

Die Kleinbahn in Hösel

VON HELMUT KUWERTZ

Stellen Sie sich heute einmal vor, Sie kommen mit der S-Bahn von Düsseldorf oder Essen in Hösel an und wollen weiter über Heiligenhaus nach Velbert fahren. Doch anstatt der Rheinbahn-Buslinie 770 steht ein Schmalspureisenbahnzug, gezogen von einer Dampflok, abfahrbereit am Endbahnhof Hösel (der Endbahnhof Hösel befand sich da, wo heute das Altenheim „Maria-Theresien-Stift“ steht). So war es aber wirklich im Zeitraum vom 10. Oktober 1899 bis zum 26. Januar 1923. Fast 25 Jahre stellte der „Püffer“, wie er auch scherzhaft genannt wurde, für reiselustige Bürger aus Velbert und Heiligenhaus die Verbindung zum Staatsbahnhof Hösel und weiter zu den großen Städten Düsseldorf und Essen her.



Der Püffer an der Endhaltestelle am Bahnhof Hösel. Heute steht hier das Altenheim „Maria-Theresien-Stift“.

Hier wurde die Lokomotive über die Ausweiche umgesetzt für die Rückfahrt nach Heiligenhaus



Verein Lintorfer Heimatfreunde e.V.

Schon am 26. Januar 1898 war die elektrisch betriebene Überlandstraßenbahn - mit einer Spurweite von 1 Meter - von Wuppertal-Elberfeld bis Velbert fertiggestellt. Der Ort Heiligenhaus, der 1897 von Velbert getrennt wurde und nun selbstständig war, drängte darauf, dass die Bahnlinie zügig über Heiligenhaus bis Hösel weitergebaut wurde. Besonders die Heiligenhauser Kleineisenindustrie-Betriebe befürworteten den Weiterbau, weil sie immer noch mühsam alle Güter mit Pferdewagen über die 1874 fertiggestellte Landstraße vom Staatsbahnhof Hösel nach Heiligenhaus transportieren mussten.

Bei den Planungen für den Weiterbau stellte man fest, dass die Stromversorgung für den elektrischen Betrieb nur bis Heiligenhaus ausreichte, weil die Kraftzentrale in Neviges keine größere Leistungsentnahme mehr zuließ. So kam es dann, dass die Strecke von Heiligenhaus nach Hösel mit Dampflokomotiven betrieben werden musste.

Der Streckenbeginn in Hösel war da, wo sich heute das 1996 fertiggestellte Parkdeck befindet. Hier waren ein Lokomotivschuppen und mehrere Abstell- und Ladegleise, auch zum Güterschuppen, eingerichtet worden. Das Ladegleis verlief parallel zum Gleis der Königlich-Preußischen Eisenbahn. Von hier wurden alle Güter insbesondere Kohlen, für die vielen Dampfmaschinen, die in den Heiligenhauser Fabriken als Antrieb für den umfangreichen Maschinenpark dienten, von Hand in die Waggons der Kleinbahn geschaufelt.



Die Lokomotive der Bergischen Kleinbahn um 1903 in Heiligenhaus am „Denkmal“ (heute Rathaus)

Verein Lintorfer Heimatfreunde e.V.

Die Gleislänge vom Bahnhof Hösel bis zum Denkmal in Heiligenhaus betrug 6,84 km und wurde in 28 bis 30 Minuten erreicht. Eine Fahrkarte nach Heiligenhaus kostete 25 Pfennig (ca. 12 Cent).

Auf Höseler Gebiet gab es damals 4 Haltestellen:

1. Staatsbahnhof Hösel mit einer Ausweiche
2. Schlipperhaus
3. Stinshoff-Boltenburg mit einer Ausweiche
4. Am Bruch

Die Bahnlinie verlief zunächst vom Endbahnhof Hösel parallel der Bahnhofstraße auf dem Fuß- und Radweg bis zur Hugo-Henkel-Straße. Nach einer Rechtskurve ging es dann hinter den Häusern Kohlstraße 2-8 bis zur Kreuzung der Kohlstraße mit der Rodenwaldstraße. Hier war die zweite Haltestelle „Schlipperhaus“. Die heutige Wolf-von-Niebelschütz-Promenade ist noch der Original-Bahndamm bis zur Bismarckstraße. Im Gebiet der jetzigen Wohnanlage „Adelsgarten“ gab es um das Jahr 1900 ergiebige Bausandvorkommen, die über einen Gleisanschluss von der Kleinbahn abtransportiert wurden. Etwa im Bereich des Hauses Bismarckstraße 47 fuhr die Kleinbahn dann über eine Rechtskurve durch einen Geländeeinschnitt hinter der früheren Gaststätte „Haus Waldeck“ über einen eigenen Bahndamm im Verlauf der heutigen Straße „Am Graben“ bis zur Eggerscheidter Straße. Hinter der alten Scheune der Gastwirtschaft „Boltenburg“ und nach einer scharfen Linkskurve (Radius: 28 Meter) bog der „Puffer“ in die dritte Haltestelle „Stinshoff“ ein. Weiter lagen die Gleise über die Eggerscheidter Straße. Bei der damaligen Gaststätte „Zum Stern“ von Karl Stichmann (ab 1912 Wilhelm Bergbusch) kreuzte sie die Bahnhofstraße und fuhr auf der linken Straßenseite der Heiligenhauser Straße bis zur letzten Haltestelle von Hösel „Am Bruch“.



1930: Blick auf das dörfliche Hösel von der heutigen Straße „Am Neuhaus“ aus gesehen.
 Lins: deutlich zu sehen der Bahndamm der Kleinbahn.
 Im Hintergrund: die Gaststätte Boltenburg, das Fachwerkhaus am Graben und die kath. Schule

LielQuecke



Verein Lintorfer Heimatfreunde e.V.

Um die Kleinbahn zwischen Hösel und Heiligenhaus ranken sich viele kleine Geschichten und Anekdoten. Eine Geschichte wurde mir von meiner Mutter (1904 - 1972) einmal erzählt.

Als an einem schönen Sommerabend des Jahres 1912 der Puffer vom Staatsbahnhof Hösel kommend in die Haltestelle „Bruch“ einfuhr (heute am Kreisverkehr Sinkesbruchstraße), wurde er schon von meiner Mutter erwartet. Mein Großvater Wilhelm Hornscheidt, der in dem Kothen „Strücken“ (er stand einmal am heutigen Amselweg Nr. 2 und wurde abgerissen) mit zwei Gesellen eine kleine Schlossmacherei betrieb, hatte meine Mutter beauftragt, den damaligen Lokführer Außendorf davon zu unterrichten, dass mein Opa mit den in Kisten verpackten Schlössern für die Firma Kiekert in Heiligenhaus nicht rechtzeitig zur Abfahrt an der Haltestelle sein könnte.

