

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 18

Artikel: Vergleichende Statistik der Eisenbahnmaterial-Preise
Autor: Jacob, Richard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2103>

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>

**Vergleichende Statistik
der Eisenbahnmaterial-Preise**

von Richard Jacob.

Preis- und Beschaffungsverhältnisse der Locomotiven.

Für nicht wenige unserer Leser, insbesondere aber für diejenigen, welche dem Inhalte unserer „Allgem. Deutschen Eisenbahns-Submissions-Berichte“ Beachtung schenken oder dabei interessirt sind, dürften einige Notizen über die Preis- und Beschaffungsverhältnisse der Locomotiven sammt Zubehör von Wichtigkeit sein. Wir geben daher im Nachfolgenden eine kurze Zusammenstellung der offiziellen Ergebnisse auf Locomotiven, welche vom März 1873 bis März 1874 seitens deutscher Bahnen zur öffentlichen Submission ausgeschrieben wurden, und werden ähnliche Zusammenstellungen in regelmässigen Zeiträumen folgen lassen.

Wir begnügen uns mit der Angabe des niedrigsten Preises, indem die detaillierte Vorführung sämtlicher Offerten, welche in jedem speziellen Falle erzielt wurden, für unsern Zweck als wertloser Ballast erachtet werden muss. In dieser Hinsicht muss auf die Originalberichte verwiesen werden, welche sämtliche Offerten umfassen.

Die gegebene Uebersicht der sämtlichen Submissions-Ergebnisse umfasst nach unten folgender Tabelle 14 Bahnen, 30 Constructionstypen und 359 Locomotiven im totalen Beschaffungswerte von beißig Thlr. 6,822,460, wobei wir bemerken, dass die für jede Lieferung besonders mit ausgeschriebenen Reservetheile nicht einbegriffen sind.

Es stellt sich demgemäss der Durchschnittspreis pro Locomotive (1873—1874) auf genau Thlr. 19,000, Tender und Inventar inbegriffen, ohne Reservetheile.

Wir fügen hinzu, dass die wechselnde Conjectur der Tagespreise des Rohmaterials, der Arbeitslöhne etc. auf den Beschaffungspreis der Locomotive zwar notorisch influiren, jedoch verhältnissässig in minderem Grade, als dies bei andern industriellen Erzeugnissen der Fall ist. Je grösser die Zahl der Phasen wird, welche der Rohstoff bis zu seiner Vollendung durchläuft, um so verschwindender wird der Einfluss des Rohstoffpreises auf den Preis des Endproducts sich gestalten müssen.

Auf die Preismodification wirken ferner in gewissen Grenzen als bestimmende Elemente der Zahlungsmodus, etwaige Vorschussbewilligungen, die Lieferfristen, die Garantie-Verhältnisse, die Construction der Type und nächstdem — wie in allen Dingen — das bestehende Verhältniss zwischen Nachfrage und Angebot, — die sogenannte „Conjectur“.

Der zwanzigjährige Durchschnitt (1855—1875) der Locomotivbeschaffungs-

preise bei grösseren Abschlüssen ist Fr. 1. 60 Ct. pro Kilo Locomotive sammt Tender (Leergewicht). Die Grenzen liegen immer zwischen Fr. 1. 50 und Fr. 2. — (also 1500 bis 2000 Frs. pro Tonne = 1000 Kilo).

Die grösste Hause, welche jemals constatirt wurde, zeigte die zweite Hälfte des Jahres 1872, nächstdem 1858. In beiden Jahren erreichte der Locomotivpreis Fr. 2 pro Kilo. Die grösste Baisse (1868) liess ihn auf Fr. 1. 50 herab sinken.

Naah dem Emporschneilen der Preise im August 1872 und dem längeren Verharren derselben auf der erreichten Maximalhöhe (die Hause der Eisen- und Stahlpreise begann bereits im Winter 1870/71) herrscht nun gegenwärtig wieder einmal ein Uebergangszustand, dessen Tendenz dem Minimum sich abermals zu nähern scheint.

Schon die Vergleichung der Offerten zu Anfang 1873 mit Anfang 1874 (siehe die Allgem. Deutschen Eisenbahn-Submissions-Berichte) liefert einen sehr deutlichen Beweis dieser sinkenden Conjectur, die mehrere tausend Thaler pro Locomotive beträgt und in nothwendigen Zusammenhange steht mit der gegenwärtigen Baisse der gesamten siderurgischen Erzeugnisse, die ihrerseits wiederum Folge der allgemein eingetretenden Flauheit ist, welche als Ebbe, die auf jede Fluth folgen muss, nichts anderes als die naturgemäss Reaction der Hause von 1872 bezeichnet.

Die Beschaffung der Locomotiven kann auf dreierlei Grundlage erfolgen:

1) Auf Grund der completen, seitens der Bahn in allen Details ausgearbeiteten Constructionspläne.

