

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 119/120 (1942)
Heft: 6

Artikel: Transformation d'un magasin à Lausanne
Autor: Keller, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-52310>

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: 04.02.2026

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



Fig. 2. La nouvelle vitrine de la rue de Bourg

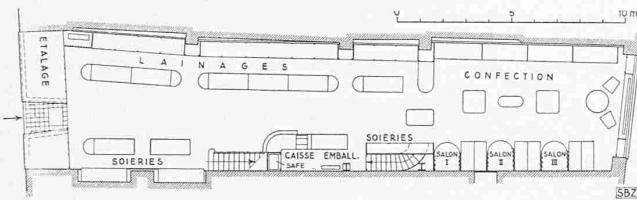


Fig. 1. Plan du magasin. — Echelle 1:300

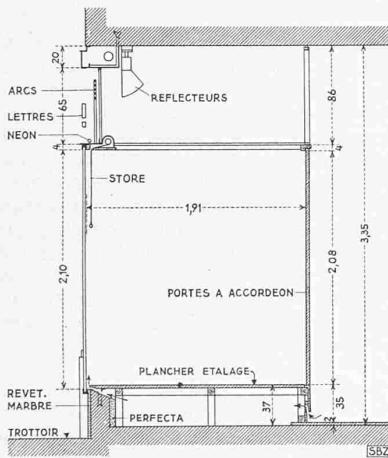


Fig. 3. Coupe de la vitrine, 1:60

Wie beim Personenverkehr, so war auch beim Güterverkehr für die Anfänge unseres Eisenbahnwesens eine der Wirtschaft hinderliche Tarifverschiedenheit charakteristisch, die auch den Bahnen selbst schädlich war, weshalb diese von sich aus schon 1863 eine einheitliche Güterklassifikation zustande brachten, wobei für die Tarifierung der Wert der Güter, ihre wirtschaftliche Bedeutung, sowie der Verarbeitungsgrad in Betracht gezogen wurden. Eine Vereinheitlichung auch der

Güttertaxen wurde aber erst durch die Verstaatlichung bzw. durch das Tarifgesetz von 1901 herbeigeführt.

Die Güttarifpolitik seit der Verstaatlichung ist in besonderem Masse durch die Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Gesichtspunkte gekennzeichnet. Das Tarifgesetz zeigt klar den Willen des Gesetzgebers, das Güttarifwesen der SBB in den Dienst der nationalen Volkswirtschaft zu stellen; und die Bahnen haben tatsächlich die ihnen auferlegten Verpflichtungen in einer Weise erfüllt, die anerkannt werden muss. Nicht nur wurden die zur Zeit der Verstaatlichung gültigen 24 Güter-Ausnahmetarife von den SBB übernommen und auf das ganze Netz ausgedehnt, sondern einzelne von ihnen wurden weiter ermässigt. Die die Transportkostenempfindlichkeit berücksichtigende Tarifgestaltung unserer Bahnen ist für die ganze Volkswirtschaft sehr bedeutungs- und wertvoll. Zweifellos ist aber gerade eine solche Tarifgestaltung gegenüber der Konkurrenz der Strasse und der damit verbundenen Abwanderung der hochtarifierten Güter besonders empfindlich³⁾.

Es ist nicht möglich, hier auf alle interessanten Ausführungen des Verfassers einzugehen, der außer den hier erwähnten Gebieten auch noch die Auswirkungen der Transport- und Betriebspflichten und der Fahrplangestaltung erörtert. Die vorliegende Arbeit von Dr. Spörri ist, wie er selber erklärt, ein Versuch, die vielen und vielseitigen Verpflichtungen der schweizerischen Eisenbahnen für Staat, Volk und Wirtschaft zur Darstellung zu bringen. Es ist ein aufschlussreicher Versuch, der gerade im gegenwärtigen Zeitpunkt aus den eingangs erwähnten Gründen sehr zu begrüßen ist. Das 161 Seiten fassende Heft ist allen zu empfehlen, die die bevorstehenden Beratungen und Diskussionen über die in Aussicht stehenden gesetzgeberischen Vorhaben mit Sachkenntnis verfolgen möchten.

