

Vorfälle während des Baues der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn.

Inzwischen schritt der Bahnbau nach Wittenberge unter meiner Leitung gut vor. Es war mir eine große Genugthuung, daß ich gleich im Anfange des Baues Gelegenheit fand, dem Unternehmen etwa das Zehnfache meiner Bauprämie zu sparen, theils durch Verwendung wohlfeiler, kieferner, mit Lösung von schwefelsaurem Kupfer getränkter Bahnschwellen, statt teurer von Eichenholz, — theils dadurch, daß ich die Bestellung von fünfzehn Lokomotiven bei einer mir unsicher scheinenden Fabrik auf fünf reduzirte, die sich später als fast unbrauchbar herausstellten. Die anderen zehn Stück bestellte ich bei Borsig, dessen Leistung ich kannte. Das wichtigste Bauwerk der Bahn war die Brücke über die Elbe bei Wittenberge in der Richtung nach Hamburg. Die Länge der Haupt- und Flußbrücke beträgt nahezu viertausend Fuß, das sandige Flußbett ist sehr beweglich, der Eisgang in jener Gegend oft sehr heftig. Deshalb waren für die Brücke über das eigentliche Flußbett Spannweiten von 180 Fuß vorgeschrieben. Die Pfeiler sollten massiv ausgeführt werden, die Brückenbahn von Eisen.

Meine erste Reise nach Frankreich und England.

Es gab damals in Deutschland noch gar keine eisernen Brücken mit großen Spannweiten, wohl aber in England und einige in Frankreich. Da nun die Erfahrung im Bauwesen, wie bei vielen anderen Dingen, neben der Theorie eine Hauptrolle spielt und nur die Kombination beider gute Resultate liefert, so trat ich anfangs Januar 1848 in Begleitung des damaligen Baumeisters Benda,*) eines ungemein tüchtigen Menschen, der den Elbbrückenbau speziell ausführen sollte und auch ausgeführt hat, eine Reise nach Belgien, Frankreich und England an, gemeinschaftlich mit dem damaligen Maschinenmeister, jetzigen Geheimen Kommerzienrat Louis Schwarzkopff, und Borsig, dem Vater, auf den ich großen Wert legte.

*) B. ist erst kürzlich als Oberbaudirektor der Stadt Lübeck verstorben.