

**Zeitschrift:** Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels  
**Herausgeber:** Schweizer Hotelier-Verein  
**Band:** 16 (1907)  
**Heft:** 47

**Rubrik:** Auskunft erteilt

#### 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:** 22.02.2026

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

## Hotels in früherer Zeit.

Unter der Spitzmarke „Wie man früher reiste“ gibt H. de Gallier in drei Nummern der „Revue“ ein anschauliches Bild von dem Hotelleben im Laufe der letzten fünf Jahrhunderte. Wenn wir zwischen einem doppelten Spalier von Kellnern und Pfortnern, die uns mit grosser Dienstfertigkeit zum Fahrstuhl geleiteten, die mit Teppichen belegten und mit Blumen und Blattplänen geschwelle eines unserer modernen Hotelpaläste überschreiten, denken wir sicher nicht daran, dass einst der Reisende, wenn er nach mühevollem Ritt oder langer Wanderung eine Herberge bemerkte, zuallererst seine stündige Seile Gott empfahl und zähneklappernd alle Heiligen zu seinem Schutz anrief. Die Gasthäuser, vor allem die Gasthäuser Frankreichs, hatten in jenen alten Zeiten keinen allzu guten Ruf; diejenigen, aus denen man lebendig wieder herauskam, waren als Hotels ersten Ranges berühmt, und Bädeker hätte sie durch einen doppelten Stern der allgemeinen Beachtung empfohlen. Trotz einer alten Polizeiverordnung vom Jahre 1254, die den Gastwirten ans Herz legte, nur durchreisende Leute zu beherbergen, war das Gasthaus gewöhnlich der Unterschlupf zweifelhaften und unheimlichen Gesindels. Beim trüben Licht der Lampen sah der das Gasthaus betretende Reisende an den Schenkischen wandernde Musikanten, Bettelmönche, Kartenspieler und Würfelspieler, Künstler mit abgezehrten Gesichtern und verschlissenen Kleidern. Der anständige Gast nahm nur zitternd und widerwillig neben dieser Gesellschaft Platz und wagte bei Nacht nicht einzuschlafen. Man lebte ständig in der Angst, umgebracht zu werden, und weil in diesen Räuberhöhlen, die sich Hotels nannten, ein bischer häufig mysteriöse Todesfälle vorkamen, erging im Jahre 1315 eine königliche Verordnung, nach welcher der Gastwirt, der die Sachen eines bei ihm gestorbenen Reisenden zurückbehält, den dreifachen Wert des zurückbehaltenen Gutes ersetzen musste. Um genau über die Zahl der Leute, die in ein Gasthaus hineingingen und nicht wieder herauskamen, unterrichtet zu sein, führten die Behörden im Jahre 1407 die Hotelisten ein; jeder Gastwirt hatte die Verpflichtung, die Namen der bei ihm einkehrenden Reisenden genau zu verzeichnen.

Die Gastwirte standen auch in dem Ruf, mit dem Teufel auf du und zu stehen. In ihren Tavernen spukte es bei Nacht, denn „die Geister der Verstorbenen zeigten sich mit Vorliebe an den Orten, an welchen einst ihre Körper niedergeschlagen worden sind“. Um den Reisenden das Gruseln abzugewöhnen, pflegten daher die Herbergswirte die Wände ihrer Zimmer mit zahllosen Heiligengräbern zu schmücken. Aus jenen fernern Zeiten datieren auch die Gasthaussnamen „Zur Dreieinigkeit“, „Zum heiligen Geist“, „Zur Mutter Gottes“ usw.; manche Gasthausschilder stellten geradezu Rebus dar. Da sah man z. B. einen Schwan und ein Kreuz, und das sollte „Au signe de la croix“ und „croix“ heißen, oder einen Hirsch und einen Berg, was „Le Sermon“ („cerf und mont“) bedeutete sollte.

