

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

Artikel: Verkehrshygiene
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-522581>

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: 23.02.2026

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

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, dafür aber dem Lehrling wöchentlich angemessener Ersatz an Werktagen zu gewähren.

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 Lehrlingsprüfungskommission 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 erstem zwischen 0° und 34°, mit einer optimalen Temperaturzone zwischen 22° und 26°, bei letztem 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 vier tägiger 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 Teilen 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 aus 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 Wärmemengen, 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 ungeheure 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 enthält und allenfalls die freiliegenden Holzer in Neubauten und auf Holzplatten davon befallen werden. Nach diesem Nachweis ist die Schwammkrankheit eines Hauses nicht allein die private Sache eines geschädigten Hausbesitzers, 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 Krankheitsträger seine Mitmenschen gefährdet.



Verkehrshygiene.

Im Feuilletonteil 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 Belgiens), 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 ein so lebhafter, wie das Streben nach Reichtum und es muss 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 das 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 grossen 1. Klasse-Coupons 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 nun 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 weitgehen. Eine vierzigmalige Erneuerung der Luft, welche nach einer konstanten Temperatur von 34° nach vier tägiger 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 Teilen 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 aus 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 Wärmemengen, 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 heizen zu können, viele Bahnhöfe besitzen sattile Niederdruck-Dampfheizungen, zum Vorwärmen der Garnituren und dergleichen, während in England zum Beispiel vielfach noch die Wärmetafase herrscht.

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 besettingen. Dass das elektrische Licht dasjenige ist, welches den hygienischen Anforderungen am meisten genügt, ist unbefriedigend, speziell für die Bahnwagen-Beleuchtung hat sich die Anordnung von Leselampen außer den der Allgemeinen-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