

3. Verschiedenes über Herstellungs-Zeit und -Preis.

Seit Mitte der 40er Jahre des vorigen Jahrhunderts stieg die Leistungsfähigkeit der deutschen Lokomotivindustrie um das Zehnfache. Während in einem Monat vor etwa 75 Jahren 3 Lokomotiven fertiggestellt wurden, man also für eine Lokomotive fast neun Arbeitstage gebrauchte, kann heutzutage bei regelmäßiger Arbeit der Monatsdurchschnitt etwa 32 Lokomotiven sein, d. h. es beträgt für eine Lokomotive die Anzahl der Arbeitstage rd. 0,8.

Die Beschaffungspreise einiger Heißdampflokomotiven (einschließlich Tender) der preußisch-hessischen Staatsbahn waren in Friedenszeit:

Beschaffungsjahr	Bauart ¹⁾	Beschaffungspreis (etwa) Mark	Anzahl der am 31.3. 1917 vorhandenen Lokomotiven Stück
1906	G ₈	73 700	999
1914	G ₈ ¹	89 400	2737
1914	G ₁₀	91 750	568
1916	²⁾ G ₁₂ ¹	147 000	19
1914	T ₁₂	64 500	912
1914	T ₁₁	85 900	294
1914	T ₁₆	77 700	725
1914	T ₁₈	101 100	106
1914	P ₈	92 600	1347
1913/14	S ₆	82 800	584
1914	S ₁₀	113 700	202
1914	S ₁₀ ¹	117 500	237
1914	S ₁₀ ²	110 600	124

Alle diese Preise gelten für „Goldmark“; sie sind der Geldwertung entsprechend heute wesentlich höher. Im Februar 1922 rechnete man die Beschaffungskosten von 1 kg Lokomotivgewicht etwa zu 54 M.

An Kohlen³⁾ zum Bau einer Lokomotive sind nötig — einschließlich des Kohlenverbrauchs für Eisenerzeugung, für Beförderung und Verladung von Roh- und Halbstoffen und Fertigerzeugnissen — für eine moderne Güterzuglokomotive insgesamt etwa 305 t oder rd. das 3,75 fache des Lokomotiv-Dienstgewichtes. Man erkennt hieraus die Lokomotiv-Mehrherstellungskosten allein in Abhängigkeit von dem Mehrkohlenpreise. Eine Kohlenpreissteigerung von nur 10 M./t bewirkt bereits eine Lokomotivpreissteigerung von $10 \times 305 = 3050$ M.

¹⁾ Vgl. S. 26.

²⁾ Die G₁₂-Einheits-Güterzuglokomotive wurde zuerst 1917 beschafft.

³⁾ Früher war der Kohlenpreis 10 bis 12 M./t; im Februar 1922 war er rd. 775 M./t.