

Krefelder Eisenbahn

Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn

Museumsbahn „Schluff“

Schlagwörter: [Eisenbahnstrecke](#), [Bahnhof](#), [Museumsbahn](#)

Fachsicht(en): [Kulturlandschaftspflege](#)

Gemeinde(n): [Grefrath](#), [Kempen](#), [Krefeld](#), [Moers](#), [Neukirchen-Vluyn](#), [Tönisvorst](#), [Viersen](#)

Kreis(e): [Krefeld](#), [Viersen](#), [Wesel](#)

Bundesland: [Nordrhein-Westfalen](#)



Industriebahn Schluff (2020)
Fotograf/Urheber: Christoph Becker



Die niederrheinische Krefelder Eisenbahn bediente seit 1870 ein Bahnnetz zwischen Viersen, Kempen, Moers und Krefeld. Sie bediente, erfolgreich bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges, den Güterverkehr. Aktuell fahren Museumszüge „Schluff“ auf Teilstrecken.

[Crefelder-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn 1865-1875](#)

[Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft \(bis 1945\)](#)

[Die Geschichte von 1945 bis 1990](#)

[Museumsbahn „Schluff“](#)

[Betriebsstellen](#)

[Hinweise, Quelle, Links, Literatur](#)

Die bereits Mitte des 19. Jahrhunderts bedeutende Industriestadt Krefeld hatte 1849 mit der Eröffnung der [Ruhort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn](#) Anschluss an das entstehende Eisenbahnnetz erhalten. Diese Bahnlinie wurde 1853 bis [Aachen](#) und [Oberhausen](#) fortgeführt. Es folgten 1856 die Strecken nach Köln und 1863 nach [Kleve](#), 1865 bis [Nijmegen](#) verlängert. Damit war Krefeld in das internationale Netz der Eisenbahnen Westeuropas eingebunden. Allerdings handelte es sich um überregional bedeutende Verbindungen, die unmittelbare Umgebung der Stadt wurde damit nicht erschlossen.

Crefelder-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn 1865-1875

Auf Initiative des Kempener Landrates Förster bildete sich daher am 13. Oktober 1865 ein Eisenbahn-Ausschuss mit Krefeld und dem Kreis Kempener (heute Viersen), um die Konzession einer *Crefelder- Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn* (CKKIE) zu erlangen. Die Genehmigung des zuständigen Ministers der öffentlichen Arbeiten datiert vom 14. Dezember 1865. Das Kapital der Gesellschaft kam in wesentlichen Anteilen aus Großbritannien.

Nach zwei Jahren Bauzeit eröffnete am 1. November 1870 die Strecke von Viersen über Süchteln, St. Tönis, Krefeld nach Hüls.

Am 18. Februar 1872 folgte die Strecke von Süchtelnvorst über Oedt und Kempener nach Hüls. Damit betrug die Streckenlänge rund

42 Kilometer.

Diese Bahn ermöglichte nun einen regelmäßigen Personen- und Güterverkehr der ländlichen Umgebung mit der zu dieser Zeit aufstrebenden Stadt Crefeld, die mit über 50.000 Einwohnern um 1860 größer als Düsseldorf war. Die Hauptaufgabe der Bahn war der Personenverkehr. Im Güterverkehr waren Holzhandlungen, Färbereien, chemische Fabriken, Seidengarn-Hersteller, Webereien, Stahlfirmen und Maschinenhersteller sowie Landhandelsfirmen und Getreidemühlen an die Bahn angeschlossen. Für den Betrieb standen sieben Dampflokomotiven der Firmen Stephenson und Brassay aus England zur Verfügung, ergänzt durch zwei gebrauchte Schlepptenderlokomotiven der Königlich Preußischen Ostbahn. Des Weiteren gab es 16 Personenwagen, drei Packwagen, zwei Postwagen und 143 Güterwagen. Beschäftigt wurden 76 Beamte und Angestellte. Eine Besonderheit waren die niveaugleichen Kreuzungen mit der Strecke der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, die die Erweiterung der Strecke von Köln über Neuss bis Krefeld am 3. März 1863 weiter in Richtung Kleve in Betrieb genommen hatte. Diese Kreuzung der Bahnlinien befand sich bis 1907 nahe der heutigen Gutenbergstraße in Krefeld.

