

Die Kutschenreise und ihr Gepäck

.....
CLAUDIA SELHEIM

Gemäß den Ideen der Aufklärung sollte eine Reise immer einen vernünftigen Sinn haben. Wissenschaft, Bildung, das Erlernen einer Sprache, das Studium der Kunst und Geschichte oder die Gesundheit standen im Vordergrund. Die Vergnügungs- oder Lustreise war noch selten ein Thema. Selbst die bis weit ins 18. Jahrhundert hinein von jungen Adelligen unternommene Grand Tour erweiterte nicht nur den Horizont, sondern sie führte sie auch in die entsprechenden Gesellschaftskreise ein. Erst langsam änderte sich der Kreis der Reisenden. Laien und politische Funktionsträger suchten ihr Wissen auf Reisen ebenso zu vervollkommen wie Söhne aus dem aufstrebenden Bürgertum.¹ Gerade die Reise unmittelbar nach dem Studium diente im 19. Jahrhundert zur Vollendung der Bildung und der beruflichen Orientierung. Sie stellte eine Zäsur in bürgerlichen Lebensläufen dar.²

Reisen bedeutete aber auch, von einem Ort auf Zeit bewusst Abschied zu nehmen, und sich aus der Sicherheit der Städte und der kultivierten Natur in die Unberechenbarkeit von vielfach unberührten Landschaften zu begeben. Reisehandbücher empfahlen vor Antritt größerer Reisen sogar die nötigen testamentarischen Verfügungen zu treffen, denn unwirtliche Wegverhältnisse, das Umkippen der Wagen oder Achsenbrüche bargen zahlreiche Gefahren und Unannehmlichkeiten. Fürstin Louise von Anhalt-Dessau (1750–1811) beklagte 1775 im Tagebuch ihrer Englandreise die abscheulichen Wege, sodass sie auf der Fahrt mit der Postchaise „die Rippen im Leibe vor Schmerz alle fühlte“.³ Schlechte Pferde stellten ein weiteres Problem auf Reisen dar.

Mit dem Ausbau der Kunststraßen (Chausseen) Ende des 18. Jahrhunderts, der Verbesserung der Diligencen, also der auf Überlandkursen schnellsten Fuhrwerke der Post, dem fahrplanmäßigen Verkehr der gewöhnlichen, daher Ordinari-Post genannten Kutschen, dem verbesserten Postverkehr zwischen

den größeren Städten seit der Mitte des 18. Jahrhunderts, dem dichter werdenden Netz von Poststationen und der 1821 eingeführten Schnellpost wurde der Reisekomfort maßgeblich erhöht. Die Schnell- oder Eilpost reduzierte die Fahrzeit fast um die Hälfte. Zudem wurde das Reisen in räumlicher, zeitlicher und finanzieller Hinsicht planbar, wenngleich es kostspielig blieb. Ein wesentlicher Faktor war die Beschleunigung, die am Beginn der Verkehrsmoderne steht.⁴ Doch die verbesserte Verkehrstechnik war auch die Voraussetzung für die „Erkundung der Moderne“,⁵ wie Reisen zu technischen Erfindungen, beispielsweise zu Dampfmaschinen oder zu modernen Glashütten, belegen.

Unerlässlich auf einer Kutschenreise waren ein „dauerhafter“, also stabiler Koffer, und ein Mantelsack,⁶ gleich ob die Reise mit der Ordinari-Post oder der Extrapost, das heißt mit einem eigenen oder einem gemieteten Wagen mit der Möglichkeit des Pferdewechsels an den Poststationen, unternommen wurde. Zu den praktischen Reisegeräten zählten ferner Uhr, Fernglas, Schreibzeug, mehrere Vorhängeschlösser, Taschenmesser, Besteck, Barbierzeug und im besten Fall noch Pistolen mit doppelten Läufen, da sie auf potentielle Angreifer bedrohlicher wirkten als einläufige. Die zur Verteidigung gedachten Waffen waren in der Extrapost angeblich weniger notwendig als in der Ordinari-Post, da letztere des öfteren Geld- und Werttransporte beförderte und deshalb eher mit Überfällen

gerechnet werden musste.⁷ Schlösser sollten dem Reisenden ermöglichen, seinen Koffer oder die Zimmertür im Wirtshaus zu verschließen, vor allem wenn er sein Zimmer verließ.⁸

