

# Kirche und Pfarrhaus in Reinach-Menziken

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **51/52 (1908)**

Heft 20

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-27424>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Kirche und Pfarrhaus in Reinach-Menziken (Kt. Aargau).

Erbaut von Architekt *Paul Siegwari* in Aarau.

### II. (Schluss.)

Durch eine kleine Vorhalle gelangt man zum Hauptportal, dessen Türflügel wie der des Seiteneingangs durch geschmiedete Beschläge mit Ziermotiven von Weinrebe und Jungferne geschmückt sind. Das Kirchenschiff, ein Rechteck von 10 m Breite und 16,30 m Länge, ist von einem flachen Tonnengewölbe überdeckt, das 6,10 m über dem Kirchenfußboden ansetzt und eine Stichhöhe von 2,11 m erhielt. An das Schiff schliesst nach Süd-Osten das Chörlein an, das in einem halben Zehneck geschlossen ist. Dem Chor als Hauptraum der Kirche wurde naturgemäss die reichste Ausstattung zuteil. Seine Gewölbe, Rabitzkonstruktionen, sind mit einem naturalistisch gehaltenen Rosenmotiv geschmückt, das sich ähnlich auf den Wandflächen wiederholt. Die Chorwände erhielten einen kräftigen, ins grüne spielenden Grundton, während jener der Langhauswände warm gelb, beinahe weiss erscheint. Das Tonnengewölbe aus Holz über dem Schiff ist mit schablonierten farbigen Ornamenten reich geziert. Zum Schmuck der Hauptgurten haben die symbolischen Pflanzen, Rose, Eichel, Distel oder Palme, und Weinrebe gedient, während die Deckleisten

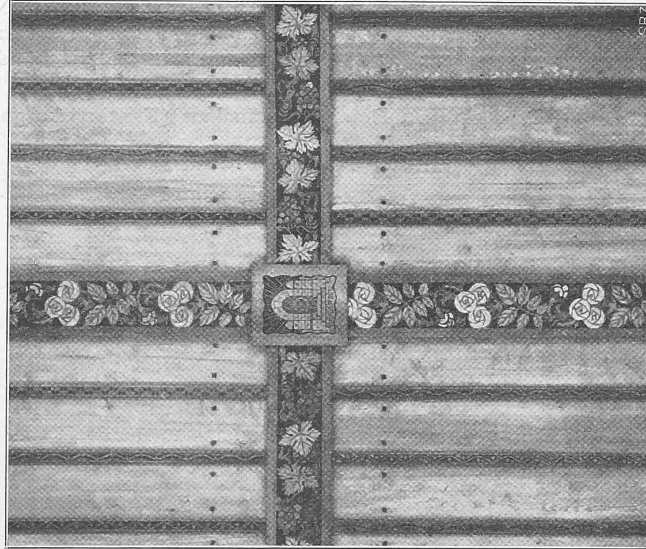


Abb. 10. Detail der bemalten Holzdecke im Kirchenschiff.



Abb. 11 Ansicht des Taufsteins.

geometrische Motive, Zickzack-Ornamente, Wellenlinien oder Würfelmuster in steter Abwechslung auch in der Farbe zeigen. Die Kreuzungspunkte der Hauptgurten sind durch Darstellungen, aus der lauretanischen Litanei (Arche des Bundes, Himmelspforte, Goldenes Haus, geistliches Gefäss der Andacht und Morgenstern) besonders hervorgehoben. Die Ornamente wurden in blau und orange in den verschiedensten Abtönungen auf den blaugrauen Grund des Gewölbes gemalt, doch stets so, dass die Struktur des sorgfältig aus-

gesuchten Holzmaterials noch durchscheint. Ein zahnchnittartig unterbrochenes Gesims bildet den Uebergang vom Gewölbe zur Mauerfläche.

Reichliches Licht fällt ins Kirchenschiff durch acht Rundbogenfenster und eine gekuppelte dreiteilige Fensteröffnung über der Empore. Letztere ist mit einer Darstellung des heiligen Geistes ausgefüllt, während die acht Schiff-Fenster in ihren obern Teilen mit religiösen Emblemen geschmückt sind. Der Chor wird durch drei Fenster mit figürlichen Darstellungen, sowie durch eine Oeffnung nach der obern Sakristei, erhellt. In den drei Chorfenstern sind der englische Gruss, St. Josef mit dem Jesusknaben, sowie die heilige Elisabeth dargestellt, Glasgemälde, die von der Firma Berbig in Zürich nach eigenen Kartons unter Verwendung von Antikglas mit nachheriger Tönung, d. h. Schattierung, angefertigt wurden.

