

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 130 (2004)  
**Heft:** Dossier (47/04): Jubiläumsausgabe 130 Jahre

**Artikel:** Rückbau einer alten Eisenbahnbrücke  
**Autor:** Rota, Aldo  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-108486>

#### 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:** 20.01.2026

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

# Rückbau einer alten Eisenbahnbrücke

Zu Bd. 89, Nr. 16 (S. 214-216), 1927, «Der Abbruch der alten Eisenbahnbrücke über die Sitter bei Bruggen, St. Gallen»

(ar) Das Freivorbauverfahren wird bereits seit der Mitte des 19. Jahrhunderts beim Bau von Eisen- und Stahlbogenbrücken eingesetzt. Gegen Ende des Jahrhunderts konnten damit neben Bögen auch horizontale Fachwerke und Gitterträger aus Eisen und Stahl erstellt werden. Ein eiserner Brückenträger in grosser Höhe, wie bei der ersten Eisenbahnbrücke über die Sitter bei Bruggen (St. Gallen), hätte in den 1920er-Jahren rationell im Freivorbau erstellt werden können. Beim Bau der Sitterbrücke 1853-1856 stand diese Technik jedoch noch nicht zur Verfügung. Die inklusive Pfeiler 1350 t wiegende Eisen-Tragkonstruktion musste in konventioneller Technik mit Hilfe aufwändiger hölzerner Lehrgerüste an Ort und Stelle zusammengebaut werden. 70 Jahre später hingegen sollte das Freivorbauverfahren die entscheidende Rolle beim Abbruch der nicht mehr verwendungsfähigen ersten Sitterbrücke spielen. Nach der Fertigstellung des neuen, parallel zur alten Brücke verlaufenden, in konventioneller Technik erstellten Steinviadukts hatten Ingenieure und Unternehmer eine in der damaligen Zeit eher seltene Aufgabe zu bewältigen: Anstelle des Neubaus einer Brücke war ihr fachgerechter Rückbau

214

SCHWEIZERISCHE BAUZEITUNG

[Bd. 89 Nr. 16]

sendungen zu richten sind, sei es als Gabe, sei es als Zeichnung von Anteilscheinen zu 100 Fr. Für alle weitere Auskunft wende man sich an den Auslandschweizer-Sekretär Dr. E. Zellweger, Archives cantonales, Fribourg.

## Der Abbruch der alten Eisenbahnbrücke über die Sitter bei Bruggen, St. Gallen.

Mit der Einführung der Elektrifizierung auf der Strecke Winterthur-St.Gallen-Rorschach der S.B.B. war einem der bedeutendsten Bauwerke aus den Anfängen des schweizerischen Eisenbahnwesens das Todesurteil gesprochen. Die Sitterbrücke bei Bruggen, die in den Jahren 1853 bis 1856 nach Entwurf Etzel erbaut wurde, musste einem massiven Viadukt<sup>1)</sup> weichen, nachdem eine Verstärkung des Ueberbaus auf die stark gesteigerten Verkehrslasten nicht mehr im Rahmen der Wirtschaftlichkeit lag. Diese Brücke bei Bruggen war ein kühner und mustergültiger Repräsentant aus der Entwicklung der Eisenbaukunst. Die Brückenhauptträger mit engmaschigem Strebewerk wurden gestützt durch drei gewaltige Turmpfeiler aus aufeinander gestellten gusseisernen Rahmen. Bei einer Gesamtlänge von 163 m war der Ueberbau als kontinuierlicher Träger auf fünf Stützen mit den Spannweiten von 39,5 : 42,0 : 42,0 : 39,5 m ausgebildet. Die Hauptträgerhöhe betrug 3,6 m; die Fahrbahn war leicht eingestaltet, sodass die Hauptträger-Obergurte gleichzeitig auch als Geländer dienen konnten. Das gesamte Eisen-Gewicht der Brücke betrug 1350 t und setzte sich zusammen aus 425 t Schweiss- und Flusseisen der Ueberbauten und 925 t Gusseisen der drei Turmpfeiler.

