren Reise, die er 1913 im Mittelmeer auf dem Dampfer „Prinzess Irene“ unternahm.¹⁰ Ein Zusammenhang zwischen dem

Abb. 123: Vom Husarenleutnant Clément dienstlich genutzter Kabinenkoffer, Deutschland, um 1900. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



Koffer und den Schriftstücken ist möglich, aber nicht beweisbar. Von den Maßen her hätte er den Normen der Reedereien für Kabinengepäck entsprochen.¹¹ Nach der Beschriftung dürfte der Koffer von Clément zur Zeit seines Dienstes bei dem Husarenregiment Kaiser Franz-Josefs von Österreich, König von Ungarn (Schleswig-Holsteinsches) Nr. 16, mit Garnison in Schleswig, angeschafft worden sein. Möglicherweise nahm er einen bereits vorhandenen zivilen Koffer mit in den Militärdienst. Ein Vergleich mit veröffentlichten Vorschriften und Mustern zeigt, dass der Koffer kaum dem damals vorgesehenen Modell für Leutnants (dem niedrigsten Offiziersrang) entsprach (Abb. 124). Eine solche Kiste sollte um 1890 schmucklos und funktional sein sowie eine möglichst glatte Oberfläche haben, die ein Verstauen in der Unterkunft und im Transportmittel erleichterte.¹²

Vielleicht erklärt sich diese Diskrepanz daraus, dass Clément seinen Dienst zunächst bei einem Husarenregiment ableistete, wo sich die Kavalleristen gerne allerlei Freiheiten herausnahmen. 1902 folgte seine Zuweisung zur Landwehr als Leutnant bei der Infanterie in Berlin und später in Magdeburg. Die Landwehr bildete ein wichtiges Bindeglied zwischen dem aktiven Militär und der wilhelminischen Gesellschaft, da ihre Offiziere oft wichtige zivile Positionen bekleideten. So ist Clément zwischen 1906 und 1914 in Magdeburg als Jurist tätig, zunächst als Amtsrichter und spätestens 1909 als Landrichter. Der weitere Lebensweg ist nicht dokumentiert. Interessant sind bei dem Koffer zwei Aspekte: Zum einen die Nutzung eines Kabinenkoffers als Offiziersgepäck. Da er kleiner war als die vorschrittmäßige Kiste, mag Clément letztere noch zusätzlich besessen haben. Jedenfalls ist der Koffer nicht übermäßig abgenutzt, dürfte also keine extremen militärischen Beanspruchungen erfahren haben. Zum anderen wurde das Stück nach der Militärzeit von Clément wieder in seinen privaten Hausstand



übernommen. Es besteht die Möglichkeit, dass er den Koffer auf die dokumentierte Seereise mitgenommen hat. Form und Größe waren geeignet. Die militärische Beschriftung wurde sicher nicht als störend empfunden, vielleicht schätzte der Besitzer den dezenten Hinweis auf seine prestigeträchtige Laufbahn sogar. Andererseits fehlen Gepäckaufkleber oder Etiketten auf der Außenseite, die ein sicherer Beleg für die Verschiffung hätten sein können. Bei der Menge an Gepäckstücken, die ziviles Reisen in besseren Kreisen um die Jahrhundertwende erforderte, war der alte Militärkoffer vielleicht nur eines unter vielen Stücken, die Clément auf dem Dachboden bereitstehen hatte, um sich ihrer nach Bedarf zu bedienen.

Von Einsatz zu Einsatz – Die Offizierskiste im Krieg

Die weitere Entwicklung des Offiziersgepäcks in Deutschland wurde durch mehrere Strömungen beeinflusst. Die elitäre Mentalität der europäischen Offizierskreise war durch die Fronterfahrungen im Ersten Weltkrieg unter einen starken Anpassungsdruck geraten. Die immensen Verluste führten dazu, dass die gemeinen Soldaten von ihren Vorgesetzten

Abb. 124: Muster für einen Infanterie-Offizierkoffer, aus: Centralblatt für den Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc., 1903. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

erhöhte Professionalität als beste Garantie für ihr Überleben erwarteten. Die Offiziere selbst hatten erlebt, wie ihr Gepäck durch harte Beanspruchung im Einsatz oft auf das Nötigste reduziert wurde. Sie waren deshalb nach dem Krieg bereit, überflüssigen Zierrat und zivile Rudimente nicht nur von Uniformen und Umgangsformen, sondern auch von der Ausrüstung zu entfernen. Hinzu kam im deutschen Heer ein starker Zustrom aus weniger elitären Kreisen zum Offizierskorps, der zunächst durch die Verluste zwischen 1914 und 1918 bedingt

Abb. 125: Offizierskiste des Fallschirmjägers Magold, Deutschland, um 1940. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



war und nach der Machtergreifung durch die Nationalsozialisten 1933 durch deren Ideologie gefördert wurde. Die militärische Logistik erhielt zunehmend konsequentere Strukturen. Offiziersgepäck musste praktischer und kompakter werden, um sich in den militärischen Massentransport einzufügen. Der private Koffer des Offiziers verwandelte sich in ein normiertes Stückgut. Diese Entwicklung hatte sich schon vor dem Ersten Weltkrieg angebahnt¹³ und war trotz aller konservativen Gegenströmungen in Offizierskreisen nicht aufzuhalten. Der Zeitgeist der Moderne, der sich auch im funktionalen Design von Alltagsgegenständen zeigte, kam diesem praktischen Anspruch durchaus entgegen. Es spricht

für die Voraussicht der deutschen Heeresleitung, dass die Konstruktion des vorschriftsmäßigen Offizierskoffers im Zweiten Weltkrieg mit nur geringen Veränderungen auf dem schon in den 1890er Jahren üblichen Muster aufbauen konnte.¹⁴

Die Tauglichkeit dieses Gepäckstücks lässt sich an einem erhaltenen Exemplar aus dem Nachlass eines Leutnants Magold ablesen, das trotz starker Gebrauchsspuren eine offenbar recht ereignisreiche Dienstzeit gut überstand. Die Kiste ist aus Holz gefertigt, mit grüngrau gestrichener Leinwand überzogen und mit verzinkten Eisenbändern und Ecken verstärkt. Alle Verstärkungen und Nietköpfe liegen flach auf, selbst die Griffe sind versenkt, so dass sich eine sehr gut zum Transport verstaubare Konstruktion ergibt (Abb. 125). Die Beschriftung „4.(Pz.Abw.)Kp.M.10“ deutet an, dass Magold seine Offizierslaufbahn bei einer nicht weiter bestimm- baren vorläufigen Panzerabwehr-Einheit begonnen hat. Die mit der Kiste überlieferten beiden Uniformjacken sowie Effekten, Abzeichen und Orden erlauben es, die weiteren Stationen seiner Laufbahn zu skizzieren (Abb. 126). So dürfte sich Magold frühestens 1936, vielleicht auch erst 1939 freiwillig zu den neu aufgebauten Fallschirmtruppen gemeldet haben. Das Fallschirmschützenabzeichen an der Uniformbluse belegt seine Ausbildung mit den vorgeschriebenen Absprünge.¹⁵ Da er das Ärmelband mit der Aufschrift „Kreta“ trug, muss er im Mai 1941 mit dem XI. Fliegerkorps als Fallschirmjäger an der Eroberung der Insel beteiligt gewesen sein, einer der legendären Schlachten des Zweiten Weltkrieges.¹⁶ Spätestens danach wurde er wohl zum Oberleutnant befördert und mit dem Eisernen Kreuz 1. Klasse ausgezeichnet. Der zweite Uniformrock trägt bereits die Abzeichen eines Hauptmanns mit einer Ordensspange, dazu gehören die Miniaturabzeichen seiner Orden.¹⁷ Die einzelne Achselklappe eines Majors der Fallschirmjäger mag eine weitere Beförderung andeuten, das spätere

Schicksal Magolds ist nicht dokumentiert. Bei den hohen Verlusten der Fallschirmjäger, die als „Feuerwehr“ an allen Kriegsschauplätzen (Afrika, Italien, Ostfront, Normandie, Holland) und in den blutigsten Schlachten eingesetzt wurden (Kreta, Monte Cassino), ist es auch nicht allzu optimistisch einzuschätzen.

Immerhin fand seine Kiste wieder den Weg in die Heimat zurück. Die kaum mehr lesbaren Gepäckbeförderungsaufkleber belegen einen häufigen Transport der Kiste und unterstreichen damit die wiederholte Verlegung ihres Eigentümers. Die Besitzeraufschrift wurde interessanterweise offenbar nie den Beförderungen oder den neuen Einheiten Magolds angepasst. Außerdem fällt auf, dass die Kiste im Vergleich mit veröffentlichten Vorschriften und Mustern zwar absolut vorschriftsmäßig gestaltet ist,¹⁸ nach den Maßen allerdings dem Modell für Hauptleute oder Staboffiziere entspricht, obwohl die Beschriftung Magold doch nur als Leutnant ausweist. Vielleicht gab es in manchen Einheiten, zumal bei den elitären Fallschirmjägern, eine gewisse Toleranz bei solchen Vorschriften. Auch wenn Teile der Ausrüstung, etwa das Kampfgepäck, nicht in der Kiste transportiert werden mussten, bot der vorhandene Raum einem jungen Offizier kaum Platz für eine extravagante Ausstattung oder viele private Gegenstände. Die Erlaubnis, als Hauptmann einen zweiten Koffer zu benutzen, muss dagegen als wahrer Luxus erschienen sein.¹⁹ Es ist deshalb immerhin denkbar, dass sich mancher Leutnant erdreistete, einen vorschriftswidrig größeren Koffer zu benutzen. Man wird die Bedeutung, die ein solches Gepäckstück als transportable Heimat für einen jungen Soldaten besitzen konnte, kaum hoch genug veranschlagen können. Allerdings dürften die Verhältnisse bei der Fallschirmjägertruppe in dieser Hinsicht besonders hart gewesen sein: Beim Einsatz landete man mit einem für den unmittelbaren Kampf hinter den feindlichen Linien auf

das Nötigste reduzierten Gepäck. Sogar die Gewehre mussten zur Gewichtsersparnis in eigenen Behältern per Fallschirm abgeworfen werden. Die Kiste blieb dann in der Etappe zurück, vielleicht einem weit entfernten Flugfeld. So wird Magolds Kiste ihrem Besitzer vielleicht nur mit längerer Verzögerung nach Kreta nachgefolgt sein.

Ende der Reise – Ein Kriegsgefangener und seine Koffer

Obwohl die Gepäckstücke von Militärangehörigen weitgehenden Vorschriften unterworfen sind, erlauben sie es also, die individuellen Schicksale ihrer Besitzer in Umrissen zu rekonstruieren. Im günstigen Fall werfen sie Schlaglichter auf konkrete Ereignisse, auf Erlebnisse, die den militärischen Einsatz für den Betroffenen tatsächlich als persönliche Reise erscheinen lassen können. Eine solche Deutung muss jedoch ebenfalls die wesentlichen Unterschiede zu einer rein touristischen Reise berücksichtigen. Dazu gehört der Mangel an persönlicher Entscheidungsfreiheit. Sowohl Ortsveränderungen als auch Ereignisse werden durch fremde, häufig nicht nachvollziehbare Planungen bestimmt. Zudem ist die Gefahr unmittelbarer, als sich dies selbst der abenteuerlustigste Tourist wünschen würde. Schriftzeugnisse und Erzählungen von Kriegsteilnehmern lassen erkennen, dass für sie das Bedürfnis nach Nahrung, Unterkunft, Ablenkung und Gesellschaft meist im Vordergrund des Interesses stand, und nicht das Streben nach Heldentaten. Ein Veteran war nicht unbedingt ein Soldat, der sich in harten Kämpfen bewährt hatte, sondern einer, der sich optimal mit den alltäglichen Herausforderungen von Hunger, Wetter, Langeweile und Ungeziefer arrangiert hatte. Unter den beschränkten und prekären Bedingungen des



Abb. 126: Anstecknadel mit den Auszeichnungen Magolds.
Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Abb. 127: Johann Baptist Fink während des Zweiten Weltkrieges. Privatbesitz.



Krieges waren Soldaten zu allen Zeiten bestrebt, wenigstens ein Minimum an Individualität zu bewahren. Natürlich gehörte dazu auch materieller Besitz, der kleine Annehmlichkeiten gewährte. Dieser innerste, geradezu intime Bereich wurde mit besonderer Sorgfalt behütet. Wie schrecklich das Erlebnis gewesen sein muss, von selbst diesem winzigen Kernbestand an Privatsphäre getrennt zu werden, kann man sich vorstellen. Gelegenheiten zum Verlust des persönlichen Gepäcks gab es im Chaos des Krieges schließlich zuhauf.

Eine nochmalige Verschlechterung im fremdbestimmten Dasein eines Soldaten bedeutete die

Gefangennahme durch den Feind. Die persönliche Habe konnte dabei schlicht verlorengehen, aber man musste auch damit rechnen, nicht nur offiziell von seiner Kampfausrüstung getrennt, sondern zusätzlich inoffiziell ausgeplündert zu werden. Im Gefangenenlager erhielt man dann vielleicht eine Grundausrüstung an Kleidung, Schlafzeug und Essgeschirr, viele Gefangene standen jedoch erst einmal vor der Aufgabe, sich ihre persönliche materielle Sphäre neu zu schaffen. Improvisationstalent war hierbei gefragt, und es ist wahrhaft erstaunlich, was Kriegsgefangene bei Materialbeschaffung und Werkzeugbau, Versteck und Tauschhandel zu leisten imstande waren.²⁰ Dauerte die Gefangenschaft länger, was im Zweiten Weltkrieg durchaus vorkam, konnte ein umfangreicherer persönlicher Besitz zusammenkommen. Dieser musste natürlich sicher verstaut werden, wofür häufig Koffer gebaut wurden. Die erhaltenen Exemplare sehen meist wenig militärisch aus, wohl weil die meisten Gefangenen es vorzogen, sich auch äußerlich für die Heimkehr in ein friedliches Leben vorzubereiten. Vorzugsweise versuchte man, sich einen zivilen Koffer zu besorgen.

Dieses Vorgehen sehen wir exemplarisch bei den beiden Koffern des Johann Baptist Fink aus Bamberg (1908–1969), die sich zusammen mit

Abb. 128: Koffer mit der Nummer des Kriegsgefangenen J. B. Fink, England, um 1947. Privatbesitz.



einigen Unterlagen aus seiner Zeit in englischer Kriegsgefangenschaft erhalten haben (Abb. 127, 128). Die Papiere werfen ein interessantes Licht auf das Dasein eines Kriegsgefangenen. So waren die beiden aus einer Zeitung ausgeschnittenen Pin-ups vielleicht nicht nur ein Objekt der Sehnsucht nach der lange vermissten weiblichen Gesellschaft, sondern auch nach einer von der alliierten Propaganda versprochenen glamouröseren, genussvollen Welt nach dem Krieg (Abb. 129). Statt zu resignieren, hatte der Gefangene Fink realistischerweise die Zeit im Lager genutzt, sich an die Welt der Sieger anzupassen, indem er Englischunterricht nahm, bis er schließlich 1947 entlassen wurde. Die Koffer des Baptist Fink dokumentieren somit, wie ihm seine Gefangenschaft zu einer Art Reise in eine neue Welt wurde, die ihm zwar Beschwerden und Anpassung auferlegte, jedoch zusätzlich neue Eindrücke und Kenntnisse verschaffte. Man mag das Herumsitzen in einem Lager zunächst nur unter Vorbehalt als Reise sehen wollen – im Rückblick dürfte dieses Abenteuer für den Betroffenen tatsächlich viele

Merkmale einer Reise geboten haben. Ob die Koffer und die Andenken mit ähnlich nostalgischen Gefühlen wie nach einer touristischen Exkursion auf den Speicher gebracht wurden, lässt sich aus den überlieferten Zeugnissen allerdings nicht mehr erschließen.

Abb. 129: Pin-up-Bilder im Koffer von J. B. Fink, England, um 1947. Privatbesitz.



1 Wichtige Beiträge hierzu lieferten Konrad Köstlins Untersuchungen über den „Krieg als Reise“; vgl. Konrad Köstlin: Krieg als Reise. In: Reise-Fieber. Begleitheft zur Ausstellung des Lehrstuhls für Volkskunde der Universität Regensburg. Hrsg. von Margit Berwing/Konrad Köstlin (Regensburger Schriften zur Volkskunde 2). Regensburg 1984, S. 9–16, 100–114, 127–142. – Konrad Köstlin: Erzählen vom Krieg. Krieg als Reise II. In: BIOS. Zeitschrift für Biographieforschung 2, 1989, S. 173–182.

2 Zum Vorwurf der Verharmlosung: Kerstin Wölki: Krieg als Reise – Die Wahrnehmung Frankreichs durch Deutsche Soldaten im Zweiten Weltkrieg. Mag. Freiburg i.Br. 2007, S. 6. – Klaus Latzel: Deutsche Soldaten – nationalsozialistischer Krieg? Kriegserlebnis – Kriegserfahrung 1939–1945. Paderborn u. a. 1998.

3 Zur Kritik an der Parallelisierung von Krieg und Tourismus vgl. Burkhart Lauterbach: Kulturwissenschaftliche Bilder vom

Krieg als Reise. Eine Kritik. In: Reisebilder. Produktion und Reproduktion touristischer Wahrnehmung. Hrsg. von Christoph Köck (Münchener Universitätsschriften/Münchner Beiträge zur Volkskunde 29). Münster u. a. 2001, S. 67–75.

4 Zum Wert von Feldpost etc. als Forschungsquelle: Der Krieg als Reise. Der Erste Weltkrieg – Innenansichten. Hrsg. von Sabiene Autsch. Siegen 1999.

5 Das Zitat von Peter Jahn ist angeführt bei: Wölki 2007 (Anm. 2), S. 1–2.

6 Meyers Konversationslexikon von 1892 erklärt den Begriff „Bagage“ ausführlich: „Bagage (franz., spr. -gahsch), Reisegepäck überhaupt; besonders verstand man früher unter B. die für die Schlagfertigkeit einer Armee erforderlichen Bedürfnisse an Lebensmitteln, Munition, Bekleidungsstücken etc., die der Armee auf Fahrzeugen oder Tragtieren nachgeführt wurden. Nach der heutigen Organisation hat man zwischen B. und Train zu

unterscheiden. Während im weitern Sinn zu letzterem alle die zu selbständigen Truppenteilen formierten Fahrzeuge gehören, z. B. Munitions-, Proviantkolonnen, Sanitätsdetachements etc., zählen zur B. die unmittelbar den Truppen angehörenden Fahrzeuge (Truppenfahrzeuge). Sie werden in eine erste und zweite Staffel oder in die kleine und große B. formiert. Zur ersten Staffel gehören alle Fahrzeuge mit den Gefechtsbedürfnissen der Truppen, also die Medizinkarren und Patronen- oder Munitionswagen, die deshalb bei Kriegsmärschen den Truppen unmittelbar angeschlossen sein müssen, um bei eintretendem Gefecht sofort zur Hand zu sein; die zweite Staffel besteht vorzugsweise aus den Packwagen, Vorratswagen, Feldschmieden, Verpflegungs- und Marketenderwagen. Sie werden divisionsweise, bei der Artillerie abteilungsweise vereinigt von einem Offizier in größerem Abstand den Truppen nachgeführt und kehren erst nach Beendigung des Marsches zu ihren Truppenteilen zurück. Strengste Ordnung in Führung dieser B. ist zur Vermeidung von Straßensperrungen geboten. Seit der französischen Revolution ist nach dem Vorgang der Franzosen, besonders Napoleons I., die B. bei allen europäischen Heeren sehr verringert und die Beweglichkeit der Truppen dadurch nicht wenig gefördert worden.“ Aus: Meyers Konversations-Lexikon, 4. Aufl. Wien/Leipzig 1885–1892, S. 251.

7 Offiziere, die im Gefecht grundsätzlich beweglicher sein mussten als ihre Untergebenen, verzichteten gerne auf dieses Gepäckstück. Bezeichnenderweise konnten meist nur die unteren Offiziersgrade zeitweise dazu gezwungen werden, sich so zu belasten. In der Regel ließ man sein Gepäck lieber hinter der Kampflinie zurück, im Idealfall unter Bewachung. Die Meinung darüber, ob der Tornister vom Soldaten beim Kampf abzulegen sei oder nicht, gingen weit auseinander, sowohl unter Offizieren als auch unter den Gemeinen selbst.

8 Zur Packvorschrift für Tornister siehe: Reiner Herrmann/Jens Nguyen/René Bernert: Uniformen der deutschen Infanterie 1888 bis 1914 in Farbe. Stuttgart 2003, S. 78–81. – Packanleitung für Tornister aus Heeresdienstvorschrift: Andreas Altenburger Lexikon der Wehrmacht, URL: <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Soldat/Bilder/Tornister.jpg> [23.8.2010].

9 Allerdings wurde nicht alles im oder am Tornister transportiert: Fast in allen europäischen Armeen des 19. Jahrhunderts gab es zusätzlich den Brotbeutel, welcher der Unterbringung von Verpflegung und persönlichen Dingen diente, während die Feldflasche den absolut unverzichtbaren Vorrat an Trinkbarem griffbereit hielt. Meist trennte sich der Soldat im Notfall eher noch von seinem Tornister als von diesen beiden Stücken. Zur Entwicklung des Zubehörs siehe: Paul Pietsch: Die Formations- und Uniformierungs-Geschichte des preußischen Heeres 1808–1914, Bd. 1: Fußtruppen (Infanterie, Jäger und Schützen, Pioniere) und deren Landwehr. Hamburg 1963, S. 108–115.

10 Der Inhalt der Offizierskiste umfasst eine Bordkarte, eine Passagierliste 1. Klasse und vier Speisekarten vom 27. und 28.3.1913 für den Salondampfer des Norddeutschen Lloyd „Prinzess Irene“, von Genua über Neapel, Palermo nach New York. Die „Prinzess Irene“, ein Dampfer von 18.000 Tonnen, war 1900 als Passagierschiff gebaut worden und erlebte eine bewegte Geschichte. Im Dienste des Norddeutschen Lloyd fuhr sie zwischen Deutschland oder dem Mittelmeer und Amerika

oder dem Nahen Osten. Nur ein Jahr nachdem Clément auf ihr gereist war, wurde sie durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges in New York überrascht und verblieb in den USA, bis sie bei deren Kriegseintritt 1917 konfisziert wurde. Als Truppentransporter „USS Pocahontas“ brachte sie über 24.000 Soldaten nach Europa und überstand dabei ein Gefecht mit einem deutschen U-Boot unbeschadet. 1922 wurde sie an den Norddeutschen Lloyd zurückverkauft und 1923 als „S.S. Bremen“ wieder in Dienst gestellt: Naval History & Heritage Command, URL: <http://www.history.navy.mil/photos/sh-usn/usnsh-p/id3044.htm> [23.8.2010].

11 Hersteller und Reedereien bemühten sich, sowohl aus Gründen rationeller Produktion als auch zur leichteren Verstauung im Transportmittel Standardgrößen für Gepäckstücke einzuführen: Johann Schäuble: [Haupt-]Katalog [über Koffer aller Art]. Kuppenheim 1937, S. 42.

12 Koffer für Offiziere wurden nicht vom Militär gestellt, sondern jeweils privat beschafft. Muster für Offizierskoffer wurden u.a. in Zeitschriften für das verarbeitende Handwerk veröffentlicht, z.B.: Infanterie-Offizierkoffer in den vorschrittmäßigen Dimensionen. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 7, 1890, 2. Gratis-Beilage.

13 Dass das deutsche Militär im Hinblick auf die Notwendigkeiten moderner Kriegsführung durchaus vernünftig und vorausschauend agieren konnte, zeigt sich nicht nur am Reisegepäck, sondern an vielen weiteren Aspekten, von denen die allgemeine Einführung einer praktischen feldgrauen Uniform 1907, also schon einige Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, sicher die bekannteste ist: Jürgen Kraus: Die deutsche Armee im Ersten Weltkrieg. Uniformierung und Ausrüstung – 1914 bis 1918. Wien 2004, S. 12–17.

14 Das Koffermodell für Offiziere des Zweiten Weltkrieges entspricht in vielen Details immer noch dem von 1890, ist aber etwas größer dimensioniert: Centralblatt 1890 (Anm. 12). – Schäuble 1937 (Anm. 11), S. 42.

15 Zu den speziellen Rangabzeichen der Fallschirmjäger siehe: Roger Edwards: Deutsche Fallschirmjäger und Luftlandtruppen 1936–1945. Oldenburg/Hamburg 1976, S. 19.

16 Zur Eroberung Kretas im Mai 1941 siehe Rudolf Böhmler/Werner Haupt: Fallschirmjäger. Bildband und Chronik 1939–1945. Dorheim 1971, S. 71–76. – Peter Antill: Crete 1941: Germany's Lightning Airborne Assault. Oxford 2005.

17 Magold erwarb das Eiserne Kreuz 1. und 2. Klasse, das Deutsche Kreuz in Gold sowie ein Schutzwallabzeichen für die Arbeit am Westwall (entweder 1939–1940 oder 1944 verliehen).

18 Zu den vorschrittmäßigen Maßen siehe Schäuble 1937 (Anm. 11), S. 42.

19 Hauptleute durften nicht nur den größeren Offizierskoffer mit den Maßen 76 x 38,5 x 36,5 Zentimetern haben, sondern auch einen Zweitkoffer in der Größe des Modells für Leutnante, mit nur 60 cm Breite.

20 Marten Klose: Ein Emdener Soldat und sein Holzkoffer. In: Emdener Zeitung – Wochenmagazin, Nr. 58 (8.3.2008).

Der Koffer im Museum. Ein Metasymbol für Migration

JAN HINRICHSSEN

In den letzten Jahren lässt sich neben einem allgemeinen Museumsboom ein weiteres Phänomen diagnostizieren: Die massive Zunahme migrationsbezogener Themen in deutschen und europäischen Museen. Die Musealisierung von Migration und ihrer Geschichte, von „Flucht und Vertreibung“,¹ von Displacement, also Verschleppungen und zwangsweisen Umsiedlungen, kurz: die museale Auseinandersetzung mit Menschen in Bewegung, erfährt derzeit eine enorme Aufmerksamkeit.² Ein herausragendes Beispiel ist die 2007 in Frankreich eröffnete „Cité nationale de l'histoire de l'immigration“. Es ist gegenwärtig das einzige Museum Europas, das sich ausschließlich der Migration als zeitgenössischer Erscheinung widmet. Weitere museale Neugründungen sowie zahlreiche Ausstellungen belegen den Trend einer verstärkten Auseinandersetzung mit dem Thema Migration: Stuttgart 2009 „Ihr und Wir“, München 2009 „Crossing Munich“, Ulm 2008 „Heimat im Koffer“, Berlin 2006 „Erzwungene Wege“, Köln 2005 „Projekt Migration“, Bonn 2005 „Flucht, Vertreibung, Integration“, München 2000 „Für 50 Mark einen Italiener“ und Essen 1998 „Fremde Heimat“ sind nur acht Beispiele hierfür. Daneben gibt es unzählige kleinere Ausstellungsprojekte und neue Konzepte von Dauerausstellungen, die den Aspekt der Flucht, Vertreibung, Umsiedlung und/oder Migration entweder ins Zentrum stellen oder ihn mit einbeziehen. Damit einher geht die wissenschaftliche Beschäftigung mit Migrationsgeschichte und deren Musealisierung. In diesem Trend lässt sich ein neues Bewusstsein für dauerhafte Wanderungsbewegungen als ein prägendes Muster der Geschichte Europas erkennen. Aus dem vorgefundenen Material zeichnet sich die These von der fortschreitenden Konzentration migrationsbezogener Präsentationen auf ein ganz bestimmtes Objekt ab, also die museale Erzählung und Inszenierung von Migration mit einem in diesem Zusammenhang allgegenwärtigen Objekt:

dem Koffer. Der Beitrag versucht, die wichtigsten Aspekte des vielschichtigen Themas Koffer im Museum zu beleuchten.

Der Koffer findet sich in unzähligen Ausstellungen der vergangenen 30 Jahre. Die Stationen des musealen Koffers nehmen – nicht immer offensichtlich – Bezug zueinander und spannen einen Bogen: Zwischen dem Aufkommen des musealen Symbols Koffer auf der einen Seite, einhergehend mit einem Wandel im Selbstverständnis der Institution Museum, mit dem Aushandeln und Erproben neuer Präsentationsweisen sowie der Ausgestaltung des musealen Raumes zu Szenographien, kurz: mit Entwicklungen, die meist mit dem Begriff der „new museology“, neuen Formen des gesellschaftspolitischen Einsatzes von Museen, umschrieben werden. Auf der anderen Seite steht die heutige Verwendung des Koffers im Museum, in einer Zeit, in der Migration immer mehr in das Zentrum musealer Aufmerksamkeit rückt beziehungsweise zum Paradigma eines europäischen Kulturverständnisses wird. Einige herausragende Stationen sollen hier nachgezeichnet werden:

1981 wurden in der Ausstellung „Preußen. Versuch einer Bilanz“ im Ausstellungsteil über die Emigration vieler Intellektueller aus Preußen Koffervitrinen verwendet, die Gegenstände zu den ausgestellten Biografien zeigten. „In rohen Holzkisten – Schiffsgepäck der Emigranten – sind persönliche Hinterlassenschaften und literarischer Nachlass

der politischen Flüchtlinge ausgestellt“, heißt es im Begleittext des Katalogs.³ Stilisierte Kisten, wie auf einem Schiffsdeck vertäut, waren als Vitрины der beweglichen Habe der Emigranten eingesetzt.

1984 dienten in der Ausstellung „A.E.I.O.U. Mythos Gegenwart. Der österreichische Beitrag“ zahlreiche Koffer ohne Besitzerhinweise als Teil der Inszenierung der Emigration von jüdischen Intellektuellen aus Österreich zumeist nach Übersee. Diese Koffer bildeten keine Exponate für sich, sondern waren Teil eines Gesamtkunstwerks, als welches die Ausstellung verstanden werden sollte.⁴

1998 zeigte die vom Dokumentationszentrum und Museum über die Migration aus der Türkei e.V. (DOMiT) mitkonzipierte Ausstellung „Fremde Heimat. Eine Geschichte der Einwanderung aus der Türkei“⁵ im Ruhrlandmuseum Essen drei aufeinander gestapelte, offensichtlich gebrauchte und abgenutzte Koffer ohne jegliche Angaben. Über ihren Inhalt erfährt der Betrachter ebenso wenig wie über ihre Besitzer – „Gastarbeiter“:⁶ Sie bleiben anonym.

2008 präsentierte das Donauschwäbische Zentralmuseum Ulm (DZM) die Sonderausstellung „Heimat im Koffer“ über die Flucht, Vertreibung oder

Umsiedlung der Donauschwaben nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs. Eine Regalwand, vollgepackt mit unterschiedlichem Reisegepäck – Truhen, Taschen und Koffern – bildete den (thematischen) Auftakt (Abb. 130). Jedes dieser Gepäckstücke ist „dabeigewesen“: Es handelt sich um authentische, in gewisser Hinsicht auratische Exponate, die jeweils zu der Biografie eines Heimatvertriebenen zurückverfolgt werden können. Die Ausstellungsmacher verdeutlichten dies unter anderem durch Gepäckanhänger, auf denen der jeweilige Besitzer sowie seine Migrationsgeschichte in Stichworten vermerkt waren. Viele dieser Koffer und Kisten trugen Beschriftungen zu einzelnen Stationen des Weges und/oder Namen und präsentierten so sichtbar die Spuren ihrer Geschichte oder ihrer Echtheit als dabeigewesene Behältnisse. Einzelne weitere Exponate, die den (vermeintlichen) Inhalt dieser Koffer gebildet hatten, fanden sich verteilt im weiteren Verlauf der Ausstellung.

Im Jahr 2007 eröffnete die „Cité nationale de l'histoire de l'immigration“ in Paris. Neben einigen wenigen „authentischen“ Koffern zeigt die Dauerausstellung hauptsächlich künstlerische Installationen, die sich mit der Zuwanderung nach Frankreich auseinandersetzen. Zwei dieser Installationen enthalten zahlreiche Kunststoff-Karotaschen (unter anderem bekannt unter dem Begriff „Türkenkoffer“). Da diese bunten Taschen als günstig angefertigtes, ungebrauchtes Massenprodukt nichts Persönliches an sich tragen und folglich auch nicht kontextualisiert werden können, stehen sie als ein anonymes Zeichen für Migration, und zwar als Massenerscheinung, nicht auf einer individuellen, biografischen Ebene, sondern als übergeordnetes, „globales“ Phänomen.

Im Haus der Geschichte Baden-Württemberg in Stuttgart (HdGBW) wartet

Abb. 130: Regalwand mit Gepäck in der Ausstellung „Heimat im Koffer“, 2008. Donauschwäbisches Zentralmuseum, Ulm.





Abb. 131: Als Vitrine genutzte Kunsttharkoffer in der Dauerausstellungssequenz „Ein-Wandererland“ im Haus der Geschichte Baden-Württemberg. Haus der Geschichte Baden-Württemberg, Stuttgart.



Abb. 132: Besucherin in einer Koffervitrine. Haus der Geschichte Baden-Württemberg, Stuttgart.

der Ausstellungsbereich „Ein-Wandererland“ in einem ästhetisch sehr reduzierten Raum mit 14 identischen, leuchtenden Kunsttharkoffern auf, die als Vitrinen für persönliche Objekte von je einer nach Baden-Württemberg ein- beziehungsweise aus Baden-Württemberg ausgewanderten Person dienen (Abb. 131, 132). Die Kunsttharkoffer sind keine echten Koffer, sondern Abgüsse: Koffer-Metaphern, die nur symbolisch für Reisegepäck stehen. Sie erinnern an die Koffervitrinen der Preußen-Ausstellung und verdeutlichen so Kontinuitäten in der Museumspräsentation.

Der Koffer ist essentieller Baustein in der musealen Aufbereitung von Migrationsgeschichte. Er kommt überall dort als Zeichen zum Einsatz, wo es darum geht, „Menschen unterwegs“ auszustellen: Der Koffer wird zu einem Metasymbol von Migration und Mobilität.

Gepackte Biografien

Was macht den Koffer in Ausstellungen zu einem Symbol? Um dies zu beantworten, sollen die Spuren einer Bedeutungsaufladung des Alltagsgegenstandes Koffer im Museum aufgedeckt werden.

Zu diesem Zweck seien hier drei seiner Funktionen skizziert: sein alltäglicher Gebrauch als Behälter, als mobiler Gegenstand und als Rahmen für individuelle Erfahrung.

Der Koffer dient als Behälter für Dinge, die in der Regel aus dem Besitz desjenigen stammen, der mit ihm unterwegs ist. Es sind im weitesten Sinn persönliche Objekte und somit mit einer individuellen Bedeutung behaftet. Sie sind Teil der eigenen Persönlichkeit und spielen eine große Rolle in der Identitätsfindung und Selbstsymbolisierung.⁷ Der Koffer, der sie enthält, muss als biografisches Objekt verstanden werden, ein Objekt, das seinen Besitzer und dessen Leben repräsentieren kann.

Die Abmessungen des Koffers diktieren einen Raum der Beschränkung. Der Koffer kann nicht beliebig gefüllt werden, immer sind es räumliche Grenzen, die auch über den Inhalt bestimmen. Eine Person muss in der Lage sein, das unterzubringen, was sie als notwendig empfindet, und sie muss den Koffer transportieren können – auch in diesem Sinn ist der Koffer ein „persönlicher“ Gegenstand. Diese aus dem Gegenstand selbst hervorgehende Beschränkung ist es, die Aspekten der Not und des

Zwanges im Museum einen räumlichen und dinglichen Ausdruck gibt.

Der Koffer ist darüber hinaus immer eine Hülle mit Bedeutung: Ihm sind die Spuren seiner Bewegung, seiner Geschichte und seines Besitzers eingeschrieben. Es ist also nicht einzig die Funktion als Behältnis, vielmehr ist es das Zusammenspiel von Ding und Dinghülle, von außen und innen, das dem Koffer seine Bedeutung verleiht. Außen: sein Anspruch als bedeutsamer Gegenstand – innen: der Raum für biografische Objekte seines Besitzers.

Was den Koffer neben seiner Funktion als Behälter zu einem Koffer macht, ist die ihm innewohnende Mobilität: Er ist mobil, weil man ihn mitnehmen kann, weil er handlich ist. Mit ihm lassen sich Gegenstände von einem Ort an einen anderen transportieren. Als Medium setzt er Orte in Beziehung zueinander. Er zeichnet dabei eigene Landkarten, sich verändernde Geografien der Migration.⁸ Darin besitzt der Koffer jedoch selbst keinen Ort, er kann weder eindeutig der einen, dem Dort, noch der anderen Sphäre, dem Hier, zugeordnet werden: Er ist vielmehr ein beständiges Dazwischen.⁹ Er lässt Fernes nah erscheinen und macht das Vergangene, Entfernte im Hier und Jetzt gegenwärtig.

Der Koffer funktioniert als Medium, das die Bewegung zwischen zwei Orten vermittelt. Das muss jedoch auch bedeuten, dass in ihm gleichzeitig ein Moment des Stillstands zum Tragen kommt: Er übersetzt die Bewegung der Migration in einen feststehenden Ausdruck, er macht das Flüchtige greifbar und fixiert es.

Der Koffer ist darüber hinaus ein Rahmen für individuelle Erfahrung, insofern er diese in kommunizierbare Zeichen zu übersetzen vermag. Er hält die Dinge eines Lebens zusammen und bringt sie in eine sinnvolle Ordnung. Gleich ob für eine Reise oder eine Flucht gepackt wird, die Tätigkeit erfordert Nachdenken darüber, was mitgenommen und was (endgültig) zurückgelassen wird. Flucht-

koffer beinhalten (über)lebenswichtige Dinge, eine Auswahl an Dingen aus der Vergangenheit, die gleichzeitig die Gesamtheit der Dinge für die Zukunft darstellen. In diesem Sinn muss der Akt des Einpackens gelesen werden als Auseinandersetzung mit der eigenen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, als ein Moment des Überdenkens über ein bisheriges Leben und der Erwartungen an die Zukunft. Der Koffer markiert als zeitliches Medium biografische Abschnitte. Er ist der Konzentrationspunkt von erlebter Geschichte, oder, wie die Kunsthistorikerin Irit Rogoff es ausdrückt: „The suitcase signifies the moment of rupture, the instance in which the subject is torn out of the web that contained him or her through an invisible net of belonging.“¹⁰ Der Koffer als Gegenstand hält andere Dinge und die durch sie erzählte Geschichte zusammen, wodurch er (individuelle) Geschichte überhaupt erzählbar machen kann. Er vermittelt nicht nur Wissen über Migration, er produziert es vielmehr mit. Für das Museumsobjekt lässt sich daraus ein „Zirkelschluss“¹¹ ableiten: Der ins Museum aufgenommene Koffer veranschaulicht Migration, gerade weil er ins Museum aufgenommen wird. Der Koffer bezeichnet nicht Migration als solche, sondern ein bestimmtes museales Verständnis von Migration. In letzter Konsequenz bedeutet dies: Es entsteht ein Referenzsystem, in dem der Koffer in gewisser Weise immer auf sich selbst zurück deutet.

Museale Einordnungen

In den unterschiedlichen musealen Verwendungen von Koffern in den letzten 30 Jahren sind drei Konjunkturen auszumachen. Sie ermöglichen es, eine Typologie des Museumsobjekts Koffer auszuarbeiten und somit den dabeigewesenen, „auratischen“ Originalkoffer, den anonymen Symbolkoffer und schließlich den metaphorischen Koffer im Sinne eines Koffers in Anführungszeichen zu unterscheiden.

