

Zustände an der Ladestelle in Lützenkirchen und betonte, dass Abhilfe hier dringend erforderlich sei. Die folgenden Ausführungen zeichnen ein genaues Bild des zu dieser Zeit dort herrschenden Güterverkehrs, der sich allein auf Wagenladungen beschränkte. Entsprechend dem überwiegend ländlichen Charakter der Gegend bestand der Versand hauptsächlich aus Obst, Kartoffeln, Stroh und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen; den Empfang bestimmten Mais, Düngemittel, [Rüben?] Schnitzel sowie Kohlen, Koks und Briketts. Da die Bautätigkeit in Lützenkirchen sehr rege war, kamen noch Baumaterialien wie Kies, Sand, Kalk usw. hinzu. Aufschluss gibt der Bericht auch über den Umfang des Verkehrs: So wurden im Monat durchschnittlich 12 Wagen ent- und 32 Wagen beladen.

Das in jeder Hinsicht unstrittige dringende Bedürfnis nach rascher Verbesserung der prekären Verkehrsverhältnisse stieß indes bei einigen uneinsichtigen Lützenkirchener Bürgern auf starken Widerstand. Trotz „vielmonatlicher gütlicher Verhandlungen“ und intensiven Bemühens ihres Bürgermeisters weigerten sich diese strikt, die für den Bau einer neuen Ladestelle benötigten Grundstücke zur Verfügung zu stellen bzw. erhoben Forderungen, die nach Ansicht des Kreises unberechtigt und für die Bahn untragbar waren. Hinzu kamen noch unerfüllbare Forderungen in Bezug auf Tauschland, „maßlose“ Entschädigungsansprüche für Obstbäume etc. Um weitere Verzögerungen des Projekts resp. sein drohendes Scheitern abzuwenden, stellte der Landkreis Solingen beim Regierungspräsidenten in Düsseldorf am 27.1.1927 bezüglich der benötigten Grundstücke „zur Schaffung eines Güterbahnhofes am Endpunkt der Kleinbahn Opladen–Lützenkirchen“ daher einen Antrag auf Verleihung des Enteignungsrechtes und Zulassung des vereinfachten Enteignungsverfahrens. Nach Meinung der Verantwortlichen war Eile geboten, auch weil bei der Ausführung des Projektes zur Linderung der Arbeitslosigkeit in

der Bürgermeisterei Schlebusch Erwerbslose zum Einsatz kommen sollten und dafür bereits genehmigte Mittel aus der „produktiven Erwerbslosenfürsorge“ bei weiterer Verzögerung verloren gehen würden. Der Wert der zu enteignenden Grundstücke lag schätzungsweise bei rd. 8000 Mark.

Ungeachtet der Tatsache, dass vor der Entscheidung über die beantragte Verleihung des Enteignungsrechts erst die amtliche Genehmigung zum Bau der Anlage vorliegen musste, ging dann doch alles sehr schnell; schon am 17.3.1927 entsprach der Minister für Handel und Gewerbe dem Wunsch des Kreises. Eine Anordnung des Regierungspräsidenten zur Sicherstellung eines störungsfreien Ablaufs der Vorarbeiten folgte am 31.3. (s.u.); endlich ging es voran! Gut ein Jahr später war es dann soweit: Nach erfolgreicher landespolizeilicher Abnahme am 10.4.1928 konnte die Güterverladestelle Lützenkirchen bald darauf in Betrieb genommen werden. Die Kosten für die Anlage, finanziert durch das RWE unter Beteiligung des Kreises und der Gemeinde Lützenkirchen, beliefen sich auf die stolze Summe von etwa 80 000 Mark.

