

1. Kapitel

1) Einleitung.

Das dicht bevölkerte, industriereiche und dabei mit prächtigen Naturschönheiten ausgestattete »Bergische Land« hatte bisher zwischen seinen mächtig aufstrebenden Industriestädten Solingen und Remscheid eine ganz ungenügende Bahnverbindung. Der kürzeste Schienenweg über Vohwinkel-Elberfeld-Barmen, Fig. 1, hat eine Länge von 44 km, während die Entfernung der beiden Städte in Luftlinie nur 8 km beträgt. Dass damit den Bedürfnissen nicht genügt war und dass die Bestrebungen, eine unmittelbare Bahnverbindung zu erhalten, schon alt sein müssen, bedarf nicht besonderer Betonung. Bei der bereitwilligen Unterstützung, die in Preußen der Industrie in bezug auf Verkehrserleichterung vonseiten der Regierung in anerkennenswerter Weise stets zuteil wird, erfordert es vielmehr eine besondere Erklärung, warum die beiden Städte die notwendige unmittelbare Bahnverbindung noch nicht hatten. Der Bahnhof Remscheid liegt 100 m über dem Bahnhof Solingen-Süd und dieser wieder 100 m über dem Wasserspiegel der Wupper, die in einem zwischen den beiden Städten liegenden scharf eingeschnittenen Thale fließt. Bei solcher Bodengegestaltung waren die Schwierigkeiten und Kosten für einen Bahnbau groß, und es ist verständlich, dass man sich lange scheute, dem Plane ernstlich näher zu treten. Die strebsamen fleißigen Bewohner der genannten Städte, denen eine so mangelhafte Verbindung für ihre lebhaften geschäftlichen Wechselbeziehungen ein schwer empfundenes Hemmnis war, erlahmten jedoch in ihren Bemühungen nicht. Sie ließen durch den damaligen Kreisbaurat, jetzigen Regierungs- und Baurat Bormann in Arnsberg einen Entwurf nebst Kostenanschlag aufstellen, nach welchem das Wupperthal in einer Bahnkronenhöhe von 120 m über dem Wupperwasserspiegel mittels

einer eingleisigen Brücke in unmittelbarer Nähe des Verknüpfungsortes Müngsten gekreuzt wurde. Die Anstrengungen der Beteiligten sollten auch endlich Erfolg haben. Nachdem sie den Bormannschen Entwurf dem Minister vorgelegt und sich zur Aufbringung der Grunderwerbskosten bereit erklärt hatten, wurde die kgl. Eisenbahndirektion Elberfeld Ende der 80er Jahre mit der Bearbeitung eines Entwurfes beauftragt. Nach diesem gegen den Bormannschen wesentlich abgeänderten Entwurf wurden 1890 die erforderlichen Mittel mit 4 978 000 M (ohne Grunderwerbskosten) vom preussischen Landtage bewilligt. Der günstigste Kreuzungspunkt des Wupperthales wurde rd. 800 m unterhalb Müngstens mit einer Kronenhöhe von 107 m über der Wupper ermittelt. Mit Rücksicht darauf, dass sich aus den in unmittelbarer Nähe befindlichen Einschnitten überschüssiges Abtragmaterial ergab, das zu den Brückenanschlussdämmen Verwendung finden sollte, war die Länge des Brückenbauwerkes auf rd.

470 bis 480 m bei rd. 660 m Entfernung der beiden Punkte, in denen die Bahnkronen beiderseits in die Thalwände einschneidet, zu bemessen.

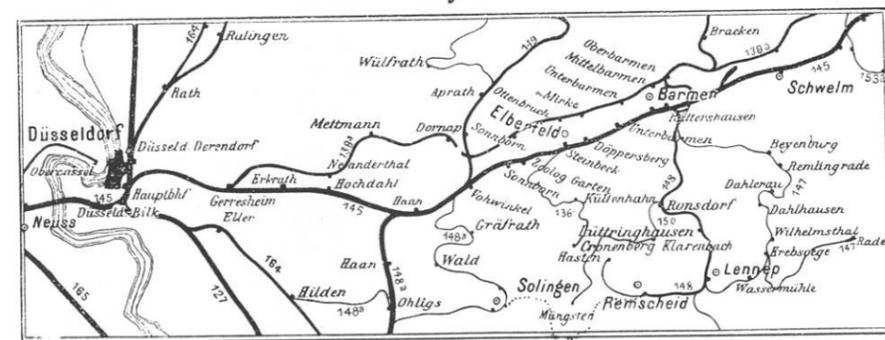
Die Thalwände bestehen aus ziemlich hartem Thonschiefer, der teilweise durch Humus und Letten überlagert ist. Die

Lagen des Thonschiefers fallen auf beiden Thalwänden von Westen gegen Osten, und zwar zwischen 18° und 47°. In der Thalsohle ist der Schieferfels ziemlich hoch (bis zu 7 m) von Alluvium überlagert. Der Thonschiefer ist zwar zutage nicht völlig witterungsbeständig, sonst aber sehr tragfähig.

2) Vorgeschichte der Brücke.

Schon bei Gelegenheit der allgemeinen Vorarbeiten war im Jahre 1889 in der kgl. Eisenbahndirektion der in

Fig. 1.



man sich lange scheute, dem Plane ernstlich näher zu treten. Die strebsamen fleißigen Bewohner der genannten Städte, denen eine so mangelhafte Verbindung für ihre lebhaften geschäftlichen Wechselbeziehungen ein schwer empfundenes Hemmnis war, erlahmten jedoch in ihren Bemühungen nicht. Sie ließen durch den damaligen Kreisbaurat, jetzigen Regierungs- und Baurat Bormann in Arnsberg einen Entwurf nebst Kostenanschlag aufstellen, nach welchem das Wupperthal in einer Bahnkronenhöhe von 120 m über dem Wupperwasserspiegel mittels