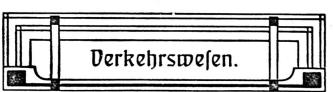
Der Aufenthalt in den Gasthäusern war nicht billig; im sechzehnten Jahrhundert erst schützten die Behörden den Reisenden vor der Ausbentung. Eine strenge Verordnung setzte den Preis der Pinte Wein auf zwei Sous fest. Eine andere Verordnung gab den Gastwirten

auf, an sichtbarer Stelle einen Tarif aufzuhängen. In den Gasthäusern, in denen nur wandernde Handwerksburschen zu wohnen pflegten, stand über der Eingangsportal: „Essen des Reisenden sechs Sous; Schlaf acht Sous.“ In besseren Herbergen, die grosse Küchen und Pferdeställe hatten, kostete das Essen zwölf und das Bett zwanzig Sous. Das war für die damalige Zeit viel Geld, und der Tarif wurde in einigen Gasthäusern, in denen man aus Zinngeschirr — „eine grosse Seltenheit“, sagt Montaigne — speiste und in feineren Betten schlief, noch bedeutend überschritten. Es war die Zeit, in welcher ein Lateiner, der wahrscheinlich von den Gastwirten stark ausgebeutet worden ist, der Welt kundtat, dass das Wort „hostie“ (Gastwort) von dem lateinischen Worte „hostis“ (der Feind) komme, „sintemal jeder Gastwirt der geborene Feind seines Gastes ist.“ In manchen Gasthäusern bekam man überhaupt nichts zu essen: Als im Jahre 1742 Frau de Pleiquigny in einem Gasthause zu Gournay weiltete, bekam sie als „Diner“ ein Stück Brot und ein Stückchen Butterkuchen. Um dieselbe Zeit zahlte in einem Gasthause zwischen Marseille und Antibes der Präsident de Brosses für sechs Eier zehn Francs! Wegen seiner guten Küche berühmt war nur ein Gasthause in Bessay bei Moulins. Hier bekam man Wild, Geflügel und vor trefflichen Wein, und die zwanzig Gastzimmer waren grossartig ausgestattet. Als eines Tages die Postkutsche in Bessay, das auf der von Paris nach Lyon führenden Strasse liegt, nicht halten wollten, wurden die Reisenden so wild, dass sie die ganze Post demolierten . . .

>><

## Wer kann Auskunft erteilen?

Dieser Tage erhält der Ortsvorsteher der Gemeinde Andeer einen Brief aus Jone (Kalifornien), worin er gebeten wird, Nachforschungen über eine Dame anzustellen, die im Oktober 1905 eine Europareise unternahm und seither vermisst wird. Da die Nachforschungen resultlos verblieben, wurde uns der Brief zur Verfügung gestellt, mit der Bitte, in der „Hotel-Revue“ einen Auszug davon zu veröffentlichen: Im Oktober 1905 verließ die betreffende Dame, welche unter dem Namen Mrs. Francis Churchill, oder Mrs. J. O. Churchill, oder Miss Francis Maria Rooney rührte, New-York, um in Begleitung der beiden Misses France M. Roddick und Vera K. Vollmar eine Vergnügungsreise auf unserem Kontinent zu unternehmen. Am 29. Oktober 1905 schrieb sie von Malta aus an ihre Angehörigen, hat aber seither kein Lebenszeichen mehr von sich gegeben. Man weiß nur, dass sie im Winter 1905 in der Schweiz war. Die Angehörigen wären nun für jede Auskunft, die auf ihre Spur leiten könnte, außerst dankbar und bitten die Hotelbesitzer in ihrem Fremdenregister gütigst Nachforschungen anstellen zu wollen. Mrs. Francis Churchill ist 52 Jahre alt, kräftig und etwas untersetzt gebaut, wiegt ca. 130 Pfund, hat blaue Augen, einen feinen Teint, dunkle Haare, trug einen massiven Goldring am kleinen Finger. Sie ist in Dublin geboren und wohnte in San Francisco. — Allfällige Nachrichten über den früheren oder gegenwärtigen Aufenthalt sind an den Gatten: Mr. Frederick C. Churchill, Jone, Amadore County, California, U. S. A. zu richten.