#### 278. Ausführung von Vorarbeiten.

Gemäß § 5 des Gesetzes über die Enteignung von Grundbesitz vom 11. Juni 1874 (Gesetzl. S. 221) in Verbindung mit § 2 des Gesetzes über ein vereinfachtes Enteignungsverfahren vom 26. Juli 1922 (Gesetzl. S. 211) wird hierdurch angeordnet, dass jeder Besitzer auf seinem Grund und Boden Handlungen geschehen zu lassen hat, die zur Vorbereitung der Anlage einer Güterladestelle der Kleinbahn Opladen–Lützenkirchen erforderlich sind. Zum Betreten von Gebäuden und eingefriedigten Hofs oder Gartenräumen bedarf der Unternehmer, insoweit dazu der Grundbesitzer seine Einwilligung nicht ausdrücklich erteilt, in jedem einzelnen Falle einer besonderen Erlaubnis der Ortspolizeibehörde. Eine Bestörung von Baulichkeiten jeder Art, sowie ein Fällen von Bäumen ist nur mit besonderer Gestattung des Regierungs-Präsidenten zugelassen.

Düsseldorf, 31. März 1927.

Der Regierungs-Präsident.

Die behördliche Anordnung zur Sicherstellung störungsfreier Vorarbeiten für den Bau der Verladestelle.  
Vorlage: LAV NRW R, BR 0007 Nr. 4632

*Die neue Ladestelle am Endpunkt der Kleinbahn in Lützenkirchen zur Zeit ihrer Fertigstellung im Frühjahr 1928; noch sind einige Restarbeiten zu erledigen. Die neue Endhaltestelle für den Personenverkehr befand sich unmittelbar hinter der Doppelweiche vorn, an dem Gleis links (mit Güterwagen im Hintergrund) lag die Ladestraße (vgl. dazu auch den Plan in der Heftmitte).*

*Das angrenzende Gebäude gehörte zur „Gaststätte zum Schützenhof“ der Wwe. H. Ohlig, auf deren Gelände sich auch ein Schießstand befand, für den besondere Sicherheitsvorkehrungen zu treffen waren, um ein mögliches „Abirren“ von Kugeln auszuschließen.*

Foto: Slg. H. Krings



## Große Pläne scheitern

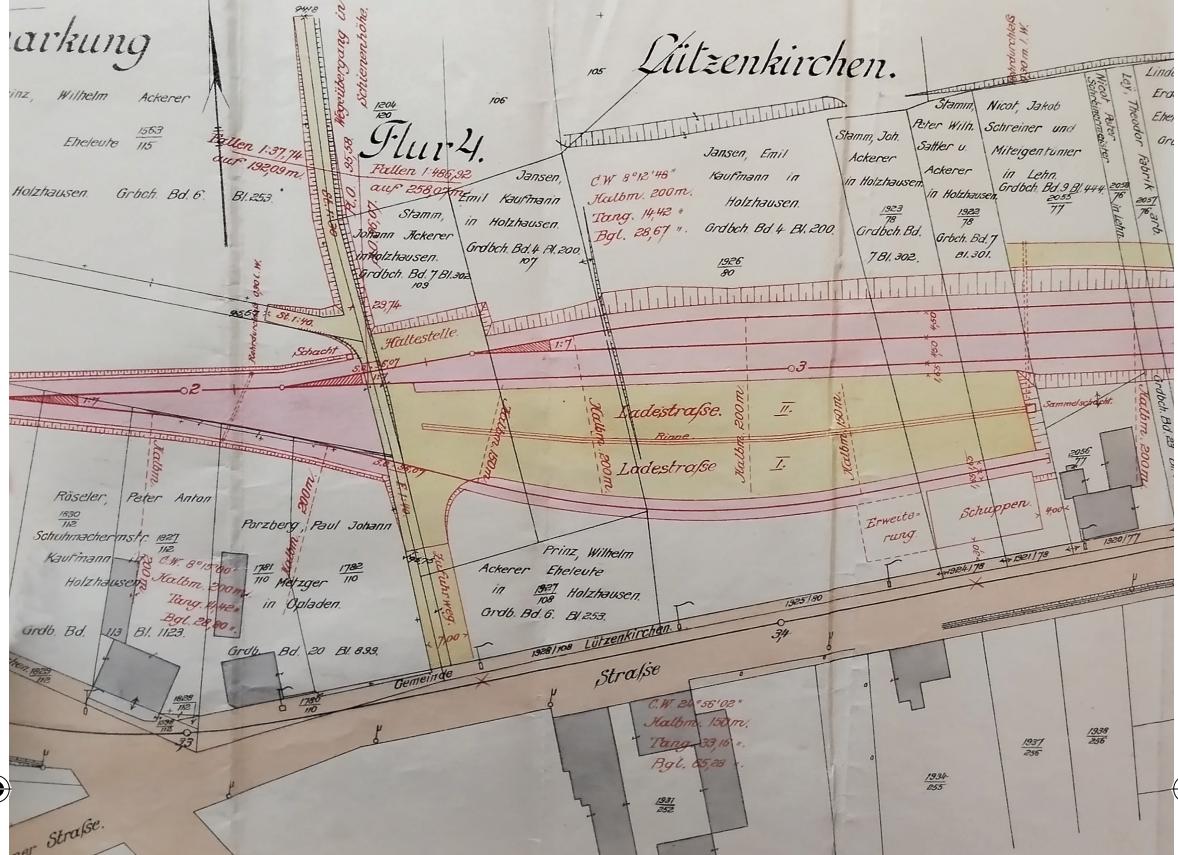
Wie bereits zuvor ausgeführt, waren die RWE-Pläne mit dem Bau einer neuen, betriebsgerechten Ladestelle im Bereich der Endstelle der Kleinbahn in Lützenkirchen noch nicht erschöpft. So enthielt der eingangs erwähnte Antrag an den Regierungspräsidenten vom 18.6.1925 auch die Bitte um Genehmigung einer zweiten Ladestraße bei Bahnpunkt 3,1 in Holzhausen:

*Die Ladestrasse bei Bahnpunkt 3,1 soll hauptsächlich dazu dienen, den Bewohnern von Holzhausen, Quettingen und dem westlichen Teile von Lützenkirchen eine bessere und bequemere Verfrachtung zu ermöglichen (...). Bei der Bearbeitung des Entwurfes (...) konnte eine wesentliche Verbesserung für den Kleinbahnbetrieb vorgesehen werden. Die bestehende Kleinbahn*

*muss zwischen den Bahnpunkten 3,1 und 3,6 einen verhältnismässig unübersichtlichen, in der Steigung befindlichen Gleisbogen durchfahren, wodurch eine gewisse Beschränkung in der Länge der Güterzüge eintritt. Nach dem vorliegenden Entwurfe ist es möglich, für die Kleinbahn eine übersichtliche Linienführung zu erreichen und die Steigung wesentlich zu vermindern.*

Was die Bahnbetreiberin veranlasste, ein solches Projekt realisieren zu wollen, kann nur teilweise nachvollzogen werden. So wäre die angestrebte Linienveränderung weg von der Hauptstraße „ins Grüne“ sowohl für die Betriebsführung als auch den restlichen Verkehr unstreitig von großem Vorteil gewesen, und zumindest theoretisch hätte die geplante Ladestelle einen Anreiz zur Ansiedlung von Industrie und Gewerbe in einem überwiegend agrarisch geprägten Raum schaffen können.

# arkung

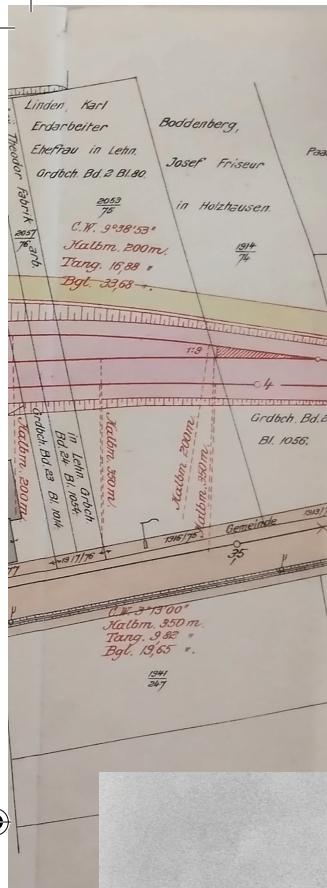


Ausschnitt aus dem Plan zum Projekt einer Gleisverlegung zwischen den Bahnpunkten 3,0+87,10 und 3,6+41,10 zur Linienverbesserung mit gleichzeitiger Anlage einer Güterverladestelle in Holzhausen. Die überaus umfangreiche Anlage weist 4 Gleise, 2 Ladestraßen und einen Lagerschuppen auf. Nach Passieren der Kreuzkapelle (1968 abgerissen und ca. 60 m weiter hinten wieder aufgebaut) sollte das Streckengleis bei km 3,64 zurück auf die Opladener Straße führen. Das ehrgeizige Projekt scheiterte wegen fehlendem „allgemeinen öffentlichen Interesse“ am starken Widerstand von Bürgern und Gemeinde. Vorlage (12/1924): StadtA Lev

