Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 1 (1874)

Heft: 18

Artikel: Die Ergebnisse von Locomotiv-Submissionen Deutscher Staatsbahnen,

März 1873 bis März 1874

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-2104

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: 30.11.2025

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

Vergleichende Statistik

der Eisenbahnmaterial-Preise

von Richard Jacob

Preis- und Beschaffenheitsverhältnisse der Locomotiven.
Für nicht wenige unserer Leser, insbesondere aber für diejenigen, welche dem Inhalte unserer "Allgem. Deutschen Eisenbahnsubmissions-Berichte" Beachtung schenken oder dabei interessirt sind, dürften einige Notizen über die Preis- und Beschaffenheitsverhältnisse der Locomotiven sammt Zubehör von Wichtigkeit sein. Wir geben daher im Nachfolgenden eine kurze Zusammenstellung der officiellen 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

Zeiträumen folgen lassen.

Wir begnügen uns mit der Angabe des nie drig sten Preises, indem die detaillirte Vorführung sämmtlicher Offerten, welche in jedem speciellen Falle erzielt wurden, für unsern Zweck als werthloser Ballast erachtet werden muss. In dieser Hinsicht muss auf die Originalberichte verwiesen werden, welche sämmtliche Offerten umfassen.

Die gegebene Uebersicht der sämmtlichen Submissions-Ergebnisse umfasst nach unten folgender Tabelle 14 Bahnen, 30 Constructionstypen und 559 Locomotiven im totalen Beschaffungswerthe von beiläufig 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 Conjunctur der Tagespreise des Rohmaterials, der Arbeitslöhne etc. auf den Beschaffungspreis der Locomotive zwar notorisch influiren, jedoch verhältnissmässig 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

so verschwindender wird der Einftuss des Rohstoffpreises auf den Preis des Endproductes 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 "Conjunctur".

Der zwanzigjährige Durchschnitt (1855—1875) der Locomotivbeschaffungs-

preise bei grösseren Abschlüsser 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 Hausse, welche jemals constatirt wurde, zeigte die zweite Hälfte des Jahres 1872, nächstdem 1858. In beiden Jahren erreichte der Locomotivpreis Fr. 2 pro Kilo. Die gröste Baisse (1868) liess ihn auf Fr. 1. 50 herabsinken.

Locomotivpreis Fr. 2 pro Kilo. Die glosse Bales (1807) herabsinken. Naah dem Enporschnellen der Preise im August 1872 und dem längeren Verharren derselben auf der erreichten Maximalhöhe (die Hausse der Eisen-und Stahlpreise begann bereits im Winter 1870/71) herrscht nun gegenwärtig wieder einmal ein Uebergangszustand, dessen Tendenz dem Minimum sich

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 Conjunctur, die mehrere tausend Thaler pro Locomotive beträgt und im nothwendigen Zusammenhange steht mit der gegenwärtigen Baisse der gesammten siderurgischen Erzeugnisse, die ihrerseits wiederum Folge der allgemein eingetretenen Flauheit ist, welche als Ebbe, die auf jede Fluth folgen muss, nichts anderes als die naturgemässe Reaction der Hausse von 1872 bezeichnet.

Die Beschaffung der Locomotiven kann auf dreierlei Grundlage erfolgen:

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

Anf Grund der completen, seitens der Bain in anen Betaits ausgearbeiteten Constructionspiläne.

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.

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 integrirender 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 sämmtlicher Concurrenten sich genau auf ein und denselben Gegenstand bezieht, bei dessen Fabrikation nicht die geringste Wahl bleibt.