Bei der Kleidung wurde geraten, sich auf wenige Stücke zu beschränken: „Ueberflüssige Kleidungen sind Reisenden sehr lästig; besser ist es, nur ein schlechtes und ein gutes Kleid, vorzüglich aber einen guten Reiserock und Mantel anzuschaffen, und sich lieber an den Orten, wo man sich länger verweilen will, als in Paris, London etc. neu, nach jedes Ortes Sitte zu kleiden.“⁹ Die Empfehlungen zielten in erster Linie auf das männliche Geschlecht aus wohlhabendem Hause, denn nur dieser Kreis besaß die finanziellen Mittel, sich an jedem Ort neu einzukleiden. Alleinstehende Frauen kamen kaum in diese Situation, da sie nur selten reisten. Überhaupt sollte möglichst wenig Gepäck mitgenommen werden, denn viel davon war nicht nur lästig, das Ein- und Auspacken auf den Poststationen kostete außerdem mehr Zeit und konnte leicht zu Beschädigungen führen. Schließlich wurde das unter Aufsicht des Fahrgastes stehende Handgepäck in der Ordinari-Post und im Eilwagen auf zehn Pfund beschränkt, bei letzterem kam das schwerere in den Beiwagen.¹⁰ Umfangreiches Gepäck wurde an den zahlreichen Landesgrenzen mit höheren

Zöllen belegt. Die Rechnungen in Gasthäusern und die Transportkosten waren ebenfalls teurer. Letztere suchte auch der Maler Johann Wilhelm Schirmer (1807–1863) zu reduzieren, als sich ihm auf seiner Reise nach Italien im Juli 1839 die Gelegenheit bot. In seinem Tagebuch hielt er fest: „bei meiner Ank[un]ft. in Kehl fuhr ein Kutscher in d[er]. Nacht nach Schaffhausen, welcher meinen Koffer mitnehmen wollte gegen Geringes was mir sehr lieb gewes[en] wäre, da die Post sich nicht dazu verstehen wollte, weil er zu schwer war, [...] indes- sen durch Fürsprache des Mittlers [?] gelang es mir [ihn] zu 8 Gulden Überfracht mitzukrieg[en]“. ¹¹ Zudem sollten Koffer rechtzeitig, mindestens einen Tag zuvor gepackt werden, da man beim hastigen Packen leicht etwas vergessen konnte. An den Poststationen musste das Gepäck mindestens eine Stunde, zuweilen auch einen Tag vor Reiseantritt abgegeben werden. Empfohlen wurden kurze und hohe Koffer von großer Festigkeit, nicht zuletzt weil die Reise mit der Kutsche weiterhin als unsanfter galt als die mit dem Schiff.¹² Achsenbrüche, Raub- überfälle sowie das häufige Auf- und Abladen verlangten nach robusten Koffern.

Ein weit verbreiteter, für das 18. und das frühe 19. Jahrhundert belegter Koffertypus hat ein planes Brett als Standfläche und besitzt einen konvex gewölbten Korpus mit geraden Seitenwandungen. Die stark gewölbte Form ließ bei Regen das Wasser gleichmäßig abfließen. Der Deckel war mit Scharnieren befestigt. Diese auch als „bauchige Reisekoffer“¹³ bezeichneten Gepäckstücke stellten in Berlin in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Täschner her, wie auch in der Reichs- stadt Nürnberg gemäß der Täschnerordnung von 1792 ausschließlich sie „Reisekisten oder Cofre“ erzeugen durften; die mit Kalbsleder überzogenen Stücke zählten zu den typischen Nürnberger Pro- dukten.¹⁴ Dort, wo dieses Handwerk nicht vertreten war, produzierten sie die Sattler oder Riemer.¹⁵ Den



