

# Ueber die Vergebung der Locomotiven für die Gotthardbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **12/13 (1880)**

Heft 21

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-8641>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

peut facilement faire décanter les déblais au moyen de caisses étanches. On peut aussi installer la drague latéralement sur chariots roulants.

Le personnel nécessaire pour conduire la drague, la machine à vapeur ou locomobile et le treuil qui sert à manœuvrer la crépine, se compose de deux mariniers, d'un chauffeur et du conducteur de la drague. Avec une pompe de 0,225 m de diamètre à l'aspiration on peut faire passer des cailloux de 0,800 kg, avec une pompe de 0,30 m des cailloux d'un poids double sont facilement aspirés.

Dans les profondeurs au dessous de 5 m, avec un appareil de 0,225 m on peut draguer 60 m à l'heure; avec celui de 0,30 m on peut draguer plus de 120 m. Sans le secours d'aucune pompe auxiliaire, on peut élever les matériaux à 4 m au-dessus du plan d'eau et les transporter horizontalement à 150 m. On peut arriver à draguer jusqu'à des profondeurs de 20 et 25 m. On peut monter une drague Ball faisant 100 t à l'heure pour moins de 25 000 francs.

Depuis deux ans que la drague est employée au port de Lowestoft elle a donnée les meilleurs résultats. A l'essai on a dragué pendant 36 heures dans une semaine et on a dépensé les sommes suivantes pour 5650 t de matériaux extraits :

Salaires:	1 dragueur	frs. 50	
	1 mécanicien	" 37,50	
	2 manœuvres	" 52	
	1 mousse	" 15	
		frs. 154,50	frs. 154,50
	5 t de charbon à 25 frs.		" 125,00
	Huile, graisse, étoupe		" 12,50
	Réparation et entretien au taux de 1 352 frs. par an		" 26,00
		Total	frs. 318,00

ou par tonne frs. 0,06.

Ajoutons l'intérêt et l'amortissement.

Prix d'achat de la drague	frs. 25 000	
de la coque	" 7 600	
	frs. 32 600	
dont intérêt 5%	frs. 1 630	
amortissement 15%	" 4 890	
	Total	frs. 6 520

soit par tonne frs. 0,035,

c'est-à-dire que le draguage revient à fr. 0,10 environ par mètre cube, non compris les transports, avec la drague Ball, tandis qu'avec la drague à godets on payait fr. 0,68. A Lowestoft on ne rencontrait pas de cailloux pesant plus de 2 1/2 kg. La drague ne doit pas être employée dans d'autres terrains que ceux se composant de sables graviers et cailloux, pour pouvoir faire le travail avec des prix si notablement inférieurs à ceux des excavations par dragues à godets. Pour point de comparaison nous donnons les prix de revient de quelques grandes draguages anglais.

Localité	Nature du Sol	Prix de revient partiel	Prix total par m <sup>3</sup>	
Dundee	Sable	Draguage et décharge	fr. 1. 51	
				fr. 0. 93
		Réparations		" 0. 28
Hartlepool	Sable et vase de 1870 à 1872 325 000 m <sup>3</sup>	Amortissements et intérêts	" 0. 90	
				" 0. 30
		Draguage		fr. 0. 60
Aberdeen	Sable, vase et boues d'égouts 130 000 m <sup>3</sup> en 1872	Amortissement et intérêt	" 1. 04	
				" 0. 30
		Draguage et réparations		fr. 0. 74
Newcastle (Rivière Tyne)	Sable, galets, vase et terre glaise 2 000 000 m <sup>3</sup> par an. Transport de 7 à 25 km	Amortissements et intérêts	" 1. 10	
				" 0. 30
		Draguage, déchargement et transports		fr. 0. 80
Glasgow (Rivière Clyde)	Sable et vase en 1870 à 1871 environ 680 000 m <sup>3</sup>	Intérêts et amortissements	" 0. 80	
		Tout compris sauf décharge		id.
	En 1871-1872	id.	" 0. 75	

## Ueber die Vergebung der Locomotiven für die Gotthardbahn.

Herr Oberingenieur Bridel in Luzern schreibt uns sub dato 14. November was folgt:

„Von verschiedener Seite sind wir angefragt worden, warum die Gotthardbahn keine Locomotiven bei der schweiz. Fabrik in Winterthur bestellt habe.

