

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 59/60 (1912)
Heft: 4

Artikel: Das Krematorium Aarau: erbaut von Arch. Alb. Froelich, Brugg und Charlottenburg
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30023>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Das Krematorium Aarau.

Erbaut von Arch. Alb. Froelich, Brugg und Charlottenburg.
(Mit Tafeln 11 bis 14.)

An erhöhter Stelle des alten Aarauer Friedhofs, umrahmt von schönen Baumbeständen, liegt das vor kurzem in Betrieb genommene Krematorium, das wir heute unsern



Abb. 4. Ansicht von Südwest.

Lesern vor Augen führen. Als zentraler Kuppelbau mit einer offenen Vorhalle, die von einem säulengetragenen Giebel überdacht wird und zu der eine breite Freitreppe zwischen ruhenden Löwen hinaufführt, bietet es sich dem Beschauer eindrucksvoll dar. Der wuchtige Eindruck wird noch gesteigert durch das harte Material des gelblichen Jurakalks und seine Behandlung, sowohl an den Architekturteilen wie im Bossenmauerwerk. Drei schwere, blauschwarz gestrichene und eisenbeschlagene Türen führen in den Kuppelraum (Tafel 14), der sein Licht sowohl von seitlichen Gruppenfenstern, als auch von den hochliegenden, ringsum unter dem Dache an der Kuppel angeordneten Fenstern als Oberlicht erhält. An der Rückwand des Kuppelraums steht, um drei Stufen erhöht, der

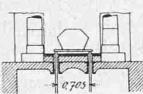
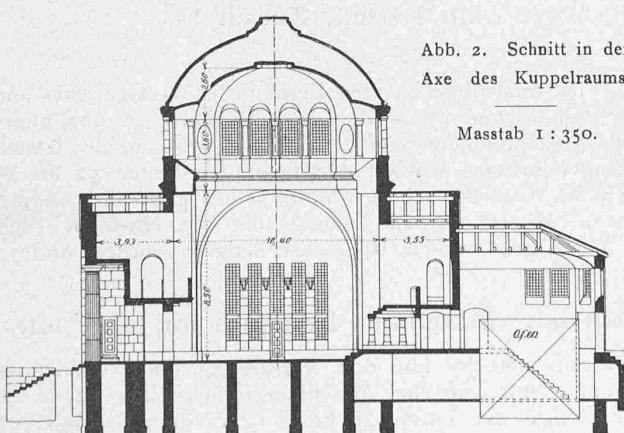


Abb. 2. Schnitt in der Axe des Kuppelraums.

Masstab 1 : 350.



Katafalk, überdacht von auf sechs Säulen ruhenden Steinplatten. Darüber, durch eine seitliche Tür und Treppe zugänglich, ist der Platz für den Geistlichen oder Redner, ihm gegenüber eine Sängerempore mit kleiner Orgel.

In den Zeichnungen (Abb. 1 und 2) ist die Gesamtanordnung masstäblich dargestellt, im Schnitt (Abb. 3) insbesondere die Vorrichtung zur Einführung des Sarges in den Verbrennungsofen, den die Firma Richard Schneider in Stettin liefert hat. Der im Untergeschoss auf Schienen