Die „Crefeld-Kreis Kempenener Industrie-Eisenbahn“ war nicht direkt an den Krefelder Bahnhof der beiden großen Bahnen, mit ihren Strecken zwischen Homburg, Köln, Kleve eingebunden. Daher wurde 1870 ein Gleisdreieck auf der Strecke zwischen St. Tönis und dem Nordbahnhof Krefelds, als Blockstelle Lindental, erbaut und eine abzweigende Strecke entlang des äußeren Straßenrings in Krefeld, in Richtung Krefelder Hauptbahnhof eingerichtet. Am Ende dieser Strecke wurde, in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof, ein eigener Bahnhof errichtet, der Südbahnhof. Die Länge der Strecke belief sich nun auf 46,12 Kilometer.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr überwogen die des Güterverkehrs. Es gelang nicht, weitere Ansiedlungen von Industrien und Fabriken zu gewinnen. Die Kosten waren zu hoch, die Gewinne zu niedrig, hinzu kamen Fehlentscheidungen der Betriebsführer, Schulden usw. 1875 wurde das Konkursverfahren eingeleitet, der Bahnbetrieb am 1. April 1875 eingestellt.

Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft (bis 1945)

Nach dem Konkurs der Bahngesellschaft bemühte sich vor allem die örtliche Wirtschaft um die Wiederaufnahme des Bahnverkehrs. Da jedoch weder der Preußische Staat noch die tangierten Gemeinden die Bahn aus finanziellen Gründen übernehmen wollten, wurde die Bahn, die Anlagen, Fahrzeuge und Verbindlichkeiten versteigert. Das Bankhaus Erlanger & Söhne aus Frankfurt am Main erhielt den Zuschlag für 660.000 Mark. Die neu gegründete *Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft* (CEG, seit 1925 KEG) erhielt 1880 eine neue Konzession für den Betrieb sowie Neubauvorhaben. Dazu gehörten die Strecke nach Moers sowie eine Verbindung von Grefrath nach Straelen.

Den Bahnbetrieb nahm die neue Gesellschaft am 1. Oktober 1890 wieder auf, die Strecke nach Grefrath folgte am 15. Mai 1881. Die Streckenverlängerung nach Moers wurde am 3. Juni 1882 eröffnet. Diese Strecke nach Moers hatte für den Transport von Kohlen aus der [Zeche Rheinpreußen](#) nach Krefeld eine große Bedeutung.

Die Verbindung von Grefrath nach Straelen wurde jedoch nicht weiterverfolgt, obwohl bereits ein mehrere Kilometer langer Bahndamm hergestellt worden war. Als Ersatz wurde 1901 die [Geldernsche Kreisbahn](#) von Kempen nach Straelen eröffnet. Das Streckennetz betrug 1890 insgesamt 60,22 Kilometer. Der Schwerpunkt lag, anders als bei vielen anderen Sekundäreisenbahnen in Deutschland, immer noch auf der Beförderung von Personen. Angestellt waren 145 Beamte und Arbeiter, es waren nun 8 Lokomotiven, 24 Personenwagen, aber nur noch 84 Güterwaggons vorhanden. In Kempen bestand ein Anschluss an die Staatsbahn und war ein Industriebahnhof angelegt worden. Am Südbahnhof in Krefeld gab es eine Gleisverbindung zur Staatsbahn, in Moers und in Viersen jeweils eine Verbindung zwischen dem eigenen Bahnhof und den Staatsbahnhöfen und in Grefrath ein Anschlussgleis an den Staatsbahnhof.

