

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 16 (1907)
Heft: 18

Artikel: Der Nutzen des Fremdenverkehrs für die Allgemeinheit
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-522555>

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: 16.01.2026

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

BASEL, den 4. Mai 1907.

BALE, le 4 Mai 1907.

N° 18.

Abonnement

Für die Schweiz

1 Monat	Fr. 1.25
2 Monate	" 2.50
3 Monate	" 3.50
6 Monate	" 6.—
12 Monate	" 10.—

Für das Ausland:

(inkl. Portozuschlag)	
1 Monat	Fr. 1.60
2 Monate	" 3.20
3 Monate	" 4.50
6 Monate	" 8.50
12 Monate	" 15.—

Vereins-Mitglieder erhalten das Blatt gratis.

Inserate:

8 Cts. per 1 spaltige Millimeterzeile oder deren Raum. — Bei Wiederholungen entsprechend Rabatt. Vereins-Mitglieder bezahlen 4 Cts. netto per Millimeterzeile oder deren Raum.

Schweizer Hotel-Revue



REVUE SUISSE DES HÔTELS

Organ und Eigentum des
Schweizer Hotelier-Vereins.

15. Jahrgang 16^{me} Année

Erscheint Samstags.
Parfait le Samedi.

Organe et Propriété de la
Société Suisse des Hôteliers.

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

Inseraten-Annahme nur durch die Expedition dieses Blattes und die „Union-Reklame“ in Luzern — Les annonces ne sont acceptées que par l'admin. de ce journal et l'„Union-Reklame“ à Lucerne

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



Freundesliste
Liste des maîtres

Mme. Vve. Th. Graeub, Hôtel-Pension
Grancy-Villa, Lausanne 60

Parraisons: MM. T. Tschumi, Hôtel Beau-Rivage, Ouchy, und Ph. Osswald, Hôtel Bellevue, Berne.

Hr. Dr. med. Th. v. Ulatowski-Trzinski,
Hôtel Hirschen, Baden 80

Patens: HH. W. Hafen, Grand Hotel, und
W. Amsler, Hotel Quellenhof, Baden.

Hr. H. Hürbin-Theiler, Direktor des Grand
Hotel & du Parc, Axenstein (persönliches
Mitglied).

Patens: HH. M. Theiler-Eberle, Grand
Hotel, Axenstein, und C. Giger, Hôtel
Beau-Rivage, Luzern.

Gabenliste

für die

Besitzer des verschütteten Kurhaus Seeben.

Von voriger Nummer Fr. 870
" Herr Fallegger - Wyrsch, Hotel Eden,
Montreux 15
" Herren Gebr. Schwabenland, Zürich 10

Bewegungen in Angestelltenkreisen.

Wirlesen in der „Union Helvetia“ vom 25. April unter dem Titel „Kartell der Fachvereine“: „Genferverein, Union Ganymed (Bund der deutschen Kellner) und Internationale Kochverband haben ihre Delegierten bezeichnet, um die Sache in die Wege zu leiten. Die Union Helvetia hat sich jetzt schlüssig zu machen. Als seinerzeit an sie eine Anfrage erging, ob sie einem solchen Kartell beitreten würde, antwortete unsere Vereinsleitung, dass sie nicht abgeneigt sei, der Sache näher zu treten.“

Das vom Genferverein ausgearbeitete Arbeitsprogramm erblieb in der Bekämpfung der Privatpläne eine Hauptaufgabe. Sodann soll dem Volontärunwesen zu Leibe gerückt werden. Die gesetzliche Regelung der Ruhezeiten sei für alle Kantone anzustreben. Die Kellnerlehrzeit müsse gesetzlich geregelt und auf 2 Jahre festgesetzt werden. Sodann wäre der Rechtsschutz für die Mitglieder der Kartellvereine und eine periodische Überweisung von Bulletins und Notizen an die Presse zur Hebung des gesellschaftlichen Niveaus einzuführen etc. Die Kartellvereine wählen einen Vorort und leisten angemessene Beiträge an den Unterhalt desselben. Als Vorort ist die Union Helvetia in Aussicht genommen.

Das sind die wesentlichen Angaben, die wir dem uns zugewiesenen Material des Genfervereins entnehmen.