Für den Mitte 1926 begonnenen Abbruch der Brücke war eine geeignete Heranziehung des neuen Steinviadukts ausgeschlossen und es musste bei der bedeutenden Höhe des Objektes von etwa 60 m über Flussohle auch von dem Einbau einer Hilfsrüstung abgesehen werden. Die von der Bahnverwaltung mit dem Abbruch beauftragte „Löhle & Kern, A.-G. für Eisenbau, Zürich“ entschloss sich daher, Ueberbauten und Pfeiler mit Hilfe des freien Auskragverfahrens abzubauen, ein Verfahren, das bei Brücken-Montierung über tief eingeschnittenen Flussübergängen bekanntermassen häufig Anwendung findet. Während aber beim Brücken-Neubau diesem Montageverfahren bei der Bemessung der Konstruktion Rechnung getragen werden kann, musste bei dem vorliegenden Abbruchvorgang die bestehende Eisenkonstruktion auf die Tragfähigkeit bei der grössten Hauptträger-Auskragung von rund 40 m eingehend untersucht werden, weil mittels eines vorgeschobenen Abbruchkrans von 3 t Tragkraft die grössten gusseisernen Turmelemente mit rund 1,7 t Stückgewicht und die grössten bahnverladbaren Brückenhauptträger-Abschnitte von 2,6 t Gewicht ausbaufähig sein mussten.

Da die Entlastung der auskragenden Oeffnung vom Oberbau und den Revisionsteggen durch die konzentrierte Auflast dieses vorgeschobenen Abbruchkrans wieder aufgehoben wurde, war eine Verstärkung der Hauptträger nicht zu vermeiden. Diese Verstärkung wurde im Einbau einer Rückhaltkonstruktion über dem Stützpunkt der jeweiligen Auskragung erreicht, die bei der viermaligen Verwendung eine leichte Verschiebbarkeit von Stützpunkt zu Stützpunkt notwendig machte. Statt einer mit den Hauptträgern starr verbundenen dritten Gurtung über den Pfeilern, wurde ein fahrbarer Stützbock über diese gestellt, an dessen oberer Spitze die nach vorn laufenden Aufhänge-Zugbänder und nach rückwärts gehenden Verankerungsbänder angriffen (vergleiche die Abbildungen). Aufhänge- und Verankerungs-

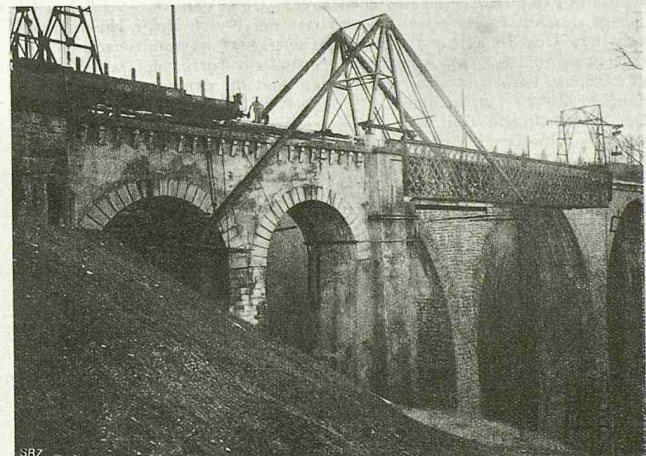


Abb. 3. Abbruch des letzten, rechtsufrigen Ueberbaues; Verankerung im Mauerwerk des Viadukts.

