

Krieg und Reise

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

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

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

MARTIN BAUMEISTER

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

Militär und Gepäck im 19. Jahrhundert

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

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

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

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

Gepäck auf dem Rücken –

Der Tornister des gemeinen Soldaten

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

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



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

Die Herren Offiziere unterwegs – Reiseverhalten und Ausstattung

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

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

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

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

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

Dienst im Frieden –

Ein Kabinenkoffer als Offiziersgepäck

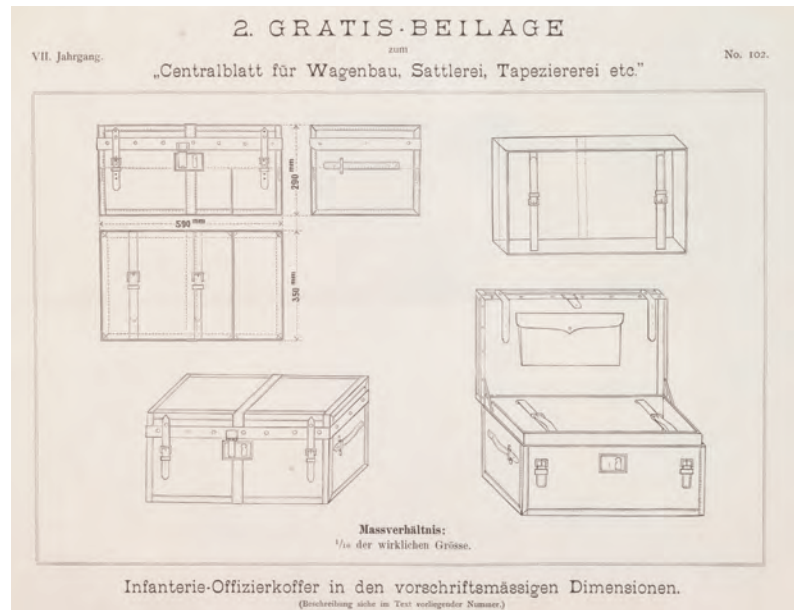
Ein gutes Beispiel für die Art, wie zivile und militärische Einflüsse das Reisegepäck eines deutschen Offiziers um die Jahrhundertwende bestimmten, liefert der Nachlass des ehemaligen Husarenleutnants Eduard Clément. Sein mit Namen, Rang und Einheit beschrifteter Koffer ist wie ein Kabinenkoffer solide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

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



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

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



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

Von Einsatz zu Einsatz – Die Offizierskiste im Krieg

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Ende der Reise – Ein Kriegsgefangener und seine Koffer

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



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

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



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

Eine nochmalige Verschlechterung im fremdbestimmten Dasein eines Soldaten bedeutete die

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

Dieses Vorgehen sehen wir exemplarisch bei den beiden Koffern des Johann Baptist Fink aus Bamberg (1908–1969), die sich zusammen mit

Abb. 128: Koffer mit der Nummer des Kriegsgefangenen J. B. Fink, England, um 1947. Privatbesitz.



einigen Unterlagen aus seiner Zeit in englischer Kriegsgefangenschaft erhalten haben (Abb. 127, 128). Die Papiere werfen ein interessantes Licht auf das Dasein eines Kriegsgefangenen. So waren die beiden aus einer Zeitung ausgeschnittenen Pin-ups vielleicht nicht nur ein Objekt der Sehnsucht nach der lange vermissten weiblichen Gesellschaft, sondern auch nach einer von der alliierten Propaganda versprochenen glamouröseren, genussvollen Welt nach dem Krieg (Abb. 129). Statt zu resignieren, hatte der Gefangene Fink realistischerweise die Zeit im Lager genutzt, sich an die Welt der Sieger anzupassen, indem er Englischunterricht nahm, bis er schließlich 1947 entlassen wurde. Die Koffer des Baptist Fink dokumentieren somit, wie ihm seine Gefangenschaft zu einer Art Reise in eine neue Welt wurde, die ihm zwar Beschwerden und Anpassung auferlegte, jedoch zusätzlich neue Eindrücke und Kenntnisse verschaffte. Man mag das Herumsitzen in einem Lager zunächst nur unter Vorbehalt als Reise sehen wollen – im Rückblick dürfte dieses Abenteuer für den Betroffenen tatsächlich viele

Merkmale einer Reise geboten haben. Ob die Koffer und die Andenken mit ähnlich nostalgischen Gefühlen wie nach einer touristischen Exkursion auf den Speicher gebracht wurden, lässt sich aus den überlieferten Zeugnissen allerdings nicht mehr erschließen.

Abb. 129: Pin-up-Bilder im Koffer von J. B. Fink, England, um 1947. Privatbesitz.



