

KARL HOHLMANN

Der Bahnhof Essen-Rüttenscheid – seine Geschichte

Versteckt, hinter dem Grün der Bäume, im Schatten moderner Wohnhäuser, abseits vom Verkehr, liegt der Bahnhof Essen-Rüttenscheid an der Wittekindstraße.

Still ist es hier geworden — aus seinem „Dornröschenschlaf“ möchte er scheinbar nicht aufgeweckt werden — das Leben hastet an ihm vorbei — kaum noch nimmt er Notiz davon — wo einst reger Verkehr herrschte ist Ruhe und beschauliche Verträumtheit eingezogen — noch zeigt uns die Bahnhofsuhr die Tageszeit — in seinem Gebäude aber ist nichts mehr



vom „Bahnhofsdienst“ zu spüren, sondern eine Firma fristet dort allein ihr Dasein — täglich noch fahren einige Güterzüge an ihm vorbei — sonst aber hat er nur seinen Namen, der auf dem Gebäude erkennbar ist: „Essen-Rüttenscheid“ — sein „Bahnhofsleben“ scheint ausgelebt zu sein. Achtundachtzig Jahre alt ist dieser Bahnhof geworden, der im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde und den man auf seinen stehengebliebenen Grundmauern in seiner heutigen Form wieder aufbaute (ohne das Obergeschoß, in dem früher zwei Wohnungen für Bahnbedienstete sich befanden) — wird er noch einmal zu neuer Bedeutung erstehen — wird noch einmal der Verkehr um ihn brausen?

So soll denn hier seine Geschichte, soweit sie aus Gesprächen mit alten Eisenbahnern, aus Urkunden und Akten zusammengestellt werden konnte, erzählt werden. Ein Blick in die Zukunft aber soll uns am Ende dieser Betrachtung Hoffnung geben, daß dieser Bahnhof noch nicht ausgedient hat, sondern einst wieder dem Verkehr dienen wird.

Am 1. August 1872 begann auf der Strecke Mülheim/Heißen — Rüttenscheid der Güterverkehr — der erste Personenzug hielt am Bahnhof Rüttenscheid am 1. Juli 1879.

Wie kam es dazu:

Im Jahre 1872 wurde der Königlichen Regierung in Düsseldorf ein Vorschlag unterbreitet, die Strecke Mülheim/Heißen — Rüttenscheid — Rellinghausen — Steele auch für den Personenverkehr einzurichten, nachdem am 1. August 1872 der Güterverkehr auf der Strecke Mülheim/Heißen — Rüttenscheid eröffnet worden war.

Zum besseren Verständnis sei hier kurz erwähnt, daß Rüttenscheid ehemals zu den elf Bauerschaften der Bürgermeisterei Altenessen gehörte, ab 1873 eine Gemeinde der Bürgermeisterei Stoppenberg war, aber 1884 der Bürgermeisterei Rellinghausen eingegliedert wurde. Rellinghausen aber — damals ca. 4000 Einwohner — hat seinen Bahnhof in den Jahren 1873/74 gebaut.

Aber erst am 5. November 1874 debattierte man in einer Sitzung der Regierung über den Vorschlag, den Personenverkehr auf der oben genannten Strecke Mülheim/Heißen — Steele einzuführen. Der Durchführung dieses Planes aber standen vorerst noch große Hindernisse im Wege.

So mußten zunächst Regulierungsarbeiten an der Ruhr im Gebiet Steele — Rellinghausen durchgeführt werden, um ein Überspülen des Bahnkörpers zu verhindern.