laufende Wagen trägt einen Aufbau mit zwei kranartigen Konsolen, die durch zwei Schlitze im massiven Fußboden des Katafalks etwas über diesen emporragen, wie in Abbildung 3 links zu erkennen. Auf diese werden zwei hölzerne Querlatten gelegt, die den Sarg tragen. Nachdem eine in der Rückwand des Katafalks eingebaute zweiteilige Schiebetür geöffnet ist, wird der Wagen nach hinten bewegt, wobei ein vor dem Ofen befindlicher dunkler Vorhang diesen verdeckt. Erst nachdem die Türe wieder geschlossen, wird der Vorhang (siehe Abb. 1) zurückgeschoben, der Aufbau des Wagens etwas gehoben (Abb. 3 rechts), die Kragarme in den Ofen eingeschoben und dort durch Senken die Holzlatzen mit dem Sarg abgesetzt. Der Wagen wird hierauf zurückgezogen und die schwere eiserne Ofentüre von oben durch Ketten heruntergelassen, worauf die Verbrennung beginnt. Diese ganze Manipulation nimmt wenig mehr als eine halbe Minute in Anspruch und vollzieht sich sozusagen geräuschlos, sodass weder Auge noch Ohr der Leidtragenden verletzt werden. Die Ofenfeuerung befindet sich an der Rückseite des Ofens, der Kaminzug wird in einem der vier Eckpfiler des Kuppelraums in die Höhe und im Zwischenraum der Kuppelbedachung nach deren Mitte geführt, wo er in einer opferaltarähnlichen, von Widderköpfen und Girlanden geschmückten Kuppelkrönung ausmündet. Auch hier ist somit Alles getan, um die Gefühle der Trauernden zu schonen.

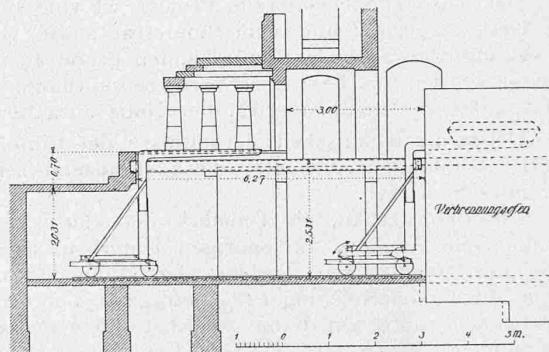


Abb. 3. Schnitt durch Katafalk und Verbrennungsofen. — 1 : 150.



Abb. 5. Ansicht der Baugruppe von West.

Links und rechts an den Hauptbau schliessen sich einseitig offene Urnenhallen, die quadratische Höfe mit Rasen und runden Wasserbecken umschließen (Tafel 13). Abbildung 4 zeigt den ganzen Bau von der Rückseite mit dem Ofenhaus (von Südwest), Abbildung 5 eine Seitenansicht von Westen, wohin sich das neuere Gräberfeld des Friedhofes erstreckt. Der Vordergrund des Krematoriums (Tafel 11) ist nicht mehr in Benützung; er gibt dem Ganzen ein stimmungsvolles Bild der Vergänglichkeit.

Die Bildhauerarbeiten stammen von den Gebrüdern Schwyzer in Zürich, die vier Fresko-Figuren in den Laternen-Ecken der Kuppel von Kunstmaler Werner Büchly in Lenzburg. Die Baukosten erreichten im Ganzen die Summe von rund 160 000 Fr. Sie werden aufgebracht vom Aargauischen Feuerbestattungs-Verein mit Unterstützung durch Stadt, Kanton und Bund.

Genfer Verbindungsbahn.

Im Anschluss an unsere Mitteilung „Genfer Bahnhof-Anlegenheit“ auf Seite 288 Bd LIX und Seite 28 dieses Bandes sind wir heute mit freundl. Unterstützung der Generaldirektion der S. B. B. in der Lage, unsern Lesern nebeneinstehend Uebersichtskarte und Längenprofil der Verbindungsbahn Bahnhof Cornavin bis Eaux-vives, des sog. „Raccordement“ in Genf zu zeigen.

Das vorliegende generelle Projekt ist vom Staatsrat von Genf aufgestellt und vom Bundesrat sowie von der Verwaltung der Schweiz. Bundesbahnen grundsätzlich genehmigt worden; es liegt dem Vertrage zugrunde, dessen Hauptpunkte wir in oben erwähnter Notiz mitteilten.

