

Widmung Frau Lyudmila Tavalinska-Shklovska zum Gedenken.

Impressum

Herausgeber Dr. Yuhym Shklovsky
Text Marina Khurine (Kap. 1), Viktor Levingarts (Kap. 2),
Valeriy Lyubashevskyy (Kap. 3-7)
Koordination, Redaktion, Lektorat Regine Dehnel, Gerda & Reiner Dehnel
Fotos aus Wuppertal Valeriy Golsheider
Titelbild, Buchrückseite, S. 4 Valeriy Golsheider
Fotos, weitere Siehe Fotonachweis, S. 159
Karten und Zeichnungen Valeriy Lyubashevskyy, Oleg Weiss
Satz und Layout Oleg Weiss
Druck Hoffmann-Druck GmbH, 17438 Wolgast
Bindung Stein + Lehmann GmbH, 12487 Berlin

Titelbild Blombachtalbrücke über die A 1 und die B 51
Buchrückseite 1 und 4) Blick von der Aussichtsplattform der Stadtparkasse Wuppertal auf Elberfeld
2) Blick auf Elberfeld aus Richtung der Bergischen Universität Wuppertal
3) Rauentaler Bergstraße Richtung Berliner Straße

Alle in dem Buch enthaltenen Angaben wurden von den Autoren und dem Verlag mit großer Sorgfalt geprüft, zusammengestellt und kontrolliert. Trotzdem kann es in Hinblick auf das Haftungsrecht zu Fehlern kommen. Daher sind alle Angaben ohne Verpflichtung und Garantie der Autoren und des Verlags Regine Dehnel zu sehen. Eine Verantwortung oder Haftung ist ausgeschlossen. Über Korrekturhinweise und Anregungen freuen wir uns.

Übersetzung, Reproduktion, Verarbeitung unter Verwendung elektronischer Systeme, Speicherung in DV-Anlagen, Wiedergabe auf elektronischen, fotomechanischen, fotografischen oder anderen Wegen über Internet, TV, Funk oder als Vortrag – auch auszugsweise – nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung durch den Verlag.

Bibliographische Information Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Der Deutschen Bibliothek Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten
sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-9811352-5-1

1. Auflage, 2008

© Verlag Regine Dehnel
Rykestraße 49
D-10405 Berlin
Tel. (030) 40 04 39 39
Fax (030) 40 04 83 94
info@verlagrd.de
www.verlagrd.de



Y u h y m S h k l o v s k y

Brücken in Wuppertal





Inhaltsverzeichnis

Geleitwort	6
Grußwort	7
Kurzer historischer Abriss	9
Wuppertals Viadukte	21
Steinbrücken, Tunnel und Autobahnbrücken in Wuppertal	47
Die Wuppertaler Schwebbahn	73
Metallbrücken in Wuppertal	99
Straßenbahn- und Obus-Brücken in Wuppertal	117
Fußgängerbrücken und Treppen in Wuppertal	135
Nachwort	155
Literatur- und Quellenverzeichnis	158
Fotonachweis	159

Geleitwort

WUPPERTAL...Welch melodischer Klang!

Hier bezaubert alles: Die ungestüm fließende Wupper, in deren kühlem Wasser sich die ständig ihre Richtung wechselnden Forellenschwärme tummeln; der für Ausflüge wunderbar geeignete Kaiserwagen der weltweit ersten elektrischen Schwebebahn, vor deren Fenstern sich gleichsam wie in einem Filmtheater das breite Panorama der Stadt entfaltet; die unzähligen Straßen und Brücken, die, Arterien vergleichbar, die Stadt atmen und leben lassen; die aus grauer Vorzeit emporsteigenden poetischen Legenden des Bergischen Landes; die sprühende Heiterkeit des Karnevals im frühen Vorfrühling; die zutraulichen Tauben auf dem Johannes-Rau-Platz; die sprühenden Fontänen in den City-Arkaden, die manchmal für einen Augenblick in der Luft zu erstarren scheinen; die lauten Stadtfeste, auf denen sich jeder als Mitglied einer großen Familie fühlen kann; die Ruhe der Sommerabende im Park unter dem im Lichterglanz erstrahlenden Bogen der Müngstener Eisenbahnbrücke, die einem Regenbogen gleicht, wenn er sich nach einem Leben spendenden Regen über die Landschaft spannt.

Am Morgen fasziniert der einer modernen europäischen Großstadt eigene, an Geschwindigkeit stetig zunehmende Rhythmus. Wenn Wuppertal allmählich erwacht, beleben sich seine Straßen. Menschen fahren und laufen in alle Richtungen, eilen geschäftig über Brücken und Überführungen dahin. Unter ihnen sind auch diejenigen, die uns einmal ablösen werden: Kinder, Schüler, Lehrlinge und Studenten. Wir glauben an ihre Zukunft.