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

	_	_	0		_								
Laufende Verwaltung.	Gegenstand.							Ort und Datum der Submission.	Zahl der Sub- mittenten.	Niedrigste Offerte pro Locomotive m. Tender u. Aus- rüstungsgegenst.	Firma.	Lieferort.	Lieferzeit.
THE WHAT WAS INVESTIGATED	1	7		1	lase	chiner	1:	1873.	1 111	Thir.			
1 Nassauische Eisenb.	15		9 St				Personen-	Wiesbaden, 25. März.	3	20450	Hann. Masch Bau-Act G. (Egestorff) Linden.	Wiesbaden.	Juni 1874.
2 Breslau-Freiburger E.				dre		,,,,	Güter-	Breslau, 16. April.	5	22800	Dieselbe.	Breslau.	Dec. 1874 - März 1875
3 Hann. Staatsbahn.	1 2			zw			Schnellzug-	variable of the control of the contr	12	21900	Dieselbe.	Hannover.	ab Mai 1874.
J Hann. States States			2 ,			**	Personen-	77 01 1 mmil	12	19450	F. Schichau. Elbing.	Lehrte.	Aug. 1874-Febr. 1875
- (Trib	1 1			an jir		,11		Hannover, 21. April.	8	1 21266	Kitson & Co. Leeds.	Hull.	abApril 1874 excl. Zoll
In a little with a single	e		6 ,,	dre	ei.	27	Güter-	Committee of the Commit	0	22000	Vulcan, ActGes. Stettin.	Hannover.	ab October 1874.
	d	. 2	1 .,	zw	ei		Tender-		9	12600	Hann.MaschBau-ActG.(Egestorff)Linden.	do.	ab Mai 1874.
4 Reichs - Eisenbahnen						77	Güter-	A 10 - 10 - 10 - 10 - 10 - 10 - 10 - 10	li Lan	(21666	Kitson & Co. Leeds.	Hull.	do. excl. Zoll.
in Elsass-Lothringen			- 17			- 22		built had a mine in	20	22000	Henschel & Sohn. Cassel.	Weissenburg.	Sept. 1874 - März 1875
In District Detrining on								Ct		22500	Elsässische Maschinen-Fabrik. Mülhausen.	Mülhausen.	Nov. 1874 - März 1875
THE BUTTLE BY DOLLARS								Strassburg, S. Mai.	1.0	(21200	Henschel & Sohn. Cassel.	Weissenburg.	ab August 1874.
The second of the second	b	. 2	6	dre	ei	ne de	Personen-	EST STEEL STEEL	15	21250	Hann.MaschBau-ActG.(Egestorff) Linden.	do.	ab December 1874.
	100		- "					Control of the Control		21300	Maschinen-Fabrik. Esslingen.	Strassburg.	Sept. 1874 - April 1875
THE RESERVE OF THE PERSON OF T	c	. 1	6	zw	ei		Tender-	Percentification of the states	11	15500	Maschinenbau-Gesellschaft Carlsruhe.	do.	ab October 1874.
5 Königliche Ostbahn.	a	. 1	1 ,	dre	ei	.,	Güter-	Bromberg, 20. Mai.	7	21000	F. Schichau. Elbing.	Bromberg.	AugDecember 1874.
b monightone estetum.			0 ,,				Personen-	Bromberg, 20. Mai.	7	21000	Unionsgiesserei (G. Ostendorff). Königsberg	Königsberg.	ab September 1874.
6 Niederschles, Märk, E.						"	Schnellzug-	Asset Superport of	8	22800	Atlas Engine Works. Bristol.	Berlin.	März-Juni 1874.
			1			**	Güter-	Berlin, 10 .Juni.	8	22500	Sächsische Maschinen-Fabrik. Chemnitz.	do.	Ende 1874.
						n	Tender-		8	17400	Krauss & Co. München.	do.	Juni-September 1874.
** ** ** ** ** ** ** ** ** ** ** ** **			100			"	D	Cassel, 2. Juli.	3	(21400	Henschel & Sohn. Cassel.	Cassel.	März 1875.
7 Main-Weserbahn.	1		5 ,,	zwe	eı	27	Personen-	Cassel, 2. Juli.	3	21400	Uniongiesserei (G. Ostendorff). Königsberg	do.	SeptOct. 1874.
8 Königliche Ostbahn.	a	. 1	5 ,	dre	i		Güter-	Duambana 11 Nov	15	17650	G. Sigl. Wien.	Bromberg.	Juli-September 1874.
o izonigirone ostotiani		. 1					Tender-	Bromberg, 11. Nov.	11	10470	Derselbe.	do.	do.
9 Königl. Saarbrücker-				dre			Personen-	Saarbrücken, 3. Dec.	6	18480	Derselbe.	Saarbrücken.	bis 1. November 1874
u. Rhein-Nahe-E.	b		6				Tender-	Saarbrucken, 5. Dec.	8	13740	Derselbe .	do.	do.
10 Hann. Staatsbahn.	a		6 ,	dre			Güter-	Hannover, 6. Dec.	11	18000	MaschFabr. d. k. k. Oesterr. Staatsb. Wien	H. StBStat.	Juni, Juli 1874.
The Product Course	b		2 "	ZW			Tender-	Hannover, o. Dec.	8	11800	Hann.MaschBau-ActG.(Egestorff) Linden.	Hannover.	August, Sept. 1874.
11 NiederschlMärk. E.	a	. :	9	dre	i		Tender-	1 1 - 1	12	13400	G. Sigl. Wien.	Breslau.	Sept., October 1874.
se litterilledozen leerin 20.	b		5	zw	ei		Personen-	Berlin, 9. Dec.	10	18600	Wiener LocomFabr. ActGes. Floridsdorf.	do.	AugNovemb. 1874.
and the state of the state of						Ti aun	Cilton	Bernii, s. Dec.	12	(19000	Dieselbe.	do.	SeptNovemb. 1874.
	C	. (0 "	dre	1	. 11	Güter-		25.55	19000	G. Sigl. Wien.	do.	SeptbrOctbr. 1874.
12 Königliche Ostbahn.		3	0 "	zw	ei	77	Personen-	Bromberg, 29. Dec. 1874.	10	18250	Wiener LocomFabr. ActGes. Floridsdorf.		AugOctbr. 1874.
13 Kgl. Westfäl Eisenb.		1	0	zw	ei		Güter-	Münster, 16. März.	16	16740	Hohenzollern, ActGes. Düsseldorf.	Hamm.	1 2
14 Hann, Staatsbahn.	a		5 "			"	Güter-	An activity to the Paris Print	8	17740	Hann.MaschBau-ActG.(Egestorff) Linden.	Hannover.	ab November 1874.
						22	Tender-	Hannover, 20. März.	8	10850	Uniongiesserei (G. Ostendorf) .Königsberg.	do.	December 1874.
11	c		6	zw			Schnellzug-	Hannover, 20. Marz.	10	17000	F. Schichau. Elbing.	do.	do.
The tip of the control of						**	Personen-	James and Principle 1975	5	17600	Hann.MaschBau-ActG.(Egestorff) Linden.	do.	ab November 1874.
- 10 10 1 post 1						27		A the first of the			Hann.MaschBau-ActG.(Egestorff) Linden.	do.	ab Nove