Ueber die technischen Verhältnisse der Linie geben unsere Abbildungen Auskunft; diese ergänzend sei noch Folgendes bemerk't:

Die Bahn erhält, als Teilstück der künftigen Linie Faucille-Genf-Simplon, zweispurigen Unterbau, aber vorläufig nur eingleisigen Ausbau; der Minimalradius soll 350 m, die Maximalsteigung 12 % betragen. Von Cornavin ausgehend, benutzt die Bahn zunächst auf 2,260 km die vorhandenen Geleise der Linie Genf-Lyon; die Abzweigung erfolgt hinter dem Friedhof Châtelaine, wo eine Signalstation zu errichten ist. Auf einen 712 m langen Tunnel folgt sodann eine Hochbrücke über die Rhone, die als steinerer Viadukt von 232 m Länge, mit einer Hauptöffnung von 80 m, 38 m über dem Flusse, gedacht ist. Ueber der Bahn ist ein ebenfalls steinerer Aufbau für eine 20 m breite Strasse vorgesehen, sodass hier ein ganz hervorragendes, im ganzen 400 m langes Bauwerk erstehen würde. Es folgt wieder ein längerer Tunnel unter dem schon stark bebauten Quartier »Petit Lancy«; sodann nach Ueberschreitung des Flüsschens Aire beim Pont rouge der 6 m über dem Strassen-niveau liegende Bahnhof Plainpalais-Lancy, dessen Aufnahmegeräude in der Axe der aus der Stadt herausführenden Haupt-Radialstrasse Route des Acacias liegt. Dieser Bahnhof, in Verbindung mit dem südlich anschliessenden weitläufigen Güterbahnhof, wird für die bauliche Entwicklung Genfs auf diesem weitläufigen Industriegelände von grösster Bedeutung sein. Es herrschte sogar in Genf lange Zeit die Meinung vor, es sollte hier in Plainpalais der grosse Zentralbahnhof als Kopfbahnhof errichtet werden; doch hätte dies im Betriebe wesentliche Erschwerungen zur Folge gehabt, weshalb die Absicht aufgegeben wurde. Abermals durch einen Tunnel unter Grange-Colomb hindurch gewinnt die Bahn in nordöstlicher Richtung den Bahnhof Carouge an der Route de Veyrier, an den sich ebenfalls ein kleinerer Güterbahnhof anschliesst.

Vom Bahnhof Carouge aus wird sodann mittels einer eisernen Brücke von 3×30 m die Arve überschritten und in einem 1339 m langen Tunnel das Villenquartier von Champel unterfahren. Eine kurze offene Strecke führt endlich in den alten Bahnhof Volland der P. L. M., jetzt Bahnhof Eaux-Vives genannt, die gegenwärtige Endstation der Linie nach Annemasse-Savoyen.

Die Stationsentfernungen sind folgende:

Bahnhof Cornavin bis Plainpalais-Lancy	5600 m
Plainpalais-Lancy bis Carouge . . .	3020 m
Carouge bis Eaux-Vives	2160 m
Bahnhof Cornavin bis Eaux-Vives . .	10780 m
Dazu die Strecke Eaux-Vives bis Annemasse rd.	6000 m

Gesamtlänge der S. B. B.-Linie von Cornavin bis Annemasse rd. . . .	16780 m
---------------------------------------------------------------------	---------

Von der neu zu erbauenden Strecke von 8340 m sind nach vorliegendem Projekt 4729 m in Geraden und 3611 m in Kurven; von letztern haben 729 m den Minimalradius von 350 m. Auf der Neubaustrecke beträgt die Maximalsteigung 9 %, auf der bestehenden Strecke Cornavin-Châtelaine 12 % und auf der Strecke Eaux-Vives-Annemasse 20 %. Niveauübergänge sind gänzlich vermieden, Gelegenheit für Anschluss von Industriegleisen in Plainpalais-Lancy und Carouge ist reichlich vorhanden.