Über die eigentliche Aufgabe der Kartellvereine scheint sich die einberufende Vereinsleitung selber noch nicht ganz klar zu sein. Sie erhofft jedenfalls die Klärung von der Konferenz selbst.

Die Frage, ob ein Kartell der Fachvereine in der Schweiz eine Notwendigkeit sei, wird bald gelöst sein. Wir sagen ja. Es spielen jedoch Momente mit, die es als fraglich erscheinen lassen, ob das Projekt jetzt schon zu Durchführung reif sei. Wir verneinen diese Frage.

Bis noch vor kurzer Zeit hatten wir gute Lust, den Anschluss zu befürworten und zu vollziehen, und zwar trotz der wenig erfreulichen Erfahrungen, die wir seinerzeit mit dem Genferverein gemacht hatten. Als Beleg nur ein Beispiel. Union Helvetia und Genferverein hatten beim Norddeutschen Lloyd für die Fahrt von und nach Egypten gemeinschaftlich die bekannte Fahrpreisermässigung erwirkt und gemeinschaftliche Legitimationskarten eingeführt, welche der Genferverein lieferte. Als dann das Direktorium nach Dresden verlegt wurde, führte dieses eigene Legitimationskarten ein, ohne auch nur die Union Helvetia hievon zu verständigen. Das Abkommen wurde einfach missachtet. Wie nun in der vorliegenden Sache, wenn die Spitzen der internationalen Fachvereine wieder ändern? In jedem Falle müssten uns nach dieser Richtung vorbeugende Garantien geschaffen werden. Da ständen wir wohl wieder alleine da auf weiter Flur!

Der Streit mit der Landesverwaltung Schweiz des Genfervereins wegen der Oltener-Konvention und unwillkürliche Abänderung der Pläne der Genfervereins wird den meisten unserer Leser noch in Erinnerung sein. Wäre unser lieber Freund Knörzer an der Spitze des Genfervereins geblieben, die Freundschaft beider Vereine wäre nie getrübt und nie gelockert worden! — Knörzer war der Sache der Angestellten ein treu ergebener Führer, ein aufrichtiger Freund und ein charakterfester Mann, dessen wir heute noch ehrend gedenken. Er hatte auch Verständnis für die schweizerischen Verhältnisse und den Nationalcharakter. Unter ihm wären die heftigen Angriffe, wie sie in Jahre 1905 vom „Verband“ in Dresden, Organ des Genfervereins, und der „Hotel-Revue“ in Leipzig, Organ des Deutschen Kellnerbundes Union Ganymed, gegen die Union Helvetia in Szene gesetzt worden waren, nie vorgekommen. Er würde sich gesagt haben: Was würden wir Deutschen dazu sagen, wenn in deutschen Staatsstädten, in den Bahnhöfen Frankfurt, Berlin etc. etc. nur Schweizer als Kellner engagiert würden, keine deutschen Reichsangehörigen?

Als die Eisenbahnen in der Schweiz noch unter dem Regime des Privatbetriebes standen, da sagten wir kein Wort über die Zurücksetzung der Schweizer in den Bahnhorestauren, Basel, Zürich etc. Nachdem aber der Betrieb an den Bund übergegangen war, wehrten wir uns für unsere Interessen und unser Recht und verlangten nur das, was in Deutschland jedermann als etwas Selbstverständliches betrachtet, nämlich dass Staatsbetriebe die Staatsbürger in erster Linie zu berücksichtigen haben! Uns Schweizer aber wurde unser Verlangen als Verbrechen angesehen und wir wurden mit den chinesischen Boxern auf die gleiche Stufe gestellt! Das Kesseltreiben jener Blätter liess uns freilich kalt.