Die Strecke war für eine Geschwindigkeit von maximal 30 Stundenkilometer ausgelegt und erlaubte nur eine vergleichsweise langsame Fahrt. Vielleicht bekam die Bahn aufgrund der gemächlichen Geschwindigkeit im Volksmund den Namen „Schluff“ (von „Schlurfen mit den Schluffen/Pantoffeln“).

Die wirtschaftliche Entwicklung der neuen Bahngesellschaft war gut, vor allem im Güterverkehr. 1890 musste der Hauptgüterbahnhof in Krefeld Nord erweitert werden. Die Industrialisierung führte nun vermehrt zu neuen größeren Fabriken, die aus logistischen Gründen ihre Betriebe nahe der Bahnlinie erbauten, um direkt an den Transportweg, den die Eisenbahn bot, angeschlossen zu sein. In Kempen wurden so die „Eisenmöbelfabrik Arnold“, die „Elektrochemische Fabrik Kempen“, die „Ölmühle Bartholomäus Dammer“ neben der Bahnlinie erbaut. In Krefeld die „Brauerei Tivoli“, die „Crefelder Dampfkessel- und Apparatebau-Anstalt, Koerver & Lersch“, die „Joh. Kleinewefers Söhne Maschinenfabrik“.

Zwischen 1905 und 1908 wurden die Bahnanlagen in Krefeld erheblich verändert. Grund dafür war die Höherlegung der Hauptbahnlinien. Für die KEG bedeutet dies, dass die nördliche Anbindung von Krefeld West nach Krefeld Süd aufgegeben wurde (heute Frankenring). Es wurde eine neue Verbindung von Krefeld Nord über Krefeld West Richtung St. Tönis erbaut, zusammen mit dem neuen Betriebshof am Weserweg. Des Weiteren baute man eine neue Verbindung zum Staatsbahnhof mit dem Übergabebahnhof Krefeld Süd (Güterverkehr) und dem neuen Endpunkt Krefeld Süd am Hauptbahnhof, für Züge aus Richtung Hüls und Süchteln.

1912 ging die Betriebsführung der „Crefelder Eisenbahn“ auf die *Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft A.G.* (DEAG) in

Berlin über. Im Ersten Weltkrieg (1914-1918) kam es zu erheblichen Einschränkungen im Betrieb. Die Strecke von Süchtelnvorst nach Grefrath wurde am 15. November 1916 eingestellt.

1915 entfiel durch die Höherlegung der Bahnstrecken in Viersen die direkte Einbindung in den Staatsbahnhof. Stattdessen entstand ein neuer Endbahnhof im Zwickel der Strecken nach Venlo und Krefeld ohne Gleisanbindung.

Die Stadt Krefeld hatte bis 1921 einen Großteil der Aktien der CEG erworben. So konnte sie die Betriebsführung 1921 übernehmen. Allerdings sanken durch Wirtschaftskrise und Inflation die Einnahmen der Gesellschaft erheblich. Das Verkehrsaufkommen sank deutlich ab.

Zudem waren neue Straßenbahnlinien der Krefelder Straßenbahn nach Moers, Hüls und St. Tönis eröffnet worden, die dem Personenverkehr auf der Bahn erhebliche Konkurrenz boten. Zur Vereinfachung des Personenverkehrs wurden 1925 je zwei Motortriebwagen der „Deutschen Werke Kiel“ und der „AEG-Berlin / Linke-Hofmann Köln“ beschafft und eingesetzt. Zudem erhielt die Krefelder Eisenbahn 1925 einen von den Firmen „Krupp Essen“ zusammen mit der „Waggonfabrik Uerdingen“ gebauten Benzoltriebwagen mit 66 Sitzplätzen, 20 Stehplätzen, 25 Tonnen Gewicht und 15,34 Metern Länge zu Versuchszwecken. Nach der Einführung der Triebwagen, dichterem Zugfolgen, wurde die Anzahl der beförderten Personen um 41% gesteigert. Diese Modernisierung des Wagenparks brachte auch mehr Fahrgäste auf die Bahn, 1926 wurden 440.000 Fahrkarten verkauft.

