

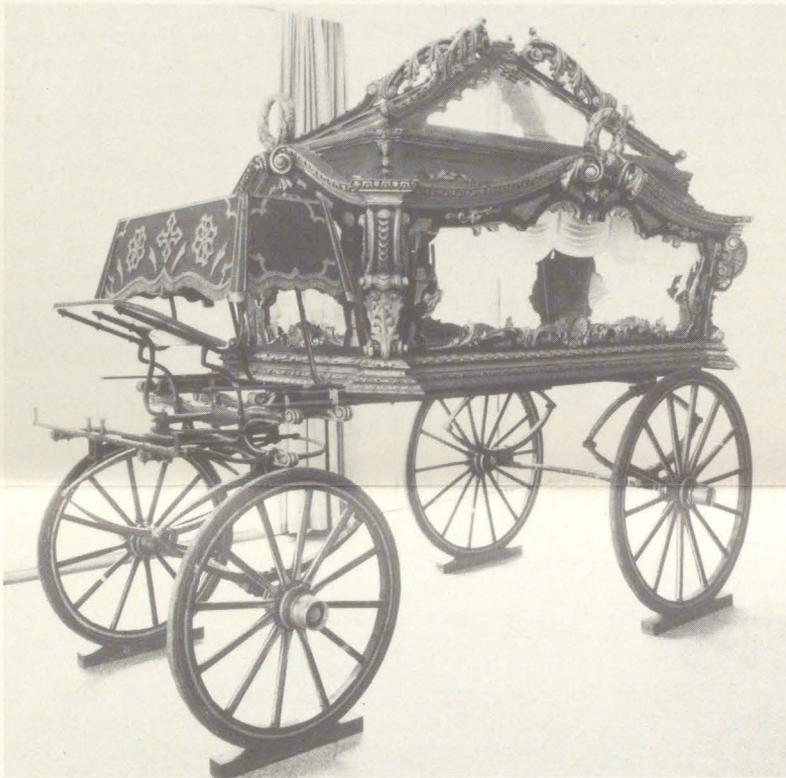
chen. Die Auswahl wurde vom Stedelijk Museum, Amsterdam, getroffen in Zusammenarbeit mit dem Niederländischen Amt für Bildende Kunst, Amsterdam/Den Haag. Bei der Durchführung der Ausstellung,

die sich in das Veranstaltungsprogramm "Nürnberg '84—Begegnung mit den Niederlanden" einreicht, half maßgeblich die Königlich Niederländische Botschaft in Bonn. Die Drucklegung des Kataloges

wurde durch Spenden der Nürnberger Lebensversicherung und der Schmidt Bank, Nürnberg, ermöglicht. (Katalog: 98 Seiten, 93 Abb., davon 22 in Farbe. Preis: DM 25,—) *Susanne Thesing*

Die "Leichen-Chaise"

Ein Beitrag zum Totenbrauchtum im 19. Jahrhundert



Die Einstellungen zum Tode, wie auch das Brauchtum um Sterben, Tod und Begräbnis beschäftigen derzeit vermehrt in Publikationen und Ausstellungen.

Der Leichenwagen, der im Mai dieses Jahres als Dauerleihgabe der Bundesrepublik Deutschland via Zentralinstitut für Sepulkralkultur, Kassel, in den Sammlungen zur Volkskunde zur Aufstellung gelangte, und dem bald weitere Realien des Totenbrauchtums folgen sollen, will Anlaß sein zu einigen Bemerkungen über Tod und Begräbnis im 19. Jahrhundert.

Das Bestatten der Toten, seit ältesten Zeiten mit Sorgfalt erfüllt, zählt im Alten Testament zu den Werken der leiblichen Barmherzigkeit (Tob 4,3). Das christliche Begräbnis vollzieht sich in drei Schritten: Segnung der Leiche im Sterbehaus, Überführung in die Kirche, Prozession zum Grab und Beerdigung.

Vor der Errichtung von Leichenhäusern—sie wurden in den Städten im Verlaufe des 19. Jahrhunderts üblich (München 1818, Nürnberg, St. Johannes 1852), in ländlichen Gegenden mancherorts erst in den ersten Dezennien dieses Jahrhunderts—blieb der Tote bis zur Aussegnung im Sterbehaus, aufgebahrt auf dem Totenbrett, in der Totenruhe oder im Bett. Im zweiten Teil der Exequien wurde die Leiche in einer Prozession vom Sterbehaus zum Officium defunctorum mit anschließender Absolutio zur Kirche getragen. Die Tragepflicht war geregelt in den Verordnungen von Gilden und Bruderschaften oder in Nachbarschaften; seit dem Ende des 19. Jahrhunderts richtet sie sich nach dem Personalstand. Nur in Ausnahmefällen, bei entfernt liegenden Pfarrdörfern, wurde der Leichnam auf einem Ochsen- oder Pferdegespann zum Kirchhof gefahren, doch auch dann zur Über-