Der erste Typ von Museumskoffern, dabei-gewesene Originalkoffer, fand sich beispielsweise in der Ulmer Ausstellung „Heimat im Koffer“ 2008. Der authentische Koffer ist ein Zeuge von Migration, ein Begleiter der Bewegung. Er trägt sichtbare – etwa durch Beschriftung oder Abnutzung – oder unsichtbare Spuren des Echten oder der Geschichte an sich. Es sind Hinweise darauf, was der Koffer „erfahren“ hat, auf Stationen, an denen er sich befand, auf die Hände, durch die er gegangen ist, auf den Inhalt, der in ihm transportiert wurde. Diese Befunde sind es, die ihn als authentischen Ausstellungsgegenstand ausweisen. „Die Anwesenheit der Spur [zeugt] von der Abwesenheit dessen, was sie hervorgerufen hat.“¹² Sie ist also die Vergegenwärtigung einer Abwesenheit, von etwas nicht Greifbarem, etwas Flüchtigem, und der Koffer ist Zeuge dieses Flüchtigen: der Bewegung der Migration. Der Ausstellungswert dieser Originalkoffer wird bestimmt durch ihre biografische Codierung. Sie verweisen über sich selbst hinaus auf unterschiedliche, aufeinander aufbauende Ebenen: die eigentliche Bedeutung als Gepäckstück, ihre „individuelle“ Geschichte, ihre Besitzer, deren Biografien, und schließlich die ihnen eingeschriebenen historischen Kontexte. Alle diese Dimensionen sind im originalen Fluchtkoffer zeitgleich erfahrbar.

Die originalen Koffer erfüllen (und befriedigen) ein Bedürfnis nach Authentizität¹³ in einem Gesamtzusammenhang, der aufgrund des Mangels an gleichwertigen Objekten nur schwer auszustellen ist. Sie geben einen dinglichen Rückhalt im Tatsächlichen wieder, in der „Heimat“ etwa. Ebenso gleicht der originale Koffer Verlusterfahrungen der Moderne aus, zu denen man Flucht, Vertreibung und Umsiedlung zählen muss. Er bietet einen gegenständlichen Fixpunkt in den Wirren des Heimatverlusts, einen Rückhalt, der die Einbindung des individuellen Schicksals in eine größere Geschichte ermöglicht, und ist doch gleichzeitig das Sinnbild

gerade jener Verlusterfahrungen, der Entwurzelung und der Ungewissheit.

Der zweite Typ des Museumskoffers, der anonyme Symbolkoffer, findet sich beispielsweise in der Dauerausstellung der Cité nationale de l'histoire de l'immigration in Paris in Form der Karotaschen oder in der Ausstellung „A.E.I.O.U. Mythos Gegenwart“ in Stein an der Donau. Der Symbolkoffer wird nicht in den Zusammenhang einer spezifischen Migrationsgeschichte gesetzt, weil ihm die tatsächliche Erfahrung der Migration oder Flucht fehlt. Es handelt sich hier also nicht um ein Gepäckstück als biografisches Objekt, sondern als ein „beliebiges“ Ding. Dennoch besitzt es als Gegenstand den gleichen Gebrauchswert wie der originale, „dabeigewesene“ Koffer. Seine Zeichenhaftigkeit im Museum ergibt sich somit nicht aus einer biografischen Codierung oder seinem Gebrauch, sondern einzig durch seine Bedeutung als Gegenstand, seine theoretische Funktion als Koffer. Er ist die Visualisierung der dem Gegenstand Koffer innewohnenden Bedeutungen: eines Raumes der Begrenzung, einer Hülle für bedeutsame Gegenstände oder eines persönlichen Gegenstandes und eines Mediums zwischen verschiedenen Orten und Zeiten. Wird ein Symbolkoffer gezeigt, geht es um Bewegung an sich, um das Dazwischen zwischen Orten – nicht um eine konkrete Bewegung und nicht um bestimmte Orte. Er zeigt vielmehr das, was die Orte in Verbindung bringt: Migration.

Dies hebt den Symbolkoffer in den Rang eines vom Einzelnen abgesonderten Symbols für Migration, für eine allgemeine Erfahrung, die kein Gesicht verliehen bekommt. Es geht nicht um eine Person, sondern um Massen in Bewegung, um sich verändernde Geografien. Der Symbolkoffer, seiner Anonymität, Abstraktheit und Beliebigkeit geschuldet, verallgemeinert nicht mehr nur Einzelschicksale, er abstrahiert Migrationsgeschichten. Er verdinglicht Geschichte und wird damit zum

„ver-dichteten“¹⁴ Symbol – „ver-dichtet“, weil das Symbol ein „schwer durchschaubares komplexes Ganzes auf ein einfaches Zeichen reduzieren und dennoch mit dem Anspruch auftreten [kann], das komplexe Ganze unmittelbar einleuchtend gültig zu repräsentieren.“¹⁵ Verdichtet aber auch, weil es gleichzeitig dazu neigt, Komplexität zu reduzieren, zu verallgemeinern und zu banalisieren und dabei mitunter entscheidende Unterschiede zu verwischen. Symbole ermöglichen eine Deutung und verdecken dabei andere Deutungen. Migration, etwas Abstraktes, das an sich keinen bestimmten Ort und keine bestimmte Zeit hat, wird verdinglicht in einem feststehenden Ausdruck: dem Symbol „Koffer“.

Der dritte Typ des Museumskoffers, der Koffer in Anführungszeichen, begegnete beispielsweise in Form der Koffer-Vitrinen in der Berliner Preußen-Ausstellung oder im Ausstellungsbereich „Ein-Wandererland“ im HdGBW in Stuttgart. In dieser Verwendung ist der Koffer kein Gegenstand mehr, der gepackt und mitgenommen werden kann – er ist Kofferidee, Kofferanspielung, eben Koffer in Anführungszeichen. Er erinnert in Form und Aussehen an echte Koffer und hat sich doch von seiner Gegenständlichkeit entfernt. Er ist kein eigentliches Exponat mehr, sondern ein museal inszeniertes, das in Installationen und Gestaltung aufgeht.

Zeichenhaftigkeit ist die einzige Funktion der Koffer-Metapher. So haben die leuchtenden Kunstharzkoffer des HdGBW keine „typischen“ stofflichen Qualitäten mehr. Ihre Bedeutung löst sich vom Gegenständlichen ab. Das Auflösen des Materials, das seinen realen Gebrauchswert bestimmt, macht den Koffer hier zum Leitmotiv. In diesem Sinne dienen die „Koffer“ nicht zur Illustration, sondern stellen eine eigenständige Erzählung von Migration dar. Der Rahmen, in dem der dematerialisierte Koffer als Symbol funktioniert, ist – nicht nur im Migrationsmuseum, wenngleich

dort am deutlichsten – der von ihm selbst (mit) gezeichnete. Er erzählt Migration nicht als historische Begebenheit, als etwas Geschehenes (dies tun nur die gegebenenfalls in ihm ausgestellten Objekte), sondern ohne individuellen Bezug als eine Kategorie der Erfahrung, unter die alle Migrationsbiografien untergeordnet werden können: So bildet der Koffer die Fixpunkte von „Ein-Wandererland“ und verknüpft die intimen Porträts der Menschen mit einer schlüssigen Erzählung, einer übergreifenden Geschichte: die einer universellen Erfahrung von Migration. So individuell und unterschiedlich die einzelnen Geschichten sein mögen, verbunden werden die zum Teil gegensätzlichen Kontexte, verschiedenen Zeiten und unterschiedlichen Lebensläufe alle durch die Kategorie Migration als etwas, das, losgelöst vom Historischen, über Geschichte steht. Diese „Koffer“ benötigen keine Kontextualisierung, keine Rahmen, in denen sie ausgestellt werden. Im Gegenteil: Sie selbst sind der Kontext, der Rahmen. Sie ersetzen die deutende Struktur des Museums.

Die herausgearbeitete Typologie verweist auf Wechselwirkungen von Museum und Alltag und kann als Verlauf einer Entdinglichung von Bedeutung bezeichnet werden, in dem der Koffer all das hinter sich lässt, was seine „Aura“ ausmacht. Auch wenn die authentische Stofflichkeit des Gegenstandes keine Rolle mehr zu spielen scheint,¹⁶ wirkt die Bedeutung des entdinglichten Symbols wiederum auf seine Verwendung als originales Objekt zurück. Somit ist auch der dabei gewesene Koffer nicht einfach nur ein musealisierter Alltagsgegenstand. Vielmehr verändert sich die Wahrnehmung des Koffers erst durch das Ausstellen zu einem Objekt, das für Alltag steht. So gibt es einerseits eine Wirkung vom Alltag auf das Museum, zum anderen müssen ebenso Rückkopplungen vom Museum auf den Alltag berücksichtigt werden: „There is a reciprocity, a recursiveness,

between the exhibition of the world and the world as an exhibition of itself. Museums, through their exhibitions, create ‚an effect called the real world‘.¹⁷ Das Symbol Koffer wirkt auf den Alltagsgegenstand zurück und macht diesen symbolisch. Der Koffer in Anführungszeichen deutet ebenso den originalen wie den Symbolkoffer. Der „Koffer“ ist nicht allein Mittel der Erzählung, er selbst ist die Erzählung – nicht eingeordnet in ein Bedeutungsgeflecht, sondern dieses erst selber webend.

Das Metasymbol Koffer als Ausdruck kulturellen Gedächtnisses

Wenn Museumsobjekte eine Anmutung von Realität erzeugen, heißt das für den Koffer: Er fragt weniger einen existierenden Wissensstand über Migration, Flucht, Vertreibung oder Umsiedlung ab, vielmehr gibt er ein Zeichensystem zur Entschlüsselung vor. Indem mit dem Koffer dabei menschliche Erfahrung von Heimatverlust in immer ein und dasselbe Zeichen übersetzt wird, bildet er Wissen über Migration. Er „transportiert“ eine Vorstellung davon ins Museum, wie Migration funktioniert, wie sie abläuft und was sie bedeutet. Diese Vorstellung ist eine, die von zwei Orten ausgeht, von einer „alten Heimat“ und einer „neuen“. Das Dazwischen ist der Koffer selbst. Das Symbol Koffer bezeichnet Migration als das Gegenüber von Hier und Dort und damit von Fremd und Eigen, dem Fremden und Eigenen des Museumsbesuchers und dem Fremden und Eigenen des Betroffenen. Der Koffer impliziert ein Stück Heimat, das sowohl Bestandteil der alten, verlorenen ist als auch derjenigen, die man gewinnt; er impliziert Heimat als transportables Hab und Gut, die im Materiellen ihren Ausdruck finden soll.

Was den Koffer zu einem universellen Symbol macht, ist auf der einen Seite die oben herausgearbeitete Möglichkeit der Verselbständigung von Bedeutung, die den konkreten Gegenstand nicht mehr

braucht. Auf der anderen Seite besitzt der Koffer die Eigenschaft, unzählige Phänomene – unterschiedliche Migrationsgeschichten – auf sich zu vereinen. Der Koffer fungiert als ein Metasymbol, das das miterzeugt, was es bezeichnet: die Vorstellung von Migration. Ein Symbol, dem die Eigenschaften zugeschrieben werden, zum einen unbedingt verständlich zu sein, zum anderen unbedingte Gültigkeit zu besitzen. Als Metasymbol generiert der Koffer ein universelles, allgemeingültiges Zeichensystem von Migration.

Gründe für den inflationären Einsatz von Koffern in der Erzählung von Migration sind nicht zuletzt ein Mangel an Darstellbarkeit dieses komplexen Themas: Wie lassen sich Zwang und Not, Ungewissheit, Verlust, Hoffnung veranschaulichen? Im Migrationsmuseum werden diese Befindlichkeiten materialisiert im Koffer. Dinglichkeit erhält eine emotionale Dimension – Emotion reduziert zu einem Sammelsurium bewegter Dinge. Ausgestellt werden Objekte unter anderem als Zeichen und Spuren menschlicher Gefühle. Diese Emotionen werden im Koffer erfahrbar und greifbar gemacht und, nicht zuletzt, aus ihrem geschichtlichen Zusammenhang herausgelöst, gleichwertig nebeneinander gestellt.

In seiner Funktion als Erfahrungsspeicher steht der Koffer als Metasymbol für all jene Phänomene, die als Migration bezeichnet werden können, und deutet diese als menschliche Erfahrung. Damit steht er ebenso für unterschiedliche Zeiten: der historischen Begebenheiten auf der einen Seite, auf der anderen Seite für die zeitliche Differenz zwischen der Erinnerung und dem Ereignis. Migrationsmuseen betreiben die „Homogenisierung von dissonantem Kulturerbe“,¹⁸ das Metasymbol Koffer homogenisiert verschiedene Erinnerungen und differenziertes kulturelles Gedächtnis innerhalb seiner Erzählung und lässt so individuelle Erfahrung zu generalisierten Symbolen¹⁹ werden. Dadurch wird diese Erfahrung „allgemein zugänglich, wie-

derholbar, übertragbar und damit dauerhaft“, wie der Museumsforscher und Volkskundler Gottfried Korff bemerkt.²⁰ Der Prozess der Objektivierung ist jedoch nicht einfach nur eine Verschiebung vom Individuellen auf eine Ebene der sachlichen Veranschaulichung – vielmehr lässt sich auch hier ein Zirkelschluss ausmachen: Zur Erfahrung kann nur das werden, was bereits als solche gedeutet wurde.²¹ Der Koffer dient also als Speicher und visueller Ausdruck einer abstrakten menschlichen Erfahrung, die er wiederum erst selbst bezeichnet

und deutbar macht.

Die Deutung von Migration, wie sie anhand des Koffers geschieht, als universelle Erfahrung, die historische und biografische Gegebenheiten und Unterschiede nivelliert und somit nebeneinander jüdische Verfolgungsgeschichte, den deutschen Diskurs über Flucht, Vertreibung und Umsiedlung sowie Arbeitsmigration als das Gleiche zusammenfasst und auslegt, macht den Koffer zu einem anthropologischen Symbol: Wer mit dem Koffer unterwegs ist, teilt ein Bewusstsein mit allen, die es ebenso sind. Der Koffer im Muse-

um: ein verdichtetes anthropologisches Symbol für eine Erfahrung des 20. Jahrhunderts.

Stillgelegte Flucht – stillgelegter Koffer

Es kann nicht eindeutig geklärt werden, wann, wie und wo der Koffer seine Qualität als allgemein verständliches Zeichen erhielt; auch ist das Museum bei Weitem nicht der einzige Ort, der die Symbolik des Koffers belastet beziehungsweise miterzeugt. Allerdings gibt es einen Diskurs über Koffer, der essentiell für die Symbolhaftigkeit des Reisegepäcks ist: Die Darstellung von respektive die Erinnerung an Auschwitz.

Die fotografische Dokumentation des Holocausts legte mit den Bildern der Kofferberge einen tragischen Grundstein innerhalb der Symbolik des 20. Jahrhunderts, auf den seither in Kunst, Literatur, Theater und im Museum immer wieder Bezug genommen wird. Keine andere Präsentation von Gepäckstücken macht die Dramatik, die Emotionalität und den Schock so eindringlich spürbar wie in jedem einzelnen der leeren Koffer im Konzentrationslager: Als Überbleibsel menschlicher Existenz sind die Koffer von Auschwitz Sinnbilder der Anonymität der Vernichtung und zugleich der individuellen, persönlichen Erfahrung des Grauens. Diese Bedeutung wird in Koffern immer symbolisch mit ausgestellt.

Was lässt sich nun über einen individuellen jüdischen Fluchtkoffer sagen (Abb. 133)? Ein Koffer, den Rosa Picard gepackt hat in Vorwegnahme ihrer absehbaren Flucht vor der Verfolgung und Ermordung durch die Nationalsozialisten? Rosa Picards Koffer ist ein authentischer (und in gewisser Hinsicht) „dabeigewesener“ Originalkoffer und damit auch ein stabiler Behälter für bedeutsame Dinge und Wertgegenstände.²² Rosa Picard packte diesen Koffer in Erwartung ihrer Flucht. Alles in ihm enthaltene wurde von ihr aus den Dingen ihrer Vergangenheit ausgewählt für

Abb. 133: Schrankkoffer der Jüdin Rosa Picard, 1920–1939. Jüdisches Museum München, Dauerleihgabe aus Privatbesitz.



ihr zukünftiges Leben. Die durch das Fassungsvermögen des Schrankkoffers vorgegebene materielle Begrenzung ist der Ausdruck des Zwangs und der Not der bevorstehenden Flucht.

Allerdings nutzte Rosa Picard den Koffer nie als tatsächliches Flucht-Gepäck, da ihr die geplante Emigration nach England im Jahr 1939 nicht gelang. Ihr Sohn floh in die USA, der Rest ihrer Familie wurde in Theresienstadt und andernorts ermordet. Sie selbst verstarb 1941 in München²³ – zurück blieb ihr gepackter Koffer bei der christlichen Familie, bei der sie ihn versteckt hatte, als eingefrorenes Moment einer Schockerfahrung. Der Inhalt wurde während des Krieges aufgebraucht. 2008 war der Schrankkoffer als Leihgabe dieser christlichen Familie im Jüdischen Museum München in der Ausstellung „Stadt ohne Juden. Die Nachtseite der Münchner Stadtgeschichte“ zu sehen. Dort übergab ihn ein Familienmitglied einer Nachfahrin von Rosa Picard, die ihn wiederum als Dauerleihgabe dem Museum überließ.

Rosa Picards Koffer hat eine besondere Geschichte: Er wurde „stillgelegt“, bevor das Museum dies übernehmen konnte. Er erinnerte innerhalb der christlichen Familie bereits an Rosa Picard. Ohne weitere Funktion besaß er somit schon musealen Charakter, bevor er Museumsobjekt wurde. Aber mehr noch: Er vermittelt nicht real zwischen einem existierenden Vor und Nach der Flucht, weil er dazu nicht mehr genutzt werden konnte. Dennoch ist ihm diese Vermittlung symbolisch eingeschrieben. Hier zeigt sich die Durchlässigkeit der ausgearbeiteten Typen von Museumskoffern und die Wirkung des Metasymbols Koffer – Picards Koffer ist eigentlich ein originaler Fluchtkoffer, gleichzeitig allerdings auch ein symbolischer: Immer wird der Koffer als Zeichen für einen größeren Zusammenhang verstanden werden – in diesem Fall für die Flucht vor

den Nationalsozialisten und für mehr als das: die Ermordung der Juden: „The Nazi persecution and mass murder are metonymically represented by an empty trunk with the initials of its last owner, Rosa Picard.“²⁴

So veranschaulicht dieser Koffer von Rosa Picard eben auch die Schwierigkeiten des Ausstellens von Lebensgeschichten durch das museale Symbol des Koffers: Er ist codiert als das Zeichen von Migration, und dies bedeutet, dass er Biografien, die mit ihm ausgestellt werden, oft als „Migrationsbiografien“ des Unterwegsseins, der Flucht und der ungewissen Zukunft präsentiert. Auch wenn der Koffer als Symbol von seinem Bezug zum Holocaust geprägt ist, umfasst er doch unweigerlich all das, was als Migration verstanden werden soll: Aufbruch und Neuanfang, Ungewissheit und Verlust. Die problematische Nebeneinanderstellung von jüdischer Geschichte und sämtlichen Formen der Migration ist die Folge, die Gefahr läuft, historische Unterschiede durch die Verwendung eines verbindenden Symbols außer Acht zu lassen. Die Erinnerung an die jüdische Geschichte droht im Museum durch das Ausstellen von Koffern mit einer universellen Erfahrung der Entwurzelung gleichgesetzt zu werden, wie sie, so muss man den Koffer als Symbol lesen, das 20. Jahrhundert kennzeichnet.

In eben diesem Sinn erzählt der Koffer als Metasymbol einer menschlichen Erfahrung auch Rosa Picards Lebensgeschichte als eine des Unterwegsseins und er löst sich so von der eigentlichen Geschichte seiner Besitzerin: Rosa Picards Koffer wohnt daher eine Dimension der Dynamik inne: die als Bindeglied zwischen einem echten und einem symbolischen Ort, zwischen dem Ort, an dem er tatsächlich gewesen ist, und dem metaphorischen, den er andeutet, ohne dort gewesen zu sein: dem Leben und dem Tod, München und Auschwitz.

- 1** „Flucht und Vertreibung“ werden hier in Anführungszeichen gesetzt, weil dieses Begriffspaar auf eine Chiffre einer bestimmten Sichtweise der deutschen Nachkriegsgeschichte verweist, wie Beer festhält: Mathias Beer: Die Dokumentation der Vertreibung der Deutschen aus Ost-Mitteleuropa (1953–1962). Ein Seismograph bundesdeutscher Erinnerungskultur. In: Die Vertreibung der Deutschen aus dem Osten in der Erinnerungskultur. Hrsg. von Jörg-Dieter Gaugner/Manfred Kittel. St. Augustin 2005, S. 17–35.
- 2** Vgl. zur zunehmenden Bedeutung von Migration in der Museumslandschaft u. a.: Migration und Museum: Neue Ansätze in der Museumspraxis. Hrsg. von Henrike Hampe. 16. Tagung der Arbeitsgruppe Sachkulturforschung und Museum in der Deutschen Gesellschaft für Volkskunde, Münster 2005.
- 3** Preußen – Versuch einer Bilanz. Ausstellungsführer, Katalog in fünf Bänden, Bd. 1. Hrsg. von Gottfried Korff. Ausst.Kat. der Berliner Festspiele GmbH. Reinbek bei Hamburg 1981, S. 374.
- 4** „A.E.I.O.U.“ Mythos Gegenwart: der österreichische Beitrag. Hrsg. von Paul Kruntorad. Ausst.Kat. der Austria Tabak in der Fabrik Stein an der Donau. Stein an der Donau 1985.
- 5** Fremde Heimat. Eine Geschichte der Einwanderung aus der Türkei. Hrsg. von Aytac Eryilmaz/Mathilde Jamin. Ausst.Kat. Ruhrlandmuseum. Essen 1998.
- 6** Fremde Heimat 1998 (Anm. 5), S. 32.
- 7** Vgl. Tilmann Habermas: Geliebte Objekte. Symbole und Instrumente der Identitätsbildung. Frankfurt a.M. 1999, bes. S. 30–38 u. 317–329.
- 8** Vgl. Irit Rogoff: Terra Infirma. Geography's Visual Culture. London/New York 2000, S. 2.
- 9** Rogoff 2000 (Anm. 8), S. 51.
- 10** Rogoff 2000 (Anm. 8), S. 37–38.
- 11** Poehls argumentiert mit Michael Fehr, wenn sie feststellt, Dinge sollen im Museum die Welt repräsentieren, die Dinge dabei jedoch die Welt repräsentieren, eben weil sie im Museum ausgestellt werden. Kerstin Poehls: Zum Stand der Dinge: Migration im Museum. Überlegungen zur auratischen Praxis in Ausstellungen. In: Crossing Munich. Beiträge zur Migration aus Kunst, Wissenschaft und Aktivismus. Hrsg. von Natali Bayer u. a. Ausst.Kat. München 2009, S. 94–96, hier S. 94–95.
- 12** Sybille Krämer: Was also ist eine Spur? Und worin besteht ihre epistemologische Rolle? Eine Bestandsaufnahme. In: Spur. Spurenlesen als Orientierungstechnik und Wissenskunst. Hrsg. von Sybille Krämer/Werner Kogge/Gernot Grube. Frankfurt a. M. 2007, S. 11–35, hier S. 14–15.
- 13** Vgl. zum Authentizitätstheoretischen bzw. kompensations-theoretischen Ansatz von Museumsobjekten: Gottfried Korff: Vom Verlangen, Bedeutungen zu sehen. In: Die Aneignung der Vergangenheit. Musealisierung und Geschichte. Hrsg. von Ulrich Borsdorf. Bielefeld 2004, S. 81–103, bes. S. 91–95.
- 14** Vgl. zum Begriff der „Verdichtung“: Bernd Jürgen Warneken: Ver-Dichtungen. Zur kulturwissenschaftlichen Konstruktion von „Schlüsselsymbolen“. In: Symbole. Zur Bedeutung der Zeichen in der Kultur. Hrsg. von Rolf Wilhelm Brednich/Heinz Schmitt. 30. Deutscher Volkskundekongress in Karlsruhe. Münster u. a. 1997, S. 549–562.
- 15** Heinz Hamm: Symbol. In: Ästhetische Grundbegriffe. Historisches Wörterbuch in sieben Bänden, Bd. 5. Hrsg. von Karlheinz Barck u. a. Stuttgart 2003, S. 805–840, hier S. 808.
- 16** Selbstverständlich besitzt die „neue“ Stofflichkeit der Kunsttharzkoffer eine eigene Wirkung und erzeugt völlig andere Bedeutungen, die an dieser Stelle nur als Ausblick für weitere Forschungen Erwähnung finden sollen.
- 17** Barbara Kirshenblatt-Gimblett: Destination Culture. Tourism, Museums, and Heritage. Berkeley 1998, S. 144.
- 18** Der Museumsforscher Joachim Baur weist darauf hin, dass Migrationsmuseen, wie z. B. das Ellis Island Museum in New York, eine neue Form nationaler Geschichtserzählung ermöglichen, die die unterschiedlichen Herkunftsländer und damit verbundene kulturelle Hintergründe der Einwanderer zugunsten der „neuen“ Nation außer Acht lässt. Joachim Baur: Die Musealisierung der Migration. Einwanderungsmuseen und die Inszenierung der multikulturellen Nation. Bielefeld 2009, S. 66–67.
- 19** Vgl. Aleida Assmann: Externalisierung, Internalisierung und Kulturelles Gedächtnis. In: Die Objektivität der Ordnungen und ihre kommunikative Konstruktion. Für Thomas Luckmann. Hrsg. von Walter M. Sprondel. Frankfurt a.M. 1994, S. 422–435, bes. S. 427.
- 20** Gottfried Korff: Vorwort. In: KriegsVolksKunde. Zur Erfahrungsbindung durch Symbolbildung. Hrsg. von Gottfried Korff (Untersuchungen des Ludwig-Uhland-Instituts der Universität Tübingen 98). Tübingen 2005, S. 9–28, hier S. 26.
- 21** Vgl. Korff 2005 (Anm. 20), S. 16 u. 25.
- 22** A.J. Goldman: Taking the Train to “The Fourth Reich”. A Munich Exhibit Looks at the German Jews Who Fled to Washington Heights. In: Forward. The Jewish Daily, July 17, 2009, URL: <http://www.forward.com/articles/109073/> [28.6.2010].
- 23** Vgl. zu allen biografischen Angaben über Rosa Picard und ihre Familie: Stadt ohne Juden. Die Nachtseite der Münchner Stadtgeschichte/City Without Jews. The Dark Side of Munich's History. Hrsg. von Bernhard Purin. Ausst.Kat. Jüdisches Museum München. München 2008, S. 36.
- 24** Goldman 2009 (Anm. 22).

Gepäckverkehr – Die Koffer bei der Eisenbahn 1835–2010

STEFAN EBENFELD

Wohin mit dem Gepäck? Das fragen sich nicht erst die Eisenbahnreisenden von heute. Bereits in den 1830er Jahren stellten bei der Eröffnung der ersten längeren Bahnstrecken in Deutschland die Reisebegleiter sowohl für deren Besitzer als auch für die Eisenbahnen eine Herausforderung dar: Einerseits gab es in den engen Coupés der Eisenbahnwagen – die Fahrzeuge der unteren Klassen besaßen häufig nicht einmal Dächer – zu wenig Stauraum. Andererseits konnten und können gepäcküberladene Bahnfahrer, von deren schlechter Stimmung einmal abgesehen, im wahrsten Wortsinne den Betrieb aufhalten, indem sie mit zeitaufwendigem Ein-, Aus- oder Umsteigen die pünktliche Weiterfahrt des Zuges verhindern. Für den Transport und die Aufbewahrung der Koffer, Taschen und Schachteln ihrer Passagiere mussten die Eisenbahngesellschaften eigene Lösungen finden,¹ die im Folgenden dargestellt werden.

Das Dampf-Eisenbahnzeitalter in Deutschland begann mit der Eröffnung der sechs Kilometer langen Strecke zwischen Nürnberg und Fürth am 7. Dezember 1835. In den folgenden Jahrzehnten wuchs aus vielen zunächst vereinzelt Bahnen ein das ganze Land überziehendes Netz. Einen zentralen Plan hatte es hierfür nicht gegeben. Am Vorabend des Ersten Weltkrieges erreichte es mit rund 62.000 Kilometern seine größte Ausdehnung, heute umfasst es noch 34.000 Kilometer. Bis in die 1950er Jahre, in der DDR etwas länger, behauptete die Bahn ihre Stellung als Hauptverkehrs- und damit auch als Hauptreisemittel für Urlaubsfahrten in Deutschland. Dabei prägte bis 1919 eine Vielzahl von privaten Eisenbahngesellschaften, die es danach in geringerer Zahl auch weiterhin gab, und Staatseisenbahnen das organisatorisch uneinheitliche Erscheinungsbild. Erst 1920 entstand mit der Gründung der Deutschen Reichsbahn eine gesamtdeutsche Staatsbahn, die allerdings 1949, in der DDR weiter als Deutsche Reichsbahn und

in der Bundesrepublik als Deutsche Bundesbahn benannt, wieder zerfiel. Infolge des Untergangs des ostdeutschen Staates und im Rahmen einer Bahnreform gingen 1994 beide Staatsbahnen in der Deutschen Bahn AG auf.²

Beinahe zeitgleich mit dem Verschwinden von Reichs- und Bundesbahn fand auch der Gepäckverkehr in der Form, wie er rund 150 Jahre existiert hatte, sein Ende. Anders als heute, bedingt durch verändertes Reiseverhalten, den Siegeszug des die Koffer von Tür zu Tür transportierenden Autos, neue Entwicklungen der Kofferindustrie und betriebswirtschaftliche Erwägungen, zählte bis dahin die Gepäckbeförderung als fester und unübersehbarer Bestandteil zum Personenfernverkehr.

Ausgangspunkt des Verfahrens vor der Bahnreform war das bereits erwähnte und immer wieder aktuelle Platzproblem in den Reisezugwagen (Abb. 134).³ Dieses erreichte, wenn auch später als andere Bahnen, selbst die nur über eine kurze Strecke verfügende erste deutsche Eisenbahn. 1844 stellte das Ludwigsbahn-Direktorium fest, dass durch den „immer mehr überhand nehmende[n] Missbrauch des Mitnehmens zu

„Der Gepäckschein in der Tasche ist leichter als Gepäck in der Hand.“ (Deutsche Bundesbahn, 1973)

Abb. 134: Postkarte des Reichsbahn-Werbeamtes, um 1937. DB Museum Nürnberg.



großer Quantitäten Gepäcks [...] der Raum sehr verengt werde, [...] und dass ein Mittel zur Abstellung dieses Missbrauchs sehr notwendig sei.“⁴ Bereits fünf Jahre zuvor, am 4. April 1839, hatte die Leipzig-Dresdner Eisenbahn verkündet: „Wiederholt finden wir uns veranlaßt, bekannt zu machen, daß alles Reisegepäck, was der Reisende nicht auf seinem Sitze bei sich führen kann, eine Stunde vor der festgesetzten Abfahrtsstunde [...] abgegeben sein muß, da es außerdem nicht möglich ist, die nöthige Ordnung zu erhalten.“⁵

Eine systematische Organisation des Umgangs mit dem Gepäck war demnach eine elementare Voraussetzung für einen störungsfreien und publikumsfreundlichen Betrieb. Die Einrichtung des Gepäckverkehrs zählte somit zu den prägenden Grundlagen des Eisenbahnpersonenverkehrs. Seine Ausgestaltung beeinflusste das Arbeits- und Personalwesen, die Entwicklung der Bahnhofsarchitektur und der Fahrzeuge, die Zugbildung, rechtliche Bestimmungen, Serviceangebote sowie die Umstände des Reisens selbst.

Die Aufbewahrung und der Transport des Gepäcks, für die seit den 1920er Jahren immer wieder sowohl bei den Reisenden als auch innerdienstlich geworben wurde⁶, besaßen als Einnahmequellen allerdings keine wesentliche Bedeutung. Sie sind vielmehr als ein aufwendiges Zusatzgeschäft vorwiegend für Fernreisende anzusehen, von denen vor dem Ersten Weltkrieg durchschnittlich vier bis fünf Prozent ihr Gepäck aufgaben.⁷ Dennoch bildet der Gepäckverkehr, wenn auch in veränderter Form, bis in die Gegenwart einen als selbstverständlich empfundenen Bestandteil der Dienstleistungspalette der Eisenbahnunternehmen.⁸

Gepäck – eine Definition

„Zwei rüstige Männer zogen einen Handkarren mit großem Gepäck den Zug entlang nach vorn zum Gepäckwagen. Ich erkannte wohl, an gewissen ver-

trauten Merkmalen, meinen eigenen Koffer. Da lag er, ein Stück unter vielen [...].“⁹ Der Koffer ist nach wie vor der Inbegriff von Gepäck. Er ist aber längst nicht alles, was sich bei der Bahn als solches fassen lässt, kennt und transportiert sie doch eine Vielfalt weiterer Reisebegleiter.

Der Begriff „Gepäck“ und eine große Anzahl von Komposita mit „Gepäck-“ sind bereits durch das Postwesen bekannt und durch die Eisenbahn reichlich vermehrt worden.¹⁰ Ein sprachgeschichtliches Wörterbuch zur frühen Eisenbahngeschichte führt allein 33 Lemmata an, die mit „Gepäck“ beginnen. Dabei weisen die eisenbahnhistorischen Quellen zudem viele regionalsprachliche Varianten auf, von denen Bagage und Passagiergut zwei Beispiele sind. Die begriffliche Vielgestaltigkeit zeigt sich deutlicher in den für moderne oder revolutionäre Zeiten üblichen sprachlichen Verschiebungen und Überlappungen.¹¹ In unserem Fall handelt es sich um neue eisenbahntypische Spezialbestimmungen und solche Wörter, die in anderen Bereichen alt und gewohnt sind. So finden sich für den von der Post übernommenen Packmeister, der bis in die 1990er Jahre als Fahrladeschaffner benannte Begleiter der Bahn-Gepäckwagen, in den Jahrzehnten nach 1835 folgende Bezeichnungen: Gepäckkondukteur, Gepäckmeister, Güterschaffner und Oberpacker.¹²

Die Entwicklung der Eisenbahnen und die Vereinheitlichung ihrer Betriebsweisen führten im Laufe des 19. Jahrhunderts zu einer steten Reduktion der Begriffe. 1914 weist die Enzyklopädie des Eisenbahnwesens noch 17 Lemmata mit Gepäck-Komposita auf. Nach der Gründung der Deutschen Reichsbahn fand dieser Prozess seinen Höhepunkt.¹³ Eine erneute Differenzierung nach 1949 ging mit der Teilung der Reichsbahn und der unterschiedlichen Sprachentwicklung in den beiden deutschen Staaten einher; die Bahnreform 1994 brachte dann wieder eine von neuen Wortschöpfungen begleitete Vereinheitlichung mit sich.



Abb. 135: Gepäckschalter im Münchner Hauptbahnhof, 1928. DB Museum Nürnberg.

Die hier verwendete Bezeichnung „Gepäckverkehr“ dient als Sammelbegriff für diejenigen Verfahren und Einrichtungen bei der Eisenbahn, die einen geordneten Umgang mit den als Gepäck definierten Gegenständen der Reisenden ermöglichen sollen.

Grundlegend für eine solche Ordnung und deren Einhaltung ist es, eine klare Vorstellung davon zu haben, um welche Gegenstände es sich bei dem Begriff „Gepäck“ überhaupt handelt. Dies ist insbesondere deshalb bedeutsam, da die Eisenbahn eine Vielfalt von Definitionen kennt, nach denen sie Transportgüter klassifiziert, um sie dann nach unterschiedlichen Tarifen zu befördern. Ferner ergab sich beispielsweise zu Bundesbahnzeiten ein erheblicher Preisunterschied daraus, ob ein Koffer als Reisegepäck zu einem günstigen oder als Expressgut zu einem höheren Tarif transportiert wurde.

Es ist demnach wenig verwunderlich, dass bereits in den ersten Reglements Beschreibungen derjenigen Gegenstände erfolgte, die als Gepäck eingestuft wurden. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn erläuterte 1839 den Fahrgästen auf ihren Aushangfahrplänen noch relativ offen, dass sie unter Passagiergepäck „Reisegepäck, als Koffer, Mantelsäcke, Nachtsäcke etc.“ verstand und akzeptierte.¹⁴ In dem 1865 veröffentlichten und für den größten Teil der deutschen Eisenbahnen gültigen „Vereinsreglement für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ bestimmte Paragraf 24, Begriff des Reisegepäcks: „Als Reisegepäck wird in der Regel befördert, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen.“

In Paragraf 27, Mitnahme von Handgepäck, folgte ergänzend: „Kleine, leicht tragbare Gegenstände können, wenn Mitreisende dadurch nicht belästigt werden, von den Reisenden in den Wagen mitgeführt werden“.¹⁵ In der Ausgabe von 1885 hieß es dann erweitert, dass unter denselben Voraussetzungen den Reisenden der vierten Klasse, in der es keine oder nur wenige Sitzgelegenheiten gab, „auch die Mitführung von Handwerkszeug, Tornistern, Tragelasten in Körben, Säcken, Kiepen und anderen Gegenständen, welche Fußgänger bei sich führen [...] gestattet“ sei.¹⁶

Gepäck heißt demnach bei der Eisenbahn Reisegepäck. Im engeren Wortsinne ist dasjenige gemeint, welches der Reisende der Bahn oder einem mit dieser kooperierenden Unternehmen zum Transport übergibt. Der als Handgepäck bezeichnete Teil des Reisegepäcks umfasst dagegen solches, das der Reisende unter seiner eigenen Obhut gemäß der jeweiligen Platzverhältnisse mit in den Reisezugwagen nimmt. Diese grundsätzliche Festlegung gilt mit Einschränkungen bis heute.¹⁷

1930 hatte die Bahn sogar die Aufgabe von Kraftfahrzeugen als Gepäck eingeführt. Was zunächst als eine besondere Werbemaßnahme angesichts der aufkommenden Konkurrenz durch das Automobil erschien, kennt die derzeit gültige Eisenbahn-Verkehrsordnung noch immer.¹⁸ Neben dem Reisegepäck finden sich in den Beförderungsbestimmungen Gegenstände, die als solches aufgegeben werden können, obwohl sie es strenggenommen nicht sind. So nahm die Reichsbahn in der DDR unter anderem Kinderwagen, Musterkoffer, tragbare Musikinstrumente, Vermessungsgeräte, Fahrstühle für Kranke, Theater- und Artistengeräte, Fahrräder, Krafträder, Faltschiffe und Sportgeräte bis zu drei Metern Länge sowie Geräte für Rundfunk- und Filmaufnahmen an ihren Gepäckschaltern an.¹⁹

Ein wichtiger Bestandteil der Reglements und Tarife zur Beförderung des Reisegepäcks ist stets

eine Auflistung von Einschränkungen gewesen. Die Personenbeförderungsvorschriften von 1914, die sich diesbezüglich kaum von den aktuellen Bedingungen unterscheiden, zählten in Paragraf 28, Mitnahme von Handgepäck in die Personenwagen, beispielsweise auf: „6. Gefährliche Gegenstände, insbesondere geladene Schußwaffen, ferner explosionsgefährliche, leicht entzündliche, ätzende, übelriechende Stoffe und dergleichen sind von der Mitnahme ausgeschlossen. [...] 9. Schneeschuhe (Schi) und Rodelschlitten können in die Personenwagen mitgenommen werden, wenn eine Belästigung der Reisenden und eine Beschmutzung der Wagensitze ausgeschlossen ist.“²⁰

Den Verfassern der Vorschriften zur Reisegepäckbeförderung, so umfangreich und detailliert sie auch immer gewesen sind, war durchaus bewusst, dass sie nicht jede Situation zu erfassen vermochten. So verfügten die diensthabenden Eisenbahner über einen kleinen Rest Freiheit, der sie im Zweifelsfall zur letzten Instanz dafür erhob, ob ein Gegenstand Zulassung und Mitnahme fand oder nicht.²¹

Wie der Begriff des Reisegepäcks und die Auflistung der als solches anerkannten Gegenstände unterlagen die Ausnahmen in der 175-jährigen Eisenbahngeschichte einem steten Wandel. Da die diesbezüglichen Vorschriften immer den Gegebenheiten des Reiseverkehrs beziehungsweise dessen Entwicklung folgten, eignen sie sich spiegelbildlich als ein Gradmesser für die Veränderungen der Reisekultur.

