

gewiß in Vergleich mit anderen derartigen Bauwerken keineswegs zu hoch erscheinen.

Die Elsterthalüberbrückung, die zwar von dieser Bahnlinie nicht berührt wird, deren wir aber ebenfalls ihrer Großartigkeit halber ausführlich Erwähnung thun wollen, ist nach Forbiger 492 Ellen lang; ihre größte Höhe über dem Elsterbette ist  $120\frac{1}{8}$  und die Breite der Fahrbahn innerhalb der Balustraden 14 Ellen und hat dieselbe 2 Stagen. Das untere Stockwerk besteht aus 5 Pfeilern, wovon 4 zu 2 Doppelpfeilern verbunden sind. Die zweite Etage hat außer den 2 mittlern Doppelpfeilern noch 3 einfache und 2 doppelte Landpfeiler. Die Gründung aller mittlern Pfeiler, die Sockel, Abdeckungsplatten und die Pfeiler selbst bis zu 20 Ellen Höhe sind von Granit, die Landmauern von Bruchsteinen, die Pfeilervorköpfe von Bruchsteinen mit Granitverblendung, das übrige Mauerwerk von Ziegeln hergestellt. Die Zahl der Arbeiter erreichte in der Hauptbauzeit die Zahl von 800 und das ganze Mauerwerk der Brücke enthält 331,263 Cubikellen, davon 118,761 Cubikellen Granitmauerwerk, 40,583 Cubikellen Bruchsteinmauer, 171,917 Cubikellen Ziegelmauer, wozu 12,323,294 Ziegel verwendet worden sind. An der innern Seite der Balustrade sind wie bei der Gölschthalbrücke einander gegenüber zwei Totivtafeln von weißem Marmor mit Kranzeinfassung von schwarzem Marmor angebracht, wovon die eine die gleiche, oben angeführte Inschrift hat, die andere aber folgende Worte enthält:

Stando Distantia

Jungat.

d. h. Feststehend verbinde sie Entfernungen. Die vier auf der äußeren Seite angebrachten Tafeln dagegen enthalten Folgendes:

**Gegründet**

**1846.**

**Vollendet**

**1851.**

**Ober-Ingen.**

**H. Wille.**

**Ingenieur**

**G. Kell.**

Die Kostenberechnung dieses Brückenbaues zeigt die Ziffer von 1,042,893 Thlr. 10 Ngr. 6 Pf.