Abb. 3: Kutschenkoffer aus einem Puppenhaus, Nürnberg (?), 18. Jh. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

hölzernen Kasten fertigte der Tischler, erst dann bezog der Täschner ihn mit Leder oder dem kostengünstigeren Seehundfell, das keine Nässe durchließ, und fixierte den Bezug mit Nägeln. Vorne am Deckelrand brachte er einen Leder- oder Fellstreifen an, der sowohl die Schlösser schützte als auch das Eindringen von Staub und Wasser reduzierte. Der nächste Arbeitsschritt oblag dem Schlosser, der den Koffer vor allem an den Kanten mit Eisenbändern beschlug. Schließlich wurde er innen mit Leinwand ausgekleidet, auch um den Inhalt vor den Nagelspitzen zu schonen.¹⁶ Im Miniaturformat findet sich ein solcher Koffer – ohne Lederstreifen am Deckelrand – in einem 1639 datierten Nürnberger Puppenhaus (Abb. 3).¹⁷ Allerdings mag hier der eine oder andere Gegenstand, wie auch der Koffer, später hinzugefügt worden sein.

Obwohl so konstruierte Koffer 1775 noch zu den „unbeträchtlichen“, also wenig gefragten Stücken des Lederhandwerks gehörten, war die Herstellung eines solchen als Meisterstück vorgeschrieben.¹⁸ Der Deckel hatte dabei mit aufgeleimter, getriebener Arbeit versehen und zum Schluss mit Rindleder bezogen zu werden.¹⁹

Das Gepäck des mit der Kutsche Reisenden war nicht auf diesen verbreiteten Koffertyp beschränkt. Wenn er mit eigenem Wagen fuhr oder ihn sogar für eine Reise bauen ließ, wie der Schriftsteller Giacomo Girolamo Casanova (1725–1798) oder der Berliner Buchhändler und Verleger Friedrich Nicolai (1733–1811), standen ihm verschiedene Möglichkeiten offen. Die Fahrt mit der Extrapost bot nicht nur Unabhängigkeit von Fahrplänen, sondern schützte auch vor unliebsamen Reisegefährten. Ferner enthub sie die Reisenden des lästigen Gepäckumpackens und führte folglich zu einem Zeitgewinn. Seinen gut eingerichteten Reisewagen, in dem er viel Zeit verbrachte, verglich Nicolai mit einer bequemen Wohnung. Der Wagen hatte „noch viele Bequemlichkeiten an verschlossenen

Kästchen, Magazinen, Taschen, Pistolenhalftern u.d.gl. [...] Da in den beiden herauszuhebenden Sitzkasten, und im Magazine unter dem Kutscher-sitze mehr Sachen gepackt werden können, als zwey Personen auf einer solchen Reise brauchen, so war uns kein besonderer Koffer nöthig.“²⁰ War dies doch der Fall, sollte der „Hauptkoffer [...] immer zwischen den Vorderrädern angebracht“ werden, unter anderem, weil man ihn dann besser kontrollieren konnte.²¹ Der mit dem eigenen Wagen Reisende konnte seinen Koffer am Boden mit drei oder vier starken Eisenbändern, durch die Schrauben geführt wurden, am Packbrett fixieren.²² Einen sicher an einer Kutsche zu befestigenden Koffer nutzten in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Mit-

Abb. 4: Speziell für eine Kutsche angefertigter Koffer, Deutschland, 2. Hälfte 18. Jh. Hans Adam Freiherr von Hammerstein, Melle.



glieder einer Adelsfamilie aus dem Osnabrücker Land (Abb. 4).²³ Das Gepäckstück besteht aus einem mit Leder bezogenen Holzkern. Das als Futter dienende Leinen ist aufwendig mit einer Rosette sowie weiteren Zierstreifen aus blauem Papier beklebt, die ihm eine individuelle Note geben. An welcher Stelle der Kutsche der Koffer einst befestigt war, ist ungewiss. Kutschenkoffer konnten sehr unterschiedlich konstruiert sein. Gemeinsam war ihnen der gewölbte Deckel.