Altäre und Kanzel sind der geringen Kosten wegen aus Savonnierestein hergestellt worden, mit Ausnahme der massiven Altarstufen, zu denen Solothurner Kalkstein Verwendung fand. Nur der Hochaltar erhielt reichern plastischen Schmuck, während die beiden Seitenaltäre so einfach wie möglich gehalten werden mussten. Der Grund des Engelsfrieses am Hochaltar, die Tabernakelnische, sowie das Aehren- und Weinrebenornament an der Leuchterbank sind in einfachster Art durch Anlegen des Grundes mit gelbem Oker und Gold auf die Entfernung wirksamer gemacht worden. Die Tabernakeltüre aus vergoldetem Bronzeguss zeigt Christus am Kreuze zwischen Johannes und Maria. Die Kanzelbrüstungen beleben die vier Evangelisten mit ihren Symbolen, während den Kanzeldeckel zwei aus Eichenholz geschnitzte Engelskonsolen mit Richtschwert und Gesetzbuch stützen. Die Modelle für sämtliche figürlichen und ornamentalen Arbeiten an den Altären und an der Kanzel, sowie deren Ausführung stammen von Bildhauer Karl Leuch in Zürich, der auch den geschnitzten, im Chorbogen hängenden Cruzifixus schuf (vergl. Tafel XII).

Die beiden Altargemälde St. Martinus und St. Antonius, sowie das Bild der Kirchenpatronin St. Anna mit Maria über dem Hochaltar hat Kunstmaler Troxler in Luzern geliefert.

Im Chor ist an einer der Seitenwände ein dreiplätziger Chorstuhl mit allegorischen Schnitzereien aufgestellt; neben dem St. Martinsaltar befindet sich in einer Nische der Taufstein aus Solothurner Kalkstein und an der Giebelwand des Schiffes schliesslich unter der Empore der Beichtstuhl. Die Empore selbst ruht auf zwei eichenen Säulen und ist 4 m tief; vorderhand ist ein Harmonium auf ihr aufgestellt worden, bis die Mittel zur Beschaffung einer kleinen Orgel vorhanden sein werden. Die Dekorationsmalereien in der ganzen Kirche leitete Maler Eugen Steiner aus Aarau, der auch die nötigen Detailzeichnungen hiezu anfertigte.

Bei Beschaffung der Kultgegenstände, wie der Leuchter, der Monstranz, der Blumen, Altardecken, Teppiche u. s. w.

ist der Architekt leider in keiner Weise befragt worden, was zur Folge hat, dass die aus verschiedenen Devotionalienhandlungen gekauften Gegenstände nicht zu ihrer Umgebung passen und die angestrebte Einheitlichkeit teilweise empfindlich stören.

Im untern Turmgeschoss befindet sich die Sakristei mit den nötigen Kasten und einem kleinen Archivschrank; eine Dienstreppe führt von hier in die obere Sakristei, die zugleich als Paramentenraum und Läuteboden dient, sowie als Aufenthaltsraum für den Kirchendiener und etwaige Besuche des Pfarrers während des Gottesdienstes. Dieser Raum liegt auf gleicher Höhe mit dem Obergeschoss des Pfarrhauses und steht mit diesem durch eine Türe in direkter Verbindung. Die Anordnung der kleinen Dienstreppe war nötig, um die eigentliche Pfarrhaustreppe zu entlasten.

Im Untergeschoss des Pfarrhauses ist neben den nötigen Kellerräumlichkeiten eine Waschküche mit Badegelegenheit untergebracht. Im Erdgeschoss liegen der bereits erwähnte Unterrichtsraum und ein Amtszimmer des Pfarrers, im ersten Stock drei Zimmer mit Küche, Speisekammer und Abort, und im Dachstock ein Gastzimmer, sowie ein Zimmer für die Bedienung nebst den nötigen Gelassen für Holz und Wäsche. Das Pfarrhaus hat lokale Ofenheizung. Im Wohnzimmer fand ein grüner Kachelofen Aufstellung, mit grün in grün schablonierten Ofenkacheln. Von dieser Art von Ofenkacheln, die früher eine Spezialität des Wynentales waren, finden sich in älteren Bauernhäusern noch häufig prächtige Beispiele, die vom Farben- und Formensinn der alten Hafner das beste Zeugnis ablegen. In der Kirche ist mit Rücksicht auf die hohen Betriebskosten keinerlei Heizung vorgesehen, dagegen wäre im Keller des Pfarrhauses genügend Platz zur Aufstellung eines Zentralheizungs-ofens.

