

Zur Vorgeschichte Moerser Bahnhöfe

Dr. Wilfried Scholten

1. Der Moerser Staatsbahnhof an der Strecke Duisburg-Kleve

„Durch Gesetz vom 8. April 1895 wurde diese Bahnlinie Trompet-Rheinberg-Xanten-Kleve genehmigt und ein Betrag von 4.030.000 Mk. zur Verfügung gestellt. Sodann wurde mittels Allerhöchsten Erlasses vom 17. April 1895 die Königl. Eisenbahndirektion (linksrheinische) in Köln mit der definitiven Ausführung beauftragt“ (24.11.1899).

Noch ein Jahr zuvor hatten die Stadt Rheinberg (20.4.1894), die Krefelder Handelskammer (24.4.), die Lokalabteilung des landwirtschaftlichen Vereins für Rheinpreußen (7.5.), die Stadt Duisburg (30.6.), die Weseler Handelskammer (8.8.), die Stadt Wesel und die Duisburger Handelskammer (4.10.) eine dringliche Eingabe an den Herrn Eisenbahnminister gemacht. Zu diesem Zeitpunkt waren bereits 37 Jahre vergangen, seit sich 1857 ein Komitee „zum Zwecke der Erstrebung ... der Rheinbahnlinie“ konstituiert hatte.

Einem Zeitungsartikel vom 24. November 1899 können wir entnehmen, dass man schon 1857 „seit 10 Jahren geltend gemacht habe, das regsame und fruchtbare Land am linken Niederrhein mit dem großen Eisenbahnnetz des übrigen Vaterlandes zu verbinden“. Das waren sicher Bemühungen, die von der 1847 eröffneten Köln-Mindener Eisenbahn über Duisburg und Oberhausen ausgelöst wurden.

Ein neuer Anlauf war 1890 von Seiten der Kreise Kleve, Moers und einiger Kommunen unter Führung des Ingenieurs Paul Rütter und des US-Konsuls für die Provinz Lüttich, Alphons Mullender, unternommen worden. In einem Schreiben vom 26.6.1890 zählte Mullender die Vorteile auf, die er der deutschen Regierung gewähren könne, wenn er die Konzession der Bahn Mörs-Emmerich erhalte.

Dabei ließen die Vorteile, die er aufzählte, keinen Zweifel daran aufkommen, dass es sich um eine „deutsche“ Eisenbahnlinie handeln werde, von der Organisationsstruktur, vom Personal und rollenden Material her.

Die verkehrsmäßige und wirtschaftliche Erschließung des linken Niederrheins, die im Erläuterungsbericht der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln 1892 eine entscheidende Rolle spielte (Lehmann, Verfürth, S. 291), kam in der Argumentation von Mullender nicht zur Sprache. Stattdessen wies er auf den Nutzen „eines neuen militärischen Fahrweges zum Truppen-Transporte im Falle einer Mobilisierung“ hin (Landesarchiv NRW-Abteilung Rheinland-BR_0035_00806_0017-19).

Mit dem Gesetz vom 8.4.1895 zur Genehmigung und Finanzierung der Bahnlinie waren schließlich die Voraussetzungen geschaffen, die Linienführung der Bahn und den Standort des Staatsbahnhofs in Moers zu planen.

„Endlich war also die so heiß und so lange erstrebte Bahn gesichert und auch sozusagen schon fertig, denn was heißt es heute ... wo ein eiserner Schienenstrang durch den St. Gotthard gelegt werden konnte, ein Bähnchen wie das von Trompet nach Cleve zu erbauen! Doch alles ist trügerisch unter der Sonne. Noch ist nichts geschehen!“ (24.11.1899).

Diese Worte schrieb 1899 ein enttäuschter Redakteur des „Grafschafter“, und er musste noch vier weitere Jahre bis zur Eröffnung des Staatsbahnhofs am 23.12.1903 warten. Die Finanznöte der Gemeinden am Niederrhein, der Streit um Trassen und Stationsstandorte, konkurrierende Verkehrsprojekte in der Region, aber auch die Verkehrspolitik des Reiches in den preußischen Ostgebieten waren sicher Gründe für die Verzögerung.

Über die Eröffnung des St. Gotthard-Tunnels am Neujahrstage 1882 und die Bedeutung der neuen „Dampfstraße“ hatte die „Dorfchronik“ am 10.1.1882 berichtet.