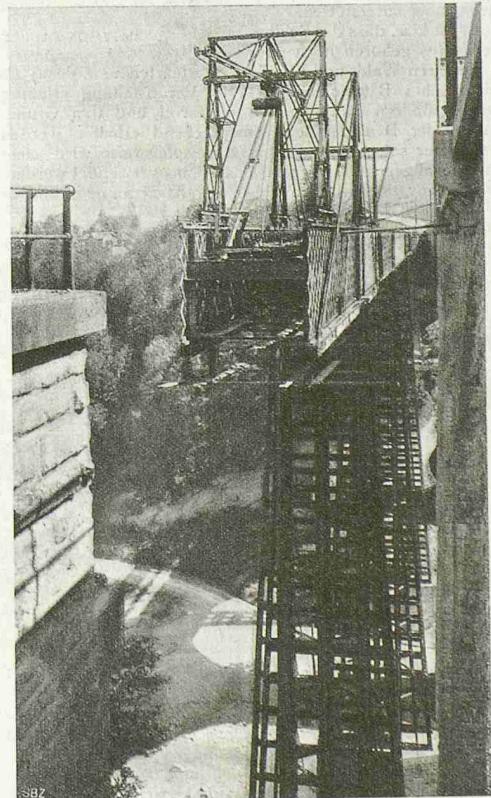


Abb. 2. Abbruch des ersten, linksufrigen Ueberbaues.

Bänder waren ihrerseits ebenfalls nicht an der Brückkonstruktion fest angeschlossen, sondern bildeten mit längs den Brückenuntergurten laufenden Druckposten freie Stützpunkte zur Auflagerung der Brückenhauptträger. Die Druckposten fanden ihren Druckausgleich im Pfeilerkranz. Der

<sup>1)</sup> Vergl. „S. B. Z.“ Band 84, Seite 244 (15. Nov. 1924). Red.

## DER ABBRUCH DER EISERNEN SITTERBRÜCKE DER S. B. B. BEI BRUGGEN, ST. GALLEN.

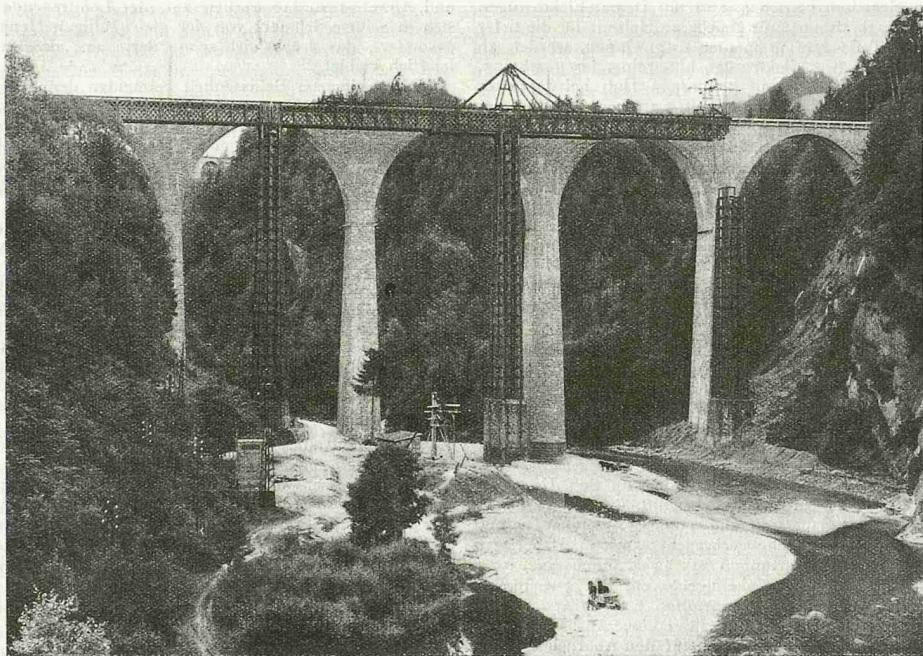


Abb. 1. Gesamtbild flussaufwärts (aus Norden) gesehen; Abbau des linksufrigen Pfeilers (Phot. A. Zumbühl, St. Gallen).

Pfeilerstützbock wurde mittels vier hydraulischen Pumpen auf der Obergurtung der Brücke abgestützt, wodurch gleichzeitig die Zugbänder in die rechnerisch festgesetzten Spannungen versetzt werden konnten. Die bezüglichen Kontrollen erfolgten durch Messungen der Hubkraft der hydraulischen Pumpen mittels Manometer, und der effektiven Spannungen in den Zugbändern und Hauptträger-Kontinuitätslaschen mittels Okhuizen-Apparaten. Die gewählte Konstruktion machte nur einige lokale Verstärkungen im Bereich der Stützpunkte notwendig, bestehend aus der Verstärkung des Vertikalfostens und einer Reihe benachbarter Flachstreben durch teils angeschraubte, teils angeklemmte Druckstreben, zur Erzielung der Knicksicherheit dieser Konstruktionsglieder.