Mit dem Bau wurde im Juli 1906 begonnen; am 2. September 1907 konnte die Einweihung stattfinden.

Die gesamten Baukosten ohne Orgel und Geläute, dagegen mit Altären, Kanzel, Altarbildern, Architektenhonorar und Umgebungsarbeiten betragen 92700 Fr. Der Kubikinhalt von Kirche und Pfarrhaus zusammen gemessen von Geländeanschluss bis und mit  $\frac{1}{3}$  der jeweiligen Dachhöhe beträgt rund 3550  $m^3$ . Der ausgebaute  $m^3$  kostet demnach rund Fr. 26,10.

## Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1907.

Dem Bericht des eidgen. Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung im Jahre 1907 entnehmen wir in üblicher Weise eine Reihe für unsere Leser besonders interessanter Angaben. Hinsichtlich der den Bericht begleitenden Tabellen und statistischen Notizen u. a. m. sei auf das Bundesblatt Nr. 18 vom 29. April 1907, in dem der ganze Bericht abgedruckt ist, hingewiesen.

**Organisation und Personal.** Wegen beständiger Vermehrung der Geschäfte des Eisenbahndepartements, auch der administrativen Abteilung, hat sich die Notwendigkeit ergeben, die seit 1. Juli 1901 vakante Stelle des administrativen Direktors wieder zu besetzen. Die Wahl, welche jedoch

nicht mehr im Berichtsjahre erfolgen konnte, fiel auf Herrn Max Pestalozzi von Zürich, I. Stellvertreter des Vorstandes des Personentarifbureaus der Generaldirektion der schweizer. Bundesbahnen.

**Gesetze und Verordnungen.** Es wurde der Entwurf einer Verordnung betreffend den Bau und Betrieb von Schiffen, welche mit Dampf- oder anderen Motoren versehen sind und konzessionierten Unternehmungen angehören, erstellt. Dieser Entwurf konnte im Berichtsjahre noch den

Kantonsregierungen und Dampfschiffverwaltungen zur Vernehmlassung übermittelt werden. Die neue Verordnung wird voraussichtlich im Frühjahr 1908 in Kraft gesetzt werden können.

Die Reorganisation des Eisenbahndepartements konnte im Berichtsjahre nicht mehr durchgeführt werden.

**Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.** Mit den Verhandlungen über den freihändigen Rückkauf der Gotthardbahn ist eine Delegation betraut worden, die aus den Vorstehern des Eisenbahndepartements und des Finanzdepartements, dem Präsidenten der Generaldirektion der schweizer. Bundesbahnen, dem technischen Direktor und dem Inspektor für Rechnungswesen und Statistik besteht. Ausserdem sollen vom Eisenbahndepartement zu den Verhandlungen noch der administrative Direktor und der Departementssekretär zugezogen werden.

Der mit Botschaft vom 12. Dezember 1904 vorgelegte Gesetzesentwurf betreffend den Bau einer schmalspurigen Eisenbahn von Brienz nach Interlaken, als Fortsetzung der Brünigbahn, welcher vom Ständerat am

## Kirche und Pfarrhaus in Reinach-Menziken.

Erbaut von Architekt Paul Stegwart in Aarau.

