

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 15 (1906)
Heft: 17: x

Artikel: Die Schweizerischen Speisewagen : ein X für ein U
Autor: O.A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-522280>

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: 29.12.2025

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

BASEL, den 28. April 1906.

BALE, le 28 Avril 1906.

N° 17.

Abonnement

Für die Schweiz:

1 Monat Fr. 1.25
3 Monate " 3.-
6 Monate " 5.-
12 Monate " 8.-

Für das Ausland:
(inkl. Portozuschlag)

1 Monat Fr. 1.50
3 Monate " 4.-
6 Monate " 7.-
12 Monate " 12.-

Vereins-Mitglieder erhalten das Blatt gratis.

Inserate:

7 Cts. per 1 spaltige Millimeterzeile oder deren Raum. — Bei Wiederholungen entsprechend Rabatt.
Vereins-Mitglieder bezahlen $\frac{3}{4}$ Cts. netto per Millimeterzeile oder deren Raum.

Schweizer Hotel-Revue

REVUE SUISSE DES HÔTELS

Organ und Eigentum des
Schweizer Hotelier-Vereins.

15. Jahrgang | 15^e Année

Erscheint Samstags.
Parall. le Samedi.

Organe et Propriété de la
Société Suisse des Hoteliers.

Redaktion und Expedition: Sternengasse No. 21, Basel. * TÉLÉPHONE 2406. * Rédaction et Administration: Sternengasse No. 21, Bâle.

Verantwortlich für Redaktion und Herausgabe: Otto Amsler, Basel. — Redaktion: Otto Amsler; K. Achermann. — Druck: Schweiz. Verlags-Druckerei G. Böhm, Basel.

Die Schweizerischen Speisewagen.

(Vergl. No. 44 [1905], 6, 8, 11 und 16 [1906] d. Bl.).

Ein X für ein U

ist vor 3 Jahren von der Internationalen Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft allen denjenigen vorgemacht worden, die geglaubt haben, dass von 1904 an die Schweizerischen Speisewagen von einer schweizerischen Gesellschaft in Betrieb genommen würden. Ob man dieses X auch in Bern, bei Unterzeichnen der Verträge, für ein U angesehen, entgeht unserer Kenntnis.

Wir wären schon längst näher auf diesen Fall zu sprechen gekommen, jedoch fehlt bis jetzt in unseren Akten ein Schriftstück, das uns den umstrittenen Beweis lieferte, dass eine schweizerische Speisewagen-Gesellschaft nur dem Namen nach existiert. Am 20. ds. sind wir nun in den Besitz dieses Schriftstückes gelangt und können daher den Schleier noch etwas mehr lüften, damit man auch sieht, was sich hinter den Coussinen abspielt.

Vor 5 Jahren wurde namens eines Konsortiums, bestehend aus Personen, die sich zu den durch die Speisewagen Geschädigten rechnen konnten, an kompetenter Stelle in etwas diskreter, vielleicht allzu diskreter Weise, die Anfrage gestellt, ob der Betrieb der in der Schweiz kursierenden Speisewagen nicht einer Schweizergesellschaft übertragen werden könnte. Die Antwort lautete, dass länger dauernde Verträge zwischen den ehemaligen schweizer. Bahngesellschaften und der internat. Schlafwagengesellschaft dies verunmögliche und dass überdies die Generaldirektion der S. B. B. sich nicht entschließen könne, für den Speisewagenbetrieb auf ihren Linien ein Monopol zu schaffen, weder für eine einheimische, noch für eine fremde Gesellschaft.

Ein Jahr später, als die Zahl der Speisewagen in der Schweiz in außufiger Weise zunahm und immer mehr zur empfindlichen Konkurrenz der Bahnhofsbuffets und auch der Hotels wurde, hörte man des öfters murren darüber, dass der Bund, als Besitzer der Bahnen, ruhig zusehe, wie eine ausländische Gesellschaft den hochverpachteten Buffets den Rahmen der Milch schöpfe. Als dann geeignete Orte nochmals, in indirekter Weise, auf den Busch geklopft wurde, um zu vernehmen ob ein zu gründendes Konsortium von Schweizern — wobei man namentlich die Buffetiers im Auge hatte — Aussicht haben würde, den Betrieb der Speisewagen zu erhalten, da wurde wiederum unter Berufung auf die erwähnten langdaueren Verträge abgewunken. Die internationale Gesellschaft bekam von der Sache Wind und ein Jahr später war die sogenannte Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft „gegründet“. Der Vertrag wurde von der neuen Gesellschaft am 21. Dezember 1903 und von der Generaldirektion der Bundesbahnen am 2. Februar 1904 unterzeichnet. Ein neuer Vertrag zwischen den S. B. B. und der Internationale Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft für den Betrieb der internationalen, d. h. die Schweiz durchfahrenden Speisewagen, trägt ebenfalls das Datum vom 2. Februar 1904. Beide Verträge lauten auf die Dauer von 15 Jahren, also bis 1918, dagegen liegt es in der Macht der S. B. B. die Verträge eventuell sofort aufzulösen.