**Automobilverkehr auf der Simplonstrasse.**  
Gemäß einer amtlichen Statistik zirkulierten vom Juli bis zum Oktober auf der Simplonstrasse insgesamt 381 Automobils und zwar 186 nach und 115 von Italien.

**Zum Schutz der Strassen gegen Automobile**  
kündigte im französischen Ministerium der Minister für öffentliche Arbeiten Barthou an, er werde die Abhaltung eines internationalen Kongresses im Jahre 1908 befrüchte Beratung des Strassenschutzes veranlassen.

**Rückkauf der Gotthardbahn.** Nach einem Beiner Telegramm des „Tag“ hat der Bundesrat die freihandigen Rückkaufsverhandlungen mit der Gotthardbahn, einer Delegation übertragen, gebildet von den Bundesräten Zemp und Contesse und Weissenbach, Präsident der Generaldirektion der Bundesbahnen.

**Schmalspurbahn Landquart-Maienfeld-Ragaz.**  
Der Bundesrat beantragt die eidgenössischen Räte, auf das von einem Initiativkomitee vorgelegte Gesetz um Erteilung einer Subvention für eine elektrische Schmalspurbahn von Landquart (Station der Bundesbahnen) über Maienfeld und Ragaz (Stationen der Bundesbahnen) nach der Liechtensteinischen Grenze bei Ellbögen nicht einzutreten.

**Säntisbahn.** Für die Strecke Appenzell-Wasserauen der Säntisbahn liegt ein definitives Bauprojekt vor. Die Kosten betragen 900.000 Fr. Für die Bregenzer Strasse besteht ein neues generelles Projekt von Ingenieur Strub. Von den Baukosten sind 60% gezeichnet. Mit dem Bau der Talstrecke, wofür Übernahmeforderungen vorliegen, kann sofort begonnen werden.

**Elektrischer Betrieb auf der Rätischen Bahn.**  
Die leitenden Kreise der Rätischen Bahn fordern laut dem letzten Jahresbericht, dass innerhalb der Zeit zum elektrischen Betriebe übergehen. Im Bündner Tagblatt wird nun angeführt, dass aus finanziellen Gründen der elektrische Betrieb nur allmälig, auf einer Linie nach der andern, eingereicht werden könnte. Der Anfang soll mit derjenigen Strecke gemacht werden, deren Umbau und neue Installationen am wenigsten kosten und deren neuen Betrieb den der übrigen Linien am wenigsten stört; das sei die Linie Reichenau-Flaiz mit Fortsetzung nach Disentis.

**Tunnel unter der Themse.** Im kommenden Mai wird in London ein neuer Verkehrswege eröffnet, der die Inseln durch den Themsabettel trennen, zwischen London und Vicksburg, die Union Road und die Commercial Road East, auf eine neue Weise verbinden wird; keine Brücke sondern ein Tunnel, der unter dem Flussbett der Themse sich seine Bahn grubend, in einer Länge von insgesamt 2065 Metern sich ausdehnt. Die Strecke unter dem Fluss selbst hat allein eine Länge von 471 Metern. Die Kosten des grossen Unternehmens sind auf 1904 begonnen.

**Personenverkehr im Monat Oktober.** Emmetralbahn 88.000 Personen; Burgdorf-Thunbahn 51.000; Regionalbahn Saanenläger-La Chaux-de-Fonds 19.900; Langenthal-Huttwilbahn 20.000; Huttwil-Wohlenbahn 16.000; Tössthalbahn 56.000; Thunerseebahn 51.000; Bern-Schwarzenburgbahn 18.700; Gürbetalbahn 55.000; Spiez-Frutigenbahn 12.300; Bern-Neuenburgbahn 10.000; Biel-Bienne 16.200; Biel-Bödeli-Oberlandbahn (Juli) 98.617; Sänttbahn 20.000; Spiez-Erlenbachbahn 17.300; Pfeletzsch-Bözbergbahn 7.099; Appenzellerbahn 58.230; Gotthaldenbahn 325.000; Schweizerische Bundesbahnen 6.224.000; Rätische Bahn 84.743; Vitznau-Rigi-Bahn 10.065; Rorschach-Heidenbahn 8.105; Wyentalbahn 40.660.