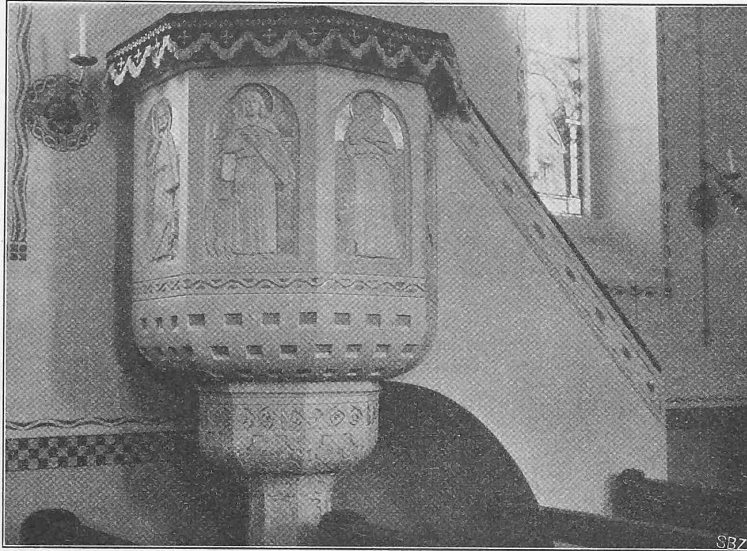


Abb. 12. Ansicht der Kanzel. — Modelle und Ausführung von Bildhauer Karl Leuch in Zürich.

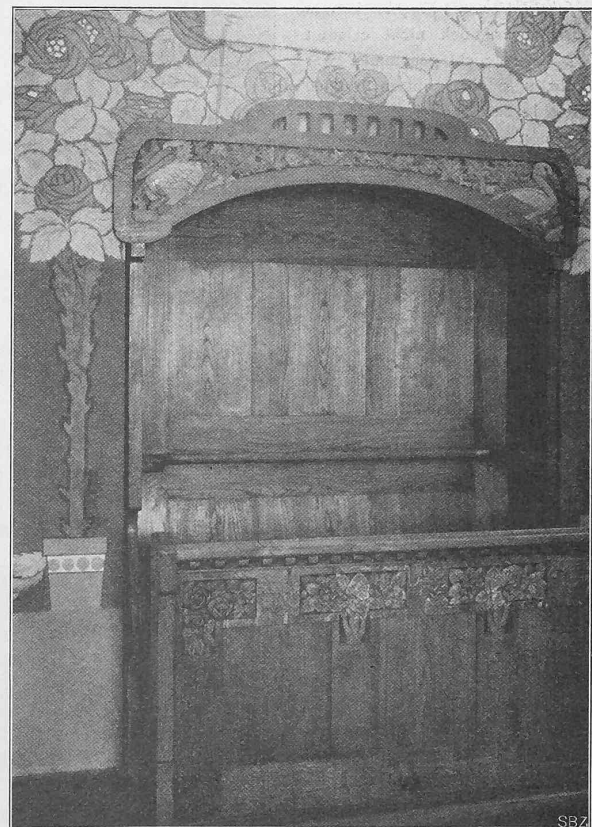


Abb. 13. Ansicht des dreisitzigen Chorstuhls.

Monatsleistung	Zugs-km <sup>1)</sup>	Brutto t/km	Watt-Std. bez. auf Br. t/km
1907 Dezember . . .	7080	954 280	34
1908 Januar . . .	7200	903 300	32,5
Februar . . .	6840	867 180	30
März . . .	7240	897 460	30

1) Personen-, gemischte und reine Güterzüge (regelmässiger Rangierdienst).

Während des ersten Trimesters der elektrischen Traktion der S. B. B. Züge mussten nur in drei Fällen zur Vermeidung grösserer Verspätungen Züge von der Ausgangsstation weg mit Dampflokomotiven geführt werden:

Erwähnenswert ist auch, dass bei den sehr starken Gewittern, die in der von der Bahn durchfahrenen Gegend schon wiederholt erfolgten, der Betrieb in keiner Weise beeinträchtigt wurde.

Eine kürzlich vorgenommene Untersuchung der Isolationsverhältnisse der gesamten Fahrleitungen hat ergeben, dass bei feuchtem Leitungszustand der gesamte Leistungsverlust (Ladung und Ableitung) nur 0,6 kw beträgt.

Die Anlage entspricht in ihren wesentlichen Teilen den Anforderungen eines Normalbahndienstes vollständig und bestätigt die guten Erfahrungen, die mit dem Einphasensystem auch in andern Ländern gemacht wurden.

### Kirche und Pfarrhaus in Reinach-Menziken (Kanton Aargau).

Erbaut von Architekt Paul Stegwart in Aarau.



Abb. 8. Der englische Gruss. Glasgemälde im Chor.



Abb. 7. Tabernakeltüre aus vergoldeter Bronze.

Bildhauer Karl Leuch in Zürich.



Abb. 9. Die heilige Elisabeth. Glasgemälde im Chor.

