

Nachdem diese und das obenerwähnte Zugband $z^1 z^1$ eingezogen waren, gestaltete sich der weitere Vorbau in derselben Weise wie bisher.

Eigenartig und besonders interessant war der Bogenschluss. Zwischen die beiden bis dicht aneinander vorgebauten Bogenhälften wurden mittelst einfacher Hilfsconstructions in beiden Gurtungen hydraulische Winden eingesetzt. Durch Anziehen dieser Winden unter Mitwirkung derjenigen, die unter den Bogenfüßen eingebaut waren, wurde es zunächst ermöglicht, die provisorischen Keile unter den unteren Bogenfüßen zu lösen. Nach Entfernung derselben wurden die Bogenhälften bis zur Berührung der unteren Gurtungen, zwischen welche Kontaktplatten (Druckplatten) gelegt waren, herabgelassen, so dass jetzt der Bogen als Dreigelenkbogen wirkte. Zugbänder und Ankerseile traten nunmehr ausser Function. Durch Vernietung der oberen Gurtung, deren Spannung in den Mittelfeldern bei der derzeitigen Belastung, wie die Berechnung ergab, annähernd gleich Null war, wurde der Bogen zum Zweigelenkbogen umgebildet. Aus diesem wurde der Bogen durch Anziehen der Pressen unter den thalseitigen Bogenfüßen zum Bogen ohne Gelenke. Der Antrieb der Pressen wurde soweit geführt, bis die an einzelnen Konstruktionstheilen angebrachten Spannungsmesser anzeigten, dass die betreffenden Konstruktionstheile die rechnerisch festgesetzte Spannung besaßen. Die nach erfolgter Anziehung der Pressen hervorgerufene Höhenlage der unteren Bogenfüße wurde durch Keile festgelegt.

Der Bau der Bahnlinie Solingen-Remscheid wurde Anfang 1892 begonnen. Im Februar 1894 war die Theilstrecke Solingen-Wupper, die zunächst in Angriff genommen war, um zu ermöglichen, dass alle Baumaterialien, Gerüste und Geräte