Unseren Zweck erreichten wir und die genügte uns. Allein bei den Mitgliedern jener Verbände (den dritten, den internationalen Kochverband hievon nicht ausgenommen) wurde dadurch gegen uns und die Union Helvetia eine feindliche Strömung und gereizte Stimmung erzeugt, die durch das Verfahren in Sachen Lehrwissenswesen und die Sprache an der Sektionsitzung der letzten Märzversammlung der internationalen Köche in Zürich nicht verbessert worden ist. Die Titulaturen, mit denen die Union Helvetia seit Jahren von der Zeitung der Köche in gänzlicher Verkenntnis unserer wirklichen Vereins- und Landesverhältnisse belegt wird, machen es uns gleichfalls nicht leicht, jetzt in ein Freundschaftsverhältnis einzutreten. Wir können vergeben, aber so rasch nicht vergessen. Ja, wir wären zu jedem

Opfer bereit, wenn es die gute Sache des Angestellten-Standes erforderte. Vorläufig aber legt uns das jüngst durch den Vorfall in Zürich betreffend Kochexperten wieder frisch erschütterte Zutratne kühle Zurückhaltung auf, umso mehr, da auch in Sachen der zürcherischen Ruhezeiten die Union Helvetia mehr als unentbehrlicher Mitgänger, denn als erster Mitbeteiligter behandelt worden ist. Man erspare es uns, Belege für diese Behauptung veröffentlichten zu müssen. Mit der Entschuldigung, es liege hier ein blosses Missverständnis vor, wird das Faktum nicht aus der Welt geschafft.

Es mag ja sein, dass in diesen beiden letzteren Angelegenheiten in der einen mehr Ungeschicklichkeit als Eigennachricht und in der anderen mehr Unklugheit als Falschheit liegt, in beiden Fällen jedoch lehrt uns dieser Vorgang, wie wenig vorbereitet der Boden ist, auf dem die grüne Saat gedeihen soll.

Wir hatten fest im Sinne, alles zu vergessen und unter Wahrung unsres nationalen Programmes die anderen Fachvereine in der Schweiz einzuführen und Einschreibegenehmigungen seitens des Genfervereins wird den meisten unserer Leser noch in Erinnerung sein. Wäre unser lieber Freund Knörzer an der Spitze des Genfervereins geblieben, die Freundschaft beider Vereine wäre nie getrübt und nie gelockert worden!

Wir beabsichtigten: für die gesetzliche Regelung des Arbeitsnachweises gemeinschaftlich fort zu wirken; eine Sammlung aller kantonalen Verordnungen über den Arbeitsnachweis herauszugeben und zu kommentieren; den Kampf gegen die Privatbüros gemeinschaftlich zu führen, Überforderungen in allen Fächern und Vereinszeitungen zu veröffentlichen etc. etc.; eine Zusammenstellung der wissenschaftlichen schweizerischen Gesetzes-Bestimmungen im Krankheitsfalle, bei Unfällen, über den Dienstvertrag, die Haftpflicht etc. herauszugeben; Vorschläge über das Volantärwesen zu machen; die kantonalen Lehrlingsgesetze mit den für unser Fach zutreffenden Bestimmungen zu sammeln und zu kommentieren; das gleiche mit den Ruhezeiten-Bestimmungen in den kantonalen Wirtschaftsgesetzen zu tun; über das neue schweizerische Zivilgesetz und Obligationenrecht Mitteilungen zu machen, unter Kenntnisgabe unserer Postulat für den Berufsstand der Hotelangestellten; dasselbe über die im Entwurf liegende Schweizerische Gewerbege setzung zu tun und die Lehrlingsprüfungen zu vereinheitlichen.

Wiewohl unsere Organisation stark genug ist alles dies selbst zu tun und es auch mit dem nämlichen Erfolge durchsetzen wird, als wie wenn die anderen mitmachen würden, so hatten wir dennoch im Sinne, unsere ganze Erfahrung und geistige Arbeit den Kartellvereinen zugänglich zu machen. Doch ist die Lust und Freude dazu mittlerweile infolge des Zürcher Vorfalles geschwunden, — denn wir wollen nicht die gutmütigen Schweizer sein — und jene beiden Faktoren kommandiert niemand zurück, ausser der eigene Wille kehre wieder.

Durch diese Ausführungen soll das leidliche Verhältnis der Vereine zu einander, wie es in den letzten Jahren Platz geöffnet, nicht gestört werden; sie können nur fördernd wirken und dazu dienen, uns besser zu verstehen und jene begreifen zu lernen, dass wir als Verein ein Opfer bringen, wenn wir einem Kartell beitreten.