Es treten uns in vorstehender Zusammenstellung demnach nur drei Loco-

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 characteristisches Kennzeichen unterschieden. Auf den allermeisten Bahnen wird übrigens die gewöhnliche Personenzugmaschine zum Betrieb der Schnellzüge mit Vortheil verwendet, wie denn andererseits die ausgeschriebenen "Schnellzugmaschinen" tagtäglich vor den gewöhnlichen Personenzügen benutzt werden. Im Preise ist nicht der mindeste Unterschied zwischen beiden Maschinenzategorien zu constatiren. categorien zu constatiren.

Die im angegebenen Zeitraum stattgefundenen Preisfluctuationen wurden im Nachfolgenden zusammengestellt und für jede der 3 angezogenen Categorien 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-1874).

III. Tendermaschine.

Höchster Preis: 10,850 Thlr. (März-1874).

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, mithin unter Umständen auch der Meistfordernde das Geschäft macht. Hiernach ist zugleich der Maassstab gegeben, mit welchem der Werth der Handhabung der sogenannten "öffentlichen" Submission in praxi zu bemessen sein dürfte. sein dürfte.

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

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

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

 $\begin{array}{l} 22,800-16,740 = 6,060 \text{ Thlr.} \\ 20,450-17,000 = 3,450 \\ 12,600-10,850 = 1,750 \\ \end{array},$

III. Rangir-Maschine