**Sonderwagen für Betrunkenen.** Im Schaffhauser „Intelligenzblatt“ redet, wie man uns mitteilt, Professor Forel der Einstellung eines Sonderwagens für Betrunkenen in die Bahnlinie das Wort. Er macht folgenden, gewiss originellen Vorschlag: „Das eidgenössische Eisenbahndepartement bestimmt, dass am Sonntag Abend an jeden Zug ein oder zwei Wagen mit spezieller Inschrift für betrunkenen Reisenden angehangt werden. Dahinein werden befördert alle Leute, die sich vom Stadium leichter An-

heiterung bis zum Stadium des schweren Rausches bewegen. Falls die Eidgenossenschaft es zu schwierig findet, diese Herrschaften in die Trinkerwagen zu dirigen, schlage ich umgekehrt vor, dass der Rauschwagen für alkoholfreie Personen jedem Zuge anzuhängen.“

**Ostalpendurchstich.** Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hat dem Bundesrat ihren Bericht über die Frage des Ostalpendurchstichs überbreitet. Sie schlägt vor, dass der Bau des Ostalpendurchstichs den Bundesbahnen vorbehalten werde, und dass man die Kosten auf Konzession an Privatunternehmungen verweisen. Die Generaldirektion spricht sich weder zugunsten des Spülens noch der Greina aus. Der Bericht, der mehr als 50 Quartseiten zählt, behandelt vor allem die allgemeine Frage. Der technische Teil des Berichts wird später folgen, nachdem die Bundesversammlung sich darüber ausgesprochen haben wird, ob der Bau der Ostalpenbahn den Bundesbahnen oder der Privatinitiative zu überlassen sei. Die Vorstudien für die verschiedenen Projekte für einen Ostalpendurchstich werden 3 Jahre erfordern, und am Ende dieser Frist wird ein möglichst günstiges Gutachten zur endgültigen Lösung dieser Frage auszurufen. Die Generaldirektion will ihre Studien keineswegs beschränken auf Spüligen und Greina, sondern auch auf andere Projekte ausdehnen.

**Ein Wettkampf zwischen Dampf und Elektrizität.** Aus New-York wird berichtet. In Clayton (New-Jersey) hat kürzlich ein interessanter Wettkampf zwischen elektrischen und Dampflokomotiven stattgefunden. Es galt eine praktische Erprobung der für die grossen Eisenbahnen so überaus wichtigen Frage, welche von den Maschinen sich als die leistungsfähigste erweise. Zwei gewaltige Dampflokomotiven traten mit zwei mächtigen elektrischen Maschinen in Konkurrenz und der Dampf blieb dabei überlegen. Sieger. Einer der Dampfriesen nahm die zweite Platzierung von Franklinville mit einer Geschwindigkeit von 144,85 Kilometer pro Stunde, während der Gewinner 139,00 Kilometer pro Stunde erreichte. Einige Minuten später, als die Generaldirektion die Preisurkunde ausstellte, erhielt der Gewinner die Urkunde, die die höchste Geschwindigkeit von 140,00 Kilometern pro Stunde besaß. Die beiden neuen elektrischen Maschinen in Clayton; sie wiegen 1940 Zentner und entwickeln 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit entfallen konnte. Eine zweite grosse Dampfmaschine, Nr. 6075, trat dann in Wettbewerb mit der elektrischen Nr. 19.003, die auf 139 Kilometer pro Stunde kam. In gleichem Maße wie die elektrische Maschine in Clayton; sie wiegt 1940 Zentner und entwickelt 1300 Pferdekraften. Sie erreichte schliesslich eine Geschwindigkeit von 111 Kilometer, während die Dampflokomotive Nr. 6047, Gewicht 1580 Zentner, auf der ersten Fahrt 130, bei der zweiten gar über 133,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit ent