Meine Mutter erzählte mir dann noch, dass mein Großvater ihr vorher am Haus zugerufen hätte, sie soll mal zur Hecke laufen und gucken wo der Puffer jetzt wäre (1912 hatte man von dieser kleinen Anhöhe noch einen freien Blick auf die Landschaft und auf die wenigen Häuser von Hösel). Sie sah, dass die Dampfwolken des „Feurigen Elias“ - wie er auch noch scherzhaft gerufen wurde - schon bei der Sandgrube Stinshoff aufstiegen (heute im Bereich Adelsgarten).

Dazu sagte mein Opa damals: „Donnerkeil noch enns, jetzt mutt ich awer maken, dat ich die Schlöter in de Kist krieg und mett de Schubkar no de Kleinbahn fahr“ Übersetzt heißt das: „Donnerkeil noch einmal, jetzt muss ich aber machen, dass ich die Schlösser in die Kisten verpackt kriege und mit der Schubkarre zur Kleinbahn fahre.“

Als meine Mutter wartend an der Lokomotive stand, beobachtete sie, wie der Lokführer Außendorf seine Taschenuhr an der silbernen Kette hervorzog und mit der Miene eines Preußischen Kleinbahnbeamten darauf schaute. Dabei vermerkte er: „Jetzt wöht et awer Tied, dat de Wilhelm kömmt, sonst mutt de Zoch ut Helljens bei de Wirtschaft „Stöcken“ zu lang waden.“ Übersetzt heißt das: „Jetzt wird es aber Zeit, dass der Wilhelm kommt, sonst muss der Zug aus Heiligenhaus bei der Gastwirtschaft „Stöcken“ zu lange warten.“

Dann kam doch noch Opa Hornscheidt mit der Schubkarre und den Kisten. Mit vereinten Kräften wurde alles in den Waggon verladen. Mit den Worten: „Awer morjen mutze pünktlich sinn (aber morgen musst du pünktlich sein)“ setzte sich der Zug in Bewegung. Mein Großvater soll dann noch gesagt haben: „Ich will et ob jeden Fall versöken (versuchen).“

Die nächste Haltestelle war „Großvogelbusch“, die in der damals selbstständigen Gemeinde Hasselbeck lag. Dann folgte die Gaststätte „Stöcken“, ca. 300 Meter weiter befand sich die Ausweiche „Stöcken“. Zwischen den Haltepunkten „Unterilp“ und „Oberilp“ lag das Gleis auf einem eigenen erhöhten Bahnkörper neben der Provinzialstraße.

Nach dem Halt an der „Oberilp“ wechselte das Gleis wieder auf die linke Straßenseite. Bevor der Puffer in die Haltestelle „Gastwirtschaft Aufm Keller“ einfuhr gab es damals zwischen der Talburgstraße (früher Grubenweg) und der Hasselbecker Straße einen Gleisanschluss zur Erzgrube „Gewerkschaft Talburg“, die aber schon 1902 stillgelegt wurde. Später befanden sich

Verein Lintorfer Heimatfreunde e.V.

auf dem Gelände die „Niederrheinischen Eisenwerke“.

Dann folgten noch die Haltepunkte Riegels, Kettwiger Straße, Hotel „Zur Krone“ und Denkmal. Hier konnte man umsteigen in die „elektrische“ Straßenbahn nach Velbert (stillgelegt 1952) und weiter über Neviges bis nach Wuppertal-Elberfeld.



Die Schienen verliefen in Heiligenhaus mitten durch den Ort über die Hauptstraße, teilweise nur in einem Abstand von 1,50 Meter an den Häusern vorbei. Wenn man das Haus verließ, musste man unbedingt darauf achten, dass man nicht vom Puffer überfahren wurde. Auch gab es viele Beschwerden darüber, dass die Lokomotive Öl an die Häuserwände und Haus-türen versprühte.

Als es daran ging, die Haltestellen in Heiligenhaus einzuplanen, da meldeten sich viele Anliegen die einen eigenen Haltepunkt der Bahn vor ihrem Hause haben wollten. Die „Bergischen Kleinbahnen“ machten dieses Spielchen mit und genehmigten alle Anträge auf Haltestellen, sofern die Antragsteller sich verpflichteten, einen angemessenen Geldbetrag zu entrichten. Und dieses Prestige ließen sich viele Bürger etwas kosten mit dem Ergebnis, dass in Heiligenhaus auf dem Streckenabschnitt „Keller“ bis zum Rathaus das Bähnchen zusätzlich siebenmal halten musste.

Hinter dem heutigen Rathaus, erbaut 1923, und dem links daneben liegenden Einkaufszentrum befand sich der Betriebsbahnhof mit einem Lok- und Güterschuppen. Für Reparaturen und Wartungsarbeiten an Lokomotiven und Wagen gab es auch eine Werkstatt. Mehrere Abstell- und Ladegleise waren vorhanden, so dass die örtlichen Fuhrleute mit ihren pferdebespannten Schlagkarren gleichzeitig aus mehreren Waggons Kohlen, Profileisen, Bleche, Halbzeuge usw. entladen konnten, um sie dann zu den Fabriken zu transportieren.

An der Zufahrt zum Betriebsbahnhof wurden oft Rangierfahrten durchgeführt. Dabei kam es am 4. Februar 1900 zu einem Zusammenstoß mit der elektrischen Straßenbahn. Es entstand großer Sachschaden. Deshalb wurde schon am 19. Februar dort ein Ausweichgleis eingebaut.



Bei der landespolizeilichen Überprüfung und Abnahme der Kleinbahnlinie (so eine Art TÜV-Prüfung) am 10. Oktober 1899 versammelten sich am Heiligenhauser Denkmal einige Hundert Leute. Sie wollten unbedingt miterleben, wie der erste Dampfzug nach Hösel zum Staatsbahnhof losfuhr. Weil zum fahrplanmäßigen Betrieb damals nicht genügend Dampf-lokomotiven vorhanden waren, verzögerte sich aber die offizielle Eröffnung der Strecke bis zum 15. Oktober 1899.

Als der erste Zug von der Ilp kommend, über den Bruch in Hösel einfuhr wurde er von der Dorfbevölkerung jubelnd empfangen. Wie misstrauisch man gegenüber der Betriebssicherheit der neuen Dampfbahn war ist daran abzulesen, dass vorsichtshalber drei Sanitäter an der Eröffnungsfahrt teilnehmen mussten.

Der fahrplanmäßige Betrieb umfasste sowohl Personen- als auch Güterbetrieb mit je 10 Zügen pro Tag in beiden Richtungen von 5.00 Uhr morgens bis 0.30 Uhr in der Nacht. Fünfmal am Tag ging auch ein Postwagen mit, der außen einen Briefkasten hatte, der von einem Postbeamten betreut wurde, der während der Fahrt die Post sortierte.