1. Am 3. Dezember. Ursache: Zerspringen eines schon früher mechanisch beschädigten Isolators auf der Station Regensdorf. Der Leitungsunterbruch dauerte  $\frac{5}{4}$  Stunden, da der Vorstand trotz Sichtbarkeit des Kurzschlusses die Stationsleitungen nicht abschaltete.

2. In der Nacht vom 17./18. Dezember. Ursache: Ankerbruch am Anfang der Fahrleitung auf der Station Seebach und infolgedessen Losreissen des Fahrdrahtes aus der ersten Klemme. Die dadurch möglich gewordene Erdung der Leitung ermöglichte es, da in Seebach noch niemand zur Stelle war, um die Stationsleitungen abzuschalten, erst um 6 Uhr morgens, d. h. kurz nach Abfahrt des ersten Zuges von Wettingen, die Linie unter Spannung zu setzen.

3. Am 6. Januar 1908. Ursache: Ein in der Frühe beim Einschalten in der Umformerstation herbeigeführter Kurzschluss, der das Unterspannungsetzen der Linie bis 6.15 morgens verzögerte.

Eine Anzahl von weitem Zugsverspätungen ist in der Hauptsache auf die Umformerstation zurückzuführen, die dem gleichzeitigen Verkehr zweier Züge, verursacht durch die in letzter Stunde vor der Betriebsaufnahme neu eingelegten Güterzüge, anfänglich nicht genügte.

Die Fahrleitung mit einfacher Isolation bewährt sich vorzüglich, trotz der hohen Spannung von 15 000 Volt und der sehr starken Verrussung der Isolatoren auf den Endstationen, sowie auf der Gemeinschaftsstrecke Wettingen-Otelfingen, die mit ihrer teilweise tiefen Leitungslage neben dem elektrischen Betrieb auch von schweren Güterzügen mit Dampflokomotiven befahren wird.

Gestützt auf die bei Seebach-Wettingen gemachten Erfahrungen bietet auch die Erstellung von Lokomotivtypen mit 3500 bis 4000 PS Stundenleistung keine Schwierigkeit, also von Lokomotiven, die allen Anforderungen, wie sie unsere Bergstrecken stellen, völlig genügen.

Es ist daher zu hoffen, die S. B. B. werden nunmehr die Elektrifizierung einiger Hauptlinien, insbesondere mit Berg- und Tunnelstrecken, selbst an die Hand nehmen und nicht weiterhin die Privatinitiative von Konstruktionsfirmen abwarten. In Verbindung damit hat aber der Ausbau der hiezu nötigen und dem Bunde z. T. bereits gesicherten Wasserkräfte zu erfolgen, damit der elektrischen Traktion auch der erforderliche, billige Strom zur Verfügung gestellt werden kann.

22. März 1905 genehmigt worden ist, wurde in der Dezembersession auch vom Nationalrate unverändert angenommen.

Eine aus dem Bundespräsidenten und den Vorstehern des Eisenbahn- und des Finanzdepartements bestehende Delegation ist mit dem Staatsrate des Kantons Genf in Unterhandlung getreten wegen des Rückkaufes des Bahnhofes Genf und der Linie Genf-La Plaine. Eine endgültige Verständigung über sämtliche in Betracht kommende Fragen konnte im Berichtsjahre nicht mehr erzielt werden.

Herrn Dr. E. Kury ist als Mitglied des Verwaltungsrates der schweiz. Bundesbahnen zurückgetreten; als sein Nachfolger wurde gewählt: Herr Dr. Guido Eigenmann, Advokat in St. Gallen, Präsident des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten und des Verbandes schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter.

An Stelle des am 28 August 1907 verstorbenen Herrn Philipp Birchmeier, Präsidenten der Kreisdirektion III, dessen Verdienste um das Eisenbahnwesen allgemein hoch geschätzt wurden, wurde gemäss dem Antrage des Verwaltungsrates der schweiz. Bundesbahnen als Mitglied der genannten Kreisdirektion gewählt: Herr Maschineningenieur Arnold Bertschinger von Lenzburg (Aargau), Direktor der städtischen Strassenbahnen in Zürich. Dem Gewählten wurden das Präsidium und das Betriebsdepartement übertragen.