tragung ins Grab getragen. Seitens der katholischen Kirche wurde das Fahren der Leiche 1650 ausdrücklich als "abusus" abgelehnt. Die römische Ritenkongregation hat die Beförderungsart der Toten offiziell erst 1870/1876 freigestellt. Die Lage der Friedhöfe hatte solche Vorschriften ermöglicht; vom 5. nachchristlichen Jahrhundert bis Ende des 18. Jahrhunderts erfolgte die Bestattung wohl ausnahmslos "ad sanctos", in der Kirche oder doch wenigstens "apud ecclesiam". Die Verlegung der innerstädtischen wie innerdörflichen Friedhöfe, diesem immerwährenden "memento mori", von den Pfarrkirchen weg hinaus vor die Grenzen menschlicher Siedlungen, begann im Gefolge der Reformation im 16. Jahrhundert (Nürnberg, St. Rochus 1517/18; St. Johannes 1518/20). Die Zweifel, "...obs ferlich/= gefährlich/sei, das man mitten ynn stedten Kirchhofe hat", und der Hinweis auf das Grab Christi, das bis zum Bau der 3. Mauer 41 n.Chr. draußen vor der Stadt Jerusalem lag, bewegten Martin Luther in seinem Schreiben "Ob man vor dem Sterben fliehen möge" (1527) zu dem Rat, "das begrebnis hinaus für die stad machen... Und zwar... sollte uns nicht alleine die Not /= die Pest und alle ansteckenden Krankheiten/, sondern auch die andacht und ehrbarkeit dazu treiben, ein gemein begrebnis aussen für der stad zu machen". Außenfriedhöfe blieben dennoch bis Ende des 18. Jahrhunderts die Ausnahme. Nach 1750 beschäftigte sich plötzlich eine Flut von Veröffentlichungen, Gutachten und Denkschriften mit dem Problem der Grablegung und der "infektiösen Verfassung der herkömmlichen Friedhöfe". In den Sammlungen der "K.K. landesfürstlichen Verordnungen und Gesetze in materiis publico-ecclesiasticis oder Kaiser Joseph des Ilten Befehle in Kirchensachen" (1784) findet sich, als Ergebnis der vorgenannten Bemühung, das Dekret, "daß von nun an alle Gruften, Kirchhöfe, oder soge-

nannte Gottesacker, die sich innen den Umfang der Ortschaften befinden, geschlossen, und statt solchen diese außer den Ortschaften, in einer angemessenen Entfernung ausgewählt werden sollen". Nicht nur in den habsburgischen Landen, sondern überall im Reichsgebiet wurden in jenen Jahren solche Anordnungen getroffen. Etwa gleichzeitig ging das Beerdigungswesen, bislang Monopol der Kirchen, in den Zuständigkeitsbereich der Kommunen über (München 1819).

Die weiten Wege zu den neuangelegten außerstädtischen Friedhöfen (München, Südfriedhof 1788) waren äußerer Anlaß für die Einführung von Leichenwagen. Ginzrot fand solche Fahrwerke überdies "viel schicklicher... als die gewöhnlichen Todtenbahnen, welche noch in vielen Gegenden von berauschten, schlecht gekleideten Trägern nach ihrer Ruhestätte mit unsicherem Schritte gebracht werden, daher es zu wünschener wäre, daß dergleichen Leichenwagen in allen Städten eingeführt würden". 1829 war von der städtischen Leichenanstalt München offiziell der Transport mit pferdegezogenen Leichenkutschen eingeführt worden. Doch noch 1848 mußten die Münchner unter Strafandrohung ermahnt werden, von der Neuerung Gebrauch zu machen. Sie bevorzugten, ungeachtet der aristokratischen Allüre solcher Leichenwagen, das Tragen der Leiche zum Grabe. Krünitz berichtet, daß es in einigen Städten eigens einen "Leichen-Commissarius" gab, der für die Vergabe des Leichenwagens mit Ausrüstung und Bespannung zuständig war. Der Gebrauch des Leichenwagens stand jedem Ein-

wohner zu. Standesunterschiede mußten jedoch sichtbar bleiben. Die Leichenordnung von Breslau sah vor, "daß bey mittlern und geringen Personen der Leichenwagen mit 2 Pferden, bei Adlichen... mit 4 Pferden, bey Hohen und Standespersonen aber mit 6 Pferden, sich zu bedienen, erlaubt ist". Das Bestellbuch der städtischen Begräbnisanstalten in München unterscheidet fünf Leichenwagenklassen. Nach dem 1. Weltkrieg begannen schwarzlackierte Autos die Leichenkutschen zu verdrängen.