2) Auf Grund vorgeschriebener Hauptdimensionen und Gewichte, welche dem Fabrikanten behufs Ausarbeitung von Plänen zur Nachachtung übergeben werden, die der Direction zur Genehmigung resp. Modification vorzulegen sind.

3) Auf Grund einer vorgeschriebenen Leistung der Locomotive, wobei dem Fabrikanten ebenfalls die Ausarbeitung und Einreichung der zu genehmigenden Pläne überlassen wird.

Beim Generalunternehmersystem, welches die Abschlüsse meist unter der Hand bewirkt, ist der Modus sub 2 und 3 der gewöhnliche.

Modus 1 hingegen gilt für alle öffentlichen Bedarfsausschreibungen und muss als integrierender Bestandtheil des Systems bezeichnet werden, da bindende Offerten unter Caution und Garantie nur auf Grund detaillirter Constructionszeichnungen abgegeben werden können, die allen Concurrenten gleichmässig vorher zur Kostenveranschlagung vorgelegen haben müssen. Das Wesen der Submission ist also keineswegs nur die Oeffentlichkeit der Ausschreibung, sondern es besteht dasselbe vielmehr darin, dass die Preisabgabe sämtlicher Concurrenten sich genau auf ein und denselben Gegenstand bezieht, bei dessen Fabrikation nicht die geringste Wahl bleibt.

Die Ergebnisse von Locomotiv-Submissionen Deutscher Staatsbahnen, März 1873 bis März 1874.

Laufende No.	Verwaltung.	Gegenstand.	Ort und Datum der Submission.	Niedrigster Offerte in Thlr. pro Locomotive	Firma.	Lieferort.	Lieferzeit.	Zahl der Submissionsgegenst.
				in Tender u. Aus-				
1873.								
1	Nassauische Eisenb.	9 St. zweigekuppelte Personen-Güterzugmaschinen:	Wiesbaden, 25. März.	3 20450	Hann. Masch.-Bau-Act.-G. (Egestorff) Linden.	Wiesbaden.	Juni 1874.	
	Breslau-Freiburg E.	9 " drei Güter-	Breslau, 16. April.	5 22800	Dieselbe.	Breslau.	Dec. 1874—März 1875	
2		9 " drei Güter-		5 21900	Dieselbe.	Hannover.	ab Mai 1874.	
3	Hann. Staatsbahn.	a. 20 " zwei Schnellzug-	Hannover, 21. April.	12 19450	F. Schichau. Elbing.	Lehrte.	Aug. 1874—Febr. 1875.	
		b. 22 " zwei Personen-		12 21266	Kitson & Co. Leeds.	Hull.	ab April 1874 exkl. Zoll.	
		c. 6 " drei Güter-		8 22000	Vulcan, Act.-Ges. Stettin.	Hannover.	ab October 1874.	
		d. 21 " zwei Tender-		9 22600	Hann. Masch.-Bau-Act.-G. (Egestorff) Linden.	do.	ab Mai 1874.	
4	Reichs - Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.	a. 54 " drei Güter-	Strassburg, 8. Mai.	20 22500	Kitson & Co. Leeds.	Weissenburg.	do. exkl. Zoll.	
		b. 26 " drei Personen-		15 21200	Henschel & Sohn. Cassel.	Mülhausen.	Sept. 1874—März 1875.	
		c. 16 " zwei Tender-		11 15500	Elsässische Maschinen-Fabrik. Mülhausen.	Weissenburg.	Nov. 1874—März 1875.	
5	Königliche Ostbahn.	a. 11 " drei Güter-	Bromberg, 20. Mai.	7 21000	Henschel & Sohn. Cassel.	do.	ab August 1874.	
		b. 10 " zwei Personen-		7 21000	Hann. Masch.-Bau-Act.-G. (Egestorff) Linden.	Strassburg.	do. December 1874.	
6	Niederschles. Märk. E.	a. 8 " zwei Schnellzug-	Berlin, 10. Juni.	8 22500	Atlas Engine Works. Bristol.	do.	Sept. 1874—April 1875.	
		b. 11 " drei Güter-		8 17400	Sächsische Maschinen-Fabrik. Chemnitz.	Bromberg.	ab October 1874.	
		c. 9 " drei Tender-		8 21400	Krause & Co. München.	Königsberg.	Aug.—December 1874.	
7	Main-Weserbahn.	5 " zwei Personen-	Cassel, 2. Juli.	3 21400	Henschel & Sohn. Cassel.	do.	ab September 1874.	
8	Königliche Ostbahn.	a. 15 " drei Güter-	Bromberg, 11. Nov.	15 17650	Uniongiesserei (G. Ostendorff). Königsberg	Cassel.	März—Juni 1874.	
		b. 10 " zwei Tender-		11 10470	Derselbe.	Bromberg.	Ende 1874.	
9	Königl. Saarbrücker u. Rhein-Nahe-E.	a. 4 " drei Personen-	Saarbrücken, 3. Dec.	6 18480	Uniongiesserei (G. Ostendorff). Königsberg	Königsberg.	Sept.—Oct. 1874.	
		b. 6 " drei Tender-		8 13740	Atlas Engine Works. Bristol.	Berlin.	do. do.	
10	Hann. Staatsbahn.	a. 6 " drei Güter-	Hannover, 6. Dec.	8 18000	Sächsische Maschinen-Fabrik. Chemnitz.	do.	do.	
		b. 2 " zwei Tender-		8 11800	Hann. Masch.-Bau-Act.-G. (Egestorff) Linden.	Cassel.	do.	
11	Niederschl.-Märk. E.	a. 9 " drei Tender-	Hannover, 6. Dec.	12 13400	Hann. Masch.-Bau-Act.-G. (Egestorff) Linden.	Bromberg.	do.	
		b. 5 " zwei Personen-	Berlin, 9. Dec.	10 18600	Wiener Locom.-Fabr. Act.-Ges. Floridsdorf.	Hannover.	do.	
		c. 6 " drei Güter-		10 19000	Derselbe.	Breslau.	do.	
12	Königliche Ostbahn.	30 " zwei Personen-	Bromberg, 29. Dec.	12 19000	G. Sigl. Wien.	do.	do.	
		1874.		10 18250	Wiener Locom.-Fabr. Act.-Ges. Floridsdorf.	Berlin.	do.	
13	Kgl. Westfäl. Eisenb.	10 " zwei Güter-	Münster, 16. März.	16 16740	Hohenzollern, Act.-Ges. Düsseldorf.	Hannover.	ab November 1874.	
14	Hann. Staatsbahn.	a. 5 " drei Güter-		8 17740	Hann. Masch.-Bau-Act.-G. (Egestorff) Linden.	do.	December 1874.	
		b. 4 " zwei Tender-		8 10850	Uniongiesserei (G. Ostendorff). Königsberg.	do.	do.	
		c. 6 " zwei Schnellzug-	Hannover, 20. März.	10 17000	F. Schichau. Elbing.	Hann. Masch.-Bau-Act.-G. (Egestorff) Linden.	ab November 1874.	
		d. 2 " zwei Personen-		5 17600				