Gerade aber zu dieser Zeit wurde die Rheinische Eisenbahngesellschaft dem Königlichen Eisenbahnkommissariat in Koblenz unterstellt, eine auch für die Durchführung der Pläne der Bahnstrecke Heißen — Steele wichtige Entscheidung. Interessant ist aber für die damalige Zeit, daß schon am 16. Januar 1874 eine Polizeiverordnung betreffs Abwendung der Feuersgefahr bei der in der Nähe von Eisenbahnen befindlichen Gebäuden lagernden Materialien erlassen wurde, d. h., Erkenntnisse wurden gesammelt und Folgerungen daraus gezogen und auch sofort unbürokratisch durchgeführt. Trotz aller immer wieder von den Interessenten vorgebrachten Anträge, wurde am 15. August 1875 von dem Handelsministerium in Berlin in einem Gutachten an das Königliche Eisenbahnkommissariat erstmalig der Bau des Rüttenscheider Bahnhofes erwähnt, aber — man hielt sich die Entscheidung über den Baubeginn vor, da noch nicht alle Voraussetzungen erfüllt waren, die eine einwandfreie Durchführung des Personenverkehrs gewährleisten und damit den Bau des Bahnhofes rechtfertigten. So wurde die Überführung der Chaussee von Essen nach Werden über die Bahnstrecke Rüttenscheid — Steele am 24. Oktober 1876 unter bestimmten Bedingungen der Königlichen Regierung in Düsseldorf, die von Klarheit der Verordnungen und sachlicher Amtssprache zeugen, genehmigt. Das Handelsministerium hat dann endgültig diese Genehmigung bestätigt.

Die Zeit, d. h. die Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse aber kam der Durchführung des Gesamtprojektes entgegen.

Am 24. Januar 1877 erließ die Regierung ein Schreiben an das Königliche Eisenbahnkommissariat „ . . . das infolge wirtschaftlicher Notlage und von „Vermeidung von Calamitäten“ infolge Entlassungen bei Zechen usw. es dringend notwendig ist, daß alle öffentlichen Arbeiten, welche auch sonst behufs ihrer Fertigstellung einer Beschleunigung nicht bedürfen, möglichst rasch in Angriff genommen und gefördert werden sollen. Die Direktion der Rheinischen Eisenbahngesellschaft ist in der Lage, sich hierbei ein Verdienst zu erwerben, wenn Wahrscheinlich alle nur irgend zur Ausführung der geeigneten Bahnarbeiten in den Kreisen Essen und Mülheim notwendige Voraussetzungen so schnell als möglich in Angriff genommen und kräftig betrieben werden . . . “.

„Wir machen in dieser Beziehung auf die Strecke Heißen — Rüttenscheid — Steele aufmerksam, für welche dem Vernehmen nach bei Rüttenscheid der erste Spatenstich geschehen ist.“

Schon kurze Zeit später, am 25. Februar 1877, fuhr der erste Arbeitszug und brachte die benötigten Lasten und Materialien an Ort und Stelle. Man muß aber annehmen, daß mit dem Bau des Bahnhofes Rüttenscheid nicht sofort begonnen wurde, da noch große Schwierigkeiten betreffs

der Kostenregelung, des zum Bau benötigten Platzes usw. zu beheben waren. Leider liegen hierüber keine authentischen Angaben vor, so daß man wohl in der Annahme nicht fehl geht, den Bau des Bahnhofes Rüttscheid Ende 1877, Anfang 1878 zu legen, denn am 27. Mai 1878 fand am Bahnhof Rüttscheid der Termin zur Abnahme der fertiggestellten Bahnstrecke Heißen — Rüttscheid — Steele statt. Bei dieser Gelegenheit wurde über die Frage diskutiert — auch ein Zeichen des Verantwortungsbewußtseins der damaligen Zeit — ob auf dieser Strecke die Sicherheitsverordnungen vom 10. Mai 1877 eingeführt werden können.

Ein Sonderzug befuhr diese Strecke — die in fehlerlosem Zustand befunden wurde — bei Innehaltung einer Maximalgeschwindigkeit von 2 Minuten pro Kilometer, das ergibt eine Stundengeschwindigkeit von 30 Kilometern. Im Vergleich zu den heutigen Fahrgeschwindigkeiten müssen wir feststellen, daß zum Beispiel der „Blaue Enzian“ eine teilweise Höchstgeschwindigkeit von 200 Kilometern pro Stunde hat — das zeigt uns eine Entwicklung von nicht für möglich gehaltener Steigerung der Höchstgeschwindigkeiten bei der Bundesbahn.