1925 nahm man einen betriebseigenen Busverkehr auf. Und 1933 vereinigte man die Krefelder Eisenbahn-Gesellschaft AG mit der Krefelder Verkehrs AB in der Verwaltungsspitze. Dies ermöglichte eine gemeinsame Betriebsführung beider Gesellschaften.

In der Konsequenz stellte man den Personenverkehr auf der KEG bis zum 1. Januar 1936 ein. Zwei der Triebwagen wurden verkauft, zwei sowie die vorhandenen Personenwagen blieben in Krefeld. Unter den Versorgungsschwierigkeiten und wegen des kriegsbedingten Abzugs von Omnibussen im Zweiten Weltkrieg (1939-1945) musste der Personenverkehr auf der Bahn 1939 wieder aufgenommen werden.

Durch die Kriegseinwirkungen mit zahlreichen Bomberangriffen erlitten die KEG erhebliche Verluste an Personal, Maschinen und Anlagen. Den Betrieb stellte man im März 1945 vor den anrückenden amerikanischen Truppen ein.

Die Geschichte von 1945 bis 1990

Unter der amerikanischen Besatzung konnten im April 1945 wieder Güterzüge von Moers über Hüls nach Krefeld fahren. Sie dienten vor allem den Transport von Kohlen aus den niederrheinischen Kohlenzechen zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft.

Den Personenverkehr konnten die KEG weitgehend zwischen Juli 1945 und Mai 1946 wieder aufnehmen. In der ersten Zeit nach dem Weltkrieg waren es vor allem die Hamsterfahrten der städtischen Bevölkerung auf Land zur Eigenversorgung, die der Bahn erhebliche Beförderungszahlen erbrachten. Dies endete nach der Währungsreform 1949.

Zwischen Mai 1949 und Mai 1951 stellte man den gesamten Personenverkehr wieder auf Busverkehr um. Zeitgleich gab man den Güterverkehr zwischen Kempen und Oedt auf.

Auch im Güterverkehr gab es Veränderungen durch den Druck der Straßenkonkurrenz. Vor allem die landwirtschaftlichen Betriebe stellten sich auf den Lastwagenverkehr um. Hinzu kamen die Schließungen kleinerer Fabriken und Firmen. Dies führte dazu, dass sich die KEG aus der Fläche zurückzog und immer weniger Verkehr anbot.

Entgegen dem Trend wurden jedoch in den 1960er Jahren erhebliche Summen in den Umbau und Sanierung des Güterverkehrs gesteckt, da man im Aufschwung dieser Jahre eine wirtschaftliche Grundlage für den Güterverkehr annahm. Mehr als 4 Millionen Deutsche Mark wurden bis 1967 investiert. Dampflok wurden durch Diesellokomotiven ersetzt, Werkstätten erneuert und modernisiert, die Gleisanlagen saniert und die Stellwerkstechnik umgestellt. Bahnhofsgebäude und -anlagen wurden restauriert, die Einzelgutabfertigung (Stückgut, Expressgut) auf LKW umgestellt usw. Allerdings wurden auch Strecken stillgelegt, wie die Verbindung von Süchteln nach Kempen 1965.

Allerdings erweisen sich die Investitionen als nicht wirtschaftlich. Der Güterverkehr nahm immer mehr ab, die Leistungen gingen stark zurück. In der Folge legte man weitere Strecken für den Güterverkehr still. Bis 1982 blieb nur ein Restbetrieb in Kempen und die Bedienung der Privat-Anschlüsse zwischen St. Tönis bzw. Hüls nach Krefeld übrig. Zusätzlich fuhren die Tourismuszüge des Schluff.

1978 war die KEG vollständig in der Krefelder Verkehrs-AG (KREVAG) aufgegangen. Der Güterverkehr wurde bis 1985 weitgehend aufgegeben, die Strecken stillgelegt. Es verblieb nur noch die Bedienung weniger Privatanschlüsse. Bis auf zwei Diesellokomotiven wurden alle Lokomotiven verkauft.