Wie der Planausschnitt oben zeigt, wirkte die geplante Anlage mit ihren vier Gleisen und zwei Ladestraßen jedoch völlig überdimensioniert; zudem lagen zwischen dieser Verladeanstalt und ihrem Pendant am Streckenende gerade einmal etwa 650 m! Nichtsdestotrotz reichte das RWE den Projektvorschlag zur Genehmigung ein, die ihr ohne größere Probleme einige Wochen später dann auch erteilt wurde.

Damit schien der Weg frei für das ehrgeizige Projekt, ehe nach Offenlegung der Pläne im September/Oktober d.J. dann zahlreiche Einwendungen von Anwohnern sowie der Bür-

germeisterei Schlebusch das Vorhaben blockierten und ihm letztlich ein jähes Ende bereiteten. So vertrat der Lützenkirchener Gemeinderat, der die Ladestelle am Endpunkt einstimmig befürwortet hatte, die Meinung, dass diese einzige und allein und nur an dieser Stelle die Bedürfnisse der Gemeinde befriedigen könne. Für den Ortsteil Quettingen wären hingegen beide Ladestellen-Projekte ungeeignet; aufrechterhalten werden müsse daher das Abladegleis des ehemaligen Zugmaschinenparks auf der Ostseite des Ausbesserungswerks (s. S. 45). Am 10.2.1926 zog das RWE seinen Antrag für Holzhausen zurück.



**Nachtrag 29**

---

zum Gütertarif der Kleinbahn Opladen - Lützenkirchen.

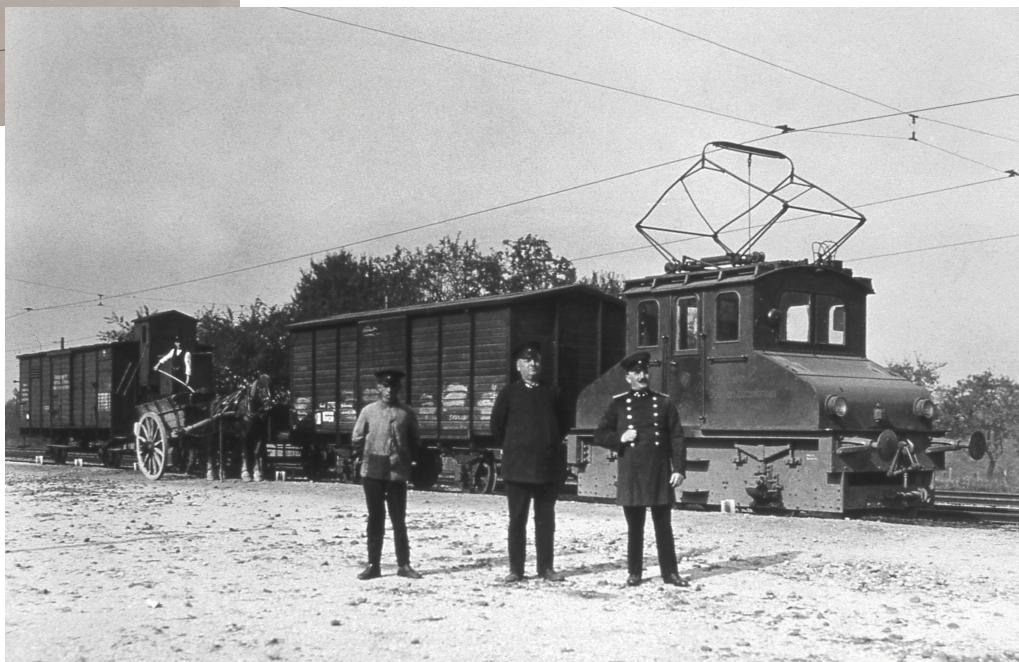
Gültig ab 15. April 1926.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaustoffe lauten wie folgt:

<b>ab oder nach Opladen - Kleinbahnhof 5</b>	
" " " Quettingen	7
" " " Lützenkirchen	8



Im Dunkeln bleibt die Antwort auf die Frage nach der Existenz einer zweiten Kleinbahn-Verladestelle (vgl. S. 29). Der Auszug aus den Kleinbahn-Gütertarifen belegt zumindest das Vorhandensein einer solchen Ladestelle in Quettingen, für die es eigene Frachtsätze gab. Nachtrag 29 regelte übrigens eine Ermäßigung der Frachtsätze für Wegebaustoffe (Sand), um einen Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Verfrachter (Sandgruben) zu leisten. Für eine Fracht von 100 kg (0,1 t) nach Quettingen fielen im Ausnahmetarif 5 Kosten von 7 Pf. an. Vorlagen: LAV NRW R, BR 0007 Nr. 46332



Stolz präsentiert sich das Kleinbahn-Personal (rechts der Lokführer) vor einem Güterzug, der zur Entladung an der Ladestraße in Lützenkirchen bereitsteht. Von dem offenen Wagen in der Zugmitte werden Kohlen oder Briketts auf ein Fuhrwerk umgeladen. Foto (um 1928): Slg. P.-H. Schwieres

## Aufschwung bis zum Crash

Während der wirtschaftlichen Scheinblüte der Jahre 1925–29 entwickelte sich der Güterverkehr auf der Kleinbahn prächtig, wie folgende Zahlen belegen: So stieg die Beförderungsleistung von 23 538 t im Jahr 1925 (vgl. S. 38) auf 30 521 t im Jahr 1927/28; die Zahl der beförderten Staatsbahn-Güterwagen belief sich in diesem Zeitraum auf 2 498.

Am 11.7.1928 stellte das RWE bei der Kleinbahnaufsicht in Elberfeld einen Genehmigungsantrag für die Erweiterung ihres Übergabebahnhofs in Opladen. Darin hieß es, dass die Übergabeanlage der Kleinbahn äußerst beschränkt sei, und da man nach Anlage der neuen Ladestraße an der Endstelle in Lützenkirchen und weiter bei einem wirtschaftlichen Aufschwung mit einer Verstärkung des Güterverkehrs auf der Kleinbahn vorsorglicherweise schon heute rechnen müsse, sei eine Erweiterung der Übergabeanlage dringend erforderlich. Die folgenden Ausführungen geben zusätzliche Einblicke in den Kleinbahn-Güterverkehr in Opladen zu dieser Zeit:

*Die vorhandene Güteranlage besteht nur aus einem Zustell- und Abholgleis, ohne dass die Möglichkeit einer Umfahrung gegeben ist. Weiter bedingen es die örtlichen Verhältnisse, dass für die in Bahnhofsnahe wohnenden Unternehmungen oder Anlieger schon jetzt Reichsbahnwagen an der Mühlenstraße zugestellt werden müssen. Die Entladung an dieser Stelle ist wohl als Notbehelf anzusehen, kann jedoch keinesfalls als Dauerzustand bezeichnet werden.*

Es war daher geplant, die Übergabeanlage durch ein Umfahrungsgleis sowie einen „Ausziehstrang“ zu erweitern. Gleichzeitig sollte nordwestlich der Mühlenstraße (ab 1931 Oppenhover Straße, heute Stauffenbergstraße) eine Ladestraße angelegt werden. Nach eingehender Prüfung erklärte sich die Kleinbahnaufsicht mit dem Antrag des RWE schon sechs Wochen später einverstanden.

Doch erneut kam alles ganz anders! „Spielverderber“ war dieses Mal die Stadt Opladen, mit der sich das RWE trotz monatelanger Verhandlungen und intensiver Vermittlungsbemühungen von Landrat Trimborn nicht zu einigen vermochte. Hauptknackpunkt im Interessenkonflikt zwischen beiden Verhandlungspartnern war wohl die Tatsache, dass die Kleinbahn in ihren Ausbauplänen die Kreuzung der Mühlenstraße durch ein bzw. später gar zwei Gleise vorsah, was der Stadt Opladen nicht behagte. Da es nicht gelang, die „widerstreitenden Interessen“ beider Seiten zu vereinigen, wurde der Antrag auf Genehmigung des durchaus sinnvollen Erweiterungsprojekts am 9.8.1929 zurückgezogen.