Zur Vermeidung von unwirtschaftlichen Zwischenlagerungen wurden die ausgebauten Konstruktionselemente durch einen auf der Kranbahn des Obergurtes laufenden Kran in der rückwärtigen Öffnung auf Bahnwagen verladen, wobei diese Bahnwagen eine erwünschte Gegenbelastung bildeten. Durch die gewählte, durchwegs bewegliche Lagerung der Krane und des Stützbockes der Rückhalt-Konstruktion war, in Verbindung mit einem Laufkatzenträger auf gleichen Bahnen, die Verwendung aller dieser Bauinstallationen auch zum Verfahren der ganzen Rückhaltkonstruktion von Pfeiler zu Pfeiler geeignet. Während für den Abbruch der beiden westlichen Öffnungen die rückwärtige Brückenkonstruktion die Gegenbelastung für den Kragzustand schaffte, war beim Abbruch der östlich gelegenen Mittelöffnung eine künstliche Belastung auf dem östlichen Widerlager mit etwa 25 t Schienen und Ausbaumaterial notwendig.

Die schwierigste Abbruchsituation ergab sich für die letzte, die östliche Endöffnung, wo die Verankerung in das ziemlich morsche Gewölbemauerwerk der Anschlussviadukte einzubauen war (Abbildung 3). Während im Bereich der

reinen Eisenkonstruktionen das Kräftespiel von eisernem Ueberbau und Rückhaltkonstruktion genau verfolgbar und messbar war, kamen in dieser letzten Phase die Unsicherheiten des Verhaltens des Mauerwerkes hinzu. Um Schläge bei der Abtrennung des Brückenkragarmes von dem zum Abbruch gelangenden Pfeiler zu vermeiden, wurden hier zuerst zwei druckfeste Säulen mit eingebauten hydraulischen Pumpen zwischen Kragarm und Turmpfeiler eingebaut, so dass nach Abtrennung des Brückenkragarmes dieser noch auf diesen beiden vorübergehenden Stützpunkten ruhte. Dem Absenken der hydraulischen Pumpen folgte nun stetig die Durchbiegung des Brückenkragarmes, bis dieser sich ohne jegliche Schlagwirkung von dem weiter zurückgehenden Pumpenstempel ablöste. Damit war Gelegenheit geboten, während des Vorganges das Verhalten des Anschlussviaduktes an dieser Stelle fortlaufend zu beobachten. Nachdem einige erschwerete Belastungszustände des Abbruchkrans die sichere Verankerung im Gewölbe bestätigt hatten, konnte mit dem Pfeilerabbruch begonnen werden. Die Durchbiegungen des freien Krugarmes einer Brückenoöffnung betragen jeweils nach der Abtrennung vom Turmpfeiler 132 bis 153 mm. Da dieser grösste Kragzustand des Brückenhauptträgers während der ganzen Dauer des Pfeilerabbruches bestehen blieb (Abb. 1), wurden tägliche Durchbiegungsmessungen, unter Berücksichtigung der jeweiligen Messtemperatur, gemacht, um allfällige Ermüdungserscheinungen rechtzeitig zu erkennen.

Neben diesen statischen Forderungen war die Organisation des Abbruches besonders wichtig, da jeder Leerlauf von Personal und Transportwagen vermieden werden musste. Die Abbruchkolonnen bestanden aus Abbrenn-, Ausbau-, Transport- und Verladegruppen, deren Besetzung nach genau abgestimmten Zeiten erfolgte. Massgebend für die Zeitintervalle, innert denen je ein Abbruchelement (Hauptträger oder Pfeilerrahmen) zur Verfügung stand, war