Dennoch bleiben wir der Sache grundsätzlich treu, halten aber dafür, dass die Zeit einer Verständigung über eine einheitliche Taktik in Berufs- und Standesfragen noch nicht gekommen ist. Die Theorie allein tut's nicht — die ehrliche Ueberzeugung muss vorhanden sein, nicht nur hier und dort, sondern überall!

Der Nutzen des Fremdenverkehrs für die Allgemeinheit.

Wenn der Fremdenverkehr — gegen den man oft den Vorwurf erhebt, nur die Hoteliers profitieren davon — nicht bestände, so müsste nach einem Artikel im „Luzerner Tagblatt“ von den 360 Nahrungsmittelgeschäften dieser Stadt mindestens die Hälfte verschwinden, denn die Kaufkraft der autochthonen Bevölkerung würde nicht genügen, all diesen nur ein notdürftiges Fortkommen zu sichern. Dass also 360 Geschäfte unter glänzenden Bedingungen existieren können, verdanken sie nur dem Umstand, dass während fünf Monaten des Jahres die Einwohnerzahl täglich um 1000 bis 6000 kaufkräftige, hier nicht dem Erwerb, sondern nur der Erholung und dem Vergnügen nachgehenden Personen verneint wird.

Noch viel überraschender ist das Resultat des Vergleiches der Einwohnerzahl mit der Anzahl der Geschäftsbetriebe, welche nicht der täglichen Notwendigkeit, sondern schon mehr einer gehobenen Lebenshaltung dienen. Aus überzeugenden Berechnungen geht hervor, dass von diesen insgesamt 350 Geschäften mindestens drei Viertel eingeschlossen müssen, wenn sie nur auf die einheimische Kundenschaft angewiesen wären. Nimmt man z. B. an, dass von den oben angeführten 360 Nahrungsmittel- und von den 250 vorhandenen Modegeschäften nur die Hälfte in Wegfall käme, so würden 300 Betriebslokale leergestellt. Rechnet man als Durchschnitts-Mietwert eines Geschäftslokals 1000 Fr. pro Jahr, so ergäbe das einen Ausfall von Fr. 300,000 per Jahr oder, auf 4prozentigen Kapitalwert umgerechnet, von 7,5 Millionen Franken.

Die Unterbringung des während der Saison eintretenden Bevölkerungszuwachses sowie der Inhaber und Gehilfen der Fremdengeschäfte führt zu einer lebhaften Bautätigkeit. Sie beschäftigt zirka 475 Geschäfts- und Gewerbebetriebe, welche ohne diesen gesteigerten Verkehr in einer Stadt von 35,000 Einwohnern nicht einmal zur Hälfte Nährboden fänden.

Zur Beherbergung des Fremdenverkehrs bestehen in und um Luzern über 200 grössere Hotel- und Gasthausbetriebe, Fremdpensionen, Logis- und Kostgebäude, die alle ein mehr- oder minder zahlreiches Personal beschäftigen, welches durch Salarien und Trinkgelder ein hübsches Einkommen verdient. Auf der ganzen sozialen Stufenleiter, von den sogenannten liberalen Berufen des Arztes, Advokaten, Apothekers bis zum Dienstmann steigert der Fremdenverkehr die Erwerbsmöglichkeit um das fünf- und mehrfache.

Die Einnahmen der städtischen Tramhäm werden stark vom Fremdenverkehr beeinflusst und selbst auf ganz abseits liegenden Gebieten macht sich derselbe bemerkbar, was daraus ergibt, dass die Stadtverwaltung im Jahre 1905 aus der öffentlichen Plakataffidage im Monat Januar 136 Fr., im Monat Juli dagegen 127 Fr. eingenommen hat.

Im gleichen Artikel wird auch der Vorwurf widerlegt, als ob der Fremdenverkehr die Lebensführung verteuerte und die Steuerlast der sesshaften Bevölkerung vergrössere. An Hand von Vergleichen mit andern Städten ohne Fremdenverkehr ersehen wir, dass Luzern durchaus keine anormalen Verhältnisse aufweist.

Diese Betrachtungen sind dazu angetan, die oft geringgeschätzten und unrichtigen Auffassungen bei Privaten und Behörden über die Wichtigkeit und den Wert des Fremdenverkehrs für die Allgemeinheit stark zu ändern.

Zum bernischen Lehrlingsgesetz.