Gepäckverkehr – der rechtliche Rahmen

Der Eisenbahn- und damit auch der Gepäckverkehr sind mittlerweile eingebunden in ein komplexes System von Gesetzen, Richtlinien, Dienstvorschriften und Tarifen. Bei den Vorschriften und Tarifen handelt es sich zumeist um Durchführungsbestimmungen. Sie regeln den kompletten

Bahnalltag von der Verwaltung über technische Belange wie die Gestaltung und Ausstattung von Fahrzeugen bis hin zum Fahrgeschäft.

Die Bedeutung der Vorschriften beschrieb die Reichsbahn 1935 folgendermaßen: „Der bestens organisierte Betrieb würde versagen müssen, wenn nicht jede einzelne Dienststelle jederzeit und in jedem Fall genau unterrichtet wäre, was sie tun darf und was sie tun muß und wie sie es zu tun hat. Die Grundlage einer geordneten Betriebsführung bei der Reichsbahn ist die planmäßige Regelung aller Bewegungen auf den Gleisen sowie eine scharfe Festlegung und Abgrenzung der Pflichten und Zuständigkeiten aller [...] Personen und Stellen. Diese Regelung ist nur möglich durch ein Vorschriftenwerk, dessen Umfang dem Riesenwerk und der Vielgestaltigkeit des Eisenbahnbetriebes entspricht.“²²

Dabei sind die Betriebsanweisungen älter als die staatlichen Eisenbahngesetze. 1835 gab es kein deutsches Eisenbahn-Verkehrsrecht. Auch die ersten Eisenbahngesetze in Bayern 1836 und in Preußen 1838 besaßen für den unmittelbaren Arbeitsalltag, von Haftungsverpflichtungen und Tarifgenehmigungen abgesehen, keine Bedeutung.²³ Die Regeln für ihren Betrieb stellten die Bahngesellschaften selbst auf. Als sich aus den Einzelstrecken ein Netz mit grenzüberschreitendem Verkehr entwickelte, bedurfte es jedoch allgemeiner Bedingungen.

Aus diesem Grund erfolgte 1846/47 die Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (VDEV), dem sich nach und nach fast sämtliche deutsche und eine Vielzahl ausländischer Bahnverwaltungen anschlossen. Sein zentraler Zweck bestand in der „Herstellung gemeinsamer Einrichtungen für den Personen- und Güter-Verkehr und die Beseitigung der Schwierigkeiten [...], welche aus dem Bestehen zahlreicher verschiedener Verwaltungen auf großen Bahnstrecken, sowohl für das Publikum, als für die Bahnverwaltungen

erwachsen.“²⁴ Solche „Einrichtungen“ bestanden in der Festlegung von für Vereinsmitglieder gültigen Vereinbarungen über kompatible Betriebsverfahren und -mittel, damit beispielsweise an einer Grenze keine aufwendige Umladung mehr von dem Packwagen der einen Gesellschaft in denjenigen der benachbarten nötig war.

Zu den ersten Regelungen zählten 1847 die „Normativbestimmungen über Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Viehbeförderung“, die als zukünftiger Maßstab der Vorschriften der Mitgliedsbahnen dienten. Neun Paragraphen behandelten die Reisegepäckbeförderung. Sie bestimmten, was vom Gepäcktransport ausgeschlossen war, welche Teile mit in die Wagen genommen werden durften, für welche die Bahnen unter welchen Umständen hafteten, wie die Beschriftung des Gepäcks durch die Reisenden auszusehen hatte, wann es spätestens vor Abfahrt der Züge aufgegeben sein musste, worin die wesentlichen Abfertigungsschritte bestanden und unter welchen Bedingungen Gepäckträger bereitzustellen waren. Eine Definition des Gepäckbegriffs erfolgte erst in der Ausgabe von 1859.²⁵

Das 1862 erstmals erschienene Handelsgesetzbuch mit seinen Bestimmungen zum Eisenbahnfrachtgeschäft – zu dem der Gepäckverkehr zählt – führte drei Jahre später zu einer weiteren Fassung des bereits erwähnten „Reglements“ des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die bald darauf erfolgte Gründung des Deutschen Reiches brachte eine in der Verfassung verankerte staatliche Beaufsichtigung des Eisenbahnwesens mit sich. In deren Folge wurde am 29. Dezember 1871 das „Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands“ veröffentlicht, das im Wesentlichen auf den VDEV-Reglements fußte. Damit existierte erstmals ein staatliches und für alle Eisenbahnen verbindliches Beförderungsreglement.²⁶ Die Zeit der weitgehenden Selbstbestimmung der Eisenbahnen war endgültig vorbei.



Abb. 136: Gepäckträger im Kölner Hauptbahnhof, 1989. DB Museum Nürnberg.

Eine wesentliche formale Weiterentwicklung machte dann die Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs nötig, in deren Folge das Betriebsreglement in die ab dem ersten Januar 1900 gültige und zuletzt 2007 geänderte Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) übergang. Neben den gesetzlichen Regelungen der EG-Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr enthält die aktuelle EVO in den Paragraphen 25 bis 36 die wichtigsten Bestimmungen für den Gepäckverkehr, die für die entsprechenden Richtlinien und Tarife die Basis bilden.²⁷

„Jede Beförderung, ob als Reisegepäck oder Expressgut, ist ein kleines Meisterwerk, einheitlich geregelt nach den maßgebenden Dienstvorschriften. Was sich aufgrund der Erfahrungen vieler Jahre als richtig und notwendig erwies, fand in ihnen Aufnahme“, schrieb 1973 die Bundesbahn.²⁸ Wer es also genau wissen möchte, kommt um die Dienstvorschriften und Tarife des Gepäckverkehrs nicht herum. Ihre unüberschaubare Vielzahl sowie die unzähligen Überarbeitungen in den letzten 175 Jahren verbieten hier eine umfassende Darstellung. Allein die für Reisegepäck relevante

Dienstvorschrift 602 der Deutschen Reichsbahn erfuhr 1985 gegenüber der Ausgabe von 1955 ihre 14. Berichtigung, und ein aktuelles Verzeichnis der Personen- und Gepäcktarife, an denen die DB AG beteiligt ist, listet 179 Tarife auf.²⁹

Abschließend sei kurz auf die Entwicklung der Gepäckfrachtkosten hingewiesen. Im 19. Jahrhundert überwogen nach Kilometer und Gewicht gestaffelte Tarife mit und ohne Freigepäck und zum Teil mit sehr unterschiedlichen Preisen. 1907 erfolgte eine Reform für ganz Deutschland, das Freigepäck wurde abgeschafft, stattdessen galt ein gewichtabhängiger Zonentarif mit verschiedenen Rabatten. In der Folgezeit kam es zu vielfachen Varianten und Wechseln zwischen Zonen-, Kilometer- und Stücktarifen, wobei die Zonentarife letztlich überwogen. Bei der DB AG richten sich die Kosten pauschal nach der Kofferanzahl und danach, ob der Reisende abholen lässt oder selbst abgibt. Der hierfür verbindliche Tarif heißt Tfv 600/F.³⁰

Pionier des Gepäckverkehrs: Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn

Die erste Ferneisenbahn in Deutschland zwischen Leipzig und Dresden setzte mit ihrem Gepäckexpeditionssystem Maßstäbe, von denen manche bis heute gültig sind. Nach der Eröffnung des ersten Teilstückes am 24. April 1837 fand am 7. April 1839 die Inbetriebnahme der gesamten, 115,5 Kilometer langen Bahn statt.³¹

Der Transport von Reisegepäck, der neben dem Personen- und dem Gütertransport als eines der „Hauptcapitel des Transportsystems“ galt, war seit 1838 umfassend geregelt.³² Angesichts von 365.883 Fahrgästen in diesem Jahr verwundert das auch nicht und scheint, da die Bahn die Hauptstadt des Königreiches mit der Messestadt Leipzig verbinden sollte, auch dringend nötig gewesen zu sein.³³

Die Ansprüche der privaten Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (LDE) an ihr Gepäcktrans-

portsystem und deren Prinzipien formulierte ihr Bevollmächtigter Busse 1843 folgendermaßen: „Die [...] Eigenthümlichkeit des Transportwesens auf Eisenbahnen, nämlich große Massen von Personen und deren Gepäck, sowie von Frachtgütern aller Art sehr schnell befördern zu müssen, erfordert die einfachsten Vorrichtungen, damit das Expeditionsgeschäft in kürzester Zeit, in verhältnismäßig kleinen Räumen und mit wenig Leuten vollführt werden könne. Zugleich aber müssen diese Vorrichtungen auch der Art sein, daß solches in besonderen Fällen augenblicklich in jedem Grade erweitert und durch eintretendes Hülfspersonal ohne Störung in Anwendung gebracht werden können. [...] Das Expeditionssystem für Gepäcktransporte muß gewähren:

- 1) Schnelle Abnahme des Gepäcks auf allen Haupt- und Zwischenstationen.
- 2) Sicherheit gegen Verwechslung des Gepäcks, auch wenn Namen und Ort auf denselben steht.
- 3) Sicherheit für den Reisenden gegen Verlust.
- 4) Sicherheit der Compagnie gegen unbegründete Schädenansprüche.
- 5) Sicherung gegen Defraudation [Unterschlagung] des gesetzlichen Übergewichtes.
- 6) Sichere Controle über die Einnahme für Übergewicht.
- 7) Schnelle Übergabe auf allen Stationen von den Expedienten an die Packmeister und ebenso Abnahme von denselben. Zugleich Quittung für beide Theile.
- 8) Schnelle und bequeme Auslieferung des Gepäcks nach der Ankunft auf der Station an die Eigenthümer.“³⁴

Die Umsetzung gestaltete sich wie folgt: Eine Stunde vor der Abfahrt ihres Zuges mussten die Passagiere ihr Reisegepäck bei der Gepäckexpedition aufgeben, nur dann gewährleistete die LDE die Mitnahme in eben diesem Zug. Handgepäck konnte, soweit es der Raum im Wagen gestattete,

in eigener Verantwortung mitgenommen werden. Für die Gepäckaufgabe benötigten die Reisenden einen gültigen Fahrschein, den der Expedient auf der Rückseite mit einem Gepäck-Stempel versah. Denn jeder Fahrscheininhaber erhielt 40 Pfund Freigeäck zugestanden und für Übergewicht den günstigen Gepäcktarif eingeräumt. Der Stempel diente als Nachweis (Abb. 137). Auf den Gepäckstücken hatten der Name des Besitzers und der Bestimmungsort gut lesbar angebracht zu sein.

Das Frachtgut wurde gewogen und vom Expedienten ein Gepäckschein ausgefüllt. Dieser bildete das Herzstück der gesamten Gepäckabfertigung und bestand aus mehreren Abschnitten. Aus dem Gepäckschein gingen die Versand-, Zwischen- und Empfangsstation, die Anzahl der Gepäckstücke, deren Gewicht, die Frachtkosten und der Abschluss einer möglichen Reisegepäckversicherung über einen höheren als den garantierten Haftpflichtbetrag bei Beschädigung oder Verlust hervor. Die unterschiedlichen Abschnitte dienten zur Kontrolle und Tagesabrechnung der Aufgabestation, als Begleitschein für den Gepäck-Kondukteur im Packwagen, als Empfangs- und Abholbeleg – bei der LDE als Garantieschein bezeichnet – für den Aufgebenden und Abholer und zur Kennzeichnung der Koffer, wofür sie auf selbige geklebt wurden (Abb. 138).

Nach der Schließung der Gepäckannahme erstellte der Expedient die Begleitpapiere, aus denen die Anzahl der Gepäckstücke und ihrer jeweiligen



Abb. 137: Vorder- und Rückseite einer Fahrkarte der preußischen Staatsbahn, 1904. DB Museum Nürnberg.



Abb. 138: Gepäckscheinheft der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, um 1930. DB Museum Nürnberg.



Abb. 139: Hinweisschild und Piktogramme, 1930–1950; 1965. DB Museum Nürnberg.

Zielorte hervorgingen. Er überreichte sie mit den genannten Gepäckscheinabschnitten und dem Gepäck dem Gepäck-Kondukteur im Packwagen des Zuges. Dieser quittierte den Empfang, überprüfte während der Fahrt die Unterlagen und das Gepäck, sortierte es nach der Reihenfolge der Ausgabestationen, um eine möglichst schnelle Übergabe zu ermöglichen. An den Stationen händigte der Kondukteur das Gepäck mit den Begleitpapieren dem jeweiligen Expedienten aus und nahm wiederum welches in Empfang.

Der Expedient bereitete anschließend die Rückgabe vor, die an diejenige Person erfolgte, die einen passenden Gepäckscheinabschnitt, also den Garantieschein, vorlegte. Dies konnten die Reisenden selbst sein, Gepäckträger, die, von der LDE beauftragt, ihren Dienst gegen feste Tarife im Bahnhof, aber auch für Abholungen und Lieferungen nach Hause anboten, oder sonstige Personen. In der Regel begann die Gepäckausgabe wenige Minuten nach der Zugankunft. Das Gepäck wurde bis zu 24 Stunden unentgeltlich aufbewahrt, danach fiel Lagergeld an und die Haftung erlosch.

Als Gepäckwagen, in denen der Gepäck-Kondukteur mitfuhr und in denen auch anderes Frachtgut, später vorwiegend Expressgut, mitgenommen werden konnte, verwendete die LDE bereits seit Anfang der 1840er Jahre in einer eigenen Wagenbauanstalt gefertigte und wetterfest bedeckte Fracht- oder spezielle Gepäckwagen. Einige davon verfügten über Abteile für die Postbeförderung.³⁵

„So umfänglich das hier beschriebene System vielleicht erscheinen mag, so einfach ist es in der Praxis. Es dürfte kaum möglich sein, dieses für die Passagiere wie für die Administration einer Eisenbahn gleich wichtige Geschäft sicherer, regelmäßiger und schneller abzumachen.“³⁶ Der LDE-Bevollmächtigte Busse sollte erstaunlicherweise für die deutschen Eisenbahnen und für die Zeit bis Anfang der 1990er Jahre mit seiner Ein-



schätzung grundsätzlich recht behalten. Dennoch kam es im Detail zu manchen Änderungen und Fortschritten.

Das Gepäck im Bahnhof

Das Wachstum der Eisenbahnen bedingte den Bau vieler kleiner, mittlerer und großer Stationen, von denen jede für den Gepäckverkehr gerüstet sein musste. Wie in anderen Bereichen, entstanden auch für die Hochbauten und deren Ausstattung Richtlinien und Standards, die zwar zumeist eine variable Umsetzung und im Laufe der Zeit Modifikationen erfuhren, die aber bis in die Gegenwart das Erscheinungsbild der Bahnhöfe prägen.³⁷

Entscheidend für die Größe und personelle Besetzung von Bahnstationen und damit für den Umgang mit dem Gepäckverkehr ist seit jeher das Verkehrsaufkommen. Bei kleinen Haltestellen wie beispielsweise auf Nebenbahnen, die über keinen Gepäckannahmeschalter oder eigenes Personal verfügten, nahm das Zugpersonal das Gepäck direkt am Gepäckwagen an oder gab es zurück, wobei es zum Teil erst nachträglich abgefertigt wurde. Die Übergabe am Gepäckwagen blieb unter bestimmten Umständen auch in größeren Stationen oder bei der Mitnahme von Fahrrädern bis in die 1990er Jahre möglich. Sie stellte aber ein Problem dar, da es zu Gedränge auf den Bahnsteigen und zur Verzögerung der Weiterfahrt kommen konnte. In kleineren Bahnhöfen ohne Gepäckschalter übernahm häufig der einzige diensthabende Beamte sämtliche anfal-

lenden Arbeiten vom Fahrkartenverkauf über die Gepäck- bis zur Zugabfertigung.³⁸

Große Bahnhöfe verfügten über eigene Einrichtungen für den Gepäckverkehr, der zu den wichtigsten, aufwendigsten und große Flächen beanspruchenden Bestandteilen des Betriebsgeschehens zählte. Eine als wünschenswert betrachtete Abwicklung des Gepäckverkehrs und Innengestaltung eines Bahnhofes hätte für lange Zeit folgendermaßen ausgesehen: Beim Betreten des Gebäudes vermag sich der Reisende durch gut sichtbare Wegweiser und Schilder an den Schaltern gleich zu orientieren (Abb. 139). Die nötigen Einrichtungen wie die Fahrkartenausgabe und die Gepäckannahme liegen bequem erreichbar und in sinnvoller Reihenfolge nebeneinander.³⁹ Dabei ist letztere getrennt vom Schalter für die Gepäckrückgabe und demjenigen der Gepäckaufbewahrung, wie überhaupt die verschiedenen Verkehrsströme der Ankommenden und Abfahrenden sich nicht kreuzen. Die Gepäckaufgabe ist so gestaltet, dass die Koffer auf einem niedrigen Tisch oder Treisen abgestellt werden können. Der Wiegemeister schiebt sie auf eine auf gleicher Ebene befindliche und schnell anzeigende Waage, ruft dem den Gepäckschein ausfüllenden Beamten die nötigen Angaben zu, beklebt das Gepäck und verstaut es auf Gepäckkarren, während der Reisende seinen Gepäckscheinabschnitt erhält. Nach den erforderlichen Vorarbeiten bringt der Gepäckbeamte, bei größeren Mengen mit Unterstützung von Gepäckträgern oder anderen Hilfskräften, das Gepäck auf speziellen von Hand zu schiebenden oder zu ziehenden und zumeist ein- bis vierräderigen Karren zum Zug. Um 1900 kamen die ersten Elektrokarren und in den 1920er Jahren vereinzelt Gepäckförderbänder zum Einsatz sowie später ergänzend Gabelstapler.⁴⁰ Damit der Transport, idealerweise zum zwischen den Personenbahnsteigen liegenden gesonderten Gepäckbahnsteig, ohne Verzögerung

und ohne Unfallgefahr möglich ist, erfolgt er auf eigenen Wegen durch spezielle Gepäcktunnel oder über Gepäckbrücken und mittels Gepäckfahrstühlen. Bei ankommenden Zügen steht das zuständige Personal des Bahnhofs in vom Fahrladeschaffner angeforderter Anzahl zur Ent- oder Umladung bereit und befördert das Frachtgut zum nächsten Zug oder zur Gepäckaufgabe, wo es wenige Minuten nach der Zugankunft zur Abholung bereitsteht.

Zu den ältesten Serviceangeboten in großen Bahnhöfen zählen eigene oder von den Bahngesellschaften bestellte Gepäckträger. Sie nahmen den Reisenden im Bahnhofsbereich das Gepäck ab, begleiteten sie zu festen Tarifen bis in den Zug, übernahmen die Gepäckaufgabe und -abholung und besorgten auch eine frühe Art des später von Reichs- und Bundesbahn ausgebauten und als besonderen Service beworbenen Haus-Haus-Verkehrs, indem sie die Koffer beim Reisenden direkt abholten oder diesem lieferten (Abb. 140).



Abb. 140: Werbeschild der Deutschen Reichsbahn für den Gepäckverkehr, Schwerin, 1961. DB Museum Nürnberg.

Sie unterstanden der Weisungsbefugnis der Gepäckabfertigungen und konnten auch zu anderen Arbeiten herangezogen werden. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Gepäckträgerdienste zeitweise mangels Nachfrage abgeschafft. Die DB AG bietet den Service wieder auf acht Bahnhöfen an, allerdings nur nach telefonischer Vorbestellung. Weitere bereits zu Reichs- und Bundesbahnzeiten eingeführte technische Hilfen für das mühsame Gepäckschleppen in Bahnhöfen stellen Kofferkulis, Aufzüge und Gepäckförderbänder neben festen Treppen dar (Abb. 141).⁴¹

Ein offenes Angebot bilden die während der letzten 175 Jahre in verschiedenen Varianten organisierten Gepäckaufbewahrungsstellen. Zunächst oblag die Aufbewahrung den Bahnhofspfortnern, -dienern oder Familienangehörigen von Eisenbahnern. Aber auch an Unternehmen wie Gepäckträgergesellschaften konnte diese Aufgabe verpackt

werden. Schließlich boten die Bahngesellschaften den Service selbst an.⁴²

Bei der Bundesbahn kamen Ende der 1950er Jahre und bald darauf auch bei der Reichsbahn Gepäckschließfächer mit 24-stündigen Zugangsmöglichkeiten hinzu (Abb. 142). Zunächst ergänzten sie die nur zu festgelegten Zeiten geöffneten Aufbewahrungsstellen, um sie schließlich weitgehend zu ersetzen; zurzeit gibt es noch zehn DB-Gepäck-Center herkömmlicher Art. Die modernste Form der zu meist gewinnbringenden Schließfacheinrichtungen befindet sich in ihrer Pilotphase. Dabei werden die Stahlmietboxen mithilfe von Steuerungsplatinen vernetzt und die Preise je nach Auslastung automatisch variiert. Die Bezahlung soll zukünftig per Handy möglich sein.⁴³

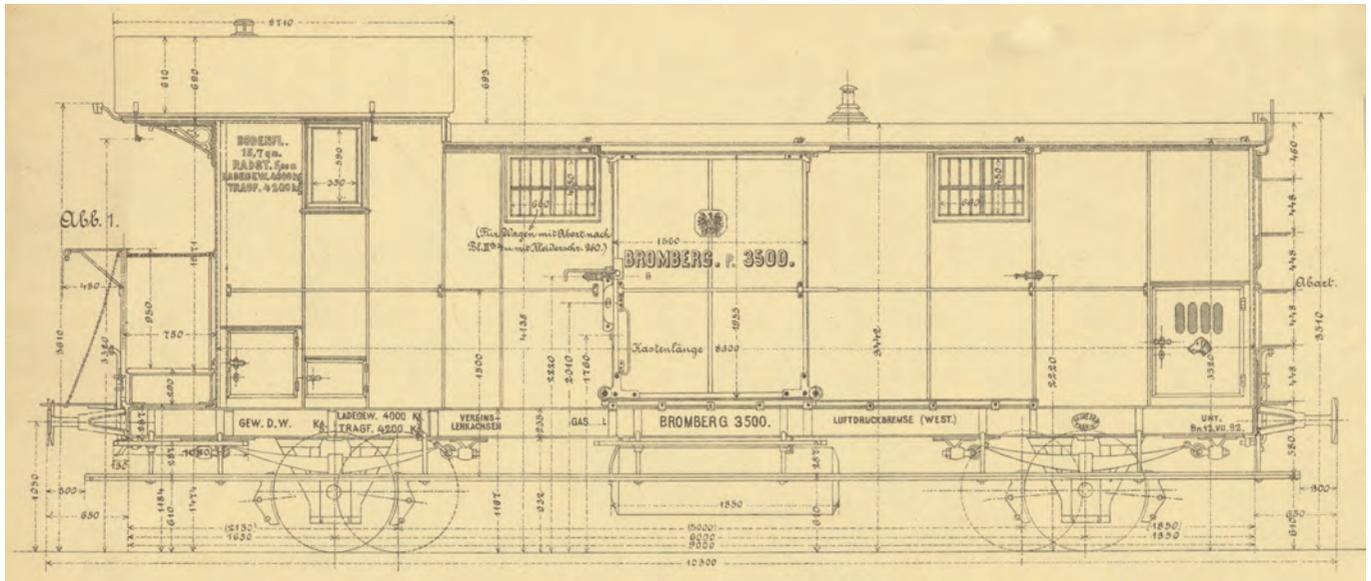
Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass die Organisation und Durchführung des Gepäckverkehrs in den Bahnhöfen immer unter die Prämissen der



Abb. 141: Reisende mit Handgepäck im Frankfurter Hauptbahnhof, 1969. DB Museum Nürnberg.

Abb. 142: Schließfachanlage der Deutschen Bundesbahn, um 1959. DB Museum Nürnberg.





Funktionalität und Serviceorientierung gestellt wurden. Kritik an den gegebenen Zuständen und Modernisierungsversuche finden sich fast zu jeder Zeit und sie sind Ausdruck der Probleme sowie des steten Wandels des Eisenbahnalltages.

Das Gepäck auf der Schiene

Verlässt das Reisegepäck den Bahnhof, befand es sich bis in die 1990er Jahre zumeist im Gepäckwagen, seltener in Gepäckzügen⁴⁴, oder bis heute als Handgepäck bei den Reisenden in den Personenwagen, wenn es nicht zuvor aufgegeben oder mit dem Lkw transportiert wird.

Bei den Gepäckwagen handelte es sich zunächst um gedeckte Güterwagen. Diesen folgten im Laufe der Jahre zwei- bis vierachsige multifunktionale, ein- und zweistöckige Spezialwagen, die nicht als Güter-, sondern als Reisezugwagen zählten, da sie technisch den Personenwagen derjenigen Züge entsprachen, in die sie eingestellt wurden. Die preußische Staatsbahn verfügte beispielsweise 1914 über 45.023 Personenwagen und 13.139 Gepäckwagen, die Bundesbahn 1982 über je 14.212 und 962.⁴⁵

In der Regel fuhr in den Reisezügen ein Gepäckwagen mit, der sich als Sicherheits- und Bremswagen direkt hinter der Lok befand.⁴⁶ Zum einen diente er als Knautschzone bei Unfällen und durch seine Platzierung im Zug konnte der im Gepäckwagen mitfahrende Zugführer, beispielsweise mittels eines Sprachrohres, mit dem Lokpersonal kommunizieren. Zum anderen verringerte der Gepäckwagen die Belastung der Reisenden durch Funkenflug und Rußpartikel sowie Quietschgeräusche: So vergrößerte er den Abstand zwischen der Lok und den Reisezugwagen und die Packwagenbremse ersetzte diejenige eines Reisezugwagens (Abb. 143).

Die Innengestaltung eines Großteils der Gepäckwagen lässt sich exemplarisch folgendermaßen beschreiben.⁴⁷ Den meisten Platz nahm der Gepäckraum ein, der seitlich durch große Schiebe- oder Falttüren oder Roll-Jalousien zugänglich und mit Fenstern ausgestattet war. Hier lagerten Reisegepäck, Fahrräder und Expressgut ebenso wie Werkzeuge, Hilfsgeräte, Wartungsmittel, Ersatzteile und eine Erste-Hilfe-Ausrüstung; Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr verfügten

Abb. 143: Musterzeichnung eines zweiachsigen Personenzug-Gepäckwagens der preußischen Staatsbahn, 1897. DB Museum Nürnberg.

über abschließbare Zollabteile. Zur weiteren Ausstattung zählte eine Toilette samt Waschgelegenheit. Im 19. Jahrhundert dienten die als Retiraden bezeichneten Aborte auch den Fahrgästen, da es in den Personenwagen noch keine gab. Bei einem Halt stiegen Passagiere in den Gepäckwagen und konnten sich bis zur nächsten Station erleichtern, um dann wieder auf ihre Plätze zurückzukehren. Ebenfalls im Gepäckraum, wenn auch nur von außen zugänglich, befanden sich Boxen für Hunde, zu denen es 1874 in einem Standardwerk zur Eisenbahntechnik hieß: „Bei einer so grossartigen Transportanstalt, wie die Eisenbahn ist, konnte man das Mitführen von Hunden seitens der Passagiere nicht ausschließen; da aber der Aufenthalt dieser Thiere in den Personenwagen zu störend gewesen wäre, so war für einen zweckmässigen Raum zur Aufnahme derselben zu sorgen. Diesen brachte man am besten in den Gepäckwagen an [...]; bei einigen ist derselbe so gross, dass auch Kleinvieh darin unterzubringen ist.“⁴⁸

Neben dem Gepäckraum befand sich der durch eine Wand mit Zwischentür abgetrennte Dienstraum des Zugführers, dem Leiter des Zugbegleitpersonals, in dem, falls nicht im Gepäckraum angeordnet, auch der Arbeitsplatz des Fahrladeschaffners untergebracht war. Dieses Dienst-Coupé verfügte, neben seiner sonstigen für die übrigen Arbeitsaufgaben und für den Aufenthalt geeigneten Ausstattung, über ein nach oben ausgebautes Dach mit Fenstern und einen hochgelegenen Sitz, damit der Zugführer seine Beobachtungspflichten erfüllen konnte. Seit den 1950er Jahren wurden diese Dachaufbauten beseitigt oder bei Neubauten nicht mehr eingeplant und durch spezielle Seitenfenster, die auch einen Blick auf die Türen der Personenwagen ermöglichten, ersetzt.

Neben diesen Gepäckwagen gab es zumeist für Nebenbahnen solche, in denen auf Klappbänken Reisende mitfahren konnten oder die zu einem

Teil als Gepäck-, zum anderen als Bahnpostwagen eingerichtet waren. Auf Strecken mit geringem Gepäckaufkommen dienten auch einzelne Abteile in Personenwagen als Gepäckabteile.

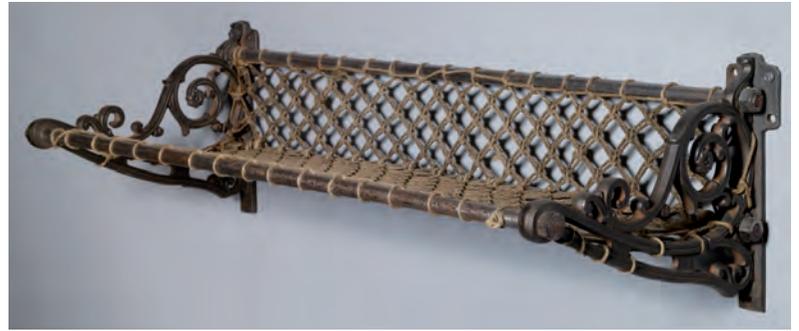
Das Zeitalter der Gepäckwagen und -züge endete in den 1990er Jahren. 1995 schloss die DB AG ihre letzten Gepäckschalter, was einer gewaltigen Rationalisierungsmaßnahme gleichkam. Neben grundsätzlichen betriebswirtschaftlichen Erwägungen sind drei Gründe für diese Maßnahme erwähnenswert. Erstens war das Gepäckaufkommen rückläufig, was unter anderem an den modernen Koffern und Taschen mit Rollen lag, die eine eigenhändige Mitnahme erleichterten. Zweitens hatte die Bahn massiv Marktanteile beim Kleingutverkehr an private Anbieter verloren, was sich auch auf den mit dem Gepäckverkehr verbundenen, einstmals einträglichen Expressgutversand auswirkte. Drittens erschwerten Angebote wie der IC- und ICE-Verkehr die Weiterführung des traditionellen Gepäckverkehrs mittels überwiegend in D-Zügen eingestellter Gepäckwagen. Seit 1995 führt die DB AG selbst, von der Möglichkeit der Handgepäckmitnahme abgesehen, keinen Reisegepäcktransport mehr durch, sie bietet stattdessen in Kooperation mit der Firma Hermes den DB-Kuriergepäck-Service an. Inhaber eines Fahrscheines können ihr Gepäck gegen einen Stückpreis zu Hause abholen oder in einem Hermes-PaketShop abgeben und an einen Zielort zustellen lassen. Der so organisierte Transport, der bei dem Logistik-Unternehmen und dessen Wettbewerbern auch ohne Fahrschein buchbar ist, findet weitgehend auf der Straße statt.⁴⁹

Ein abschließender Blick auf die Gepäckunterbringung in Reisezugwagen führt wieder zur stets aktuellen Ausgangsfrage nach dem „Wohin mit dem – jetzt eingegrenzt – Handgepäck?“ An der Grundproblematik hat sich seit den Anfängen kaum etwas geändert: Sei es, dass die Reisenden die Gepäckgebühr sparen wollen, von der Möglich-

keit der Gepäckaufgabe gar nichts wissen oder es zu spät für diese war, sie ihre Taschen und Koffer nicht in Regalen außer Blickweite unterbringen möchten, sie die Mühe des Kofferwuchtens in die zumeist überkopfhohen Ablagen scheuen oder bereuen – das Gepäck bereitet Unbehagen oder steht im Weg, sobald ein Zug halbwegs besetzt ist. Bernhard Rüger unterscheidet diesbezüglich die „inoffiziellen“ Aufbewahrungsorte wie Boden, Sitz, Einstiegsbereich oder Gang von den für Handgepäck vorgesehenen „offiziellen“ Ablagen. Eine Lösung sieht er in der Reduzierung der Sitzplätze zugunsten bequemer, zwischen den Sitzen befindlicher Aufbewahrungsmöglichkeiten.⁵⁰

Bei den Vorrichtungen zur Handgepäckablage, zunächst auch als Hutnetze, später als Gepäcknetze, -träger, -halter oder -regale bezeichnet, hat sich abgesehen von den ersten Jahrzehnten erstaunlich wenig verändert (Abb. 144).⁵¹ So gab es für das Handgepäck zunächst lediglich den geringen Platz unter dem Sitz oder auf dem Schoß des Reisenden. Der große Fortschritt fand mit der Einführung von Gepäckträgern über den Sitzplätzen statt. Diese bestanden, je nach Fahrzeugklasse oder -typ, aus einer großen und darunter einer kleinen Ablage aus Sisal oder anderem Material geflochtenen Netzen, Drahtrahmennetzen, Holzbrettern oder -latten, die zwischen zwei schräg geneigt angebrachten Konsolen montiert waren. Wie gewöhnungsbedürftig dieser Fortschritt gewesen sein mag, lässt ein Hinweis in einem Fachbuch von 1884 vermuten, das zu beachten empfahl, „daß zwischen den genannten Theilen und der Wagendecke ein für die Unterbringung von kleinem Gepäck genügend großer Raum bleibt.“⁵²

Solche Gepäckablagen finden sich in verschiedenen Varianten aus Leichtmetall, Kunststoff oder Glas bis heute in den Wagenabteilen oder -seitengängen, auf die Netze verzichtete man seit den 1950er Jahren, da sie als Schmutzfänger und unterhaltungsintensiv galten. Selbst in Großraum-



oder Doppelstockwagen, sofern sie in letzteren nicht gänzlich fehlen, stellen sie den Großteil der Ablagemöglichkeiten dar, teilweise ergänzt durch Stauräume zwischen den Sitzen oder Regale in den Vorräumen.

Welches Potenzial eine gepäckorientierte Gestaltung von Reisezugwagen besitzt, zeigen zwei aktuelle Studien, die bei einer Optimierung einen Fahrgastzuwachs von bis zu 20 Prozent für möglich halten.⁵³ Eine literarische Schilderung des ewigen Kampfes mit den Koffern scheint diese wissenschaftliche Annahme zu stützen: „Plötzlich wird mit einem Ruck die Abteiltür aufgerissen. [...] Dann erscheint eine Frau mit zerzausten grauen Locken. Sie müht sich mit einem sperrigen braunen Koffer, verliert beinahe das Gleichgewicht. [...] Ihr Mann stützt sie. Dann nimmt er einen Koffer nach dem anderen in Empfang. Der Alte hievt Stück für Stück erstaunlich kraftvoll ins Gepäcknetz. Es dauert eine ganze Weile, bis die beiden ihr Gepäck sicher verstaut haben. Die Frau lässt sich in die Polster fallen und atmet heftig durch. Er bleibt in der Tür stehen, zieht sein kariertes Taschentuch aus der Hose und wischt sich, ohne den Hut abzunehmen, über die schweißnasse Stirn. [...] Das ist das letzte Mal, dass ich zu deiner krummen Verwandtschaft fahre, brummt der Alte.“⁵⁴

Abb. 144: Gepäcknetz aus einem Reisezugwagen, um 1910. DB Museum Nürnberg.

Der Koffer als Fundsache

Gepäck kann auf unterschiedliche Weise verschwinden. Der Reisende vergisst oder verliert es, der Bahn geht es während des Transportes verlustig

oder es wird durch abgerissene Gepäckaufkleber und Namensschilder herrenlos, ein Dieb stiehlt es aus dem Abteil oder vom Gepäckkarren. Das Gepäck bleibt dann entweder unwiederbringlich verloren oder es wird gefunden. Auch Diebesbeute kann, nachdem wertvolle Gegenstände entnommen oder festgestellt wurde, dass der Kofferinhalt wertlos ist, als Fundsache wieder abgegeben werden⁵⁵. Für die meisten der aufgeführten Fälle gab es bei den Eisenbahnen von Anfang an Regelungen, die dann im Laufe der Zeit durch allgemeine und gesetzliche Bestimmungen eine einheitliche Grundlage erhielten.

Liegt das Verschulden eines Verlustes bei der Bahn, so unterliegt sie seit den 1830er Jahren einer gesetzlichen Haftpflicht, deren begrenzte Entschädigungsleistung die Reisenden durch eine Gepäckversicherung erweitern können.

Den Umgang mit gefundenem Gepäck auf Bahngelände regelte die Leipzig-Dresdner Eisenbahn wie folgt: Sie besaß eine zentrale Fundstelle in Leipzig, an die sämtliche von Bediensteten oder von Dritten gefundene Dinge abzuliefern waren. Erfolgte keine Meldung des Eigentümers, übergab sie die LDE an die Sicherheitsbehörde. Das Vereinsreglement des VDEV von 1865 legte eine Aufbewahrungsfrist von drei Monaten fest, das weitere Vorgehen sollten die Eisenbahngesellschaften selbst bestimmen. Das Bürgerliche Gesetzbuch formulierte schließlich allgemeine und verbindliche Grundsätze über Abgabepflichten und den Umgang mit abgelieferten Gegenständen.⁵⁶

Darauf beruhend, regelten die Eisenbahnen in sogenannten Fund- und Ermittlungsvorschriften den Umgang mit Fundsachen, fehlendem sowie überzähligem Frachtgut. Als Anhang zu den Ermittlungsvorschriften gab es als Hilfe für die Nachforschung nach fehlendem Gepäck „Abbildungshefte der gebräuchlichsten Gepäckstücke“, die aus heutiger Sicht zu umfänglichen Bildquellen

von Reisebegleitern zählen.⁵⁷ Grundsätzlich hat sich an den Verfahren kaum etwas geändert: Die Eisenbahn lagert Fundsachen, die an jedem Bahnhof abgegeben werden können, für einen gewissen Zeitraum. Während Reisende bei der Bahn Nachforschungsanträge stellen können, heutzutage auch im Internet, forschen die Bahngesellschaften, beispielweise durch das Öffnen von Koffern, zudem selbst nach den Eigentümern von Fundsachen oder nach vermissten Gegenständen. Ist eine Ermittlung der Inhaber nicht möglich, kommt es zur öffentlichen Versteigerung durch die Fundbüros der Bahn. Bis 2001 gab es an diversen Bahnhöfen eine solche Einrichtung, seitdem existiert nur noch ein zentrales Fundbüro in Wuppertal, das 2009 rund 150.000 Fundsachen verwaltete, von denen mehr als die Hälfte wieder vermittelt werden konnte.⁵⁸

Der Koffer als Bombe

„Bombenalarm: Koffer bremsen Verkehr aus“, Schlagzeilen wie diese weisen auf ein neues Problem beim Umgang mit Gepäck in Zügen und Bahnhöfen hin, die Kofferbombe.⁵⁹ Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist dieses Risiko kaum kalkulierbar. Die DB AG fährt täglich rund 27.000 Nah- und Fernverkehrszüge und betreibt 5.400 Bahnhöfe, eine lückenlose Kontrolle ist nicht möglich. Im Jahr 2006 weitete die DB AG nach den gescheiterten Kofferbombenattentaten in Nordrhein-Westfalen ihre Sicherheitsmaßnahmen aus. Die Videoüberwachung wurde forciert, und die Mitarbeiter der Konzerntochter DB Sicherheit nehmen seitdem häufiger an gemeinsamen Einsätzen mit der Bundespolizei teil, zu denen auch vereinzelte Gepäckkontrollen gehören.⁶⁰ Zudem gibt es Richtlinien über den Umgang mit nicht zuzuordnenden Gegenständen wie Gepäck in Zügen und Verkehrsstationen. Diese enthalten Hinweise zur Einordnung verdächtiger oder unverdächtiger Gepäckstücke,

für erstere folgen genaue Handlungsanweisungen, letztere gelten als Fundsachen. Zudem fordert die Bahn ihre Mitarbeiter zu erhöhter Wachsamkeit auf und mahnt beispielsweise mittels interner Plakate: „Achten Sie auf herrenloses Gepäck“. Um kritische Situationen und Polizeieinsätze – und nur die Polizei führt eine letztlich entscheidende Bewertung durch, die sich aus der Einordnung von vergessenen Koffern oder Taschen als verdächtige Gegenstände

ergeben können –, möglichst zu vermeiden, findet auch eine direkte Ansprache der Reisenden oder Bahnhofsbesucher statt. Plakate der Bahn und Bundespolizei mit der Aufschrift „Bitte lassen Sie Ihr Gepäck nicht unbeaufsichtigt“ oder die Durchsage „Achtung, Sicherheitshinweis! Lassen Sie Ihr Gepäck nicht unbeaufsichtigt“ sind jedem Bahnfahrer vertraut – und sie dienen eben nicht nur der Diebstahlvorbeugung.⁶¹

1 Emil Konrad: Die Reisezugwagen der deutschen Länderbahnen. Bd. 1: Preußen. Stuttgart 1982. – Doris Tuna: Fahrgastwechselzeiten im Personenfernverkehr. Diplomarbeit TU Wien 2008.

