

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).

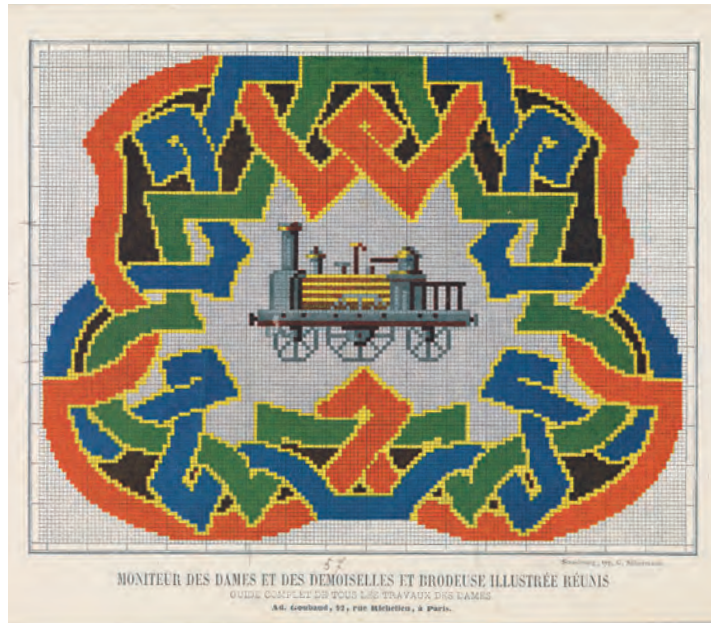


Abb. 39: Stickvorlage, Frankreich, 3. Viertel 19. Jh. Privatbesitz.



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.

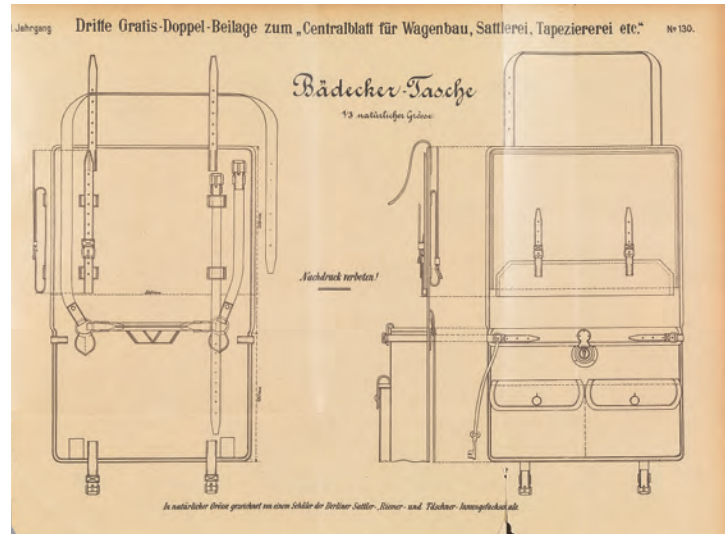




Weekender und Bordgepäck bis heute

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.