Einzigartig und besonders ist die Ausstrahlung der Elberfelder Magistrale. Der vielsprachige Strom der Einheimischen und Gäste der Stadt trägt hierzu ebenso bei, wie das Glockengeläut der außergewöhnlichen Kunstuhranlage an der Fassade des Uhrenmuseums.

Bei jedem Wetter versammeln sich hier neugierige Passanten, warten ungeduldig darauf, dass sich eines der stadtbekanntesten Wuppertaler Originale der vorletzten Jahrhundertwende – der Zuckerfritz oder August Kallenbach – zeigt.

Einmalig ist der bunte und vielgesichtige Marktplatz mit dem stolzen Turm des neogotischen Rathauses und dem prunkvollen Jubiläumsbrunnen. Bemerkenswert und interessant sind die ins Straßenpflaster der Fußgängerzone eingelassenen Bronzescheiben mit den Wappen der Partnerstädte von Wuppertal. Als Ausdruck freundschaftlicher Beziehungen bauen sie eine symbolische Brücke zwischen den Repräsentanten unterschiedlicher Kulturen und religiöser Überzeugungen.

Dieses Buch wurde für Sie, verehrte Wuppertaler geschrieben, egal ob Sie in Wuppertal an der Wupper leben, oder in der südafrikanischen Provinz Western Cape, wo es ebenfalls ein Wuppertal gibt. Es wurde auch für Sie, liebe Elberfelder geschrieben, ob Sie nun in Elberfeld an der Wupper zuhause sind, oder im US-Staat Indiana, im County Warrick, wo es eine weitere Stadt Elberfeld und eine Mine gleichen Namens gibt.

Schauen Sie noch einmal auf unsere Stadt, in der es so viele Brücken gibt, und schauen Sie mit berechtigtem Stolz.

Auch unseren Bekannten und Freunden, die in anderen Städten Deutschlands und im Ausland leben, widmen wir dieses Buch.

Wir glauben, dass Sie alle sich gemeinsam mit uns für Wuppertal, die Stadt der 300 Brücken, begeistern werden.



Dr. Yuhym Shklovsky
Wuppertal, im Februar 2008

Grußwort

Mit Vergnügen, Interesse und großer Freude habe ich das Buch »Brücken in Wuppertal« von Yuhym Shklovsky durchblättert.

Es macht mich stolz, dass Wuppertal dazu dient, die Geschichte von Brücken zu illustrieren, dass hier fundiertes ingenieurtechnisches Wissen auch für Laien anschaulich wird. Das umso mehr, als im Text ein weiter kulturgeschichtlicher Bogen zum Thema Brücken gespannt, mit vielen Beispielen aus aller Welt belegt und immer wieder auch auf Wuppertal bezogen wird.

Besonders gefreut hat mich, dass der kenntnisreiche Text durch wunderbare Fotografien ergänzt wird, die einen Eindruck davon vermitteln, wie ungewöhnlich, wie widersprüchlich, vor allem aber: wie schön Wuppertal ist. Viele Perspektiven bieten einen ganz neuen Blick auf für uns Wuppertaler Altbekanntes, viele Eindrücke und Details lassen die Besonderheit der

Architektur und der Brückenbauwerke, natürlich aber auch der wunderbar bewegten Wuppertaler Stadtlandschaft und Natur auch für Ortsfremde lebendig werden.

Das Buch, so die Autoren in ihrem Vorwort, soll Freunde und Bekannte für Wuppertal, die Stadt der 300 Brücken begeistern. Ich bin sicher, dass nicht nur Wuppertal, sondern auch das Buch selbst viele Freunde finden wird!

Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter Jung', with a stylized flourish extending to the right.

Peter Jung
Oberbürgermeister

I. Kurzer historischer Abriss

Lange Zeit habe ich geglaubt, Wuppertal bestehe nur aus Bahnhöfen ...; diese lange Schlucht, dicht bebaut, von der Eisenbahn aus betrachtet unwirklich, schien für den Zweck gut gewählt: die ... Häuser oberhalb des Bahnkörpers, die phantastische Schwebebahn waren in Wirklichkeit wenig geeignet, dem kindlichen Gemüt diesen Alptraum der Enge als Stadt erscheinen zu lassen ...
Heinrich Böll (1917-1985), in »Lebendiges Wuppertal«

Im Erscheinungsbild einer jeden Stadt sind es die Brücken, die sofort die Aufmerksamkeit des Betrachters auf sich ziehen, wenn sie kühn Straßen überqueren oder Flussufer miteinander verbinden, ebenso wie die Kirchen, deren hohe Spitzen sich stolz über die anderen städtischen Bauwerke erheben.