Unter dem 11. Juni 1878 teilte das Eisenbahnkommissariat der Regierung mit, daß der Eröffnung des Betriebes auf der Bahnstrecke Heißen — Rüttscheid — Steele nichts mehr im Wege stehe, man sich aber den Zeit-

punkt der Eröffnung des Personenverkehrs selbst noch vorbehalten habe. Wenn auch die damals bestehende „Bahnverordnung für Deutsche Eisenbahnen“ an und für sich von untergeordneter Bedeutung war, so wurde sie trotzdem am 12. Juli 1878 für die Strecke Rüttenscheid — Steele beschlossen und am 7. August eingeführt.

Um aber ganz sicher zu gehen und allen eventuell auftretenden Risiken gegenüber gewappnet zu sein, fanden am 2. Juli 1878 Ermittlungen statt über die bei der Einführung des Personenverkehrs auf der Strecke Rüttenscheid — Steele zu erwartende Frequenz und ob aus jenem Verkehr eine den besonderen Posten derselben entsprechende Einnahme zu erwarten sei.

Nunmehr wurde endlich, nachdem auch das Bahnhofsgebäude fertiggestellt war, der Güterverkehr auf der Strecke Rüttenscheid — Steele am 15. Juni 1878 (auf der Strecke Rüttenscheid — Heißen war am 1. August 1872 der erste Güterzug gefahren) eröffnet, während der Personenverkehr für diese 5,78 km lange Strecke am 1. Juli 1879 die Jungfernfahrt durchführte.

Von Interesse ist noch die Feststellung, daß die Bahnstrecke von Heißen nach Rüttenscheid vor der Station Rüttenscheid ein Gefälle von 1:60 und nach der Station Rüttenscheid nach Langenbrahm von 1:70 hat.

Am gleichen Tage, am 1. Juli 1879, aber wurde auch die 5,40 km lange Strecke Rüttenscheid — Heißen für den Personenverkehr feierlich in Betrieb genommen, so daß nunmehr die Gesamtstrecke Steele — Rüttenscheid — Heißen für den Personenverkehr freigegeben war.

Eine Zeit der Blüte begann. Der Verkehr lief in den folgenden Jahren reibungslos und man stellte zur Zufriedenheit aller fest, daß man mit der Inbetriebnahme auch des Personenverkehrs auf dieser Strecke den berechtigten Wünschen der Bevölkerung Rechnung getragen hatte.

Bald aber traten Schwierigkeiten auf, die man nicht voraussehen konnte. Auf Grund der sich nun in den folgenden Jahren, insbesondere um 1884, anbahnenden schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse sollte nämlich der Eisenbahnverkehr auf dieser Strecke wieder eingestellt werden. So wurde an den Königlichen Landrat von Hövel in Essen ein Gesuch gerichtet „betreffs Erhaltung und Erweiterung des Verkehrs auf dieser Strecke, da es sich um eine Lebensfrage für die Gemeinde Rüttenscheid handele.“ Am 14. Februar 1885 ersuchte der Abgeordnete Dr. Natrop den Herrn Minister für öffentliche Arbeiten „etwaige Anträge der Eisenbahndirektion auf Einstellung oder Beschneidung des Verkehrs bei den Bahnstrecken im Rheinisch-Westfälischen-Industrievier einer sorgfältigen Prüfung zu unterziehen“, was auch zugesagt wurde. Hierunter fiel auch die Bahnstrecke

Rüttenscheid — Rellinghausen — Steele — Altendorf. Man befürchtete schwerwiegende Folgen, da dann keine Verbindung mehr von Rüttenscheid nach Rellinghausen, wozu es ja damals als Teil der Bürgermeisterei Rellinghausen noch gehörte, bestehen würde.

Nun schaltete sich auch der Oberpräsident der Rheinprovinz, an den viele Protestschreiben aus der Bevölkerung gerichtet waren, ein. Auf Grund einer Eingabe von ihm (vom 21. März 1885) wurde die Außerbetriebsetzung der Strecke durch Beschluß der Königlichen Eisenbahndirektion vom 15. Mai 1885 abgelehnt.

Bis etwa Ende des 19. Jahrhunderts lief nunmehr der Personen- wie auch Güterverkehr auf der Strecke Heißen — Rüttenscheid — Steele ohne Einschränkung, und den jeweiligen wirtschaftlichen Gesamtinteressen entsprechend ohne besondere wichtige Vorkommnisse.