C. Andreae.

Transformation d'un magasin de tissus à Lausanne par RENÉ KELLER Arch. S.I.A. Lausanne

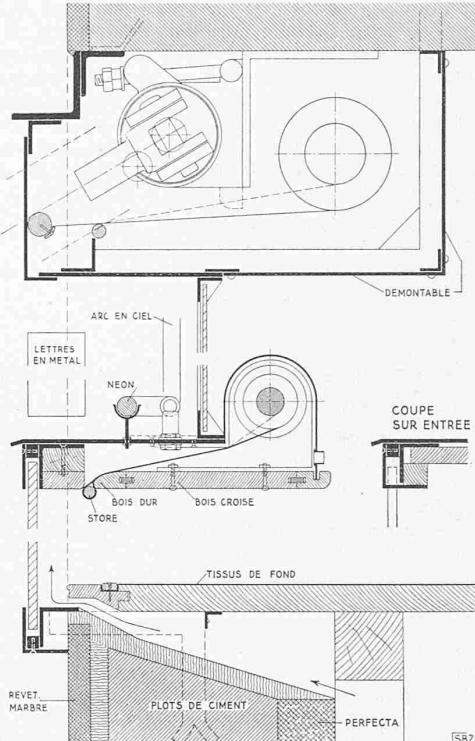


Fig. 4. Vitrine, détails 1:6

zerischen Eisenbahnen für Staat, Volk und Wirtschaft zur Darstellung zu bringen. Es ist ein aufschlussreicher Versuch, der gerade im gegenwärtigen Zeitpunkt aus den eingangs erwähnten Gründen sehr zu begrüßen ist. Das 161 Seiten fassende Heft ist allen zu empfehlen, die die bevorstehenden Beratungen und Diskussionen über die in Aussicht stehenden gesetzgeberischen Vorhaben mit Sachkenntnis verfolgen möchten.

Transformation d'un magasin à Lausanne

Par RENÉ KELLER, architecte, Lausanne

L'arc-en-ciel est un magasin de tissus et confection situé à la Rue de Bourg à Lausanne. La Rue de Bourg, très fréquentée encore aujourd'hui, était autrefois une des rues les plus importantes de la ville. Le commerce y a toujours été et y est encore très actif.

DESCRIPTION

Extérieur. Solution cherchée: créer de nouveaux étalages (vitrines) plus ouverts sur la rue, plus larges et de meilleures proportions, sans modifier la structure de la façade. Réalisation: déplacement de l'entrée sur le côté donnant une grande vitrine, élargissement de l'entrée par de légers biais, suppression des montants des angles (glaces collées bord sur bord). Résultat: bonne visibilité des étalages, mise en valeur également de la petite vitrine plus profonde que large (fig. 1 à 3).

Intérieur. On a cherché à masquer le plus possible les piliers, niches, colonnes sans toutefois diminuer la largeur du local. Création d'une ambiance agréable: clarté, lignes nettes et sobres de l'agencement, atmosphère chaude grâce au bois naturel employé systématiquement, liaison entre magasin et services de réception, expédition, comptabilité par nouvel escalier dissimulé qui aboutit dans la niche de la caisse (fig. 5 et 6).

MATERIAUX ET CONSTRUCTION

Vitrines. Encadrements en laiton poli mat. Au-dessus des vitrines un panneau blanc en verre opalin règne sur toute la largeur de la façade et sert de fond pour l'enseigne. Fond d'étalages: portes «accordéon» se rabattant sur les côtés et permettant d'ouvrir tout le magasin à la vue du public. Un rail dans la moulure peut également recevoir un rideau-voile comme fond d'étalages. Soubassement des vitrines: marbre Lunel jaune. Entrée: carrelage en Quartzite.

Ventilation: pour éviter la buée, un roulement d'air est créé par un ventilateur qui est placé sous les étalages. Prise d'air dans le soubassement des étalages à l'intérieur du magasin. L'air pénètre dans les vitrines par une fente située le long du plancher

³⁾ Vgl. SBZ, Bd. 118, S. 67 ff.