Die wichtigsten Helden unseres Buches sind Brücken: Altertümliche und moderne, steinerne, metallische und Brücken aus Beton, Fußgängerbrücken und Brücken für den Fahrzeugverkehr. Viele von diesen gibt es in Wuppertal und dessen Umgebung. Wir gehen zu Fuß über sie, befahren sie im Auto oder im Bus. Im Herbst durchpusten uns die Stürme, wenn wir auf ihnen unterwegs sind. Im Winter frieren wir auf ihnen. Dabei haben wir es immer eilig, hasten stets irgendwohin. Und meist bemerken wir gar nicht, wie schön ihre Konturen sind, versuchen nicht zu erraten, welche Geheimnisse sie verbergen.

Blicken wir aber einmal aus der Vogelperspektive auf unsere Stadt, entdecken wir ganz andere Sinnebenen und Bedeutungen. Dann löst das imposante Stadtbild Stimmungen aus, ruft vielleicht sogar Begeisterung hervor. Sowohl das klare grafische Muster der Kirchen und Häuser, als auch die die Flussufer und die malerischen Berghügel miteinander verbindenden Brücken und Stege verzaubern. Die Brücken Wuppertals, die sich in einem besonderen Rhythmus wiederholen, sich mit der Architektur verschiedener Jahrhunderte und Baustile verbinden oder auch unerwartet hervortreten, verleihen dem Stadtbild ein einzigartiges Aussehen.

Entlang der Wupper, über dem schmalen Band des sich windenden, schnell fließenden Flusses, zieht sich von Westen nach Osten durch die gesamte Stadt eine 13 Kilometer lange, einzigartige Brücke. Es ist die Brücke der Schwebebahn, einer »hängenden« Eisenbahn. Im Laufe von über 100 Jahren wurde sie zu einem festen, nicht mehr wegzudenkenden Bestandteil Wuppertals, zu einem Hauptverkehrsmittel, zum Stolz seiner Einwohner und zur wichtigsten touristischen Sehenswürdigkeit.

Besonders beeindruckt dieses Brückenwunder von oben, von der Aussichtsplattform des Sparkassenhochhauses aus, wenn seine von blauen Lämpchen nachgezeichneten Linien sich vom Abendhimmel abheben. Auch die 16 Bahnhofstationen der Schwebebahn, die romantisch über dem Wasser schweben und sich im Fluss widerspiegeln, bilden auf ihre Weise eine Art Brücken. Schon ihre Namen signalisieren den funktionalen und technischen Bezug: Sie heißen Adlerbrücke, Loher Brücke, Werther Brücke. Blättert man in alten Fotoalben, so sieht man, dass es im Laufe der Geschichte viele von diesen Bezeichnungen gab und dass sich das Äußere der Stationen im Laufe der Zeit verändert hat: die Haltestelle Alter Markt hieß früher Rathausbrücke; die heutige Pestalozzistraße nannte sich früher Schiller Brücke; die Haltestelle Ohligsmühle ist die ehemalige Alexanderbrücke und die derzeitige Station Völklinger Straße ist die einstige Kaiserbrücke. Wer vermag heute schon noch genau zu sagen, ob all diese Bezeichnungen von den Namen der benachbarten kleinen Brücken herrühren oder aber direkt für die schwebenden Bahnhöfe gewählt wurden. Wie dem auch sei, die zahlreichen Brücken Wuppertals schreiben – im Gleichklang mit der Geschichte der Stadt – ihre eigene Geschichte.

Im 17./18. Jahrhundert gab es Zeiten, in denen die Wupper die Grenze zwischen zwei Staaten – dem Herzogtum Berg und der Grafschaft Mark – bildete. Die 1775 an Stelle der alten Holzbrücke erbaute und nunmehr älteste steinerne Brücke Wuppertals, die Heckinghau-

ser Brücke, erfüllte damals die Aufgaben eines Zollamtes: für Frachtgüter, die über diese Brücke transportiert wurden, war eine Zollgebühr zu entrichten. Daher stammt auch ihr zweiter Name: Zollbrücke. Diese Brücke erlangte aber auch deshalb Bekanntheit, weil sie den jungen Burschen aus den preußischen Provinzen, zu denen die Grafschaft Mark gehörte, die Flucht vor dem Wehrdienst in das Bergische Land ermöglichte. So entstand auch der Ausdruck »über die Wupper gehen«.