Die Generaldirektion der S. B. B. beurteilt das Projekt im allgemeinen als gut. Immerhin wird noch zu erwägen sein, ob nicht die Strecke Cornavin-Châtelaine viergleisig ausgebaut werden sollte, um die Abzweigung auf offener Strecke und damit die Blockstation zu vermeiden. Wie bereits gesagt, haben die S. B. B. dem genferischen Voranschlag von 18 Millionen einen solchen von 25 Millionen gegenübergestellt (mit vorl. eingleisigem Oberbau 24 Millionen Franken), in dem indessen verschiedene Posten noch nicht berücksichtigt sind. So ist die Rhonebrücke nur für die Bedürfnisse der Bahn berechnet; es fehlen weiter die Beträge für Zufahrtsstrassen (rd. 200 000 Fr.), für die durch Einführung der Verbindungsbahn in den Bahnhof Cornavin dort notwendig werdenden Erweiterungen an Perron- und Abstellgleisen, für die eventuelle Erweiterung der Geleise auf der Strecke Cornavin-Châtelaine (2,75 Millionen Fr.) und schliesslich für die Erweiterung der Station Eaux-Vives (1,5 bis 2 Mill. Fr.). Die Kostenverteilung ist vereinbart, wie schon mitgeteilt, zu drei gleichen Teilen auf den Kanton Genf, die Eidgenossenschaft und die S. B. B., der Baubeginn ist auf spätestens 1. Januar 1918 festgesetzt. Eine eingehende Darstellung aller mit der Genfer Verbindungsbahn zusammenhängenden Fragen, namentlich auch ihrer geschichtlichen Entwicklung, findet sich in der Botschaft des Schweiz. Bundesrates vom 3. Juni d. J. („Schweiz. Bundesblatt“ vom 12. Juni dieses Jahres).

Wettbewerb für ein Schulhaus mit Turnhalle im Letten, Zürich IV.

II.

Im Anschluss an den Bericht des Preisgerichts und die wesentlichen Pläne der zwei Entwürfe „Vorbahnhof“ und „Kastanienblüte“ auf den Seiten 36 bis 39 der letzten Nummer bringen wir auf den folgenden Seiten 52 bis 55 auch die Entwürfe mit den Motto „Mues geht über Suppe“ und „Sparsam“ zur Darstellung, die mit einem II. Preis ex aequo bzw. einem III. Preise bedacht worden sind.

Schweiz. Maschinen-Industrie im Jahre 1911.

Aus dem im Juni d. J. versandten Jahresbericht des Vereins schweizerischer Maschinen-Industriellen ist zu ersehen, dass der Verein zu Ende 1911 einen Bestand von 142 Werken mit 38 281 Arbeitern aufwies (gegen 141 Werken mit 35 633 Arbeitern mit Schluss 1910), wovon entfielen auf die Kantone Zürich 53 Werke mit 15 435 Arbeitern, Schaffhausen 9 Werke mit 3941, Aargau 9 Werke mit 3909 Arbeitern, Bern 21 Werke mit 2878 Arbeitern, Thurgau 9 Werke mit 2231 Arbeitern usw.

Wie jedes Jahr entnehmen wir dem Jahresberichte einige wesentliche Angaben über Maschineneinfuhr und -Ausfuhr, sowie über Versorgung der Schweiz mit den die Maschinen-Industrie besonders interessierenden Rohmaterialien:

nung ist kleiner als $1/100 \text{ mm}$. Die Verschiebung des Objektivs kann an der Teilung t abgelesen werden; seine Feststellung erfolgt durch Anziehen der Klemme Kl . Der Bildwinkel des Objektivs beträgt etwa 45° und wird durch die Visierspitzen i angegeben. Die Länge der Kamera ist unveränderlich und auf die Brennweite abgestimmt, da ja nur Gegenstände, die weit entfernt sind, zur Aufnahme kommen.

