

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 Verwahr 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-schlossern, 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> <h1>Chicago.</h1> <p>Moritz Mädler Koffer- und Lederwaaren-Fabrik mit Dampftrieb</p> <p>Leipzig-Lindenau.</p> <p>◀ Illustriertes Preiscurant 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 Schloßern, 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 „Bahnschrankkoffer“ 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.