Der aber immer mehr sich steigernde Verkehr zwang zu einem Ausbau des Bahnhofes Rüttenscheid. Daher bewilligte die Königliche Eisenbahndirektion zu Essen, **die übrigens im Jahre 1895 eingerichtet wurde und deren erster Präsident Herr Theodor Todt von 1895 — 1899 war**, am 14. März 1899 für das Etatjahr 1899/1900 Geldmittel für die Kosten der erforderlichen Erarbeiten für die in Aussicht genommene Erweiterung des Bahnhofes Rüttenscheid. Vorher, im Jahre 1898, hatte der Wegübergang am Ostende des Bahnhofes Rüttenscheid eine Schranke erhalten. Hier wurden 1900 täglich ca. 450 Personen und 30 - 40 Fahrzeuge gezählt.

Auch die bestehenden Gleisanlagen entsprachen nicht mehr den an sie gestellten Anforderungen. Es wurden um diese Zeit Pläne bearbeitet zwecks Erweiterung dieser Anlagen, die, bedingt durch die Steigerung des wirtschaftlichen Lebens, notwendig wurden. Man verband zwecks Abstellung von Wagen und zum Rangieren das neue Ladegleis am Rüttenscheider Bahnhof mit den Anschlußgleisen der Zeche Neu-Essen und baute ein neues Weichenstellwerk in der Nähe des Überganges an der Ostseite des Bahnhofes. Der Minister für öffentliche Arbeiten genehmigte dann unter dem 12. März 1903 den Bau weiterer Neuanlagen. Um aber den Bau dieser Neuanlagen durchführen zu können, mußte die Eisenbahndirektion Land ankaufen. Hier begannen die ersten Schwierigkeiten, die erst nach langen Kämpfen und Auseinandersetzungen aus dem Wege geräumt werden konnten.

Der damals amtierende Bürgermeister Hild gab am 11. Juli 1903 bekannt: „**Es wird bescheinigt, daß die anliegende, dem Wortlaut nach aufgeführte Bekanntmachung vom 24. Juni wegen Offenlegung der Projektstrecke betreffend die Erweiterung der Gleisanlagen auf dem Bahnhof Rüttenscheid am 26. Juni 1903 im amtlichen Kreisblatt publiziert worden ist und**

daß der Plan nebst Beilagen während der Zeit vom 26. Juni bis 10. Juli im Rathaus, Zimmer 22, hier selbst offengelegen hat."

In dem Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Düsseldorf, Stück 43, Jahrgang 1903, erschien unter 1198 und 1295 eine Verordnung und Bekanntmachung betreffs **„Einleitung des Verfahrens zur Feststellung der Entschädigung für folgende ... (Bezeichnung der Grundstücke) als zur Erweiterung der Gleisanlagen auf dem Bahnhof Rüttenscheid erforderlich sind."**

„Es erklärte der ... (Name der Grundstückshesitzer) für sein Grundstück ..." Vorgeladen waren damals die Stadt Essen und 26 weitere Grundstückseigentümer. Erst nach Vorlage von verschiedenen Gutachten und dem endlichen Ankauf des Landes durch die Eisenbahndirektion wurde die Genehmigung zum Bau der Gesamtgleisanlagen, so wie sie heute etwa sind, erteilt.

Der Bahnhof Rüttenscheid bestand ursprünglich aus 7 Gleisen und 2 Gleisen als Ladestraße am Güterschuppen, sowie einem weiteren Anschlußgleis für die Firma Schürmann. Der alte Güterschuppen lag dieser Firma gegenüber, die Ausfahrt war an der Rüttenscheider Straße neben der Firma Girardet. Für die Betriebsabwicklung waren der Bahnhof und das Stellwerk zuständig. In den nachfolgenden Jahren wurden 2 weitere Gleise und 2 Gleise als Reparaturgleise gebaut. Etwa ab 1911 machte der Rüttenscheider Bahnhof eine schwere Zeit durch, in der weitere Ausbaupläne zunächst zurückgestellt werden mußten. Bedingt durch die große Verkehrsstockung im Jahre 1912 (fast alle Bahnhöfe im Ruhrgebiet waren auf Grund wirtschaftlicher Auseinandersetzungen zu dieser Zeit verstopft und zum Erliegen gekommen) konnte man sich nur helfen, indem man Personal aus Kattowitz nach Rüttenscheid holte. Diese bauten dann zuerst den Güterschuppen neu mit dem Ausgang zur Veronikastraße und etwa 1913/14, also noch vor dem ersten Weltkrieg, baute man den Bahnhof Rüttenscheid um und erweiterte ihn mit 3 neuen Ladestraßen und mehreren Gleisen. Durch den dann noch erfolgten Neubau der Rüttenscheider Brücke wurde das Stellwerk von vor der Brücke hinter die Brücke an seine jetzige Stelle verlegt und dort gebaut, wo früher das Gehöft des Bauern Holbeck stand.

