



Die Tätigkeit der Totenhofs-Kommission (1898-1918)

(Quelle: Stadtarchiv Dortmund, Bestand 16, lfd. Nr. 436 [Protokollbuch der Totenhofs-Kommission zu Aplerbeck, 1892-1929])

Die Entwicklung der Totenhofskasse

Die vom Gemeinderat gewählte Totenhofs-Kommission zeichnete für die Verwaltung des Kommunalfriedhofes verantwortlich. Das Protokollbuch, in dem die Beschlüsse der Kommission festgehalten wurden, dokumentiert das Aufgabenspektrum. Nach der Eröffnung des Friedhofes mussten sich die Kommissionsmitglieder mit Fragen seiner Gestaltung, der Unterhaltung, dem Ausbau und der Ordnung auf dem Friedhof, dem Totengräber, dem Leichenwagen, und allerlei anderen Fragen beschäftigen. In wenigen Fällen befassten sie sich auch mit speziellen Problemen einzelner Begräbnisse.

Zu den Hauptaufgaben der Kommission zählte die Rechnungslegung. Das Protokollbuch enthält alle Rechnungsabschlüsse bis auf drei:

Rechnungsjahr	Sitzungstermin	Einnahme [Mark]	Ausgabe [Mark]	Saldo [Mark]
1898/99	01.08.1899	581,50	355,35	226,15
1899	19.08.1901	969,80	731,60	238,20
1900	19.08.1901	966,85	538,80	428,05
1901	10.08.1902	1.427,43	1.141,29	286,14
1902	18.08.1903	1.602,44	1.147,94	454,40
1903	10.09.1904	1.968,26	976,00	992,26
1904	04.10.1905	2.270,26	1.840,39	455,87
1905	29.09.1906	1.838,13	1.294,10	544,03
1906	---	---	---	---
1907	18.09.1908	1.623,00	1.113,25	509,75
1908	---	---	---	---
1909	08.08.1910	1.761,25	1.195,26	565,99
1910	28.07.1911	2.264,49	1.842,19	422,30
1911	19.09.1912	2.141,80	1.000,90	1.140,70
1912	19.08.1913	2.849,65	2.479,02	370,63
1913	12.10.1914	2.155,88	1.394,63	761,25
1914	16.11.1915	3.116,25	2.372,14	744,11
1915	---	---	---	---
1916	23.09.1918	2.879,79	2.648,23	231,56
1917	23.09.1918	2.525,56	1.652,39	873,17

Gemäß dieser Aufstellung erwirtschaftete die Gemeinde Aplerbeck mit dem Friedhof jährlich einen Gewinn. Der reichte allerdings bei weitem nicht aus, um die Investitionen auch nur annähernd zu decken, denn allein für die Grundstücke hatte die Gemeinde rund 41.700 Mark ausgeben müssen.

Die Einnahmequellen

Auf der Einnahmeseite schlugen zunächst die Gebühren für die Grabstellen zu Buche. Sie betragen:



	<u>07.07.1896</u>	<u>14.10.1910</u>
gemäß Beschluss vom		
eine Erbgruft (= 6 Gräber)	80 Mark	120 Mark
eine halbe Erbgruft	40 Mark	60 Mark
Reihengrab für Erwachsene	3 Mark	
Reihengrab für Kinder	2 Mark	
Reihengrab für Fremde	7 Mark	

Als Kind galt, wer noch keine 14 Jahre alt war.

Zu den „Fremden“ wurden auch die Insassen der Irrenanstalt gezählt, für die es noch keinen eigenen Friedhof gab.

Bei der Erhöhung der Gebühr für eine Erbgruft handelte es sich um eine Steigerung von 90 auf 120 Mark. Wann die Erhöhung auf 90 Mark vorgenommen wurde, geht aus dem Protokollbuch nicht hervor.

Eine zweite Einnahmequelle war die Bereitstellung des Totenwagens für den Transport der Leichen zum Friedhof. Am 14. Februar 1901 wurden die Gebühren für die Benutzung des Totenwagens neu festgesetzt, da die bisherigen zu niedrig festgelegt und zur Kostendeckung deshalb ein Zuschuss notwendig war. Zum 1. April 1910 trat die neue Gebührenordnung in Kraft. Es wurden nun verlangt:

1. *Von dem Besitzer einer Erbgruft für die Fuhre 10 Mark.*
2. *Von den Angehörigen mit einem Steuersatze von 36-60 Mark einschl. 8 Mark für jede Fuhre.*
3. *Von den Angehörigen mit einem Staatssteuersatze von über 60 Mark 10 Mark für jede Fuhre.*
4. *Von den Angehörigen mit einem Staatssteuersatze bis 36 Mark und Beerdigung in der Reihe 6 Mark für jede Fuhre.*
5. *Für die Benutzung des Wagens von Gemeindeglieder zum Transport ihrer verstorbenen Angehörigen nach auswärtigen Begräbnisplätzen 10 Mark, ausschließlich des Fuhrlohns des Unternehmers des Leichenfuhrwesens, worüber sich die Angehörigen des Verstorbenen mit Fuhrunternehmer zu einigen haben.*
6. *Für die Benutzung des Leichenwagens von Nichtgemeindegliedern zum Transport von Leichen auf hiesiger Irrenanstalt Verstorbener nach auswärtigen Begräbnisplätzen 12 Mark ausschließlich des Fuhrlohns des Unternehmers.*

Am 29. August 1913 fasste die Totenhofskommission folgenden Beschluss: Nach längerer Beratung und nachdem der Vorsitzende mitgeteilt hatte, dass sämtliche Leichen anderer Gemeinden seit Bestehen der Trauerhalle in dem Obduktionsraum untergebracht und obduziert wurden, und auch seitens der Polizei Leichen ohne Weiteres dort untergebracht wurden, ohne dass jemals eine Zahlung für die Benutzung geleistet worden war, die Benutzung der Leichenhalle nicht mehr für Leichen auswärtiger Gemeinden zu gestatten, sofern nicht im voraus in jedem einzelnen Falle 20 Mark an die hiesige Todtenhofskasse gezahlt würde.