Die „Krefelder Verkehrs-AG“ wurde 1990 mit den Stadtwerken und Krefelder Versorgungs-, Verkehrs- und Entsorgungs-GmbH (KVV) zur neuen Gesellschaft „SWK AG“ verschmolzen, der „Städtischen Werke Krefeld AG, Bereich Verkehr“.

Museumsbahn „Schluff“

Das hundertjährige Bestehen der KEG wurde 1968 gefeiert, mit einigem Optimismus für die Zukunft. Dazu wurde im Oktober 1968 auch ein Museumszug mit Dampflokomotive zwischen Krefeld und Hülsberg eingesetzt, der Beginn des „Schluff“. Diese Fahrten im Oktober 1968 waren mit rund 22.500 Fahrgästen sehr erfolgreich.

In der Folgezeit wurden weitere Museumsfahrten auf dem Netz der KEG angeboten. Diese Bahn war so erfolgreich, dass sie seit 1980 regelmäßig nach festem Fahrplan verkehrte. Dazu beschaffte man Personenwagen von der Kassel-Naumburger Eisenbahn

und von der Söhrebahn Kassel-Bettenhausen-Wellerode Wald.

Nach weitgehender Stilllegung der restlichen Güterverkehrs 1985 konzentrierte man sich auf den Schluff. Die Anlagen in Krefeld Nord und St. Tönis wurden mit neuen Bahnsteigen versehen, neue Bahnsteigbedachungen errichtet und Zugänge vereinfacht. Auch die Bahnhofsgaststätte in Krefeld Nord wurde in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt und wird erfolgreich betrieben. Betrieben wird die Museumsbahn von der „SWK Mobil“, unterstützt durch die Vereine „Schluff und historische Verkehrsmittel Krefeld“, „Freunde der Eisenbahn Krefeld e.V.“ und der „Interessengemeinschaft Schienenverkehr Krefeld e.V.“ und der „Hafen Krefeld GmbH & Co. KG“ als reine Ausflugsbahn.

Für diesen Betrieb wurde 1979 von der DEA aus Gelsenkirchen die noch betriebsfähige Dampflokomotive „Graf Bismarck XV“ der Henschel-Bauart D600 (Henschel 29893/47) von 1947 beschafft, die zunächst auf Leichtölfeuerung umgebaut wurde und anschließend den Museumszug bespannte und heute noch bespannt. Die Lok bekam damals die Betriebsnummer KEG 1 zugeteilt, nachdem die ehemalige Lok 1, eine vierachsige Jung-Lok, kurz zuvor verkauft wurde. Später erhielt sie die Fantasienummer „98 8921“.

Im Mai 2026 wurde bekannt gegeben, dass die Fahrten des Schluffs aus Kostengründen nach den traditionellen Nikolausfahrten Ende des Jahres eingestellt werden müssen.

Betriebsstellen

Die KEG betreibt vier Strecken im Personenverkehr, die hier einzeln mit ihren Daten und Betriebsstellen aufgeführt werden. Die einzelnen privaten Anschlüsse werden hier nicht gelistet.

(Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt, Abzw = Abzweig; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Krefeld - St. Tönis - Viersen

Eröffnet am 1. November 1870, Einstellung Bahnverkehr am 1. April 1875. Wiedereröffnung am 1. Oktober 1880. Neues Verbindungsgleis zur Strecke nach Hüls mit Hp St. Töniser Straße (Hp Krefeld West) am 20. Mai 1884. Eröffnung Übergabegleis zum Staatsbahnhof Viersen 1890.