(fig. 4), contre les glaces, et regagne l'intérieur par des ouvertures ménagées dans le haut des panneaux de fond.

Intérieur. Plafond blanc en partie revêtu de plaques de patex; plancher lino; murs redressés par un galandage de doublage, peinture à l'huile ivoire. Eclairage indirect 24 V¹).

Agencement: faces plaqué frêne naturel matiné, angles, bords, montants des rayonnages, etc. frêne naturel matiné. Dessus des comptoirs et podiums: cadre en frêne, panneau érable naturel, poignées en bois, socle inlaid noir, dessus de la caisse et emballage en lino ivoire.

COUT SANS HONORAIRES

Vitrines	7165 fr.	Lustrerie	1100 fr.
Enseigne et néon	525 fr.	Agencement et glaces	9100 fr.
Intérieur	8800 fr.		Total 26690 fr.

Die neue gesetzliche Regelung der Berufsausübung und der Ausbildung der Architekten in Frankreich

Das französische «Journal Officiel» hat im Januar und April 1941 zwei neue Gesetze veröffentlicht, die einerseits Titel und Berufsausübung, andererseits die Ausbildung des Architekten regeln.

Das Gesetz vom Dezember 1940 (siehe SBZ, Bd. 117, S. 247 vom 24. Mai 1941) schafft einen *Architekten-Orden* (Ordre des architectes), und bestimmt, dass die *Führung des Titels und die Ausübung des Berufes eines Architekten* nur denen gestattet ist, die folgende Bedingungen erfüllen: 1. Französische Staatszugehörigkeit, 2. Besitz der bürgerlichen Rechte, 3. Inhaber des Diploms, wobei bestimmte Ausnahmen für erfolgreiche Fachleute der Praxis und Ausländer vorgesehen werden.

Das Gesetz bestimmt u. a., dass der Beruf eines Architekten unvereinbar ist mit demjenigen eines Unternehmers oder Lieferanten. Es ist dem Architekten verboten, neben dem Honorar irgendwelche Entschädigungen auch indirekt entgegenzunehmen. Der Architekt ist verpflichtet, die Bestimmungen der Standesordnung (code des devoirs professionnels), die gesetzlich festgelegt wird, einzuhalten. Der Architekt ist verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung, die seine sämtlichen Risiken deckt, abzuschliessen.

Oberste Instanz des Ordens ist der *Oberste Rat* (Conseil supérieur), der nach dem Gesetz Ehre, Berufsmoral und Berufsinteressen des Ordens wahrt. Die *Regionalräte* (conseils régionaux) beaufsichtigen die Berufsausübung der Mitglieder.

Das Gesetz regelt die Aufstellung der *Architekten-Listen*, die regional geführt werden. Bei seiner Eintragung in die Liste hat der Architekt einen Eid zu leisten, dass er den Beruf gewissenhaft und ehrlich ausüben wird. Jeder Architekt, der die Pflichten des Berufes verletzt, wird von der Regionalkommunikation zur Rechenschaft gezogen. Die Strafen sind: Verweis, ohne oder mit Veröffentlichung, Aufhebung bis ein Jahr, Streichung aus der Liste. Die Aufhebung oder Streichung erfolgt vom Obersten Rat auf Antrag der Regionalkommisionen. Es besteht eine Rekursmöglichkeit an den Staatsrat.

Das Gesetz vom 17. Febr. 1941 regelt die Organisation der Ausbildung der Architekten und die Bedingungen für die Erteilung des Diploms eines Architekten. Die Ausbildung der Architekten untersteht einem *Obersten Rat der Baukunst* (Conseil supérieur de l'architecture). Diese oberste Instanz steht dem Staatssekretär für die nationale Erziehung zur Seite und unterbreitet ihm Vorschläge, u. a. für die Wahl von Professoren in den anerkannten Architekten-Schulen, für die Gründung neuer Architekten-Schulen, für die Reglemente dieser Schulen, und setzt jedes Jahr das Programm der Schlussprüfungen fest. Nur von der Regierung anerkannte Schulen haben das Recht, auf das Diplom eines Architekten vorzubereiten; die Reglemente der Schulen müssen durch ministerielle Verfügungen genehmigt werden.