Das Fixieren der Koffer mit Schrauben kam dem Sicherheitsbedürfnis der Reisenden entgegen. So wurde 1811 in einem Magazin die Frage „Wie die Entwendung und das Abschneiden der Koffer von einem Reisewagen zu verhindern steht“ beantwortet: Statt der gewöhnlichen Hanfstricke sollten sie entweder mit Eisenketten oder durch Anschrauben gesichert werden. Doch weiter war zu lesen: „inzwischen können auch diese beiden Vorsichtsmaßregeln durch geschickte und ausgebildete Diebe mittelst des Gebrauchs der Feile und Nachschlüssel vereitelt werden.“²⁴ Solchen Dieben begegnete Heinrich Achaz von Bismarck (1786–1856) um 1800 auf einer nächtlichen Kutschfahrt nach Potsdam. Der unter dem Wagen befestigte Reisekoffer enthielt Gold- und Silbersachen sowie seine gerade erworbene Uniform des Königlich Preußischen Gardedukorps-Offiziers. „Unser alter Bedienter, der vorn beim Kutscher saß, hatte an den Koffer einen ziemlich starken Strick gebunden und diesen zur größeren Sicherheit unten zwischen die Vorderräder durch zu sich in die Höhe gezogen und sich um den Arm befestigt. Plötzlich fühlte der alte Jean einen derben Ruck an seinem Arm und dann ein gänzlich Erschlaffen des straff angezogenen Stricks.“²⁵ Der Koffer konnte zwar gerettet werden, aber nicht immer gingen Überfälle so glimpflich aus. Oft hatte der Reisende Verluste zu beklagen, wie zum Beispiel 1808 Carl Haller von Hallerstein (1774–1817). Ihm hatte man alle Kleider, auch die

Leutnantsuniform, sowie wichtige Papiere, darunter Zeugnisse und das Offizierspatent, in Italien gestohlen.²⁶ Der Koffer wurde fast leer wiedergefunden. Der Reisende hatte folglich viel Ärger, nicht zuletzt bei der Wiederbeschaffung der Dokumente. In diesem Sinne formulierte 1828 der Schriftsteller Ludwig Börne (1786–1837): „Es ist aber besser, daß ich gestohlen werde als der Koffer.“²⁷

Die zahlreichen Zollstationen und die dort durchgeführten Visitationen bargen offenbar weitere Gefahren hinsichtlich des Kofferinhaltes. So las man 1813: „Beim Visitieren lasse man niemahls zwey Koffer etc. zugleich öffnen; denn man kann nur auf einen Acht geben, oder es kann aus dem andern etwas wegkommen oder etwas hinein gelegt werden, was uns hernach Verdruß macht. In vielen Ländern kann man der Unannehmlichkeit und dem Aufenthalte, seine Koffer unterwegs visitieren zu lassen, dadurch ausweichen, daß man ihn versiegeln und plombiren lässt.“²⁸ Auf längeren Reisen wurde davon jedoch abgeraten, da die Verletzung der Plombe zu Komplikationen führen konnte.

Als sich Johann Wolfgang von Goethe (1749–1832) am 3. September 1786 wegen der starken amtlichen Belastung am Weimarer Hof und der Hoffnungslosigkeit seiner Leidenschaft für Charlotte von Stein zu einer beinahe fluchtartigen Reise mit der Postkutsche von Karlsbad nach Italien entschied, nahm er nur einen Mantelsack und einen Dachsransen mit.²⁹ Während seines ersten Aufenthaltes in Regensburg kaufte er zunächst das Nötigste für die Weiterfahrt, darunter ein „Coffregen“, womit offenbar ein kleiner Koffer gemeint war.³⁰ Der Geheime Rat, der nicht nur dienstlich viel unterwegs war, besaß insgesamt natürlich mehr Gepäckstücke. Aus seinem Besitz wurden mehrfach relativ flache, als „Vache“ bezeichnete Koffer abgebildet.³¹ Die Vache war „eine viereckige, nicht hohe, meist gekrümmte, lederne Aufschnallkiste auf die Decke eines Reisewagens“,³² weshalb sie

ein möglichst geringes Gewicht haben und nur mit leichten Kleidern und Kopfbedeckungen bepackt werden sollte, andernfalls drohte der Wagen Übergewicht zu bekommen und umzukippen.³³ Bücher und schwerere Gegenstände gehörten in stabilere, gleichfalls an der Kutsche zu fixierende Koffer, die Goethe ebenfalls besaß (Abb. 5).

Auf dem Wagendach konnten auch Körbe, Taschen und anderes Gepäck Platz finden. Dabei kam es nicht zuletzt auf die Konstruktion der Kutsche an, denn 1826 hatte in Süddeutschland jeder Reisende 40 Pfund Gepäck frei, die auf dem Wagendach verstaut wurden.³⁴ Im Lauf des 19. Jahrhunderts kam ein Kutschenkoffer in Leichtbauweise mit dem charakteristischen gewölbten Deckel auf.