auszuführen, was sich im Fall der Sitterbrücke als komplexer und anspruchsvoller Vorgang erwies. Der Rückbau der ersten Brücke war primär aus Sicherheitsgründen erforderlich, da die in geringem Abstand in gleicher Höhe verlaufende neue Brücke bei Versagen der alten Konstruktion gefährdet gewesen wäre. Das Material der alten Brücke sollte volumnäßig wiederverwertet werden, denn 1350 t massives Eisen durfte nicht brachliegen. Weiter sprachen auch ästhetische Überlegungen für den vollständigen Abbruch der ersten Brücke, denn die elegante Silhouette der neuen Steinbogenbrücke, die den allgemein bewunderten Brückenbauten der Gotthardlinie, der BLS und der Rhätischen Bahn nachempfunden war, wurde durch das vergleichsweise provisorisch wirkende rechtwinklige Gitterwerk beeinträchtigt.

**Die Höhe des abzubrechenden Bauwerks von bis zu 60 m und die Topografie der Umgebung verunmöglichten einen konventionellen Abbau mittels Kran oder Gerät. Das Rückbauverfahren musste also ohne Installationen am Boden auskommen, was der Situation beim Freivorbau entsprach. Dieses Verfahren wurde nun einfach «umgepolzt» und für den geordneten Rückbau in kleinen Portionen der Eisenkonstruktion adaptiert. Aus dem bekannten und bewährten Freivorbau hat sich, möglicherweise erstmals in der Schweiz, der «Frei-Rück-**

bau» entwickelt. Besonders elegant dabei war die Möglichkeit, auch die in transportable Einheiten aufgeteilten Gusseisenpfeiler ohne Beeinträchtigung der Umgebung via Fahrbahnträger abzutransportieren.

**Der Rückbau der Eisenkonstruktion konnte, wie aus dem Artikel zu schliessen ist, ohne besondere Schwierigkeiten und mit vertretbaren Kosten durchgeführt werden. Aus heutiger Sicht ist das angewendete Verfahren als landschafts- und ressourcenschonend zu bewerten, da das Flussbett praktisch nicht tangiert wurde und sämtliche Transporte über die Bahngleise erfolgten. Auf ökologische Aspekte des Rückbaus wird, in Unkenntnis der heute geläufigen Probleme und Risiken, nicht eingegangen. Wie die damals üblichen, heute nicht mehr zugelassenen Bleimennige- oder Zinkchromatstriche von den Eisenkonstruktionen entfernt und entsorgt wurden, welche Menge derartiger Produkte bereits bei früheren Erneuerungen oder Reparaturen der Anstriche in Boden und Wasser gelangte oder auch was mit diesen umweltrelevanten Stoffen beim «Abbrennen» (Trennschweissen) der Träger geschah, waren Fragen, die 1926 noch nicht gestellt wurden.**

**Die unverändert gebliebene neue Steinbrücke ist bis heute in Gebrauch und als allein stehendes Bauwerk zu einem landschaftsprägenden Element im Sittertobel geworden.**

beim Turmabbruch die Hubzeit und beim Hauptträgerabbruch die Abbrechnzeit der Ausbaustücke. Der Abbruchkran war in Anbetracht der grossen Hubhöhe bei den Turmpfeilern elektrisch betrieben und mit Demag-Elektrozügen von 3 t Tragkraft ausgerüstet. Um an Hubzeit für die tiefer gelegenen Teile der Turmpfeiler zu gewinnen, wurden ab mittlerer Höhe zwei Elektrozüge hintereinander geschaltet, von denen der obere mit 3,6 m/min Hub bei doppelter Seileinziehung und der untere mit 7,2 m/min Hub bei einfach eingezogenem Seil arbeitete, wodurch für einen Hub durchschnittlich 10 Minuten Hubzeit erreicht wurden. Bei den Hauptträgern wurde unter der Bedingung grösster bahntransportfähiger Stücke jeweils die Abtrennung eines vollständigen Feldes durchgeführt. Für die Turmpfeiler war die Grösse der einzelnen Gussrahmen massgebend. Der Abbruch des Ueberbaues erfolgte mittels autogener Schneidbrenner „Original Messer“ mit zwei Heizdüsen und acht Sauerstoffdüsen bei den auftretenden Brennquerschnitten von  $450 \text{ cm}^2$ . Für die Wintermonate war zwischen Sauerstoffflasche und Reduzierventil als Einfrierschutzvorrichtung ein elektrischer Heizkörper „Elektrosaf“ mit gutem Erfolg eingebaut. Für den Abbruch der gusseisernen Pfeiler wurden im oberen Teil Gussbrenner der Weber-Werke verwendet, während in den unteren Geschossen die Gussrahmen durch Abbrennen der Verbindungsschrauben und Abdrehen aus den Verkeilbahnen abgehoben werden konnten.