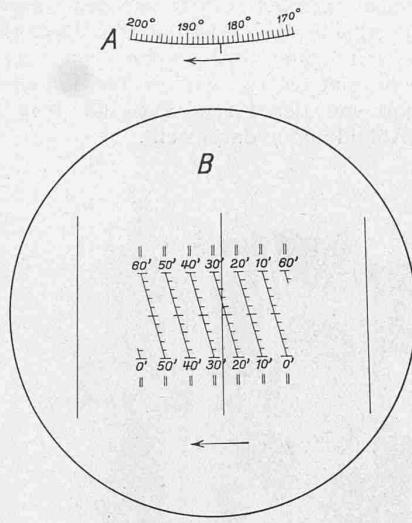


Abbildung 8.

Die Platten werden bei der Aufnahme an einen geschliffenen Anlegerahmen mit Hilfe der Hebel r sanft angedrückt. Die Anlegefläche des Rahmens ist parallel der Führung des Objektivs, und da beide parallel der Vertikalachse sind, steht bei vertikalstehender Achse auch die Platte genau vertikal. Die Vertikalstellung erfolgt mit Hilfe der Röhrenlibelle L , die in geschützter Lage angebracht ist.

Am oberen und unteren Rande des Anlegerahmens sind die Lochmarken angebracht, die sich auf jedem Bilde mitphotographieren, und deren Verbindungsline der Vertikalachse parallel ist und die Hauptvertikale des Bildes bildet. Zur Festlegung des Horizontes ist ebenfalls über dem Anlegerahmen seitlich eine Marke angebracht, die die Bewegung des Objektivs mitmacht, und deren Lot auf die Bildvertikale den Horizont ergibt.

Um die einzelnen Aufnahmen auseinanderhalten zu können, werden sie mit fortlaufenden Nummern versehen, die sich wie die Lochmarken mitphotographieren. Die Einstellung der Nummern erfolgt von aussen mittels der Nummerschraube Nu .

Da die obere Lochmarke bei der Aufnahme meist in den dunklen Vordergrund fällt, so muss sie, um das Bild für die Messung brauchbar zu machen, durch das Spiegelchen S , das je nach dem Stand des Objektivs verstellt werden kann (Segment t), beleuchtet werden.

Das Fernrohr, das in erster Linie zum Einstellen des Winkels von 90° zwischen Kamera-Axe und Basis dient, ist dementsprechend angeordnet. Die Fernrohraxe, bestehend aus Objektiv und Fadenkreuz, ist parallel der Kameraaxe und schneidet die Alhidadenaxe senkrecht. Genau über der Alhidadenaxe ist ein Pentagonalprisma P angeordnet, wodurch die Fernrohraxe auf wenige Sekunden genau um 90° abgelenkt wird. Die Bedingung, dass der Winkel

zwischen Basis und optischer Axe 90° beträgt, wird dadurch gut erfüllt. Die Fokussierung erfolgt im Innern des Fernrohrs durch Verschiebung des Objektivs mittels Trieb schraube F .