Die von der Regierung des Kantons Bern erlassene Verordnung über die Berufslehre im Hotel- und Wirtschaftsgewerbe hat folgenden Wortlaut:

§ 1. Im Hotel- und Wirtschaftsgewerbe wird die Dauer der Lehrzeit festgesetzt:
a) für Kellner auf mindestens ein Jahr;
b) für Köche und Köchinnen auf zwei Jahre.

§ 2. Die Arbeitszeit der Lehrlinge darf grundsätzlich, dringende Notfälle und Saisonbetrieb vorbehalten, 66 Stunden für Lehrlinge und 60 Stunden für Lehrtochter in der Woche nicht übersteigen. Bei Berechnung der Arbeitszeit wird die Zeit des Pikettdienstes als halbe Arbeitszeit gerechnet.

Nachtarbeit ist, unter Wahrung der zusammenhängenden 9stündigen Nachtruhe, zulässig.

Arbeit an Sonn- und Festtagen ist gestattet, darf aber dem Lehrling wöchentlich angemessen sein.

Überdeß hat er Anspruch auf einen freien Tag von 24 Stunden im Monat oder auf entsprechende Ferien im Jahre.

§ 3. Die Unterbrechung der Arbeit für eine Stunde kann auch bis zwei Stunden vor oder bis zwei Stunden nach der Mittagszeit erfolgen.

§ 4. Zwei Lehrlinge, beziehungsweise Lehrtochter dürfen nur dann gehalten werden, wenn daneben mindestens ein gelernter Angestellter des betreffenden Berufes (Kellner, Koch oder Köchin) beständig beschäftigt ist, oder wenn der Geschäftsinhaber selbst gelernter Fachmann ist.

§ 5. Werden vom schweizerischen oder kantonalen Berufsverbande die Fachprüfungen der Lehrlinge seiner Mitglieder besonders durchgeführt, so ist die bezügliche Prüfungsordnung der kantonalen Lehrlingsprüfungscommission zu Handen der Direktion des Innern zur Genehmigung vorzulegen.

Diese Lehrlinge haben die Schulprüfung gemeinsam mit den Lehrlingen der andern Berufarten zu bestehen.

§ 6. Im übrigen gelten die Bestimmungen des Gesetzes vom 19. März 1905 über gewerbliche und kaufmännische Berufslehre.

§ 7. Widerhandlungen gegen die Vorschriften dieser Verordnung werden nach § 34 des Gesetzes vom 19. März 1905 bestraft.

§ 8. Diese Verordnung tritt sofort in Kraft. Dieselbe ist in die Gesetzesammlung aufzunehmen.

Neues über den Hausschwamm.

