

Sämmtliche 4 Locomotive leisteten mehr als das Programm gefordert hatte. Das durchschnittliche Resultat der Probefahrten war jedoch mit Rücksicht auf die Beförderung einer größern Last mit Verwendung der mindesten Quantität von Brennstoff, dann auf die kürzere Fahrzeit, bei der Locomotive Bavaria entschieden das günstigste, daher ihr auch der erste Preis zuerkannt wurde.

Ihr zunächst stand die Maschine Wiener-Neustadt, die überdies das Neue und Sinnreiche ihrer Construction, sowie das Zusammendrängen des größten für Abhäsion wirkenden Gewichtes im kleinsten Raume für sich hatte. Sie wäre wohl als die vorzüglichste anerkannt worden, hätte sich zur Zeit, als das Preisvertheilungs-Comité seine Entscheidung fällte, schon herausgestellt, daß die, wiewohl sehr starke, Kette zur Kuppelung der 14 Räder der Bavaria und ihres Tenders sich auf die Dauer nicht bewähren würde.

Die Preisanschreibung hatte nun allerdings nicht den Erfolg, daß die Anfertigung der für den Semmering nöthigen Betriebsmittel nach dem Muster einer oder der anderen der concurrirenden Locomotive sogleich eingeleitet werden konnte. Bei jeder einzelnen ergaben sich mehr oder minder wichtige Bedenken rücksichtlich der Dauerhaftigkeit der Einwirkung auf den Oberbau, oder des gefahrlosen Zurücklegens der zahlreichen stark gekrümmten Strecken, doch hatte jede einzelne irgend ein neues Princip oder doch ein werthvolles Detail in der Construction entwickelt, die, combinirt und vervollkommenet, eine dem Zwecke ganz zuzugende Leistung anhoffen ließen.

Dem k. k. Rathe Wilhelm Engert h, technischen Rathe der Section des Handels-Ministeriums für Communicationen war es vorbehalten, diese Aufgabe zu lösen.

Den Vorzug der Locomotive Wiener-Neustadt, das Gewicht der Maschine und der sonst auf den Tender verlegten Borräthe vereint für die Abhäsion wirken zu lassen, im vollsten Maße würdigend, hatte er bei seinen abermals nach einem neuen Princip ausgeführten Berglocomotiven die Fähigkeit der Leistung, sowie die Beweglichkeit dadurch wesentlich gesteigert, daß er von zweien mit je 4 Rädern versehenen, unter sich verbundenen, jedoch beweglichen Gestellen das erste für die Maschine und die Wasserbehälter, das zweite zur Unterlage für den rückseitigen Theil des Dampffessels und zur Aufbewahrung des Brennstoffes bestimmte, den Triebrädern jedoch in der Räderreihe den vordersten Platz anwies, und sie mit einem Gewichte von beiläufig 120 Centner belastete, wodurch dem Entgleisen bei Weitem mehr, als es bei allen bisherigen Constructionen der Fall war, vorgebeugt wurde.

Die Beweglichkeit der Untergestelle, vollkommen hinreichend, um die an sich kurze Maschine jede der vorhandenen Krümmungen ohne alle Schwierigkeit und Gefahr durchlaufen zu lassen, hat jedoch ihre unüberschreitbare Grenze, und eben hierin liegt der nicht genug zu beherzigende Werth von Engert h's Erfindung, daß selbst im Falle des Entgleisens der ersten Räderpaare die Maschine stets in einer