Die Schulausbildung ist in zwei Abschnitte unterteilt, in einen einjährigen *Vorkurs* und in eine *Normal-Studienzeit von drei Jahren*. Die Ausbildung hat gleichzeitig in Ateliers, wo die Schüler sich durch direkten Kontakt mit dem Lehrer gemeinsam ausbilden können, und durch Vorlesungen zu erfolgen.

Nach alter französischer Ueberlieferung finden jährlich Prüfungen und Wettbewerbe statt, nach deren Ergebnis Preise oder Noten erteilt werden. Das Gesetz bestimmt, dass das Lehrprogramm so aufgestellt werden soll, dass die Studenten nach der Schule über die übrige Zeit, wenn irgend möglich, für persönliche Arbeiten verfügen können. Die Bedingungen für die *Aufnahme* in eine Schule sind: 1. Französische Staatszugehörigkeit, 2. Besitz der bürgerlichen Rechte, 3. Besitz der Maturität

1. Teil oder des «brevet supérieur». Ausländer können zugelassen werden, wenn sie für die Aufnahme gleichwertige Ausweise vorlegen können.

Das Lehrprogramm des *einjährigen Vorkurses* bezieht sich auf Architektur (Formenlehre und Formengestaltung), allgemeine Kunstgeschichte, Ornamental- und Figurenzeichnen, Modellieren, und auf wissenschaftliche Fächer: Maturitätsprogramm für elementare Mathematik, darstellende Geometrie (ebene Querschnitte von Flächen zweiter Ordnung, Abwicklungen, Schattenlinien), usw. Vom Vorkurs werden befreit die Absolventen folgender Anstalten: Ecole Polytechnique²), Ecole Centrale, Ecole des Ponts et Chaussées, Ecole du Génie Maritime, Ecole des Eaux und du Génie rural.

Das dreijährige Programm der *Normal-Studienzeit* erstreckt sich im ersten Jahre auf: Analytische Formenlehre, Theorie der Baukunst, Kunstgeschichte, Geschichte der Baukunst, Zeichnen und Modellieren und auf wissenschaftliche Fächer: Algebra, Analysis, Geometrie, Physik, Chemie, Darstellende Geometrie, usw. Das Programm des zweiten und des dritten Jahres enthält u. a. architektonisches Entwerfen nach stets schwierigerem Programm, Klausurarbeiten, allg. Theorie der Baukunst, Zeichnen und Modellieren, Grundlagen und geschichtliche Entwicklung der Baukonstruktionen (Fundationen bis fertiger Bau mit praktischer Anwendung der Statik), Perspektive, Baukonstruktionslehre (allgemeine Theorie, statische Berechnungen), Baumaterialienkunde, Materialprüfung, angewandte Geologie, Installationen, Baugesetzgebung, Buchführung, Berufsorganisation, praktische Arbeiten und Besuche von Baustellen unter Leitung der Professoren. Das Gesetz schreibt für jedes Jahr die betreffenden Fächer vor und welche Mindestnoten (Preise und Noten) die Studenten aufweisen müssen, um in die nächste Klasse, bzw. zum Schlussdiplom zugelassen zu werden.

Diese Ausbildung bleibt somit im grossen und ganzen in der Richtung der von der Ecole des Beaux-Arts in Paris vertretenen alten französischen Tradition. Sie dürfte grundsätzlich einer Ausbildung an der Eidg. Techn. Hochschule in Zürich wohl entsprechen.