Am 19. Juli 1907 Eröffnung neues Übergabegleis Krefeld West bis Krefeld Süd und neues Gleisdreieck Weserstraße. Am 1. August 1908 Eröffnung neuer Endbahnhof für den Personenverkehr in Krefeld, 1915 neuer Endbahnhof in Viersen. Vorübergehende Stilllegungen 1875 bis 1880 und 1935 bis 1939. 1915 Stilllegung des Anschlusses an die Staatsbahn in Viersen. Endgültige Einstellung Personenverkehr am 3. Oktober 1949 zwischen Süchteln und Viersen und am 19. Mai 1950 zwischen Süchteln und Krefeld Süd.

Einstellungen im Güterverkehr: 31. Dezember 1961 Süchteln-Viersen, 1. April 1978 Süchteln-St. Tönis. Es verblieb der Verkehr zum Autolieferungslager von Peugeot kurz vor St. Tönis bis Krefeld Süd, aufgegeben in den 1980er Jahren.

Von St. Tönis bis Dreieck Weserstraße wird die Strecke vom [Schluff](#) genutzt.

Die Strecke weist eine Länge von rund 18 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung von 1897 beginnt in Krefeld Süd.

<i>Bahnkilometer</i>	<i>Name</i>
-0,1	Bf Krefeld Süd Krefelder Eisenbahn (seit 1907, Endstation für Personenzüge aus Hüls und Süchteln)
0,0	Bf Krefeld Süd (seit 1907, Übergabebahnhof für Güterverkehr)
2,2	Hp Krefeld Lindenthal (1907 bis 1943, Verbindung zur Strecke nach Hüls/Moers)
3,6	Hp Krefeld West (1884 bis 1907 St. Töniser Straße)
-	Abzw Weserweg (seit 1907 Gleisdreieck mit Betriebswerk, heute Halle für Schluff-Fahrzeuge)
5,1	Bf St. Tönis
5,7	Hp Anrather Weg (seit 1949)
6,4	Hp St. Tönis West (seit den 1920er Jahren)
10,4	Bf Vorst

15,1	Bf Süchteln (Verbindung zur Strecke nach Grefrath und Kempen/Hüls)
17,2	Hp Viersen Rahser
18,0	Bf Viersen Krefelder Bahnhof (1915 verlegt)
-	Viersen Staatsbahnhof (bis 1915; Übergabebahnhof für den Güterverkehr, Übergang nach Venlo , Krefeld , Mönchengladbach)

Krefeld - Hüls - Moers

Eröffnung Krefeld bis Hüls am 1. November 1870, Wiedereröffnung am 1. Oktober 1880. Inbetriebnahme von Hüls nach Niep am 15. Mai 1881, bis Moers CEG am 3. Juni 1882. Neues Verbindungsgleis zur Strecke nach Viersen am 20. Mai 1884. Eröffnung Übergabegleis an die Staatsbahn in Moers am 15. Januar 1886.

Am 19. Juli 1907 Eröffnung neues Übergabegleis Krefeld Nord bis Krefeld Süd und neues Gleisdreieck Weserstraße. Am 1. August 1908 Eröffnung neuer Endbahnhof für den Personenverkehr in Krefeld Süd.

Vorübergehende Stilllegungen 1875 bis 1880 und 1932/33 bis 1939 (zeitweise gab es hier Ausflugsverkehr). Endgültige Stilllegungen im Personenverkehr: 3. Oktober 1949 von Moers nach Niep, 15. Mai 1950 zwischen Niep und Hüls sowie am 19. Mai 1952 zwischen Krefeld und Hüls. Der Güterverkehr wurde eingestellt: am 15. Februar 1974 zwischen Moers und Kapellen, am 31. Dezember 1975 von Kapellen nach Hülserberg und am 19. August 1985 zwischen Hülserberg und Hüls. Den Abschnitt von Moers nach Kapellen stellte die KEG nach dem Bau der Autobahn A 57 still. Die Autobahn war für die Bahnstrecke eigens auf einen Damm verlegt worden.

Die Strecke weist eine Länge von rund 22 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung von 1897 beginnt in Krefeld Süd.