Wie hat sich nun die „Gründung“ dieser sogen. Schweizer Speisewagen-Gesellschaft vollzogen? Sehr einfach. Zwei Schweizer mit gutklingenden Namen, die dem Ding zu Gevatter

standen, waren bald gefunden und die andern Freunden nahmen aus dem eigenen, internationalen Lager, ebenso ein Faktotum zur Leitung des Büros in Bern. Die Internationale Gesellschaft hatte dann „zufällig“ 8 oder 10 beinahe ausgerangierte Wagen zur Verfügung, die der schweiz. Gesellschaft zu Fr. 65,000 per Stück abgetreten wurden; man setzte für Fr. 250,000 Aktien in Umlauf und damit war das Aktienkapital von Fr. 750,000 komplett und die „schweizerische“ Gesellschaft „gegründet“. Die Internat. Gesellschaft nahm für ihr Guthaben von ungefähr Fr. 500,000 Aktien und zeichnete noch eine Anzahl hinzu. Ob von ihr je 1 Centime einbezahlt worden ist, entgeht vorläufig unserer Kenntnis.

Die erste Tal der Schweiz. Gesellschaft war, dass sie 10 neue Speisewagen in Paris bestellte, sie musste wohl, weil die „erkaufen“ an Altersschwäche leiden.

Nun ist aber inzwischen die Schweiz. Gesellschaft durch ihr bekanntes unlauteres Geschäftsgebräuch auf dem Gebiete der Reklame auf eine schräge Ebene geraten, auf der sie leicht ausgleiten und zu Fall kommen könnte, denn es stehen ihr nicht nur Zahlungsverweigerungen, sondern auch Entschädigungsfordernisse von Seite ihrer Inserenten zu Dutzenden bevor. Beide Gesellschaften sehen diesen Vorgängen mit derart stoischer Ruhe zu, dass man vor einem Rätsel steht, dessen Lösung man ergründen möchte. Bekanntlich hat auf unserm Artikel in Nr. 6 der Delegierte der Direktion des Versuchs gemacht, unsere Anschuldigungen in einer Replik zu widerlegen; vom Verwaltungsrat soll ihm dafür, dass er sich „herabgelassen“ habe, zu replizieren, ein Rüffel erteilt worden sein.

Es liegt auf der Hand, dass auch wir nach den obengenannten Rätsels Lösung suchen; sie ist nicht so schwierig, wie man glaubt. Eine will nämlich scheinen, dass die Internat. Gesellschaft mit Sehnsucht den Moment abwartet, wo die sogen. Schweiz. Gesellschaft das Zeitalter segnet und ihr müdes Haupt zur ewigen Ruhe bettet. In diesem Moment wird sie, die „Internationale“, dann „grossmütig“ hervortreten und sagen, wir sind bereit euch Schweizern aus der Klemme zu helfen und euch die neuen Wagen ab- und den Betrieb derselben wieder zu übernehmen. Bequemer, und vermutlich auch billiger, wird man nicht wohl alte Wagen in neue verwandeln können. Wenn diese Lösung des Rätsels allenfalls nicht richtig sein sollte, dann möge man es uns mitteilen, wir suchen dann nach einer andern; wir möchten aber in keinem Fall, dass der betr. Delegierte nochmals wegen Herablassung geprüft würde, die Mitteilung kann ja auch von dem Faktotum herrenröhrt, das den famos Zirkular vom 7. April unterzeichnet hat, er wird wohl ziemlich genau wissen, wie man im andern Lager denkt und fühlt.

Unsere Annahme, die „Internationale“ suche nach und nach den schweizerischen Betrieb wieder an sich zu ziehen, findet auch Nahrung darin, dass man den Inserenten des Fahrplans der schweizerischen Gesellschaft mit dem bekannten Zirkular vom 7. April mitteilt, man lasse den Fahrplan eingehen und offeriert dafür ein Inserat im Menü. Nun muss man aber wissen, dass das Menü mit Inseraten anhang, das in den schweiz. Speisewagen aufliegt, Eigentum der Internat. Gesellschaft ist, d. h. von ihr der schweizerischen geliefert wird. Mit der Tauschhoffnung möchte man also die Inserenten des Fahrplans in unauffälliger Weise der „Internationalen“ in die Hände spielen. Auch ist bekannt, dass der früher im Betrieb der schweiz. Gesellschaft gestandene Speisewagen Luzern-

Chiasso durch Führung von Deutschland über Zürich und Luzern bis Mailand vertragsgemäß der internat. Gesellschaft wieder zufließt; mit dem Speisewagen Lausanne-Brig wird es wohl ähnlich gehen, man führt ihn von Lyon über Genf und Lausanne durch den Simplon und er wird international. Dies alles deutet auf einen sehr schlau durchdachtes Akkuparierungsysteem hin.