1 Wichtige Beiträge hierzu lieferten Konrad Köstlins Untersuchungen über den „Krieg als Reise“; vgl. Konrad Köstlin: Krieg als Reise. In: Reise-Fieber. Begleitheft zur Ausstellung des Lehrstuhls für Volkskunde der Universität Regensburg. Hrsg. von Margit Berwing/Konrad Köstlin (Regensburger Schriften zur Volkskunde 2). Regensburg 1984, S. 9–16, 100–114, 127–142. – Konrad Köstlin: Erzählen vom Krieg. Krieg als Reise II. In: BIOS. Zeitschrift für Biographieforschung 2, 1989, S. 173–182.

2 Zum Vorwurf der Verharmlosung: Kerstin Wölki: Krieg als Reise – Die Wahrnehmung Frankreichs durch Deutsche Soldaten im Zweiten Weltkrieg. Mag. Freiburg i.Br. 2007, S. 6. – Klaus Latzel: Deutsche Soldaten – nationalsozialistischer Krieg? Kriegserlebnis – Kriegserfahrung 1939–1945. Paderborn u. a. 1998.

3 Zur Kritik an der Parallelisierung von Krieg und Tourismus vgl. Burkhart Lauterbach: Kulturwissenschaftliche Bilder vom

Krieg als Reise. Eine Kritik. In: Reisebilder. Produktion und Reproduktion touristischer Wahrnehmung. Hrsg. von Christoph Köck (Münchener Universitätsschriften/Münchner Beiträge zur Volkskunde 29). Münster u. a. 2001, S. 67–75.

4 Zum Wert von Feldpost etc. als Forschungsquelle: Der Krieg als Reise. Der Erste Weltkrieg – Innenansichten. Hrsg. von Sabiene Autsch. Siegen 1999.

5 Das Zitat von Peter Jahn ist angeführt bei: Wölki 2007 (Anm. 2), S. 1–2.

6 Meyers Konversationslexikon von 1892 erklärt den Begriff „Bagage“ ausführlich: „Bagage (franz., spr. -gahsch), Reisegepäck überhaupt; besonders verstand man früher unter B. die für die Schlagfertigkeit einer Armee erforderlichen Bedürfnisse an Lebensmitteln, Munition, Bekleidungsstücken etc., die der Armee auf Fahrzeugen oder Tragtieren nachgeführt wurden. Nach der heutigen Organisation hat man zwischen B. und Train zu

unterscheiden. Während im weitern Sinn zu letzterem alle die zu selbständigen Truppenteilen formierten Fahrzeuge gehören, z. B. Munitions-, Proviantkolonnen, Sanitätsdetachements etc., zählen zur B. die unmittelbar den Truppen angehörenden Fahrzeuge (Truppenfahrzeuge). Sie werden in eine erste und zweite Staffel oder in die kleine und große B. formiert. Zur ersten Staffel gehören alle Fahrzeuge mit den Gefechtsbedürfnissen der Truppen, also die Medizinkarren und Patronen- oder Munitionswagen, die deshalb bei Kriegsmärschen den Truppen unmittelbar angeschlossen sein müssen, um bei eintretendem Gefecht sofort zur Hand zu sein; die zweite Staffel besteht vorzugsweise aus den Packwagen, Vorratswagen, Feldschmieden, Verpflegungs- und Marketenderwagen. Sie werden divisionsweise, bei der Artillerie abteilungsweise vereinigt von einem Offizier in größerem Abstand den Truppen nachgeführt und kehren erst nach Beendigung des Marsches zu ihren Truppenteilen zurück. Strengste Ordnung in Führung dieser B. ist zur Vermeidung von Straßensperrungen geboten. Seit der französischen Revolution ist nach dem Vorgang der Franzosen, besonders Napoleons I., die B. bei allen europäischen Heeren sehr verringert und die Beweglichkeit der Truppen dadurch nicht wenig gefördert worden.“ Aus: Meyers Konversations-Lexikon, 4. Aufl. Wien/Leipzig 1885–1892, S. 251.

7 Offiziere, die im Gefecht grundsätzlich beweglicher sein mussten als ihre Untergebenen, verzichteten gerne auf dieses Gepäckstück. Bezeichnenderweise konnten meist nur die unteren Offiziersgrade zeitweise dazu gezwungen werden, sich so zu belasten. In der Regel ließ man sein Gepäck lieber hinter der Kampflinie zurück, im Idealfall unter Bewachung. Die Meinung darüber, ob der Tornister vom Soldaten beim Kampf abzulegen sei oder nicht, gingen weit auseinander, sowohl unter Offizieren als auch unter den Gemeinen selbst.

8 Zur Packvorschrift für Tornister siehe: Reiner Herrmann/Jens Nguyen/René Bernert: Uniformen der deutschen Infanterie 1888 bis 1914 in Farbe. Stuttgart 2003, S. 78–81. – Packanleitung für Tornister aus Heeresdienstvorschrift: Andreas Altenburger Lexikon der Wehrmacht, URL: <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Soldat/Bilder/Tornister.jpg> [23.8.2010].