Für viele Höselener und Heiligenhauser Bürger wurde die Kleinbahn auch zum Kulturträger denn an zwei Abenden im Monat wartete der Zug am Höselener Bahnhof den letzten Eisenbahnzug aus Richtung Düsseldorf ab, der Theater- und Konzertbesucher aus der Rheinmetropole mitbrachte.

Der Wagenpark der Bergischen Kleinbahn bestand aus 5 Dampflokomotiven, 8 Personenwagen, 17 offenen und 7 geschlossenen Güterwagen, die alle im Heiligenhauser Betriebsbahnhof stationiert waren.

Verein Lintorfer Heimatfreunde e.V.

Der Gütertransport von Heiligenhaus nach Hösel bestand in erster Linie aus Fertigprodukten der Schloss- und Beschlägeindustrie, die hier umgeladen wurden.



1904: Die Post wird am Endbahnhof Hösel aus dem „Puffer“ entladen

Im Jahre 1903 besagte die Statistik, dass 14.398 Personen befördert und 15.121 Tonnen Güter transportiert wurden. Die Überschüsse waren erfreulich und sie konnten 1904 noch gesteigert werden. Wie die Bilanzen auswiesen, hatte der „Puffer“ nach dreijähriger Betriebszeit seine Berechtigung nachgewiesen und dieser Aufschwung hielt in den nächsten Jahren noch weiter an. So steigerte sich der Güterumschlag im Jahre 1904 auf 17.217 Tonnen, was der Bahnverwaltung einen Reingewinn von 23.432 Mark brachte. 1903 legte die Bahn insgesamt 48.063 Kilometer zurück. Das Rückgrat der Wirtschaftlichkeit der Höseler Strecke war und blieb jedoch der Güterverkehr; an dessen Umfang auch der wirtschaftliche Aufschwung von Heiligenhaus abzulesen war. Von anfänglich rund 15.000 Tonnen Fertig- und Stückgut wurde bis zur Stilllegung immerhin noch gut das Dreifache an Tonnage.

Es muss hier noch gesagt werden, dass der Güterverkehr von Heiligenhaus nach Hösel wegen besonderer Umstände erst am 6. Februar 1901 aufgenommen werden konnte. Die Bergische Kleinbahn AG hatte um das Jahr 1900 eine Gesamtbelegschaft von über 700 Beamten, Angestellten und Arbeitern. Auf der Strecke Velbert - Heiligenhaus, die von elektrischen Straßenbahnen befahren wurde, und auf der dampfbetriebenen Linie nach Hösel wurden insgesamt 65 Angestellte und Arbeiter beschäftigt. Zusätzlich hatten sechs Personen, die in der Leitung des Kleinbahnbetriebes tätig waren, einen Beamtenstatus. Wer bei der Kleinbahn beschäftigt war, hatte einen krisenfesten und auch begehrten Arbeitsplatz. Eine Tätigkeit als

LieQuecke



Verein Lintorfer Heimatfreunde e.V.

Schaffner oder Straßenbahnfahrer war auf jeden Fall einer schweren und schmutzigen Arbeit in den Fabriken vorzuziehen.

Damals gab es für die Beschäftigten auch schon soziale Vergünstigungen, so u.a. eine Altersversorgung, Freifahrten für Familienangehörige, Dienstkleidung. Die Arbeitszeit betrug in der Regel 12 bis 13 Stunden täglich. Der Personalbestand wurde aber bis 1922 auf 24 Personen reduziert.

Interessant ist zu wissen, welche Tätigkeiten die Beschäftigten ausgeübt haben und wie das Personal aufgeschlüsselt war: 1 Vorsteher 2 Büroangestellte, 2 Lokführer; 2 Heizer; 2 Lademeister; 1 Streckenwärter; 1 Gleisvorarbeiter; 2 Tagesarbeiter, 2 Lademeister; 1 Streckenwärter; 1 Gleisvorarbeiter und 6 Gleisarbeiter; insgesamt 24 Mitarbeiter.

Zu Anfang der 1920-er Jahre (vor der Inflation 1923) verdiente der Vorsteher im Monat brutto 333 Mark, ein Lokführer 219 Mark, ein Heizer 208 Mark, ein Bürogehilfe 118 Mark und ein Gleisarbeiter 204 Mark.

Die Velberter, Heiligenhauser und Ratinger Zeitungen hatten in unregelmäßigen Abständen immer wieder Gelegenheit, über Unfälle oder andere Begebenheiten beider „Elektrischen“ und der „Dampfbahn“ zu berichten.

Nachfolgend einige Zeitungsberichte: Die Heiligenhauser Nachrichten vom 8. Januar berichteten: *„Am 5. Januar 1900 entgleiste in Hösel in der Nähe der Haltestelle „Am Bruch“ ein Personenwagen und fiel um, wobei zwei Personen schwer verletzt und 6 Personen leichtverletzt wurden. Ursache war die unzulässige Lage der Gleise auf der Provinzialstraße.“*

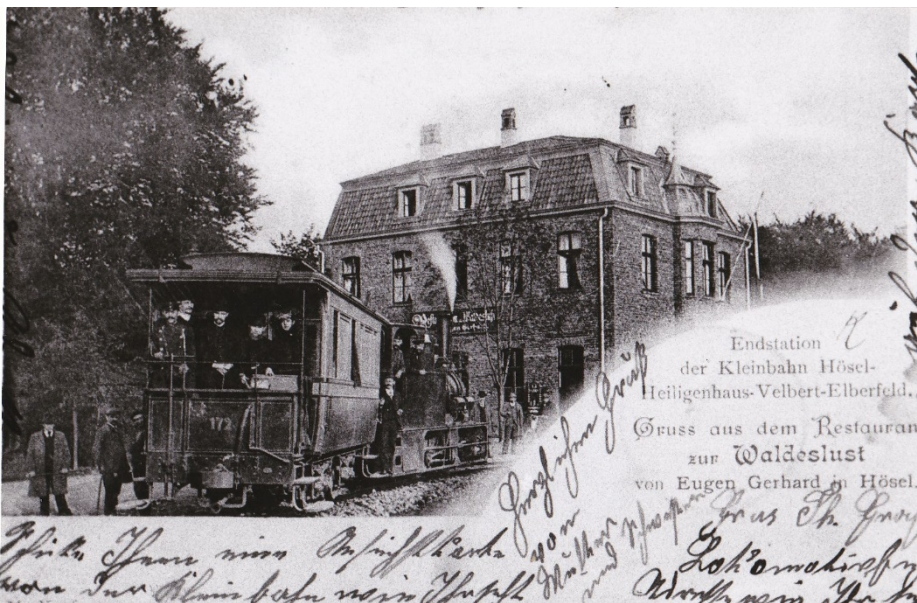
In einem Bericht der Heiligenhauser Zeitung vom 4. Februar 1900 wurde den hochverehrten Lesern mitgeteilt: *„Gestern Abend karambolierte die Dampfbahn mit der Elektrischen in der Nähe der Gastwirtschaft des Herrn Hagenbeck. Die Schuld an diesem Zusammenstoß liegt nur an dem verspäteten Eintreffen der Elektrischen. Fahrplanmäßig mußte die Elektrische 9.20 Uhr hier sein, die Dampfbahn hatte bis 9.33 Uhr am Denkmal gewartet. Da dieselbe aber 9.40 Uhr wieder nach Hösel abfahren musste, so war es auch Zeit, dass die Maschine auf der Weiche am Postamt umgestellt wurde. Unter stetem Läuten fuhr die Dampfbahn 9.33 Uhr hinauf zum Postamt, bis in der Nähe der Wirtschaft des Herrn Hagenbeck die Straßenbahn herankam. Zum Glück haben nur zwei Insassen der Elektrischen Infolge des Zusammenstoßes einige Schrammen davongetragen. Der Materialschaden ist auch nicht sehr bedeutend, immerhin hätte ein weit größeres Unglück herbeigeführt werden können.“*