Was uns aber vollends in diesem unserm Glauben bestärkt, das ist, dass die Internationale Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft im Besitz sämtlicher Aktien der sogen. Schweiz. Speisewagen-Gesellschaft ist.

Laut den Jahresberichten der Gesellschaft ist der Anteil auf dem Betrieb ausländischer Speisewagen von 1903 auf 1904 um Fr. 540,372.— und von 1904 auf 1905 um weitere Fr. 151,251.— gestiegen. Man wird es uns verzeihen, oder auch nicht, wenn wir so neugierig waren, in dieser Beziehung Nachforschungen anzustellen. Das aus absolut zuverlässiger Quelle stammende und in unseren Händen befindliche Aktienstück, das uns hierüber aufklärt, ist dafür: Brüssel, den 17. April 1906, und lautet:

„Die Internationale Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft hat die Konzession für den Speisewagenbetrieb in der Schweiz nicht direkt bekommen können und war genötigt, dafür eine Tochtergesellschaft zu gründen.

Die Internationale Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft ist im Besitz sämtlicher Aktien der schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft.

Der internationale Gesellschaft steht die schweiz. Gesellschaft natürlich nur als Namensgeberin gegenüber.“

Hat jemand von den beiden Gesellschaften den Mut, obige Mitteilung anzufechten? —

Nachdem man nun weiß, dass alle Aktien in ein und derselben Hand sich befinden, klingt es mehr als sonderbar, wenn man in der Presse liest, die Schweiz. Speisewagen-Gesellschaft zahlte für 1905 7% Dividende.

Und nun noch zu einer internen Angelegenheit, nämlich zu einer solchen, die nur die „schweiz.“ Gesellschaft angeht. Mit Zirkular vom 20. April gelangt das Bureau dieser Gesellschaft neuordnungen an die Inserenten und teilt ihnen folgendes mit:

„Wir beeinträchtigen Sie in Kenntnis zu setzen, dass wir nächster Tage 12 (10 Red.) neue Speisewagen erhalten werden und ersuchen Sie um neue Reklame-Tableaux zur Komplettierung (sic!) Ihrer Reklame in den neuen Wagen.“

In dieser Fassung ist die Mitteilung irreführend, weil es sich nicht um Vermehrung der Wagen, sondern nur um Ersatz der alten handelt, somit nicht von einer Kompletierung der Reklame gesprochen werden kann. Nur nicht so viel Sand in die Augen, Herr „Inspektor“, es nützt doch nichts; gebraunen Kinder schleuen das Feuer.

Was nun das in letzter Nummer mitgeteilte Urteil des Basler Gerichts anbetrifft, wonach die Gesellschaft mit ihrer Forderung an ein Basler Hotel abgewiesen und zu den ordentlichen und außerordentlichen Kosten verurteilt wurde, so sei hier noch ergänzend beigelegt, dass das betr. Hotel nun als Kläger aufstreten

N° 17.

Abonnements

Pour la Suisse:

1 mois . . Fr. 1.25
3 mois . . 3.-
6 mois . . 5.-
12 mois . . 8.-

Pour l'Etranger:

(inclus frais de port):
1 mois . . Fr. 1.50
3 mois . . 4.-
6 mois . . 7.-
12 mois . . 12.-

Les Sociétaires reçoivent l'organe gratuitement.

Annonces:

7 Cts. par millimètre-ligne ou son espace. Rabais en cas de ré-pétition de la même annonce.

Les Sociétaires payent $\frac{3}{4}$ Cts. net p. millimètre-ligne ou son espace.

und von der Gesellschaft Schadenersatz verlangen wird. Ist dann auch in dieser Beziehung ein Prädilett geschaffen, dann wird sich die Gesellschaft auf eine hübsche Serie von Prozessen gefasst machen können. Es war auch gar zu liebenswürdig von ihr, dass sie den Geschädigten mit dem Zirkular vom 7. April ein Beweissstück in die Hände lieferete, worin sie selbst erklärt, dass der Erfolg des Fahrplans misslungen. Das war entweder unklug oder dann sehr klug gehandelt, je nachdem.

Wie wenig genau es die Gesellschaft, resp. deren „Inspektor“, mit seinen Äußerungen gegenüber den Inserenten nimmt, zeigt folgendes in unseren Händen befindliches und an ein Hotel im Berner Oberland gerichtetes Schreiben:

Bern, den 20. April 1906.

Wir bekennen uns zum Empfänger Ihrer geheirten Zuschrift vom 14. ds. und erlauben uns Ihnen folgendes darauf zu erwiedern:

Wir haben die Herausgabe des „Horaire Officiel“ noch nicht sistiert, sondern unseren Clienten diese Aufhebung nur vorgeschlagen, die meisten gehen auch mit uns einig. (Namen her, sonst glaubt man's nicht. Die Red.)