Die 1834/35 erbaute Haspeler Brücke trennte bis zum Ende der zwanziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts die benachbarten Gemeinden Elberfeld und Barmen. Im Jahr 1849 wurde sie Zeugin und Beteiligte der revolutionären Geschehnisse. Am 24. April 1900 aber begrüßte sie, mit Fahnen und Girlanden festlich geschmückt, Kaiser Wilhelm II. und seine Gattin Auguste. Diese waren zur Eröffnung der Barmener Ruhmeshalle und zum ersten Probelauf der Schwebebahn mit einer Kutsche angereist.

Die Kohlfurter Brücke wurde zwischen Cronenberg und Solingen errichtet und existiert noch heute. Sie hat eine lange und ereignisreiche Geschichte, die bis in das Jahr 1364 zurückreicht.

Die außerhalb der Grenzen Wuppertals gelegene, 1894/97 erbaute Müngstener Eisenbahnbrücke – eine wirkliche Schönheit – verbindet zwei hohe Uferstreifen der Wupper miteinander und verkürzt so die Strecke zwischen den Städten Solingen und Remscheid beträchtlich. Die auf dem neuesten Stand der damaligen Technik errichtete Brücke beeindruckt noch heute.

All diese Brücken bilden eine Art historischen Schatz. Sie werden von Staat und Öffentlichkeit ebenso erhalten und behütet wie andere Kunst- und Geschichtsdenkmäler.

Die insgesamt über 300 Wuppertaler Brücken fügen sich gemeinsam mit den Park- und Grünanlagen, den Skulpturen und Springbrunnen, den Museen und Architekturdenkmälern in die reiche Naturlandschaft des Bergischen Landes ein, wo die Städte zu beiden Ufern des

Flusses liegen, sich Flachland immer wieder mit Anhöhen abwechselt, weshalb man ohne Brücken und Aufgänge nicht auskommt. Dies alles prägt das Gesicht von Wuppertal, in dem Vergangenes und Gegenwärtiges auf natürliche Weise miteinander vereint sind, hilft den Bewohnern der Stadt und ihren Gästen, das Gestern und das Heute dieser modernen Stadt besser zu verstehen. Auch gibt es wohl kaum eine andere Stadt in Deutschland, die sich einer solchen Vielzahl an Treppen rühmen kann wie Wuppertal. In die Fußwege sind an die 460 Treppenabschnitte mit circa 12.400 Stufen eingebaut.

Direkt im Zentrum von Wuppertal, gegenüber dem Rathaus, »wächst« vor dem schönen Gebäude der 1994 eröffneten Rathaus-Galerie mit ihrer halbrunden Wandnische ein ungewöhnlicher Baum. Der Phantasie des englischen Bildhauers Tony Cragg entsprungen, stellt diese silberfarbene, aus Edelstahl gefertigte Komposition mit ihrer verzweigten Krone in Wirklichkeit keineswegs einen Baum



I. Wupperlauf. Skulptur von Tony Cragg (* 1949) im Zentrum von Wuppertal.

dar. Vielmehr symbolisiert sie den Fluss Wupper mit seinen zahlreichen Nebenflüssen. Der Künstler nannte seine Arbeit »Wupperlauf«. Wie der 1900/01 von dem Düsseldorfer Bildhauer Leo Müsch (1846-1911) im Stil des Historismus geschaffene Jubiläumsbrunnen am Elberfelder Neumarkt mit Neptun und seinem Gefolge, so verweist uns auch diese Skulptur auf das wichtigste geographische Wahrzeichen der Stadt Wuppertal – auf die Wupper.

Flüsse spielten schon immer eine besondere Rolle im Schicksal der Länder und Völker. Denjenigen, die sich an den Ufern der Flüsse niederließen, gab der Fluss das Lebensnotwendigste: Wasser und Nahrung. Flüsse prägten die Tätigkeiten der Menschen, das soziale Gefüge und die Kultur.

Die ersten Ansiedlungen im Tal der Wupper entstanden zwischen dem 9. und dem 13. Jahrhundert. Die Bewohner dieser Landstriche holzten Wälder ab, rodeten Baumstümpfe, legten Stümpfe trocken und bereiteten das Land für Feldarbeiten vor. Der Boden allerdings war wenig ertragreich und ließ keine reichen Ernten zu. Hier kam der Fluss zu Hilfe.