Um zur *Diplomprüfung* zugelassen zu werden, muss der Student neben der dreijährigen Schulausbildung zuerst eine einjährige Praxis in einem Architektur-Bureau unter Kontrolle des Architekten-Ordens durchführen. Diese Praxis ist bei der Diplomprüfung mit entsprechenden Unterlagen nachzuweisen: Bau-Journal, Massauszüge, Abrechnungen, usw. Diese Dokumente sind vom verantwortlichen Architekten zu kontrollieren und zu unterzeichnen. Die Verfügung hebt die Verantwortung des betreffenden Architekten hervor; Gefälligkeitszeugnisse werden bestraft. Die Diplomprüfung findet in den einzelnen Regionen statt. Die Zulassung zur Diplomprüfung erfolgt nur dann, wenn der Kandidat in der vorangegangenen Schulbildung bestimmte Erfolge, Preise und Noten erhalten hat; ein minimales Alter wird nicht vorgeschrieben, dagegen kann sich ein Kandidat nur dreimal zur Prüfung melden.

Die Diplomprüfung erfordert zunächst die Vorlage eines Projektes auf Grund eines für sämtliche Schulen gleichen Programms, das jedes Jahr vom «Conseil supérieur de l'architecture» nach ministerieller Genehmigung aufgestellt wird. Die Diplomarbeiten werden nachher von ihren Verfassern mündlich vor einer Jury verteidigt. Ferner sind vorgeschrieben: Eine schriftliche Prüfung über Kunstgeschichte, eine mündliche Prüfung über die einjährige Praxis und je eine mündliche Prüfung über Baukonstruktionslehre, Baugesetzgebung, Baubuchhaltung und Berufsorganisation.

Wer die Prüfungen mit Erfolg bestanden hat, erhält das *Staatsdiplom* (diplôme légal), das ihm das Recht gibt, den Titel *architecte diplômé* zu führen. Nach dem Gesetz vom Dezember 1940 ist aber auch der Titel *architecte* geschützt und grundsätzlich den Diplominhabern vorbehalten.

Das Gesetz bestimmt, dass, um die Ausbildung in den verschiedenen Schulen zu kontrollieren und um bei den Schülern den nötigen Wetteifer zu schaffen, und ferner, damit die Ausbildung auf einem möglichst hohen Niveau bleibt, die letzte Prüfung im architektonischen Entwerfen im zweiten und dritten Lehrjahr nach einem Gemeinschaftsprogramm für sämtliche Schulen zu erfolgen hat, das vom Obersten Rat der Baukunst gegeben wird. Diese Prüfung wird an der Ecole Nationale des Beaux Arts in Paris beurteilt. Ein Professor darf seine eigenen Schüler weder in der Vorstufe, noch in den zwei letzten Schlussprüfungen oder beim Diplom prüfen.

Die Uebergangsbestimmungen legen fest, dass die Architekten, die seit weniger als fünf Jahren den Beruf ausüben, eine besondere Prüfung bestehen können, dies aber spätestens bis

¹⁾ Ueber Beleuchtung mit Kleinspannungen vgl. Bd. 118, S. 252 (1941).

²⁾ Ueber deren neue Organisation siehe Seite 46 lfd. Bds.



Fig. 5. Côté gauche

L'intérieur du magasin transformé par l'arch. RENÉ KELLER, Lausanne. — Vues de l'entrée