Sein Korpus bestand aus weitmaschigem Weidengeflecht, das mit einem mit Teeranstrich versehenen Leinen bezogen war.³⁵ Der Anstrich wirkte wasserabweisend. Dieses Behältnis besitzt Parallelen zu den in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufkommenden Reisekörben, in denen zum Beispiel Bettzeug für die Sommerfrische transportiert werden konnte. Die gewölbte Form war weniger für den Transport mit der Bahn gedacht, die als Aufgabegepäck, wozu auch solche Körbe zählten, stapelbare Behältnisse bevorzugte. Die Eisenbahn löste jedoch bis ins 20. Jahrhundert hinein die Kutsche als Gefährt nicht gänzlich ab, weswegen auch ältere Reisebegleiter bisweilen weiter Verwendung fanden.



Abb. 5: Kutschenkoffer von Johann Wolfgang von Goethe, Deutschland, um 1820. Klassik Stiftung Weimar.

- 1** Heike Düselder: Kultur und Herrschaft des Adels in der frühen Neuzeit. In: Adel auf dem Lande. Kultur und Herrschaft des Adels zwischen Weser und Ems. 16. bis 18. Jahrhundert. Hrsg. von Heike Düselder (Materialien und Studien zur Alltagsgeschichte und Volkskultur Niedersachsens 36). Cloppenburg 2004, S. 15–178, hier S. 153.
- 2** Wolfgang Kaschuba: Erkundung der Moderne: Bürgerliches Reisen nach 1800. In: Zeitschrift für Volkskunde 87, 1991, S. 29–52, hier S. 40.
- 3** Die Englandreise der Fürstin Louise von Anhalt-Dessau im Jahre 1775. Hrsg. von Johanna Geyer-Kordesch. Berlin 2007, S. 59.
- 4** Klaus Beyrer: Eilwagen und Schnellpost. In: Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600–1900. Hrsg. von Klaus Beyrer. Eine Publikation des Deutschen Postmuseums, Frankfurt a. M. anlässlich der gleichnamigen Ausstellung. Karlsruhe 1992, S. 189–196, hier S. 193.
- 5** Kaschuba 1991 (Anm. 2), S. 40.
- 6** Johann Georg Krünitz: Ökonomisch-technologische Encyclopädie oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirthschaft und der Kunstgeschichte in alphabetischer Ordnung. 242 Theile. Berlin 1773–1858, hier Theil 122. Berlin 1813, S. 150.
- 7** [Heinrich August Ottokar] Reichard: Reichard's Passagier auf der Reise in Deutschland, der Schweiz, nach Venedig, Amsterdam, Kopenhagen, Paris und St. Petersburg. Ein Reise-Handbuch für Jedermann. Unter Mitwirkung mehrerer berichtigt u. ergänzt von Friedr. Aug. Herbig. 9. Aufl. Berlin 1837, S. 8.
- 8** Reichard 1837 (Anm. 7), S. 38.
- 9** Krünitz 1813 (Anm. 6), Theil 122, S. 150.
- 10** Beyrer 1992 (Anm. 4), S. 190.
- 11** Johann Wilhelm Schirmer: Tagebuch „Italienische Reise July 1939–Oktober 1840“, S. 3. Originalmanuskript im Deutschen Kunstarchiv im Germanischen Nationalmuseum, NL Schirmer, Johann Wilhelm, I,B-5.
- 12** Krünitz 1813 (Anm. 6), Theil 122, S. 181.
- 13** Krünitz 1790 (Anm. 6), Theil 42, S. 375.
- 14** Stadtarchiv Nürnberg Bestand 5/75, Nr. 7, Täschner-Ordnung u. der Damit verbundenen Tapeziers Arbeiten vom 6.8.1792. Frdl. Hinweis von Thomas Schindler, Germanisches Nationalmuseum. – Johann Ferdinand Roth: Geschichte des nürnbergischen Handels, Bd. 2. Leipzig 1801, S. 297–298.
- 15** P[eter] N[ath] Sprengels Handwerke und Künste. Fortgesetzt von Otto Ludwig Hartwig. 13. Slg. Berlin 1775, S. 203.