Durch Mittheilung der Resultate der Ausschreibung lässt sich diese Frage am besten beantworten und es wird Ihre Leser interessieren, den jetzigen Stand der Locomotivpreise zu vernennen.

Auf Locomotiven mit Schlepptender wurden der Gotthardbahn folgende Offerten gemacht:

Für Locomotiven, verzollt in Luzern geliefert:  
Vier Firmen zwischen Fr. 1.12 und Fr. 1.14 per Kilogramm.

Drei	"	"	1.21	"	1.29	"	"
Zwei	"	zu	1.33	"	"	"	"
Fünf	"	zwischen	1.40	"	1.47	"	"

Für Tender, ebenfalls verzollt in Luzern geliefert:  
Sechs Firmen zwischen Fr. 0.69 und Fr. 0.78 per Kilogramm.

"	"	"	0.80	"	0.87	"	"
Eine Firma	"	"	0.90	"	"	"	"
"	"	"	1.00	"	"	"	"

Alle Eingaben unter Fr. 1.40 für Locomotiven rühren von deutschen Fabriken her, eine deutsche Firma hat Fr. 1.40 notirt; unter den vier andern Angeboten kommen zwei aus Oesterreich, eines aus dem Elsass und eines aus der Schweiz. — Für die Tender sind die Verhältnisse dieselben.

Für die ausgeschriebenen 37 Locomotiven betrug

die günstigste Offerte Fr. 1 634 000,

die ungünstigste " " 2 154 077.

Letztere Offerte entspricht den Notirungen der schweiz. Locomotiv- und Maschinen-Fabrik in Winterthur, was zur Genüge erklärt, warum bei dieser Vergebung die schweizerische Industrie nicht berücksichtigt werden konnte.

Noch auffallender war das Ergebniss der Eingaben, welche am 3. September dieses Jahres die „Alta Italia“ für ein Loos Locomotiven erhielt.

Der höchste Preis für die Locomotive betrug Fr. 1.77.

Der niedrigste " " " " " " 1.13.

Der höchste " " Tender " " 1.05.

Der niedrigste " " " " " " 0.66.

Die höchste deutsche Offerte betrug für Locomotiven Fr. 1.39.  
" Tender " 0.85.

Die österreichischen Firmen waren hier aber, entgegen ihrem Verhalten bei der Gotthardbahn, auf die niedrigsten Preise eingegangen. — Winterthur folgte auf Deutschland mit Fr. 1.45 für Locomotiven und Fr. 0.95 für Tender; Belgien mit Fr. 1.47 bis Fr. 1.49 für Locomotiven, Fr. 0.77 bis Fr. 0.83 für Tender; Italien mit Fr. 1.50 und Fr. 0.80; England und Elsass mit Fr. 1.70 bis Fr. 1.77 für Locomotiven, Fr. 0.98 bis Fr. 1.05 für Tender.

Die Achtkuppler Locomotiven mit Schlepptender, welche ausgeschrieben waren, stellten sich demnach per Stück auf:

Geringster Preis Fr. 60 552.

Höchster " " 93 000.

Aus diesen Preisen geht deutlich hervor, dass die Fabriken, welche ihr Absatzgebiet in England und Frankreich haben, voll- auf beschäftigt sind, während die deutschen Werkstätten in ganz ungenügendem Maasse mit Arbeit versehen sind und deshalb in denjenigen Ländern, wohin sie leicht exportiren können, Preise stellen, bei welchen sie jedenfalls keinen Profit haben, sondern höchstens ihren Arbeiterstand erhalten können.

## Revue.

Eisenbahnunglück bei Courl. Die bisherigen Ermittlungen über die am 21. October auf der Cöln-Mindener-Bahn bei Courl in der Nähe von Dortmund stattgehabte Entgleisung des Personenzuges Nr. 11 scheinen festzustellen, dass die Fahrgeschwindigkeit des Zuges grösser