Totengräber und Aufseher

Seit Eröffnung des Friedhofs war der Gärtner Heinrich Milo (jun.) dort als Totengräber tätig. Für jedes Ausheben eines Grabes erhielt er 1,50 Mark. Für das „Umsetzen einer Leiche“ bewilligte die Kommission im August 1902 18 Mark. Gleichzeitig wurde Milos Antrag genehmigt, Bohlen zum Abstützen der Gräber und zwei Kästen für das Aufsetzen der Grabhügel zu beschaffen.

Im Mai 1909 interessierte sich die Kommission für einen „Sarg-Senkapparat“, der von einem Unternehmer aus Kupferdreh angeboten wurde. Der Apparat sollte „zur



Probe ohne jede Verbindlichkeit für den Ankauf und ohne jede Vergütung franko Aplerbeck zur Benutzung bei Beerdigungen auf 4 Wochen zur Verfügung“ gestellt werden. Tatsächlich wurde der Sarg-Senkapparat in Aplerbeck benutzt. Dabei stellte sich heraus, dass die Bremse nicht funktionierte, wie es Milo bereits zuvor festgestellt hatte. *„Der Lieferant soll aufgefordert werden, den Apparat persönlich vorzuführen.“* Da weitere Nachrichten über den Apparat fehlen, wird man in Aplerbeck von seiner Abschaffung abgesehen haben.

Leichenwagen

Die politische Gemeinde Aplerbeck besaß einen eigenen Toten-/Leichenwagen, der gegen Gebühr für den Transport von Leichen zum Friedhof genutzt werden konnte. Diese Gebühren waren eine wichtige Einnahmequelle für die Friedhofskasse. Allerdings verursachte der Leichenwagen selbstverständlich auch Kosten.

So musste der Wagen natürlich auch gereinigt werden. Ursprünglich wurde das für die Reinigung benötigte Wasser von den Nachbarn des Totenwagenhauses¹ genommen, *„was schon verschiedentlich zu Unannehmlichkeiten geführt“* hatte. Da 1897 dort aber die gemeindeeigene Wasserleitung verlegt worden war, sollte das Totenwagenhaus an das Wasserleitungsnetz angeschlossen werden.

Im Februar 1905 sollte der Totenwagen, *„welcher in seinem Äußeren nicht mehr gut aussieht“*, lackiert und die Bremsvorrichtung verbessert werden. Auch das Pferdegeschirr war ausbesserungsbedürftig. Für die Dauer der Arbeiten hoffte man, den Totenwagen aus Sölde oder Schüren einsetzen zu können.

Zwei Jahre später, im Juli 1907, wurde beschlossen, einen neuen „Leichenwagen besserer Sorte“ zu beschaffen. Außerdem sollte der bisherige Wagen lackiert und wieder in einen guten Stand gebracht werden.

Der neue Leichenwagen stammte aus der Werkstatt des Wagenbauers Heinrich Schulte, Hagen, und wurde 1909 geliefert. Schulte übernahm auch die Instandsetzung des alten Leichenwagens und bot die leihweise Überlassung eines Ersatzwagens an. Der neue Wagen sollte 2.274 Mark, die Reparatur des alten 575 Mark zuzüglich Kosten für Reinigen und Ölen der Achsen kosten. Weil der neue *„erste Leichenwagen in seiner Ausführung schöner und stattlicher ist, auch der Anschaffungspreis sich beinahe doppelt so hoch, als der des vorhandenen Leichenwagens stellt“* wurde auf den tarifmäßigen Satz für die Benutzung des Wagens 10 Mark aufgeschlagen. Zu den Folgekosten gehörten die Anschaffung eines Schlauches, der bei der Reinigung benötigt wurde, und ein neues Doppelblattgeschirr. Beinahe regelmäßig (Februar 1898, Februar 1905, September 1908 und August 1910) verursachten Ausbesserung und Neuanschaffung von Pferddecke weitere Kosten.

Das Fahren des Toten-/Leichenwagens war an ortsansässige Fuhrunternehmer vergeben. Der erste Fahrer war Otto Schüren. Sein Vertrag wurde im Februar 1901 um drei weitere Jahre verlängert. Ihm wurde 1905 zur Last gelegt, dass er am 7. Januar des Jahres den Leichenwagen benutzt hat, um eine „auswärtige Leiche“ zu befördern. Dazu war eine Genehmigung erforderlich, die Schüren aber nicht eingeholt hatte. Auch hatte er den Transport nicht abgerechnet. Bei *„Wiederholung einer derartigen Ungehörigkeit soll demselben das Leichenfuhrwerk jedoch sofort entzogen werden.“*

¹ Zu dem Zeitpunkt gab es die Trauerhalle, die auch die Möglichkeit zur Unterstellung des Leichenwagens bot, noch nicht. Wo das alte Totenwagenhaus genau stand, konnte noch nicht ermittelt werden.



Im Mai 1909 wurde dem Fuhrunternehmer Karl Brühne das Fahren des Leichenwagens übertragen. Pro Fuhre erhielt er 2,50 Mark. Der Vertrag mit Brühne wurde im März 1912 verlängert, wobei der Preis für die Fuhren neu festgesetzt wurde.