Die Heiligenhauser Nachrichten vom 12. Februar 1900 meldeten: *„Beinahe wäre am vergangenen Freitagabend wiederum eine Karambolage der Elektrischen mit der Dampfbahn auf der Strecke vom Denkmal bis zum Postamt zu verzeichnen gewesen. Da in Kürze die Legung der zweiten Weiche am Denkmal in Angriff genommen wird, so sind in Zukunft derartige Karambolagen nicht mehr möglich.“*

Verein Lintorfer Heimatfreunde e.V.

„Kritische Tage erster Ordnung waren der gestrige und heutige Tag für unseren elektrischen Bahnbetrieb“, so heißt es in der Heiligenhauser Zeitung vom 16. März 1900. „Betriebsstörungen über Betriebsstörungen. Der erste Betriebsunfall ereignete sich gestern Morgen. Der zweite elektrische Wagen von Velbert nach hier, der gegen 8.00 Uhr fällig ist fuhr infolge des starken Nebels in Krehwinkel „Am Berg“ in ein Lastfuhrwerk. Da die Bremse nicht ordentlich funktionierte und der Sandstreuer ganz versagte, so war der Zusammenstoß ein derartig heftiger, dass der Perron des Motorwagens fast ganz zerstört wurde.“

Der zweite Unfall erfolgte gestern Abend um 7.00 Uhr vor dem Cigarrengeschäft Robert Dorst. Der Schienenräumer hatte zwischen dem Geleise verschiedene Pflastersteine, die wegen der Pflasterung nur provisorisch eingerammt waren, ganz herausgerissen und teilweise vor die Räder des Wagens geworfen, so dass der ganze Hinterteil des Wagens herausflog. Nach Verlauf einer Stunde jedoch war der Betrieb wieder intakt.



Der Puffer an der Endhaltestelle Bahnhof Hösel.

Hier wurde die Lokomotive über die Ausweiche umgesetzt für die Rückfahrt nach Heiligenhaus

Der dritte Unfall ist von heute Morgen zu verzeichnen. Der 11-Uhr-Wagen war auf der Strecke Velbert - Heiligenhaus in Brand geraten und mußte wegen der dringend notwendigen Reparaturen bis gegen 12.00 Uhr am Huppertshause auf der Strecke liegen. Gott-sei-Dank sind alle diese Betriebsunfälle ohne Schaden für die Passagiere wie für das Fahrpersonal vorübergegangen."

Die Heiligenhauser Nachrichten vom 3. September 1903 meldeten: „Entgleist ist am Mittwoch die kurz nach 11.00 Uhr abends hier eintreffende Dampfbahn von Hösel in der Kurve bei der Behmenburgschen Wirtschaft. Die Koppelung des hinter der Maschine angehängten vierachsigen mit Koks beladenen Güterwagens riß durch, die Lokomotive sprang aus dem Geleise und schlug ihren Weg auf die Tackenbergische Metzgerei ein. Durch die Geistesgegenwart des Lokomotivführers wurde das Ungetüm zum Stillstand gebracht ohne Schaden anzurichten und ohne solchen selbst zu nehmen. Glücklicherweise war keine Person oder kein Fuhrwerk zu dieser Zeit an der Unfallstelle, sonst hätten leicht böse Folgen gezeitigt werden können. Die

LielQuecke



Verein Lintorfer Heimatfreunde e.V.

Güter- und Personenwagen blieben ruhig im Geleise. Nach ca. Einstündiger angestrenzter Arbeit hatte man auch das Dampfroß wieder auf den richtigen Weg gebracht."

Eine Meldung der Heiligenhauser Nachrichten vom 16. November 1906 besagte: „Am Montagabend gegen 10.30 Uhr wurde von der Dampfbahn in Hösel bei der Wirtschaft „Boltenburg“ hieselbst der 42 Jahre alte Junggeselle Johann Klöttger überfahren und sofort getötet. Vermutlich ist Klöttger in der Nähe der Wirtschaft Stichmann (ab 1912 Bergbusch) gegen die Maschine gefallen und hat sich an derselben krampfhaft festgehalten - er soll nämlich etwa 35 Meter mitgeschleift worden sein - bis seine Kräfte versagten und er unter die Maschine geraten ist. Wie mitgeteilt wird, ist Klöttger, der etwas angetrunken war, vorher nach Eggerscheidt zu seinem Kosthaus geleitet worden, ist aber später zurückgekehrt und ist dann so plötzlich ums Leben gekommen. Das Personal der Bahn soll keine Schuld treffen.“

Nach den ernsten und traurigen Meldungen in den Zeitungen gibt es auch kuriose und heitere Geschichten über den „Puffer“ zu berichten. Einige möchte ich hier wiedergeben.