Die Ausbaupläne der Reichsbahn für die Strecke Kleve-Trompet bzw. Duisburg blieben jahrelang unbekannt, was insbesondere die Bodenspekulation in Moers beförderte. Der „Grafschafter“ zitierte im November 1895 aus den „Rhein und Ruhr-Nachrichten“:

„Hier herrscht gegenwärtig viel Nachfrage nach Grundstücken zu Bauplätzen, ob für bestimmte Zwecke infolge des in Aussicht stehenden Eisenbahnbaus von Trompet nach Cleve oder für Bauen zu

gewerblichen Zwecken, steht dahin; sicher ist, daß an der Homberger, sowie Uerdinger Straße bis zu den Bahnhöfen (sie) nicht mehr zu haben sind ... unmittelbare Anerbietungen sind für die hiesigen Verhältnisse sehr hohe; man spricht sogar davon, daß 200 bis 300 Mark für die Quadrat-Rute geboten worden seien. Aus alledem scheint hervorzugehen, daß die Bautätigkeit im kommenden Jahre hier eine recht lebhaftere werden wird“ (8.11.1895).



Staatsbahnhof Moers an der Homberger Straße

Eine Reihe von Gründen sprachen von Anfang an für den Standort des neuen Staatsbahnhofs an der Homberger Straße, wo die Krefelder Eisenbahn durch ein Verbindungsgleis im Oktober 1885 Anschluss an die Bergisch-Märkische Bahn gefunden hatte und am 15.1.1886 der gemeinsamer Bahnhof eröffnet worden war. Überlegungen, „den (neuen) Bahnhof noch näher an die Stadt heranzubringen“ hatten sich zerschlagen, da „alles bereits zu sehr bebaut ist“ (22.11.1895). Befürchtungen, dass der Bahnhof noch weiter von der Stadt hinausgelegt werde, waren bereits im Oktober vom Bürgermeister als „vollständig unbegründet“ zurückgewiesen worden (11.10.1895).

Der Standort des neuen Staatsbahnhofs an der Strecke Kleve-Duisburg wurde schließlich in einer außerordentlichen Stadtratssitzung am 21.11.1895 endgültig festgelegt, nachdem die Gespräche der Stadt mit den Vertretern der Eisenbahnverwaltung gezeigt hatten, „daß man auf beiden Seiten froh sei, wenn der Bahnhof dort beibehalten werden könne, wo er heute seinen Platz hat“ (22.11.1895).

Der Rückblick des Bürgermeisters verdeutlichte diese Haltung. Er erinnerte u. a. daran, dass die Stadt ein sehr großes Interesse an der heutigen Lage habe, „weil unser städtisches Eigentum, die Moerser Heide, gerade dort liege, aus dem wir schon seit der Zeit manches vorteilhaft verkauft, für die Zukunft aber noch ganz außerordentlichen Gewinn zu schöpfen hoffen dürften.“

Am Ende der Diskussion wurde der einstimmige Beschluss gefasst, dass eine Kommission „mit allen Mitteln“ darauf hinwirken soll, dass der neue Bahnhof an der Stelle des alten oder in dessen Nähe errichtet wird (22.11.1895).

In Leserbriefen wurde zuvor allerdings auch ein anderer Standort kontrovers diskutiert. Sogar eine „Petition“ soll „circuliert“ sein, die schließlich auch Anlass für die Außerordentliche Stadtratssitzung gewesen war. Vorgeschlagen wurde darin ein Standort „zwischen Homberger und Rheinberger Straße, im sog. Kirchfeld“, „auf dem Berg hinter Berns Kiesgrube“, „etwa 1000 Schritte nördlich

des Staatsbahnhofs“, eine Forderung, die wiederum von anderen Lesern als „ein der Entwicklung unserer Stadt geradezu verderbliches Projekt“ eingeschätzt wurde und hinter der „ein gewisser, sich aber klug im Hintergrund haltender Spekulant“ stecken würde (19.11.1895).

Er ist bis heute unbekannt geblieben. Der Kreis der Verdächtigen ist allerdings nicht sehr groß.