* * *

Kurz vor dem ersten Weltkrieg waren an Dienststellen vorhanden: Der Bahnhof — die Bahnmeisterei — die Güterabfertigung — die Stationskasse und die Waageameisterei.

An Personal waren vorhanden: Im Bahnhof ca. 30 Mann (heute ca. 45) — in der Bahnmeisterei ca. 40 (auch heute) — in der Güterabfertigung ca. 20 (heute ca. 30 einschließlich Stationskasse) und in der Waageameisterei

ca. 10 (heute ca. 20). Diese Zahlen beziehen sich auf 1965 und Anfang 1966).

Der Umschlag an Kohlewagen (4 Zechen) betrug damals etwa 240 Güterwagen zu 10-15 Tonnen — heute fahren ca. 400 Wagen zu 25 Tonnen und weitere etwa 120 Güterwagen (gegen früher 80).

*

In der damaligen Zeit bestand auf der Strecke Heißen — Rüttenscheid — Steele jeder Zug aus 4 Personenwagen mit einem Packwagen, die von einer Dampflok gezogen wurden.

Ab 1952 fahren auf der ganzen Strecke keine Personenwagen mehr, sondern man setzte zur Bewältigung des Verkehrs zwei aneinandergeschaltete Triebwagen (Dieselmotor) ein.

Die Güterzüge, die damals von einer Dampflok gezogen wurden, bestanden meist aus 35 Waggons — während heute 60 Wagen von einer Diesellok gezogen werden.

Zur Bedienung eines Personenzuges waren früher 1 Zugführer und ein Schaffner, sowie das Personal für die Dampflok erforderlich — beim Triebwagen der Triebwagenführer und der Zugführer als Schaffner.

1925 wurde bei den Güterzügen die durchgehende Luftdruckbremse eingeführt. Bis zu der Einführung dieser Luftdruckbremse waren zur Bedienung eines Güterzuges 1 Zugführer und 3-4 Schaffner abgestellt, wobei die Bremsung mit der Hand ausgeführt werden mußte.

Beim Diesellokverkehr ist nur ein Zugführer erforderlich.

* * *

Im Jahre 1921 wurde der Bahnhof von einem schweren Schlag getroffen, er wurde von den Franzosen besetzt.

Es folgten dann Jahre wirtschaftlicher Depressionen voller Unruhe mit hohen Erwerbslosenziffern, danach eine langsame Wiedergenesung auf dem Sektor der politischen und wirtschaftlichen Verantwortung, Jahre einer scheinbaren Blütezeit, der zweite Weltkrieg mit seinen verheerenden Folgen, der auch unseren Bahnhof bis auf seine Grundmauern zerstörte — nur ein Notbetrieb konnte aufrecht erhalten bleiben — aber Ehrgeiz, Stolz, Trotz und Arbeit schafften das Wunder und brachten neues Leben und Stetigkeit in seinen Verkehr und ein starkes Anwachsen. Jahre wirtschaftlicher Gesundung folgten. Aber die immer stärker werdende Motorisierung sollte auch unserem Rüttenscheider Bahnhof zum Verhängnis werden.



Am 1. Oktober 1959 wurde aus Rationalisierungsgründen die Fahrkartenausgabe im Bahnhof Rüttenscheid eingestellt und damit kam der Personenverkehr auf der Strecke Rüttenscheid — Steele zum Erliegen, nachdem auf der Strecke Rüttenscheid — Heißen am 30. Mai 1959 der letzte Schienenbus gefahren war.

