Bahnhof Trompet

Schlagwörter: Bahnhof
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Duisburg, Moers
Kreis(e): Duisburg, Wesel
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Bahnhof Trompet in Duisburg, Neustraße (2015). Triebwagen VT 648 447 (Alstom Coradia LINT) der Nordwestbahn
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Der Bahnhof in Trompet wurde am 5. Oktober 1849 in Betrieb genommen, an der Strecke von Krefeld, der ersten Eisenbahn am linken Niederrhein. Die Fortsetzung nach Homberg (Niederrh.) folgte am 15. Oktober 1849.

1844 hatte sich die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahngesellschaft gegründet. Ziel war die Herstellung von Verbindungen zwischen den industriereichen Städten und Gegenden des Niederrheins, von Verbindungen mit dem Kohlenrevier und der Verbindung des Rheins mit Holland und dem preußischen Reich. In Homberg sollte der Anschluss an die 1847 eröffnete Zweigstrecke der Köln-Mindener Eisenbahn mit der Verbindung nach Osten gefunden werden. Sie erhielt am 8. Januar 1847 die preußische Konzession zum Bau der Strecke von Homberg über Trompet, Uerdingen und Viersen nach Gladbach (heute Mönchengladbach).
1847 begann man mit den Bauarbeiten in Homberg. Durch Widerstände in der Bevölkerung, vor allem der Landbevölkerung verzögerte sich der Bau. Es kamen die Verschlechterung der wirtschaftlichen und sozialen Lage der Menschen hinzu, die im März 1848 in Berlin zur Revolution führten. Der Niederrhein war ebenso betroffen, Fabriken wurden stillgelegt, die Menschen wurden arbeitslos. Hinzu kamen Hunger und Not. Die Eisenbahngesellschaft versuchte hier zu helfen, indem Erdarbeiten und Holzlieferungen öffentlich ausgeschrieben und heimische Firmen beauftragt wurde, zudem fanden viele Arbeitslose beim Bahnbau Beschäftigung.

Nach der Eröffnung am 5. Oktober 1849 führte die mit „Allerhöchstem Erlaß vom 4. März 1850“ gegründete Königliche Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn mit Sitz in Aachen ab dem 1. April 1850 den Betrieb auf der Bahnstrecke. Sie war aus den beiden Bahngesellschaften Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahngesellschaft und der 1846 gegründeten Aachen-Neuß-Düsseldorfer Eisenbahngesellschaft hervorgegangen. Die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn wurde dann am 1. Januar 1866 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (BME) übernommen.
Der Bahnhof in Trompet war ein einfacher Zwischenbahnhof zur Erschließung der ländlichen Region. Die Bedeutung der Strecke wuchs, als 1852 die Ruhrort-Homberger Trajektanstalt und die Fertigstellung der Bahnlinie von Aachen nach Mönchengladbach

eröffnet wurden und somit die Verbindung über Trompet in das nationale Bahnnetz eingebunden war.

Der Bahnhof bis zum Zweiten Weltkrieg

Die Bedeutung des Bahnhofes Trompet wuchs, als 1904 die Bahnstrecke von Rheinhausen nach Kleve eröffnet wurde. Nun konnte man von Trompet direkt nach Duisburg und weiter ins Ruhrgebiet fahren. Nachdem 1929 auf der Strecke von Krefeld über Trompet, Moers, Baerl nach Oberhausen der Personenverkehr eröffnet worden war, war auch das nördliche Ruhrgebiet leichter zu erreichen.
Zum 1. Oktober 1913 kam noch die Güterzugverbindung vom Rangierbahnhof Hohenbudberg, Abzweig Mühlenberg nach Trompet hin. Somit lag der Bahnhof an drei Strecken: Rheinhausen – Kleve (Streckenkilometer 4,5 von Rheinhausen), Homberg – Mönchengladbach (ursprünglich Streckenkilometer 6,9 von Uerdingen, nach Neukilometrierung 1965/73 Kilometer 0,0 nach Homberg) und Trompet – Abzweig Mühlenberg (Streckenkilometer 5,7).

Auf einem Gleisplan von 1930 ist die größte Ausdehnung der Gleisalagen zu erkennen. Er besaß drei Bahnsteige mit insgesamt sechs Gleisen für den Personenverkehr. Acht Sammel- und Aufstellgleise dienten dem Verkehr zwischen den Zechen Mevissen und Diergardt, den Zulaufstrecken aus dem Ruhrgebiet zum Rangierbahnhof Hohenbudberg. Im Osten schloss ein Schuppengleis den Güterschuppen an.
Nach Nordwesten verliefen die beiden Streckengleise nach Moers. Ein Streckengleis führte nach Homberg (Ndrh.), parallel dazu verliefen die Anschlussgleise zu den Zechen Mevissen und Diergardt. Im Bereich des Güterschuppens gab es einen Anschluss an die Fassfabrik Küppers. Nach Süden schlossen sich die Gleise nach Hohenbudberg und Uerdingen an. Parallel dazu verlief das Anschlussgleis an die Fa. Toepper & Cie.
Im Zweiten Weltkrieg kam es zu massiven Zerstörungen an diesem zentralen Verteilerbahnhof.

Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg

Der Verkehr in Trompet wurde bald nach dem Krieg wieder aufgenommen.
Die Strecke von Homberg nach Krefeld wurde 30. September 1961 stillgelegt. Geblieben ist ein Industriegleis für den Abschluss der Sachtleben Chemie GmbH. In den Jahren 1969/1970 kam es im Zuge der Elektrifizierung und des Umbaus der Verbindung von Hohenbudberg nach Moers und weiter nach Oberhausen zu größeren Umbaumaßnahmen im Bahnhof .
Die verbliebene Niederrheinstrecke wird zurzeit von der Nordwestbahn betrieben, die den Verkehr zwischen Xanten und Duisburg durchführt. Die Güterzugstrecke von Hohenbudberg ist Teil der durchgehenden Verbindungen aus dem Ruhrgebiet über Moers, Trompet, Krefeld in den Süden.

Betriebsgebäude

Das große Empfangsgebäude von 1928 wird 2022 abgerissen, um neues Bauland zu schaffen.

Im Bahnhof gab es mehrere Durchfahrgleise, aber auch Rangiergleise und Anschlussgleise. Heute besitzt der Bahnhof noch sechs betriebsfähige Gleise: Gleis 1 und 2 für die Strecke von Rheinhausen nach Xanten, mit den beiden Bahnsteigen. Gleis 3 am Mittelbahnsteig wurde zwischenzeitlich aufgegeben. Die Gleise 4 und 6 dienen dem Durchgangsgüterverkehr vom Abzweig Mühlenberg nach Oberhausen (Gleis 5 ist aufgelassen). Die Gleise 7 und 8 gehören zum Anschluss nach Homberg (Ndrh.).
Im Südosten des Bahnhofes hat sich der Güterschuppen erhalten, die Gleisanschlüsse sind noch vorhanden, wenn auch stark überwachsen. Hier stand ursprünglich auch eine Betriebsschlosserei. Des Weiteren gab es ein Freiladegleis, eine Laderampe und einen Ablaufberg.

Es waren mehrere Stellwerksgebäude vorhanden. Im Nordosten, an der heutigen Moerser Straße stand das Stellwerk Dmf (Diergardt Mevissen, besetzt mit Fahrdienstleiter) nördlich des Bahnhofes hatte mechanische Stellwerkstechnik, regelte zudem den Zechenanschluss Diergardt/Mevissen und ist zwischenzeitlich abgerissen worden. Im Süden stand das Stellwerk Tsf (*T*rompet *S*üd, besetzt mit *F*ahrdienstleiter). Unmittelbar nördlich des Empfangsgebäudes gab es ein Stellwerk To (*T*rompet *O*st). Das bestehende Stellwerk Tf (*T*rompet, besetzt mit *F*ahrdienstleiter) stammt von 1966 und gehört zum Typ Sp Dr S60, ein elektrisches Stellwerk.

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2022)

Internet

de.wikipedia.org: Bahnstrecke Duisburg-Ruhrort - Mönchengladbach (abgerufen 3.4.2015)
de.wikipedia.org: Bahnhof Trompet (Abgerufen 25.7.2022)
Bahnarchiv NRW von André Joost: Bahnhof Trompet (abgerufen 3.4.2015)
trassenfinder.de: Deutsche Bahn AG, Verzeichnis der Gleise mit Serviceeinrichtungen (PDF [300 KB], abgerufen 25.7.2022)

www.bk-trompet.de.vu: Stefan Panske u.a., Bahnknoten Trompet (abgerufen 03.04.2015, Inhalt nicht mehr verfügbar 25.7.2022)
www.eisenbahnsignale.de Private Seite zur Bahnstrecke Hohenbudberg-Oberhausen West (abgerufen 3.4.2015)
www.nullclub.de: Private Seite zur Strecke Hohenbudberg – Baerl (abgerufen 03.04.2015, Inhalt nicht mehr verfügbar 25.7.2022)

Literatur

Barthels, Thomas (2008): Bahnhöfe im Rheinland zur Reichsbahnzeit. Plan, Mönchengladbach.

Bahnhof Trompet

Schlagwörter: Bahnhof
Straße / Hausnummer: Neustraße 65
Ort: 47228 Duisburg - Trompet
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1849
Koordinate WGS84: 51° 24 48,99 N: 6° 40 10,43 O / 51,41361°N: 6,66957°O
Koordinate UTM: 32.337.942,37 m: 5.698.398,00 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.546.625,82 m: 5.697.873,71 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Claus Weber (2015), „Bahnhof Trompet“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-CW-20110829-0068 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**