Da die Herausgabe unseres Fahrplanes vorerst weiter geführt wird, sehn wir uns nicht veranlassen, uns mit Ihren Rechtsvertretern in irgend welche Verbindung zu setzen. Auch müssen wir Ihre Rechnung, dass die Veröffentlichung des Fahrplanes seit letzten Oktober nicht mehr in vertragsmässiger Weise erfolgt sei, richtig stellen. Wir haben uns in unserem gegenseitigen Verträge, datiert vom 26. Septbr. 1905 Ihnen gegenüber unter anderem verpflichtet, ein Inserat in unserem „Horaire Officiel“ aufzunehmen. Vertraglich haben wir keine Verpflichtungen, wobei Ihnen noch irgend welcher anderen Clienten gegenüber übernommen, diesen Fahrplan monatlich oder in einer bestimmten Auflage herauszugeben; es ist nur darin stipuiert, dass derselbe auf den Tischen der Speisewagen zur Verfügung der Reisenden aufgelegt wird, was auch geschehen ist. Nicht einmal Versprechungen in diesem Sinne sind von unserer Seite irgend Jemanden gemacht worden, noch viel weniger unserem Buchdrucker gegenüber, mit welchem wir einen diesbezüglichen Abschluss haben.

Nachstehend erlauben wir uns Ihnen einen Auszug dieses Abschlusses, datiert vom 14. Mai 1905, zu geben.

Was die Grösse der Auflage anbetrifft, so können wir für das erste Jahr noch keine Verpflichtungen übernehmen, da wir selbst nicht wissen, wie viel Exemplare in der Hochsaison verbraucht werden, immerhin glauben wir, dass wir im zweiten Jahre 75.000 Exemplare benötigen werden, da wir nächstes Jahr wieder einige neue Dienste mehr haben werden.“

Wir haben stets darnach getrachtet, unseren Publizistiken in jeder möglichen Weise entgegenzukommen, leider haben sich durch das Einmischen unseres ex-Couriers verschiedene Misslichkeiten eingeschlichen, die wir trotz unserem guten Willen nicht vermeiden konnten.

Hochachtend

Schweizer. Speisewagen-Gesellschaft
Der Inspektor: A. Hagmann.

Der Herr „Inspektor“ hat vergessen zu erwähnen:

- dass auf dem Fahrplan gedruckt stand: „Publication mensuelle“;
- dass im ganzen nur 5000 Expl. gedruckt wurden. Der Sprung von 75.000 auf 5000 herunter ist denn doch etwas zu gross;
- dass der Vertrag des Fahrplan nicht Sache des Couriers war, sondern von der Direktion

in Bern aus geleitet, oder besser gesagt, vernachlässigt wurde;

4. dass die in den Verträgen versprochenen, zur Aufnahme, Reinhalting und zum besseren Vertrieb dienenden *Pochettes* erstellt waren, aber nie zum Gebrauch gelangt sind;

5. dass in den Insertionsverträgen nirgends davon die Rede ist, es sei der Gesellschaft gestattet, in den Wintermonaten die Sommerfahrpläne aufzulegen, wie es während des ganzen Winters geschehen ist.

Es sind diesejenigen fünf Punkte, die das Gericht in dem Prozess mit dem Basler Hotel in Erwägung gezogen hat und die zur vorerwähnten Verurteilung der Gesellschaft geführt haben.

O. A.

Automobil- und Fahrradverkehr.

Dem „Journal de Genève“ wird von einem Chauffeur u. a. folgendes geschrieben:

Schon lange wird über die Mittel zur Bekämpfung übertriebenen Schnellfahrens diskutiert und alle seriösen Chauffeurs erkennen übereinstimmend die Notwendigkeit strenger Massregeln dagegen, besonders für ein so dicht bevölkertes Land wie das unsrige, unter der ausdrücklichen Bedingung jedoch, dass die Vollziehung ihrerseits nur kompetenten, unparteiischen Leuten anvertraut werde, die keinen Anteil an den gefallenen Bussgeldern haben dürfen.

Selbstverständlich müssen die Bussen wachsen im Verhältnis zur Schnelligkeit des Fahrens und für Rückfälle; jeder Wagen müsste ausser mit einer Nummer mit einem „*Livret de circulation*“ versehen werden, das von den kompetenten Behörden jedem ausländischen Fahrer beim Eintritt in die Schweiz zugestellt wird. In dem Büchlein müssten die vereinbarten Bussen verzeichnet sein. Die Kontrolle der Rückfälle, seien sie ein- oder mehrfach wiederholt, würde gestatten, die Bussen eventuell zu verschärfen bis zum Rückzug des Büchleins und zur Beschlagnahme des Wagens.

Ausser dem Fahrreglement und der Bussenliste für den Nichteuchtungsfall müsste das Büchlein eine Karte der Schweiz enthalten, worauf die für den Automobilverkehr verschlossenen Strassen verzeichnet wären.