* * *

1954 verkaufte man noch insgesamt 30 124 Fahrkarten und in der Zeit vom 1. Januar bis zum 1. Oktober 1959 im Durchschnitt pro Tag 80 Karten, insgesamt also 27 875 Karten, davon 6 392 Zeitkarten.

*

Außer dem erforderlichen Güterverkehr für die Zechen und den dort befindlichen Firmen mit ihren Anschlußgleisen wird nur noch Expresgut abgefertigt. 1964 wurden 21 916 Stück, das sind 372 Tonnen aufgegeben und 7 886 Stück oder 125 Tonnen empfangen.

* * *

Dieser kurze Überblick läßt scheinbar kein hoffnungsfrohes Bild für die Zukunft zu. Und dennoch hat dieser Bahnhof seine Zukunft. Zur Zeit sind Bestrebungen im Gange, um diese Strecke für den Personenverkehr wieder zu öffnen. Der Bürger- und Verkehrsverein in Zusammenarbeit mit weiteren interessierten Kreisen bemüht sich im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Verkehrs im Ruhrgebiet eine neue Strecke Wuppertal — Kupferdreh — Rellinghausen — Essen-Hauptbahnhof herzustellen.

Damit soll eine Schnellverbindung zwischen Duisburg — Mülheim — Rüttenscheid — Rellinghausen — Wuppertal bzw. Duisburg — Rüttenscheid — Steele — Bochum im Interesse der Bevölkerung geschaffen werden, um die Hauptstrecke über den Hauptbahnhof zu entlasten. Dann wird der Bahnhof Rüttenscheid im Jahre 1970, anlässlich des 1000 jährigen Bestehens des Ortsteiles Rüttenscheid, wieder im Mittelpunkt des Verkehrs stehen!

Eines aber muß festgestellt werden: Trotz der Einstellung des Personenverkehrs hat der Bahnhof Rüttenscheid nichts von seiner Bedeutung eingebüßt. Es wird kaum bekannt sein, daß während der Bundesgartenschau fast 70 % aller in Essen ankommenden Sonderzüge für die Bundesgartenschau, einschließlich von 2 - 4 wöchentlichen Schüleronderzügen aus dem Bundesgebiet, hier gehalten haben. Bei besonderen Veranstaltungen in der Gruga, in der Mehrzweckhalle usw. werden immer wieder Sonderzüge nach dem Bahnhof Rüttenscheid umgeleitet. Er hat also nach wie vor im Essener Raum eine besondere Stellung und wird auch für die Zukunft, zumal mit immer zahlreicher werdenden Veranstaltungen gerechnet werden muß und in seinem Raum neue Siedlungen erstellt werden, seine Notwendigkeit nicht leugnen.

* * *

Nun noch einige Besonderheiten am Rande: Vor einiger Zeit sind einige Gleise, die Neubauten von Schuppen oder Firmengebäuden weichen mußten und kaum noch benutzt wurden, herausgenommen worden.

*

Wo heute sich die Kleingärten der Bundesbahnangehörigen befinden, wurde früher Lehm abgebaut und durch einen Tunnel, der später als Luftschutzkeller Verwendung fand und bei der Holzhandlung Conrads herauskommt, zum Verladen herausgeschafft.

*

Noch vor dem ersten Weltkrieg und lange Zeit nachher blieben die Kinder der Eisenbahner dem Berufe des Vaters treu. Es kam nicht selten vor,

Immer wie neu bleibt Ihre Kleidung

durch regelmäßige Reinigung bei

Himmelreich
FÄRBEREI · CHEM. REINIGUNG · KLEIDERBAD

HAUPTGESCHAFT RÜTTENSCHIEDER STRASSE 94 · FERNRUF 772257

Filialen und Annahmen in allen Stadtteilen

daß der Vater Rottenführer, ein Sohn Rangiermeister, ein zweiter Lademeister, ein dritter Eisenbahnarbeiter und ein vierter auf der Stationskasse tätig war.