2 Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Hrsg. von Lothar Gall/Manfred Pohl. München 1999. – Marianne Motherby: Kompendium Eisenbahn-Gesetze, Bd. 1: Nationales Recht. 15., neubearb. Aufl. Hamburg 2009, S. 52–65 u. 70.

3 Bernhard Rüger: Reisegepäck im Eisenbahnverkehr. Diss. TU Wien 2004, S. 137–153. – Viktor Plank: Dimensionierung von Gepäckablagen in Reisezügen. Unveröffentlichte Diplomarbeit TU Wien 2008.

4 DB Museum Nürnberg, Sign. LEG 8, 399 f. Als erster Packwagen diente der Ludwigsbahn 1844 ein Viehtransportwagen.

5 Vom Gedanken zur Wirklichkeit. Dokumente zur ersten deutschen Ferneisenbahn von Leipzig nach Dresden 1833–1839. Hrsg. von Rolf Bayer. Berlin 1989, S. 183.

6 Leipzig-Dresdner-Eisenbahn. Reglements vom April 1840. Reprint Braunschweig 1993, S. 13. – Adolf Sarter: Verkehrswerbung bei den Eisenbahnen. Berlin 1927, S. 45 u. 151–155.

7 Gepäckverkehr. In: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 5. 2., vollständig Neub. Aufl. Berlin/Wien 1914, S. 301.

8 Verzeichnis der Personen- und Gepäcktarife (Tarifverzeichnis Personenverkehr – Tfv P). Gültig vom Oktober 2007 an. Hrsg. von der DB Fernverkehr AG. Frankfurt a. M. 2007.

9 Thomas Mann: Das Eisenbahnglück. In: Thomas Mann: Schwere Stunde und andere Erzählungen. 11. Aufl. Frankfurt a. M. 2005, S. 159–168, hier S. 160.

10 Jacob und Wilhelm Grimm: Deutsches Wörterbuch. Bd. 4, Teilband 2. Leipzig 1897, Sp. 3526–3527.

11 Reinhart Koselleck: Einleitung. In: Geschichtliche Grundbegriffe. Historisches Lexikon zur politisch-sozialen Sprache in Deutschland. Hrsg. von Otto Brunner u. a., Bd. 1. Stuttgart 1972, S. XIII–XXVII, hier S. XIV.

12 Sabine Krüger: Zum Fachwortschatz des frühen deutschen Eisenbahnwesens (ca. 1800–1860). Terminologische Untersuchungen und Wörterbuch. Düsseldorf 1979, S. 26, 272–276 u. 365.

13 Enzyklopädie 1914 (Anm. 7), S. 281–306. – Deutsches Verkehrsbuch. Hrsg. von Hans Baumann. Berlin 1931, S. 201–207.

14 Vom Gedanken 1989 (Anm. 5), S. 189.

15 Festschrift über die Tätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in den ersten 50 Jahren seines Bestehens 1846–1896. Hrsg. vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin 1896, S. 255.

16 Übereinkommen zum Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Gültig vom 1. Februar 1885 an. Hrsg. vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. o. O. 1885, S. 20. – Zudem gab es Wagen der 3. Klasse „Für Reisenende mit Traglasten“.

17 Motherby 2009 (Anm. 2), S. 246–247. – Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG (Tfv 600, Gesamtausgabe). Gültig vom 13. Dezember 2009 an. Hrsg. von der DB Fernverkehr AG. Frankfurt a.M. 2009, S. 3–22 u. 66–68.

18 Baumann 1931 (Anm. 13), S. 422. – Ulrich Froböss: Reisezugwagen. Wagenkunde, Teil 2. 2. Aufl. Starnberg 1968, S. 143–145. – Motherby 2009 (Anm. 2), S. 248.

- 19** Vorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expressgut. Teil II (PBV II). DV 602. Gültig ab 1. Mai 1965. Hrsg. von der Deutschen Reichsbahn. Dresden 1964, S. 8–9.
- 20** Vorschriften für das Zugbegleitpersonal und die Bahnsteigschaffner über die Beförderung von Personen und Reisegepäck. 3. Ausgabe. Gültig vom 1. April 1914. Hrsg. vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband. Hannover 1914, S. 52–53. – Beförderungsbedingungen 2009 (Anm. 17), S. 13.
- 21** Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Bekanntmachungen vom 10. Juni 1870 und 22. Dezember 1871 (Deutsche Reichs-Gesetze mit Erläuterungen 18, Kortkampfsche Ausgabe). Erläutert von Theodor Levin. Berlin 1872, S. 29.
- 22** Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen. Hrsg. von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1935, S. 339.
- 23** Toni Liebl: Anstoß zur Modernisierung. Der Eisenbahnbau als Rechts- und Verwaltungsproblem. In: Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985, Bd. 1. Hrsg. von der Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft/Nürnberg. 3. Aufl. Berlin 1985, S. 94–100.
- 24** Rückblick auf Gründung und Wirksamkeit des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Hrsg. vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin 1871, S. 7.
- 25** Festschrift 1896 (Anm. 15), S. 249–250. Vorschriften für die Personen-, Reisegepäck-, Leichen-, Equipagen- und Thiere-Beförderung auf den zum Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Eisenbahnen. Gültig vom 1. Juli 1859 ab. Hrsg. vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin 1859, S. 7–8.
- 26** Franz Ulrich: Das Eisenbahntarifwesen im Allgemeinen und nach seiner besonderen Entwicklung. Berlin/Leipzig 1886, S. 218–221. – Festschrift 1896 (Anm. 15), S. 251–256. – Betriebs-Reglement 1872 (Anm. 21).
- 27** Betriebsreglement. In: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Bd. 2, 2. vollständig neu bearb. Aufl. Berlin/Wien 1912, S. 329–333. – Motherby 2009 (Anm. 2), Bd. 1, S. 242 u. 246–250, Bd. 2, S. 424–441.
- 28** Gepäck- und Expressgutverkehr. Hrsg. im Auftrag der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn vom Bundesbahn-Sozialamt. 2. Aufl. Starnberg 1973, S. 16.
- 29** Berichtigung Nr. 14 zur DV 602. Vorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut. Teil II. (PBV II). DV 602. Gültig ab 1. Januar 1985. Hrsg. von der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1984. – Verzeichnis 2007 (Anm. 8).
- 30** Hundert Jahre 1935 (Anm. 22), S. 281. – Josef Bachert/Franz Karl: Grundzüge und Einrichtungen des Eisenbahntarif- und Verkehrswesens. Karlsruhe 1924, S. 25 u. 32–35. – Beförderungsbedingungen 2009 (Anm. 17), S. 66–68.
- 31** Der Dampfwagen-Reisende auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Leipzig 1838, S. 19–37 u. 46–50.
- 32** F. Busse: Expeditionssystem für den Personen-, Gepäck- und Fracht-Transport auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn. In: Eisenbahn-Zeitung, 1843, H. 1, S. 7–8 u. H. 2, 1843, S. 10–13, hier S. 7–8.
- 33** Vom Gedanken 1989 (Anm. 5), S. 159 u. 173.
- 34** Busse 1843 (Anm. 32), S. 7–8.
- 35** Leipzig-Dresdner 1840 (Anm. 6), S. 13–17. – Erster bis dritter Bericht über die Wagenbauanstalt der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Co[m]pagnie]. o. O. 1843. – Busse 1843 (Anm. 32). – Vom Gedanken 1989 (Anm. 5), S. 89 u. S. 179–183.
- 36** Busse 1843 (Anm. 32), S. 11.
- 37** Grundsätze und Grundrissmuster für die Aufstellung von Entwürfen zu Stationsgebäuden. In: Eisenbahn-Verordnungsblatt. Nr. 32. Hrsg. im Königlichen Ministerium der Öffentlichen Arbeiten. Berlin 1901, S. 232–236. – Bahnhofs-Anlagen. In: Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. Hrsg. von Blum u. a. Bd. 2, Abschnitt 3. Wiesbaden 1899, S. 527–530 u. 578–580. – Richard Spröggel: Hochbauten der Eisenbahn. Berlin 1954, S. 3–86. – Dirk Flege: Auf der Suche nach dem perfekten Bahnhof. Kundenservice im Test. In: Deine Bahn, 2009, H. 12, S. 23–25.
- 38** Richard Couvé/Horst Lischek: Der Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr. Frankfurt a. M. 1955, S. 165–169. – Harry Marz/Ehrhard Menzer: Reiseverkehr. Abfertigung und Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expressgut. Berlin 1964, S. 146–154. – Bahnhofs-Anlagen 1899 (Anm. 37), S. 517.
- 39** D. Cornelius: Eisenbahnhochbau einschließlich der Siedlungen. In: Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart. Hrsg. von Hoff/Kumbier/Anger. 3. Aufl. Berlin 1927, S. 119–124.
- 40** Gepäckkarren. In: Enzyklopädie 1914 (Anm. 7), S. 292–293. – Merkbuch zentral beschaffter Flurfördermittel für den Ladedienst. DV 222 97. Gültig vom 1. April 1960 an. Hrsg. von der Deutschen Bundesbahn. o. O. 1960. – Marz/Menzer 1964 (Anm. 38), S. 32–35.
- 41** Gepäckträger. In: Enzyklopädie 1914 (Anm. 7), S. 298–299. – Weirauch: Eisenbahnverkehrswesen, Tarife und Verkehrsbedienung. In: Hoff 1927 (Anm. 39), S. 43–72. – Marz/Menzer 1964 (Anm. 38), S. 201–205. – Gepäck- und Expressgutverkehr 1973 (Anm. 28), S. 84–87. – Georg Thielmann: Reiseverkehr (Eisenbahntransporttechnik). 3., durchgesehene Aufl. Berlin 1988. – Die Mobilitätsangebote der Bahn. Einfach und günstig reisen. Hrsg. von der DB ML AG. Stand: 1. August 2010. Frankfurt a. M. 2010, S. 89–90.
- 42** Gepäckaufbewahrung. In: Enzyklopädie 1914 (Anm. 7), S. 288–289. – Couvé 1955 (Anm. 38), S. 178–188.
- 43** Gottfried Stockburger: Gepäckaufbewahrungsautomaten bei der Deutschen Reichsbahn. In: Der Operative Dienst, 1962, H. 9, S. 302–304. – Neue Gepäckschließfächer. In: Die Bundesbahn, 1961, H. 2, S. 144–145. – Schlaue Schließfächer. In: mobil, 2009, H. 7, S. 48.
- 44** Auf die Gepäckzüge wird hier aus Platzgründen nicht näher eingegangen; vgl. Marz/Menzer 1964 (Anm. 38), S. 183–188.

– Wilfried Renger/Paul Reppahn: Neuordnung des Gepäck- und Expressgutverkehrs. In: Die Bundesbahn, 1990, H. 4, S. 377–380.

45 Merkbuch für die Fahrzeuge der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung. Ausgabe 1915. 3., ergänzte Aufl. Berlin 1915, S. 136. – Deutsche Bundesbahn: Statistische Angaben über die Deutsche Bundesbahn im Geschäftsjahr 1982. Frankfurt a. M. 1982, S. 250–251.

46 Gepäckwagen. In: Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens, Bd. 4. Wien 1892, S. 1797–1800.

47 Genaugenommen ist hier die Rede von Reisezuggepäckwagen, daneben gab es noch als Güterzuggepäckwagen bezeichnete Dienstwagen in Güterzügen. Hierzu und zu Folgendem vgl. Werner Deinert/Werner Ohme: Wagenkunde. Hrsg. von der Lehrmittelstelle des Verkehrswesens. Leipzig 1959, S. 11–22 u. 294–302. – J. Klövekorn: Passagier-Gepäckwagen mit Dienstcoupés, Werkzeugbehältern, Hundeställen, Retiraden etc. In: Handbuch für spezielle Eisenbahn-Technik. Hrsg. von Edmund Heusinger von Waldegg, Bd. 2. 2., sehr vermehrte und verbesserte Aufl. Leipzig 1874, S. 448–471.

48 Klövekorn 1874 (Anm. 47), S. 449.

49 Renger/Reppahn 1990 (Anm. 44). – So wird Reisen leicht gemacht. KurierGepäck-Service von Haus zu Haus. In: Deine Bahn, 1997, H. 11, S. 669–672 u. 1998, H. 1, S. 26–29. – Mobilitätsangebote (Anm. 41), S. 90–93.

50 Rüger 2004 (Anm. 3), Zitat S. 137. – Plank 2008 (Anm. 3).

51 Georg Meyer: Grundzüge des Eisenbahn-Maschinenbaues. 2. Theil. Die Eisenbahnwagen. Berlin 1884, S. 184. – Wagenkunde. Hrsg. im Auftrag der Deutschen Bundesbahn. Starnberg 1954, S. 174 u. 198–201. – Deinert/Ohme 1959 (Anm. 47), S. 145 u. 182–200. – Froböss 1968 (Anm. 18), S. 59 u. 119.

52 Meyer 1884 (Anm. 51), S. 184.

53 Rüger 2004 (Anm. 3), S. 165. – Plank 2008 (Anm. 3), S. 104–105.

54 Arnold Thünker: Anne und Paul. Köln 2009, S. 23–24.

55 Transportgutdiebstähle. Die Methodik der Untersuchung von Reisegepäck- und Expressgutdiebstählen, Teil 2. Hrsg. vom Ministerium des Innern. Berlin 1969, S. 53–74.

56 Leipzig-Dresdner 1840 (Anm. 6), S. 7. – Festschrift 1896 (Anm. 15), S. 255. – Betriebs-Reglement 1872 (Anm. 21), S. 32–34 u. 36. – Fundgegenstände. In: Enzyklopädie 1914 (Anm. 7), S. 236–242.

57 Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband: Fundvorschriften (619). Gültig vom 1.12.1942. Hannover 1942. – Abbildungsheft der gebräuchlichsten Gepäckstücke (Gepäckabbildungsheft). Anhang V zu den Ermittlungsvorschriften (620/V). Gültig ab 15.5.1965. Hrsg. von der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1965.

58 Marz/Menzer 1964 (Anm. 38), S. 135–136. – URL: <http://www.fundservice.bahn.de> [4.8.2010].

59 Sabine Stoll: Bombenalarm: Koffer bremsen Verkehr aus. In: Nürnberger Nachrichten, 7.11.2009, S. 13.

60 URL:http://www.verfassungsschutz.de/download/SAVE/vsbericht_2006.pdf [4.8.2010], S. 210 u. 214–215. – Deutsche Bahn AG. Presse-Information 080/2006.

61 Plakat der DB AG „... aufmerksam unterwegs!“ In: DB-Museum Nürnberg, Sign. IBK 124373. – Plakat der DB AG und der Bundespolizei „Sicherheitshinweis“. In: DB Museum Nürnberg, Sign. IBK 122724. – Lars Frers: Einhüllende Materialitäten. Eine Phänomenologie des Wahrnehmens und Handelns an Bahnhöfen und Fährterminals. Bielefeld 2007, S. 205–207.

Versicherung des Reisegepäcks

PETER KOCH

Der Gedanke, Versicherungsschutz für das Reisegepäck zu gewähren, ist mit dem zunehmenden Eisenbahnverkehr um die Mitte des 19. Jahrhunderts aufgekommen. Ihren eigentlichen Anfang hat die Reisegepäckversicherung erst mit der Gründung einer Spezialgesellschaft im Jahre 1907 genommen. Obwohl sie durch Vereinbarungen mit den Eisenbahnverwaltungen eine gewisse Monopolstellung erhielt, betrieben seit den 1920er Jahren auch andere Versicherungsunternehmen den neuen Versicherungszweig. Starke Verbreitung fand die Reisegepäckversicherung vor allem durch die Reisewelle nach dem Zweiten Weltkrieg. Inzwischen wird sie überwiegend zusammen mit anderen Versicherungsarten im Rahmen von Reiseversicherungspaketen angeboten.

Erste Ansätze einer Gepäckversicherung

Der Eisenbahnbetrieb brachte neue Gefahren, die man in den Anfangsjahren allerdings sehr überschätzt hat. Ihnen suchte der Gesetzgeber durch eine strenge Haftung zu begegnen, erstmals in Preußen mit dem Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838, das die Eisenbahngesellschaften zum Ersatz allen Schadens verpflichtete, der an den beförderten Personen und Gütern, aber auch an anderen Personen und deren Sachen entstand.¹ Da die vorgesehenen Ersatzleistungen als zu gering angesehen wurden, beantragte der Berliner Bankier Otto Crelinger (1802–1874) mit

einer Eingabe vom 9. September 1843 bei König Friedrich Wilhelm IV. von Preußen (1795–1861) die Genehmigung einer Eisenbahn-Assekuranz-Gesellschaft, die Schadenersatzleistungen bei Unfällen auf deutschen Eisenbahnen gewähren sollte. Als Mitglied des Verwaltungsrats der Berlin-Potsdamer Eisenbahn hatte er sich eingehend mit der Materie befasst. Er bezeichnete die von ihm vorgeschlagene Art der Versicherung als eine „ganz neue und eigenthümliche“.² Im Oktober 1844 entwickelte er bereits die Vorstellung einer Ersetzung der Eisenbahnhaftung durch den geplanten Versicherungsschutz. Die nachgesuchte Genehmigung wurde ihm jedoch 1846 mit der Begründung versagt, dass die projektierte Versicherung die Sicherheit des Reiseverkehrs durch Begünstigung der Fahrlässigkeit im Eisenbahndienst gefährde.

Erneut wurde das Vorhaben der Gründung einer speziellen Eisenbahn-Versicherungseinrichtung von dem 1847 entstandenen Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen aufgegriffen. Diese Bemühungen verfolgte der Kalkulator der Thüringischen Eisenbahngesellschaft in Erfurt Karl Ferdinand Wehle (1819–1874) mit besonderem Interesse.³ Er entwickelte eigene Vorschläge und Ideen für den Versicherungsschutz. Da auch Crelinger seine Bestrebungen in Berlin fortsetzte, trat Wehle mit ihm in Verbindung, um eine Verschmelzung der beiden Gründungen und die Verlegung der Verwaltung für das zu errichtende Unternehmen nach Erfurt zu erreichen. Seine Anregungen auf der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 28. und 29. Juli 1851 in Nürnberg blieben jedoch ohne Erfolg, sodass beide Genehmigungsverfahren nebeneinander betrieben wurden. Das preußische Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten hielt seine Besorgnis eines Nachlassens der nötigen Sorgfalt beim Eisenbahnbetrieb nicht mehr aufrecht. König Friedrich Wilhelm IV. von Preußen,



der dem Gedanken einer Eisenbahn-Versicherung von Anfang an wohlwollend gegenüberstanden hatte, unterzeichnete die Konzessionsurkunden am 19. September 1853 für die Eisenbahn- und Allgemeine Rückversicherungs-Gesellschaft Thuringia in Erfurt⁴ und am 26. September 1853 für die Allgemeine Eisenbahn-Versicherungs-Gesellschaft in Berlin.⁵

Beide Gesellschaften verfolgten den Zweck, „auf deutschen und außerdeutschen Eisenbahnen sowohl den Eisenbahn-Verwaltungen, als auch einzelnen Personen für Beschädigung an beweglichem und unbeweglichem Eigentum, an zum Transport oder Aufbewahrung übernommenen Gegenständen der gedachten Verwaltungen, für Beschädigung der Beamten und Passagiere an Leben oder Gesundheit, Ersatz zu leisten“. In Werbedruckstücken und Annoncen hieß es dann vereinfacht, dass die Allgemeine Eisenbahn-Versicherungs-Gesellschaft in Berlin Frachtgüter sowie Personen und deren

Gepäck versichere. Der Beitrag für die Versicherung des Passagier-Gepäcks richtete sich nicht nach der vereinbarten Versicherungssumme, sondern nach seinem Gewicht.⁶ So betrug beispielsweise die Jahresprämie bis zu 100 Pfund Gepäck 20 Silbergroschen für drei Taler je Pfund Entschädigung beziehungsweise einen Taler für fünf Taler Entschädigung pro Pfund.

Da sich das Gefahrenpotenzial des Eisenbahnverkehrs geringer herausstellte als befürchtet, konnte sich zum Unterschied von der später eingeführten Deckung der Risiken um das Kraftfahrzeug keine spezielle Eisenbahnversicherung entwickeln. Die beiden Unternehmen gaben daher die Beschränkung ihres Geschäftsgegenstandes auf das Eisenbahnversicherungsgeschäft auf und dehnten ihre Tätigkeit auf andere Zweige aus.

Reisegepäckversicherung als selbstständiger Zweig

Nachdem das Angebot eines Versicherungsschutzes für das Reisegepäck im Rahmen einer allgemeinen Eisenbahnversicherung keine praktische Bedeutung erlangt hatte, wurde das Vorhaben zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit der Schaffung eines eigenständigen Versicherungszweiges und seinem Betrieb durch eine Spezialgesellschaft verwirklicht. Neu waren insbesondere die enge Verbindung mit den Eisenbahnverwaltungen, die Ausweitung des Deckungsumfanges sowie die verbesserte Prämien- und Entschädigungsberechnung. Trotz der im Verhältnis zu den Bahnen bestehenden gewissen Monopolstellung der Gesellschaft nahm eine Vielzahl weiterer Versicherungsunternehmen die Sparte als Unterart der Transportversicherung auf.

Beginn in Ungarn

Initiator der modernen Reisegepäckversicherung war der ungarische Holzhändler Max Engel von Czerkat (1857–1933; Abb. 145). Er soll an einem

Abb. 145: Max Engel von Czerkat, Initiator der modernen Reisegepäckversicherung. Europäische Reiseversicherung AG, München.

Sommerabend des Jahres 1905 auf dem Bahnhof von Luzern in der Schweiz beobachtet haben, wie aus dem Schornstein der Lokomotive des zur Abfahrt nach Basel bereitstehenden Schnellzuges Funken gestoben und auf Gepäckstücken am Bahnsteig verglüht seien. Dabei habe er, der als Geschäftsmann viel auf Reisen war, überlegt, dass das Gepäck darüber hinaus noch zahlreichen weiteren Gefahren ausgesetzt sei und es dagegen einen Schutz geben müsse. Ihm schwebte vor, dass das aufgegebenes Gepäck gleich am Schalter ohne alle Formalitäten dadurch versichert werden könnte, dass gegen Bezahlung einer nach der Entfernung gestaffelten Prämie Wertmarken auf den Gepäckschein geklebt würden. Darüber hinaus wollte er das gesamte Gepäck einschließlich des Handgepäcks gegen alle Schäden für die gesamte Dauer der Reise durch eine auszustellende Police versichern.⁷ Mit seinem Vorschlag wandte er sich an die ungarische Versicherungsgesellschaft Foncière in Budapest, deren Verwaltungsrat er angehörte. Die Direktion lehnte ab, weil Verträge ohne genaue Angabe der Art der versicherten Werte der Praxis der Transportversicherung widersprächen. Auch die Riunione Adriatica und die Assicurazioni Generali in Triest vertraten die gleiche Auffassung.

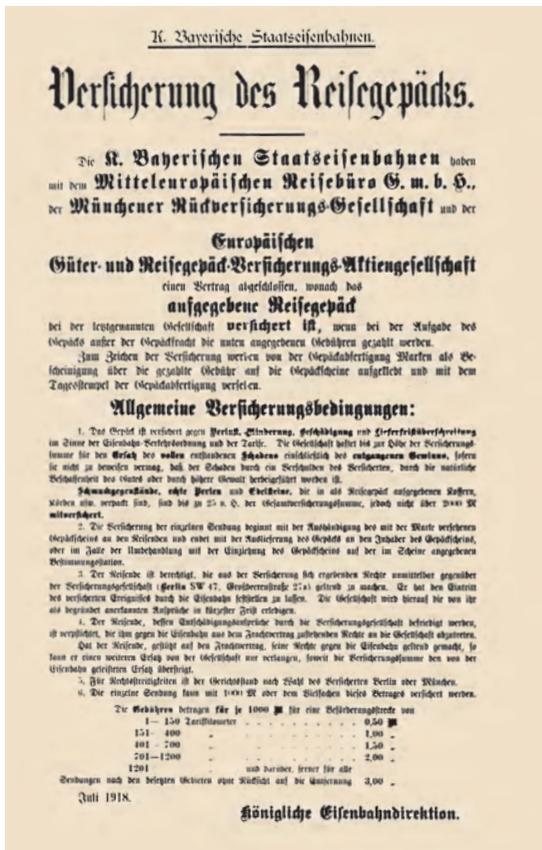
Max Engel von Czerkat erhielt jedoch Kontakt zu Carl von Thieme (1844–1924), der als Generalagent der Thuringia für Bayern im Jahre 1880 die Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft⁸ gegründet hatte. Durch die Thuringia war ihm der Gedanke der Eisenbahnversicherung vertraut, und er hatte als aufgeschlossener Versicherungsunternehmer auch bereits die Einführung einer Reihe neuer Versicherungszweige, insbesondere der Maschinenversicherung, ermöglicht. Nach ersten Besprechungen im Frühjahr 1907 wurde schon am 9. Mai des gleichen Jahres die Europäische Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft in Budapest mit einem Kapital von 300.000 Kronen, an dem sich

die Münchener Rück mit 50.000 Kronen beteiligte, gegründet.⁹

Als Grundlage für ihre Tätigkeit hatte Engel von Czerkat mit der Ungarischen Staatseisenbahn das Ausschließlichkeitsrecht für den Versicherungsverkauf an allen Schaltern der Bahn vereinbart und sich die Befugnis ausbedungen, in den Bahnräumen, Wartesälen und Eisenbahnwagen mit Aushängen und Plakaten für die Reisegepäckversicherung zu werben. Von Anfang an betrieb er die Internationalität des Geschäftes und richtete Zweigniederlassungen für Deutschland in Berlin, für Italien in Mailand, für Bosnien und die Herzegowina in Sarajevo sowie eine Generalrepräsentanz in Monaco ein. Der erhebliche Aufwand verlangte 1912 eine Kapitalerhöhung auf eine Million Kronen, wobei die Münchener Rück und nunmehr auch die Assicurazioni Generali, die sich zunächst ablehnend gezeigt hatte, zusammen 90 Prozent des Grundkapitals übernahmen.

Selbstständige Gesellschaft in Deutschland

In Deutschland entwickelte sich die Reisegepäckversicherung besonders stark. Die Zweigniederlassung in Berlin firmierte deshalb ab 1. Januar 1909 als Direktion für Deutschland. Die Situation nach dem Ersten Weltkrieg machte es erforderlich, das deutsche Geschäft von der ungarischen Muttergesellschaft zu lösen. Es wurde daher im Jahre 1919 die Europäische Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Berlin unter Übernahme aller Aktiva und Passiva der bisherigen Niederlassung als selbstständige Gesellschaft gegründet. Sie schloss im Zusammenwirken mit dem Mitteleuropäischen Reisebüro und der Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Monopolverträge mit den Staatseisenbahnen, an deren Stelle 1920 die Deutsche Reichsbahn getreten ist, über die Versicherung des aufgegebenen Reisegepäcks durch den Kauf von Wertmarken



am Schalter (Abb. 146). Die Versicherungssumme konnte 1.000 Mark oder ein Vielfaches dieses Betrages ausmachen. Dabei betrug die Prämie für je 1.000 Mark bei einer Beförderungsstrecke bis zu 150 Kilometern 0,50 Mark, ab 700 Kilometer 2 Mark. Als Gegenleistung verzichtete die Gesellschaft gegenüber den Eisenbahnen auf jeden Regressanspruch und verpflichtete sich außerdem zu einer Zuwendung an die mit dem Verkauf der Wertmarken beauftragten Beamten.

Die darüber hinaus angebotene Versicherung durch Ausgabe von Policen gewährte einen größeren Sicherheitsumfang. Sie schloss neben Fahrten mit der Bahn auch Reisen mit Omnibussen und allen anderen Verkehrsmitteln ein. Versichert waren neben dem Reisegepäck ferner die vom Versicherten auf dem Körper oder in den Kleidern getragenen Gegenstände. Die Versicherung begann mit dem Zeitpunkt, in dem das Gepäck die ständige Woh-

nung des Versicherten verließ, und endete mit der Rückkehr wieder dorthin.

Im Laufe der 1920er Jahre entstanden in 22 Staaten europäische Gesellschaften, bei denen jeweils die Münchener Rück Hauptaktionär und Rückversicherer war. Eingeschlossen wurden auch Schiffsreisen. Der erste große Schadensfall für die deutsche Gesellschaft war der Untergang des Dampfers „Hammonia“ im Jahre 1922 auf der Fahrt von Hamburg nach Mexiko. Während die meisten Passagiere gerettet wurden, war das Gepäck verloren.

Ausbreitung

Obwohl die Europäische Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft über einen Monopolvertrag mit der Eisenbahn verfügte, interessierten sich weitere Versicherungsunternehmen für diesen Versicherungszweig. Die allgemeine Unsicherheit der Nachkriegszeit und der durch die Inflation bedingte Begriff der Sachwerte brachten der Reisegepäckversicherung einen außerordentlichen Aufschwung, da ohne sie der Reiseverkehr fast nicht mehr möglich erschien.

Im Jahr 1922 erteilte das Reichsaufsichtsamt für Privatversicherung einer namentlich nicht genannten Gesellschaft die Genehmigung zum Betrieb einer Transportversicherung für Reisegepäck. 1926 betrieben bereits 16 Unternehmen die Reisegepäckversicherung, und zu Beginn des Zweiten Weltkrieges waren es schon 51 Gesellschaften. Bei der Allianz konnte man über die Vertreter in



Abb. 146: Aushang über die Reisegepäckversicherung auf Bahnhöfen der Bayerischen Staatsbahnen, 1918. Europäische Reiseversicherung AG, München.

Abb. 147: Blechschild an den Gepäckschaltern der Reichsbahn, Deutschland, um 1930. Europäische Reiseversicherung AG, München.



Abb. 148: Dienstvorschrift der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für die Reisegepäckversicherung, Deutschland, 1932. DB Museum Nürnberg.

Abb. 149: Coupon-Anzeige für die Reisegepäckversicherung, um 1930. Europäische Reiseversicherung AG, München.



den Monaten Juni bis September eine ermäßigte Ferienpolice für Deutschland, Österreich, Holland, die Schweiz, Dänemark, Schweden, Norwegen und die Tschechoslowakei zu einem Beitragssatz von vier Promille, für Reisen in alle Länder des Weltpostvereins zu zehn Promille abschließen. Das Kaufhaus Hertie bot einen „Versicherungskoffer“ mit nummerierten Plaketten an, in dessen Preis als Zugabe für fünf Jahre Schutz in Mittel- und Nord-europa sowie Italien eingeschlossen war. Die Versicherungssumme betrug das Fünffache des Kaufpreises.

Der Abschluss erfolgte für die Europäische Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft im Wesentlichen über die Gepäckschalter an den Bahnhöfen, wobei man durch Aushänge und entsprechende Schilder (Abb. 147) auf die Möglichkeit der Versicherung hinwies. Es gab sogar eine spezielle Dienstvorschrift der 1924 errichteten Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für die Ver-

sicherung von Reisegepäck, Expressgut und Aufbewahrungsgepäck (DV Versi; Abb. 148).

In Anzeigen informierte die Europäische Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft darüber, dass Policen für das übrige Reisegepäck bei den Gepäckschaltern der Bahnen, bei den meisten Reisebüros, bei zahlreichen Hotels, Spediteuren und sonstigen Stellen sowie bei der Gesellschaft selbst erhältlich seien. Um sich die Police direkt zu beschaffen, war Coupon-Anzeigen ein abtrennbarer Bestellschein angefügt (Abb. 149). Mit ihm ersuchte der Reisende, ihm eine Reisegepäck-Versicherungspolice gegen alle Gefahren mit 60-tägiger Gültigkeit zu einer Prämie von 15 Mark für je 1.000 Mark versicherte Summe zu übersenden. Er hatte nur das Beginndatum und die gewünschte Versicherungssumme einzusetzen sowie zu bestätigen, dass er den Beitrag per Postanweisung/Postscheck überwiesen habe. Erforderlich waren schließlich Unterschrift und Adresse.

Werbung durch Plakate

Für die Reisegepäckversicherung wurde wohl erstmals im Versicherungswesen mit Plakaten geworben. Besondere versicherungsgeschichtliche Bedeutung kommt einem solchen Plakat des Malers und Grafikers Walter Schnackenberg (1880–1961) zu, eines Schülers von Franz Stuck. Schnackenberg hatte sich einen Namen als Plakatkünstler gemacht.¹⁰ Die Darstellung strahlt das Sicherheitsgefühl der mit viel Gepäck reisenden Dame aus, das ihr der Blick in die Police verschafft (Abb. 150). Der Künstler war seit 1920 mit einer Tochter Carl von Thiemes verheiratet und wohnte im Hause seines Schwiegervaters in der Münchner Georgenstraße.

Eine andere Gruppe von Plakaten war von einem gewissen Gruseffekt getragen. Ein Plakat von Ludwig Hohlwein (1874–1949) führte dem Reisenden den Zugriff des Diebes auf das Gepäck durch die düstere Farbgebung und damit die Schutzfunktion der Reisegepäckversicherung drastisch vor Augen (Abb. 151). Die 1858 gegründete österreichische Gesellschaft „Der Anker“,¹¹ die zu Beginn der 1920er Jahre mit dem Sachversicherungsgeschäft auch die Reisegepäckversicherung aufgenommen hatte,¹² verband in einem Plakat der Zeit beide Aspekte. Der Dieb wird vom Anker aufgespießt, wobei die Sicherheit in der Versicherungsleistung besteht. Die Silhouette der Stadt Wien mit Stephansdom und Riesenrad ließ die Herkunft des auch in Deutschland tätigen Unternehmens erkennen (Abb. 152).

Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg

Mit der nach dem Zweiten Weltkrieg einsetzenden Reisewelle nahm die Reisegepäckversicherung einen neuen Aufschwung in Westdeutschland. Dazu haben Pauschalreisen unterschiedlicher Art, insbesondere auch Flugreisen und Kreuzfahrten, aber auch Jahresversicherungen für Geschäftsreisende wesentlich beigetragen. Zu zwei am Markt

tätigen Spezialversicherern kamen zahlreiche weitere Anbieter hinzu. Der vor dem Krieg ausschließlich zur aufsichtsfreien Transportversicherung gerechnete Zweig wurde der staatlichen Versicherungsaufsicht unterstellt. Er erhielt wiederholt neue Rechtsgrundlagen und war häufig Gegenstand gerichtlicher Auseinandersetzungen. In der jüngsten Zeit wurde die Reisegepäckversicherung zunehmend Bestandteil eines Reiseversicherungspaketes.

Marktverhältnisse

Auch nach dem Zweiten Weltkrieg blieb die Europäische Güter- und Reisegepäck-Versicherung-Aktiengesellschaft Marktführerin in Deutschland. Die mit der Reichsbahn bestandenen vertraglichen Beziehungen wurden schon 1949 mit der Deutschen Bundesbahn weitergeführt. Sie warb damals bereits mit Handzetteln unter der Überschrift „Reise ruhig, reise versichert!“ für die Reisegepäckversicherung bei der Europäischen. Nähere Einzelheiten könne man am Gepäckschalter erfragen. Sorglos genieße nur der seine Ferientage, der seine mitgeführten Sachen versichert habe. 1949 wurden der Direktions- und ein Zweitsitz von Berlin nach München verlegt, wo das Unternehmen seit 1978 zentralisiert ist. Im Zuge der Aufnahme weiterer mit dem Reiseverkehr zusammenhängender Sparten wurde die Firma 1974 in Europäische Reiseversicherung Aktiengesellschaft (ERV) geändert. Seit 2009 gehört sie zur Ergo-Versicherungsgruppe.

Die zweite Stelle als Spezialversicherer nahm die 1950 gegründete schweizerische Elvia Reiseversicherung-Gesellschaft ein, die 1956 in München eine Niederlassung für Deutschland errichtet hatte. Über ihren Hauptsitz im schweizerischen Wallisellen gehört sie zur Mondial-Assistance-Gruppe in Paris und damit zum Allianz-Konzern. Seit 2008 tritt sie auch in Deutschland unter dem Namen Mondial Assistance International AG auf.¹³

Obwohl auf die beiden Spezialgesellschaften nach wie vor der bei weitem größte Anteil des Prämienaufkommens in der Reisegepäckversicherung entfällt, betreiben 71 weitere Versicherungsunternehmen diesen Versicherungszweig, wobei das Beitragsvolumen bei jedem von ihnen letztlich gering ist.¹⁴ Im Rahmen der sogenannten Außenversicherung ist das Reisegepäck auch in die Verbundene Hausratversicherung eingeschlossen. Es werden jedoch nur diejenigen Gefahren versichert, deren Eintritt auch den Versicherungsfall in der Hausratversicherung auslöst, wie beispielsweise die Entwendung des Gepäcks bei einem Einbruch in das Hotelzimmer, sodass die Reisegepäckversicherung

dadurch nicht entbehrlich wird. Einen nur sehr geringen Schutz bot auch die fahrzeuggebundene Gepäckversicherung als Versicherungsart der Kraftfahrtversicherung, deren Angebot deshalb zum 31. Dezember 1983 eingestellt wurde.¹⁵

Eine neue Situation für den Abschluss der Reisegepäckversicherung trat seit den 1990er Jahren dadurch ein, dass ein gewisser Rückgang der Buchungen über die Reisebüros zugunsten des Internet-Verkehrs zu verzeichnen ist. Insoweit entfiel die unmittelbare Vermittlungsfunktion der Reisebüros. Auf der anderen Seite räumen die Gesellschaften den Kunden aber auch die Möglichkeit ein, die Reiseversicherungen ebenfalls über das Internet direkt bei dem Versicherer zu beziehen.

Das größte Schadensereignis für die Reisegepäckversicherung war der am 26. Dezember 2004 durch ein Seebeben im Indischen Ozean ausgelöste Tsunami, der auch stark besuchte internationale Urlaubszentren in Südostasien verwüstete. Betroffen war das Reisegepäck an den überschwemmten Stränden und in den zerstörten Hotels. Das genaue Ausmaß sämtlicher Entschädigungsleistungen konnte nicht festgestellt werden.