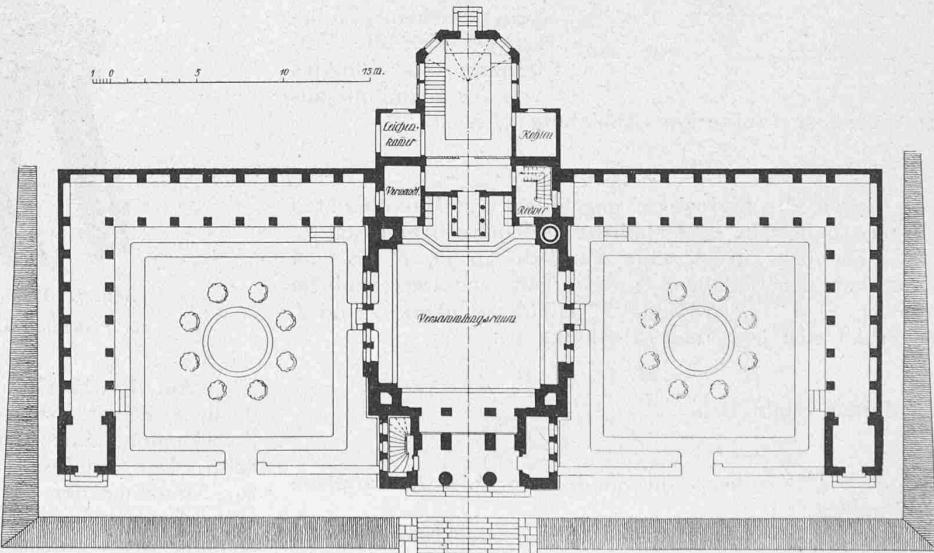
Mit dem Fernrohr fest verbunden ist der Vertikal kreis V . Die Grobbewegung erfolgt durch Drehung des Ringes T_1 und die Feinbewegung nach Festklemmung des Hebels h durch die Schraube T_2 . Die Ablesung am Höhenkreis erfolgt mittels Nonien und Lupen; die direkte Ablesung beträgt eine Minute. Eine Röhrenbussole N , die auf dem Fernrohrgehäuse angebracht ist, gestattet die Aufnahmen nach dem magnetischen Norden zu orientieren und Azimutmessungen auszuführen.

Die für die horizontale Feinbewegung der Alhidade notwendige Schraube M ist als Messschraube ausgebildet, bei der das Verhältnis der Ganghöhe zum Abstand der Schraube von der Vertikalaxe $1/200$ beträgt. Die Schraube kann zur indirekten Messung der Basis verwendet werden. Zu diesem Zweck wird auf dem zweiten Standpunkt eine 1 m lange Metall-Latte horizontal und senkrecht zur Basis auf einem Stativ aufgesteckt, das eine Ende der Latte mit dem Fernrohr angezielt, und die Ablesung an der Mikrometer schraube gemacht. Alsdann wird die Messschraube so lange gedreht, bis das andere Ende der Latte sich mit dem Fadenkreuz deckt, und wiederum die Ablesung an der Messschraube gemacht. Aus der Anzahl der Umdrehungen, die notwendig waren, kann direkt die Länge der Basis bestimmt werden.

Der Horizontalkreis hat eine äussere Grobteilung zum Ablesen der Grade und eine innere Feinteilung für die Mikroskope. Die Mikroskope sind durch Prismen gebrochen und die Ablesung erfolgt bequem durch die Okulare Ok . Durch die verstellbaren Reflektoren Re wird die Teilung beleuchtet.