*

Bekannt waren auch die „Kriegsspiele“ der Jugend — die Rellinghauser Jugend war meist mit Stöcken, die Rüttenscheider mit selbstgefertigten Holzsäbeln ausgerüstet. Es entbrannte ein heißer Kampf, Schützengräben, etwa dort, wo heute die Kleingärten der Eisenbahner sind, wurden ausgeworfen und mancher Junge kam nicht nur mit einer Schramme, sondern auch mit einer Verletzung nach Hause, deren Narbe noch in den späteren Jahren von diesen „Kinderspielen“ Zeugnis ablegten.

*

Bekannt waren die sogenannten „Sonnenbrüder“ — Hilfsarbeiter, die die Wagen ausluden. In Rüttenscheid waren diese alle mit ihren Vornamen bekannt, denen man das Wort „Deutscher“ vorsetzte — z. B.: Deutscher Willi, Deutscher Kari, Deutscher Jupp usw. Bekanntlich waren diese Sonnenbrüder von Haus aus faul, aber trinkfest, dennoch waren sie ehrliche Haudegen. Da sie sich gern vor der Arbeit drückten, ließen sie die Kinder der Eisenbahner für sich die Arbeit machen, während sie selbst sich einen „genehmigten“. Aber sie zahlten den Kindern dann ohne irgendeinen Abzug den diesen zustehenden Lohn aus.

*

Und zum Schluß soll noch eine nette Episode aus der „Franzosenzeit“ erzählt werden, denn der Bahnhof Rüttenscheid hat nicht nur seine Geschichte, sondern auch seine Anekdoten.

Als die Franzosen in Essen fast alle Bahnhöfe besetzt hatten, war nur noch der Bahnhof Rüttenscheid frei. Nicht weit von der „Rangierbude“ hatten die Franzosen ihr Lager. Die Eisenbahner aber konnten keine Arbeit verrichten, weil die Franzosen jeden Augenblick den Bahnhof besetzen konnten. So spielte man denn in der „Rangierbude“ bei offenem Fenster (um eventuell die Franzosen frühzeitig entdecken zu können, wenn sie den Bahnhof besetzen wollten) bei Bier und Rauchen Karten. Und eines Tages, als man nichtsahnend wieder einmal zusammen sitzt, springt plötzlich der Meister auf und verschwindet im Nebenraum. Seine Kollegen nahmen dies zum Anlaß, die Karten fortzuwerfen und durch die Fenster im Laufschrift zu verschwinden in der Annahme, die Franzosen kommen.

Erst spät am Abend klärte sich dieser Irrtum auf: Der Meister war nur plötzlich aufgesprungen, weil er hörte, wie das Wasser, welches er zum Kaffeemachen aufgestellt hatte, überkochte.

*

Bekannt ist nur noch den Älteren, daß man früher, da meist 30-35 Güterwagen hintereinander gekoppelt von der Zeche Langenbrahm abwärts fuhren und nur 4 oder 5 Wagen Handbremsen hatten (Luftdruckbremsen kannte man damals nicht) aber auch nur 4-6 Mann Personal für einen solchen Zug zur Verfügung standen, Grubenstempel zwischen die Räder der Speichen zum Abbremsen des Zuges steckte (früher kannte man nur Speichenräder).

* * *

Das ist die Geschichte unseres Rüttenscheider Bahnhofes — er bietet uns ein Bild seiner Zeit: Er hat Aufstieg und Niedergang erlebt — auch in seiner scheinbaren „Kleinheit“ hat er mitbestimmend eingegriffen in das Leben unseres Rüttenscheider Raumes — er kann viel erzählen von dem Werdegang unserer engeren Heimat, deren Menschen und deren Gewohnheiten, deren Fleiß und Vertrauen in die Zukunft.

Mag er heute unscheinbar, fast vergessen, hinter dem Grün der Bäume sein Leben fristen — eines Tages wird er seine Bedeutung wieder unter Beweis stellen und von der unbeugsamen Entschlossenheit weitblickender Männer erzählen, die die Aufgaben der Zukunft sehen und ihn aus seiner Verträumtheit zu neuem Leben erwecken werden.

Quellenangabe: Akten des Staatsarchives Düsseldorf