Ubrigens sei die Frage erlaubt: warum kommt man nicht dazu, die Kraft der Motoren auf 24 HP. zu beschränken, dem Vorzugstyp für das Strassenautomobil, wenn man doch weiß, dass die Fahrbeschleunigung, materiell und moralisch, durch die Kraft des Motors erleichtert wird? Ausnahmsweise könnte auf zum voraus bezeichneten Routen für Wagen mit grösserer Kraft besondere Erlaubnis erteilt werden, für Wagen nämlich, die nicht in die Kategorie des Tourismus, sondern des Rennens gehören. Zu einer solchen Massregel könnten sich Publikum und Chauffeurs nur gratulieren.

Für die Automobilgesellschaft im Publikum spielt übrigens sicherlich die durch den aufgewirbelten Staub verursachte Inkonvenienz mit Recht eine ebenso grosse Rolle wie die übertriebener Fahrschnelligkeit zugeschriebene Gefahr. Es darf aber bemerket werden, dass die Entstehung und das Aufwirbeln von Staub nicht allein von der Haltung des Wagens abhängt, sondern ebenso sehr, wenn nicht mehr, von seiner Konstruktion, oder von der Distanz, in welcher im Verhältnis zum Boden die verschiedenen Häufstellen des Wagens hinter dem Chassis angebracht sind; je näher diese dem Boden sind, desto stärker ist der Luftzug und desto heftiger das Aufwirbeln von Staub.

Für eine Revision der Konkordatsbestimmungen sollten die Behörden hauptsächlich diese bisher zu sehr vernachlässigte Frage studieren. Eine zu diesem Zweck ernannte technische Kommission hätte eine Minimaldistanz festzusetzen für die Anbringung jener Installationen hinter dem Chassis.

Mit Recht sind bei uns gewisse Routen für das Automobil geschlossen worden. Die Dichtigkeit unserer Bevölkerung auf Hochplateaus wie in Tälern berechtigt zu diesem Verbot oder fordert es sogar.

Die vorgeschlagenen zwei Massregeln hätten nichts besonderes Strenge an sich und wären ein erster Schritt zur Verständigung über ein Verkehrsmittel, das nach allgemeinem Urteil fraglos in der Weiterentwicklung begriffen ist.

* * *

Das sind die sehr vernünftigen Erörterungen und Vorschläge, die ein „Chauffeur pacifique“, wie er sich nennt, im genannten Blatte macht. Inzwischen hat die in letzter Nummer der „Hotel-Revue“ avisierte, von Bundesrat Ruchet als Chef des Departements des Innern einberufene Konferenz zum Zweck, die Vereinheitlichung der Strafbestimmungen im Konkordat für den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschreien, am 23. April in Bern getagt. An ihre Adresse hauptsächlich waren die Vorschläge im „Journal de Genève“ gerichtet. Ob sie wirklich diskutiert worden sind, ist noch nicht bekannt. Bis jetzt hat die Öffentlichkeit über die Konferenz nur folgendes erfahren:

Die Regierungen aller Konkordatskantone mit Ausnahme derjenigen von Glarus, Solothurn und Appenzell J.-Rh., waren vertreten. Die Vertreter dieser drei Kantone hatten sich entschuldigen lassen. Die Konferenz zählte außerdem den Vertreter des Schweiz. Automobilklub, des Schweiz. Touringklub und des Schweiz. Velozipedistenvereins. Die Verhandlungen dauerten mit einer Unterbrechung von halb 11 Uhr vormittags bis 5 Uhr nachmittags. Die Konferenz, die keine Beschlüsse zu fassen hatte, formulierte verschiedene Wünsche zu dem v. eidg. Departement des Innern und verschiedenen Kantons-

Regierungen vorgelegten Fragen (deren Quintessenz wir in letzter Nummer mitgeteilt haben, Red.) Verschiedene Punkte wurden zur Prüfung an das Departement gewiesen.

* * *

Jedanchdem das positive endgültige Resultat jener Beratungen lautet wird, wird es auch Einfluss haben auf die Verwirklichung des bekanntlich vom internationalen Automobilistenkongress im Dezember 1905 in Paris beschlossenen Boykotts gegen die Schweiz. Mitterweile ist in dieser Sache wieder eine Stimme lau geworden. Der Tagespresse wird nämlich folgendes gemeldet:

„Auf dem in der Karwoche in Paris stattgehabten Zentralmeeting des Touring Club de France wurde wieder die Frage des Automobilboykotts gegen die Schweiz behandelt. Angesichts der Haltung der schweizerischen Munizipalbehörden und trotz der anerkannten Bemühungen der schweizerischen Automobilklubs wurde beschlossen, mit dem Boykott so lange fortzufahren, bis die schweizerischen massgebenden Stellen etwas unternehmen, um die Situation zu bessern. Es handelt sich hier bekanntlich um die Gegnerchaft in der schweizer. Landesbevölkerung.“

Gleichzeitig vernimmt man auch, dass diese Gegnerschaft nicht nur in der Schweiz, sondern auch im Ausland besteht, ja sogar im Zunehmen begriffen sei. Erst kürzlich war z. B. in der „Strassb. Post“, die als durchaus fortschrittliches Blatt dem Automobilismus nicht ableidt ist, ein wahrer Notschrei zu lesen, weil die Strassen durchs schöne Elsaß wegen der Automobile gar nicht mehr zum Spazierengehen benutzt werden könnten.

