

Seit dem 16. Jahrhundert (erstmal 1575 erwähnt / Archiv der Essener Fürststäbtissinnen) wurde im Bereich (Mülheim-) Heißen Kohle abgebaut. Es gab mehrere Schachtanlagen. Diese hielten sich bis ins 18. - 19. Jahrhundert.

Im Laufe der langen Jahre gab es mehrere Zusammenschlüsse der Schachtanlagen und zuletzt blieb bis 1966 die Schachtanlage **Rosenblumendelle** bestehen und in Betrieb.

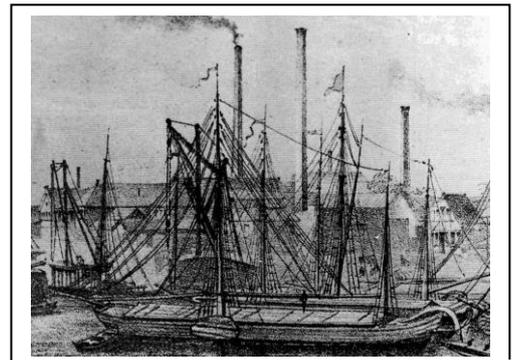
Die geförderte Kohle wurde bis 1872 mit Pferdewagen mühselig zur Ruhr gebracht. Da, wo es möglich war, ließ man die vollen Kohlewagen auf wenig abschüssigen Schienen-Strecken zur Ruhr rollen. Die leeren Wagen wurden dann mit Pferden wieder bergauf gezogen.



Bundesarchiv, B 145 Bild-FD15005-0006
Foto: o. Ang. | 1959 Anfang

An der Ruhr betrieben die Zechen einen Lagerplatz für die geförderten Kohlen als Zwischenlager bis zur Verladung. Auf der Ruhr fuhren spezielle **Kohle-Schiffe, Aaken** (oder auch Nachen) genannt, die Ruhr-aufwärts und -abwärts die Kohle weiter zu den Abnehmern transportierten.

Die private "**Rheinische Eisenbahn Gesellschaft**" (RhE) errichtete in den Jahren 1872 - 1879 eine Schienentrasse von (Mülheim-) Heißen durch das Tal des Borbecker Mühlenbachs (Mühlbachtal), an Borgsmühle, Schliepmühle, Brandsmühle etc. vorbei über Rüttenscheid, Rellinghausen, Steele bis Altendorf (Ruhr), heute Essen-Burgaltendorf, für den Güterverkehr.



Gemeinfrei, commons.wikimedia.org

Der **Güterverkehr** wurde von Heißen aus 1872 bis Rüttenscheid, 1878 bis Steele und 1879 bis Altendorf durchgeführt.

Während des Krieges wurde am 10.04.1945 die Ruhrbrücke zwischen Steele und Altendorf gesprengt und somit konnte der Güterverkehr nur noch bis Steele durchgeführt werden. 1979 wurde dieser verkürzt bis Rellinghausen und 1986 nochmals bis Rüttenscheid. Die Notwendigkeit, die Kohle auf Schiffe auf der Ruhr umzuladen, war durch Erweiterung des Schienen-Güterverkehrs entfallen.

In Rüttenscheid war inzwischen das **Steag-Heizkraftwerk** in den 1970er Jahren gebaut worden, zwischen Wittekind-, Paulinen- und Walpurgisstraße, das mit Kohle befeuert wurde. Über die Bahnstrecke durchs Mühlbachtal wurde nun die Kohle für dieses Heizkraftwerk transportiert.

Am 23.12.1999 wurden die letzten 3 mit Kohle beladenen Güterwagen von Heißen nach Rüttenscheid gefahren. Der Güterverkehr wurde eingestellt. 2001 wurde dann offiziell der reguläre Güterverkehr eingestellt.

In der Folge wurden 2003 die Geleise zurückgebaut und der Radweg auf der Trasse entstand.

Personenverkehr wurde auch durchgeführt. Seit 1879 von Heißen bis Altendorf, der aber 1945 wegen der v.g. Brückensprengung nur noch bis Steele gehen konnte. Aber... alle Züge fuhren an der inzwischen gebauten Margarethenhöhe ohne Halt vorbei.