Der Lokalreporter der hiesigen Zeitung hatte am 28. Oktober 1902 Nachfolgendes zu berichten: „Glück im Unglück hatte ein Heizer der hiesigen Dampfbahn. Bei einem heute Nachmittag stattgehabten Gütertransport lehnte sich der Heizer hinter der Haltestelle Dörrenhaus derart unvorsichtig hinaus, daß er infolge der flotten Fahrt mit seinem Schädel sehr gegen einen Eisenmast anschlug und von der Lokomotive abstürzte. Daß der Verletzte nur eine große Beule und eine Wunde an der Lippe davontrug, läßt sicher nicht auf einen weichen Schädel schließen. So bedauerlich der Unfall ist so konnten es die Führer des Güterzuges nicht unterlassen, den Eisenmast daraufhin zu untersuchen, ob derselbe bei dem furchtbaren Anprall nicht stärker in Mitleidenschaft gezogen worden war als der Schädel des Heizers.“

Es war halt eine gemütliche Zeit um die Jahrhundertwende, als der „Puffer“ durch die Gegend zockelte und weil es damals in Hösel noch keine Kirchen und keine Kirchturmuhren gab, die die Mittagszeit einläuteten, übernahm der „Feurige Elias“ diese Funktion. Nachdem der die Haltestelle „Bruch“ verlassen hatte und in Richtung der Gaststätte „Boltenburg“ dampfte, betätigte der Lokführer mehrmals die Dampfpfeife. Da wussten alle Hausfrauen im Dorf Hösel, jetzt ist Mittagszeit und der Tisch muss gedeckt werden.

Mein Vater (Jahrgang 1898) erzählte mir einmal vor vielen Jahren eine Geschichte aus seiner Jugendzeit. Als er etwa 10 Jahre alt war, trafen sich alle Nachbarskinder regelmäßig an der Kieselei zum Spielen. Ein damals 14-jähriger Junge kam auf die Idee, in der Kurve gegenüber dem kleinen Eickelscheidt (Einmündung der Hugo-Henkel-Straße in die Bahnhofstraße) die Schienen der Kleinbahn mit Schmierseife einzustreichen und dann aus einem Versteck heraus zu beobachten, was dann passierte. Es wurde beschlossen, dass alle Kinder eine kleine Menge Schmierseife mitbringen sollen, damit das zu Hause nicht so auffiel, dass was fehlte (Schmierseife war zur damaligen Zeit ein übliches Reinigungsmittel).

Am nächsten Tag traf man sich am Nachmittag wieder. Jedes Kind hatte etwas Schmierseife in Papier eingewickelt und mitgebracht. Mein Vater erzählte dann weiter, dass sie zur Kleinbahn-



Verein Lintorfer Heimatfreunde e.V.

strecke gelaufen wären. Der Rädelsführer ordnete nun an, dass erst der Zug von Heiligenhaus zum Höseler Bahnhof durchfahren müsse, dann könnten die Schienen eingeschmiert werden. Aus unserem sicheren Versteck heraus beobachteten wir die Durchfahrt des „Püffers“ zum Bahnhof Hösel. Die Seife reichte für eine Strecke von 10 Metern. Aus unserem Versteck heraus sahen wir nun den Dampfzug mühsam die Steigung vom Bahnhof Hösel herauffahren. Die Spannung stieg, je näher der Zug sich der Schmierseifenstelle näherte. Dann war es passiert, die Räder drehten durch und die Lok schleuderte hin und her. Mit großer Schadenfreude beobachteten wir die Aktion. Obwohl der Sandstreuer sofort in Funktion gesetzt wurde, kam der Zug nicht mehr von der Stelle. Lokführer, Heizer und Schaffner schimpften fürchterlich. Es fielen die Worte: Ihr verdammten Blagen (Kinder), wenn wir euch kriegen, könnt Ihr was erleben. Wir hauen euch den Hosenboden grün und blau. Wir sahen dann, wie der Lokführer, Heizer und der Schaffner zusammenstanden und beratschlagten. Der Zug setzte nun 50 Meter zurück. Der Heizer musste nun die Schienen mit einem Lappen säubern. Gleichzeitig hat der Schaffner aus einem Eimer Sand auf die Schienen gestreut. Alles das wurde von den Fahrgästen ruhig und interessiert beobachtet. Nachdem die Schienen für die Weiterfahrt gesäubert waren, konnte die Kleinbahn mit Volldampf die Fahrt nach Heiligenhaus fortsetzen.

Das Geschehen muss wohl doch von einem Höseler Bürger beobachtet worden sein, denn am nächsten Morgen kam der Höseler Dorfpolizist in die Schule zu unserem Lehrer Peter Vogel. Schon von seinem Anblick waren wir Kinder sehr beeindruckt.

Unser großes Glück war dass wir in unserem Versteck geblieben waren. Es wurde also nicht bekannt, welche Kinder sich daran beteiligt hatten. Deshalb konnten Lehrer Vogel und unser Dorfpolizist nur allgemein über den Vorfall berichten. Da war die Rede, dass das kein „Dummer-Jungen-Streich“ mehr sei, sondern eine Sabotage und ein Eingriff in den öffentlichen Personen- und Güterverkehr. Dieses kann mit Gefängnis bestraft werden.

Wir waren sehr beeindruckt von dieser Moralpredigt.

Mein Vater sagte mir noch, dass er und die betroffenen Kinder insbesondere der Rädelsführer ihre Köpfe besonders tief auf die Schulbank gesenkt hätten.

„Der Püffer“ war im Laufe der Zeit so berühmt, dass er in der Höseler Schule und in den Heiligenhauser und Velberter Schulen Gegenstand von Schulaufsätzen wurde. Die Velberter Zeitung aus dem Jahre 1918 veröffentlichte folgenden Aufsatz eines 12-jährigen Schülers:

Unsere Dampfbahn

Seit längerer Zeit hält die Bergische Kleinbahn den Verkehr zwischen Heiligenhaus und Hösel aufrecht. Sie leidet aber allmählich an Altersschwäche, leistet uns dennoch gute Dienste. Wegen ihrer Unpünktlichkeit und Schwächen erhielt sie auch allerhand Beinamen, darunter Kohltrog, Elias, Kinderwagen, Püßter und andere. Wenn des Abends der „Elias“ mit seinen Petroleumlampen angedampft kommt, so wird einem angst und bange. Im Winter liegt oft der

Verein Lintorfer Heimatfreunde e.V.

Schnee zwei Fuß hoch, und der Verkehr stockt. Hat sie einen Wagen mehr hinter sich zu ziehen als sonst, versagt sie. Kurzum, unser „Elias“ wird alt und krank

Dieser Aufsatz wurde in einer hiesigen Schule unter Aufsicht selbstständig angefertigt. Treffender konnte Kindermund unsere Dampfbahn nicht schildern.