<i>Bahnkilometer</i>	<i>Name</i>
-0,1	Bf Krefeld Süd Krefelder Eisenbahn (seit 1907, Endstation für Personenzüge aus Hüls und Süchteln)
0,0	Bf Krefeld Süd (seit 1907, Übergabebahnhof für Güterverkehr)
-	Hp Krefeld Lindenthal (1907 bis 1943, Verbindung zur Strecke nach St. Tönis/Süchteln)
1,6	Hp Krefeld West (1884 bis 1907 St. Töniser Straße)
2,7	Bf Krefeld Nord (Zugbildungsbahnhof mit umfangreichen Gleisanlagen, Betriebsbahnhof)
-	Hp Krefeld Moritzplatz (seit den 1920er Jahren)
4,6	Bf Inrath (Personenverkehr seit 1949)
7,6	Bf Hüls (Verbindung zur Strecke nach Kempen/Viersen)
9,0	Hp Hüls Nord (ursprünglich Hp Hüls Geldernschesstraße)
11,5	Bf Hülser Berg (bis 1980 Anschluss Zement- und Steinwerke Carstanjen & Cie.)
13,5	Bf Niep

-	Hp Silberberg (Bedarshalt während der Badesaison)
16,4	Bf Kapellen
18,1	Hp Holderberg
21,3	Bf Moers Krefelder Bahnhof (Verbindung zur Straßenbahn Homberg-Moers)
22,0	Moers Staatsbahnhof (seit 1904; Übergang nach Kleve , Duisburg , zur Moerser Kreisbahn)

Hüls - Kempen - Viersen

Eröffnung am 18. Februar 1872 von Süchtelnvorst nach Hüls. Wiedereröffnung am 1. Oktober 1880.

Vorübergehende Stilllegungen 1875 bis 1880, 1933 bis 1939. Endgültige Stilllegung im Personenverkehr: 15. Mai 1949 von Süchteln nach Oedt, 3. Oktober 1949 von Oedt nach Kempen, 19. Mai 1951 von Kempen nach Krefeld.

Stilllegungen im Güterverkehr: 21. Mai 1951 von Oedt nach Kempen, 1. Mai 1965 von Oedt nach Süchtelnvorst, 1. September 1972 von Hüls nach St. Hubert, 1. Dezember 1974 von St. Hubert bis zum Anschluss Kuhlendal. Der Restverkehr um Kempen stellte man am 19. August 1985 ein.

Die Strecke weist eine Länge von rund 21 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung von 1897 beginnt in Krefeld Süd.

<i>Bahnkilometer</i>	<i>Name</i>
7,6	Bf Hüls (Verbindung zur Strecke nach Moers)
12,1	Bf St. Hubert
16,2	Bf Kempen (Anschluss zum Staatsbahnhof; Übergang nach Krefeld und Kleve)
17,3	Bf Schmalbroich
20,9	Bf Oedt
23,7	Bf Süchtelnvorst (Verbindung zur Strecke nach Grefrath)
15,1	Bf Süchteln (Verbindung zur Strecke nach St. Tönis/Krefeld)
17,2	Hp Viersen Rahser
18,0	Bf Viersen Krefelder Bahnhof (1915 verlegt)
-	Viersen Staatsbahnhof (bis 1915; Übergabebahnhof für den Güterverkehr, Übergang nach Venlo , Krefeld , Mönchengladbach)

Viersen - Grefrath

Eröffnung 1. November 1870, Wiedereröffnung am 15. Mai 1881.

Vorübergehende Stilllegung 1875-1881, endgültige Einstellung Gesamtverkehr am 15. November 1916 (Süchtelnvorst nach Grefrath).

Die Strecke ergab nur Sinn, wenn die geplante Verlängerung nach Straelen realisiert worden wäre.

Die Strecke weist eine Länge von rund 10 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung von 1897 beginnt in Viersen.