Rechtsgrundlagen

Als Art der Transportversicherung unterlag die Reisegepäckversicherung nicht der staatlichen Versicherungsaufsicht und bot eine umfassende Allgefahrendeckung. Obwohl es keine einheitlichen Versicherungsbedingungen gab, hatten diejenigen der Europäischen Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft eine gewisse Leitfunktion für den gesamten Markt. Im Jahre 1975 wurde die Reisegepäckversicherung der Versicherungsaufsicht unterstellt mit der Folge der Genehmigungsbedürftigkeit der Bedingungen. Eine Neuordnung des Versicherungszweiges kam dementsprechend durch die aufsichtsbehördlich genehmigten Allgemeinen Versicherungs-Bedingungen Reisegepäck

Abb. 150: Werbeplakat der Europäischen Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft, Walter Schnackenberg, um 1922. Europäische Reiseversicherung AG, München.



1980. Sie setzten an die Stelle der bisherigen All- gefahrendeckung die Einzelgefahrendeckung mit einer Aufzählung der versicherten Sachen und Gefahren.¹⁶ Im Zuge der Deregulierung der Ver- sicherungsaufsicht 1994 ist das Erfordernis der Bedingungsgenehmigung wieder entfallen.

Aufgrund ihrer Struktur ist die Reisegepäck- versicherung einer starken Betrugsanfälligkeit durch das Vortäuschen des Versicherungsfalles ausgesetzt. Die Versicherer suchten dem durch eine verschärfte Kontrolle bei wiederholten Schadens- anzeigen und den Ausschluss der Entschädigung bei grober Fahrlässigkeit des Versicherungsneh- mers zu begegnen. Zu dem Tatbestand der groben Fahrlässigkeit hat sich eine umfangreiche Recht- sprechung entwickelt, durch die hohe Anforde- rungen an den Versicherten gestellt werden.¹⁷ Beispielsweise ist es grob fahrlässig, wertvolles

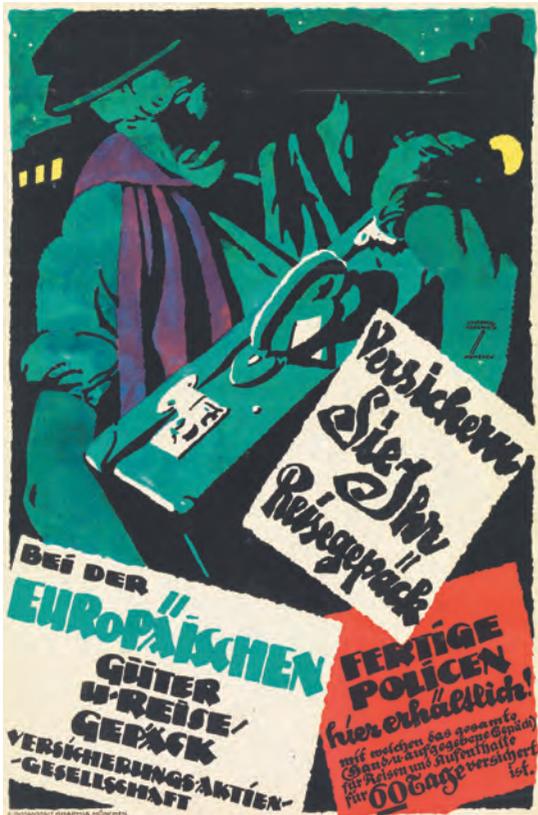


Abb. 152: Werbeplakat der Wiener Versiche- rungsgesellschaft „Der Anker“, Atelier Spitz Kindl, um 1930. Die Nürnberger Plakatsammlung – eine Stiftung der GfK und NAA im Germanischen Nation- almuseum, Nürnberg.



Reisegepäck im Fahrzeug auf einem unbewachten Hotelparkplatz zurückzulassen, sich von einem an der Bushaltestelle abgestellten Koffer zu entfernen, um ein Taxi herbeizurufen, oder einen Apparte- mentschlüssel am Strand in einer Badetasche zu- rückzulassen.

Abb. 151: Werbeplakat der Europäischen Güter- und Reisegepäck- Versicherungs- Aktiengesellschaft, Ludwig Hohlwein, 1920–1930. Oschmann-Stiftung, Nürnberg.

Die Neuregelung des Versicherungsvertrags- rechts mit Wirkung vom 1. Januar 2008 hat die Rechtsstellung des Versicherungsnehmers insofern verbessert, als die grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalles nicht schlechthin zum Ver- lust des Versicherungsschutzes führt, sondern den Versicherer berechtigt, seine Leistung in einem der Schwere des Verschuldens des Versicherungsneh- mers entsprechenden Verhältnis zu kürzen. Dieser Gesetzesänderung tragen inzwischen die Muster- bedingungen des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) e.V. für die Reise- versicherung Rechnung.

Versichert ist das ganze Reisegepäck. Zu ihm gehören sämtliche Sachen des persönlichen mit-

geführten Reisebedarfs einschließlich der am Körper oder in der Kleidung getragenen oder durch ein übliches Transportmittel beförderten Sachen. Wertgegenstände sind nur mit erhöhten Sicherheitsvorschriften und bis zu bestimmten Versicherungssummen versichert. Versicherungsschutz besteht für Abhandenkommen, Zerstörung oder Beschädigung des Reisegepäcks sowie Diebstahl und Verlieren, nicht dagegen für Liegen-, Stehen- oder Hängenlassen.

Paket-Lösung

Wegen der verhältnismäßig niedrigen Beitragshöhe und ihrer erheblichen Schadenanfälligkeit wird die Reisegepäckversicherung von den Gesellschaften in der Regel nicht mehr als eigenständiger Vertrag angeboten. Vielmehr ist sie in ein Paket mit weiteren Versicherungsarten eingebunden.¹⁸ Dieser Entwicklung hatte – wie bereits erwähnt – der Marktführer schon im Jahr 1974 dadurch Rechnung getragen, dass er seine Firma

von Europäische Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft in Europäische Reiseversicherung Aktiengesellschaft (ERV) änderte.

Dementsprechend sind auch die Musterbedingungen 2008 für die Reiseversicherung aufgebaut.¹⁹ Sie enthalten einen Allgemeinen Teil (AT-Reise 2008), der für alle Reiseversicherungen gilt, und Besondere Versicherungsbedingungen für den Versicherungsschutz in den einzelnen Versicherungsarten. Dazu gehören insbesondere die Reisegepäckversicherung (VB-Reisegepäck 2008) und die Reiserücktrittskostenversicherung (VB-Reiserücktritt 2008) sowie die Reise-Unfall- und Reise-Krankenversicherung.

Somit hat sich die Reisegepäckversicherung von der Versicherung des auf Eisenbahnen beförderten Gepäcks nach Gewicht über einen selbstständigen Versicherungszweig mit großer Verbreitung zum Bestandteil eines umfassenden Reiseversicherungs-Paketes entwickelt.

- 1** Peter Koch: Im Zug der Zeit. 150 Jahre deutsche Versicherungsgeschichte im Spiegel der Eisenbahn. In: Versicherungswirtschaft 41, 1986, S. 12–22 u. 118–123, bes. S. 118; außerdem abgedruckt in: Beiträge zur Geschichte des deutschen Versicherungswesens. Aus Anlaß des 60. Geburtstages von Peter Koch. Hrsg. von Heinz Leo Müller-Lutz/Karl-Heinz Rehnert. Karlsruhe 1995, S. 197–223, bes. S. 212.
- 2** Arno Surminski: Im Zug der Zeiten. 150 Jahre Victoria. Düsseldorf 2003, S. 20.
- 3** Thuringia. 100 Jahre einer deutschen Versicherungsgesellschaft. München 1953, S. 58. – Peter Koch: Pioniere des Versicherungsgedankens. 300 Jahre Versicherungsgeschichte in Lebensbildern 1550–1850. Wiesbaden 1968, S. 301–307.
- 4** Seit 2004: Generali.
- 5** Seit 1875: Victoria und seit 2010: Ergo.
- 6** Baldur Graf: Um 1850 wurde Reisegepäck pfundweise versichert. In: Versicherungswirtschaft 54, 1999, S. 991–992.
- 7** Heinrich Satter: Zum 50jährigen Bestehen der Europäischen Güter- und Reise-Versicherungs-Aktiengesellschaft, München 1969. – 100 Jahre sicheres Reisen. Europäische Reiseversicherung. Das Magazin zum 100. Jubiläum. München 2007. – Überblick zur Firmengeschichte. Die Europäische Reiseversicherung. München 2007.
- 8** Seit 2009: Munich Re.
- 9** Gustav Cruciger: Reisegepäckversicherung. In: Versicherungslexikon. Hrsg. von Alfred Manes. 3. Aufl. Berlin 1930, Sp. 1264–1267. – Klaus Gerathewohl: Rückversicherung. Grundlagen und Praxis, Bd. 2. Karlsruhe 1979, S. 772. – Hubert W. van Bühren: Die Reisegepäckversicherung. Diss. Köln 1979, S. 11–24. – Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft. Geschäftsbericht 1978/1979. 100 Jahre Münchener Rück 1880–1980, S. 46–48. – Hubert W. von Bühren/Irmtraud Nies: Reiseversicherung. 3. Aufl. München 2010, S. 2.
- 10** Zu Walter Schnackenberg: Münchner Maler im 19./20. Jahrhundert in sechs Bänden. Bearb. von Horst Ludwig, Bd. 6. München 1994, S. 46–48.
- 11** Seit 2006: Helvetia.
- 12** Der Anker Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft. Hundert Jahre 1858–1958. Wien 1958, S. 59. – 150 Jahre Helvetia Versicherungen. St. Gallen 2008, S. 54–57.
- 13** Elvia Reiseversicherungs-AG: Neuer Name Mondial Assistance International AG steht für weltweites Reisen. In: Versicherungswirtschaft 63, 2008, S. 1858.
- 14** Hubert W. von Bühren/Irmtraud Nies: Reiseversicherung. Rücktritt. Abbruch. Kranken. Gepäck. Kommentar. 3. Aufl. München 2010, S. 3.
- 15** Erich Pienitz: Reisegepäck- oder Kfz-Gepäckversicherung. In: Versicherungswirtschaft 12, 1957, S. 444–445.
- 16** Hans-Joachim Enge: Transportversicherung. In: Versicherungsenzyklopädie, Bd. 4, Wiesbaden 1991, S. 401–750, bes. 717–718. – Erich Quilitz: Transportversicherung, besondere Formen. In: Handwörterbuch der Versicherung HdV. Karlsruhe 1988, S. 889–894, bes. 893–894.
- 17** Hubert W. von Bühren: Grobe Fahrlässigkeit in der Reisegepäckversicherung: Grundsatzprobleme der Reisegepäckversicherung und AVBR 92 (Schriftenreihe Versicherungsforum 8). Karlsruhe 1992, S. 45–62.
- 18** Baldur Graf: Dienst am reisenden Publikum. Mit dem Tourismus kam die Gepäckversicherung. In: Versicherungswirtschaft 52, 1997, S. 877–878.
- 19** Allgemeine Versicherungsbedingungen. Textausgabe mit einer Einführung und einem ausführlichen Sachregister. Hrsg. von Heinrich Dörner. 6. Aufl. München 2009, S. 529–542.

Kofferwerbung: Fernweh als Geschäft

YASMIN DOOSRY

Wie an jedem Tag sucht Phileas Fogg am 2. Oktober 1872 gegen Mittag den Londoner Reform-Club in der Pall Mall auf. Bei einer Partie Whist geht er eine folgenschwere Wette ein und begibt sich entgegen seinen Gewohnheiten am frühen Abend nach Hause. In der Savile Row Nr. 7 eröffnet er seinem verdutzten Diener Passepartout den Plan, in 80 Tagen um die Erde zu reisen. Er erklärt ihm, sie hätten keine Minute zu verlieren. „Aber ... die Koffer?“ wirft dieser ein. „Keine Koffer nötig. Eine Tasche für das Nachtzeug, das ist alles. Hinein kommen: zwei wollene Hemden, drei Paar Strümpfe. Dasselbe für Sie. Was wir sonst brauchen, kaufen wir unterwegs. Holen Sie mir Mackintosh und Reisedecken herunter. Und nehmen Sie gutes Schuhwerk mit.“¹ Zehn Minuten später treten Herr und Diener mit bescheidenem Gepäck, samt „Bradshaw's continental railway steam transit and general guide“, nebst einem dicken Banknotenbündel ihre Reise an – mit der Eisenbahn erster Klasse von London-Charing Cross nach Paris.

Mit dem Protagonisten seines 1873 veröffentlichten Romans „Le tour du monde en quatre-vingts jours“ entwarf Jules Verne (1828–1905) einen Reisetyp, der sich erst Ende des 20. Jahrhunderts etablieren sollte. Phileas Fogg's Haltung, aus einer spontanen Laune heraus mit einem Minimum an Equipment eine improvisierte Weltreise zu unternehmen, war für seine Zeit und seine Gesellschaftsschicht gleichermaßen ungewöhnlich: Zum



Abb. 153: Reiseplakat, Do Lázní Luhačovic!, Otakar Štáfl, um 1910. Die Nürnberger Plakatsammlung – eine Stiftung der GfK und NAA im Germanischen Nationalmuseum, Nürnberg.

Standard wohlhabender Engländer gehörte eine sorgfältige und auf Komfort bedachte Reiseplanung. Seit Ende des 18. Jahrhunderts erlebten ihre europäischen Nachbarn sie als routinierte Weltbummler. Deren eigene Reiseaktivitäten nahmen erst im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts im Zuge einer forcierten Industrialisierung und des damit einhergehenden Ausbaus eines effektiven Verkehrssystems zu.²

Bis zum Ersten Weltkrieg begaben sich vorwiegend diejenigen Schichten des städtischen Bürgertums auf Reisen, die von den Gründerjahren sozial und ökonomisch profitiert hatten. Nicht allein die Höhe des Einkommens, die zur Verfügung stehende

freie Zeit bestimmte ebenfalls die Art und die Ziele ihrer Reisen.³ Mit der Ausweitung des Tourismus in den aufstrebenden Industrienationen entstanden neue zukunftssträchtige Wirtschaftszweige. Vermehrt drängten spezielle Dienstleister und neuartige Produkte auf den Markt: Reisebüros, Verkehrsvereine, Reiseführer, Betreiber preiswerter privater Unterkünfte, Hoteliers und Gastwirte zum einen, Reiseliteratur, Reisekleidung, Reiseaccessoires und nicht zuletzt ein breites Sortiment an Reisetaschen und Reisekoffern zum anderen.⁴ Mit welcher Ausstattung eine Dame der arrivierten Oberschicht um 1910 in die Ferien fuhr, veranschaulicht ein Werbeplakat des Modebads Luhačovice (Abb. 153). In dem ältesten Kurort Mährens stieg die Zahl der Gäste rapide an, nachdem mit der Gründung einer Aktiengesellschaft 1902 der Ausbau der Badeeinrichtungen mit 16 Heilquellen in großem Stil einsetzte. Während man dort 1851 noch 861 Patienten zählte, waren es 1909 bereits 5000.⁵ Ähnlich anderen mondänen Badeorten hatte hier noch Anfang des 20. Jahrhunderts nicht die Heilung von Krankheiten Priorität, sondern die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben des Kurbetriebs. Dies scheint auch für die Frau im hellen Reisekostüm mit ihren vielen Gepäckstücken zu gelten. Die große Weidentruhe, die kleine und große Maulbügeltasche, die bombastische Hutschachtel und das Schirm-Etui waren geeignet, beim Betrachter des Plakats Erinnerungen an elegante Auftritte wachzurufen: Übernachtungen in gepflegten Grandhotels, Mahlzeiten in noblen Speisesälen, Spaziergänge im Kurgarten, Einladungen zu Reunions und Konzerten.⁶

Zwischen 1870 und 1930 verzeichneten Koffer- und Lederwarenfabrikanten in den USA, in England, Frankreich und Deutschland steigende Zuwachsraten, verbunden mit einem Verdrängungswettbewerb auf dem Herstellermarkt.⁷ Die Mehrzahl der Produzenten suchte den Warenabsatz durch Fachreklame für den Handel zu steigern. Nur

wenigen umsatz- und kapitalstarken Marktführern war es möglich, darüber hinaus eine gezielte Publikumswerbung zu finanzieren. Gleich den Händlern von Reisegepäck setzten sie bei der Erschließung neuer Käuferschichten vor allem Annoncen als Reklamemittel ein. Der Leser begegnete ihnen in auf-lagenstarken Zeitungen sowohl im redaktionellen Teil als auch im geschlossenen Anzeigensegment. Die allwöchentlich in Leipzig erscheinende „Illustrierte Zeitung“ rühmte sich, „Anzeigen aller Art“ zur weitesten und wirksamsten Verbreitung zu verhelfen.⁸

Eine auffallend durchdringende Annoncentätigkeit verfolgte die 1850 gegründete Koffer- und Lederwarenfabrik Moritz Mädler in Leipzig-Lindenau mit eigenem Versand und Verkaufslokalen in mehreren deutschen Großstädten. Sie schaltete regelmäßig Inserate in populären Printmedien, unter ihnen die „Illustrierte Zeitung“ und die „Jugend“. Ihre frühen Anzeigen stellen aus einem umfangreichen Warenangebot ausgesuchte Beispiele vor, veranschaulichen diese mit schlichten Abbildungen und liefern Informationen zu den Größen, Ausstattungsdetails, besonderen Qualitäten und den Preisen der Artikel. Eine am 24. November 1898 in der „Illustrierten Zeitung“ abgedruckte Annonce offeriert neben Portemonnaies aus Seehundleder und Brenn-Etuis aus Glanz-Mouton, einen Patent- und einen Hutkoffer aus Rohrflachsplatte, des Weiteren eine Falten-Tasche mit eingenähtem Bügel aus Rindleder. Als herausragende Vorzüge des beworbenen Reisegepäcks nennt sie Leichtigkeit, Eleganz und Haltbarkeit, verbunden mit einem vernünftigen Preis-Leistungs-Verhältnis. Mit dem Hinweis auf Mädler als Inhaber mehrerer Patente hebt sie zu guter Letzt noch die Innovationsfähigkeit des Unternehmens hervor (Abb. 154).⁹

Nach diesem Muster, das den Herstellernamen, die Qualität und die Preise seiner Produkte herausstellt, gestaltete Mädler über Jahrzehnte seine

Anzeigen. Sie differierten nur durch ihre Platzierung und Größe. So erschien am 20. Oktober 1898 in der „Illustrierten Zeitung“ ein kleines Inserat, welches lediglich einen Patentkoffer in gewohnt nüchterner Weise abbildet und beschreibt und das bei flüchtiger Zeitungslektüre kaum auffällt.¹⁰ Zwei Wochen später belegte der Leipziger Fabrikant in dem gleichen Blatt eine ganze Seite mit ausführlichen Angaben zu seinem umfangreichen Sortiment, die keine Verbraucherwünsche offen lassen (Abb. 155).¹¹ Am 30. April 1914 bediente er sich schließlich der Titelseite der „Illustrierten Zeitung“ als Werbeträger. Unter dem Motto „Wenn jemand eine reise tut, Reist er mit Mädlers-Koffer gut“ zeigt sie eine neue Form der Annonce: Eine Frau in Fantasietracht frisiert im Hotelzimmer eine Dame in elegantem Morgenrock, die von erlesenen Reisebegleitern umgeben ist.¹²

Moritz Mädlers
 Fabrik und Versand
Leipzig-Lindenau.
 Illustrierte Preislisten gratis
 Höchstes Assortiment Leipzig 1897:
 Königl. Sächs. Staatsmedaille.

Verkaufsstellen:
Leipzig, Berlin, Hamburg,
 Pflanzengasse 101/2, Neuenwall 94.

Mädlers Patentkoffer.
 S. P. N. 5175. Patent in allen Schutzmächten.
 Unvergleichlich an Leichtigkeit, Eleganz und Haltbarkeit.



Neuester Hutkoffer.
 Mädlers Patent. D. R. Patent N. 53178



Falten-Tasche. Von Lederwaren-Fabrikant mit
 feinstem Leder, mit zwei Griffen, einem Riemen und mit dem Verschluss aus
 einem Stück.



Portemonnaies. Brenn-Etuis.



Berndorfer Alpaca-Silber!!

Vollkommenster
 Ersatz für echtes Silber

Esbestecke, Kaffee- und Theeservice,
 Schüsseln, Tafelschmuck etc.



Das Berndorfer Alpaca-Silber besteht aus dem von den Berndorfer Werken eigene erzeugten
 silberweissen Nickelmetall, nennt Alpaca, und aus gepulvert reinem Silber.
 Das gesamte Silbervermögen beträgt 90 Gramm pro Dutzend Besteck und Gabeln.
 Gabeln von Messern, Messergriffen etc. können jederzeit angefertigt werden, denn
 das Metall ist durch und durch silberweiss.
 ...Als neuen Metallstiller gewohnt an einem Metall!

Berndorfer Metallwaaren-Fabrik Arthur Krupp
 Engros-Niederlage für Deutschland Berlin, Leipzigerstrasse 101/102.

Moskau, St. Petersburg, Warschau, London, Brüssel, Wien, Prag, Pest, Budapest, etc.

Damen-, Herren- und Kinder-Schmuck für Hochzeit, Weihnachten etc.

Tafelgeschäfte und Bestecke
 Gebr. Stark, Pforzheim.

SILBERWAARENFABRIK
 Pforzheim, am Markt 10.

AMERICANISCHE SCHREIBISCHNE
 Schreibe- und Schreibmaterialien

Garten-Spanner
 Spanne mit Lust!
 Spanne mit Liebe!

C. L. Flemming
 Holzwarenfabrik
 Globenstein
 Radkämme, Hölzerne Riemen-Scheiben, Vogelhäuser.

Holzwarenfabrik Hildburghausen.



Abb. 154: Annonce des Koffer- und Lederwarenfabrikanten Moritz Mädlers, aus: Illustrierte Zeitung, 1898. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

zen und die Unverwechselbarkeit seiner Marke zu sichern, musste Mädlers neue Wege beschreiten. Der Fabrikant behielt weiterhin eine sachbezogene Werbung bei, räumte aber der Bild- gegenüber der Textinformation mehr Raum ein (vgl. Abb. 56).¹⁴ Damit folgte er der Erkenntnis, dass visuelle Botschaften besonders schnell und intensiv aufgenommen und verarbeitet werden.

Das Unternehmen beschränkte seine Reklametätigkeit jedoch nicht allein auf die nüchterne Bildinformation. Bis in die 1930er Jahre gab es Anzeigenserien in Auftrag, die seine Erzeugnisse mit der Erlebniswelt einer verwöhnten Oberschicht

Koffer- und Lederwaren-Fabrik mit Dampftrieb

Moritz Mädl er

Fabrik und Versand: **Leipzig-Lindenau.** Gegründet 1850.
Höchste Anzeichnung: Königl. Siechs-Staats-Medaille.

Hutkoffer.

MÄDLER'S PATENT.
No. 3. Patent Nr. 1875.



Leicht, praktisch, halt und preiswerth.

50 % Gewichts-Ersparnis.

Falten-Tasche.

Leicht, praktisch, halt und preiswerth.



Mädler's Patent-Koffer.

No. 3. Patent Nr. 1876.





Mädler's Patent-Anstalt, Leipzig 1897.

Mädler's Patent-Handkoffer.

No. 3. Patent Nr. 1875.



Damen-Taschen.

Elegante Damen-Taschen.



Praktischer Falten-Koffer.

Leicht, praktisch, halt und preiswerth.



Damen-Gürtel.

Elegante Damen-Gürtel.



Näh-Etuis.

Praktische Näh-Etuis.



Necessaire-Taschen



In reichster Auswahl.

Portemonnaies.

Praktische Portemonnaies.



Brenn-Etuis.

Praktische Brenn-Etuis.



Cigarren-Etuis.

Praktische Cigarren-Etuis.



Verkaufsstelle: **Leipzig, Petersstrasse 8, Hamburg, Neuerwall 84, Berlin W., Leipzigerstrasse 101/2.**
Illustrirte Preislisten gratis und franko.

Suite eines Grandhotels öffnet ein Gast zusammen mit dem Bell-Boy einen Schrankkoffer, während seine Frau den Inhalt eines vierteiligen Reiseneccessaires auspackt (Abb. 158).¹⁷ Diese wenigen Beispiele aus den 1920er Jahren verdeutlichen die Absicht, Mädler-Produkte mit einer luxuriösen Aura zu umgeben: Der Zeitungsleser sollte zu der Einsicht gelangen, der Besitz eines Modells aus der Leipziger Fabrikation sei Ausweis eines hohen Sozialprestiges. Dabei spielte es keine Rolle, ob er zur gesellschaftlichen Elite gehörte. Die Werbeappelle konnte er je nach seinem sozialen Status und seinen ökonomischen Verhältnissen entweder als Ab- oder Vorbild seiner Freizeitgestaltung interpretieren.

Abb. 155: Annonce des Koffer- und Lederwarenfabrikanten Moritz Mädl er, aus: Illustrierte Zeitung, 1898. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erholte sich die Lederwaren- und Kofferindustrie dank der Zunahme der allgemeinen Kaufkraft und des Massentourismus seit 1952 allmählich von einer tiefgreifenden Absatzkrise.

Sorgfältig nach der neuesten Mode gekleidet, kreisen deren Gedanken um einen standesgemäßen Lebensstil mit exklusiven Reisen: Ein distinguiertes Paar sucht in einem gediegenen Verkaufslokal mit einem eifertigen Verkäufer Koffer für den nächsten Urlaub aus (Abb. 156).¹⁵ Auf dem Deck eines Schiffes sind Passagiere in ihre Zeitung oder ein Gespräch vertieft, genießen Wind und Wellen und ein großartiges Bergpanorama. Schrank- und Patentkoffer, Reisetasche und Rucksack signalisieren, dass die Schifffahrt für sie nur der Auftakt zu Wanderungen oder mehrwöchigen Erholungsferien ist (Abb. 157).¹⁶ In der weitläufigen

ren- und Kofferindustrie dank der Zunahme der allgemeinen Kaufkraft und des Massentourismus seit 1952 allmählich von einer tiefgreifenden Absatzkrise. Mit der Gründung der ersten Charterfluggesellschaft, der Deutschen Flugdienst GmbH, begann 1955 in Deutschland der organisierte Flugtourismus. Zwei Jahre später boten Touropa, Scharnow und Hummel Flüge nach Mallorca, Teneriffa und Ägypten an.¹⁸ Mädler, nun mit Sitz in Offenbach am Main, reagierte auf die Veränderungen im Reiseverkehr mit einer erweiterten Produktpalette. Das Unternehmen stellte nach amerikanischem Vorbild einen Kunststoff-Schalenkoffer für Flugrei-

Abb. 156–158: Annoncen des Koffer- und Lederwarenfabrikanten Moritz Mädler, aus: Illustrierte Zeitung, 1920 und 1921. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



sen her, brachte den flachen Kombikoffer „Aviatic“ auf den Markt – „Spielend zu packen, handlich, stabil und leicht“ – und entwickelte zusammen mit der Lufthansa den „Koffer für die Kabine“. Als Bord-Case sollte der kleine Handkoffer sich schnell als beliebtes Reiseutensil durchsetzen: Im Flugzeug konnte er leicht entweder im Ablagefach über den Sitzen oder unter diesen verstaut werden. Außerdem nahm er mühelos viel Gepäck auf: „Ob Hausschuhe oder Necessaire, Wäsche oder Morgenmantel ... alles findet Platz“ verkündete Mädler 1964 (Abb. 159).¹⁹

Wie schon vor 1945 setzte das Unternehmen bei der Vermarktung der neuen Modelle den Verbraucher als Vermittler ein. Im Unterschied zur ersten Jahrhunderthälfte verzichtete dieser jedoch darauf, in Annoncen und Broschüren die extrovertierte Selbstdarstellung einer privilegierten Klasse zu imitieren. Vielmehr erschien er als Vertreter einer Business- und Freizeitgesellschaft, die in der Economy Class Platz nimmt, um schnell und bequem weite Strecken zurückzulegen. Dieser ökonomischen Einstellung zum Reisen trug Mädler mit einem Werbekonzept Rechnung, das sich auf knappe Aussagen konzentrierte – nämlich auf die praktischen und zeitsparenden Eigenschaften ihrer Artikel. Dabei versuchte das Unternehmen, seine Inserate und Druckschriften so zu entwerfen, dass sie Aufmerksamkeit erregen, zum Verweilen auffordern und einen Kaufwunsch herbeiführen, indem sie eine positive Erwartung gegenüber dem vorgestellten Produkt erzeugen. Diese Bedingungen hatten bereits in den 1920er und 1930er Jahren die Gestaltung seiner Inserate bestimmt.²⁰

Zu den wenigen Produktplakaten für Reisebegleiter gehört ein Beispiel von Julius Gipkens (1883–1963). Die 1912 für das Berliner Warenhaus „Bazar Nürnberg“ entworfene Arbeit preist gleichzeitig Trikotagen und Reiseausrüstungen an (Abb. 160).²¹ Sie zeigt einen leicht geöffneten

Lederkoffer mit seitlichen Tragegriffen, aus dem eine Jacke und eine Socke heraushängen. Vor ihm liegt ein zusammengefalteter Pyjama, hinter ihm ist ein Reiseplaid drapiert. Die Artikel sind auf schwarzem Grund isoliert, mit großen Formen ohne überflüssige Details und mit wenigen Farben dargestellt. Aus der Klarheit der Gestaltung bezieht der Warenanschlag seine Werbekraft. In vorbildlicher Weise erfüllt es die Forderungen, die ein erfolgreiches Plakat zu erfüllen hat: Es muss aus der Ferne wirken, dem zufällig und flüchtig vorbeieilenden Passanten auch in Großstädten voller Reklame sofort ins Auge springen und zum Anhalten verleiten.

Mit dem ungewöhnlichen Querformat und der effektvollen Produktinszenierung erinnert Gipkens Arbeit an ein Schaufenster.²² Neben der Zeitungsanzeige war dieses das Hauptwerbemittel des Fachhandels. Es gehört wie die Ausrichtung



von Modeschauen, Messen und Ausstellungen zur Schauwerbung und präsentiert sich in verschiedenen Formen.²³ Über Jahrzehnte zählte es zu den Standardthemen einschlägiger Publikationen und der Fachpresse. Regelmäßig stellten Handel

Abb. 159: Werbebroschüre für ein Bord-Case, Moritz Mädler und Deutsche Lufthansa AG, 1964. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



Abb. 160: Produktplakat, Bazar Nürnberg, Julius Gipkens, 1912. Oschmann-Stiftung, Nürnberg.

und Reklamefachleute Auslagen verschiedener Branchen vor und kommentierten sie ausführlich – unter ihnen Karl Ernst Osthaus (1874–1921) im Jahrbuch des Deutschen Werkbundes 1913. Als abschreckendes Beispiel nennt der leidenschaftliche Verfechter einer modernen Kunst das zu einem Ankleidezimmer umgewandelte Schaufenster des Berliner Schuhhauses Jacoby. Darin waren „nur die Pantöffelchen im Eisbärfell vor dem Toilettentisch dem Bestande des Ladens entnommen“.²⁴ Gegen diese „panoptikale Darstellung“ stellt er – ganz im Sinne des Werkbundes – das sachlich gestaltete Schaufenster. „Jede Ware will, statt Geschichten zu erzählen, sie selber sein. Die Auslage will Auslage sein, ein Zusammengeselltes, das durch keine, literarische Bindung’ gehalten erscheint.“²⁵

Das „neue Fenster“ sah Osthaus beispielhaft in einer von Julius Klinger (1876–1942) für das Geschäft für Galanterie-, Leder- und Luxus-Waren von Albert Rosenhain in Berlin entworfenen Auslage verwirklicht (Abb. 161). Es ist vom Boden bis zur Decke mit symmetrisch angeordneten Leder- und Reiseartikeln gefüllt. An seinem vorderen Rand liegen flache Aktenmappen und Portemonnaies auf dem Boden. Dahinter stehen nach Größen gestaffelt in drei Reihen Necessaires und kleine Koffer unterschiedlichster Ausstattung, teils mit geschlossenen, teils mit geöffneten Deckeln. An der Rückwand türmen sich in acht Reihen Handkoffer bis zur Decke, rechts und links flankiert von Reisetaschen auf gläsernen Borden. Das künstlerische Prinzip dieser Gestaltung war die rhythmische Reihung: Das Schaufenster sollte wie ein Stoff mit wechselnden Mustern mit einem an der richtigen Stelle und in der richtigen Farbe wiederkehrenden Rapport wirken.²⁶ Klinger wählte bei der Ausführung seines Auftrags das „Stapelfenster“ als Vorlage. Dieses breitet, vor allem bei Aus- oder Räumungsaktionen, massenhaft Artikel des täglichen Bedarfs aus und bietet sie zu Niedrigpreisen an. Doch trotz ihrer

Überfülle ließ Albert Rosenhains Auslage keine Assoziationen an Ramschverkäufe aufkommen: Vielmehr verlieh die ästhetisch geordnete Inszenierung den Reisebegleitern eine schlichte Eleganz und zeitlose Modernität. Außerdem veranschaulichte sie eindrucksvoll den Slogan „Wenn Sie schöne Dinge lieben ... Rosenhain. Das Haus für Geschenke. Seit 1864“. Mit diesem „neuen Fenster“ wurde Klinger seinem Ruf gerecht, mit sparsamen Mitteln und künstlerischer Disziplin geistreiche Werbemittel zu gestalten.²⁷

Reiseartikel als gehobene Konsumgüter zu verkaufen, verfolgte ebenso eine in der Presse hoch gelobte Auslage in der Ausstellung „Moderne Schaufenster 1927“ des Wiener Künstlerhauses.²⁸ Als „Stimmungsfenster“ präsentierte sie ausgesuchte Artikel in einer auffälligen Dekoration. Unter dem Motto „Reisen“ stellte sie ein lockeres Arrangement aus Pantoffeln, Necessaires, Taschen und Koffern aus. Als Hintergrund der exquisiten Artikel diente eine im Stil eines Theatertransparents gemalte Bergsilhouette mit einer in den Wolken schwebenden Propellermaschine, aus der ein Mann mit ausgestreckten Armen verzweifelt einem herunterfallenden Koffer hinterherspringt. Hier wurde im Gegensatz zu Albert Rosenhains Auslage nicht mit leisen Tönen, sondern mit einem kräftigen Paukenschlag geworben. „Ein Schaufenster“, hatte Karl Ernst Osthaus kritisch festgestellt, „muß das Interesse durch künstliche Mittel zu steigern versuchen. Muß prunken, muß locken, die Begehrlichkeit reizen. [...] Die heutige Auslage ist Reklame geworden, Reklame so sehr, dass viele Geschäfte darauf verzichten, verkäufliche Ware zu zeigen. Sie wollen nur anziehen, verblüffen, die Stadt durch ein unerhörtes Wunder der Dekorationskunst in Aufregung versetzen.“²⁹

Seit ihren Anfängen Ende des 19. Jahrhunderts vermarktete die Lederwaren- und Kofferreklame zunehmend nicht Produkte, sondern deren Kom-



Abb. 161: Schaufensterwerbung der Firma Albert Rosenhain in Berlin, Julius Klinger, um 1912, aus: Jahrbuch des Deutschen Werkbundes 1913. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

munikation. Mehr als jeden anderen Artikel der Reiseindustrie erhob sie Koffer und Taschen zu Sinnbildern des Aufbruchs in ferne Länder und der Befreiung aus der Enge des Alltags. Mit dem Ziel der „Vermählung des Käufers mit der Ware“³⁰ baute sie, indem sie von Sehnsüchten und Träumen erzählte, banale Alltagsgegenstände zu begehrten Konsumgütern auf.

Phileas Fogg folgte ebenfalls einem Traum, als er zu einer Fahrt um die Erde mit nichts anderem

als einer einfachen Reisetasche aufbrach. Welch ein Gegensatz zu seinem von Konventionen und starren Regeln bestimmten Londoner Leben! Dort besaß er einen durchorganisierten Kleiderschrank: „Jedes Beinkleid, jeder Rock und jede Weste trug eine Nummer, die ihrerseits auf einem Eingangs- und Ausgangsregister verzeichnet war, so dass man das Datum, an welchem je nach der Jahreszeit diese Kleidungsstücke abwechselnd getragen werden sollten, ablesen konnte.“³¹

- 1** Jules Verne: Reise um die Erde in achtzig Tagen. Zürich 1974, S. 27–28. – Ein „Mackintosh“ ist ein regenfester Mantel, der auf eine Erfindung des schottischen Chemikers Charles Macintosh zurückgeht. Dieser meldete 1823 einen absolut wasserdichten Stoff zum Patent an.
- 2** Vgl. Wolfgang König: Kleine Geschichte der Konsumgesellschaft. Konsum als Lebensform der Moderne. Stuttgart 2008, S. 175–179. – Zur Reisepraxis des Bürgertums im 19. Jahrhundert vgl. Philipp Prein: Bürgerliches Reisen im 19. Jahrhundert. Freizeit, Kommunikation und soziale Grenzen. Münster 2005, S. 17–49.
- 3** Während eine finanziell unabhängige Elite und wirtschaftlich Selbstständige längere Urlaubsfahrten im In- und Ausland planen konnten, hatte sich die Mehrheit der Bevölkerung mit Tages- und Wochenendausflügen im eigenen Land zu bescheiden. Im deutschen Kaiserreich erhielten Beamte seit 1874 durchschnittlich 8 arbeitsfreie Tage pro Jahr, individuelle Arbeitsverträge gewährten nur etwa zwei Dritteln der Angestellten und nur jedem zwanzigsten Arbeiter einen kurzen Jahresurlaub, vgl. König 2008 (Anm. 2), S. 179.
- 4** Vgl. König 2008 (Anm. 2), S. 180. – Karin Hlavin-Schulze: „Man reist ja nicht, um anzukommen“. Reisen als kulturelle Praxis. Frankfurt a. M./New York 1998, S. 96–97, 141–143.
- 5** Josef Bartoš/Jindřich Schulz/Miloš Trapl: Historicky místo pis Moravy a Slezka v letech 1848–1960. Ostrava 1982, Bd. 8, S. 143–146.
- 6** Zur Badereise als gesellschaftliches Ereignis vgl. Hlavin-Schulze 1982 (Anm. 4), S. 44–56.
- 7** Packende Koffer. Von Maria de Medici bis Marlene Dietrich. Bearb. von Sigrid Barten. Ausst.Kat. Museum Bellerive Zürich. Zürich 1994, S. 18.
- 8** Illustrierte Zeitung 121, 1903, Nr. 3136, S. 196.
- 9** Illustrierte Zeitung 111, 1898, Nr. 2891, S. 683.
- 10** Illustrierte Zeitung 111, 1898, Nr. 2886, S. 504.
- 11** Illustrierte Zeitung 111, 1898, Nr. 2888, S. 570.
- 12** Illustrierte Zeitung 142, 1914, Nr. 3696, Titelseite.
- 13** So die Anzeigen von Mey & Edlich (Illustrierte Zeitung 111, 1898, Nr. 2871, letzte Seite); Küster Perry & Co. Nachf. Frankfurt a. M. (Illustrierte Zeitung 121, 1903, Nr. 3153, S. 838 u. Nr. 3154, S. 930); Stöcking & Co. (Jugend 1, 1911, Nr. 16, S. 400a; Nr. 23, S. 598; Nr. 25, S. 654a); F. A. Winterstein Koffer-, Taschen- und Lederwarenfabrik (Illustrierte Zeitung 121, 1903, S. 867; Jugend 1, 1911, Nr. 19, S. 489; Nr. 21, S. 544a; Nr. 25, S. 658a). In der Illustrierten Zeitung 121, 1903, Nr. 3132 finden sich auf der letzten Seite Anzeigen in einheitlichem Stil von Moritz Mädler, F. A. Winterstein und Küster Perry & Co.
- 14** Weitere Beispiele in: Illustrierte Zeitung 121, 1903, Nr. 3136, S. 196 u. Nr. 3139, S. 298; 142, 1914, Nr. 3704, S. 1359; Illustrierte Zeitung 155, 1920, Nr. 4011, S. 611. – Jugend 1, 1911, Nr. 21, S. 545; Nr. 24, S. 624a; Nr. 26, S. 684.
- 15** Illustrierte Zeitung 155, 1920, Nr. 4036, S. 585.
- 16** Illustrierte Zeitung 156, 1921, Nr. 4046, S. 315; Illustrierte Zeitung 156, 1921, Nr. 4049, S. 450; Illustrierte Zeitung 158, 1922, Nr. 4066, S. 57.
- 17** Illustrierte Zeitung 156, 1921, Nr. 4044, S. 228; Nr. 4048, S. 405; Nr. 4051, S. 530. Weitere Beispiele in: Illustrierte Zeitung 142, 1914, Nr. 3685, S. 289; 155, 1920, Nr. 4037, S. 688; 156, 1921, Nr. 4043, S. 180; 158, 1922, Nr. 4069, S. 191; 162, 1924, Nr. 4131, S. 508; 163, 1924, Nr. 4161, S. 917; 164, 1925, Nr. 4186, S. 899.
- 18** Rüdiger Dingemann/Renate Lüdde: So waren die 50er Jahre. Endlich Ferien! Wie die Deutschen das Reisen entdeckten. München 2007, S. 88, 91. – Marie Simon: Nimm mich mit ... Eine kleine Geschichte der Reisebegleiter. München 2005, S. 103.
- 19** Vgl. Packende Koffer 1994 (Anm. 7), S. 61.
- 20** Zu den Prinzipien einer werbewirksamen Anzeigengestaltung vgl. Reinhard Klickow: Anzeigenwerbung. In: Handbuch der Werbung mit programmierten Fragen und praktischen Beispielen von Werbefeldzügen. Hrsg. von Karl Christian Behrens. Wiesbaden 1970, S. 513–530.
- 21** Ein weiteres Beispiel ist das Plakat von Leonhard Friedrich Waldemar Fries mit dem Titel Albert Rosenhain. Berlin S. W. Leipziger Str. 72–74, um 1913; vgl. Das frühe Plakat in Europa und den USA. Hrsg. von Klaus Popitz/Axel von Saldern/Heinz Spielmann/Stephan Waetzoldt. Bd. 3, 1/2, Berlin 1980, Nr. 942.
- 22** Julius Gipkens war als Plakat- und Ausstellungsgestalter sowie als Dekorateur – u. a. von Schaufenstern – in Berlin tätig; vgl. Plakativ! Produktwerbung im Plakat 1885–1965. Bearb. von Yasmin Doosry. Ausst.Kat. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg, Nürnberg 2009, S. 543 (mit weiterer Literatur).
- 23** Zu den verschiedenen Formen von Auslagen vgl. Dieter Pflaum/Ferdinand Bäuerle: Lexikon der Werbung. Landsberg am Lech 1995, S. 413–414.
- 24** Karl Ernst Osthaus: Das Schaufenster. In: Die Kunst in Industrie und Handel. Jahrbuch des Deutschen Werkbundes 1913. Jena 1913, S. 60.
- 25** Osthaus 1913 (Anm. 24), S. 61.
- 26** Osthaus 1913 (Anm. 24), S. 68.
- 27** Julius Klinger arbeitete in Berlin und Wien als Maler, Zeichner und Gebrauchsgrafiker. Er gehörte zu den führenden Vertretern des Sachplakats, vgl. Plakativ! (Anm. 22), S. 545 (mit weiterer Literatur).
- 28** Schaulade, 8, 1927, H. 1, S. 21.
- 29** Osthaus 1913 (Anm. 24), S. 59.
- 30** Osthaus 1913 (Anm. 24), S. 62.
- 31** Verne 1974 (Anm. 1), 18.

