

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 Hülgel 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 Hülgel 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 Aeußeren 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, Tapeziere-



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, dass Reisende offenbar erst im ausgehenden 19. Jahrhundert allmählich in den Griff bekommen hatten.

Aufruf der Kriminal-Polizei

10000 Mark

Belohnung!

Raubmord an dem Geldbriefträger Lange im Hotel Adlon.

Der hierunter dargestellte Koffer ist des dem Täter am 2. Januar d. J. nach der Ermordung des Geldbriefträgers Lange im Hotel Adlon zurückgelassen worden. Der Koffer hat das Aussehen eines Reisekofferchens, ist braun gefärbt, 1 m lang, 60 cm hoch und 56 cm breit.

Der Koffer ist am 21. Dezember 1918 vermittels des Stellmarschallbesizers nach Berlin und gleich darauf wieder von Berlin zurückgeführt worden. Der Täter, der sich „Gustav von Gassen (Gassen), Hiltbergutobesitzer aus Zietlin“ und „Danz von Winterfeldt, Danobesitzer aus Hamburg“ nennt, wird wie folgt beschrieben:

„Seins Gade der 40er Jahre alt, gut mittelgroß, dunkles volles Haar und Vollbart, gute Kleidung, zeitweise mit dunklem, farnehrnigen Pelzfragen und Mägenplättern (Wolle, Kneifer oder helle Daunbrillen; mehrfach ist er auch mit rotfarbigem Häcker auf der Stirn gesehen worden.“

Es ist anzuführen:

1. Wer kennt den Koffer?
2. In welchem Geschäft ist er gekauft?
3. Wo hat der Täter den Koffer vor dem 21. Dezember 1918 untergestellt gehabt?
4. Wer hat den Koffer einmal transportiert?

Der Koffer ist in einem Schrank der Firma Rudolph & Rudolph, Weisiger Straße 79 (Dönhofspl.) bis zum 26. Februar d. J. ausgehakt und kann dort von der Straße aus blickt werden.

Unter Hinweis auf die obige Belohnung, in der gegebenen Höhe nach 10 Prozent des Wertes des wieder herbeigeführten genannten Geldes, werden alle Personen, die Nachrichten machen können, aufgefordert, sich unverzüglich bei dem nächsten Polizeikommissar oder bei der Kriminal-Polizei, Potsdam-Platz, Zimmer 54, zu melden.

Berlin, den 12. Februar 1919. **Hoppe**, Ober-Steueramt.

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% Gewichtsparsnis“ 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 so- genannten 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. Jahrhundert. Er dürfte jedoch nicht vor 1890 produziert worden 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 Luithard 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.

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

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.



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-

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 „Reisehundecoupés“ zurückgreifen. Es gab sie in verschiedenen Ausführungen, zum



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

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

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



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

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 Lederkofferchen 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 „Lederkofferchen“ 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

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

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 Handkofferchen 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 Handkofferchen, lieber als dass man Alles in einem großen Koffer

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 genühten, „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 inzwischen offenbar von anderen preisgünstigen Modellen 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 Schutzhülle aus Stoff, wurden noch 1939 verkauft und wegen ihres besonders geringen Gewichts gelegentlich 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, unendlich 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 Ballast 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 zuvor bekannten „Wäschestülpkartons“ auf.⁷⁶ Darin konnte man gut, wie es auch Touristen empfohlen wurde, „verbrauchte Wäsche“ nach Hause schicken.⁷⁷ Der „Postversandkoffer für Wäsche“ mit auswechselbarer Adresse gehörte ebenso wie der „Wäsche-Transportsack“ zum Sortiment vieler Gepäckanbieter.⁷⁸

Ähnlich wie die Japankörbe war der nach dem Ersten Weltkrieg aufkommende „Revelation-Nievoll-Koffer“ konstruiert (Abb. 81). Als Material wählte man Leder, Vulkanfiber, Hartpappe, Lackplatte, das Kunstleder „Duck“ oder Krokodillleder.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 Nationalmuseum, Nürnberg.

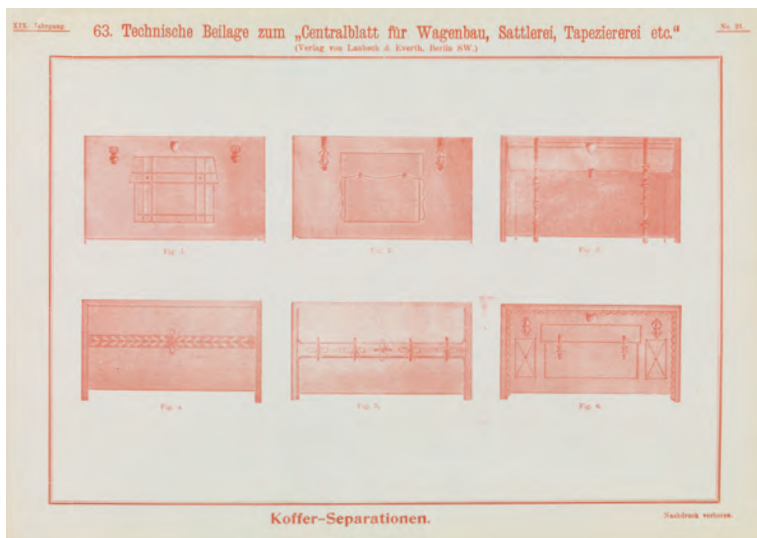




Abb. 79: „Japan-Korb“, Japan (?), um 1930. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

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, lichteht, 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 „Siegeszug 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 Vulkanfibernkoffer 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 Vulkanfiber 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 Vulkanfiber, wie die Dynamit Nobel AG in Troisdorf als deutscher Hauptproduzent, gezwungen, zusätzlich helle und zweifarbige Platten herauszubringen. Die rotbraunen Vulkanfibernkoffer wurden weiterhin angeboten wie 1951 der „Abteil-Handkoffer“ der Bielefelder Firma Lohmann (Abb. 87).⁹⁵ Ziernähte an Vulkanfibernkoffern 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

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

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

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 Schrankes. 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 StVZO § 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 tief liegend 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 Handschrankskoffer 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 Vulkanfaser 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, Korbflechtere.
- 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, Gerberei. – 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, Adastras: Illustrierter Katalog Nr. 124/1937. Geraberg 1937. (Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Historisches Archiv, Sondersammlung Firmenschriften, III.2.1659). – Just & Co AG, Adastras: 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, Adastras: 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, Adastras (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.