Nicht allein pragmatische Gründe mochten die Wiederbelebung des barocken "Pompe funèbre" für alle Schichten des Volkes initiiert haben. Mit der Rationalisierung des Friedhofswesens um 1800 verband sich eine Dramatisierung und Sentimentalisierung des Totenkultes. Die Konzentration auf die Trauer, auf den "Tod des Anderen" (Philippe Ariès), hat die Beschäftigung mit dem eigenen Sterben verdrängt. Ariès vermutet zurecht, daß die eloquente Ausschmückung des Todes, der neo-barocke Pomp der Leichenzüge, die Abschwächung der alten Vertraulichkeit mit Sterben und Tod verdeckt.

Im Handwörterbuch des deutschen Aberglaubens erfährt der volkskundlich Interessierte s. v. "Leichenwagen", daß es Unglück bedeutet, einem leeren Leichenwagen zu begegnen, Glück hingegen bei einem "gefüllten". Muß der Leichenwagen unterwegs anhalten, so zeigt das baldige Tod eines weiteren Familienmitgliedes an. Die Haustüren, an denen der Leichenwagen vorbeifährt, werden geschlossen, damit sich der Tod nicht hineinflüchten kann. Die Zug-

tiere des Wagens müssen im Stall sein, bevor sich der Sarg ins Grab senkt, sonst stirbt bald jemand oder der Tote kehrt als Geist wieder. Wasser aus den Furchen, die durch die Räder eines Leichenwagens entstanden, wurde als Zaubermittel benutzt.

An Hoftrauerkutschen, wie sie uns aus der Wiener Wagenburg bekannt sind, erinnert der vierrädrige Gläserwagen mit pyramidalem oberem Abschluß, holzgeschnitztem Rokoko-Dekor, Lorbeerkränzen und Trompetenpaaren, golden, schwarz und rot gefaßt, der sich seit kurzem in den Sammlungen zur Volkskunde befindet. Bemerkenswert ist die Ausschmückung der nicht unterteilten Glasscheiben des Wagenkastens durch Ätzung mit Fluorkalium und Salzsäure: geätzte Vorhänge anstelle der sonst üblichen schwarzstoffenen Trauervorhänge. Die Provenienz des Leichenwagens kann nur allgemein mit Westfalen angegeben werden. Seine Datierung ergibt sich aufgrund technischer Details, wie seines dekorativen Verhaltens in die 2. Hälfte oder das letzte Viertel des 19. Jahrhunderts.

Seine Bedeutung als Zeugnis des Totenbrauchtums des vergangenen Jahrhunderts und sein Anderssein im Vergleich zu den schwarzen oder silbergrauen, in jedem Fall unauffälligen Limousinen, in denen heute Tote gefahren werden – sinnfälliger Ausdruck der Ausbürgerung des Todes – müssen nicht betont werden.

Angelica Hack

Tag der offenen Tür für englischsprachige Besucher

Das Germanische Nationalmuseum veranstaltet in Zusammenarbeit mit dem KpZ im GNM am Sonntag, dem 18. November 1984, von 11.00 bis 17.00 Uhr einen Tag der offenen Tür für englischsprachige Besucher, vorrangig für Amerikaner.

Wie bei den bisherigen Tagen der offenen Tür, wird auch diesmal ein breites englischsprachiges Informationsprogramm von ehrenamtlich arbeitenden amerikanischen und deutschen Mitarbeitern des GNM/KpZ kostenlos angeboten. Das Angebot umfaßt:

1. Zwei verschiedene Führungen zu Hauptwerken des GNM,
2. Führungen zu den thematischen Schwerpunkten: Zeugnisse des Handwerks und der Zünfte mit einer Demonstration zum Goldschmiedehandwerk, sowie alte originale Bauernstuben, schließlich historische Waffen und Rüstungen,
3. Führungen für Kinder und ihre Eltern, die unter den Themen stehen:

"Wer möchte ein Ritter sein? Eine Betrachtung der Ritterrüstungen im Mittelalter" und "Ein Besuch in einem alten Bauernhaus: Komm und schau dir an, wie damals die Leute lebten".

In einem besonders eingerichteten Raum können Kinder ab 4 Jahren zeichnen und malen.

Der Eintritt ist frei

Gesine Stalling