2. Bahnhöfe und Haltestellen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn

Im Grunde genommen war der Standort des Staatsbahnhofs an der Homberger Straße bereits 1880 festgelegt worden, als von der Königlichen Direktion der Bergisch-Märkischen-Eisenbahn-Gesellschaft ein Antrag an die Stadt Moers gestellt wurde, „ein näher bezeichnetes Grundstück an der Moers-Homberger-Actienstraße der Gesellschaft zur Anlegung eines Bahnhofes kostenfrei zu überlassen“ (30.11.1880).

Ein Monat zuvor war unter Führung des Landrats von Hochwächter eine Besichtigungsfahrt auf der Moers-Homberger-Actienstraße durchgeführt worden, die für die projektierte Sekundärbahn vorgesehen war. An der Fahrt hatten u.a. der Regierungspräsident von Hagemeister, Eisenbahndirektor Jonas aus Elberfeld und der Geheime Commerzienrat Franz Haniel teilgenommen, „der sich für den Bau dieser Bahn lebhaft interessierte“ (24.8.1880).



Moerser Bahnhöfe 1882-1904

- 1 Bahnhof der Krefelder Eisenbahn 1882-1974; 1886 für Personenverkehr geschlossen, 1893 wieder eröffnet
- 2 Bahnhof der Bergisch-Märkischen Eisenbahn 1883-1886
- 3 Verbindungsgleis 1885/86
- 4 Gemeinsamer Bahnhof der Krefelder und Berg.-Märk-Eisenbahn
- 5 Staatsbahnhof an der Homberger Str. 1903/04
- 6 Eisenbahnlinie Moers-Trompet-Rheinhausen Duisburg 1903
- 7 Eisenbahnlinie Moers-Kleve 1904
- 8 Schwanenberg-Hof

Das ursprünglich für den Bahnhof in Aussicht genommene Grundstück gehörte teilweise zum Schwanenberg-Gut von Max Haniel, Ruhrort, teilweise H. Giesen und der Witwe Klapdohr aus Moers. Da Max Haniel, Sohn von Franz Haniel, nur dem Ankauf des gesamten Areals zustimmen wollte und auch die beiden anderen Eigentümer unverhältnismäßig hohe Summen forderten, entschloss sich die Stadt Moers auf ihrer außerordentlichen Stadtverordnetenversammlung am 27.11.1880 ein anderes Grundstück an der Homberger Straße, etwa hundert Schritte weiter von der Stadt entfernt, als Geschenk anzubieten (30.11.1880).

Erst nahezu 50 Jahre später wurde in der Stadtverordnetenversammlung vom 14.3.1928 beschlossen, den Schwanenbergshof (Homberger Straße 55) von den Erben Haniel zu erwerben. Für die 28 Morgen wurden 400.000 Mark gezahlt (15.3.1928; Stadtarchiv Moers, 709-282,15).

Die von der Stadt angebotenen Grundstücke gehörten zur Moerser Heide, ehemals gemeinschaftliches Weideland der Bürgerschaft von Moers, Hochstraß und Asberg. Sie wurden nicht nur kostenlos angeboten, der Eisenbahngesellschaft wurde es auch „ganz und gar überlassen, sich ein geeignetes Grundstück links oder rechts von der Chaussee auszuwählen“. „So ganz nahe an der Stadt“ sollte der Bahnhof aber nicht liegen, um Anschlüsse an künftige Eisenbahnlinien nach Xanten und Rheinhausen zu ermöglichen (30.11.1880).

In der Stadtverordnetenversammlung vom 11.6.1881 wurde der von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft vorgelegte Vertragsentwurf akzeptiert. Danach verpflichtete sich die Stadt Moers, „das Terrain zu dem südlich von der Aktienstraße auf dem städtischen Terrain aufzuführenden Bahnhöfe bis zum Maximum von 265 Ar, sowie das erforderliche Terrain zu einer eingleisigen Verbindungsbahn (50 Ar) von dem oben erwähnten Bahnhöfe nach dem Bahnhöfe der Crefelder Eisenbahn frei von allen Ansprüchen dritter Personen, Lasten, Rechten und Hypotheken unentgeltlich eigenthümlich zu übertragen“ (14.6.1881).