Richard Falck in Breslau hat soeben in der „Zeitschrift für Hygiene und Infektionskrankheiten“ den Nachweis erbracht, dass der wilde und der echte Hausschwamm bei allen makro- und mikroskopischen Untersuchungen zwei physiologisch wohl unterscheidbare Arten darstellen. Das Wachstum des Myzels (der vegetativen Teile) vollzieht sich bei ersten zwischen 0° und 34°, mit einer optimalen Temperaturzone zwischen 22° und 26°, bei letzterem zwischen 0° und 27° und der optimalen Temperaturzone zwischen 16° und 22°. Die Anpassungen beider an den natürlichen Standort kommen auch noch an einem andern wichtigen Unterschied zum Ausdruck: der Einwirkung ultramaximaler Temperaturen. Das Myzel des echten Hausschwamms der Häuser wird durch eine konstante Temperatur von 34° nach viertagiger Einwirkung, bei 38° nach 3 Stunden getötet, bei 40° nach 60 Minuten; das des Hausschwamms der Wälder stirbt dagegen bei 38° erst nach 7 Tagen, bei 40° bis 41° nach 4 Stunden ab. Für gerichtliche Entscheidungen ist es wichtig, nachzuweisen, ob es sich um den ersten Schwamm, der allein der Urheber der Infektionskrankheit der Häuser ist, oder um den anderen handelt. Nach Falck kann dieser Nachweis nur durch Ermittlung der physiologischen Werte erbracht werden. Man stelle zwei Kulturen her, von denen die eine im Thermostaten (der Vorrichtung zur Erhaltung einer bestimmten Temperatur) bei 22°, die andere bei 27° gehalten wird. Findet bei 22° üppiges Wachstum statt, während es bei 27° deutlich zurückbleibt oder völlig unterbleibt, so liegt echtes Hausschwammy vor, während es sich im anderen Fall um den wilden Hausschwamm oder einen anderen Holzstörer handelt. Können Teile des Hauses die verhältnismässig niedrigen Temperaturen von 36 bis 40° für kürzere Zeit durchweg ertragen, dann besitzen wir in dieser Fiebertemperatur ein natürliches Mittel zur Heilung schwammkranker Häuser. Der wichtige Nachweis, dass es sich bei der Schwammkrankheit der Häuser um eine Infektion von Haus zu Haus oder Baustelle, nicht um Einschleppung der Krankheit aus dem Walde handelt, gewinnt noch an Bedeutung durch die Untersuchungen Falcks über das Sporenauswerfen bei den Fruchtkörpern des echten Hausschwamms. Während bei den Hutzpilzen unserer Wälder durch die Eigenwärme der Fruchtkörper Strömungen entstehen, welche die Sporen auch nach oben verbreiten, bilden die Fruchtkörper des echten Hausschwamms zwar keine eigenen Wärmenemgen, die für die Verbreitung ihrer Sporen in Betracht kämen, aber sie finden in den Räumen des Hauses, im Keller besonders im Spätherbst, ein genügendes Temperaturgefälle, das bei geöffneten Fenstern oder Luftschächten den Transport der Sporen in die umgebende Atmosphäre gewährleistet. Durch zahlreiche Zählungen konnte Falck feststellen, in welchen Mengen die Sporen aus den geöffneten Fenstern

austreten, sobald die Temperatur der Außenluft unter die der Kellerwärme herabsinkt. In der Nacht und an kälteren Tagen fanden sich in den verschiedenen Luftschichten oberhalb des offenen Fensters die meisten Sporen. Wie viele dabei in Betracht kommen, ergeben die folgenden Zählungen. Ein normaler Fruchtkörper wirft von 0,5 qmm Fläche Tag und Nacht gleichmässig in je 5 Minuten ab: an den jüngsten Stellen des färgten Hymeniums 60, von den älteren Teilen mit mittlerer Differenzierung 150 und an den Stellen der höchsten Ausbildung 200 unmittelbar verbreitungsfähige Sporen. Bedenkt man, dass in einem schwammkranken Hause oft grosse Flächen der Kellerdecke überzogen sind und dass die Fruktifikation mehrere Monate dauert, so erhält man eine Vorstellung, welche ungeheuren Sporenmengen ein einzelnes Haus in die umgebende Atmosphäre ausstreuen kann. Man wird daher annehmen können, dass selbst bei einem geringen Prozentsatz schwammkranker Häuser die Luft in den Städten die Sporen des Pilzes überall enthalt und allenfalls die freilegenden Holzer in Neubauten und auf Holzplätzen davon befallen werden. Nach diesem Nachweis ist die Schwammkrankheit eines Hauses nicht allein die private Sache eines geschädigten Haussitzers, sondern eine öffentliche Angelegenheit, das erkrankte Haus, in dem der Pilz gedeiht, gefährdet alle umliegenden Häuser in demselben Masse, wie bei menschlichen Infektionskrankheiten der einzelne Krankenträger seine Mitmenschen gefährdet.

»»»

Verkehrshygiene.

Im Feuilleton der „M. N. N.“ veröffentlicht unter diesem Titel Herr Ingenieur Otto Feeg in Wien allerlei zeitgemäss Vorschläge, die zu Beginn der diesjährigen Reisesaison auch von unsrem Lesern mit Interesse gelesen werden dürften. Herr Feeg schreibt:

„Es ist wahr, dass sich unsere Verkehrsmitte, in erster Linie das rollende Material der Eisenbahnen (mit Ausnahme Belgien), in den letzten Jahren in einer sehr stark fortschreitenden Entwicklung befanden. Aber immerhin bleibt — namentlich in hygienischer Beziehung doch noch vieles zu tun übrig. Der Wunsch, die Gesundheit zu erhalten, ist beinahe so lebhaft, wie das Streben nach Reichtum und es mussa ausgesprochen werden, dass die öffentliche Gesundheitspflege, die allerorts die gebührende Beachtung gefunden hat, von unseren Verkehrsanstalten noch viel mehr gewürdigt werden sollte, als dies bisher geschieht.“