Der Puffer kommt von Heiligenhaus und fährt in die Haltestelle „Boltenburg“ ein (1910)

Für die Höselers Jugend war der Puffer immer wieder Anlass für weitere Streiche, sehr zum Ärger des Zugpersonals. Es wurden Wettrennen zwischen einer Horde Kinder und dem „Feurigen Elias“ auf der Eggerscheidter Straße veranstaltet. Von der „Boltenburg“ bis zur Gaststätte „Zum Stern“ (heute Bergbusch) hatten die schnellsten Läufer schon einen Vorsprung von 15 Metern erreicht. Darüber war der Lokomotivführer Außendorf nicht sehr erfreut, weil die Kinder manchmal der Lokomotive und den Wagen ziemlich nahe kamen und die Gefahr bestand, dass ein Kind verunglückte. Großen Spaß hatten die Jugendlichen, wenn Zündplättchen auf die Schienen gelegt wurden - besonders am Tag der Höselers Kirmes. Da wurden volle Döschen auf die Gleise ausgelegt. Wenn der Zug darüber fuhr, dann hat es so laut geknallt, dass die Kirmesbesucher an der „Boltenburg“ erschrocken zur Seite sprangen.

Dienst am Kunden, wie es heute gefordert und lautstark aufgedrängt wird, war zu Puffers

Verein Lintorfer Heimatfreunde e.V.

Zeiten eine Selbstverständlichkeit. So wurde auch ein Extrazug nach Heiligenhaus eingelegt, um noch zu später Stunde die Kirmesbesucher aus dem Nachbarort nach Hause zu befördern. Es dauerte lange, bis sie alle im Wagen

saßen und Bahninspektor Heining drängte dann doch mal sanft zum Aufbruch. An manch anderen Tagen hatten die Schaffner Körner und Fiedler großes Verständnis für die Zecher, die in den Höseler Gaststätten am Bahnhof „Boltenburg“ und „Am Stern“ (heute Bergbusch) saßen und noch nach Heiligenhaus fahren mussten. Sie gingen in die Wirtschaften und riefen: „Der letzte Zug nach Heiligenhaus fährt gleich ab.“ In vielen Fällen mussten die Eisenbahner öfter mal einen „mittrinken“, bevor die Fahrgäste sich bewegen ließen in die Kleinbahn einzusteigen. In schweren Fällen half dann noch der Heizer mit, um die „Bierleichen“ in den Puffer zu tragen.



Die Boltenburg 1910. Im Vordergrund die Gleise der Kleinbahn. Am Mast die erste Straßenlampe in Hösel (1908)

Ein besonderer Fall von „Kundendienst“ wurde im Sommer 1913 bekannt. Wie entgegenkommend die Schaffner waren, zeigt diese Begebenheit. An der „Boltenburg“ stehen um 7.30 Uhr morgens einige Kinder, um nach Heiligenhaus zur Mittelschule zu fahren. Der Puffer aber hat Verspätung. Derweil spielen die Kinder und hören die Bahn erst, als sie um die Boltenburgs Scheune biegt. Eilig springen sie hinzu, steigen ein und schon fährt sie ab. Da schreit ein Mädchen auf: „Mein Tornister!“. Der war an der Hecke liegengeblieben. Schaffner Körner hilft, er geht durch den Wagen zur Lok, gibt Haltezeichen und der Puffer steht. Er war

LieQuecke



Verein Lintorfer Heimatfreunde e.V.

schon bis Otterbeck (heute Parkplatz Kaiser-Markt) gekommen. Schnell holt das Kind sein Schulgepäck, dann setzt die Bergische Kleinbahn ihre Fahrt nach Heiligenhaus fort.

Zum Kundendienst gehörte auch, wenn jemand in den stillen Abendstunden noch Briefe geschrieben hatte, die noch schnell befördert werden mussten, so konnte er sie um 21.30 Uhr dem Bähnchen anvertrauen. Es brachte sie zum Bahnhof Hösel.

Die Höselier waren eigentlich an Bahnfahrten nicht gewöhnt, sie waren rüstige Fußgänger. Das konnte auch der Puffer nicht wesentlich ändern. Ein Verkehrsmittel war er für uns nur in besonderen Fällen. Zum Arzt und zur Apotheke in Heiligenhaus stieg man doch ins Bähnchen. Aber der 10 Pfennig-Fahrschein vom Bahnhof Hösel bis zur „Boltenburg“ wurde gespart: man ging zu Fuß. Im Winter wäre manch einer gern gefahren. Aber der Kohleofen im Personewagen heizte wenig und stank umso mehr. Die Petroleumlämpchen leuchteten nur so viel, dass der Nachbar zur Rechten und Linken und das Gegenüber zu erkennen waren. Und wenn an Lohntagen noch Bierleichen mitfahren - oh, war das ein Duft im dunstigen Abteil. Man ging doch besser zu Fuß. Oft war man auch früher zu Hause. Die Steigung in Richtung Heiligenhaus machte dem Puffer viel zu schaffen. Der gespeicherte Dampf hatte alle Mühe, die Kolben in ihren Kammern hin und her zu schieben. Das ging nicht ohne Prusten und Keuchen.

Der Puffer wurde immer mehr zum festen Bestandteil des Höselier Gemeindelebens. Wenn etwas im Fahrplanrhythmus oder in der Betriebsordnung geändert wurde, dann ging das immer die ganze Gemeinde an und selbst der Gemeinderat beschäftigte sich „in Sachen Eisenbahn“, wie es in den Protokollen so schön heißt. Als es eines Tages hieß, dass alle Sonderzüge und andere Zugfolgen ausfallen sollten, da ging man in Hösel sogar auf die Barrikaden, und das mit sichtlichem Erfolg. Die Direktion der Bergischen Kleinbahn ließ, um ihr Gesicht zu wahren, öffentlich verlauten: „Dass der am 1. Mai 1904 erfolgte Ausfall der Sonderzüge nicht bekannt gegeben wurde, liegt daran, weil sich der Betriebsleiter Petri auf Hochzeitsreise befindet.“

Der „Feurige Elias“ brachte aber auch ganz schön Leben nach Hösel. Ein findiger Gastwirt war auf den Trichter gekommen, bei den Bergischen Kleinbahnen anzuregen, für Fahrten nach Hösel spezielle Ausflugskarten von Elberfeld, Neviges, Velbert und Heiligenhaus auszugeben. Die Direktion nahm den Vorschlag sofort auf und ging sogar einen Schritt weiter, indem sie mit der Ausgabe solcher Ausflugskarten auch Wanderkarten bereit hielt, die, wie die damalige Presse vermeldete, lebhafteste Zustimmung fanden.

Es muss hier noch erwähnt werden, dass die Direktion der Bergischen Kleinbahn Überlegungen angestellt hatte, den Fahrbetrieb nach Hösel mit einem benzinbetriebenen Triebwagen durchzuführen. Im Juli 1901 wurde sogar ein solches Fahrzeug in Hösel vorgeführt, an dessen Probefahrt der damalige Regierungspräsident „von Holleufer“ teilnahm. Aber eine Umstellung von Dampf auf Benzinantrieb kam nicht zustande. Warum nicht, ist aus keinem einzigen Aktenstück ersichtlich.

