



Reminiszenz an ein Stück Straßenbahngeschichte

Die Krimbrücke in Wuppertal.

Die Krim liegt nicht nur am Schwarzen Meer in der Ukraine, sondern auch im Bergischen Land. Genauer gesagt im Wuppertaler Stadtteil Ronsdorf. Bis 1959 gab es dort eine „Krimbrücke“ genannte Straßenbahnbrücke, die Thomas Ermels als Nachbildung auf einem Schmalspur-Modul verewigt hat. Seinen Baubericht hat HaJo Wolf mit passenden Fotos ergänzt.

Die Mitglieder der Interessengemeinschaft Modellbahn Ronsdorf (IGM) in Wuppertal wollten ein Modellbahnprojekt mit einem heimischen Vorbild umsetzen. Schnell kam dabei die „Krimbrücke“ in den Sinn. Benannt ist diese längst abgebaute Straßenbahnüberführung nicht nach der Halbinsel im Schwarzen Meer, sondern nach der Straße „In der Krim“, die bis 1959 mit der Brücke überquert wurde.

Für die Vorbildrecherche konnte auf alte Fotos sowie eine Luftbildaufnahme von 1928 zurück gegriffen werden. Abgebildet ist der Zustand in den 1950er Jahren. Um die Nachbildung für Ausstellungen transportabel zu halten, wurde ein Bogenmodul aus dem System der Wupper-Module von IMT - Axel Frowein Modellbau als Grundrahmen verwendet. Im ersten Schritt wurde dann hier die Gleisstrasse eingebaut. Das H0m-Gleis von Tillig und endet beidseitig mit genormten Gleisendstücken.

Nun ging es daran, Landschaft, Brücke sowie das im Hintergrund erkenn-

bare Schieferhaus nachzubilden. Ein Kleinserienbausatz einer Kastenbrücke konnte nicht überzeugen.

Eigenbau ist angesagt

Also doch ein Eigenbau, aber nach welcher Vorlage? Das Original ist lange verschrottet, Pläne nicht mehr aufzutreiben. Ein historisches Foto mit einem noch existenten Museumswagen half bei der Ermittlung der Maße weiter. Mittels einer Maßzeichnung entstand die Brücke aus Kunststoffprofilen, knapp 100 Bauteile kamen dabei zusammen. Bei der Frage nach der damaligen Farbgebung halfen Zeitzeugen weiter, alle verfügbaren Fotos sind entsprechend der damaligen Zeit leider nur schwarz-weiß.

Das bergische Schieferhaus ist heute noch erhalten und konnte vor Ort vermessen und fotografiert werden. Ähnliche Häuser gibt es zwar im Joswood-Programm, doch für eine originalgetreue Nachbildung blieb wieder nur der Eigenbau. Aus Sperrholz geschnittene

Wände bilden das Grundgerüst, gelasierten Schieferplatten sind aufgeklebt. Die Zurüstteile stammen von Auhagen (Dachflächen, Rinnrohre, Fenster) oder wurden selbst gefertigt. Die Kopfsteinpflasterstraße entstand aus Spörle-Gipsformen.

Die Landschaftsgestaltung erfolgte mit Styrodur, die Begrünung in mehreren Schichten mit dem Begrasungsgerät. Die Bäume und Sträucher sind größtenteils selber gefertigt. Besonders austoben konnte sich der Landschaftsbauer Thomas Ermels im Gemüsegarten hinter dem Haus und in dem Waldstück hinter dem Bahndamm.

Die Oberleitung stammt von Sommerfeldt, als Rollmaterial kommen der Triebwagen 105 mit dem Beiwagen 392 auf die Strecke, beides Kleinserienbausätzen von Hustra. Im Modul ist eine Stromversorgung für die Hausbeleuchtung und mehrere Laternen eingebaut.

Auch wenn das Motiv überschaubar ist, zieht es auf Ausstellungen immer wieder Besucher in den Bann. Viele Äl-


tere kennen noch die Strecke und wissen von Anekdoten zu berichten. Hartnäckig hält sich die Geschichte, dass ein Einheimischer einmal mit einem Regenschirm von der Brücke gesprungen sein soll. Der Flug mit dem improvisierten Fallschirm endete jedoch mit einigen Blessuren.

Das Vorbild

Wuppertal hatte einst ein großes Straßenbahnnetz, welches bis in die Nachbarstädte reichte. Die schwierige Topographie erforderte viele Steilstrecken, teilweise mit Zahnstange.

Der damals eigenständige Ort Ronsdorf mit seiner aufstrebenden Industrie suchte früh die Verbindung zur Außenwelt. Da der neu erbaute Staatsbahnhof außerhalb auf einer Anhöhe lag, baute man eine Schmalspurbahn hinab in den Ort. Daraus entstand ein Ringnetz mit Anschlüssen an die großen Städte Elberfeld und Barmen sowie ins Morsbachtal. 1929 wurde Ronsdorf Teil der neu gegründeten Stadt Wuppertal.

Beobachten ließ sich ein interessanter Verkehr mit verschiedenen Straßenbahnlinien und Güterverkehr, teilweise auf Rollwagen.

1959 war dann plötzlich Schluss, das Schmalspurnetz wurde stillgelegt und abgerissen. Den Nahverkehr wickelten noch für einige wenige Jahre O-Busse ab und bis 1987 gab es auf der Talachse noch Straßenbahnverkehr auf Normalspur. Heute wird der gesamte Nahverkehr mit Bussen abgewickelt – und natürlich mit der berühmten Schwebebahn. hju 



Vergleichen Sie mal: oben das Vorbild (TW 170 mit Beiwagen 917, Foto vom 30.5.1959) und links das Modell. Ein gelungenes Stück festgehaltene Zeitgeschichte. (Foto Herbert Cappel)



Von der anderen Seite aus: links lugt noch das Haus im typisch bergischen Schiefer-Stil hervor, zeitgenössisch der Opel Rekord mit der Aufschrift „Gasolin“.



Man kann fast das kernige Gebimmel hören: die Linie 23 (hier ein Tw 105, im Original ein Tw 170) auf dem Weg in Richtung Ronsdorf.



Gemüse aus dem eigenen Garten hinterm Haus, in den 1950ern nicht ungewöhnlich. Rechts eine „Luftaufnahme“ des Modells.