Sehr aufschlussreich ist ein Antrag auf Genehmigung von Tarifermässigungen durch Nachtrag Nr. 32, gültig ab 1.6.1929. Laut RWE entsprach diese Änderung, veranlasst durch die aufkommende Konkurrenz der Kraftwagen, den Wünschen ihrer „Großverfrachter“, der Fa. J. J. Tillmanns in Neucronenberg und der Metallwarenfabrik Ideal in Opladen. Letztere war, um in den Genuss eines Bahnanschlusses zu gelangen, den es am alten Standort im Industrieviertel an der Wupper nie gab, 1913 mit ihrer Fabrikation zur Mühlenstraße gezogen (vgl. Müller 1987, S. 400 f.). Als wichtiger Rüstungsbetrieb im Ersten Weltkrieg erhielt „Ideal“<sup>1</sup> vermutlich 1915 ein Anschlussgleis, das unmittelbar an die Abzweigweiche zum Kleinbahn-Übergabebahnhof in der Lützenkirchener Straße anschloss und ein Stück parallel zur Mühlenstraße führte (vgl. Kaiß 2016, S. 26). Dieses Gleis müsste mit dem zuvor erwähnten „Notbehelf“ identisch sein. Im Antrag enthalten ist auch der Wunsch nach Aufnahme der Stückgutbeförderung; ob zudem der Stückgutwagen der Fa. Tillmanns (s. S. 38) noch im Einsatz war, ist sehr wahrscheinlich.

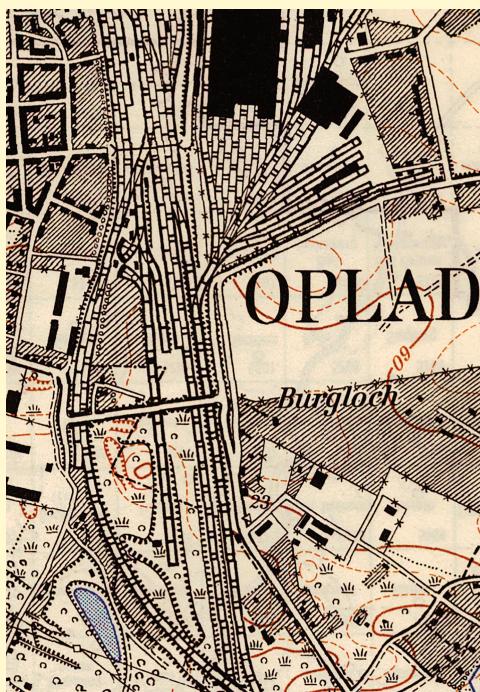
<sup>1</sup> Hergestellt wurden Bestandteile von Fahrrädern (die auch im Krieg Einsatz fanden!) wie Gabeln, Schutzbleche, Felgen oder Bremsen. 1924 hatte das Werk ca. 500 Beschäftigte.



*Man muss schon etwas genauer hinsehen, um den Bezug des Bildes zur Eisenbahn zu entdecken: Die beiden Güterwagen rechts vorn nahe der Einmündung der Feldstraße zeigen das Ende der Quettinger Verladestelle.*

Foto (um 1958): StadtA Lev

Der Planausschnitt von 1963 zeigt die Lage der Verladestelle im Winkel von Quettinger Straße und Feldstraße am Südrand des OHL. Vorlage: Geobasis NRW



