

nannte Gotesacker, 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 Vertrautheit 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