Gleichsam zur Erinnerung an diese Zeit steht auf einem der größten Plätze von Barmen, dem Johannes-Rau-Platz, direkt vor dem städtischen Rathaus, ein origineller bronzenener Springbrunnen: von einem riesigen Rad herab strömt – einem Wasserfall ähnlich – das Wasser. Es ergießt sich auf zum Teil ausgerollte Stoffballen, in die – wie in einem Geschichtsbuch – die markantesten Episoden aus der Geschichte Wuppertals eingearbeitet sind. Der Düsseldorfer Bildhauer



2. Das Tal der Wupper. Brunnen von Bert Gerresheim (*1935) auf dem Johannes-Rau-Platz in Barmen.

Bert Gerresheim hat den Springbrunnen »Das Tal der Wupper« entworfen. Sein Brunnen erzählt auch davon, wie sich die kleinen, zwischen dem 11. und dem 14. Jahrhundert gegründeten idyllischen Städtchen an der Wupper – Barmen und Elberfeld, Vohwinkel und Ronsdorf, Cronenberg und Beyenburg – allmählich in Zentren der frühen Industrialisierung verwandelten. Heute bilden sie verschiedene Stadtteile der Großstadt Wuppertal. Bis 1929 aber waren alle sechs Orte vollkommen selbstständig, wenn sie von alters her auch vieles miteinander verband. So bestimmte beispielsweise der Fluss Wupper entscheidend ihr gemeinsames Schicksal.

Schon im 14. Jahrhundert machten die Bewohner des Wupper-Tales eine wichtige Erfahrung: Sie entdeckten eine besondere Eigenschaft des Wassers der Wupper: Dessen Kalkgehalt erlaubte es unter Anwendung eines bestimmten Verfahrens Garn, das nach der Flachsverarbeitung ursprünglich eine bräunliche Farbe hatte, hochwertig zu bleichen. Diese braunen Garne wurden im Gebiet des Wupper-Tales aufgekauft und später in Bielefeld, Hildesheim, Kassel und auch an Ort und Stelle gebleicht. Das milde örtliche Klima mit seinem gleichmäßigen Wechsel von Sonne und Regen, die ausgedehnten Wiesen, die es ermöglichten, das gebleichte Garn ein Vierteljahr lang zu trocknen und der Fleiß der Menschen, die diese schwere Arbeit ausführten, wirkten sich günstig auf die Arbeitsergebnisse aus: Das gebleichte Garn war um ein Vielfaches teurer. Sein Verkauf erbrachte den Garnbleichern gute Gewinne.

Im Jahr 1527 bekam diese unternehmerische Tätigkeit Unterstützung. Herzog Johann III. von Jülich-Cleve-Berg verlieh den Bürgern von Barmen und Elberfeld die »Wuppertaler Garnnahrung«. Dieses Dokument bestimmte für mehrere Jahrhunderte den Entwicklungsweg der Region, da es ihren Bewohnern ein Monopolrecht auf das Bleichen von Garn zusicherte. Das von den Barmener und Elberfelder Bürgern für 861 Goldgulden erkaufte Wuppertalprivileg schützte sie bis zum Jahr 1810 vor Konkurrenz und versah sie mit Geld,

Macht und Einfluss. In der Folge wurden die mit dem Bleichen verbundenen Arbeitsgänge zum Ausgangspunkt für die Entwicklung anderer Zweige des Textilgewerbes. Den Anfang machten die Weber und Färber. Die Entwicklung ihres Handwerks wie auch die anderer Gewerke wäre ohne die Wasser der Wupper dabei unmöglich gewesen. Mehr als 100 Wasserräder setzten Webstühle, Schmiedehämmer und metallverarbeitende Maschinen in Gang.

In Cronenberg und Solingen entwickelte sich die Metallverarbeitung besonders erfolgreich. Die Cronenberger erhielten schon im Jahr 1600 von Herzog Johann Wilhelm von Jülich-Cleve-Berg ein Sensenprivileg, während die Handwerker Solingens sich seither mit der Fertigung von Messern und Scheren, aber auch Schwertern und sonstigen Hieb- und Stichwaffen befassten.

Eisenerz wurde seit dem 11. Jahrhundert in den Bergwerken des heutigen Oberbergischen Kreises abgebaut. Kohle erhielt man aus dem Ruhrgebiet. Der Einzug von Dampfmaschine und mechanischem Webstuhl in das Bergische Land perfektionierte die Textilerzeugung und machte diese Region Ende des 18./Anfang des 19. Jahrhunderts zu einem der führenden Industriezentren in deutschen Landen. Die sogenannten »Barmener Artikel« erlangten weit über die Grenzen des Bergischen Landes hinaus Berühmtheit.

