

Das Reisen gehört zu den Selbstverständlichkeiten der modernen Gesellschaft, Bücher darüber füllen ganze Spezialbibliotheken.<sup>1</sup> 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“,<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup> Die Publikation von Marie Simon „Nimm mich mit. Eine kleine Geschichte der Reisebegleiter“ ist hingegen journalistisch ausgerichtet.<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup> 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 heraus<sup>6</sup> 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.<sup>7</sup> Ein Jahr später folgte im Musée des Arts Décoratifs in Paris die Schau „L'Invitation au Voyage“, rund um eine Schenkung von Louis Vuitton.<sup>8</sup> 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.<sup>9</sup> Anders in der Publikation zu einer Präsentation im Frankfurter Flughafen mit dem Titel „Alle Koffer fliegen hoch!“<sup>10</sup> 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.<sup>11</sup> 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.<sup>12</sup> 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.<sup>13</sup> 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“,<sup>14</sup> 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“<sup>15</sup> 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.<sup>16</sup> 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.<sup>17</sup>

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.<sup>18</sup> 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.<sup>19</sup> 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.<sup>20</sup>

**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.