Ein cleverer Geschäftsmann aus Velbert kam auf die Idee, den Personenverkehr mit der

Verein Lintorfer Heimatfreunde e.V.

Dampfbahn durch einen Omnibusbetrieb zu ersetzen. Er versprach eine Fahrzeitverkürzung von Heiligenhaus bis zum Bahnhof Hösel um 10 Minuten und dazu noch eine Preisermäßigung von 10 Pfennig je Fahrt. Obschon der Velberter Geschäftsmann bald drei solcher Omnibusse zur Stelle hatte, konnte er dennoch keinen Regeldienst aufziehen, weil die Bergischen Kleinbahnen interveniert hatten unter Hinweis auf eine Ausschließlichkeitsklausel ihrer Konzession.



In den Ratssitzungen der Gemeinde Hösel zwischen den Jahren 1898 bis 1922 erscheint in den Protokollen 11 mal der Tagesordnungspunkt „Kleinbahnangelegenheiten“. Nachfolgend die wörtliche Wiedergabe der Tagesordnungspunkte, die hier zum ersten Mal veröffentlicht werden.

25. Juni 1898 TOP 2: erklärt der Gemeinderath, daß er gegen die projektierte Führung der Straßenbahn Heiligenhaus - Hösel über den Comunalweg Eggerscheidt - Hösel bis zur Einmündung in die Provinzialstraße unter der Bedingung nichts einzuwenden habe, daß:

- 1.) von der Unternehmerin ein jährlicher Anerkennungspreis von 20 Mark in die Gemeindegasse eingezahlt wird.
- 2.) die Unternehmerin für die Dauer der beabsichtigten Bahnführung die Instandhaltung der berührten Gemeindegasse auf eigene Kosten übernimmt.

15. November 1899 TOP 3: Instandsetzung des von der Bahngesellschaft benutzten Gemeindegasses Eggerscheidt - Hösel wird beschlossen die Angelegenheit zu vertragen, da



Verein Lintorfer Heimatfreunde e.V.

der Bürgermeister mit der Gesellschaft vorher in Verbindung treten will.

29. Dezember 1899 TOP 5: Der durch Beschluß des Gemeinderates vom 30. Juli 1895 an die Stadt Velbert zum Bau der Kleinbahn Velbert - Hösel bewilligte Betrag von 1.000 Mark ist nunmehr zu zahlen.

4. März 1907 TOP 4: Erweiterung der Gleisanlagen der Bergischen Kleinbahn auf dem Comunalweg nach Eggerscheidt bis Genesungsheim (heute Seniorenresidenz). Da die Direktion der Bergischen Kleinbahn auf einer heute mündlich abgegebenen Erklärung von der Erweiterung absieht, erübrigt sich die Beschlußfassung.

9. Juli 1908 TOP 6: Wegeangelegenheiten: Die Beschaffung und Aufstellung einer Glüh-lampe an der „Boltenburg“ wurde genehmigt und mit der Ausführung des Beschlusses die Wegebaukommission beauftragt (hier wurde die erste Höseler Straßenbeleuchtung installiert). Gleichzeitig soll die Kommission mit der Verwaltung der Bergischen Kleinbahn in Verhandlung treten wegen der Wegeunterhaltungspflicht bei der Gleisweiche an der „Boltenburg“ und wegen der Bedingungen zur Überlassung der Straßenübergänge aus dem Wocker'schen Terrain nach der Provinzialstraße (heute Preußenstraße und Bayernstraße in die Bahnhofstraße).

16. November 1911 TOP 3: Die Versammlung nimmt Kenntnis von dem Schreiben der Bergischen Kleinbahn vom 13.11.11 wegen Durchkreuzung des Bahnkörpers mit Wasserleitungsrohren und Zahlung einer Anerkennungsgebühr hierfür.

14. Februar 1914 TOP 20: Von dem Schreiben der Bergischen Kleinbahn vom 11. 10.1913 betrifft Beschwerde der Gebrüder Mannertz Heiligenhaus wegen des Übergangs an der Preußenstraße wird Kenntnis genommen. Die Vornahme einer Änderung wird nicht beabsichtigt.

24. Juli 1916 TOP 9: Die Anlegung von Rillenschienen am Übergang von der Preußenstraße zur Provinzialstraße wurde vorläufig bis nach dem Kriege zurückgestellt.

15. Oktober 1918 TOP 4: Im Prinzip erklärt sich die Gemeindevertretung mit der Anbringung von Rillenschienen an der Bahnkreuzung mit der Preußenstraße einverstanden und beauftragt die Baukommission wegen der Ausführung das Erforderliche zu veranlassen.

19. Dezember 1919 TOP 7: Die Versammlung nimmt Kenntniss von der Niederschrift über die Sitzung in Kleinbahnangelegenheiten am 29. Oktober 1919 im Rathause von Elberfeld hinsichtlich der Übernahme der Straßenbahnen durch die Komunen und spricht hierbei den Wunsch aus, daß bei weiteren Verhandlungen die Gemeinde vertreten sein möge. Bei einer etwaigen Durchführung des Projekts wird es im Interesse der Einheitlichkeit der Betriebs-einrichtungen Fahrpreise für notwendig erachtet, daß der Zweckverband auf breitester Grundlage geschaffen wird.

23. Juni 1922 TOP 8: von dem Schreiben des Herrn Bürgermeisters von Heiligenhaus vom

LielQuecke



Verein Lintorfer Heimatfreunde e.V.

27.4.22 wurde Kenntniss gegeben. Für das Fortbestehen der Bahn irgendwelche geldlichen Aufwendungen zu machen, liegt für die Gemeinde Hösel und ihre Eingesessenen ein hinreichendes Interesse nicht vor Die Angelegenheit dürfte zudem auch dadurch gegenstandslos geworden sein, daß zwischenzeitlich die Fortsetzung des Betriebes bis zum 29. März 1923 gesichert ist.

Als im August 1914 der erste Weltkrieg ausbrach, begannen für die Bergische Kleinbahn schwere Zeiten, die sich im Laufe der Kriegsjahre fortlaufend verschlimmerten. Meine Mutter (1904-1972) erzählte mir einmal vor vielen Jahren, dass sie sich als 10-jähriges Mädchen noch gut an den Kriegsausbruch 1914 erinnern konnte. Als bekannt wurde, dass die Bergische Kleinbahn Sonderzüge für den Transport von Kriegsfreiwilligen bereit stellen musste, standen an den Haltestellen Bruch und Boltenburg viele Höseler Bürger, die den Kleinbahnzug mit den Freiwilligen begrüßen wollten. Mit großer Begeisterung wurden die kaisertreuen angehenden Soldaten an den Haltestellen bejubelt und mit kleinen, selbst gepflückten Sommerblumensträußen geschmückt. An den Außenwänden der Waggons stand mit weißer Kreide geschrieben: „In 6 Wochen sind wir wieder zu Hause“. Dass es aber vier lange bittere Jahre werden sollten, damit hatte niemand gerechnet. 36 junge Höseler Bürger haben ihre Heimat nie mehr wiedergesehen, sie haben ihren Einsatz mit dem Leben bezahlt.