Auch die Familie Engels begann in dieser Zeit der Umbrüche in Barmen und Elberfeld ihre unternehmerische Tätigkeit. Johann Caspar Engels (1753–1821), der Großvater von Friedrich Engels (1820–1895), gründete im Jahr 1780 unmittelbar neben seinem Haus die erste Textilmanufaktur im Bergischen Land. Heute befindet sich in diesem historischen Teil der Stadt Wuppertal ein Museum für Frühindustrialisierung. Dort werden unter anderem über 150 Jahre alte, noch heute funktionstüchtige Webstühle ausgestellt.

Die Ausweitung der Textilindustrie beflügelte das Wachstum der anderen Produktionszweige. So wurde die Entwicklung

synthetischer Farbstoffe beispielsweise zum Grundstein für die Entstehung und Entfaltung der chemischen Industrie. Nicht zufällig begann die Geschichte des Bayer-Konzerns gerade in Barmen, hat die Bayer HealthCare AG, ein Teilkonzern der Bayer AG, auch heute eine ihrer wichtigsten Produktionsstätten in Wuppertal.

Infolge der übermäßigen Belastung verwandelte sich das Wuppertaler Flussbett im 19. Jahrhundert allerdings allmählich in einen üblen Abwassergraben. Aus dem lebendigen Fluss wurde ein totes Gewässer. Das geflügelte Wort »schwarz wie die Wupper« stammt aus jener Zeit. Erst in den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts erwachte der Fluss dank des Wirkens des Wupperverbandes, einer Körperschaft des öffentlichen Rechtes, die für die Wasserwirtschaft im Einzugsgebiet der Wupper zuständig ist, zu neuem Leben. Die seitdem errichteten Reinigungsanlagen und Wassersperren verwandelten den Fluss wieder in ein ökologisch sauberes Gewässer, an dessen Ufern aufs Neue Wasservögel auftauchten und in dessen Fluten sich wieder Forellen zu tummeln begannen.

Über die Jahrhunderte aber stellte der Fluss auch eine Gefahr dar. Während des Frühjahrshochwassers trat er häufig über die Ufer, überflutete das flache Land. Die überwiegend hölzernen Brücken hielten dem mächtigen Druck des Wassers und der Eismassen nicht stand. Sie wurden zerstört und mussten fast jährlich wieder neu errichtet werden.

Zum gefährlichsten Hochwasser kam es im Jahr 1890. Die Katastrophe fügte Elberfeld und Barmen große Schäden zu. Um zukünftig die tiefer gelegenen Gebiete vor den unberechenbaren Naturkräften zu schützen, wurde damals beschlossen, Kanäle zur Regulierung des Wasserstandes anzulegen.

Das mit der Industrialisierung einhergehende uneingeschränkte Bevölkerungswachstum im Wupper-Tal brachte es mit sich, dass die zugewanderten Arbeitskräfte nicht nur das Flachland zu besiedeln begannen, sondern auch die Nord- und später die Südhänge

der Wuppertaler Anhöhen. Mit Hilfe der Elektrizität gelang es, die in der Region entstehenden Verkehrsprobleme zu lösen. 1894 wurde die Pferdebahn durch Straßenbahnen abgelöst. Noch bis zum Jahr 1987 taten diese ihren Dienst. Die Schwebebahn, vom Kölner Ingenieur Carl Eugen Langen (1833-1895) unter Berücksichtigung der landschaftlichen Besonderheiten Wuppertals projektiert, wurde 1901 an die Fahrgäste übergeben. In den folgenden Jahren entwickelte sich das Verkehrssystem weiter: 1925 wurde der erste Autobus der Linie 628 in Betrieb genommen, 1949 begann der Verkehr von Oberleitungsbussen zwischen Oberbarmen und Beyenburg sowie Oberbarmen und Ronsdorf. Beide Linien gab es bis 1963. Ab 1952 verkehrten Oberleitungsbusse zwischen Vohwinkel und Solingen. Gegenwärtig gibt es in Wuppertal insgesamt 94 innerstädtische und Überland-Buslinien.

Die Nähe des Bergischen Landes zu den Industriegebieten an Rhein und Ruhr sowie die eigene Produktionsentwicklung im Tal der



3. Das Wasserrad am Balkhauser Kotten. Gemälde von Fritz Postler. 1982.

Wupper, in Solingen und Remscheid, führten zu einem regen Warenaustausch. Pferdefuhrwerke, die anfänglich die Bedürfnisse der Region befriedigt hatten, konnten das steigende Transportaufkommen bald nicht mehr bewältigen. Diese Aufgabe übernahm nun die Eisenbahn, deren erste Strecke 1841 in Betrieb genommen wurde. Als Zeichen der neuen Zeit entstanden damals auch erste Bahnhofsgebäude: 1848 das Barmener, 1871/75 das stattliche Hauptgebäude der Bundesbahndirektion in Elberfeld/Döppersberg. Beide wurden in klassizistischen Stil erbaut.