- 16** Vergleichbare Stücke verwahren: Deutsches Historisches Museum, Berlin – Vgl. Brücke zwischen den Völkern – Zur Geschichte der Frankfurter Messe. Ausst.Kat. Historisches Museum, Stadt Frankfurt. Hrsg. von Rainer Koch, Bd. 3, S. 295, Kat.Nr. I.36.30, um 1750 datiert. – Heimatmuseum Schnaittach, Inv.Nr. 1248. – Museum Europäischer Kulturen, Inv.Nr. G 11/135/711, Inv.Nr. 125/72.
- 17** Heidi A. Müller: Ein Idealhaushalt im Miniaturformat. Die Nürnberger Puppenhäuser des 17. Jahrhunderts (Kulturgeschichtliche Spaziergänge im Germanischen Nationalmuseum 9). Nürnberg 2006, S. 24–71.
- 18** Sprengel 1775 (Anm. 15), S. 203.
- 19** Sprengel 1775 (Anm. 15), S. 211.
- 20** Friedrich Nicolai: Beschreibung einer Reise durch Deutschland und der Schweiz im Jahre 1781, Bd. 1. 3. Aufl. Berlin/Stettin 1788, S. 11–12.
- 21** Reichard 1837 (Anm. 7), S. 11, S. 70–71.
- 22** Reichard 1837 (Anm. 7), S. 10.
- 23** Düselder 2004 (Anm. 1), S. 155, Abb. 62.
- 24** F.E.D.: Beantwortung der in dem 42sten Stücke des diesjährigen Magazins enthaltenen Anfrage: Wie die Entwendung und das Abschneiden der Koffer von einem Reisewagen zu verhindern steht. In: Neues Hannoverisches Magazin worin kleine Abhandlungen, so die Verbesserung des Nahrungs-Standes betreffen, gesammelt und aufbewahrt sind. 21, 1811, Sp. 751–752.
- 25** Heinrich Achaz von Bismarck: Die merkwürdigsten Begebenheiten und Abenteuer aus dem sehr bewegten Leben des Herrn Heinrich Achaz von Bismarck. 3. Aufl. Berlin 1926, S. 69.
- 26** Carl Haller von Hallerstein in Griechenland. 1810–1817. Architekt, Zeichner, Bauforscher. Bearb. von Hansgeorg Bankel/Johann Carl Christoph Wilhelm Joachim Haller von Hallerstein. Berlin 1986, S. 17–18.
- 27** Ludwig Börne: Berliner Briefe. Hrsg. von Ludwig Geiger, Berlin 1905, S. 120. Zit. nach: Michaela Ott: „Ich – ein Koffer mehr“ – Die Reise nach Berlin. In: Die Reise nach Berlin. Hrsg. von der Berliner Festspiele GmbH im Auftrag des Senats von Berlin. Berlin 1987, S. 199–209, hier S. 201 u. Anm. 9.
- 28** Krünitz 1813 (Anm. 6), Theil 122, S. 154–155.
- 29** Goethe Italienische Reise. Hrsg. von Herbert von Einem. München 1978, S. 9.
- 30** Norbert Miller: Der Wanderer. Goethe in Italien. München/Wien 2002, S. 51.
- 31** Willy Meier: Die Warenkunde des Koffers. In: Deutsche Sattler-Zeitung 1931, S. 599.
- 32** Krünitz 1850 (Anm. 6), Theil 203, S. 83. – Vgl. die Abbildung einer Vache der Prinzessin Wilhelmine Luise von Anhalt-Bernburg. In: Luise. Die Kleider der Königin. Mode, Schmuck und Accessoires am preußischen Hof um 1800. Bearb. von Bärbel Hedinger/Adelheid Schendel/Stefan Schimmel. Hrsg. von der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg. München 2010. S. 186–187, Kat.Nr. 38.
- 33** Reichard 1837 (Anm. 7), S. 11.
- 34** Beyrer 1992 (Anm. 4), S. 213.
- 35** Die Materialangaben sind der Literatur entnommen. Vgl. Die Geschichte der Reisebegleiter. Raritäten aus der Sammlung Bree. Hrsg. von Wolf Peter Bree. Berlin 1993, S. 15. – 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. 19.