Bahnbetriebswerk Krefeld

Schlagwörter: Bahnbetriebswerk, Lokomotivschuppen, Drehscheibe (Verkehr)
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Krefeld
Kreis(e): Krefeld
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Bahnbetriebswerk Krefeld (2016)
Fotograf/Urheber: Jürgen Gregori



Geschichte des Betriebswerkes

Nachdem am 5. Oktober 1849 die erste Eisenbahnstrecke der „Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn“ Krefeld berührte und auf der Strecke Homberg-Krefeld-Viersen in Betrieb genommen worden war, folgte bereits am 26. Januar 1856 die Strecke Neuss-Krefeld der „Cöln-Crefelder Eisenbahngesellschaft“. Am Krefelder Bahnhof bestand bereits in den 1850er Jahren eine Werkstätte, die zusammen mit dem Personenbahnhof und dem Güterschuppen für beträchtliches Verkehrsaufkommen auf dem Schienennetz gesorgt hatte.

Die Funktion des Knotenbahnhofs blieb Krefeld auch nach der Verstaatlichung der größeren Eisenbahngesellschaften ab 1880 erhalten. Das Verkehrsaufkommen der Bahnen und des kreuzenden Verkehrs durch Fuhrwerke führte in Krefeld zu erheblichen Wartezeiten an den Bahnübergängen. Abhilfe schaffte die Höherlegung der Gleise. Dazu musste auch das Betriebswerk des Bahnhofs, in dem die Lokomotiven angeheizt und kleinere Wartungsarbeiten erfolgten, verlegt werden. Der Bau der Anlage des Bahnbetriebswerks Krefeld wurde am 5. Oktober 1900 genehmigt und umgehend begonnen.

Im Bahnbetriebswerk „BW Crefeld“ wurden mehrere Lokomotiven für den Rangierdienst und für die Bedienung der Strecken vorgehalten. Im Lokschuppen wurden die Lokomotiven aufgerüstet und gewartet. Dazu zählte das Auffüllen der Betriebsvorräte an Wasser, Kohle und Bremssand, das täglich Entfernen der Schlacke vom Rost des Kessels der Lokomotiven, die Reinigung der Rauchkammer, ebenso mussten alle Lagerstellen geölt werden. Im Bahnbetriebswerk wurden die Schlepptenderlokomotiven auf der Drehscheibe, entsprechend der vorgesehenen Fahrtrichtung gedreht.

Gebäudebestand

Im Zuge des Umbaus entstand eine der damals modernen Ringlokschuppenanlagen in zwei Ausbaustufen. Der Zweckbauweise entsprachen Mauerwerksgliederung. Pilaster rahmen die Lokomotivstände nach außen und dienen gleichzeitig als Eckpunkte für das Polygon des Baukörpers.

Das Gesims, das die Pilaster unter dem Traufgesims verbindet, hat aber nicht nur architektonische Funktion. Denn ab und an traten Probleme beim Abbremsen einer Lok im Schuppen auf. Selten durchbrach dabei eine Maschine die Außenmauer. Durch Sollbruchstellen wurde daher vorsorglich versucht, mögliche Schäden zu begrenzen. Die dünnere Wandfläche ist in diesem Falle mit einem bzw. zwei Fenstern zur Belichtung unterteilt und mit deutlich sichtbaren, zwei Steine hohen segmentförmigen Stützbogen überdeckt. Bei einem Unfall durch eine unkontrollierbare Lok erhalten diese Bögen die Statik des restlichen Lokomotivschuppens aufrecht. Um die Maschinen auch von unten erreichen zu können, gab es zwischen den Schienen gemauerte Arbeitsgruben.
Als Anbauten entstanden in den typischen Bauformen der Zwischenkriegszeit die Schlosserei und die Lokleitung.

Drehscheibe
Erschlossen werden die Stände des Schuppens durch eine Drehscheibe. Die hier vorhandene Drehscheibe ist eine geschweißte Nachkriegsproduktion, die in allen Detailpunkten einschließlich Signal und Firmenschild erhalten ist.

Bekohlung, Bremssand, Schlacke
Die Bekohlungsanlage des Bahnbetriebswerks besteht aus einer Reihe von Gewölben aus Ziegeln. Diese trugen die Kohlenablage, aus denen die Tender der Loks gefüllt wurden. An der Rückseite schließt sich ein hochliegendes ehemaliges Gleis zur Kohlenanlieferung an. Den gegenüberliegenden Anschluss der Kohlenlagerfläche bildet das Gebäude für die Sandlagerung. Der durch Beheizung trockengehaltene Sand wird über eine Rohrleitung zur Besandungsanlage transportiert. Das vor der Wand der Bekohlungsanlage gelegene Gleis enthält eine Schlackengrube. Das Entschlacken musste regelmäßig vorgenommen werden. In diese Grube setzte der Bekohlungskran, der nicht mehr vorhanden ist, die Hunde zum Auffangen der vom Rost der Lokomotive gelösten Schlacke.

Das Werk wird heute als BW-Krefeld unter der Regie eines privaten Betreibers für die Instandhaltungen von Lokomotiven, Revisionen, Abnahme und Untersuchung elektrischer Lokomotiven, Versorgung mit Betriebsstoffen wie Sand, Spurkranzschmierung, aber auch Stillstandswartungen an Elektro- und Diesellokomotiven nach wie vor benutzt. Manchmal werden auch noch Dampflokomotiven gewartet.

(Christoph Becker, Institut. Industrie-Kultur-Geschichte-Landschaft / Köln, 2021)

Literatur

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

Bahnbetriebswerk Krefeld

Schlagwörter: Bahnbetriebswerk, Lokomotivschuppen, Drehscheibe (Verkehr)
Straße / Hausnummer: Bahnstraße 44
Ort: 47799 Krefeld
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Ortsfestes Denkmal gem. § 3 DSchG NW
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Schriften, Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger
Historischer Zeitraum: Beginn 1900
Koordinate WGS84: 51° 19 44,96 N: 6° 34 45,04 O / 51,32915°N: 6,57918°O
Koordinate UTM: 32.331.347,51 m: 5.689.211,61 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.540.411,78 m: 5.688.424,45 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Christoph Becker, „Bahnbetriebswerk Krefeld“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-328457 (Abgerufen: 21. November 2026)

Copyright © **LVR**