Schaut man auf die Berglandschaft rings um Wuppertal wird schnell verständlich, warum in dieser Zeit auch eine Vielzahl von Brücken, Viadukten und Tunneln entstand: Sie dienten dem Verkehr, zunächst mit Dampf-, später mit Elektrolokomotiven. Andererseits entstanden Brücken, die nicht nur Flüsse, sondern auch Eisenbahnstrecken überquerten, die sogenannten Bahnüberführungen, so zum Beispiel die 1897 erbaute Rittershausener Brücke in Oberbarmen. 1963 wurde sie vollständig umgebaut. Die Wuppertaler nennen sie »Spindek«.

Das 19. Jahrhundert kannte auch eine solche Facette der Industrialisierung – Industrielle und Bankiers investierten beträchtliche Geldmittel in das Gedeihen ihrer Heimatstadt. So wurde 1864 auf Initiative einer Gruppe wohlhabender Bürger auf den südlichen Anhöhen Barmens ein herrlicher privater und zugleich öffentlicher Park angelegt, der den Grundstein für die Entwicklung der Barmener Südstadt legte und zur »Grünen Lunge« der Stadt wurde.

Bis zum furchtbaren Bombenangriff im Jahr 1943 war dieser Teil der Stadt mit seiner ursprünglichen Natur und der reinen Luft, mit dem Toelleturm als Aussichtsturm, der Stadthalle, dem Luftkurhaus und den Gaststätten ein beliebtes Erholungsgebiet. Gern fuhr man mit der ganzen Familie für einen Tag hierher. Heute wird die Gesamtfläche von rund 100 Hektar allein durch private Mittel, durch Spenden der Mitglieder des Barmer Verschönerungsvereins e.V. gepflegt und für die öffentliche Nutzung erhalten.



4. 1926 errichtetes Planetarium in den Barmer Anlagen. Historische Postkarte. Ausschnitt.

1926 gesellte sich zu den Sehenswürdigkeiten der Südstadt das Planetarium hinzu – für die damalige Zeit eine große Seltenheit. Es war das erste Großplanetarium der Welt. Auf seiner kuppelförmigen, 15 Meter hohen Projektionsfläche mit einem Durchmesser von 24,6 Metern wurden regelmäßig in bemerkenswerten Vorstellungen, die sich außerordentlicher Popularität erfreuten, Sternbilder gezeigt. Der Zuschauerraum war für 600 Plätze ausgelegt.

Damit jeder interessierte Besucher bequem in den Park gelangen oder nach der Überwindung von 350 Metern über Normalnull den höchsten Punkt Wuppertals erreichen konnte, von wo aus ganz Barmen wie auf einem Handteller lag, wurde 1894 auf Anregung des Industriellen Adolf Vorwerk (1853-1925) und des Textilfabrikanten Max Albert Molineus (1855-1925) am Südhang eine Bergbahn angelegt. Diese Bahn, die weltweit erste elektrische Zahnradbahn, fuhr vom Alten Markt bis zum Toelleturmviertel. Bemerkenswert ist dabei



5. Bergbahn in Barmen. Historische Aufnahme.

die Tatsache, dass die Bergbahn nicht die Industrieviertel der Stadt miteinander verband, sondern die Industriestadt mit den Erholungs- und Vergnügungsstätten. Sie wurde zu einer beliebten Attraktion für alle Wuppertaler, sowohl für die Kinder als auch für die Erwachsenen. Die Zerstörung der Südstadt hatte auch auf ihr Schicksal tragische Auswirkungen: Ungeachtet der Bürgerproteste wurde die Bergbahn 1959 wegen Unwirtschaftlichkeit geschlossen. Heute erinnern nur noch ein Denkmal in den Barmer Anlagen und der Name einer Straße, entlang derer die Bahnstrecke verlief, an diese außergewöhnliche Sehenswürdigkeit Barmens.