9 Allerdings wurde nicht alles im oder am Tornister transportiert: Fast in allen europäischen Armeen des 19. Jahrhunderts gab es zusätzlich den Brotbeutel, welcher der Unterbringung von Verpflegung und persönlichen Dingen diente, während die Feldflasche den absolut unverzichtbaren Vorrat an Trinkbarem griffbereit hielt. Meist trennte sich der Soldat im Notfall eher noch von seinem Tornister als von diesen beiden Stücken. Zur Entwicklung des Zubehörs siehe: Paul Pietsch: Die Formations- und Uniformierungs-Geschichte des preußischen Heeres 1808–1914, Bd. 1: Fußtruppen (Infanterie, Jäger und Schützen, Pioniere) und deren Landwehr. Hamburg 1963, S. 108–115.

10 Der Inhalt der Offizierskiste umfasst eine Bordkarte, eine Passagierliste 1. Klasse und vier Speisekarten vom 27. und 28.3.1913 für den Salondampfer des Norddeutschen Lloyd „Prinzess Irene“, von Genua über Neapel, Palermo nach New York. Die „Prinzess Irene“, ein Dampfer von 18.000 Tonnen, war 1900 als Passagierschiff gebaut worden und erlebte eine bewegte Geschichte. Im Dienste des Norddeutschen Lloyd fuhr sie zwischen Deutschland oder dem Mittelmeer und Amerika

oder dem Nahen Osten. Nur ein Jahr nachdem Clément auf ihr gereist war, wurde sie durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges in New York überrascht und verblieb in den USA, bis sie bei deren Kriegseintritt 1917 konfisziert wurde. Als Truppentransporter „USS Pocahontas“ brachte sie über 24.000 Soldaten nach Europa und überstand dabei ein Gefecht mit einem deutschen U-Boot unbeschadet. 1922 wurde sie an den Norddeutschen Lloyd zurückverkauft und 1923 als „S.S. Bremen“ wieder in Dienst gestellt: Naval History & Heritage Command, URL: <http://www.history.navy.mil/photos/sh-usn/usnsh-p/id3044.htm> [23.8.2010].

11 Hersteller und Reedereien bemühten sich, sowohl aus Gründen rationeller Produktion als auch zur leichteren Verstauung im Transportmittel Standardgrößen für Gepäckstücke einzuführen: Johann Schäuble: [Haupt-]Katalog [über Koffer aller Art]. Kuppenheim 1937, S. 42.

12 Koffer für Offiziere wurden nicht vom Militär gestellt, sondern jeweils privat beschafft. Muster für Offizierskoffer wurden u.a. in Zeitschriften für das verarbeitende Handwerk veröffentlicht, z.B.: Infanterie-Offizierkoffer in den vorschrittmäßigen Dimensionen. In: Centralblatt für Wagenbau, Sattlerei, Tapeziererei etc. 7, 1890, 2. Gratis-Beilage.

13 Dass das deutsche Militär im Hinblick auf die Notwendigkeiten moderner Kriegsführung durchaus vernünftig und vorausschauend agieren konnte, zeigt sich nicht nur am Reisegepäck, sondern an vielen weiteren Aspekten, von denen die allgemeine Einführung einer praktischen feldgrauen Uniform 1907, also schon einige Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, sicher die bekannteste ist: Jürgen Kraus: Die deutsche Armee im Ersten Weltkrieg. Uniformierung und Ausrüstung – 1914 bis 1918. Wien 2004, S. 12–17.

14 Das Koffermodell für Offiziere des Zweiten Weltkrieges entspricht in vielen Details immer noch dem von 1890, ist aber etwas größer dimensioniert: Centralblatt 1890 (Anm. 12). – Schäuble 1937 (Anm. 11), S. 42.

15 Zu den speziellen Rangabzeichen der Fallschirmjäger siehe: Roger Edwards: Deutsche Fallschirmjäger und Luftlandtruppen 1936–1945. Oldenburg/Hamburg 1976, S. 19.

16 Zur Eroberung Kretas im Mai 1941 siehe Rudolf Böhmler/Werner Haupt: Fallschirmjäger. Bildband und Chronik 1939–1945. Dorheim 1971, S. 71–76. – Peter Antill: Crete 1941: Germany's Lightning Airborne Assault. Oxford 2005.

17 Magold erwarb das Eiserne Kreuz 1. und 2. Klasse, das Deutsche Kreuz in Gold sowie ein Schutzwallabzeichen für die Arbeit am Westwall (entweder 1939–1940 oder 1944 verliehen).

18 Zu den vorschrittmäßigen Maßen siehe Schäuble 1937 (Anm. 11), S. 42.

19 Hauptleute durften nicht nur den größeren Offizierskoffer mit den Maßen 76 x 38,5 x 36,5 Zentimetern haben, sondern auch einen Zweitkoffer in der Größe des Modells für Leutnante, mit nur 60 cm Breite.

20 Marten Klose: Ein Emdener Soldat und sein Holzkoffer. In: Emdener Zeitung – Wochenmagazin, Nr. 58 (8.3.2008).