Koffer als mobile Plakatwände

CLAUDIA SELHEIM

Kofferaufkleber, zuweilen als Kofferzettel, Kofferetiketten oder Kofferplakate bezeichnet, kamen wohl um 1870 auf. Gaston-Louis Vuitton, Enkel des berühmten Kofferherstellers Louis Vuitton, der 1920 über derartige Aufkleber einen Aufsatz schrieb, definierte sie als kleine gedruckte Plakate, die die Hoteliere zu Werbezwecken auf die Koffer ihrer Gäste kleben.¹ Die Werbeträger gehören in den Bereich der Hoteldrucksachen, wozu 1915 unter anderem Prospekte, Menükarten, Plakate, Reklamemarken, Geschäftspapiere (Briefpapier und Rechnungsformulare) und Geschäftskarten zählten.² Als Vorläufer der Kofferaufkleber gelten Hotelkarten, die seit der Mitte des 19. Jahrhunderts gebräuchlich waren und meist eine Hotelansicht zeigten.³ Gelegentlich informierten sie auch über die Preise des Quartiers.

Das Ursprungsland der Kofferaufkleber ist unbekannt, wiewohl vermutet wird, dass zunächst in Italien Hoteldiener Gepäckstücke damit beklebten.⁴ In Frankreich scheint die Tradition an renommierten Häusern im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts aufgegriffen worden zu sein.⁵ Nur wohlhabende Touristen konnten sich einen Ferientrip in einem Hotel leisten, das Kofferaufkleber einsetzte. In diesen Jahren kam der Reisende kaum mit seinem Gepäck in Berührung. Zu Hause halfen Dienstboten beim Packen der verschiedenen Reisebegleiter, die oft die Ausmaße von Truhen hatten. Auch die bequem einzuräumenden Schrankkoffer gingen mit auf Reisen. Gepäckträger, Lohnkutscher oder Dienstboten holten die sperrigen Stücke von der Wohnung des Reisenden ab und transportierten sie mit einer Sackkarre oder Kutsche zur nächsten Bahnstation. Am Urlaubsziel angekommen, möglicherweise mit eingeschobenen Zwischenstationen und dem damit verbundenen Wechsel der Züge und anderer Transportmittel, kümmerte sich entweder das Hotelpersonal oder aber das eigene Personal der Reisenden um das

Auspacken der Koffer. In großen Hotels wurden sie in eigenen Räumen aufbewahrt,⁶ und dies war ursprünglich auch der Ort, an dem die Hoteldiener das Gepäck zum Andenken mit den Kofferaufklebern als Visitenkarten des Hauses versahen. Diese Art der Werbung beschränkte sich zunächst auf Palast- und Grand-Hotels. Der scheidende Gast machte schließlich nicht nur Reklame für das Hotel, indem er mit einem beklebten Gepäckstück in die Öffentlichkeit trat und so Fernweh bei Fremden weckte, eben dorthin zu reisen, sondern er dokumentierte auch seinen sozialen Stand durch die Wahl der Herberge.

Abb. 162: Reisender mit einem mit Aufklebern bestückten Koffer am Gepäckschalter, aus: „Abfahren...!“ Bilder vom Bahnhofsbetrieb der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1929. DB Museum Nürnberg.



Während des Ersten Weltkrieges wurden Stimmen laut, die die Gestaltung der Kofferaufkleber als Stiefkind der Hotelwerbung betrachteten, obwohl sie gerade diesem grafischen Randsegment als Teil der Außenwerbung eine wichtige Wirkung zusprachen.⁷ Denn vielfach vermittelte der Kofferaufkleber potenziellen Gästen den ersten Eindruck eines Hotels, wenn sie Reisenden mit derart beklebten Gepäckstücken begegneten. Viele Häuser setzten noch auf ihre inzwischen veralteten Prachtbauten statt auf moderne Errungenschaften, wozu neben von Künstlern entworfenen Inneneinrichtungen auch sanitäre Neuerungen gehörten.⁸ Die Kritiker plädierten dafür, die Hotels auf dem Werbemittel in ein besseres Licht zu rücken, und in der Zeitschrift „Das Plakat“ gab man der Hoffnung Ausdruck, dass nach dem Kriegsende eine Neugestaltung der Kofferaufkleber in die Wege geleitet werden könnte.⁹

Das verstärkte Reiseaufkommen sowie die zunehmende Eigenverantwortung für das Gepäck, das nun vielfach aus Handkoffern bestand, führten in den 1920er und 1930er Jahren zu einer Blütezeit der Kofferaufkleber und ihrer Bildmotive (Abb. 162).¹⁰ Offenbar hatte man die Kritiken beherr-

zigt, denn nun zeigten die Aufkleber vermehrt nur die Namen, manche zusätzlich das Signet des Hotels oder aber typische Stadtansichten (Abb. 163).¹¹ Allerdings gestalteten einige Gebrauchsgrafiker diese Werbemittel weiter mit Hotelansichten.

Die Hoteliers machten mithilfe der Kofferaufkleber Werbung auf Kosten ihrer Gäste, die aber nur selten protestierten.¹² Die Mehrheit der Reisenden nahm diese Art der Werbung mit Gleichmut hin und ließ gegebenenfalls die Koffer von den Aufklebern säubern. Andere schätzten derartige Andenken, „aber wer sich Sammler nennt, ist auch ein bisschen schrullig, mit persönlichen Ansprüchen der verschiedensten Art. Der eine wird dem Gepäckträger erlauben, die Aufkleber dorthin zu kleben, wo er möchte, seinem Koffermacher aber strikt verbieten, die Aufkleber



Abb. 163: Kofferaufkleber des Schweizerhofs in Zürich, Schweiz, um 1925. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



Abb. 164: Koffer mit Aufklebern aus einer Familie, Deutschland, 1930–1960. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

anzurühren, wenn dieser den Koffer überholt. Ein anderer wird den Aufkleber nur in seinem Beisein anbringen lassen, denn er weiß, dass die Gepäckträger gerne mit ihren eigenen Aufklebern die Werbungen anderer, nicht ihrer Hotelkette angehörender Häuser überkleben“.¹³ Nach dieser Einteilung von Gaston-Louis Vuitton muss Marlene Dietrich zu den Sammlerinnen gehört haben, denn Maria Riva, die Tochter der Schauspielerin, berichtet: „Die dunkelgrauen Koffer meiner Mutter waren übersät mit diesen farbenprächtigen Aufklebern, so daß sie aussahen wie kleine konfettibedeckte Elefanten. Meinen Eltern gefielen diese Aufkleber so sehr, so daß wir auf Reisen immer Ersatz inklusive dicker Bürste und Klebstoff dabei hatten, falls irgendein Aufkleber beim Transport abgerissen wurde und ersetzt werden musste.“¹⁴

Doch beklebte Koffer sind nicht nur Werbeträger, sondern auch kulturhistorische Quellen, an denen die Aufenthaltsorte der einstigen Besitzer abgelesen werden können. Manche Kofferbesitzer haben versucht, Aufkleber renommierter Hotels zu ergattern, in denen sie nie abgestiegen waren, um mithilfe ihres so geschmückten Gepäcks ein höheres Ansehen bei Fremden und Mitreisenden zu gewinnen.¹⁵ In Paris soll es sogar einen eigenen Handel mit Kofferzetteln gegeben haben.¹⁶

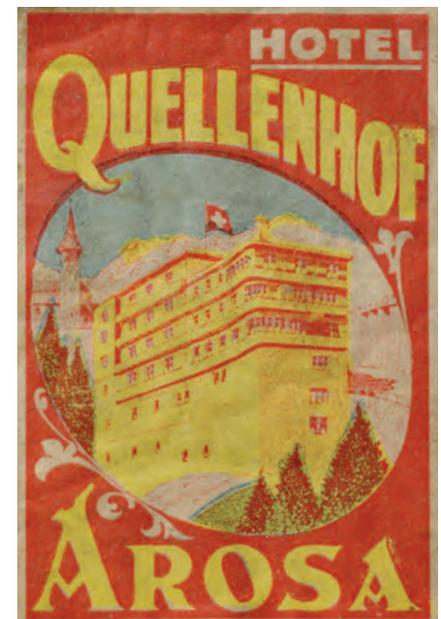
Solche Gepflogenheiten waren einer Apothekerfamilie aus Kulmbach fremd, deren zwei Handkoffer mit Aufklebern etwa zwischen 1930 und 1960 von zwei Generationen benutzt wurden (Abb. 164). Weist der schwarze Koffer aus Leder noch 17 erkennbare Aufkleber auf,¹⁷ so zeigt der andere mit künstlicher Krokonarbung 21 Aufkleber, wobei das Hotel „Quellenhof“ in Arosa gleich zweimal in unterschiedlicher Größe vertreten ist (Abb. 165). Die Familienmitglieder reisten offenbar mit den Koffern auch in dieselben Hotels, wie zehn auf beiden Koffern identische Hotelaufkleber belegen. Die Reiseziele lagen in Italien, Österreich, der Schweiz,

in Frankreich und im heutigen Kroatien. Auf eine besondere Vorliebe für den Wintersport lassen Etiketten verschiedener Hotels in der Schweiz und in den Dolomiten schließen. Das in Rom aufgesuchte Hotel „Nord Nuova“ war erst 1935 errichtet und das in Arosa gewählte Hotel „Quellenhof“ 1931 so umgebaut und modernisiert worden,¹⁸ wie es die Kofferaufkleber, die eine Ansicht des Hotels von Südosten zeigen, wiedergeben. Mithin können die Werbeträger auch eine Datierungshilfe für Gepäck sein. Die Mehrzahl der ausgewählten Hotels scheint nicht der Luxusklasse angehört zu haben, sondern genügte gehobenen bürgerlichen Ansprüchen. Aus den durch die Aufkleber dokumentierten aufgesuchten Orten ergibt sich eine gewisse Weltläufigkeit ihrer Besitzer in den Jahren vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges und in der Zeit des Wirtschaftswunders.

Im Gegensatz dazu steht ein mit Koffer- und Souveniraufklebern versehener Koffer aus der ehemaligen DDR, der mit Ausnahme von Reisen an den Plattensee, nach Belgrad und Prag, also in die befreundeten sozialistischen Staaten, die Staatsgrenzen offenbar nicht überschritt (Abb. 166). Das wohl in den 1960er und frühen 1970er Jahren verwendete Exemplar aus Vulkanfaser minderer Qualität ist ein Produkt des VEB Kindelbrück, wie ein Etikett mit dem Firmenlogo am Kofferrand ausweist.¹⁹

Die Kofferfabrik Kindelbrück war 1911 mit fünf Arbeitern in der gleichnamigen Stadt in Thüringen gegründet worden und fertigte Koffer aus Vulkanfaser und Pappe.²⁰ Von 1914 bis zu seinem Tod 1937 leitete Robert Haessler das

Abb. 165: Kofferaufkleber des Hotels „Quellenhof“ in Arosa, Schweiz, um 1930. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



Unternehmen, das 1926 schon 200 Arbeitskräfte zählte. Bis 1938 stieg ihre Zahl auf 250. Während des Zweiten Weltkrieges stellte die Firma die Kofferproduktion ein und reparierte unter anderem Flugzeugteile. Nach dem Krieg wurden Schuhe, Taschen und Gürtel hergestellt. Angebliche Veruntreuungen führten schließlich zur Enteignung der Firma. 1952 erfolgte ihre Überführung in das Volkseigentum und nun firmierte sie unter VEB Kofferfabrik Kindelbrück. Die Erzeugnisse des als Leitbetrieb eingestuftes Unternehmens entwickelten sich zu wichtigen Exportgütern der DDR (Abb. 167). Mitte der 1960er Jahre exportierte es in 46 Länder, darunter in die Sowjetunion, nach Polen, Afrika, Belgien und Schweden, doch gleichzeitig wurde die abnehmende Qualität der Produkte beklagt. Ferner stand zu befürchten, den Anschluss an den internationalen Markt zu verlieren. Doch die Fabrik konnte sich bis zum Ende der DDR auf dem Markt behaupten.²¹

Doch nicht nur die Firmengeschichte, sondern auch die Aufkleber spiegeln einen Teil der DDR- (Wirtschafts-)Geschichte wider. Neben Hotels in den sozialistischen Nachbarstaaten besuchte der

Besitzer des Koffers vor allem von der Handelsorganisation der DDR betriebene Hotels beziehungsweise Interhotels, die unter der besonderen Kontrolle des Ministeriums für Staatssicherheit standen. Viele der aufgesuchten Hotels eigneten sich gemäß der Werbung der zweiten Hälfte der 1960er Jahre besonders für Tagungen, Kongresse und Konferenzen. Doch als Erich Honecker auf dem VIII. Parteitag der SED 1971 den Ausbau des gewerkschaftlichen Erholungswesens forderte, hatte dies zur Folge, dass 50 bis 80 Prozent der Plätze in den Interhotels der DDR für den gewerkschaftlichen Tourismus zur Verfügung gestellt wurden. Zuvor war es nur der wohlhabenden Bevölkerungsschicht möglich, über das Reisebüro der DDR eine Urlaubsreise mit Aufenthalt in einem Interhotel zu buchen. Die Fünf-Sterne-Häuser dagegen blieben weiterhin meist nur den Gästen aus dem nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet vorbehalten, um so Devisen ins Land zu bringen.²²

Abb. 166: Koffer aus der DDR mit Aufklebern, VEB Kofferfabrik Kindelbrück, um 1960–1970. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

Abb. 167: Werbung der VEB Kofferfabrik Kindelbrück, 1954. Bundesarchiv, Bild 183-25799-0002/ Fotograf: Schmidt.



Die Kofferaufkleber stammen von dem Hotel „Carola“ in Karl-Marx-Stadt (Chemnitz), dem Dresdner Tourist-„Hochhaushotel“, dem „Coburger Hof“ in Berlin, dem „International“ in Magdeburg, dem „Interhotel Leipzig fair“ und dem „Erfurter Hof“ in der gleichnamigen Stadt. Das letzte Hotel war 1904/05 von dem Berliner Architekten Otto March erbaut worden.²³ Zu seiner Bedeutung gelangte es kurze Zeit später unter seinem Geschäftsführer Georg Kossenhaschen, der direkt neben dem „Erfurter Hof“ noch das Hotel Kossenhaschen errichtete. Nach der Sequestrierung der Hotels 1946 wurden beide seit 1948 unter dem Namen „Erfurter Hof“ weitergeführt. Hier verkehrten Mitglieder des Politbüros ebenso wie Schauspieler, unter ihnen Manfred Krug. Einer der berühmtesten westdeutschen Hotelgäste war 1970 der damalige Bundeskanzler Willy Brandt, der mit seinem Auftritt am Fenster des „Erfurter Hofes“ Geschichte schrieb und eine Wende im Verhältnis der beiden deutschen Staaten einleitete. Der Kofferaufkleber, das Signet des Hotels, geht auf einen Entwurf von Fritz Deutschendorf zurück.

Die Souveniraufkleber und Abziehbilder auf dem Kindelbrück-Koffer stammen von Sehenswürdigkeiten und Erholungsgebieten in der DDR sowie aus Prag. Zwei weitere Aufkleber belegen das Reisen mit der 1958 gegründeten Fluggesellschaft Interflug, deren Hauptziele in den sozialistischen Ländern lagen. Das geringe Fluggastaufkommen innerhalb der DDR und die Unwirtschaftlichkeit des Unternehmens führten 1975 zur Einstellung des Inlandflugverkehrs. Der Besitzer des Koffers hatte also wohl noch Gelegenheit, viele der von ihm besuchten Orte per Flugzeug aufzusuchen. Auch wenn der Koffer vermutlich einem wohlhabenden Bürger oder gar einem Parteifunktionär gehört hat, veranschaulicht er signifikant die begrenzten Reismöglichkeiten in der DDR. Doch welche Sehnsüchte bei den Bewohnern der DDR geweckt wurden, be-

zeugt eine Nadelmappe in Form eines Koffers, die mit erfundenen Kofferaufklebern aus Paris, New York, London etc. bedruckt ist – Städte, die bis zum Fall der Mauer 1989 nur in Ausnahmefällen zum Reiseangebot zählten (Abb. 168).

Die zunehmende private Motorisierung in Westdeutschland, insbesondere seit den 1960er Jahren, und in der DDR seit den 1970er Jahren entzogen das nun meist im Kofferraum transportierte Gepäck zunehmend dem Blickfeld der Mitmenschen. Die Kofferaufkleber verloren an Werbewirksamkeit. Reiseunternehmen und Hotels hielten vermehrt mit Foto-grafien illustriertes Prospektmaterial bereit, womit sie weiter Fernweh weckten.

Dennoch hatten Kofferaufkleber meist eine lange Überlebenschance auf dem Gepäck, das vielfach nur ein-, zweimal im Jahr aus dem Keller oder vom Dachboden hervorgeholt wurde. Somit war es, gleich ob Koffer oder Hutschachtel, ein langlebiger, mobiler und überregionaler Werbeträger. Denn anders als auf einer örtlich fixierten Plakatwand klebte der Aufkleber in der Regel dauerhaft auf dem Koffer und ist keiner neuen Werbekampagne ausgesetzt. Er gehörte also zur Dauerreklame, insbesondere falls der Besitzer, wie Marlene Dietrich, selbst für seinen Erhalt auf dem Gepäck sorgte. Und auch wenn der Koffer nicht mehr mit auf Reisen ging, so fiel die Trennung von einem mit so vielen Andenken versehenen Stück schwerer als von einem unbeklebten. Das Gepäck diente oft noch als Aufbewahrungsort für verschiedene Dinge und die Etiketten bildeten weiterhin eine Erinnerung an Hotelaufenthalte und schöne Urlaubstage.



Abb. 168: Nadelmappe, DDR, um 1970. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

- 1** Paul-Gérard Pasols: Louis Vuitton. Die Erfindung des Luxus. München 2005, S. 213. Erschienen ist der von Pasols zitierte Aufsatz von Gaston-Louis Vuitton, *Voyage iconographique autour de ma Malle*; im *Bulletin de la Société archéologique, historique et artistique* 1920.
- 2** Linna Eisenmann: Das Stiefkind im modernen Hotelbetrieb. In: *Das Plakat* 1915, S. 103–108, hier S. 103.
- 3** Christa Pieske: Das ABC des Luxuspapiers. Herstellung, Verarbeitung und Gebrauch 1860 bis 1930. Berlin 1983, S. 75 u. 117.
- 4** Helmut M. Bien/Ulrich Giersch: Reisen in die große Welt. Die Kulturgeschichte des Hotels im Spiegel der Kofferaufkleber von 1900 bis 1960. Dortmund 1988, S. 7.
- 5** Pasols 2005 (Anm. 1), S. 213.
- 6** Roland Flückiger-Seiler: Hotelpaläste zwischen Traum und Wirklichkeit. Schweizer Tourismus und Hotelbau 1830–1920. Baden 2003, S. 62, Abb. 72. Auf dem Grundriss des Hotels Schweizerhof in Interlaken ist beispielsweise gut der Raum für die „Bagage“ zu erkennen.
- 7** Eisenmann 1915 (Anm. 2), bes. S. 103 u. 107.
- 8** Eisenmann 1915 (Anm. 2), S. 104.
- 9** Eisenmann 1915 (Anm. 2), S. 106.
- 10** Reisegepäckannahme eines großen Bahnhofs. In: „Abfahren...!“ Bilder vom Bahnhofsbetrieb der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1929, S. 5.
- 11** Dr. Leopold: Kofferzettel. In: *Gebrauchsgraphik* 10, 1933, H. 12, S. 50–56.
- 12** Harry Nitsch: Die Kofferetikette. In: Ders.: *Die Reklame des Hotel- und Gastgewerbes der Kurorte und des Fremdenverkehrs*. Wien/Leipzig 1926, S. 138–152, hier S. 148.
- 13** Pasols 2005 (Anm. 1), S. 214.
- 14** Maria Riva: *Meine Mutter Marlene*. München 1992, S. 217.
- 15** Pasols 2005 (Anm. 1), S. 214.
- 16** Leopold 1933 (Anm. 11), S. 54.
- 17** Claudia Selheim: Die mobile Plakatwand. Ein Handkoffer und seine Aufkleber. In: *Kulturgut* 2010, H. 24, S. 1–5.
- 18** Arosa – Die Moderne in den Bergen. Hrsg. von Marcel Just u. a. Zürich 2007, S. 176–179.
- 19** Im Inneren des Koffers findet sich zudem der Stempelaufdruck „III. Wahl“, zugleich ein Hinweis darauf, dass in der DDR nur die minderwertige Ware erhältlich war, die bessere wurde offenbar exportiert.
- 20** Die Ausführungen zur Kofferfabrik Kindelbrück basieren auf dem Artikel: Von der Papiermühle zur Fabrik: Koffer aus Kindelbrück. In: Tamara Hawich: *Manufakturen, Maschinen, Manager. Unternehmer und Unternehmen in und um Erfurt – Geschichte und Geschichten*. Erfurt 2001, S. 61–64.
- 21** Auf der Grundlage des Gesetzes zur Privatisierung und Reorganisation des volkseigenen Vermögens von 1990 wurde die Fabrik in eine GmbH umgewandelt, alleiniger Gesellschafter war die Treuhandanstalt Berlin. Verschiedene sich anschließende Übernahmen durch andere Firmen endeten 1999 mit der Löschung der Kofferfabrik Kindelbrück aus dem Handelsregister.
- 22** Claus-Ulrich Selbach: Der Feriendienst des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes. In: *Endlich Urlaub! Die Deutschen reisen. Begleitbuch zur Ausstellung im Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland*. Bonn 1996, S. 65–76, hier S. 69.
- 23** Die Nummer eins in Erfurt: zu Gast im Kossenhaschen. In: Hawich 2001 (Anm. 20), S. 217–221.

Koffer, Kulis, Komiker. Reisegepäck im Spielzeug

MARION FABER

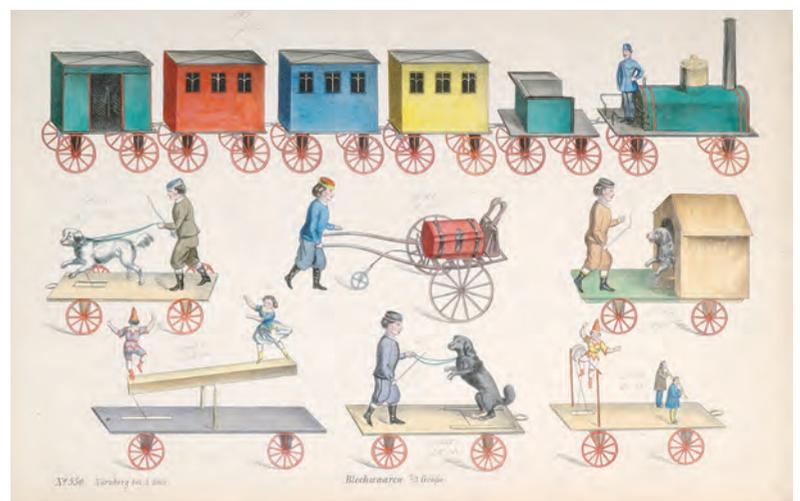
Zum 140-jährigen Jubiläum des Reisegepäckherstellers Louis Vuitton startete das Unternehmen eine Werbekampagne zur Geschichte des Hauses.¹ Unter dem Motto „Eine Faszination seit 1854“ wurde Vuitton-Gepäck mit historischem Blechspielzeug aus der Zeit von 1890 bis 1930 gezeigt. Auf einem der Anzeigenmotive sieht man ein Puppenpärchen im Roadster. Das Heck des flotten Zweisitzers ist mit edlem Vuitton-Gepäck beladen. Ein anderes Inserat präsentiert ein Motorrad mit Fahrer und Sozia. Sie trägt eine moderne Tasche um die Schulter. Denkt man an Reisegepäck im Spielzeug, fallen einem in erster Linie Spielsachen aus Blech ein. Das liegt zum einen daran, dass Reisefahrzeuge aus Blech wie Eisenbahn, Auto, Ozeandampfer und Flugzeug ohnehin ein Stück der großen, weiten Welt ins Kinderzimmer brachten. Zum anderen machen mechanische Figuren aus Blech wie Dienstmänner oder Kofferträger einen wesentlichen Teil des Themas Reisegepäck im Spielzeug aus. Es geht in diesem Artikel vor allem um Reisegepäck in Form von Koffern und Taschen sowie um Berufsstände und Vehikel für deren Transport.² Figuren, die Gepäck tragen oder transportieren, kamen im Zusammenhang mit der Eisenbahn im Blechspielzeug auf.

Mit der Erfindung von Dampfschiff und Eisenbahn und dem Ausbau der Verkehrswege erlebte die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung in den Staaten des Deutschen Bundes in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen enormen Aufschwung. Auch das Reisen wurde mit den neuen Verkehrsmitteln erheblich bequemer und schneller. Die rasch fortschreitende Industrialisierung intensivierte die Nutzung von Kohle und Eisen und förderte durch Verbreitung von Kraft- und Arbeitsmaschinen rationelle Herstellungsverfahren.³ Verbesserte Fertigungsmethoden setzten sich im Bereich des Spielzeugs ebenfalls seit der Mitte des 19. Jahrhunderts durch. Besonders Spielwaren aus Eisenblech konnten auf der Grundlage industrieller

Formgebungstechnik fortan in größeren Mengen produziert werden.⁴ Mit der zunehmenden Produktion von Blechspielwaren konnten Nürnberg und Fürth im 19. Jahrhundert ihren Stellenwert als führende Standorte deutscher Spielzeugherstellung weiter ausbauen.⁵

Erst das Eisenblech in Verbindung mit neuen Verarbeitungstechnologien ermöglichte es, komplizierte Formen der technischen Wirklichkeit wie die Eisenbahn im Spielzeug nachzubilden. Spielzeugeisenbahnen wurden schon bald nach Eröffnung der ersten Eisenbahnlinien hergestellt, und zwar nicht nur aus Holz, Papier und Zinn, sondern auch aus Blech.⁶ Ein Inserat in der Nürnberger „Allgemeinen Polytechnischen Zeitung“ von 1836 gilt als das früheste Zeugnis für eine Spielzeugeisen-

Abb. 169: Blatt aus dem Musterkatalog für Spielwaren, August Kolb, Nürnberg, 1840–1845. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



bahn aus Blech in Deutschland. Unter der Rubrik „Neue Waren“ wird eine Uhrwerk-Lokomotive mit Personenwagen feilgeboten.⁷ Wenig bekannt ist, dass eine Blecheisenbahn bereits auf einem Blatt eines Nürnberger Spielwarenmusterbuchs⁸ von 1840/1845 abgebildet ist (Abb. 169). Sie besteht aus einer Dampflokomotive mit Tender, drei Personenwagen und einem Güter- oder Gepäckwagen. Darüber hinaus zeigt das Blatt einen Jungen, der einen dreirädrigen Gepäckkarren mit Reisekoffer und -tasche vor sich herschiebt. Beide Spielsachen werden als „Blechwaren. $\frac{2}{3}$ Größe“ bezeichnet, das heißt bezogen auf die Blattbreite von 43,8 Zentimetern dürfte die Eisenbahn circa 60 Zentimeter lang und der Junge mit Gepäckkarren circa 20 Zentimeter groß gewesen sein. Mit dem Aufkommen von Eisenbahnspielzeug rückte auch der Gepäckträger oder Dienstmann, der möglichst schnellen Schrittes Gepäckstücke beförderte, in den Blickpunkt der Spielwarenhersteller. Als bewegliche Figur ließ er sich adäquat nur in Blech umsetzen.

Trägerdienste wurden in zunehmendem Maße an Bahnhöfen und öffentlichen Plätzen gebraucht.

Mit dem Ausbau der Schienenwege entwickelten sich die Bahnhöfe zu verkehrstechnischen Knotenpunkten. Ein ständiger Strom von Fußgängern, Droschken, Kutschen und anderen Fuhrwerken bestimmte das Leben in Bahnhofsnähe.⁹ Nach anfänglichen Befürchtungen, die Eisenbahn als neues Verkehrsmittel würde unzählige Arbeitsgelegenheiten und Gewerbe schwer schädigen, besonders diejenigen, die vom Straßenverkehr lebten, stellte sich bald heraus, dass durch die Eisenbahn neue Arbeitsplätze und Berufe entstanden.¹⁰ In seiner Beschreibung Nürnbergs für Fremde berichtete der fränkische Journalist Friedrich Mayer 1852 über die Institution „der Kofferträger, welche die Effekten der Reisenden vom Bahnhof nach der Stadt befördern und hiefür bis zu dem Gewicht eines Ctrs. 12 kr. erhalten. Schwere Gegenstände werden mit verhältnißmäßig höherem Schafferlohn besorgt.“¹¹

Die Hauptaufgaben von Gepäckträgern und Dienstmännern lagen in der Beförderung von Stückgut, Koffern und Gegenständen verschiedenster Art sowie in Boten- und Aushilfstätigkeiten. Nach und nach wurde ihre Arbeit als konzessioniertes Gewerbe durch „Dienstmännerinstitute“ organisiert. Erste Einrichtungen dieser Art entstanden 1858 in Bromberg an der Brahe und 1862 in Wien.¹² Leistung und Entlohnung der Dienstmänner, die als eine Art Leiharbeiter oder Kuli in vorgeschriebener Uniform und mit einer bestimmten Nummer an ihren Standplätzen an Häuserecken, Plätzen und Straßen auf Einsätze warteten, konnten auf diese Weise vereinheitlicht werden.

Der bekannteste Dienstmann unter den Blechspielwaren ist der „EXPRESS Dienstmann No. 12“ (EPL 140) des Ernst Paul Lehmann Patentwerks in Brandenburg an der Havel. Die Figur wurde von 1888 bis 1925 hergestellt und in einer Jubiläumsversion als „EXPRESS 40 Jahre Dienstmann“ (EPL 770; Abb. 170) noch einmal von 1928 bis 1938 aufgelegt.

Abb. 170: Express 40 Jahre Dienstmann, Ernst Paul Lehmann Patentwerk, Brandenburg/Havel, 1928–1938. Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeugmuseum.



Mit Schnur oder Spiralfeder aufgezogen, bewegt er die Beine ganz natürlich und zieht behände seinen Gepäckkarren hinter sich her. Seine Kleidung besteht unter anderem aus einer schwarzen Kappe mit Aufdruck „EXPRESS“ und einer blauen Jacke mit Plakette „No. 770“, die Lehmann-Produktionsnummer und Dienstmann-Kennnummer zugleich sein soll. Damit ist die Spielzeugfigur genau wie ihre großen Vorbilder ausgestattet, die gewöhnlich ein Messingschild mit dem Namen ihres Instituts an ihrer Kappe trugen.¹³ Zusätzlich hatten sie bei ihrer gewerblichen Tätigkeit ein großes Blechschild mit eingestanztem Namen, Standplatz und Nummer an der Brust zu tragen.

In seiner Entstehungszeit galt das kleine Laufwunder als bemerkenswerte Neuheit, deren Patent aus Frankreich kam. Sie war die erste automatisch bewegliche Spielzeugfigur, die in wesentlichen Teilen schon im modernen Blechdruck mit nur noch wenigen handgemalten Details ausgeführt wurde.¹⁴ Der „EXPRESS Dienstmann“ blieb nicht die einzige Gepäck befördernde Lehmann-Blechfigur mit realistischer Laufbewegung. Im Jahre 1914 gesellte sich der „ADAM Kofferfahrer“ (EPL 689) dazu. Er schiebt eine Karre mit einem wuchtigen Koffer vor sich her und kann beim Vorwärtsschreiten sogar die Knie beugen. Im Sortiment des Ernst Paul Lehmann Patentwerks erwiesen sich die hurtig tippelnden und laufenden Figuren mit den treffenden Produktnamen jahrzehntelang als Publikumsliebliche. Insbesondere der Dienstmann ist mit einem halben Jahrhundert Produktionszeit einer der Dauer(b)renner der Spielzeuggeschichte. In der Realität schienen Dienstmänner allerdings nicht unbedingt „von der schnellen Truppe“ gewesen zu sein. Operette und Volksliteratur nahmen die stoische Gemütsruhe und das grantelnde Wesen dieses Berufsstandes aufs Korn. Bekanntestes Beispiel ist Alois Hingerl, Dienstmann Nr. 172 auf dem Münchner Hauptbahnhof, der 1911 von Ludwig

Thoma in der humoristischen Satire „Ein Münchner im Himmel“ verewigt wurde.

Konkurrenz erwuchs den Dienstmännern nicht nur von illegalen Gepäckträgern, die ohne jede Gewerbeberechtigung einfach zupackten, sondern auch durch technischen Fortschritt. Mit wachsender Verbreitung des Automobils nach 1900 ließen sich Gepäckstücke, Koffer, Ballen, Kisten oder kleine Möbelstücke schneller zum Güterbahnhof, Zollamt oder Postamt bringen. Der Dienstmann alter Schule hatte „ausgedient“. Institutionen wie „Auto Dienstmann“ oder „Elektro-Dienstmann“ gründeten sich zwar noch 1929 in Wien, konnten sich aber nicht behaupten.¹⁵

Außerdem kamen bei der Bahn zunehmend Elektrokarren zum Einsatz, die von Bahnbediensteten gesteuert wurden und den Gepäck- und Gütertransport auf dem Bahnhofsgelände organisierten. Üblicherweise mussten größere Gepäckstücke von Reisenden zeitig genug vor Abfahrt des Zugs bei der Gepäckabfertigungsstelle aufgegeben werden und wurden dann vom Ladeschaffner zum Gepäckwagen des Zugs gebracht. Elektrokarren für Gepäckbeför-

Abb. 171: Elektro-Gepäckwagen, Tipp & Co., Nürnberg, 1926. Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeugmuseum.





Abb. 172: Fahrbarer Autobaukasten, J.A. Kithil, Nürnberg, um 1925. Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeugmuseum.

derung lassen sich im Spielzeug seit den 1920er Jahren nachweisen. Die Blechspielwarenfirma Tipp & Co. in Nürnberg brachte 1926 als Neuheit¹⁶ einen Perron-Wagenfahrer auf den Markt (Abb. 171). Ganz ohne Kraftanstrengung steuert er sein Gefährt mit einem großen Koffer auf der Ladefläche. Ein Federwerk setzt ihn in Aktion.

Mit dem Automobil wurde das Reisen mit Gepäck bedeutend komfortabler. Man musste sich nicht mehr nach Fahrplänen richten und konnte in Gegenden fahren, die vorher unerreichbar waren.¹⁷ Individuelles Reisen mit dem Auto, das bis in die 1930er Jahre ein Privatvergnügen der Ober- und Mittelklasse blieb, brachte eine größere Unabhängigkeit von Zeit und Raum. Hinzu kam, dass sich regelmäßige Urlaube im westlichen Europa allmählich

durchsetzten.¹⁸ Begüterte Familien fuhren zur Erholung in die Sommerfrische aufs Land, ins Gebirge oder an die See. Als Ausdruck der wachsenden Reiselust des Bürgertums lassen sich diverse Reisespiele nennen, deren Deckelbilder als Stafage auch zeitgenössisches Reisegepäck abbilden.¹⁹

Mit dem Bildmotiv einer Reiselimousine kam um

1925 ein „Fahrbarer Autobaukasten“ der Nürnberger Firma J. A. Kithil heraus (Abb. 172). Im Wagen, der von einem Chauffeur gesteuert wird, sitzen zwei Frauen und ein Kind mit sommerlichen Hüten. Auf der Kofferbrücke am Wagenheck ist ein geräumiger Koffer platziert, der mit den Initialen des Herstellers „J.A.K.“ bedruckt ist. J. A. Kithil war bekannt für die Fabrikation von Kubusspielen und Holzbaukästen aller Art.²⁰ Das Sortiment bot ideenreiche und vielgestaltige Spiel- und Baumöglichkeiten, die den Rahmen der üblichen Kubusspiele weit überstiegen. Beim „Fahrbaren Autobaukasten“ lassen sich die flachen, mit Papier bedruckten Holzteile zusammenstecken und auf eine Leiste montieren. Zusätzlich können noch vier Blechräder angeschraubt werden, womit dem Gebilde sogar Mobilität verliehen wird. Mit solchen Artikeln konnten Kinder erheblich mehr anfangen, als nur Spielwürfel zu passenden Bildmotiven zusammenzulegen.