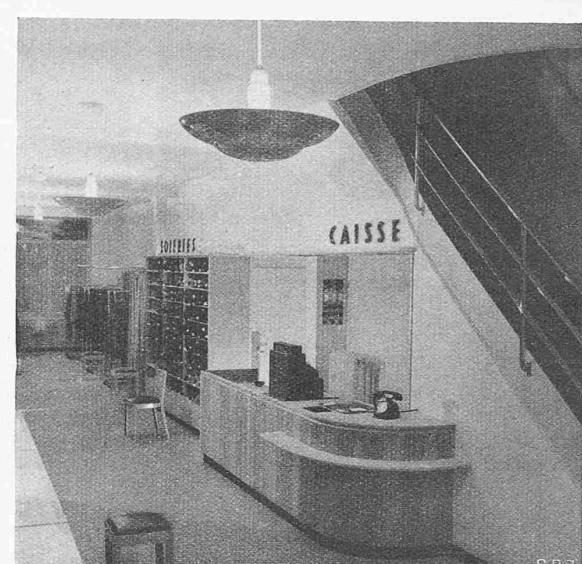


Fig. 6. Côté droit

und 4 des Eisenbahngesetzes von 1872 können die Bahnen verpflichtet werden, Bahnbauten auszuführen, die zwar einem militärischen Bedürfnis entsprechen, aber vom Standpunkt des Zivilbetriebes aus nicht nötig sind. Für solche Bauaufgaben werden die Bahnen entschädigt, wobei immerhin die ihnen aus diesen Bauten erwachsenden Vorteile in Anrechnung zu bringen sind. Dieser vom Gesetz als Regel aufgestellte Grundsatz hat indessen nur beschränkte Bedeutung, seitdem die SBB hinsichtlich dieser Entschädigungsfrage durch den Bundesratsbeschluss vom 11. April 1913 einer Sonderregelung unterstellt worden sind, derzu folge die Kosten militärischer Bauten vorwiegend auf die SBB abgewälzt werden.

Von besonderer Bedeutung sind jedoch die betrieblich-tarifarischen Verpflichtungen der Bahnen zugunsten der Militärverwaltung. In den kantonalen Konzessionen vor 1872 wurden jeweils die Bahnen verpflichtet, bei Truppenzügen im effektiven Kriegsdienst auf Requisition des Befehlshabers diese Truppen samt ihrem Material gegen Vergütung der Hälfte der niedrigsten Taxe zu befördern. In Art. 25 des Eisenbahngesetzes von 1872 wurde aber den Bahnen die Verpflichtung auferlegt, Militär überhaupt, auch in Friedenszeiten, zur halben Taxe zu befördern. Dadurch entstehen den Eisenbahnen Mindereinnahmen, denen Minderausgaben der Militärverwaltung gegenüberstehen. Es liegt hier, wie bei der Post, die teilweise Abwälzung einer dem Staate zufallenden Last auf die Bahnen vor. Die Belastung der Bahnen ist umso grösser, als die Tendenz besteht, den Begriff der Militärtransporte weiter auszudehnen als im Sinne des E. G. liegt. Der aus den mit Transportgutschein ausgeführten Transporten entstehende Einnahmeausfall wird in Friedenszeiten für die SBB und Privatbahnen zusammen auf jährlich rd. 2 Mio Fr. geschätzt, wobei die an Militärpersonen direkt verabfolgten Fahrausweise nicht eingerechnet sind. Für die Kriegszeit setzt das Militärtransportreglement vom 1. Juli 1907 die Militärtaxe sogar auf $\frac{1}{4}$ der Normaltaxe herunter. — Der Entwurf zum neuen Eisenbahngesetz strebt auch hier eine den Interessen der Bahnen besser Rechnung tragende Regelung an.

Der Verfasser behandelt sodann die ausserordentlichen Leistungen unserer Bahnen während des Krieges 1914/18 und der Nachkriegszeit. Die SBB beziffern den Einnahmeausfall auf den Militärtransporten, wozu auch die Gefangen-, Internierten- und Verwundetentransporte gehören, auf über 16 Mio Fr., die Privatbahnen auf 2 Mio. Ebenso bedeutend sind aber auch die Leistungen für die wirtschaftliche Landesverteidigung, sowie für die zur Besserung des Arbeitsmarktes nach Kriegsende zu hohen Preisen ausgeführten Bauarbeiten, ferner die beschleunigte Elektrifikation. Die SBB beziffern die daraus entstandene Ueberkapitalisierung auf 100 Mio, wovon 60 Mio durch Bundesbeitrag gedeckt wurden. Die beschleunigte Elektrifikation verursachte den Privatbahnen einen Mehraufwand von rd. 10 Mio. Die der «Kohlenengenschaft» verbliebenen 350000 Tonnen Kohle mussten mit einer Ueberzahlung von $47\frac{1}{2}$ Mio von den SBB übernommen werden; bei den Privatbahnen betrug diese Ueberzahlung $1\frac{1}{2}$ Mio. Dazu kamen noch weitere Belastungen, wodurch die ausserordentlichen Leistungen der Bahnen aus der Kriegs- und Nachkriegszeit auf nahezu $\frac{1}{2}$ Milliarde anstiegen.

