

## NDB-Artikel

**Engerth, Wilhelm** von (seit 1862), Freiherr von (seit 1875) Eisenbahningenieur, \* 26.5.1814 Pleß (Oberschlesien), † 4.9.1884 Teesdorf bei Baden (Niederösterreich).

### Genealogie

*V* → Josef (1775–1828), Hofmaler, Kustos u. Güterdirektor des Fürsten v. Anhalt-Köthen in Pleßburg (s. ThB), *S* des Joh. Baptist, Hof- u. Gerichtsadvokat in Wien;

*M* Juliane Nowak aus Teschen;

*B* Eduard Rr. v. E. (seit 1873, 1818-97), Maler, 1871-92 Dir. der kaiserlichen Gemäldegalerie in Wien (s. ADB 48, Wurzbach IV, ThB, ÖBL);

◉ Wien 1844 Karoline (1819–85), *T* des Franz Siegmund Hoffmann, Arzt in Wien;

4 *S*, 2 *T*.

### Leben

E. studierte zunächst Baufächer und Architektur an der Akademie der bildenden Künste und dem Polytechnikum in Wien, wo er nach einer kurzen Baupraxis Assistent an der Lehrkanzel für Mechanik wurde. Er erhielt bereits 1844 eine Berufung als Professor der Maschinenlehre an das Johanneum in Graz. 1850 zum Technischen Rat der Generaldirektion der Comunicationen ernannt, hatte er sich bei dieser Behörde mit der Beschaffung geeigneter Lokomotiven für den Betrieb auf der Semmeringbahn zu befassen. Da die auf Grund eines Preisausschreibens von den konkurrierenden Fabriken hergestellten Zugmaschinen nicht die volle Zustimmung der Kommissionsmitglieder fanden, konstruierte E. ein Lokomotiv-System, das den Wünschen derart entsprach, daß E. mit Recht als Vater des Gebirgslokomotivbaues bezeichnet werden muß. Der Bewährung des „Systems Engerth“ am Semmering folgte sehr bald die Einführung der neuen Bauart für Güter- und Personenzuglokomotiven auf vielen französischen, belgischen und Schweizer Bahnen.– 1853-55 Vorstand der Abteilung für Eisenbahnbetriebsmechanik im Handelsministerium, wurde E., zunächst bis 1860 vom Staatsdienste beurlaubt, als Zentralkommissar des Maschinenwesens von der neu aufgestellten österreichischen Staatseisenbahngesellschaft übernommen und bald darauf stellvertretend Generaldirektor. Dabei ergab sich unter anderem für E. die Möglichkeit, die Organisation des technischen Studiums in Österreich zu beeinflussen und als Experte zur Führung der Arlbergbahn mit Nachdruck die Herstellung eines Basistunnels zu empfehlen. 1867 in die Donauregulierungskommission berufen, förderte er die großen Arbeiten und insbesondere den Bau der

damit im Zusammenhang stehenden stabilen Brücken sowie die Errichtung eines von ihm entworfenen Schwimmtores nächst Nußdorf. Es war dies eine neuartige Absperrvorrichtung mittels eines nach Erfordernis zu versenkenden Schiffes, durch das ein Eindringen der Hochwasser verursachenden Eismassen in den Wiener Donaukanal verhindert werden konnte.– Verwaltungsrat der Staatseisenbahngesellschaft, Präsident des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines, maßgebender Vertreter der Interessen der Monarchie bei Welt- und Industrieausstellungen, Hofrat (1873), Beirat im Herrenhaus des österreichischen Reichsrates (1874).

### **Werke**

u. a. Die Lokomotive d. Staatseisenbahn üb. d. Semmering, 1854; Das Schwimmtor z. Absperrung d. Wiener Donaukanals, 1884;

viele Abhh. üb. d. Konstruktion d. Gebirgslokomotiven u. d. Eisenbahnwagenachsen, in: Zs. d. Österr. Ing.- u. Architekten-Ver., 1854; über Probefahrten auf d. Semmeringbahn, d. Kesselprobegesetze, d. Patentschutz sowie d. Arlbergbahn usw. in anderen Fachbll.

### **Literatur**

Zs. d. Österr. Ing.- u. Architekten-Ver., 1854, Festschr. 1898; Röhl, Enz. d. Eisenbahnwesens IV, 1913;

W. Exner, Lb. führender österr. Polytechniker, 1927, S. 36-46 (P); J. Rihosek, in: Österr. Naturforscher u. Techniker, 1950, S. 138 f. (P); ÖBL.– *Zu B Eduard*: R. v. Schickh, E. v. E., 1915 (P).

### **Autor**

Fritz Steiner

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Engerth, Wilhelm Freiherr von“, in: Neue Deutsche Biographie 4 (1959), S. 530 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---