Das Kofferpacken war und ist für Kinder als Vorbereitung zu einer Reise eine aufregende Angelegenheit. Abgesehen davon, dass Jungen und Mädchen spätestens seit den 1920er Jahren ihre eigene Kleidung oder Spielzeug auf Reisen gern in Kinderkoffern mit sich führten, lieferte die Spielwarenindustrie verschiedenste Arten von Puppenkoffern, die Wäsche- und Kleiderausstattungen enthielten, damit es Puppen auf Reisen nicht an Garderobe mangeln sollte. Im 19. Jahrhundert war solch ein „Trousseau“, wie eine komplette Puppenausstattung in der Sprache der Modenation Frankreich und auch hierzulande genannt wurde, ein beliebtes Mädchenspielzeug.²¹ In den 1920er Jahren erlebten modische Puppenkoffer noch einmal eine Hochkonjunktur, wie der große in Deutschland hergestellte Puppenschrankkoffer zeigt (Abb. 173). Er besteht aus Holz und Pappe und ist überzogen mit Papier in Krokolederimitatdruck. Der gewölbte Deckel und die Vorderteile lassen sich ausklappen. Mehrere Holzleisten und zwei Schlösser verleihen

Abb. 173: Schrankkoffer mit Puppenausstattung, Deutschland, 1926. Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeugmuseum.



ihm Stabilität und Sicherheit. Schrankkoffer boten der Puppe von Welt genügend Stauraum für Röcke, Blusen, Kleider, Unterwäsche und anderes Zubehör. Zahlreiche Firmen hatten sich darauf spezialisiert, ihre Puppen in vollständiger Ausstattung mit Koffer, oft auch mit Kosmetik-Utensilien, anzufertigen. Viele verschiedene Formen waren Mitte der 1920er Jahre im Handel, darunter Flachkoffer, Handkoffer, Reisekoffer und Schrankkoffer mit Garnituren und Ausstattungen für Baby- und Modepuppen.²²

Dass Kinder ihre Spielsachen gern und häufig mit auf die Reise nehmen, war der Spielwarenindustrie durchaus bewusst. In einem Artikel „Das spielende Kind auf der Reise“ in der einschlägigen Fachzeitschrift „Deutsche Spielwaren-Zeitung“ von 1931 wird berichtet, dass viele Mädchen, wo immer sie sind, ihre Puppe als unzertrennlichen Spielkameraden bei sich haben.²³ Damit Kinder auf Reisen genügend spielen könnten und die Eltern entlastet würden, regte der unbekannte Autor an, in Hotels und Pensionen große Spielzimmer für Kinder einzurichten, an deren Ausstattung sich die Spielwarenindustrie beteiligen sollte.

Über Generationen hinweg lernten Mädchen aus bürgerlichen Familien, sich mit Puppen, Kleidung und Mode zu beschäftigen, weil sie in ihrer künftigen Rolle als Mutter und Gattin nicht nur Hausfrauen-, sondern auch Repräsentationspflichten erfüllen mussten. Elegante Frauen (und Männer) reisten daher üblicherweise mit massigen, schwergewichtigen Koffern. Welche Umstände beim Transport von viel Gepäck entstehen können, gibt Karl Hobrecker 1929 in seinem Kinderbuch „Das Reisegepäck“ in Gedichtform und mit Illustrationen von Rotraut Kutscher wieder. Hobrecker (1876-1949) war der erste deutsche Kinderbuchsammler von Bedeutung und verfasste und edierte auch Kinderbücher.²⁴ Im Kinderbuch „Das Reisegepäck“ geht es um eine Dame, die mit dem Zug nach Danzig reist und zwanzig Gepäckstücke dabei hat: Korb, Koffer,

Reisesack, Hutkarton, Wäschepack, Rückenkissen, Henkeltöpfchen, Puppenschrank, Puppenherd, Puppenhaus, Schaukelpferd, Grammophon, Lesetisch, Sonnenschirm, Flederwisch, vier Schachteln und einen kleinen Hund (Abb. 174). Dass dabei einige Verwicklungen der humorvollen Art entstehen, ist leicht vorstellbar. Was es heißt, mit zu viel Gepäck zu reisen, umschrieb die Schriftstellerin und Journalistin Claire Goll (1890-1977) mit dem Ausspruch: „Je hübscher die Frau, umso komplizierter die Abreise.“²⁵ Chaotische Szenen am Bahnsteig, verursacht von einer Überfülle an Reisegepäck, stellte auch der Zeichner und Illustrator Walter Trier (1890-1951) in seinem Blatt „Der Feriensonderzug ist abgefahren“ von 1922 dar.²⁶ Im Gedränge

Abb. 174: Illustration von Rotraut Kutscher, aus: Karl Hobrecker: Das Reisegepäck. Berlin, 1929. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



Abb. 175: Clown, Charlie Chaplin und Walt-Disney-Schweinchen als Kofferträger, Schreyer & Co. (Schuco), Nürnberg, ab 1934/1938. Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeugmuseum.



werden verschiedene Gepäckteile, ein schreiendes Kleinkind und persönliche Utensilien bis hin zum Gebiss auf dem Bahnsteig zurückgelassen.

Stellt das Übergepäck in Kinderbüchern und in der Grafik bereits ein amüsantes Sujet rund um das Reisegepäck dar, gab es ab Mitte der 1930er Jahre Spielzeug-Kofferträger als lustige Lauffiguren zu kaufen. Unter der bekannten Marke Schuco, deren Spielsachen durch zahlreiche Patente und Gebrauchsmuster geschützt waren, wurden sie von der Nürnberger Firma Schreyer & Co. hergestellt. Die drei koffertragenden Figuren in Gestalt eines Clowns, Charlie Chaplins und eines Walt-Disney-Schweinchens (Abb. 175) bestehen aus einem stabilen Blechkörper mit lang laufendem Federwerk

Abb. 176: Express-Boy mit Eisenbahnzubehör, Gebr. Schmid, Nürnberg, ab 1938. Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeugmuseum.



und bunter Filzbekleidung. Wenn das im Koffer eingebaute Federwerk aufgezogen wird, laufen die Figuren im Kreis herum und vollführen dabei originale Wackelbewegungen.

Die drei Kofferträger verkörpern mit ihrer frech-fröhlichen Ausstrahlung und überraschenden Mechanik einen Hauch von Großstadtflair der 1930er Jahre. Nicht nur die Kofferaufkleber tragen Reisezielorte wie New York, Paris, London oder Berlin, sondern die Spielzeug-Blechartisten selbst repräsentieren internationale Kultfiguren aus Film, Zirkus und Varieté. Aufgrund eines Lizenzvertrags mit Walt Disney Ltd. war Schreyer & Co. ab 1934 als einzige Firma berechtigt, mechanische Schweinchen in der künstlerischen Original-Disney-Gestaltung nach dem berühmten Film „The Three Little Pigs“ herzustellen.²⁷ Charlie Chaplin (1889–1977) war bereits als Schauspieler und Komiker weltweit berühmt und stand für einige Kinderspielzeuge Pate. Zur Wiedergabe von Chaplins skurrilen Tripelschritten war die Grundkonzeption der Schuco-Lauf- und Tanzfiguren wie geschaffen. Spaßmacher gehörten ohnehin zu den beliebtesten Attraktionen für Kinder. Vorbilder für Spielzeugfiguren dieser Art gab es reichlich. Clowns wie Grock, das Rivel-Trio oder die drei Fratellinis traten seit den 1920er Jahren immer wieder auf deutschen Varietébühnen und in Zirkusmanegen auf.²⁸

Komik war ein wesentliches Element bei der Gestaltung figürlichen Blechspielzeugs. Ein schleppender Gepäckträger wird meistens bemitleidet oder nicht selten belächelt. Wie man die Widrigkeiten eines schweren Koffers in den Griff kriegt, führt der „Express-Boy“ aus der Nürnberger Blechspielwarenfabrik der Gebr. Schmid mit einer artistischen Einlage vor Augen (Abb. 176). Seine Mechanik lässt ihn einen beängstigend großen Reisekoffer anschieben. Bei schlingernder Fahrt schwingt sich der Junge in der Pagenuniform bäuchlings auf den Reisekoffer und meistert sei-



verlegte, bilden zu transportierende Packstücke ebenfalls ein zentrales Spielzeug seines Sortiments (Abb. 178). Es handelt sich um den Gepäckwagen von Johann Hammerer & Kühlwein, der von 1938 bis 1960 produziert wurde: Ein Fahrer in Bedienstetenuniform steht am Lenkrad eines vierradrigen Elektrokarrens, auf dem zwei Koffer liegen. Geliefert wurde der Gepäckwagen ohne Antrieb oder mit Federwerk, das ihn in Kurven fahren lässt.

Abb. 177: Messewerbung für Gescha „Express-Boy“ aus: Deutsche Spielwaren-Zeitung, 1938. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

In den 1950er Jahren verschaffte das deutsche Wirtschaftswunder der Blechspielwarenindustrie noch einmal großen Aufschwung.³¹ Aufgrund von mehr Freizeit und Urlaub stieg die Reisefreudigkeit. Gepäckwagen und Kofferträger blieben nach wie vor ein Thema im mechanischen Blechspielzeug. Schuco knüpfte 1956 an die Kofferträgerfiguren der Vorkriegszeit an, diesmal im Gewand eines Fuchses, der mit einer Gans im Koffer entflieht,

Abb. 178: Elektro-Gepäckwagen, Johann Hammerer & Kühlwein, Nürnberg/Fürth, um 1955. Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeugmuseum.

ne Arbeit bravourös. Mit einigem Werbeaufwand wurde der patentierte „Express-Boy“ 1938 auf der Leipziger Messe in den Markt eingeführt. In Wort und Bild priesen die Gebr. Schmid in der „Deutschen Spielwaren-Zeitung“ ihren „Express-Boy“ an (Abb. 177). Unter dem Motto „Ich hab's geschafft!“ wird er in verschiedenen dynamischen Bewegungsphasen gezeigt. Dazu ist ein Vierzeiler zu lesen: „Ich renne hinterm Koffer her, dann lieg ich auf dem Bauch; nein, toller treibt es keiner mehr - drum kauft man mich ja auch!“ In weiteren Inseraten zu den Leipziger Frühjahrmessen 1938 und 1939 ist der „Express-Boy“ als Transporteur von Messemustern dargestellt, die er im gleichen großen Koffer sowie in einer riesigen Holzkiste präsentiert.²⁹ Noch in der Nachkriegszeit, als Nürnberg zum neuen Messestandort der Spielwarenbranche gewählt wurde, hielten die Gebr. Schmid am Musterkoffer mit dem Boy als Messe-Werbemaskottchen fest.³⁰

Für ein anderes Blechspielwarenunternehmen, das seinen Betrieb 1936 von Nürnberg nach Fürth



passend zum Kinderlied „Fuchs, du hast die Gans gestohlen“ (Abb. 179). Der Kopf der Gans lugt aus dem Koffer hervor, bewegt sich angstvoll hin und her und schreit. Mechanisch gelöst wurde die Kopfbewegung der Gans durch eine lose Federdrahtaufhängung, und ihre Schnatter-Laute ertönten durch einen Stimmmechanismus in der Hose des Fuchses. Das Federwerk für die Laufbewegung des Fuchses ist wie bei den anderen Schuco-Kofferträgerfiguren im Koffer versteckt.

Abb. 179: Fuchs mit Gans im Koffer, Schreyer & Co. (Schuco), Nürnberg, 1956–1962. Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeugmuseum.



Abb. 180: „Kofferfahrer Champion“, Siegfried Günthermann, Nürnberg, 1953–1962. Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeugmuseum.



Nürnberger Blechspielzeug-Neuheiten zum Thema Reisegepäck kamen 1953 noch von Siegfried Günthermann mit dem „Kofferfahrer Champion“ (Abb. 180) und 1956 von Tipp & Co. mit dem „Dienst-

mann“ auf den Markt. Zu nennen sind auch Zirndorfer Fabrikate wie der „Reise-Onkel“ 1950 von Fritz & Erwin Voit oder der „Dienstmann“ 1952 von Hans Geiger.³² Zirndorfer Firmen stellten in den 1950er und 1960er Jahren auch die bei Kindern beliebten, bunt lithografierten Koffer-Spardosen aus Blech her, wie beispielsweise Georg Zimmermann, Hans Schuhmann, Joh. Georg Schopper oder Karl Rohrseitz. Mit dem Niedergang des Blechspielzeugs ab den 1960er Jahren verschwanden all die laufenden, fahrenden und sich abrackernden dienstbaren Träger, Transporteure und Fahrer rund um das Reisegepäck aus den Spielwarenläden und Kaufhäusern. Kofferträger aus Japan oder China, teils schon in Kunststoff und mit Batterieantrieb, konnten allerdings mit der qualitäts- und fantasievollen Mechanik der deutschen Blechfiguren nicht mithalten.

1 Kofferpacker der Kaiserin wird König des Gepäcks. In: Die Welt, 23.4.1994.

2 Kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen oder Körbe, die auch Reisegepäck sein können, fallen nicht unter diese Definition. Auch spezielle Transportbehälter wie Arztkoffer oder Kofferbehälter für beliebiges Spielzeug, wie sie bis heute von Herstellern vielfach als nützliche Verpackung geliefert werden, gehören in diesem Sinne nicht dazu.

3 Geschichte Bayerns im Industriezeitalter. Hrsg. von Bernward Deneke (Wissenschaftliche Beibände zum Anzeiger des Germanischen Nationalmuseums 7). Stuttgart 1987, S. 11.

4 Franz E. Braun: Das Spiel mit Stahl. Technische und pädagogische Grundlagen des Metallspielzeugs. Nürnberg 1964, S. 8–17.

- 5** Karl Rosenhaupt: Die Nürnberg-Fürther Metallspielwaren-industrie in geschichtlicher und sozialpolitischer Beleuchtung. Diss. München 1907 (Münchener Volkswirtschaftliche Studien 82). Stuttgart 1907, S. 38–50.
- 6** Stefan Poser: Die Maschinerie des Spiels. Technik und Spiel als Thema der Technikgeschichte. In: Homo faber ludens. Geschichten zu Wechselbeziehungen von Technik und Spiel. Hrsg. von Stefan Poser/Karin Zachmann. Frankfurt a. M. 2003, S. 19–35, bes. S. 28.
- 7** Allgemeine Polytechnische Zeitung. Hrsg. von Johann Carl Leuchs und Erhard Friedrich Leuchs. Nürnberg, H. 9, 3. März 1836, S. 48: „Dampfwagen der Nürnberg-Fürther Eisenbahn, mit Kolenwagen und Personenwagen, durch Uhrwerk bewegbar, von lakirtem Blech 9 fl.; desgleichen größer 12 fl.; desgleichen noch größer, von Holz und Pappe, ohne Personenwagen 13 fl.“ – Ernst Plattner: 175 Jahre Eisenbahn in Deutschland. Das Modellbahnheft. Die Festschrift zum Jubiläum. Umnitz 2010, S. 13, 24.
- 8** Spiel, Spiele, Kinderspiel. Bearb. von Leonie von Wilckens. Ausst.Kat. Germanisches Nationalmuseum. Nürnberg 1986, S. 92. – Im 19. Jahrhundert ersetzten Spielwarenmusterbücher und -kataloge, die von Händlern in Auftrag gegeben wurden, mit originalgetreuen Abbildungen die bei Kaufleuten und „Reisenden“ gebräuchlichen, schergewichtigen Musterkoffer zum Besuch von Kunden und Messen. Solche Koffer enthielten Musterkollektionen der Spielzeuge in Originalgröße oder als Modelle in verkleinertem Maßstab.
- 9** Wolfgang Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. München/Wien 1977. S. 158–160.
- 10** Franz Sonnenberger: Mensch und Maschine. Technikfurcht und Techniklob am Beispiel Eisenbahn. In: Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985, Bd. 1. Hrsg. von der Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft Nürnberg. Berlin 1985, S. 25–37, bes. S. 26.
- 11** Friedrich Mayer: Nürnberg und seine Merkwürdigkeiten, ein Wegweiser für Fremde. Nürnberg 1849. Nachdruck der 1. Auflage 1849, mit dem Nachtrag 1852. Erlangen 1980, Nachtrag S. 5.
- 12** Fritz Keller: Hallo Dienstmann! Eine sozialhistorische Skizze. In: Wiener Geschichtsblätter 62, 2007, H. 4, S. 1–16.
- 13** Keller 2007 (Anm. 12), S. 3.
- 14** Helmut Schwarz/Marion Faber: Bewegte Zeiten. Ernst Paul Lehmann Patentwerk. Geschichte einer Spielwarenfabrik (Schriften des Spielzeugmuseums Nürnberg 5). Nürnberg 2003, S. 30–34, Abb. 164.
- 15** Keller 2007 (Anm. 12), S. 12.
- 16** Der Universal-Spielwaren-Katalog 1924 mit Neuheiten-Nachtrag 1926. Hrsg. und kommentiert von Manfred Bachmann. München 1985, S. 340.
- 17** Hermann Glaser: Maschinenwelt und Alltagsleben. Industriekultur in Deutschland vom Biedermeier bis zur Weimarer Republik. Frankfurt a. M. 1981, S. 162–165.
- 18** Anne Martin-Fugier: Vom Sommerdomizil zu den Sommerferien. In: Geschichte des privaten Lebens. Hrsg. von Philippe Ariès/Georges Duby, Bd 4: Von der Revolution zum Großen Krieg. Hrsg. von Michelle Perrot. Frankfurt a. M. 1995, S. 233–240.
- 19** Im Folgenden einige Beispiele: Glückliche Reise. Verlag J. W. Spear & Söhne, Nürnberg, um 1920; Reise durch Thüringen und Harz. ABC Verlag, Nürnberg, um 1930; Die Reise durch Europa. Verlag A. Anton & Co., Leipzig, um 1930; Onkel Pinkepank auf der Weltreise. Verlag A. Anton & Co., Leipzig, um 1930; Reisespiele Magazin. ABC-Verlag Georg Reulein, Fürth, um 1938.
- 20** Marion Faber: Nürnberg – ein Platz für Spiele. In: Die Spielmacher. J. W. Spear & Söhne – Geschichte einer Spielefabrik. Hrsg. von Helmut Schwarz/Marion Faber (Schriften des Spielzeugmuseums Nürnberg 2). Nürnberg 1997, S. 24–41, bes. S. 40.
- 21** Traumwelt der Puppen. Bearb. von Barbara Krafft. Ausst.Kat. Kunsthalle der Hypo-Kulturstiftung. München 1991, S. 188–198.
- 22** Der Universal-Spielwaren-Katalog 1924 (Anm. 16), S. 360.
- 23** Deutsche Spielwaren-Zeitung 22, 1931, H. 4, S. 20–21.
- 24** Michael Mahn: Karl Hobrecker – ein deutscher Sammler. Ein Beitrag zur Geschichte der Kinder- und Jugendbuchforschung (Arbeiten zur Geschichte des Buchwesens in Deutschland 12). Herzberg 1987, S. 57–59, 95–102.
- 25** Zit. nach. Hermann Glaser: Kulturgeschichte der deutschen Eisenbahn. Gunzenhausen 2009, S. 157.
- 26** Das große Trier-Buch. Hrsg. von Lothar Lang. 3. Aufl. Berlin 1986, S. 35, ferner S. 30 eine Karikatur aus „Lustige Blätter“ 1927 mit einer Dame, die mit neun Gepäckstücken und einem Hund in eine Kleinbahn einsteigen will.
- 27** Patent Toys. Patent-Spielwaren. Nürnberg o.J. [nach 1933]. Nachdruck eines Schuco-Katalogs der 1930er Jahre. Schallstadt-Mengen 2007, 18 ungez. Bl.
- 28** Wolfgang Jansen: Das Varieté. Die glanzvolle Geschichte einer unterhaltenden Kunst. Berlin 1990, S. 216.
- 29** Deutsche Spielwaren-Zeitung 29, 1938, II. Februarheft, S. 11; 30, 1939, II. Februarheft, S. 15. – Regine Franke: Morgen Kinder wird's was geben! Spielwarenwerbung der 30er bis 60er Jahre. Nürnberg 2003, S. 109–111.
- 30** Inserate in: Das Spielzeug 40, 1950, H. 2, S. 107; 41, 1951, H. 3, S. 107; 42, 1952, H. 2, S. 71; 43, 1953, H. 3, S. 123; 44, 1954, H. 2, S. 85; 45, 1955, H. 2, S. 77.
- 31** Gerhard G. Walter: Blechspielzeug im Wirtschaftswunderland. Durmersheim 1996, S. 222, 225, 243.
- 32** Blechgeklapper – Kriegsgeschrei. Ein Rundgang durch das Städtische Museum Zirndorf. Zirndorf 2009, S. 14–16.

Verzeichnis der ausgestellten Objekte

Die Maße der seriell hergestellten Koffer sind, wie bei den Produzenten üblich, liegend gemessen.

Koffer – der Begriff

Koffer (Abb. 2)

Wilstermarsch, dat. 1803
Eiche, bemalt, Beschläge, bemalt
H. 84, B. 147, T. 73,5 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. BA 1094

Handkoffer

Deutschland, 1957
Leder, geprägt, Schlösser Eisen,
verchromt (?), Futter Celluloseergere-
rat, hellbraun, Leinwandbindung mit
Ripscharakter, Moiréeffekt
H. 17,5, L. 66,5, B. 42,5 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. VK 4081

Aus der Schwedenzeit (Abb. 1)

Adolf Menzel, vor 1867
Handzeichnung, Bleistift auf Papier
H. 21, B. 14,5 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. Hz 5739

Koffer für die Kutschenfahrt

Kutschenkoffer

Deutschland, frühes 19. Jh.
Kiefernholz, Bezug Leder, Griffe Eisen,
Metallnägel
H. 60, B. 116, T. 50 cm
Museum Europäischer Kulturen – Staat-
liche Museen zu Berlin; Inv.Nr. 6 M 135

Kutschenkoffer aus dem

Stromerschen Puppenhaus (Abb. 3)

Nürnberg (?), 18. Jh.
Holz, Bezug Leder, Beschläge Messing,
Futter Leinen, weiß, Leinwandbindung,
Fadenstern
H. 4,3, B. 7,5, T. 4 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. HG 4063,2

Kutschenkoffer aus einer Adelsfamilie (Abb. 4)

Deutschland, 2. Hälfte 18. Jh.
Holz, Bezug Leder, Metall, Futter Lei-
nen, Papier, blau
H. 70, B. 70, T. 43 cm
Hans Adam Freiherr von Hammerstein,
Melle

Reisekorb

Deutschland, um 1870
Weide, Wachstuch, Leder, Metall
H. 65, B. 84, T. 54 cm
Bree, Isernhagen

Für's Wohlbefinden

Reiseneccessaire des Johann Friedrich von und zu Hoensbroech (Abb. 6–15)

Hildesheim (Koffer), Düsseldorf,
Münster, Paris, London u. a., um
1795–1803
Koffer Nussbaum, Marqueterie mit
Obstholz, Messing. 191 Gegenstände
unterschiedlicher Herkunft, zahlreiche
Materialien, u.a. Gold, Silber, Elfenbein,
Buchsbaum, Mahagoni, Schildpatt,
Horn, Glas, Stahl, Messing, Papier etc.
Koffer L. 71, H. 28, T. 45 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. HG 9298

Flaschenkeller (Abb. 16)

Deutschland, um 1800
Fichte, Eichenfurnier, Griffe, Beschläge
Eisen, Tuch, rot, Glas, geschnitten,
vergoldet, Buntpapier
H. 34,3, B. 48,5, T. 35 cm (ohne Griffe)
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. GI 600

Für den Notfall gerüstet

Reise- oder Hausapotheke (Abb. 17)

Süddeutschland, 2. Hälfte 18. Jh.
Kirschholz, Beschläge Eisen, Glas, Kork,
Papier, Buntpapier mit Goldpressung
H. 17,5, B. 19, T. 18,5 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. Ph.M. 3511

Reichard's Passagier

Heinrich August Ottokar Reichard:
Reichard's Passagier auf der Reise in
Deutschland, der Schweiz, nach Vene-
dig, Amsterdam, Kopenhagen, Paris und
St. Petersburg. Ein Reise-Handbuch für
Jedermann. Unter Mitwirkung mehrerer
berichtigt u. ergänzt von Friedr[ich]
Aug[ust] Herbig. 9. Aufl. Berlin 1837.
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Sign. 8° H 1883a

Instrumententasche des Arztes

Friedrich Zehler (Abb. 18)

Deutschland, um 1830
Leder, Schildpatt, Stahl, Textil, Horn,
Silber, Bein
H. 13, B. 17, T. 4 cm (geschlossen)
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. WI 2080

Rezept gegen Seekrankheit (Abb. 18)

Deutschland, um 1830
Papier, Tinte
H. 17,5, B. 21 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. WI 2080

Werbeplakat „Dr. Dessauer's Touring Apotheke“ (Abb. 19)

Entwurf: Carl Kunst, Ausführung: Kunst-
anstalt Hugo Bestehorn, Magdeburg-N.,
um 1910
Papier, Lithografie
H: 80, B. 60 cm
Die Nürnberger Plakatsammlung –
eine Stiftung der GfK und NAA im
Germanischen Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. NAA 1485

Verbandstäschchen für Erste Hilfeleistung von Ludwig Ganghofer (Abb. 20)

Müller & Rodner, München, 1900–1920
Leder, Metall, Textil, Papier, bedruckt
H. 7,5, B. 14,5, T. 4,5 cm (geschlossen)
Stadtmuseum Kaufbeuren; Inv.Nr. 2182

Schreiben auf Reisen

Reiseschreibzeug für Damen (Abb. 21)

Paris 1781/82, Beschau- und Steuer-
marken
Silber, Holz, Schlangenhaut, grün,
Samt, Seide, rot, Papier, Glas
H. 4,8 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. HG 9962

Schreibpult des Kapitäns Heinrich Hofmann (Abb. 22)

England (?), um 1810
Mahagoni, Messing, Tuch, Glas, Silber
H. 17, B. 52, T. 55 cm (aufgeklappt)
Grafschaftsmuseum/Otto-Modersohn-
Kabinett, Wertheim am Main;
Inv.Nr. 1396

Notizheft mit besticktem Einband

Halle (?), 1868
Einband Glattleder, braun, florale
Perlstickerei, Kaschierung Seidenmoiré,
grün, Goldschnitt, Gummilitze, Papier,
Tinte
H. 14,5, B. 9,2 cm (geschlossen)
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. T 5644

Notizheft mit besticktem Einband (Abb. 181)

Deutschland, 3. Viertel 19. Jh.
Einband Glattleder, schwarz, Perl-
stickerei, Kaschierung Seidenmoiré,
naturfarbenen, Goldschnitt
H. 15,2, B. 10,3 cm (geschlossen)
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. T 5015

Reisetagebuch des Malers Johann Wilhelm Schirmer (Abb. 23)

Italien, Juli 1839 – Oktober 1840
Halbleder, Einband Pappe, Kaschierung
Papier, marmoriert, Bandschlaufen,
Papier, Tinte, Bleistift
H. 17, B. 11 cm (geschlossen)
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; DKA, NL Schirmer,
Johann Wilhelm I, B-5

Reiseschreibmaschine Typ „Erika“ (Abb. 24)

5 TAB A.-G. vorm. Seidel & Naumann,
Dresden, 1930er Jahre
Eisenblech, schwarz lackiert, z. T.
verchromt, Walze Gummi, Kasten
Nadelholz, Beschichtung Baumwoll-
gewebe, Griff Leder, Schloss, Griff-
kappen Eisen
H. 14, B. 32,3, T. 35 cm (Kasten)
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. VK 1061/1–4

Abb. 181: Notizheft mit besticktem Einband, Deutschland, 3. Viertel 19. Jh. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



Gepäck als „Volkskunst“

Truhe (Abb. 28)

Thüringen, 2. Hälfte 19. Jh.
Nadelholz, bemalt, Griffe Eisen
H. 46,7, B. 112,5, T. 55
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. BA 1711

Truhe (Abb. 25, 26)

Bez. „Gott vertheilt wie es ihm gefällt,
seine Gaben in der Welt. 1867.“
Schnett in Thüringen, 1867
Nadelholz, bemalt
H. 48, B. 107,5, T. 53,7 cm
Leihgabe aus Privatbesitz

Truhe (Abb. 27)

Thüringen, um 1880
Weichholz, bemalt, Gepäckaufkleber
H. 46, B. 107, T. 52 cm
Grafschaftsmuseum/Otto-Modersohn-
Kabinett, Wertheim am Main;
Inv.Nr. 6888

Die Fußreise

Taschenbuch für angehende Fußreisende

Fr. Joh. Frommann, 2. Aufl. Jena 1880
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Sign. 8° H 1792 fg

Leopold Fröhlich's Universal-Reise- Taschenbuch (Abb. 31)

Ein unentbehrliches Handbuch für Fuß-
reisende, insbesondere für Handwerker
und technische Künstler. Hrsg. von
C.R. Leopold Langner. 7. Aufl. Berlin,
um 1850
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Sign. 8° Wn 185/1

Vorhängeschloss

Steinke, Deutschland, Ende 19. Jh.
Schmiedeeisen, Stahl, geschmiedet,
genietet, gefeilt, gelötet, poliert
H. 9,5, Dm. 6 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. A 3906

Felleisen (Abb. 29)

Süddeutschland, Mitte 19. Jh.
Schafleder, geprägt, Metall
H. 35, L. 60, T. 15 cm (ohne Tragriemen)
Münchner Stadtmuseum, Sammlung
Mode/Textilien; Inv.Nr. 39/654

Mantelsack (Abb. 30)

Norddeutschland, 2. Viertel 19. Jh.
Wolltuch, grün, Paspel, rot, Futter
Leinen, Knöpfe, Riemen Leder
L. 65, Dm. 30 cm
Gesellschaft zur Unterhaltung des
Bomann-Museums, Celle;
Inv.Nr. TAZ00246

Reisebesteck (Abb. 32)

Sterzing, um 1800
Eisen, geätzt, Hornplatten, Gravur
geschwärzt, Futter Leder, geprägt
L. 22,3, B. 7, H. 2,7 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. KI 2190

Steinschlossstaschenpistolen

Lüttich, 1. Hälfte 19. Jh.
Messing, gegossen, Holz, Stahl
L. 14 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. W 1169, W1170

Die Maler auf der Reise (Abb. 33)

Johann Adam Klein, München 1819
Radierung
H. 31,7, B. 43,8 cm (Blatt)
Germanisches Nationalmuseum, Nürn-
berg; Inv.Nr. K 25674, Kapsel 262a

Kleine und große Bagage

Kabinenkoffer eines Husaren (Abb. 123)

Bez. „E. Clément. / Husaren Rgt. 16.“
Deutschland, um 1900
Nadelholz, Bezug Hanf/Flachs, Lein-
wandbindung, Farbanstrich braun,
Aufschrift schwarz, Bänder, Schlösser
Eisen, Buche, Griffe Leder, Futter Baum-
wolle, ungefärbt, Leinwandbindung,
Bandstern
H. 30,6, L. 82,3, B. 50,5 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. VK 4144

Offizierskiste (Abb. 125)

Bez. „Lt. Magold / 4.(P-[...]Abw.)
Kp.M.10“
Deutschland, um 1940
Holz, Bezug Hanf/Flachs, Leinwand-
bindung, Farbanstrich olivgrün, Auf-
schrift weiß, Eisen, Futter Baumwolle,
ungefärbt, Körperbindung
H. 37,5, L. 76,6, B. 39,6 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. T 8122

Koffer eines Kriegsgefangenen (Abb. 128)

Bez. „FiNK, B. / 634551“
England, um 1947
Sperrholz, Hartfaserplatte, Farbanstrich
olivgrün, Schlösser Eisen, Griff Leder,
Holzanhänger
H. 16,5, L. 56, B. 41 cm
Leihgabe aus Privatbesitz

Koffer eines Kriegsgefangenen (Abb. 128, 129)

Bez. „B. FiNK / 634551“, England 1947
Pappe geprägt (Lederimitat), braun,
Schlösser, Griff Eisen, Futter Papier,
Zeitungsausschnitte
H. 12, L. 40,5, B. 27,5 cm
Leihgabe aus Privatbesitz

Brief mit der Bitte um Freilassung aus der Kriegsgefangenschaft

Bamberg, 1947
Papier, Tinte
H. 29,5, B. 20,5 cm
Leihgabe aus Privatbesitz

Briefumschlag

Bamberg, 1947
Papier, Tinte
H. 11,3, B. 16 cm
Leihgabe aus Privatbesitz

**Porträt des Soldaten Baptist Fink
(Abb. 127)**

Um 1944
Papier, Fotografie
H. 6,2, B. 6,2 cm
Leihgabe aus Privatbesitz

Tornister und Rucksäcke**Tornister**

Deutschland, dat. 1855
Leder, Seehundfell, Metall
H. 40, B. 33, T. 13 cm
Gesellschaft zur Erhaltung des Bomann-
Museums, Celle; Inv.Nr. A 00237

Rucksack von Hermann Löns (Abb. 34)

Deutschland (?), um 1900
Segeltuch, Leder, Metall
H. 49, B. 62 cm
Gesellschaft zur Unterhaltung des
Bomann-Museums, Celle;
Inv.Nr. TA 01963

Autogrammkarte von Luis Trenker

Foto: Robert Glunz, 1930er Jahre
Papier, Fotografie
H. 14, B. 9 cm
Archiv des Deutschen Alpenvereins,
München; Sign. DAV FOP 2 PK/89/0

Trekkingrucksack (Abb. 36)

Anzoni/Karstadt, 1980er Jahre
Chemiefaser, Gestell Aluminium,
Verschlüsse Kunststoff, Kunstleder
H. 85, B. 50, T. 28 cm
Leihgabe aus Privatbesitz

Reisetaschen**Reisetasche (Abb. 41)**

Österreich (?), 2. Viertel 19. Jh.
Leder, beschichtet, Woll-, Perlstickerei,
Futter Leinen, Bügel Messing
H. 36, B. 50, T. 14 cm
Salzburg Museum; Inv.Nr. 38/34

Reisetasche (Abb. 38)

F. Ablaßmayer, Nürnberg, um 1860
Leder, Woll-, Seiden-, Perlstickerei
auf Stramin, Futter Baumwolle, Bügel,
Schloss Metall, Füße Porzellan
H. 42, B. 50, T. 25,5 cm (ausgepolstert)
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. T 4840

Reisetasche (Abb. 40)

Deutschland, 1850–1870
Wachstuch, schwarz lackiert, Woll-,
Perlstickerei auf Stramin, Futter Baum-
wolle, Bügel, Schnallen Leder, Metall
H. 38, B. 45, T. 23 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MO-08-16

Reisetasche (Abb. 42)

Nürnberg (?), vor 1860
Baumwolle, Leinwandbindung, z. T.
bemalt, Stickerei Wolle, Metallfäden,
Seide, Perl- und Schottischer Stich,
Leder, Futter Schussrips, Baumwolle,
Kordel, Posamenterie, Versteifung Pap-
pe, Bügel, Schloss, Zierbeschlag Metall
H. 58 (mit Griff), B. 55, T. 10,5 cm
(ausgepolstert)
Sigmund Freiherr von Hallersche
Familienstiftung

Stickvorlage (Abb. 39)

Frankreich, Mitte 19. Jh.
Karton, bedruckt
H. 19, B. 22,9 cm
Leihgabe aus Privatbesitz

**Baedekers Riviera und Südost-
Frankreich**

Handbuch für Reisende von Karl
Baedeker. 5. Aufl. Leipzig 1913
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Sign. LGA-M 202 wf

Plaidhülle (Abb. 43)

Deutschland, Ende 19. Jh.
Halbleinen (Baumwolle, Flachs/Hanf),
Schrägband, Griff, Verschluss Leder,
Baumwollstickerei Stielstich, Griffver-
stärkung Kordel, Holz
H. 85, L. 71 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. T 6128

Maulbügeltasche (Abb. 44)

Deutschland, um 1912
Rindleder mit Flächenprägung, Futter
Leder, Baumwolle, Versteifung, Bügel,
Verschlüsse Metall, Nickelschild,
Schutzhülle Baumwolle
(nicht ausgestellt)
H. 27, L. 43, T. 19 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. T 6852,1–2

Gepäck auf hoher See**Seekiste (Abb. 50)**

Norddeutschland, Mitte 18. Jh.
Kiefer, grüne Farbfassung, erneuert,
Eisenbeschläge
H. 46, B. 130,5, T. 54 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. BA 1096

Kabinenkoffer (Abb. 55)

Bez. „K.M.“, Fahne mit Schriftzug
„Durabel-Koffer / „Lloyd“ / DRGM“,
Messingschild mit Schriftzug
„DURABEL / E. Schutz- /marke“
Ewald Thamm (Durabel), Dresden,
um 1910
Holz, Bezug Hanf/Flachs (?), Leinwand-
bindung, Farbanstrich braun, Linien
grün, schwarz, Bügel Buche, Griffe,
Kantenverstärkungen Leder, Schlösser
Messing, innen Farbanstrich,
3 Packgurte
H. 33, L. 112, B. 55 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. VK 4187

Seesack (Abb. 51)

Deutschland, 1907
Bez. „H. Neumaier / I.W.2.A./2075/07.“
Gestärktes Leinen (?), Rupfen, Firnis
H. 81, Dm. 38 cm
Staatliches Textil- und Industriemuseum
Augsburg (tim); Inv.Nr. 434.01_L

Werbeplakat „Das ganze Jahr hindurch herrliche Lloydreisen!“ (Abb. 54)

Entwurf: Ottomar Anton; Bremen (?)
1938
Papier, Lithografie
H. 118,7, B. 84 cm
Die Nürnberger Plakatsammlung –
eine Stiftung der GfK und NAA im
Germanischen Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. NAA 2093

Pappkoffer für Reiseunterlagen des Norddeutschen Lloyd (Abb. 53)

Bremen, um 1936
Pappe, bedruckt, Öse Metall, Kordel
H. 9,5, L. 23,5, B. 17,5 cm
DB Museum Nürnberg; Inv.Nr. MA-X-48

Gepäckanhänger des Norddeutschen Lloyd (Abb. 53)

Bremen, um 1936
Karton, bedruckt, Öse Metall, Kordel
H. 8, B. 16 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MA-X-48-19

Gepäckaufkleber des Norddeutschen Lloyd (Abb. 53)

Bremen, um 1936
Papier, bedruckt
H. 8, B. 14,5 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MA-X-48-17

Beförderungs- und Gepäckbestimmungen Nordamerika des Norddeutschen Lloyd (Abb. 53)

Bremen, um 1936
Karton, Papier, bedruckt
H. 21, B. 15 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MA-X-48-10

Anstecker des Norddeutschen Lloyd

Meise und Möcking, Wuppertal-
Vohwinkel, um 1936
Metall, Glasolin, bedruckt
Dm. 3,3 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MA-X-48-1

Tabletten gegen See- und Luftkrankheit

Bayer, Leverkusen, um 1936
Pappe, bedruckt, Kunststoff
H. 1, B. 5, T. 5 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MA-X-48-3

Ein Auswandererschiff mit Gepäckraum

Aus: Die Gartenlaube, 1854,
S. 450/451
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Sign. 4° L 2658

Reisen mit großem Apparat

Koffer von Thomas Mann (Abb. 68)

Bez. „Bazar de Voyage / L. Prager vorm.
Prinzler / Berlin W. / Unter den Linden
Nr. 27“, um 1885
Holz, Bezug Hanf/Flachs (?), Farban-
strich braun, Schablonenmalerei, Bügel
Holz, Schloss Metall, Griffe Leder
H. 55, L. 85, B. 52 cm
Thomas-Mann-Archiv der Eidgenös-
sischen Technischen Hochschule Zürich

Schließ- oder Reisekorb (Abb. 74)

Deutschland, um 1950
Weidenruten, geflochten, Stäbe Holz,
Weide, Scharniere, Verschluss Eisen-
blech, lackiert
H. 62, L. 102,3, B. 63 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. VK 2813