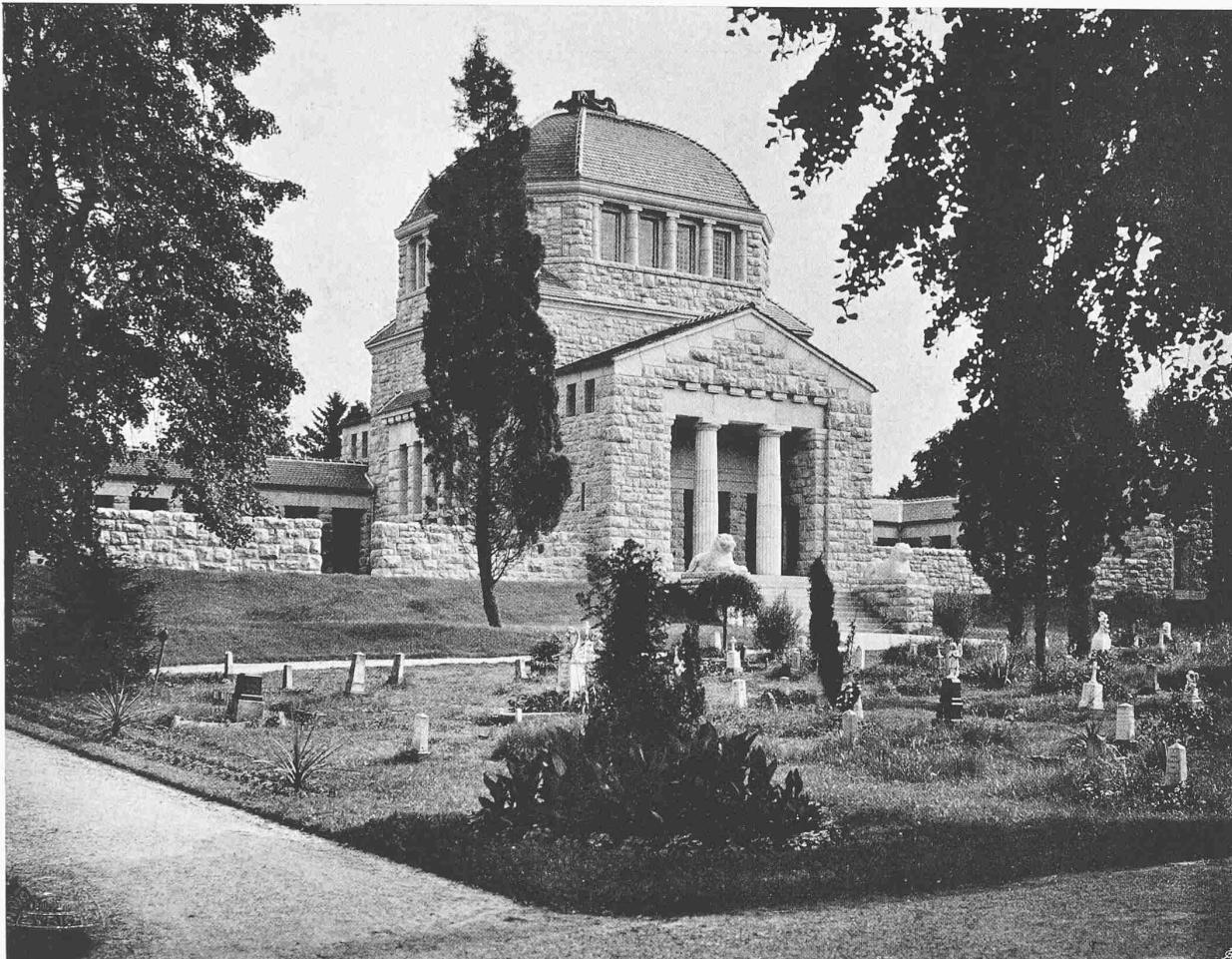
Die Schätzmikroskope weisen eine erwähnenswerte Neuerung auf, die u. W. hier zum ersten Male angewendet wird. Die Unterteilung im Mikroskop ist ein Transversal masstab, wie er für Längenteilungen üblich ist (Ab-

Das Krematorium in Aarau.



Grundriss des Krematoriums mit Urnenhallen. — Masstab 1 : 400.