<i>Bahnkilometer</i>	<i>Name</i>
----------------------	-------------

-	Viersen Staatsbahnhof (bis 1915; Übergabebahnhof für den Güterverkehr, Übergang nach Venlo , Krefeld , Mönchengladbach)
0,0	Bf Viersen Krefelder Bahnhof (1915 verlegt)
0,8	Bf Viersen Rahser
3,0	Bf Süchteln (Verbindung zur Strecke nach St. Tönis/Krefeld)
4,9	Bf Süchtelnvorst (Verbindung zur Strecke nach Kempfen/Krefeld)
9,4	Bahnhof Grefrath (Übergang zur Strecke von Kempfen nach Venlo)

Der Schluff

Die Strecke weist eine Länge von rund 14 Kilometern auf. Die aktuelle Streckenkilometrierung beginnt in St. Tönis. Strecke wird seit 1975 befahren.

<i>Bahnkilometer</i>	<i>Name</i>
0,0	Bf St. Tönis
1,8	Abzw nach Krefeld Staatsbahnhof
-	Hp Krefeld West
-	Abzw nach Krefeld Staatsbahnhof
4,7	Bf Krefeld Nord
9,6	Hp Hüls
13,6	Bf Hülser Berg

(Christoph Becker, Institut. Industrie-Kultur-Geschichte-Landschaft, Köln, 2021 / Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2026)

Hinweise

In Krefeld und Moers wurden zusätzlich die ursprünglichen Trassen eingezeichnet. Teilweise wurden die Trassen nach historischen Topographischen Karten gezeichnet, es kann daher zu Abweichungen zu den tatsächlichen Verläufen kommen. Einige Streckenabschnitte sind wegen fehlender historischer Kartierungen vereinfacht dargestellt.

Quellen

Dieter Riehemann, Klein- und Privatbahnimpressionen: Krefelder Eisenbahn-Gesellschaft (2 Teile, 2019) (online: www.drehscheibe-online.de, abgerufen 17.5.2026)

Internet

www.rheinische-industriekultur.com: Industriebahn Schluff, Krefeld (abgerufen 17.5.2026)
de.wikipedia.org: Schluff (Eisenbahn) (abgerufen 17.5.2026)
www.schluff-krefeld.de: Fahren mit dem Schluff (abgerufen 17.5.2026)
konzern.swk.de: Stadtwerke Krefeld AG, Krefelds rollendes Denkmal (abgerufen 25.5.2026)
fde-krefeld.de: Freunde der Eisenbahn Krefeld e.V. (abgerufen 25.5.2026)

Literatur

Bäumer, Wolfram (2002): Vor 75 Jahren – Triebwagen bei Kleinbahnen in Die Museums-Eisenbahn. o. O.

Hegger, Carl (1968): 100 Jahre Krefelder Eisenbahn 1868 – 1968. Krefeld.

Höpfner, Hans-Paul (1986): Eisenbahnen. Ihre Geschichte am Niederrhein. S. 98-102, Duisburg.

Mayer, Arthur von (1890): Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen. o. O.

Scholten, Wilfried (2019): Zur Vorgeschichte Moerser Bahnhöfe. Moers.

Wolff, Gerd; Riedel, Lothar (1998): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 5: Nordrhein-Westfalen: Nordwestlicher Teil. S. 214-245, Freiburg.

Krefelder Eisenbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Museumsbahn

Ort: Grefrath, Kempen, Krefeld, Moers, Neukirchen-Vluyn, Tönisvorst, Viersen

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Kein

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturlauswertung, Geländebegehung/-kartierung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger, Auswertung historischer Fotos

Historischer Zeitraum: Beginn 1870

Koordinate WGS84: 51° 20 20,87 N: 6° 33 7,67 O / 51,33913°N: 6,55213°O

Koordinate UTM: 32.329.500,43 m: 5.690.383,51 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.538.518,22 m: 5.689.519,91 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: Christoph Becker (2021), Claus Weber (2026), „Krefelder Eisenbahn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-328393> (Abgerufen: 29. Mai 2026)

Copyright © LVR



Rheinland-Pfalz