Im Laufe der Kriegszeit machte sich das Fehlen von Material und Ersatzteilen immer mehr bemerkbar Der Betrieb der Bahn konnte nur schwerlich aufrecht erhalten werden. Anstelle von Erzeugnissen der Schloss- und Beschlägeindustrie wurden nunmehr Kriegsausrüstungsgegenstände durch die Firmen gefertigt und mit der Kleinbahn abtransportiert. Auch der Bau der projektierten normalspurigen Eisenbahnstrecke von Velbert über Heiligenhaus nach Kettwig bereitete der Kleinbahndirektion in Elberfeld große Sorgen. Sie befürchteten nach der Fertigstellung der Eisenbahnlinie die totale Einstellung des Fahrbetriebes der Kleinbahn. Der Streckenbau in Richtung Kettwig wurde bis Mitte des Jahres 1915 fortgesetzt und dann kriegsbedingt eingestellt. Mehr als 10 Jahre hat es dann noch gedauert, bis die Strecke am 3. August 1926 feierlich eröffnet wurde. Die Fertigstellung der Eisenbahnlinie nach Kettwig hatte keine negativen Auswirkungen mehr auf die Kleinbahn, denn sie war schon 1923 eingestellt worden.

Die Bergische Kleinbahn beabsichtigte trotz des Krieges schon ab 1. Januar 1917 eine Betriebs-einschränkung der Dampfbahn nach Hösel. Unter Protest teilte der Bürgermeister von Velbert der Bergischen Kleinbahn am 12. Dezember 1916 sinngemäß mit, dass die beabsichtigte Betriebseinschränkung zurückzunehmen und eine Störung der hiesigen Industrien im Interesse des Vaterlandes zu vermeiden sei. Zur Zeit würden rund 9.000 Munitionsarbeiter beschäftigt. Diese Einschränkung würde eine Beeinträchtigung des Verkehrs und Störungen der Munitions Herstellung herbeiführen.

Nach Beendigung des ersten Weltkrieges im November 1918 befanden sich die Bahnanlagen in einem desolaten Zustand. Die Fahrzeuge waren durch die umfangreichen Transport-leistungen von Kriegsmaterial arg strapaziert worden, der Güterverkehr ging langsam zurück und es

LielQuecke



Verein Lintorfer Heimatfreunde e.V.

zeichneten sich erhebliche wirtschaftliche Verluste ab. Im Jahre 1919 traten die roten Zahlen der Bilanzen eklatant in Erscheinung, so dass die Geschäftsleitung der Bergischen Kleinbahnen sich genötigt sah, den 700 Angestellten und Arbeitern zu kündigen und die Stilllegung des Puffers anzuordnen. Nur durch den Düsseldorfer Regierungspräsidenten konnten diese Maßnahmen nochmals aufgehoben werden, allerdings nur unter der Zusicherung einer Sanierung durch die öffentliche Hand.

Der Dampfbetrieb lief beschwerlich weiter Am 28. September 1921 kündigte der Aufsichtsrat der Bergischen Kleinbahn die Stilllegung der Strecke Heiligenhaus - Hösel wegen Unwirtschaftlichkeit zum 15. Oktober 1921 an, sofern die Gemeinde Heiligenhaus für die Deckung der entstehenden Betriebsverluste nicht eintreten würde. Mehr schlecht als recht würgte sich der Puffer noch 15 Monate lang durch die roten Zahlen, dann war sein Schicksal nicht mehr aufzuhalten.

Als die Ruhrbesetzung durch die Franzosen sich auch bei uns ankündigte, da fuhr die Kleinbahn nur noch unregelmäßig und als der passive Widerstand verkündet wurde als Verachtung gegen die Besätzer da schlug für den „Feurigen Elias“ endgültig die letzte Stunde. Am 22. Januar 1923 fuhr die Bahn zum letzten Mal von Hösel nach Heiligenhaus.

Der damalige Zugführer Ernst ten Eicken erzählte später, dass am 27. Januar, am Geburtstag von Kaiser Wilhelm, endgültig Schluss war mit dem Puffer. „Die Bahnbeamten vom Höseler Bahnhof riefen uns telefonisch in Heiligenhaus an, ob wir nicht die letzten Ladungen von 14 Waggons Stückgut abholen wollten, bevor sie von der französischen Besatzungsmacht beschlagnahmt würden. Mit zwei Loks fuhren wir dann nach Hösel und holten die Güterwagen ab.“

Begleitet wurden diese Unzulänglichkeiten mit den ersten Anzeichen einer schleichenden Inflation der damaligen Währung, die dann später, am 15. November 1923, durch die Einführung der Rentenmark ihr Ende fanden. So kostete die Fahrkarte für die letzte Zugfahrt von Hösel nach Heiligenhaus damals schon 120 Mark.

Auf der weiter elektrisch betriebenen Strecke nach Velbert über Neviges nach Elberfeld veränderten sich ständig die Fahrpreise. Die Heiligenhauser Zeitung veröffentlichte täglich die neuen Kosten der Fahrkarten. So kostete ein Fahrschein von Heiligenhaus nach Velbert im September 1923 schon 2 Millionen Mark. Am 10. Oktober waren es bereits 60 Millionen und am 20. Oktober stieg der Preis auf 400 Millionen, der sich bis zum 29. Oktober auf 6 Milliarden erhöhte.

Neben den Erhöhungen der Beförderungskosten stiegen auch die Löhne und Gehälter der Bediensteten, so dass die Kleinbahn zuletzt gezwungen war täglich Lohnauszahlungen vorzunehmen, um so mit der steigenden Geldentwertung Schritt zu halten. So berichtete die Velberter Morgenzeitung vom 30. August 1923, dass der Spitzenlohn von 600 Tausend Mark pro Stunde für die zurückliegende Woche auf 750 Tausend Mark erhöht wurde. Gleichzeitig wurde für die laufende Woche vom 26. August bis 1. September der Spitzenlohn auf 850 Tausend Mark festgesetzt.



Die elektrisch betriebene Straßenbahn nach Velbert fuhr noch 29 Jahre bis zu ihrer Stilllegung am 27. Januar 1952. Der Fahrbetrieb wurde durch Autobusse ersetzt. In Hösel erinnert heute nur noch die Originalbahnstrecke zwischen der Kohlstraße und der Bismarckstraße (heute Wolf-von-Niebschütz-Promenade) an den Puffer