An Trennschnitten ergaben sich für den Ueberbau insgesamt  $195\,000 \text{ cm}^2$  Trennquerschnitt, für deren Abtrennung  $0,066 \text{ m}^3$  Sauerstoff und  $0,002 \text{ kg}$  Azetylen-Dissous auf den  $\text{cm}^2$  Trennfläche verbraucht wurden. Dabei war die Trennung der Gurtungen erschwert durch eine Auszementierung der Gurtwinkelstufen. Für die Turmpfeiler war die Aufwendung an Brennstoffen  $1 \text{ m}^3$  Sauerstoff und  $0,32 \text{ kg}$  Azetylen-Dissous für die Tonne Ausbaumaterial. Die aufgewandten Arbeitszeiten für den Abbruch der gesamten Brücke, einschliesslich deren Oberbau und Revisionsstege, betrug 13 Stunden pro Tonne ausgebautes Konstruktionseisen. Die Verteilung dieser Stundenaufwendung erfolgte mit 36 % auf Installationsarbeiten, 26 % auf Transporte, 6 % auf Ausbau von Oberbau und Revisionsstegen, 10 % auf reine Schniedezeit der Ueberbauten und 22 % auf Abbau der Pfeiler. An Rückhaltskonstruktionen, Hauptträgerverstärkungen, Abbruch- und Verladekräne waren total etwa 48 t Eisenkonstruktionen installiert.

P. Sturzenegger, Dipl.-Ing.

#### Pompes funèbres.

Die kürzlich in unserer Zeitschrift erschienene Befragung zweier neuer Krematorien bedarf einer Ergänzung nach der grundsätzlichen Seite; die folgenden Ausführungen gehen demnach viel weniger den Architekten an, als die Friedhofs-Behörden, Feuerbestattungs-Vereine usw., die das Programm aufstellen. Der Architekt hat ja darüber in den seltensten Fällen zu entscheiden, er bekommt vielmehr eine Anzahl von Wünschen vorgelegt, und seine Aufgabe ist es dann, dieses Programm, mit dem er vielleicht in vielen Teilen gar nicht einverstanden ist, so gut als möglich zu verwirklichen. Und niemand wird ihn tadeln, wenn er schlüssig um des lieben Friedens und schönen Auftrags willen in manchen Punkten, vielleicht entgegen seiner besseren Ueberzeugung, nachgibt.

Neben dem Militärwesen ist die Totenbestattung das einzige Gebiet, auf dem sich ein gewisser Wille zur rituellen Form, auch ausserhalb konfessioneller Gemeinschaften bis in die Gegenwart erhalten hat. Ueber den Sinn der Totenbestattung denken Orthodoxe und Freidenker verschieden, gemeinsam aber ist allen Weltanschauungen das Bedürfnis nach Feierlichkeit. Der Tod ist ein schicksalhaftes Ereignis, das aus allzugrossen Tiefen aufsteigt, als dass es mit banaler Alltäglichkeit abgetan werden könnte: in einer Gefühlsebene, die von den Verschiedenheiten der intellektuellen

Meinungen nicht mehr berührt wird, fühlt sich der Hinterbliebene gedrängt, dem Toten, der plötzlich in unbegreifliche Ferne entrückt ist, Ehre zu erweisen; uralte Furcht- und Abwehr-Instinkte wachen auf, der Leidtragende fühlt sich in seinem Schmerz von der gleichgültigen Menge abgesondert, das drückt sich schon darin aus, dass er sich feierlich kleidet.