Ein neuer Beweis, wie notwendig eine Verständigung beider Parteien in diesem Punkt ist, ist notwendig ferner endgültige Regelung durch das Mittel des Gesetzes.

* * *

Nachdem Obiges schon gesetzt war, finden wir in der Tagespresse noch folgende ergänzende Mitteilung:

Über die Beschlüsse der am 23. April in Bern abgehaltenen interkantonalen Konferenz zur Ergänzung des Automobilkonkordates vernimmt man folgendes: In der ganzen Schweiz soll ein einheitliches Zeichen zur Anwendung kommen, um die Automobilfahrer zur Verminderung der Geschwindigkeit zu veranlassen oder sie auf das Verbot des Befahrens einer bestimmten Strasse mit Automobilen aufmerksam zu machen. Dieses Zeichen würde im ersten Falle ein blauer, im letztern ein gelber Strich sein. Das eidg. Departement des Innern wurde ersucht, zu prüfen, ob nicht allen mit der Überwachung der Strassen betrauten Polizeiorganisationen einheitliche Institutionen zu erteilen seien und ob nicht Geschwindigkeitsmesser an jedem Automobil anzubringen seien. Eine Einigung über die Strafbestimmungen wurde nicht erzielt; doch sicherten die Vertreter der Kantonsregierungen zu, dass das Mögliche geschehen solle, um Missbraüche seitens der Polizei zu verhindern. Allen fremden Automobilisten sollen beim Eintritt in das Schweizergebiet die bestehenden Vorschriften über den Automobilverkehr zugestellt werden. Die Konferenz sprach den Wunsch aus, dass künftig keine interkantionale Strasse für den Automobilverkehr gesperrt werden solle, ohne dass vorher eine Verständigung der sämtlichen interessierten Kantone stattgefunden habe. Hierzu gab der Vertreter von Obwalden die Erklärung ab, dass zur Zeit von einer Aufhebung des Verbots des Automobilverkehrs auf der Brünigstrasse nicht die Rede sein könne.

* * *

Hotelerie und Mailänder Ausstellung.

Bevor sich die Pforten der nächstens beginnenden internationalen Ausstellung in der Metropole Ober-Italiens öffnen, mag es gestattet sein, ihrer noch speziell mit Bezug auf die Hotelerie zu gedenken. Abgesehen von der grossen allgemeinen Bedeutung, welche dieser Ausstellung beigemessen wird, hat nämlich die Hotelbranche im Besonderen volle Berechtigung, diesem neuen „Weltmarkt“ ein grösseres Interesse als seinen Vorgängern entgegenzubringen, und zwar deshalb, weil dabei die Hotel-Industrie zum erstenmal offiziell unter eigenem Titel figuriert. In erster Linie wurde zwar die Ausstellung für das Transport-, Touristen- und Reisewesen arrangiert. Wenn man aber bedenkt, wie eng und ohne Unterbruch damit das Hotelieren in Beziehung und Zusammenhang steht, so wird man es als sehr begreiflich, ja selbstverständlich finden, wenn dieser Branche in der Ausstellung eine eigene Abteilung eingerichtet wurde.

Die weittragende Bedeutung derselben für die Hotelerie ist schon vor einem halben Jahre im „Buletin Official“, dem Organ der Hoteliers Frankreichs, gebührend gewürdigt worden. Wenn dies auch im Besonderen unter Hinweis auf die Verhältnisse in Frankreich geschah, z. B. auf die Möglichkeit, bei diesem Anlass die infolge unbefriedigender Handelsbeziehungen verlorene italienische Kundschafft für Frankreich wieder zu gewinnen, so sind doch einige andere Erwägungen von allgemeinem Interesse und darum auch für weitere Kreise bemerkenswert. Es schadet daher nichts, davon auch hier das Wichtigste aufzufrischen.

Hauptsächlich sei hervorgehoben, was gerade zu erwarten ist, dass die Hoteliere an der bevorstehenden Ausstellung zum erstenmal selbstständig in besonderer Abteilung auftritt, dokumentiert wird, nämlich dass diese Branche für die Zukunft als gleichwertig in die Reihe der andern Industrien eintritt. Das ist ein wichtiger Faktor,

Die ihr bisher verschlossene Pforte zur Teilnahme an der grossen internationalen Konkurrenz, der so viele Fortschritte und Verbesserungen zu verdanken sind, hat sich ihr geöffnet. Das Verdienst hiefür – das darf hier beigefügt werden – gebürtigt dem schon erwähnten Syndikat der Hoteliers Frankreichs, welches wesentlich der Frist in einem Schreiben an den Präsidenten der Ausstellung die wichtige Position der Hotelerie im Transportwesen erörterte und für sie eine besondere Abteilung verlangte. Den Weg dazu hatte der französische Touring-Club gewiesen, dem seinerseits das grossverdiene zufällt, den durch die Eisenbahnen-Konkurrenz beeinträchtigten Reiseverkehr auf den Strassen und damit die Bedeutung des Hotelwesens in den letzten Jahren erfreulich gehoben zu haben.