Aus den Beratungen des Lützenkirchener Gemeinderats vom 28.11.1924 geht unzweideutig hervor, dass schon in den frühen 20er Jahren ein Staatsbahn-Abladegleis für den Ortsteil Quettingen existierte, hervorgegangen aus dem ehemaligen Abladegleis des Zugmaschinenparks ganz im Südosten des Werkstättenareals (vgl. Kaiß 2006, S. 36). Forderungen nach dessen Ausbau wurden spätestens bis Juni 1929 Realität, als der „Bahnanschluss der Gemeinde Quettingen“ eine offizielle Betriebserlaubnis erhielt. Seine Bedienung erfolgte mit der Lagerlok des Oberbau-Hauptlagers (OHL), durch das das Zuführungsgleis verlief. Dem RWE gefiel diese „öffentliche Landestraße“ aus Konkurrenzgründen gar nicht („schädigt Kleinbahn als notleidende Bahn“); Widersprüche wurde aber vom Regierungspräsidenten wie von der RBD Elberfeld als unbegründet zurückgewiesen. Anfang 1947 instandgesetzt, blieb das Ladegleis für die Zustellung von Lebensmitteln und Baustoffen gerade in der frühen Nachkriegszeit fraglos von Bedeutung; 1949 wurden 500 und 1950 noch 182 „bezahlte Waggonladungen“ registriert. Spätestens in den 60er Jahren dürfte der Anschluss seine Funktion verloren haben.

## Der Sturz ins Bodenlose

Es bleibt festzuhalten, dass sich die Kleinbahn Opladen–Lützenkirchen hinsichtlich ihres Betätigungsschwerpunktes Gütertransport in den Jahren 1928/29 auf ihrem absoluten Höhepunkt befand; der Verkehr rollte und man hegte, wie dargestellt, große Pläne, um sich der erwarteten weiteren Aufwärtsentwicklung der Wirtschaft gewachsen zu zeigen. Mit der im Herbst 1929 einsetzenden Weltwirtschaftskrise brach dann die Katastrophe herein, sorgte sie doch auch auf der Kleinbahn für einen stetigen Rückgang von Beförderungsleistungen und Einnahmen. Noch wesentlich härter traf es viele Unternehmen wie die Firma Tillmanns, die 1931 ihre Fertigung einstellte und schließen musste; Verhandlungen zwecks Wiedereröffnung scheiterten. Der Metallwarenfabrik Ideal ging es nicht viel besser: Nachdem zur Zeit der Weltwirtschaftskrise immerhin noch ca. 100 Arbeitsplätze erhalten geblieben waren, folgte nach einer kurzen Konsolidierungsphase im Jahr 1933 im November 1934 das endgültige „Aus“; „Kapitalmangel brachte das Werk zum Erliegen“ (Müller 1987, S.400). Werkhallen und Gelände der Fa. Tillmanns wurden ab 1934 von der Mineralölraffinerie H. Rothert bzw. ab 1938 von der Fa. Orth & Co (Herstellung von Walzmaschinen) genutzt (vgl. S. 59 ff.).

Mit dem Wegfall der Hauptkunden sanken natürlich auch die Transporte im Güterverkehr drastisch. Waren es 1935 nur noch 7 172 t, so stieg das Volumen zwischen 1936 und 1938 auch nur auf den vergleichsweise bescheidenen Wert von 9 452 t, was ca. 31% des Wertes von 1927/28 entsprach.

## Der Personenverkehr

Eher wenig überraschend lief der Personenverkehr zwischen 1925 und dem Beginn des Zweiten Weltkriegs recht unspektakulär ab. Ein Blick auf die Beförderungsleistungen in dieser Zeit zeigt Werte, die sich zwischen

214 129 beförderten Personen im Betriebsjahr 1927/28 und 274 816 im Betriebsjahr 1938/39 bewegten; 1934/35 waren es – vermutlich den schwierigen Jahren geschuldet – nur 186 430. Der Aussage in einigen Darstellungen, das Fahrgastaufkommen auf der Strecke Opladen–Lützenkirchen sei bescheiden gewesen, soll hier nicht grundsätzlich widersprochen werden. Es gilt jedoch zu bedenken, dass es sich nur um eine sehr kurze Strecke gehandelt hat, die den Verkehr zwischen der Kreisstadt und einem dörflich geprägten Raum mit geringer Bevölkerungsdichte vermittelte; für die dort lebenden Menschen war die Kleinbahn auch im Personenverkehr lange Zeit von elementarer Bedeutung (s. dazu auch S. 49 u.53).