Mit seltamer Beflissenheit vermeiden denn auch die sonst so beredten Vertreter des Maschinalinismus, über dieses Gebiet zu reden. Man weiss, welche Apotheose der tote Lenin in Russland durchgemacht hat, im selben bolschewistischen Russland, das die Maschine, die Zweckmässigkeit, als oberste Richte der Architektur erklärt: Rückfall in byzantinischen Heiligenkult? Vielleicht, aber auch dann ein Beweis, dass gewisse Gefühlsbedürfnisse, also ästhetische Streben, eben stärker sind als alle Verstandes-Theorien.

Während nun sonst Fragen der Form von weitesten Kreisen als nebensächliche Spielereien angesehen werden, finden sie auf dem Gebiet der Totenbestattung einen verworrenen, aber unbestreitbaren Widerhall; wenn irgendwo, so ist hier noch ein Bedürfnis nach Werten lebendig, die über die blosse Nützlichkeit hinausgehen; es wäre unsachlich, dies zu Gunsten moderner Sachlichkeits-Theorien zu ignorieren.

Der Tod eines Nahverwandten ist eine der seltenen Gelegenheiten, bei der wohl auch der banalste, in materiellen Interessen und müffigen Konventionen ersticke Mensch wenigstens für Augenblicke aus seiner Alltäglichkeit und selbstzufriedenen Hub aufgescheucht wird. Er hegt deshalb nicht etwa hohe oder tiefsinngie Gedanken, aber er steht solchen Gedanken doch weniger fern als gewöhnlich, er ist für Eindrücke aller Art empfänglicher und es ist darum nicht gleichgültig, was gerade in diesen Augenblicken gesteigerter Aufnahmefähigkeit mit ihm geschieht.

Alle Friedhofs-Kunst muss sich also bewusst sein, an sehr bevorzugter Stelle zu stehen; sie wirkt auf Kreise, die sich sonst überhaupt nicht um Kunst kümmern, und auf dieses Publikum zudem in dem besondern Augenblick, in dem es durch die mit dem Tod zusammenhängenden Emotionen gefügig gemacht worden ist. Die Friedhofs-Kunst trägt somit eine ganz besondere Verantwortung, sie kann eine günstige „Konjunktur“ ausnutzen wie keine andere, und an allerempfindlichster Stelle in das Leben von Angehörigen der breitesten Volkskreise eingreifen. Gelingt es nun, den Friedhof-Besucher gerade in diesem Zustand erhöhte Empfänglichkeit vor klare, reine Eindrücke zu stellen, indem man die Bestattungs-Handlung mit der grosszügigen und offenen Selbstverständlichkeit vollzieht, die ihrer allein würdig ist, so kann das von tiefster erzieherischer Wirkung sein.

Am guten Willen dazu ist nicht zu zweifeln; und doch sehen wir an der Mehrzahl aller Friedhöfe und Friedhof-Bauten bis in die neueste Zeit allenthalben leere Allegorien und schalen Pomp, die jede Offenheit des Gemütes schleunigst mit fertigen Konventionen wieder verstopfen; die den Schmerz, statt ihn zu lättern, in lauter Ver-tuschungen, Surrogaten, Unaufrichtigkeiten ersticken. Statt im Zustand der Erhebung, der tragischen Katharsis, verlässt der feiner empfindende Besucher einer Leichenfeier den Friedhof mit seinen Verschönungsmassnahmen schliesslich bedrückt und angewidert.

Was in den letzten Jahrzehnten an neuzeitlicher Friedhofs-Kunst geleistet wurde, betraf Verbesserungen im Einzelnen. Man machte höchst erfreuliche Fortschritte in der gärtnerischen Anlage der Gräberfelder, man baute schöne Waldfriedhöfe, entwarf vorbildliche Grabsteine, man suchte die Friedhofsgeschäfte den jeweils modernen Strömungen der Architektur anzupassen.

Mit dem Bau von Hallen und Anlagen allein ist es aber noch nicht getan: die Trauer-Zeremonie selber ist die Hauptsache, die Handlung, für die alles Weitere nur als Rahmen dient. Hier aber liegt noch sozusagen alles im