Die Ausstellung in Mailand wird nun dem Publikum einen Einblick gewähren in die grosse ökonomische und sozialen Wichtigkeit der (bekanntlich auch in der Schweiz) bisher vielfach scheinbar angesehene und zu wenig gewürdigten Hotel-Industrie. Man wird sich informieren und darüber ein Bild machen können, wie viele der verschiedensten Branchen mit dem Hotelwesen in Beziehung stehen. Wir nennen davon nur die Möbelindustrie, die Bijouterie, Lingerie, Tapiserie, das Baugewerbe mit allen seinen Zweigen, die Nahrungsmittel- und Landesproduktebranche, die Kochkunst, die Hygiene, die Technik, die graphische Kunst usw.

Das gleiche Interesse wie die den Reisenden befördern Transportanstalten darf auch das Hotel beanspruchen, das demselben Reisenden kurzern oder längern angenehmen Aufenthalt und den dazu gehörigen Unterhalt gewährt. Diese Idee bildet die Grundlage für die Beziehungen und die Ausgestaltung der Hotel-Abteilung in der Mailänder Ausstellung. Sie verdient, dass die Hoteliers von allen Seiten ihr reges Interesse entgegenbringen, schon mit Rücksicht auf die Internationalität des Gewerbes.

A-n.

* * *

Ein neuer Hotel-Telegramm-Code

soll im Verlag der Firma Bartel, Standke & Cie., Verlagsgesellschaft in Berlin erscheinen. Diese stellt die Herausgabe eines Adressbuches für abgekürzte Telegramm-Adressen in Aussicht, dem ein spezieller Hotel-Code beigegeben werden soll, damit das Buch auch der reisenden Geschäftswelt eine Handhabe zur Erleichterung bietet. Das Ganze ist auf den Annencfang bei den Hoteliers berechnet, denn laut Prospekt soll der Code für jedes Hotel, das im Hotel-Nachweis des Buches eingetragen ist, massgebend sein. „Jeder Reisende wird daher in allerster Linie die Auswahl eines Hotels treffen, welches in unserm Hotel-Nachweis verzeichnet steht“. Für diese Eintragung, die als wirksame Reklame für den Hotelier angepriesen wird, berechnet der Verlag 10 Mk. Dafür erhält der Auftraggeber das Buch gratis, das er nach dem Wunsche der Verlagsfirma allen Gästen, Geschäftsreisenden etc. jederzeit zur Verfügung stellen kann.

Dazu schreibt Hr. A. R. H. behufs Warnung vor diesem Unternehmen folgendes:

„Was heisst nun alles das in unser Zivildeutsch übersetzt? Wir meinen das: Der Druck des Buches kostet Geld; Geld kostet die Reklame zwecks Bekanntmachung und Verbreitung; alles dieses Geld ist verloren, wenn das Buch nicht genügend bekannt wird. Dafür gib's aber ein einfaches Mittel: man spannt die Hotelerie an den Karren – die zieht immer, fromm und brav wie sie ist und – zahlt noch für ihre eigene Arbeit.“

Ein solches Gebaren ist doch wohl mit dem besten Willen nicht gut als „verschämt“ zu bezeichnen; dies um so weniger, als der sogenannte Hotel-Code völlig unbrauchbar und wertlos ist. Die Herren Verfasser wissen gar nicht, dass Codeworte nicht mehr als zehn Buchstaben haben dürfen; und wie eine Familie sich mit dem eigenen Namen bestellen sollte, wenn's über „ein oder zwei Zimmer mit vier Betten“ – so steht im Code zu lesen – hinausgeht, ist uns unerlich. Vollands den Hotel-Code des Internationals und des Schweizer Hotelier-Vereins nicht zu kennen oder nicht kennen wollen, oder gar diesem, unserm Code Schwierigkeiten bereiten wollen, ist gelinde gesagt – unschulz. Dass ein Hotelbesitzer, so lange er Mitglied des I.H.V. oder des S.H.V. ist, dazu die Hand bieten könnte, halten wir, in seinem eigenen Interesse, für gänzlich ausgeschlossen.“

Über diesen Pseudo-Code mehr Worte zu machen, halten wir für überflüssig. Wir glauben mit voller Sicherheit annehmen zu dürfen, dass die genannte Verlagsfirma unter den Schweizer Hoteliers keine Kunden aufzugen wird.

* * *

Dr. Hausmann alias Heussmann.