Wird das Wort „Verkehr“ laut, so denkt man unwillkürlich zuerst an die Eisenbahnen. Sind deren hygienische Einrichtungen zeitgemäß oder sind Verbesserungen wünschenswert? Ohne Zweifel sind viele berechtigte und viele — fronde Wünsche zu erfüllen. Zu den letzteren gehört zum Beispiel die Vergrösserung des auf den Einzelnen entfallenden Luftraumes. Man kann von Eisenbahnen, da er zu vorübergehendem Aufenthalt dient, nicht dass die gleiche verlangen, wie von der hygienischen Wohnung. Fordern wir daher 30 bis 40 Kubikmeter Luft für jede Person, so wird man den Anspruch auf 3 bis 4 Kubikmeter, entsprechend vergleichbaren Verhältnissen, vermindern, doch selbst diesem ist nicht entsprochen. Nicht einmal in den grossen 1. Klasse-Coupés ist der „Luftkubus“ mit 4 Kubikmeter pro Person angesetzt. In dieser Richtung müsste etwas geleistet werden, denn die Ventilation, die über die knappen Raumverhältnisse hinüberhelfen könnte, liegt erst recht im Argen. Es gibt zu diesem Zweck nach Anzahl, Grösse und Form mehr oder minder unzureichende, verschliessbare Öffnungen, die gegen den Durchlass von Staub und Ruß nicht im geringsten gesichert sind. Zugegeben muss werden, dass eine Bahnwagen-Lüftung eine viel weniger einfache Sache ist, als die meisten wahrscheinlich glauben; die Luftbewegung darf nicht übertrieben werden, da sie sich sonst einerseits als Zug dem Passagier bemerkbar macht, was nicht gesundheitsförderlich ist, und weil anderseits ein zu sehr gesteigerter Luftwechsel im Winter zu Kalamitäten führen würde, da die Lokomotiven nicht Dampf genug für die Heizung der Wagen liefern könnten. Aber die Furcht vor diesen Schwierigkeiten darf nicht zu weit gehen. Eine vierzigmalige Erneuerung der Luft, welche nach einer konstanten Temperatur von 34° nach viertagiger Einwirkung, bei 38° nach 3 Stunden getötet, bei 40° nach 60 Minuten; das des Hausschwamms der Wälder stirbt dagegen bei 38° erst nach 7 Tagen, bei 40° bis 41° nach 4 Stunden ab. Für gerichtliche Entscheidungen ist es wichtig, nachzuweisen, ob es sich um den ersten Schwamm, der allein der Urheber der Infektionskrankheit der Häuser ist, oder um den anderen handelt. Nach Falck kann dieser Nachweis nur durch Ermittlung der physiologischen Werte erbracht werden. Man stelle zwei Kulturen her, von denen die eine im Thermostaten (der Vorrichtung zur Erhaltung einer bestimmten Temperatur) bei 22°, die andere bei 27° gehalten wird. Findet bei 22° üppiges Wachstum statt, während es bei 27° deutlich zurückbleibt oder völlig unterbleibt, so liegt echtes Hausschwammy vor, während es sich im anderen Fall um den wilden Hausschwamm oder einen anderen Holzstörer handelt. Können Teile des Hauses die verhältnismässig niedrigen Temperaturen von 36 bis 40° für kürzere Zeit durchweg ertragen, dann besitzen wir in dieser Fiebertemperatur ein natürliches Mittel zur Heilung schwammkranker Häuser. Der wichtige Nachweis, dass es sich bei der Schwammkrankheit der Häuser um eine Infektion von Haus zu Haus oder Baustelle, nicht um Einschleppung der Krankheit aus dem Walde handelt, gewinnt noch an Bedeutung durch die Untersuchungen Falcks über das Sporenauswerfen bei den Fruchtkörpern des echten Hausschwamms. Während bei den Hutzpilzen unserer Wälder durch die Eigenwärme der Fruchtkörper Strömungen entstehen, welche die Sporen auch nach oben verbreiten, bilden die Fruchtkörper des echten Hausschwamms zwar keine eigenen Wärmenemgen, die für die Verbreitung ihrer Sporen in Betracht kämen, aber sie finden in den Räumen des Hauses, im Keller besonders im Spätherbst, ein genügendes Temperaturgefälle, das bei geöffneten Fenstern oder Luftschächten den Transport der Sporen in die umgebende Atmosphäre gewährleistet. Durch zahlreiche Zählungen konnte Falck feststellen, in welchen Mengen die Sporen aus den geöffneten Fenstern