Als Mitglied der Kreisdirektion IV der schweiz. Bundesbahnen, an Stelle des zurückgetretenen Herrn Vizepräsidenten A. Seitz, wurde gewählt: Herr Ingenieur Ernst Münster von Chur und St. Gallen, Oberingenieur bei der genannten Kreisdirektion, unter Uebertragung des Baudepartements an denselben.

**Internationale Verhältnisse.** Die höchst wichtige Frage betreffend die *Zufahrtslinien zum Simplon* konnte im Berichtsjahre noch nicht erledigt werden. In Aussicht genommen war die Abhaltung einer internationalen Konferenz in Bern, wobei eine für alle Interessenten befriedigende Lösung angestrebt werden soll.

Laut Mitteilung der *Rhätischen Bahn* hat diese die Vorkonzession für die Linie schweiz.-österreich. Grenze bei Finstermünz bis Pfunds von der österreichischen Regierung erhalten und sich hierauf um die definitive Konzession beworben. Sobald diese erteilt sein wird, wird das Konzessionsgesuch für eine schmalspurige Bahn von Zerneß über den Ofenberg nach Münster (-Schludern, eventuell Mals) vorgelegt werden.

**Ostalpenbahn.** Die Generaldirektion der schweiz. Bundesbahnen hat dem Eisenbahndepartement ihre allgemeine Vernehmlassung vom 2. November 1907 auf die Konzessionsgesuche für eine Splügenbahn und für eine Greinabahn nebst einem reichen Aktenmaterial zugestellt, indem sie zugleich noch einen Bericht über die Bauverhältnisse der genannten Projekte in Aussicht stellte.

Am 6./18. Mai wurde in Bern die *III. internationale Konferenz für technische Einheit im Eisenbahnwesen* abgehalten, wobei von den beteiligten 17 Staaten 14 mit 64 Delegierten vertreten waren. Die Konferenz wurde vom schweiz. Bundespräsidenten eröffnet und hierauf die Geschäftsleitung dem technischen Direktor des Eisenbahndepartements übertragen. Die Bestimmungen des Schlussprotokolls vom 15. Mai 1886 betreffend technische Einheit im Eisenbahnwesen wurden revidiert und durch Bestimmungen über den Unterhaltungszustand der Eisenbahnfahrzeuge und über die Beladung der Güterwagen ergänzt. Auch das Schlussprotokoll vom 15. Mai 1886 betreffend die zollsicere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr wurde einer Revision unterzogen. Die neuen Schlussprotokolle wurden am 18. Mai von den Vertretern der Staaten unter-

zeichnet, und es haben bis zum Jahresende die meisten Staaten ihre Erklärung über die Genehmigung der Vereinbarungen abgegeben. Ausserhalb des Schlussprotokolls wurde der schweizerische Bundesrat durch einstimmige Konferenzbeschlüsse ersucht, bei den beteiligten Regierungen die Bildung zweier besonderer internationaler Kommissionen anzuregen, zum weiteren Studium der Fragen betreffend Aufstellung einer einheitlichen Begrenzungslinie für das Rollmaterial und betreffend Einführung einer einheitlichen, durchgehenden, selbsttätigen Güterzugsbremse. Auch hierüber liegen bereits von mehreren Staaten zustimmende Antworten vor.

Die Verhandlungen betreffend die Revision einiger Artikel der internationalen Schifffahrts- und Hafenanordnung für den Bodensee und die Einführung gleichförmiger Einrichtungen für die von den Bodenseefahrzeugen zu führenden Lichter und Signalmittel wurden im Berichtsjahre mit den Regierungen der Bodenseeuferstaaten auf dem Korrespondenzweg weitergeführt. Der Abschluss dieser Angelegenheit dürfte im Jahre 1908 erfolgen.

Am 29. Juni fand eine Sitzung des lokalen Organisationskomitees für den *internationalen Eisenbahnkongress 1910 in Bern* statt, wobei die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hauptsächlich die Frage des Kongressortes erörterte und hierbei die Mitteilung machte, dass gemäss ihren Erhebungen in Bern und Umgebung in den Monaten Mai und September genügender Platz in den Hotels für etwa 2000 Kongressteilnehmer zur Verfügung stehen werde. Der Abhaltung des Kongresses in Bern steht demnach kein Hindernis entgegen.