Unsere Leser werden sich des Dr. Heussmann erinnern, der vor etwa 10 Jahren die Schweiz unsicher machte mit seinem „Ratgeber für Gesunde und Kranke“, womit er bei den Hotels hübsche Summen einheimste, bis die „Hotel-Revue“ ihm das Handwerk legte und dann nach der Riviera verzog, wo ihm mit der Zeit der Boden ebenfalls zu heiß wurde. Wir lesen über diesen Doktor-Charlatan in der „Fr. Ztg.“ vom 19. April:

„Vom Ehrenrat der Aerzte wurde Dr. Hausmann, früher in Leipzig, jetzt in Frankfurt a. M., zu 1000 Mk. Geldstrafe und zum Verlust des Wahlrechts zu den Standeswahlen für die Dauer von vier Jahren verurteilt wegen Herausgabe

und Verbreitung eines Werkes „Ratschläge für Gesunde und Kranke, die nach den Kurorten Deutschlands reisen“. Außerdem wurde Dr. Hausmann zu den Kosten des Verfahrens und zu 100 Mk. Geldstrafe wegen Ausbleibens in der mündlichen Verhandlung verurteilt.“

Saison-Eröffnungen.

Arth-Rigi-Bahn: 1. Mai.

Brunnen: Waldstätterhof, 15. April.

Interlaken: Hotel du Nord, 25. April. — Reichs-hotel & St. Georges, 25. April. — Hotel Jungfrau, 1. Mai. — Regina Hotel Jungfraublick, 1. Mai.

Engelberg: Hotel Engel, 6. Mai.



Verkehrswesen.

Personenverkehr im Monat März. Schweizer Bundesbahnen 4,627,000 (1905 4,197,950). Rüttische Bahn 67,115 (55,766). Bayrische Staatsseebahnen 2,474,191 (2,388,341). Rorschach - Heiden - Bahn 5814 (5059).

Chemins de Fer Territet - Glion et Glion-Rochers de Naye. Les recettes du chemin de fer Glion-Rochers de Naye (funiculaire Territet-Glion non-compris) se sont montées en mars 1906 à 8,717 contre frs. 7,929 en mars 1905. Le montant total du 1^{er} Janvier au 31 mars 1906 est de frs. 10,996 contre frs. 8,543 en 1905. De son côté le funiculaire Territet - Glion a encaissé en mars 1906 10,63 contre frs. 6,409 en mars 1905. Du 1^{er} Janvier au 31 mars 1906 frs. 26,820 contre frs. 19,981 en 1905.

Die innerrhäuserische Bergpass (Furka, Oberalp, Grimsel und Klausen) weisen seit 1890 eine fast gleichmässige Steigerung des Passagierverkehrs auf; auf der Furka hat sich der Verkehr beinahe verdoppelt (1890 6722 Passagiere und 1905 deren 11,525). Über den Oberalppass ist die Frequenz in dieser Zeit um 60 % gestiegen (1890 5977 und 1905 10,922 Passagiere). Bei dem Furkapass hat der Bau der Grimselstrasse zur starken Steigerung beigetragen. Daneben herrscht auf diesen Pässen noch ein grosser Verkehr an Privatwagen und Fußgängern.

Chiasso-Luzern-Zürich. Wie man der „N. Z.“ schreibt, verkehrt ab 1. April, wie seit einer Reihe von Jahren, bis auf weiteres der regelmässige (im Fahrplan jedoch nicht verzeichnete) Vormittagszug 118a Chiasso-Luzern. Der Zug verlässt Chiasso 8.18 vormittags, fährt über Flüelen, Arth-Goldau, Schenkon, ab 11.35, ab 11.50 vorbei Flüelen, über Arth-Goldau, ab 12.56, ab 1.09, Luzern ab 1.30 nachm. Arth-Goldau 12.56, ab 1.09, Luzern ab 1.30 nachm. Reisende nach Zürich steigen in Arth-Goldau um. Während des Aufenthaltes in Göschenen wird ein Gabelbrotstück serviert, das von dem Zugführer unterwegs bestellt wird. Die Kondukteure nehmen Anmeldungen der Teilnehmer entgegen. Von Bellinzona bis Arth-Goldau verkehrt ein Speisewagen.

Die neuen Schlafwagen der preussischen Staatsbahn weisen in hygienischer Beziehung wieder dankenswerte Fortschritte auf. Sie sind mit eigenartigen Doppelpolstern ausgestattet, die beliebig als Sitz oder Lehne oder auch als Matratze benutzt werden können. Damit sie nicht den doppelten Raum einnehmen, sind die Polster so ineinandergebaut, dass auf der einen Seite die härteren Federn (für Sitz und Rückenlehne), auf der anderen die weicheren (für Matratze und Federkissen), so liegen, dass die Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequemste Weise bewirkt werden kann. Als Auflager dienen dem Bett die sogenannten Gliedermatratzen, deren 14 Teile sich für ebensoviele Bebrauchsstunden einstellen. So lässt sich die ganze Drehung des Sofas in einem Bett verwandeln und umgekehrt. Die Sprungfedern sind nicht durch Gurte verschürt und verdeckt, sondern mit Stahlrädrchen befestigt, von oben und unten freigänglich und die Polster abknöpfbar, sodass die im Interesse der Hygiene so notwendige Reinigung und Desinfektion auf die bequ