des Coups mit dem Außenraum vermieden ist. Die Fensterkonstruktionen der Waggons sind zwar in den letzten Jahren bedeutend verbessert worden, aber gegen das Eindringen von Zugluft im Winter, besonders wenn bei starkerem Wind der Zug über freies Feld fährt, gewähren sie keinen Schutz. Die D-Wagen der ungarischen Staatsbahnen werden deshalb mit Doppelstern gebaut.

Gegen das Eindringen spärlicher Zugluft nützt auch eine wirksame Beheizung der Wagen. Auf den kontinentalen Bahnen kann man sich im allgemeinen über die Heizung nicht beklagen, insbesondere muss anerkannt werden, dass die deutschen Bahnen viel Sorgfalt auf die Heizung verwenden. So werden lange Züge im Winter geteilt fahren, um sie besser beheizen zu können, viele Bahnhöfe besitzen satzbile Niederdampf-Dampfheizungen, zum Vorwärmen der Garnituren und dergleichen, während in England zum Beispiel vielfach noch die Wärmeblasen herrschen.

Die Beleuchtung der Wagen entspricht wohl im allgemeinen insofern den Bedingungen der Gesundheitspflege als die Verbrennungsprodukte, die den Beleuchtungskörpern entströmen, wohl nur bei ganz veralteten Konstruktionen in die Abteile gelangen können. Zumeist ist aber die Beleuchtung eine unzureichende. Das Lesen während des Fahrens ist zwar den Augen im allgemeinen nicht zuträglich, indessen oft schwer zu vermeiden und in gut gebauten Waggons auch keineswegs schädlich, weil die vibrierenden Bewegungen und Erschütterungen praktisch genommen entfallen und es verbleibt so nach lediglich die schlechte Beleuchtung zur Abendzeit zu besetzen. Dass das elektrische Licht dasjenige ist, welches den hygienischen Anforderungen am meisten genügt, ist unbestritten, speziell für die Bahnwagen-Beleuchtung hat sich die Anordnung von Leselampen ausser den der Allgemein-Beleuchtung des Raumes dienenden Beleuchtungskörpern als eine Wohltat erwiesen. In Deutschland wird leider mit der elektrischen Zugbeleuchtung immer noch „versucht“, ohne dass es zu einer radikalen Einführung käme.

Ein Gebiet, auf welchem sich die Eisenbahnverwaltungen nicht in letzter Linie betätigen müssen, ist die Bekämpfung der Staubgefahr. Die Bedeutung der Staubgefahr im allgemeinen wird wohl richtig gewürdigt, jene auf der Eisenbahn jedoch noch viel zu wenig. Man braucht nur daran zu erinnern, welche Mengen von Staub nach einer Bahnfahrt sich im Gesicht, an unbehandschuhten Händen, in Nase, Ohren, Augen, sowie auch in den „Kleider“ festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhebliche Staubgefahr gerade auf den Eisenbahnen zu erkennen. Tatsächlich sind die Erkrankungen der Atmungs-Werkzeuge durch eine Bahnfahrt so an der Tagesordnung, dass die Bezeichnung „Eisenbahnkatarrh“ schon eine gewisse Popularität besitzt. Insbesondere diejenigen Personen, welche die Nasenatmung nicht durchzuführen vermögen, sind dem Eisenbahnkatarrh in erhöhtem Masse verfallen, welcher übrigens auch durch die oft zu trockene Luft der Abteile und die Rauchbelästigung begünstigt wird. Der Staub muss aber in erster Linie bekämpft werden, da er sich in den Bekleidungen der Sitze in der I. und II. Klasse, in den Vorhängen, Matten und dergleichen festsetzen, um die ganz erhe