Im Zentralamt für den *internationalen Eisenbahntransport* hat nachstehender Personenwechsel stattgefunden:

An Stelle des verstorbenen Herrn A. von Toussaint, Sekretär des Zentralamtes, wurde gewählt: Herr Dr. Max von Ritter, Vorstand der Verkehrsinspektion in Göttingen.

**Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.** Zu den 101 Konzessionsgesuchen, die Ende 1906 noch anhängig waren, sind im Berichtsjahre noch 44 neue hinzugekommen. Von diesen 145 Gesuchen wurden 18 durch Erteilung und 1 durch Verweigerung der Konzession erledigt; 25 wurden zurückgezogen oder als dahingefallen abgeschrieben,

sodass am Schlusse des Berichtsjahres wiederum 101 Gesuche anhängig blieben. Von 10 Konzessionsgesuchen, welche ursprünglich mit Rücksicht auf die den Bundesbahnen drohende Konkurrenz zurückgelegt waren, sind 5 (Wil.-Weinfelden-Konstanz; Lyss-Utzenstorf-Herzogenbuchsee, eventuell Herzogenbuchsee-Koppigen-Kirchberg; Solothurn-Schönbühl; Utzenstorf-Schönbühl; Münster-Grenchen) durch die Erteilung der Konzession erledigt worden; 2 wurden zurückgezogen und 3 weitere Konzessionsgesuche (Wasserfallbahn, Kellenbergbahn und Schafmattbahn) werden gemeinsam mit der Frage der Tieferlegung des Hauensteinstunnels behandelt werden.

Infolge fruchtlosen Ablaufes der Fristen zur Einreichung der vorgeschriebenen Vorlagen sind 2 Konzessionen erloschen, infolge Ersetzung durch neue Konzessionen deren 3. Die Zahl der auf 1. Januar 1908 in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen betrug 122, wobei die Linien, die zwar in einzelnen Sektionen, aber noch nicht in ihrer ganzen Ausdehnung betrieben werden, eingerechnet und die Fälle, in welchen die Konzession alternativ für mehrere Linien erteilt ist, nur einfach gezählt sind. Im übrigen wird auf das vom Eisenbahndepartement je auf 1. Januar und 1. Juli herausgegebene Eisenbahnverzeichnis verwiesen.

**Rechtliche Grundlagen anderer Transportanlagen.** Im Berichtsjahre wurde eine *Schifffahrtskonzession* abgeändert, *Automobilkonzessionen* wurden 10 und Konzessionen für *Aufzüge* 2 erteilt.

### Kirche und Pfarrhaus in Reinach-Menziken.

Erbaut von Architekt Paul Stegwart in Zürich.

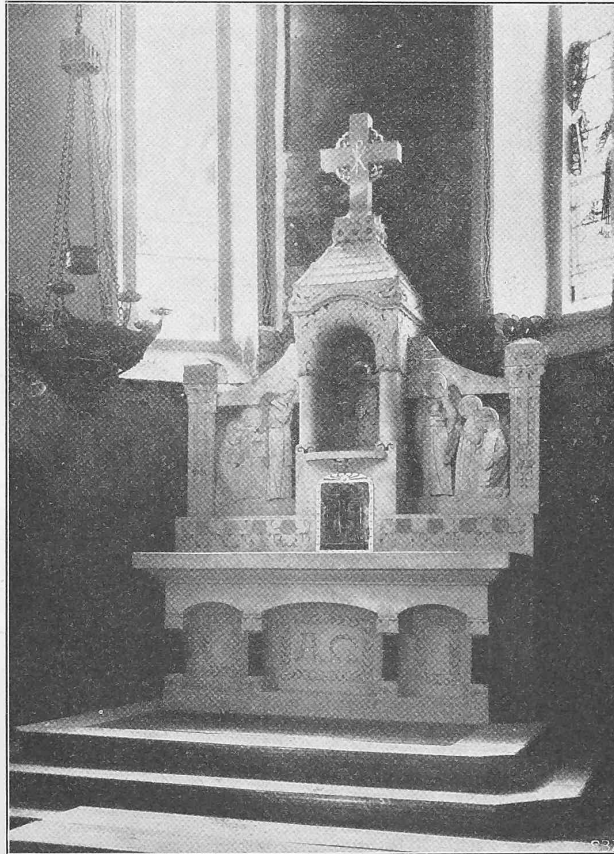


Abb. 14. Ansicht des Hochaltars.

Modelle und Ausführung von Bildhauer Karl Leuch in Zürich.