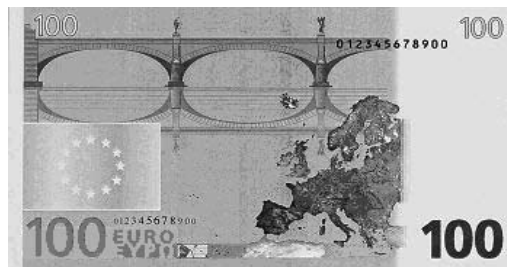
Im Zweiten Weltkrieg erlitt Wuppertal – wie so viele andere Städte in Deutschland und Europa – irreparable Schäden. Mehr als die Hälfte der Stadt, viele ihrer Gebäude und Brücken waren zerstört, die Schwebbahn hatte Schaden genommen. In den 50er und 60er Jahren des 20. Jahrhunderts jedoch erstand die Stadt von Neuem. Die Kirchen wurden zielstrebig wieder aufgebaut, neue Häuser und Brücken errichtet, darunter auch jene, welche in Autobahnen und moderne Kraftfahrstraßen integriert sind.

Heute ist Wuppertal ein bedeutendes industrielles und kulturelles Zentrum, in dem an die 360.000 Menschen wohnen. Damit zählt Wuppertal zu den 20 größten Städten Deutschlands. Die Bergische Universität Wuppertal, die im Jahr 1972 ihre Pforten öffnete und an deren sieben Fakultäten 13.730 Studenten eingeschrieben sind – dies sind die Angaben für das Studienjahr 2005/06 –, der herrliche Goldene Saal der Stadthalle mit seiner wunderbaren Akustik, in dem herausragende Musiker aus aller Welt gastieren, das Von der Heydt-Museum Wuppertal mit seiner wertvollen Gemäldesammlung und seinen zahlreichen Wechsellausstellungen, das breit gefächerte Theaterleben, darunter die stets ausverkauften Vorstellungen des Pina Bausch Tanztheaters – Bauschs Stücke handeln von sehr persönlichen und gleichzeitig universellen Themen, von Ängsten, Terror, Tod, Verlassenwerden, Liebe und Sehnsucht –, einer der ältesten Tierparks

Deutschlands, der kürzlich sein 125-jähriges Bestehen feierte: all das macht Wuppertal für seine Bürger und für die Gäste des Bergischen Landes zu einer interessanten und anziehenden Stadt. Und natürlich ist die Schwebebahn zu nennen, die die seltene Möglichkeit bietet, sich über die Wupper zu erheben. Aus 12 Metern Höhe kann man sich am bemerkenswerten Panorama der Stadt mit seinen über die Straßen und den Fluss gespannten Brücken ebenso erfreuen, wie an den die anderen städtischen Bauwerke überragenden Kirchen.

Das Stadtbild Wuppertals, welches von so vielgestaltigen Brücken und Kirchen geprägt wird, bestätigt, dass Brücken zu den herausragendsten Leistungen der Menschheit zählen. »Tempel zeugen von der Macht des Göttlichen im Glauben der Menschheit; Brücken zeugen von der Tatkraft der Menschen im Drang zu ihren Zielen. Beide sind Symbole: in beiden spiegelt sich die Geschichte der Menschheit«, dies schrieben P. Bonatz und F. Leonhardt 1960 in ihrem Buch »Brücken«.

So wie Brücken und Viadukte einzelne Stadtteile, sich gegenüberliegende Flussufer oder die Steilhänge von Schluchten miteinander verbinden, so »verknüpft« die im Jahre 2002 eingeführte Euro-Währung die Staaten der Europäischen Union. Es ist kein Zufall, dass auf jedem der sieben Euro-Geldscheine eine Brücke dargestellt ist, die einmal den Umrissen antiker Aquädukte, ein anderes Mal denen moderner Brücken und Viadukte ähnelt. So ist auf der Fünf-Euro-Banknote eine Bogenbrücke mit drei Ebenen dargestellt, die an die antike Pont du Gard erinnert. Der Brücke 100-Euro-Schein zeigt eine schöne Bogenbrücke. Auf der 500-Euro-Banknote erkennt man eine moderne Tragsäulenbrücke, wie man sie beispiels-



6.-8. Rückseiten der 5-, 100- und 500-Euro-Banknoten. Die Entwürfe fertigte Robert Kalina (* 1955), Designer bei der Oesterreichischen Nationalbank AG.

weise in Düsseldorf sehen kann. Auf solche Weise wird auf allen Banknoten die Verbindung der Länder, Städte und Völker Europas vom Altertum bis in unsere Tage dargestellt.

Der serbische Schriftsteller, Diplomat, Politiker und Literatur-Nobelpreisträger Ivo Andrić (1892-1975), schrieb in einem seiner Bücher nicht zu Unrecht: »Von allem, was der Mensch baut und aufbaut, gibt es nichts Besseres und Wertvolleres als Brücken.«