Bahn- oder Aufgabekoffer mit Schutzhülle (Abb. 61, 62, 67)

Bez. „E.T.“, Messingschild mit Schrift-
zug „DURABEL/ E. Schutz-/marke“,
„D.R.P. 159332“
Ewald Thamm, Dresden, um 1910
Pappel (?), Bezug Hanf/Flachs, Farban-
strich braun, Streifen grün, Begleitlinien
schwarz, Firnis, Bügel Buche, Griffe,
Kantenverstärkungen Leder, Schlösser
Messing, Futter Bastfaser/Baumwolle,
weiß, roter Bandstern im Deckel, Hülle
(nicht ausgestellt) Bastfaser, Leinwand-
bindung, naturfarben, Leder
H. 51,7, L. 85,5, B. 51,5 cm (ohne Hülle)
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. VK 4036,1-2

Hemdenkoffer von Alexander Graf von Faber-Castell (Abb. 69)

Bez. „F.C.“, Grafenkrone
Deutschland, um 1910
Rohrplatte, Bezug Hanf/Flachs (?),
Farbanstrich braun, Griff, Gurte Leder,
Kofferaufkleber
H. 43, L. 53, B. 29 cm
Graf von Faber-Castell'sche Ver-
mögensverwaltung, Stein

Maulbügeltasche mit Schutzhülle (Abb. 44)

Deutschland, um 1910
Rindleder, Futter Baumwolle, Flachs/
Hanf, braun, Aufspannbügel, Schlösser
Eisenblech, Hülle Baumwolle, Flachs/
Hanf, braun, Leder, Metall
H. 32, L. 50,5, T. 27,5
Leihgabe aus Privatbesitz

Schrankkoffer (Abb. 57)

Bez. „K.“, „Mädler-Koffer“
Moritz Mädler, Leipzig, um 1910
Holz (?), Bezug Flachs/Hanf (?),
Farbanstrich braun, Begleitlinien
schwarz, Firnis, Leder, Metall
H. 155, B. 60, T. 57 cm
Stiftung Deutsches Technikmuseum
Berlin; Inv.Nr. 1/1999/0808

Schrankkoffer von Marlene Dietrich (Abb. 58)

Albert Rosenhain, Berlin, 1930er Jahre
Holz, Vulkanfiber, Leder, Messing,
Seidendamast (?)
H. 147,5, B. 75, T. 58 cm
Deutsche Kinemathek –
Marlene Dietrich Collection Berlin;
Inv.Nr. 4.10-93/16/ 3-04 002

Marlene Dietrich mit Gepäck auf der „Bremen“ (Abb. 59)

Foto: Richard Fleischhut (1881–1951),
1931
Reproduktion
Deutsche Kinemathek –
Marlene Dietrich Collection Berlin;
© Ingrid Peckskamp-Lürßen

**Kofferartig zusammenklappbarer
Kinderwagen (Abb. 70, 71)**

Zeit: um 1925
Holz, Leder, Metall
H. 35, B. 35, T. 18 cm (zusammengeklappt)
Museum Schloss Moritzburg, Zeitz;
Inv.Nr. V/M 339

Hundetragekorb (Abb. 72)

Bez. „Calm & Ahlfeld / Bernburg a. S. /
Rohrwaarenfabrik“, 1920–1940
Rattan, geflochten, Rohr, Holz,
Tür Eisen, Farbanstrich, Emailschild
H. 41, L. 50, B. 34,5 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. VK 4085

Hutschachtel (Abb. 109)

Innen gestempelt „Wasserfest –
Aus 3 kreuzweise aneinander geleimten
Holzplatten“
Deutschland (?), 1905–1910
Sperrholz Birke (?), Band Eisen,
messingfarbene Beschichtung,
Lederriemen, Metall
H. 36,5, Dm. 60 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. T 6438

Hutschachtel (Abb. 109)

Innen gestempelt „wasserfest“
Deutschland (?), um 1900
Sperrholz Birke, Lederriemen,
Schnalle Eisen, schwarz lackiert
H. 29,5, Dm. 41 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. VK 4037

Hutschachtel (Abb. 109, 110)

Deutschland (?), um 1900
Sperrholz Birke (?), lackiert,
Leder, Metall, Papieretikett
H. 22,5, Dm. 37,5 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. T 7257

**Plakat für das Modebad Luhačovice
(Abb. 153)**

Entwurf: Otakar Štáfl, um 1910
Papier, Lithografie
H. 189, B. 95 cm
Die Nürnberger Plakatsammlung –
eine Stiftung der GfK und NAA im
Germanischen Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. NAA 9537

Mit Hüten unterwegs

Hutfutteral (Abb. 106)

Süddeutschland (?), 2. Viertel 19. Jh.
Leder, dunkelbraun, Kern Pappe,
Kattunpapier, Futter Baumwolle,
bedruckt, wattiert
H. 40, B. 40, T. 40 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. T 4198

Hutkoffer (Abb. 111)

Bez. „I.v.K.“
Deutschland, 1920–1940
Kunstleder, schwarz, braun, Gepäck-,
Kofferaufkleber, Griff Leder, Schlösser,
Laschen, Nieten Eisen,
vernickelt (?)
H. 48,6, B. 46,8, T. 22 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. T 7384

Hutkoffer (Abb. 112)

Deutschland, um 1930
Kunstleder, schwarz, Ledereinfassung,
braun, Futter Baumwolle, floral
bedruckt, Schlösser, Nieten Metall
H. 33,5, B. 33,5, T. 16 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. T 7256

Katalog (Abb. 108)

Moritz Mädler, Koffer- und Lederwaren-
Fabrik, Leipzig-Lindenau, um 1914
Germanisches Nationalmuseum, Nürn-
berg; Sign. 8° Jp MAD 45/1

Für die Handlungsreise

Musterkoffer für Stoffe (Abb. 63, 64)

Moritz Mädler, Leipzig, um 1900
Holz, Metall, Leder, Futter Baumwolle,
rot-weiß gestreift, Papier
H. 67,5, B. 57,5, T. 39 cm
Staatliches Textil- und Industriemuseum
Augsburg (tim); Inv.Nr. 676

**Musterkoffer mit Likörproben
der Firma Meyer**

Berlin, um 1930
Holz, Bezug Kunstleder, schwarz,
Metall, Futter Samt, blau, Einsatz Holz,
23 von ehemals 26 Likörproben
H. 12, L. 48, B. 34,5 cm
Stiftung Stadtmuseum Berlin/Nachlass
Meyer; Inv.Nr. SM 2010-0902,1

**Musterkoffer eines Kleinwaren-
händlers (Abb. 182)**

Süddeutschland, um 1950–1960
Hartpappe geprägt, braun (Lederimitat),
Kofferecken, Schlösser Eisenblech,
vernickelt (?), Futter Papier, Einsätze
Pappe, Sperrholz, Kurzwaren
H. 16,5, L. 65, B. 36,7 cm
Heimatmuseum des Marktes
Schnaittach

**Abb. 182: Musterkoffer
eines Kleinwarenhänd-
lers, Süddeutschland,
um 1950–1960.
Heimatmuseum des
Marktes Schnaittach.**



Reiseneccessaires

Reiseneccessaire von Alexander Graf Faber-Castell (Abb. 102)

Deutschland, um 1898
Krokodilleder, grün, Glas geschliffen, Silber gehämmert, Bein, Metall, Leder, Papier
H. 25, L. 54, B. 48 cm
A.W. Faber-Castell Unternehmensverwaltung. Archiv und Sammlungen, Stein; Inv.Nr. KFA 03-0007

Einrichtungskoffer einer Dame (Abb. 104)

Deutschland, 1920er Jahre
Leder, schwarz, Pappe, Futter Leder, violett, Schlösser Messing, Zelluloid, Glas, Metall, Kunststoff
H. 11,8, L. 40, B. 34 cm
Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr. T 7000

Reiseneccessaire für einen Herrn (Abb. 105)

Deutschland, um 1950
Leder, braun, Futter Kunststoff, Reißverschluss, Eisenblech, vernickelt (?), Holz, Naturhaarborsten, Dachshaar
H. 5,5, L. 26, B. 14,5
Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr. T 8130,1–16

Herren-Kulturtasche

Deutschland, um 1950
Synthetische Chemiefaser, webtechnisch mehrfarbig gestreift, Futter, Innentaschen Kunststoffolie geprägt, Reißverschluss
H. 22, B. 33, T. 10 cm
Leihgabe aus Privatbesitz

Ordnung im Koffer

Taschentuchbeutel (Abb. 113)

Bez. „Taschentücher“
Deutschland, um 1900
Baumwolle, Atlasbindung, beige, Seidenstickerei, Plattstich, rot, Durchzug, Boden versteift
H. 18, B. 17, T. 17 cm
Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr. T 7906

Kragenbeutel (Abb. 113)

Bez. „Kragen“
Deutschland, um 1900
Baumwolle, Atlasbindung, beige, Seidenstickerei, Plattstich, rot, Durchzug, Boden versteift
H. 17, Dm. 18,5 cm
Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr. T 7907

Manchettenbeutel (Abb. 113)

Bez. „Manchetten“
Deutschland, um 1900
Baumwolle, Atlasbindung, beige, Seidenstickerei, Plattstich, rot, Durchzug, Boden versteift
H. 25, Dm. 16 cm
Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr. T 7908

Kofferdecke (Abb. 114)

Bez. „C.S.“
Umkreis Peter Behrens, Nürnberg (?), um 1902
Baumwolle, Körperbindung, weiß, Stickerei Plattstich, Cellulosefaser, blau
H. 73, B. 134 cm
Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr. Gew 5127

Schuhbeutel (Abb. 115)

Bez. „C.S.“
Umkreis Peter Behrens, Nürnberg (?), um 1902
Baumwolle, Körperbindung, weiß, Stickerei Plattstich, Cellulosefaser, blau,
H. 33,5, B. 32 cm
Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr. Gew 5128



Abb. 183: Bedruckter Schuhbeutel, Deutschland, um 1910. Sigmund Freiherr von Hallersche Familienstiftung.

Schuhbeutel (Abb. 183)

Deutschland, um 1910
Baumwolle, Leinwandbindung, bedruckt, Baumwollband, blau
H. 36, B. 21 cm
Sigmund Freiherr von Hallersche Familienstiftung

Wäschetasche (Abb. 116)

Deutschland, um 1955
Synthetische Chemiefaser, farbig bedruckt, Futter, Innentaschen Kunststoffolie, bedruckt, Druckknöpfe
H. 24, B. 32,5, T. 8 cm
Leihgabe aus Privatbesitz

Strumpftasche (Abb. 116)

Deutschland, um 1955
Synthetische Chemiefaser, farbig bedruckt, Futter, Innentaschen Kunststoffolie, bedruckt, Druckknöpfe
H. 17, B. 18, T. 2 cm
Leihgabe aus Privatbesitz

Koffer als mobile Plakatwände

Handkoffer (Abb. 164, 165)

Deutschland, um 1930
Leder, Krokodillederprägung, Schlösser
Eisen, vernickelt, Kofferaufkleber,
Futter Baumwolle braun, Ripscharakter,
Moiréeffekt
H. 19,5, L. 76,3, B. 41,5 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. Des 681

Handkoffer (Abb. 164, 165)

Deutschland, um 1930
Leder auf Pappe, schwarz, Schlösser,
Nieten Metall, Kofferaufkleber, Futter
Baumwolle, Körperbindung, kariert
H. 16,4, L. 55,9, B. 41,3 cm
Germanisches Nationalmuseum, Nürn-
berg; Inv.Nr. VK 4183

Leporello

Hotel Corona, Cortina d'Ampezzo
Italien, um 1930
Karton, Papier, gedruckt
H. 14, B. 70 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. VK 4199

Handkoffer (Abb. 166)

VEB Kofferfabrik Kindelbrück, DDR,
um 1960–1970
Vulkanfiber, Griff Metall, Schlösser
Eisen, vernickelt, Papieraufkleber,
Abziehbilder, Futter Papier
H. 20, L. 75, B. 42,5 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. VK 4184

Postkarte Hochhaus-Hotel Dresden

Dick-Foto-Verlag, Erlbach im Vogtland,
um 1967
Karton, Fotografie
H. 10,3, B. 14,5 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. VK 4203

Nadelmappe (Abb. 168)

DDR, um 1970
Karton, bedruckt, Nadeln
H. 7,5, B. 10 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. VK 4188

Gepäckverkehr bei der Bahn

1:10-Modell eines dreiachsigen Gepäckwagens für D-Züge der bayerischen Staatsbahn

Zentralwerkstätten München, um 1900
Metall, Holz, Glas, Textil
H. 46, L. 136, B. 31 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MO-18-040

Gepäckschließfächer

Automatenfabrik F. Florstedt, Berlin,
1990–2000
Metall, System Schirrmeister
H. 200, B. 117,5, T. 83 cm
DB Museum Nürnberg

Gesamtansicht des Stationsgebäudes Breslau der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn

Verlag Ernst & Korn, Berlin;
Walther gest., 1860
Architekt: Wilhelm Grapow
Papier
H. 44,6, B. 91 cm
DB Museum Nürnberg; Inv.Nr. MG-06-
F5M32-3a

Lageplan des Stationsgebäudes Breslau der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn

Verlag Ernst & Korn, Berlin, Rudolph
gest., 1860
Architekt: Wilhelm Grapow
Papier
H. 28,5, B. 44,5 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MG-06-F5M32-3e

Emailschild Gepäckaufbewahrung (Abb. 139)

Deutsche Reichsbahn oder Deutsche
Bundesbahn, 1930–1950 (?)
Metall, emailliert
H. 11, B. 66 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MO-25-159

Piktogramm Gepäckaufbewahrung (Abb. 139)

Deutsche Bundesbahn, 1965
Kunststoff, bedruckt
H. 30, B. 30 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MO-25-432

Piktogramm Gepäckabfertigung (Abb. 139)

Deutsche Bundesbahn, 1965
Kunststoff, bedruckt
H. 30, B. 30 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MO-25-433

Gepäckscheinheft (Abb. 138)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
um 1930
Papier, bedruckt, Metall, geklammert
H. 8,5, B. 21 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MA-17-128

Fahrkarte Oberhausen – Duisburg

Preussische Staatseisenbahnen, 1903
Pappe, Edmonsonsche Fahrkarte
H. 5,7, B. 3 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. KPEV, S. 32-3.3

Fahrkarte Oberhausen – Neuwied (Abb. 137)

rückseitig gestempelt „Gepäck“
Preussische Staatseisenbahnen, 1904
Pappe, Edmonsonsche Fahrkarte
H. 5,7, B. 3 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. KPEV, S. 32-3.4

Fahrkarte Freiburg-Wiehre – Höllsteig

Deutsche Reichsbahn, 1947
Pappe, Edmonsonsche Fahrkarte
H. 5,7, B. 3 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. DRG, S. 14-3.5

Fahrkarte Freiburg-Wiehre – Hinter- zarten

rückseitig gestempelt „Gepäck“
Deutsche Reichsbahn, 1942
Pappe, Edmonsonsche Fahrkarte
H. 5,7, B. 3 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. DRG, S. 14-3.2

Plakat „Nicht so!“

Deutsche Bundesbahn; WER, 1954
Papier, bedruckt
H. 83,5, B. 59 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MG-19-2-54

Werbeschild Haus-Haus-Gepäckverkehr (Abb. 140)

Deutsche Reichsbahn; Dewag Werbung Schwerin, DDR, 1961
Hartfaserplatte, Siebdruck
H. 41,5, B. 29,5 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MG-20-DRO 0233

Plakat „Sei nett zum Gepäck“

Deutsche Bundesbahn; Mc Cann 1976
Papier, bedruckt
H. 59,4, B. 42 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MG-19-18-76

Postkarte „So reise ich nicht“ (Abb. 134)

Deutsche Reichsbahn; WER; Druck Paul Grasnick, Berlin, um 1937
Karton, bedruckt
H. 15, B. 10,5 cm
DB Museum Nürnberg; Inv.Nr. MG-06-F49 M5-5

Werbebroschüre

„Hier reist Ihr Gepäck“

Deutsche Reichsbahn; WER; Georg Simmel's Reklamekunst, Berlin-Neukölln, Druck J.J. Weber, Berlin/Leipzig, um 1938
Papier, bedruckt
H. 21, B. 15 cm
DB Museum Nürnberg; Inv.Nr. F45M6-2

Papiertasche für Kuriergepäckunterlagen „Sehr geschickt!“

Deutsche Bahn AG, 2009
Papier, bedruckt
H. 11, B. 22,5 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MG-27-WJK2009 IV

Gepäcknetz (Abb. 144)

Deutschland, um 1910
Gusseisen, lackiert, Textil
H. 25, B. 85, T. 32 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MO-02-113

Gepäckkarre

Deutschland, 1930–1960
Holz, Metall
H. 80, B. 53, T. 210 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MO-06-135

Kabinenkoffer

Deutschland, um 1910
Sperrholz, Bezug Hanf/Flachs, Farbstrich braun, Firnis, Bügel Buche, Griffe Leder, Schlösser Metall, Futter Papier
H. 32, L. 110,5, B. 57 cm
DB Museum Nürnberg

Katalog der Spezialfabrik für Eisenbahnbedarf Josef Rosenbaum

Druck: Hermann Krumm, Remscheid, 1906
Einband Karton, Papier, bedruckt
H. 11,5, B. 17 cm
DB Museum Nürnberg;
Dokumentationsstelle Buchbestand VIII G-2

Gepäcksorten

Reiseskizzenalbum „Am Genfer See“ (Abb. 184)

Heinrich Hoffmann (1809–1894), 17./18.9.1868
Leder, Bleistift, Tusche auf Papier
H. 26, B. 33,5 cm
Sammlung Hessenberg/Struwwelpeter Museum Frankfurt a.M.; Inv.Nr. HB 856

Abbildungsheft der gebräuchlichsten Gepäckstücke (Abb. 73)

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband, 1935
Papier, bedruckt
H. 29,6, B. 21,2 cm
DB Museum Nürnberg; Inv.Nr. Dokumentationsstelle DV 650(1)



Abb. 184: Reiseskizzenalbum „Am Genfer See“, Heinrich Hoffmann, 1868. Sammlung Hessenberg/Struwwelpeter Museum Frankfurt a.M.

Werbeplakat „Sicher ist Ihr Gepäck wenn es beim Anker versichert ist“ (Abb. 152)

Entwurf: Atelier Spitz Kindl, Wien;
Druck: Reisser's Söhne, Wien, um 1930
Papier, Lithografie
H. 80, B. 60 cm
Die Nürnberger Plakatsammlung – eine Stiftung der GfK und NAA im Germanischen Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr NAA. 0797

Werbeplakat „Versichern Sie Ihr Reisegepäck bei der Europäischen Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft“ (Abb. 151)

Entwurf: Ludwig Hohlwein; Druck: Kunstanstalt Graphia, München, 1920–1930
Papier, Lithografie
H. 48,5, B. 35 cm
Oschmann-Stiftung, Nürnberg, Nr. 153

Werbeplakat „Versichern Sie Ihr Reisegepäck bei der Europäischen Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft“ (Abb. 150)

Entwurf: Walter Schnackenberg; Druck: Kunstanstalt Oscar Consee, München, um 1922
Papier, Lithografie
H. 49, B. 39,7 cm
Europäische Reiseversicherung AG, München

Blechschild „Reisegepäckversicherung bei der Europäischen Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft an den Gepäckschaltern. Eisenbahndirektion“ (Abb. 147)

Deutschland, um 1930
Blech, geprägt, bedruckt
H. 10, B. 20 cm
Europäische Reiseversicherung AG, München

Dienstvorschrift 761 (Abb. 148)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, 1932
Papier, bedruckt
H. 29,6, B. 21 cm
DB Museum Nürnberg;
Dokumentationsstelle DV-Sammlung 761(3)

Police „Reisegepäck“

Europäische Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-AG, 1917
Papier, bedruckt
H. 18,5, B. 19,6 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. MG-06-F45 M8-3

Alles in die Tüte

Plastiktüte der Firma Tengelmann (Abb. 118)

Deutschland, 1980er Jahre
Polyethylen, bedruckt
H. 45,3, B. 37,5 cm
Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr. Des 1248/Essen und Trinken 112

Plastiktüte der Firma Tengelmann (Abb. 119)

Deutschland, um 1985
Polyethylen, bedruckt
H. 45,5, B. 37,6 cm
Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr. Des 1248/Essen und Trinken 124

Plastiktüte der Firma H & M (Abb. 120)

Um 2009
Polyethylen, bedruckt
H. 59, B. 48,5 cm
Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr. Des 1248/Geschäfte, Supermärkte 164

Plastiktüte der Firma Fiorucci (Abb. 121)

Um 1980
Polyethylen, bedruckt, Kordel
H. 48,5, B. 39,3 cm
Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr. Des 1248/Geschäfte, Supermärkte 165

Koffermoden

Handkoffer (Abb. 65, 66)

Bez. „M.v.L.“
G.L. Lippold, Dresden, um 1890
Rohrplatte, Bezug Hanf/Flachs, Leinwandbindung, Farbanstrich braun, Firnis, Griff, Gurte Leder, Schloss Messing, Kofferaufkleber, Futter Leinen, naturfarben, roter Bandstern im Deckel
H. 26,6, L. 59,6, B. 38,9 cm
Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr. VK 4126

Doppelfaltenkoffer (Abb. 75, 76)

Deutschland, um 1900
Karton, Bezug Baumwolle, Leinwandbindung, braun, Griff, Riemen, Einfassungen Leder, Nietten, Schloss Metall, Futter Baumwolle, blau-weiß gestreift, Innetasche Kunstleder
H. 25, L. 56, B. 34 cm
Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr. VK 304

Auf der Sekundärbahn (Abb. 78)

Eugen Kirchner, 1906
Zeichnung auf Papier, Bleistift, Aquarell, Deckfarbe
H. 47,7, B. 40,2 cm
DB Museum Nürnberg;
Inv.Nr. F 49 M 1 B 138

Koffer-Separationen (Abb. 77)

Technische Beilage aus dem Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc.
Verlag von Laubsch & Everth, Berlin, 1902
Papier, bedruckt
H. 23,4, B. 30,6 cm
Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Sign. LGA-Z 833

Handkoffer

Technische Beilage aus dem Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc.
Druck und Verlag: E. Gundlach, 1905
Papier, bedruckt
H. 23, B. 30,5 cm
Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Sign. LGA-Z 833

„Japankorb“ (Abb. 79)

Japan (?), um 1930
Rattanschienen, geflochten, Griff,
Riemen, Kofferecken Leder, Metall
H. 15, L. 55, B. 28,5 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. VK 4198

„Japankorb“ mit Schutzhülle

Japan (?), um 1930
Rattanschienen, geflochten, Griff,
Riemen, Kofferecken Leder, Metall,
Leinen
H. 21,5, L. 76, B. 50 cm (mit Griff)
Rieser Bauernmuseum Maihingen;
Inv.Nr. 13275

Revelation-Nievoll-Koffer (Abb. 81)

Deutschland (?), um 1930
Vulkanfiber, Griff Leder, Schlösser,
Scharniere Eisen, vermessingt, Futter
Baumwolle, naturfarben, Leinwand-
bindung, Moiréeffekt, Packgurte
H. 18,5, L. 70, B. 42 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. VK 305

**Werbefaltblatt „Wer bleibt zurück?“
(Abb. 82)**

Just & Co AG, Geraberg 1937
Papier, bedruckt
H. 23,5, B. 20,9 cm
Stiftung Deutsches Technikmuseum
Berlin, Historisches Archiv, Sonder-
sammlung Firmenschriften, III.2.1659

**Werbefaltblatt „Revelation-Nievoll-
Koffer“**

Just & Co AG, Geraberg 1938
Papier, bedruckt
H. 15, B. 10,5 cm
Stiftung Deutsches Technikmuseum
Berlin, Historisches Archiv, Sonder-
sammlung Firmenschriften, III.2.2848

**Halbfaltenkoffer von Alexander
Graf Faber-Castell**

Deutschland, um 1920
Leder, Metall, Futter Seidenmoiré,
violett
H. 26, L. 75, B. 43 cm
Graf von Faber-Castell'sche
Vermögensverwaltung, Stein

Handkoffer von Hans Albers (Abb. 83)

Bez. „H.A.“
Deutschland, um 1930
Holz, Kunstlederbezug, schwarz, Leder,
Metall
H. 23,4, L. 82, B. 50 cm
Filmmuseum Potsdam/Sammlungen;
Inv.Nr. N 006/0292

**Schränkoffen für die geplante Flucht
von Rosa Picard, gest. 1941 (Abb. 133)**

Moritz Mädler, Leipzig, um 1920–1939
Rohrflachplatte, Leinen, Leder, Metall
H. 142, B. 52, T. 42 cm
Jüdisches Museum München, Dauer-
leihgabe aus Privatbesitz

Handkoffer (Abb. 89)

Innen Gepäckaufkleber „Die Deutsche
Arbeitsfront“, „Hilda Sperling“
Deutschland, um 1935
Pappe, Holz, Blech
H. 18, L. 55, B. 34 cm
Museum Europäischer Kulturen –
Staatliche Museen zu Berlin;
Inv.Nr. MVK 566/91

Porträt von Hilda Sperling

Um 1935
Papier, Fotografie
H. 7,6, B. 5,5 cm
Leihgabe aus Privatbesitz

Fotografie mit dem Schiff „Rheingold“

1935
Papier, Fotografie
H. 7,4, B. 10 cm
Leihgabe aus Privatbesitz

Postkarte mit Schwarzwälder Trachten

Verlag Simon Fleig, Tennenbronn, 1936
Karton, Fotografie
H. 14, B. 9 cm
Leihgabe aus Privatbesitz

**Postkarte mit dem Dampfer „Oceana“
(Abb. 90)**

Verlag Wilhelm Wagner, Hamburg,
gelaufen 1937
Karton, Fotografie
H. 10,2, B. 14,8 cm
Leihgabe aus Privatbesitz

**Kraft durch Freude – Gau Sachsen.
Urlaubsfahrten.**

Red. Rudolf Wolff, o.O. 1936
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Sign. 8° Wn 193/8

Handkoffer (Abb. 87, 88)

Firma Lohmann, Bielefeld, um 1951
Vulkanfiber, Griff Kunstlederbezug,
Schlösser, Scharniere Eisen,
vernickelt (?), Futter Papier, kariert
bedruckt, Packgurte
H. 17, L. 55, T. 33 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. VK 4130

Fächer mit Vulkanfiberproben

Bez. „Dinos“
Dynamit-Actien Gesellschaft, Troisdorf,
um 1955
Vulkanfiber-Kofferplatten
H. 2, B. 5,5, L. 10,5 cm
Stiftung Deutsches Technikmuseum
Berlin, Inv.Nr. 1/2010/0646

**An der Dreifacheckennietmaschine,
Kofferfabrik Lehmann (Abb. 86)**

Foto: Ruth Hallensleben (1898–1977),
1940
Reproduktion
© Fotoarchiv Stiftung Ruhr Museum

**Die Rollschere schneidet die Koffer-
platten, Kofferfabrik Lehmann
(Abb. 85)**

Foto: Ruth Hallensleben (1898–1977),
1940
Reproduktion
© Fotoarchiv Stiftung Ruhr Museum

Anbringen von Schlüsseln, Kofferfabrik Lehmann

Foto: Ruth Hallensleben (1898–1977), 1940

Reproduktion

© Fotoarchiv Stiftung Ruhr Museum

Arbeiter in der Kofferfabrik Lehmann

Foto: Ruth Hallensleben (1898–1977), 1940

Reproduktion

© Fotoarchiv Stiftung Ruhr Museum

Handkoffer (Abb. 91)

Deutschland, 1953

Hartpappe, Obermaterial Cellulose-regenerat, weiß, braun, Firnis, Schlösser Eisen, Griff, Kanten Kunststoff, Lederriemen, Futter Cellulose-regenerat ungefärbt, rot, braun, kariert, Packgurte H. 17,1, L. 59,8, B. 43 cm
Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr. VK 4131

Fotoalbum (Abb. 92)

Deutschland, 1950er Jahre

Leder, Karton, Fotografien, Andenken H. 20, B. 28 cm

Leihgabe aus Privatbesitz

Handkoffer

Deutschland, um 1940–1950

Sperrholz, Obermaterial Cellulose-regenerat, weiß, braun, lackiert, Besatz Leder, Schlösser Eisen, messingfarben, Futter Baumwolle, kariert, Packgurte H. 22,5, L. 66,5, T. 40 cm
Leihgabe aus Privatbesitz

Handschrankkoffer zum Schmuggeln mit doppeltem Boden

Deutschland, 1950er Jahre

Sperrholz, Kunstleder, Vulkanfiber, Schlösser Metall

H. 28, L. 77, B. 47 cm

Bundesrepublik Deutschland, Deutsches Zollmuseum, Hamburg;

Inv.Nr. DZM 1.002.638

Handkoffer

Goldpfeil, Offenbach, um 1970

Wild-Bisonleder, Metall, Futter Cellulose-regenerat, Körperbindung, kariert H. 22, L. 68, B. 45 cm

Leihgabe aus Privatbesitz

Werbeprospekt der Firma Goldpfeil (Abb. 93)

1966

Papier, Farbdruck

H. 26, B. 13 cm

Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg

„Luftkoffer“ mit Schutzhülle (Abb. 96)

Deutschland, um 1935

Leder, geprägt, Schlösser Eisen, Futter Baumwolle, Leinwandbindung, grün, weiß, Hülle Baumwolle, Leinwandbindung, braun, Leder H. 18, L. 69, B. 40,2 cm
Leihgabe aus Privatbesitz

Kunststoffschalenkoffer (Abb. 97)

Moritz Mädler, Offenbach, um 1970

Kunststoff, Aluminium, Schlösser Eisen, verchromt (?), Futter Cellulose-regenerat, grauviolett, Leinwandbindung mit Ripscharakter, Packgurte H. 23,5, L. 71, B. 54 cm

Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr. VK 4127

Beauty-Case (Abb. 97)

Moritz Mädler, Offenbach, um 1970

Kunststoff, Aluminium, Schlösser Eisen, verchromt (?), Futter Cellulose-regenerat, grauviolett, Leinwandbindung mit Ripscharakter

H. 30, L. 40, B. 20 cm

Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr. VK 4129

Fotografie der Besitzerin des

Beauty-Case (Abb. 98)

Malaga, 1973

Papier

H. 17,7, B. 12,6 cm

Leihgabe aus Privatbesitz

Fotografie der Besitzerin des Beauty-Case

Malaga, 1974

Papier

H. 17,7, B. 12,7 cm

Leihgabe aus Privatbesitz

Handkoffer mit zwei Hüten von Hildegard Knef

1960er Jahre

Kunstleder

H. 18, L. 74, B. 58 cm

Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin; Inv.Nr. 1/2010/0645

Kariertes Koffer (Abb. 47)

Deutschland, 1960er Jahre

Cellulose-regenerat, Körperbindung, Kunststofffolie, laminiert, Griff Kunststoff, Metall

H. 14, L. 44, B. 31 cm

Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr. T 7424

Karierte Reisetasche (Abb. 48)

Deutschland, 1960–1980

Cellulose-regenerat, Körperbindung, Kunststofffolie, laminiert, Kunstleder, Metall

H. 46,5, B. 46, T. 25,5 cm

Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg; Inv.Nr. T 8117

Reisetasche der SAS Scandinavian Airlines (Abb. 49)

Skandinavien, 1980er Jahre (?)

Kunststoff, bedruckt, innen Textil, laminiert, Griff Kunststoff, Metall

H. 30, B. 43, T. 12 cm

Museum Europäischer Kulturen – Staatliche Museen zu Berlin; Inv.Nr. N (29 A) 58/2000,4

Handkoffer mit Rollen (Abb. 99)

Rimowa, Köln, um 1980

Aluminium, Kunststoff, Metall, Futter Baumwolle, Leinwandbindung, grün, Packgurte

H. 21, L. 70, B. 40,5 cm

Leihgabe aus Privatbesitz

Die Autoreise

Autokoffer (Abb. 94)

Benno Marstaller, München,
1920er Jahre
Holz, Kunstleder, Metall
H. 68, L. 116,5, B. 60 cm
Deutsches Museum, München;
Inv.Nr. 2005-87

Anhänger (Union-Autoporter) für einen VW-Käfer

Nürnberger Fahrzeugfabrik Franz Hössl,
1961
Holz, Metall, Gummi, Glas
H. 96, B. 98, T. 123 cm
Museum Industriekultur, Nürnberg;
Inv.Nr. 8011

Werbeblatt Union-Autoporter (Abb. 95)

Nürnberger Fahrzeugfabrik Franz Hössl,
1961
Papier, bedruckt
H. 29,5, B. 21 cm
Museum Industriekultur, Nürnberg;
Inv.Nr. 8011

Reisegepäck im Spielzeug

Reisetasche einer Puppe (Abb. 37)

Italien, 2. Hälfte 19. Jh.
Baumwolle, Gewebe mit Ripscharakter,
mehrfarbig, Wachstuch, Leder, Metall
H. 10, L. 7,5, B. 4,5 cm
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Inv.Nr. HG 10596

Reisegepäcksortiment

Deutschland, um 1935
Pappe, Papier, bedruckt, geklebt
Museen der Stadt Nürnberg/
Spielzeugmuseum; Inv.Nr. 1977.905

Schrankkoffer mit Puppenausstattung (Abb. 173)

Deutschland, 1926
Holz, Eisen, Pappe, Textil
H. 33, B. 22,5, T. 15,5 cm
Museen der Stadt Nürnberg/
Spielzeugmuseum; Inv.Nr. 2000.533

Express 40 Jahre Dienstmann (Abb. 170)

Ernst Paul Lehmann Patentwerk,
Brandenburg/Havel, 1928–1938
Blech, lithografiert, Spiralfederwerk
H. 13, L. 16, B. 8 cm
Museen der Stadt Nürnberg/
Spielzeugmuseum; Inv.Nr. 1981.6218

Elektro-Gepäckwagen (Abb. 171)

Tipp & Co, Nürnberg, um 1926
Blech, lithografiert, lackiert,
Federwerk
H. 11,5, L. 16,2, B. 7,5 cm
Museen der Stadt Nürnberg/
Spielzeugmuseum; Inv.Nr. 1997.13

„Express-Boy“ (Abb. 176)

Gebr. Schmid (Gescha), Nürnberg,
ab 1938
Blech, lithografiert, lackiert, Federwerk
H. 6, L. 9, B. 4 cm
Museen der Stadt Nürnberg/
Spielzeugmuseum; Inv.Nr. 1975.543

Elektro-Gepäckwagen (Abb. 178)

Johann Hammerer & Kühlwein, Fürth,
um 1955
Blech, lithografiert, Räder Kunststoff
H. 14,5, L. 15, B. 7,5 cm
Museen der Stadt Nürnberg/
Spielzeugmuseum; Inv.Nr. 1982.1622

Eisenbahnzubehör mit Gepäckteilen

Deutschland, um 1925
Blech, lithografiert, Holz
H. 4,5, L. 11,3, B. 4,5 cm
Museen der Stadt Nürnberg/
Spielzeugmuseum; Inv.Nr. 2000.356

Walt-Disney-Schweinchen als Kofferträger (Abb. 175)

Schreyer & Co (Schuco), Nürnberg,
ab 1934
Blech, lithografiert, lackiert, Filz,
genäht, Federwerk
H. 11,5 cm
Museen der Stadt Nürnberg/
Spielzeugmuseum; Inv.Nr. 1978.76

Clown als Kofferträger (Abb. 175)

Schreyer & Co (Schuco), Nürnberg,
ab 1934
Blech, lithografiert, lackiert, Filz, Textil,
genäht, Federwerk
H. 11,7 cm
Museen der Stadt Nürnberg/
Spielzeugmuseum; Inv.Nr. 1978.75

Charlie Chaplin als Kofferträger (Abb. 175)

Schreyer & Co (Schuco), Nürnberg, 1938
Blech, lithografiert, lackiert, Filz, Textil,
genäht, Federwerk
H. 14 cm
Museen der Stadt Nürnberg/
Spielzeugmuseum; Inv.Nr. 1978.169

Fuchs mit Gans im Koffer (Abb. 179)

Schreyer & Co (Schuco), Nürnberg,
1956–1962
Blech lithografiert, lackiert, Filz, Plüsch,
genäht, Federwerk, Stimmmechanismus
H. 12 cm
Museen der Stadt Nürnberg/
Spielzeugmuseum; Inv.Nr. 1992.411

Reisender mit Koffer

Deutschland, um 1930
Masse, geformt, gegossen, Pappe, Textil,
Blech, Federwerk
H. 8 cm
Museen der Stadt Nürnberg/
Spielzeugmuseum; Inv.Nr. 1978.952

Kofferfahrer Champion (Abb. 180)

Siegfried Günthermann, Nürnberg,
1953–1962
Blech, lithografiert, Zelluloid, Räder
Hartgummi, Federwerk, Originalkarton
H. 10,5 L. 15,5, B. 7,5 cm
Museen der Stadt Nürnberg/
Spielzeugmuseum; Inv.Nr. 1978.2859

Fahrbarer Autobaukasten (Abb. 172)

J. A. Kithil, Nürnberg, um 1925
Holz, Papier, Pappe, bedruckt, geklebt,
Blechränder lackiert
H. 23,4, B. 48, T. 2,4 cm
Museen der Stadt Nürnberg/
Spielzeugmuseum; Inv.Nr. 1973.1594

Kinderbuch (Abb. 174)

Karl Hobrecker: Das Reisegepäck.
Berlin-Grunewald 1929
Germanisches Nationalmuseum,
Nürnberg; Sign. 8° Pu 192/15

Bildnachweis

- Bernhard, Alexander (Kaufbeuren):
Abb. 20.
- Brücklmair, Andreas (Augsburg):
Abb. 51, 63, 64.
- DB Museum (Nürnberg):
Abb. 135, 136, 141, 142, 143, 162.
- Deutsches Historisches Museum
(Berlin): Abb. 122.
- Eberspächer, Silke (München):
Abb. 133.
- Eidenmüller A 2005_0020_04_03
(Haus der Geschichte Baden-Württemberg): Abb. 131.
- Europäische Reiseversicherung AG
(München): Abb. 145, 146, 149.
- Filmmuseum Potsdam: Abb. 83.
- Fleischhut, Richard: Abb. 59.
- Grafschaftsmuseum/Otto-Modersohn-
Kabinett (Wertheim am Main):
Abb. 22, 27.
- Hallensleben, Ruth: Abb. 85, 86.
- Kellner, Subuddha (Berlin): Abb. 58.
- Keystone: Abb. 68.
- Kirchner, Clemens (Stiftung Deutsches
Technikmuseum Berlin): Abb. 57, 82.
- Klassik Stiftung Weimar: Abb. 5.
- Kraufmann A 2009_0107_18 (Haus
der Geschichte Baden-Württemberg):
Abb. 132.
- Kuchar, Oleg (Ulm): Abb. 130.
- Landesarchiv Berlin: Abb. 60.
- Loeper, Ulrich (Norderstedt/Celle):
Abb. 30, 34.
- Münchner Stadtmuseum: Abb. 29.
- Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeug-
museum: Abb. 170, 171, 172, 173, 175,
176, 178, 179, 180.
- Museum Europäischer Kulturen – Staat-
liche Museen zu Berlin: Abb. 49, 89.
- Museum Industriekultur: Abb. 95.
- Museum Schloss Moritzburg, Zeitz:
Abb. 70, 71.
- Museumsdorf Cloppenburg: Abb. 4.
- Salzburg Museum: Abb. 41.
- Schmidt, Bundesarchiv
Bild 183-25799-0002: Abb. 167.
- Struwelpeter Museum
(Frankfurt am Main): Abb. 184.
- Copyright
© Fotoarchiv Stiftung Ruhr Museum
(Essen): Abb. 85, 86.
© VG Bild-Kunst (Bonn): Abb. 150, 151.
© Ingrid Peckskamp-Lürßen (Berlin):
Abb. 59.



REISEBEGLEITER