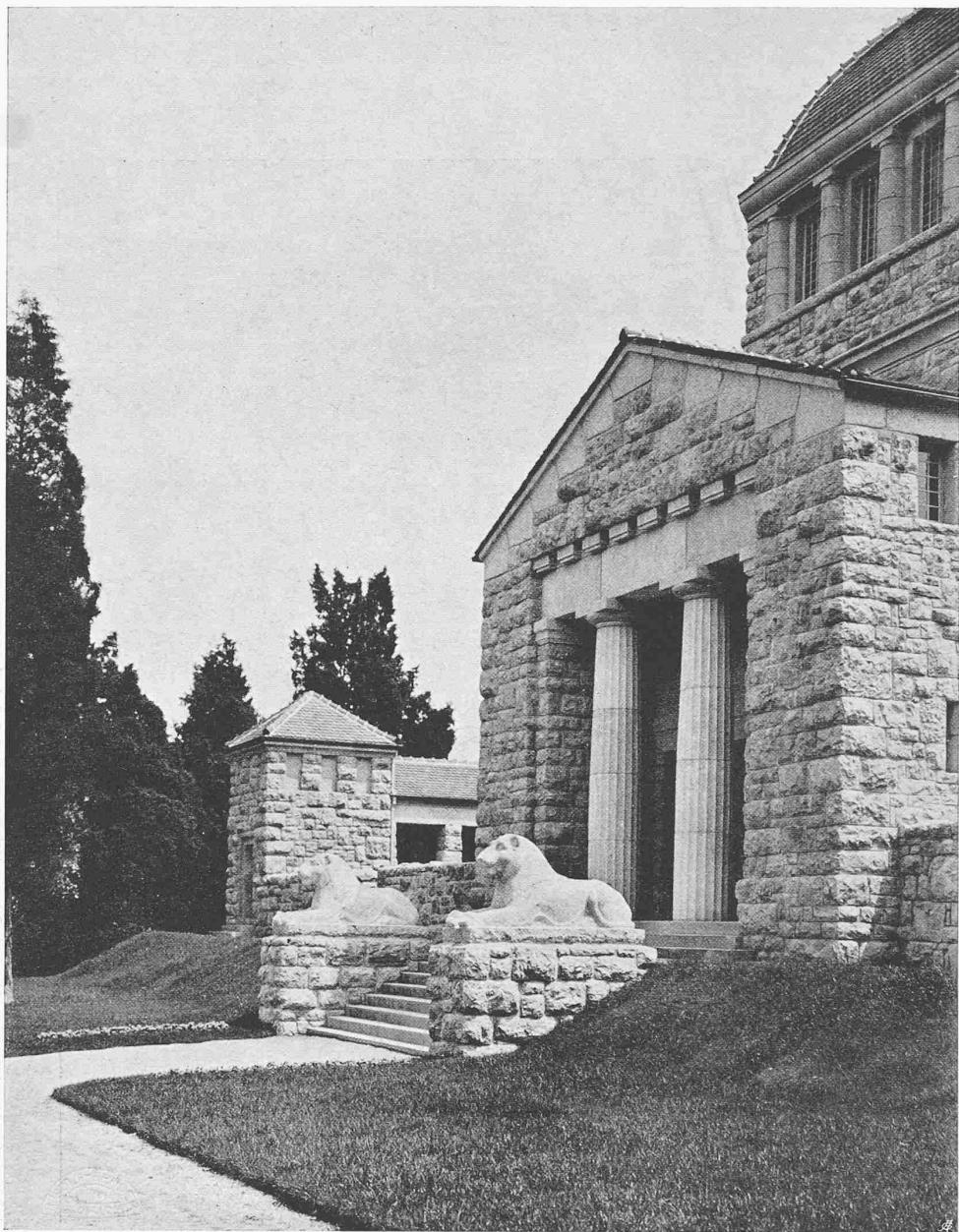
bildung 8). Der Schnittpunkt der Gradteilung mit dem Transversalmasstab (B) ergibt die Ablesung. Man erhält dabei die ganzen Minuten direkt und die Zehntelminuten (6 Sekunden) durch Schätzung, während die Grade an der äusseren Grobteilung (A) mit blossem Auge abgelesen werden können. Die Ablesung erfolgt bei dieser Anordnung, wie aus der Figur ersichtlich ist, schnell und ohne Mühe. (Schluss folgt.)



DAS KREMATORIUM IN AARAU

ARCHITEKT ALB. FROELICH, BRUGG UND CHARLOTTENBURG

Ansicht von Nordost



Haupteingang



Westlicher Urnenhof



DAS KREMATORIUM IN AARAU

ARCHITEKT ALB. FROELICH, BRUGG UND CHARLOTTENBURG

Kuppelhalle