

bahn übertragen werden konnte, so erschien es doch wünschenswerth, bei dem voraussichtlich steigenden Verkehr dieser Bahn schon bei der Eröffnung Locomotiven zu besitzen, welche den zu befördernden Massen, sowie den Steigungs- und Richtungsverhältnissen der Bahn besonders angepaßt wären. Dieses Ziel vor Augen entschloß sich die Regierung noch während des Baues eine allgemeine Concurrenz auszusprechen mit Preisen von 20.000, 10.000 und 6.000 Ducaten für die drei besten Maschinen. Erbauer von Locomotiven aus



Das Ghoga-Monument auf dem Semering.

Österreich, Deutschland und Belgien folgten diesem Rufe und alle drei Preise wurden nach dem berühmten Wettbewerb, welcher im Herbst 1851 auf der Strecke Bayerbach-Gichberg ausgekämpft wurde, von der Jury zuerkannt. In den Concurrenzmaschinen lag ein überraschender Fortschritt; mit einem Sprunge hatte man es gewagt, die alten Fesseln abzuwerfen und Locomotiven zu bauen von solchen Dimensionen, welche früher für unmöglich gehalten wurden. Indes konnte man sich der Erkenntniß nicht verschließen, daß für die Dauer brauchbare, in der Erhaltung ökonomische Maschinen, wie der tägliche Betrieb sie erfordert, in den Concurslocomotiven noch immer nicht gegeben waren.

Einem anderen Manne der Wissenschaft war es vorbehalten, mit tiefem geistigen Erfassen die Summe der bei der Concurrenz gewonnenen Erfahrungen zu ziehen und jenes classische Locomotivsystem zu begründen, welches den regelmäßigen Betrieb auf dem Semering eingeleitet und durch Jahrzehnte die Bahnen weit über Österreichs Grenzen beherrscht hat. Das „System Engerth“ hat die Erwartungen erfüllt, welche die Semeringbahn an die Locomotive der Zukunft gestellt hat, und die Einführung dieses Systemes kann als der Zeitabschnitt betrachtet werden, von welchem an die Benützung schwerer Locomotiven als eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnen zu rechnen ist. Die Semeringbahn findet daher in der Schöpfung Engerth's einen Abschluß, welcher die