In der Hoffnung auf einen baldigen Ausbau der Moers-Homberger Strecke hatte sich die Stadt Moers schon in der Stadtverordneten-Versammlung vom 17.5.1881 zu diesem „opferwilligen Entgegenkommen“ entschlossen. Verhandlungen über einen gemeinsamen Bahnhof und ein Verbindungsgleis hatten auf Veranlassung des Ministers für öffentliche Arbeiten bereits drei Monate zuvor am 20.1.1881 stattgefunden und auf der Ratssitzung am 9.2.1881 zu dem Beschluss geführt, „sich in angemessener Weise an der Ausführung zu beteiligen“ (11.12.1881).

Der Bau begann allerdings erst am 1. Mai 1882, weil es zu Verzögerungen bei den Verhandlungen über die Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft gekommen war. Zuvor war der Antrag der Homberger

Stadtverordneten auf Verlegung der Linie abgelehnt worden. Zu Recht befürchteten sie Probleme, wenn eine Dampflok mit einem Gepäck- und drei Personenwagen auf der verkehrsreichsten Straße zwischen Moers und Homberg durch zum Teil dicht bebauten Gebiet fahren sollte (3.3.1882).

Der Bahnhof der Bergisch-Märkischen Eisenbahn wurde am 1.1.1883 eröffnet und dem und Königlichen Betriebsamt in Aachen unterstellt.

Laut der Anzeige vom 2.1.1883 war die Bahn „für Personen-, Gepäck und Privatdepeschen-Verkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Aussicht genommen“ (2.1.1883).

Von beiden Stationen gingen täglich je fünf Züge und zwar zu folgenden Stunden:

a) Von Moers nach Homberg:	
Moers Abf.	6 ³⁰ , 9 ⁴ , 11 ⁵⁰ , 4 ⁰ , 7 ⁰ .
Homberg Anf.	6 ⁵⁵ , 9 ²⁹ , 12 ¹⁵ , 4 ²⁵ , 7 ²⁵ .
b) Von Homberg nach Moers:	
Homberg Abf.	7 ³⁰ , 9 ⁵⁰ , 2 ⁰ , 5 ¹⁰ , 9 ⁵⁰ .
Moers Anf.	7 ⁵⁵ , 10 ¹⁵ , 2 ²⁵ , 5 ³⁵ , 10 ¹⁵ .
Die Züge nach Moers haben in Homberg folgende Anschlüsse:	
Homberg	Abfahrt 7 ³⁰ , 9 ⁵⁰ , 2 ⁰ , 5 ¹⁰ , 9 ⁵⁰ .
Anschluß an den Zug von Oberhausen-Ruhrort	Ankunft in Ruhrort 6 ⁴⁵ , 8 ³⁵ , 12 ²⁰ , 4 ⁵ , 8 ³⁵ ;
" " " " Essen-Ruhrort	Anf. 7 ³⁰ , 9 ⁵⁰ , 1 ³⁴ , 5 ³⁴ , 9 ⁴³ ;
" " " " Crefeld	" 7 ¹⁸ , 9 ¹⁸ , 12 ²⁴ , 4 ³⁷ , 8 ⁴¹ ;
Die Züge von Moers nach Homberg erreichen folgende Anschlüsse:	
Moers	Abfahrt 6 ³⁰ , 9 ⁴ , 11 ⁵⁰ , 4 ⁰ , 7 ⁰ ;
Ruhrort Zug nach Oberhausen	" 7 ⁴⁴ , 11 ⁴⁴ , 3 ²⁰ , 7 ¹⁰ , 9 ¹ ;
Homberg " " Ruhrort-Essen	" 7 ¹⁴ , 9 ¹⁴ , 12 ²⁴ , 4 ³⁷ , 7 ⁵² ;
" " " Crefeld	" 7 ²⁰ , 9 ¹⁰ , 1 ¹⁴ , 5 ¹⁴ , 8 ²⁷ ;

Anzeige: Fahrplan vom 2.1.1883

Die Fahrpreise für die Einzelfahrt betragen für die 1. Klasse 50 Pf., für die 2.

Klasse 40 Pf. und für die 3. Klasse 20 Pf. Die Rückfahrkarte kostete in der 1. Klasse 80 Pf., für die beiden anderen Klassen wurde er um 20 Pf. erhöht (9.1.1883).

Der Fahrplan vom 15. Oktober 1884 wies bereits drei weitere Haltestellen aus: Hochstraß, Hochheide und Essenberg (2.1.1885).