Eine markante Änderung ergab sich indes im Laufe der Jahre in Opladen. So wurde die Endhaltestelle der Lützenkirchener Kleinbahn von der Kölner Straße/Ecke Bahnhofstraße (vgl. Bild rechts) in die Rennbaumstraße zurückverlegt. Ob sie zwischenzeitlich auch einmal den Namen „Haltestelle Sparkasse“ trug (vgl. S. 49), weil in dem repräsentativen Gebäude an der Ecke Rennbaumstraße/Düsseldorfer Straße für einige Zeit die Sparkasse angesiedelt war, bleibt unklar. Warum und wann genau die Zurückverlegung erfolgte, ist nicht bekannt; das Ganze dürfte aber mit dem Erstarken des Automobilverkehrs zusammenhängen, der zunehmend mehr Platz auf den Straßen beanspruchte. Eine Entlastung der Kölner Straße vom Straßenbahnverkehr dürfte daher etwa ab Anfang der 30er Jahre geboten gewesen sein, zumal die neue Endstelle nur ca. 120m von der alten entfernt lag.

## Betriebsführungswechsel

Eine zweite, ungleich wesentlichere Änderung betraf den Wechsel in der Betriebsführung Anfang der 40er Jahre. So machte das RWE von seinem Recht Gebrauch, den Pacht- und Betriebsführungsvertrag mit dem Kreis, der eine Laufzeit von 60 Jahren besaß, nach Ablauf von 30 Jahren zu kündigen, was



Zwischen dem Bild auf S. 15 und diesem liegen nur wenige Jahre, dennoch sind Veränderungen offensichtlich. So hat der Autoverkehr Einzug gehalten, das Ambiente wirkt dazu etwas moderner und gepflegter. An der Endstelle Ecke Bahnhofstraße steht die Straßenbahn über Langenfeld und Immigrath nach Ohligs bereit; die hübschen Straßenbäume sind schon wieder verschwunden. Foto (um 1925): Slg. A. Bellissimo, www.fotostyle.de

zum 30. Juni 1942 geschah. Laut Aussage von Landrat Lucas war dies völlig nachvollziehbar, hatte das Unternehmen doch mit seiner Beteiligung im Landkreis Solingen „keine Seide gesponnen“. Am 1. Juli ging die Betriebsführung auf die Stadt Opladen (Stadtwerke Opladen, Abteilung Bahnen) über.

Überdies bleibt zu erwähnen, dass sich 1929 formal auch der Eigentümer änderte. So ging der Landkreis Solingen im Zuge der kommunalen Neugliederung im Rhein-Wupper-Kreis auf (vgl. S. 5), der bis 1931 die Bezeichnung Kreis Solingen-Lenne trug. Die Bahnen des ehemaligen unteren Landkreises Solingen firmierten bis nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs als Straßenbahn Opladen–Ohligs und Kleinbahn Opladen–Lützenkirchen, ab 1947 dann als Bahnen des Rhein-Wupper-Kreises.

Eine interessante Randnotiz ist die Tatsache, dass die Stadt Opladen im Zuge der Übernahme der Betriebsführerschaft im Mai 1942 erwog, das Industriegebiet an der Schusterinsel

mittels der Kleinbahn an den Bahnhof Opladen anzuschließen. Dafür wurden zwei Varianten aufgestellt; Näheres zu diesem Projekt, das unverwirklicht blieb, findet sich auf der Sonderseite A in der Heftmitte.

Wenig überraschend nahmen die Beförderungsleistungen im Personenverkehr in den ersten Kriegsjahren deutlich zu (s. Tab. S. 49). Ein Rückgang war erst im Wirtschaftsjahr 1944/45 zu verzeichnen, als die Eisenbahnstadt Opladen in den Fokus alliierter Luftverbände geriet. Infolge schwerer Bombenschäden musste der Kleinbahn-Betrieb am 6. März 1945 eingestellt werden; bis Anfang April entstanden weitere Schäden durch Bombenabwürfe resp. Tieffliegerbeschuss, so dass die gesamte Strecke mehr oder weniger beschädigt wurde. Die Einstellung des Betriebs der Straßenbahn Opladen–Ohligs erfolgte am 15. März, nachdem schon am 3. d. M. das Überführungsbauwerk in Immigrath so stark beschädigt worden war, dass die Brücke nicht mehr befahren werden konnte.