Bahnfremde Verpflichtungen mannigfacher Art charakterisieren also die Beziehungen der Bahnen zum Staat. Lasten von z. T. grösster Bedeutung und Tragweite, mit denen man den Staat nicht unmittelbar belasten wollte, wurden den Eisenbahnen überbunden.

*

Der zweite Hauptteil des Buches behandelt die ausserordentlichen Leistungen der Bahnen für Volk und Wirtschaft. Es sind solche baulicher, betrieblicher und kommerzieller Natur. Vorangestellt wird das Gebiet der Tarifpolitik; denn nirgends tritt die durch allgemein-volkswirtschaftliche und soziale Gesichtspunkte und Rücksichten gekennzeichnete wirtschaftspolitische Sonderbehandlung der Eisenbahnen wohl auffälliger zutage als auf dem Gebiete der Tarifpolitik.

Zunächst die Personentarifpolitik. In der Periode vor der Verstaatlichung verfolgte jede Bahngesellschaft ihre eigene Tarifpolitik. Die Personentarifpolitik jener Zeit bietet ein höchst mannigfaltiges, allgemeinwirtschaftlich gesehen auch ein höchst unerfreuliches Bild. Hauptursache jener Zersplitterung war die Verschiedenartigkeit der kantonalen Konzessionen. Auch empfanden die damals noch vorwiegend erwerbswirtschaftlich eingestellten Privatbahnen wenig Lust, ihre Tarifpolitik allzusehr allgemeinwirtschaftlichen und sozialen Gesichtspunkten unterzuordnen.

Der Verstaatlichungsabstimmung vorangehende Kampf führte zu mannigfachen Tarifversprechen, die in der Folge von den SBB einzulösen waren, und die deren Tarifpolitik zum vornherein mit Auflagen und Verpflichtungen verschiedener Art belastet haben. Von grosser sozialer und volkswirtschaftlicher Bedeutung, aber für die SBB auch von grosser Tragweite, ist sodann Art. 9 des Tarifgesetzes, der bestimmt, dass für den Abonnementverkehr, mit Einschluss der Generalabonnementen, der Arbeiter- und Schülerabonnementen, für Gesellschaften und Schulen und für den Rundreiseverkehr besondere Ermässigungen zu gewähren seien. Den Beweis dafür, wie weit die SBB diese Verpflichtungen erfüllt haben liefert der gewaltige Aufschwung des Abonnementverkehrs. So entfallen beispielsweise bei den SBB im Jahre 1934 von 114 Mio Personenfahrten nur deren 40 Mio, also etwa $\frac{1}{3}$, auf die gewöhnlichen Tarife. Von den verbilligten Fahrten entfallen 41 Mio auf die besonders niedrigen Arbeiter- und Schülerabonnemente. Daraus erklärt sich die Tatsache, dass die mittleren kilometrischen Einnahmen der SBB auf dem Personenverkehr im Jahre 1935 nur 4,67 Rp. betragen, wogegen der Normaltarif je nach Wagenklasse für einfache Fahrt 7,5 bis 15 Rp. vorsieht. Die mittlere kilometrische Einnahme aus den tarifarisch am meisten begünstigten Personenverkehren schwankt zwischen 0,8 und 0,9 Rp. Bei zahlreichen Privatbahnen liegen die Verhältnisse ähnlich. Diese Massnahmen, die insbesondere den wirtschaftlich schwächeren Volkskreisen Erleichterungen bringen, vermochten, zusammen mit Fahrplanverbesserungen, der Akkumulationstendenz der Grossstädte entgegenzuwirken. Wenn es im einzelnen schwer ist, die finanzielle Tragweite dieser ausserordentlichen Leistungen der Bahnen festzustellen, so ist doch ausser Zweifel, dass es sich dabei um ein nicht geringes Opfer der Bahnen im Dienste am Gesamtwohl handelt.