Durch den Krieg war vieles in Holsterhausen zerstört und die Innenstadt von Essen von der Margarethenhöhe aus per Straßenbahn nicht mehr zu erreichen.

Es gelang, auf dieser Strecke, die an der Margarethenhöhe im Mühlbachtal vorbeiführte, 1946 die Einrichtung eines **Haltepunktes Essen-Margarethenhöhe** zu vereinbaren, der am 25.03.1947 eröffnet werden konnte.

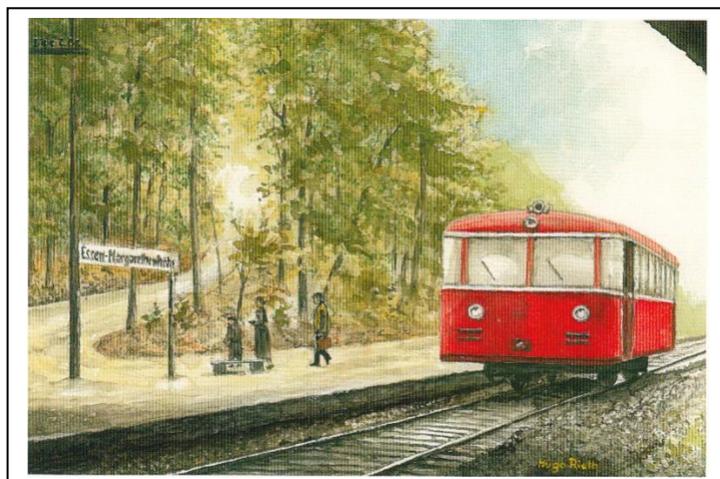
Damit konnte über Rüttenscheid die Innenstadt wieder erreicht werden. Als 1948 der Straßenbahnverkehr von der Innenstadt zur Margarethenhöhe wieder in Betrieb genommen werden konnte, nutzten die Bewohner diese Verbindung bevorzugt.

Der Personenverkehr auf der Bahnstrecke nach Rüttenscheid nahm ab und wurde mit den regulären Dampflokomotiv-Zügen eingestellt.

Ab 1952 verkehrten lediglich noch Triebwagen, auch **Schienenbusse** genannt. Am 30.05.1959 fuhr dann das letzte Mal ein solcher.

Die gesamte Bahnstrecke wurde offiziell unter **DB-Streckennummer 2810** geführt.

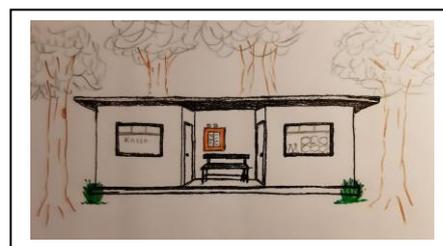
Oberhalb des Haltepunktes, der lag auf der Westseite der Brücke im Mühlbachtal, gab es gegenüber der Einmündung der Winkelstraße in die Sommerburgstraße ein **Wartehäuschen** (manchmal auch Empfangshalle der DB genannt), 3 geteilt, insgesamt überdacht.



Hugo Rieth, Die Margarethenhöhe in alten Ansichten #71



Links gab es den Verkaufsschalter für die Bahn-Fahrausweise etc., in der Mitte einen Wartebereich und rechts einen Kiosk mit allem Möglichem.



Handskizze Heinz Kaschulla

Dieses kleine Gebäude wurde 1946 wegen der Einrichtung des Haltepunktes gebaut. 1965 verschwand es, da es nicht mehr benötigt wurde, denn der Personenverkehr wurde bereits 1959 eingestellt.

In einer anderen Notiz erzähle ich von dem "einsamen Häuschen" in der Nähe. Dieses war aber nicht mit dem Haltepunkt Margarethenhöhe in Verbindung zu bringen, denn es verschwand ja schon ca. 20 Jahre vorher, als der Endhaltepunkt der Straßenbahn zum Laubenweg verlängert wurde.