Es treten uns in vorstehender Zusammenstellung demnach nur drei Locomotivcategorien entgegen, nämlich:

- 1) die dreiachsig gekuppelte Güterzugmaschine,
- 2) die zweiachsig gekuppelte Personenzugmaschine,
- 3) die Tendermaschine für Rangirzwecke.

je nach den diversen Betriebszwecken. Die Schnellzugmaschinen gehören zu den Personenzugmaschinen und sind von diesen letzteren durch kein charakteristisches Kennzeichen unterschieden. Auf den allermeisten Bahnen wird übrigens die gewöhnliche Personenzugmaschine zum Betrieb der Schnellzüge mit Vorteil verwendet, wie denn andererseits die ausgeschriebenen „Schnellzugmaschinen“ täglich vor den gewöhnlichen Personenzügen benutzt werden. Im Preise ist nicht der mindeste Unterschied zwischen beiden Maschinen-categorien zu constatiren.

Die im angegebenen Zeitraum stattgefundenen Preisfluctuationen wurden im Nachfolgenden zusammengestellt und für jede der 3 angezogenen Cate-gorien gesondert aufgestellt:

I. Güterzugmaschine.

Höchster Preis: 22,800 Thlr. (März-April 1873).

Niedrigster Preis: 16,740 Thlr. (März 1874).

II. Personenzugmaschine.

Höchster Preis: 20,450 Thlr. (März 1873).

Niedrigster Preis: 17,000 Thlr. (März 1874).

III. Tendermaschine.

Höchster Preis: 12,600 Thlr. (März-April 1873).

Niedrigster Preis: 10,850 Thlr. (März 1874).

Dabei wurden selbstverständlich die in der Zusammenstellung angegebenen Minimalofferten als maassgebend zu Grunde gelegt, ganz abgesehen davon, ob wirklich der Mindestfordernde den Zuschlag erhalten hat, da ja in den meisten Fällen die Auswahl unter den Concurrenten vorbehalten bleibt, mit hinunter unter Umständen auch der Maassstab gegeben, mit welchem der Wirth der Handhabung der sogenannten „öffentlichen“ Submission in praxi zu bemessen sein dürfte.

Wie schon angedeutet, bewegen sich die Preisverhältnisse von 1873 bis 1874 in rückgängiger, ziemlich konstanter Tendenz, derart, dass die Differenz innerhalb des in Rede stehenden Zeitraums nach Obigem betragen:

I. Pro Güterzugmaschine 22,800—16,740 = 6,060 Thlr.

II. " Personenzugmaschine 20,450—17,000 = 3,450 "

III. " Rangir-Maschine 12,600—10,850 = 1,750 "