Haltestelle Restauration Kühnemann in Scherpenberg

Aus Moerser Sicht kam der Haltestelle in Hochstraß besondere Bedeutung zu, denn der im „Grafschafter“ veröffentlichte „Verwaltungsbericht der Stadt und Landbürgermeisterei Moers pro 1880/81“ hatte bereits festgestellt, dass „für die Landbevölkerung, namentlich in den Gemeinden Hochstraß, Asberg, Schwafheim ... sich lohnende Beschäftigung auf der Kohlengrube Rheinpreußen zu Homberg, sowie mehreren Fabriken in Ruhrort und Umgebung findet“ (13.9.1881; Verwaltungsbericht 1880/81, S.11).

Bereits vom 1.10.1888 an wurde auf der Strecke Moers-Homberg wochentags ein erster Arbeiterfrühzug um 4.43 Uhr

eingesetzt, der nach Zwischenhalten in Hochstraß, Hochheide und Essenberg um 5.14 Uhr Homberg erreichte. Im Laufe des Tages konnte man Homberg bereits achtmal erreichen. Von Homberg aus wurde schon 1886 ein Frühzug um 5.54 Uhr eingesetzt, der Moers um 6.22 Uhr erreichte (15.1.1886).

Der wirtschaftliche Erfolg der Bahn stellte sich schon sehr früh ein, zumal „sämtliche Personenposten zwischen Moers und Homberg aufgehoben wurden“ und die Lagerplätze auf dem Moerser Bahnhof bereits „zu hohen Preisen“ verpachtet worden waren.

Schon Anfang März 1883 berichtete der „Grafschafter“:

„Der Verkehr auf der Secundärbahnstrecke Moers-Homberg ist fortdauernd ein sehr lebhafter; namentlich an den Sonntagen führen uns die betr. Züge fast immer eine große Anzahl Fremder aus Ruhrort, Duisburg usw. zu, welche uns dann mit dem 7-Uhr-Zuge Abends wieder verlassen.

Der Güterverkehr aber besonders ist ein äußerst reger, und lohnt es wahrlich der Mühe, sich einmal an einem Wochentage zum Bahnhof herauszubegeben und sich davon zu überzeugen. Schon eine gute Strecke vor dem Bahnhof sieht man rechts und links neu erstandene Lagerplätze, zumeist nur für Kohlen, sich erheben. Auf den an den Bahnhof angrenzenden Lagerplätzen herrscht fast ununterbrochen ein geschäftiges Regen und Treiben, wie wir es in Moers kaum je

gewohnt sind; hier werden Waggons entladen oder beladen, dort harrt eine lange Reihe Pferdekarren des Augenblicks, wo sie ihre Ladung Kohlen erhalten sollen, weiter unten wird Baumaterial, Kalk usw. auf den Lagerplätzen verladen, – kurzum, das Ganze bietet ein schönes Bild wachsenden aufblühenden Verkehrs. – Wir glauben daher ganz gewiß, daß die Hoffnungen, welche namentlich in gewerblicher Hinsicht, an die Eröffnung der Secundärbahnstrecke Moers-Homberg allseitig geknüpft wurden, auch voll und ganz in Erfüllung gehen werden. – (6.3.1883)

**Auf meinem Lager
Bahnhof Moers**
sind gute
16', 12", 11", 10", 9", 8"
Bord,
gute 16', 12", 11", und 2"
Dielen,
gute 16', 12"
Spaltbord,
gute 16'
**Dachlatten, Sparren,
Pliesterlatten**
wieder vorrätig; zugleich offerire
**gute Fett-Flamm- und
Schmiedekohlen**
in recht grober, guter, frischer Waare.
Kohlscheidter Rußkohlen
sind heute eingetroffen.
**Heinr. Hoff,
Bahnhof Moers.**

Anzeige Hoff, 25.12.1883

Zu den bekannten Baustoff- und Kohlenhandlungen am Staatsbahnhof zählten die von Heinrich Roßmüller aus Homberg und von H. Hoff.

Meinen geehrten Kunden und Gönnern
zur gefl. Nachricht, daß ich auf dem
neuen Bahnhöfe in Moers eine Verkaufsstelle in
Kohlen und Kalk
am Sonntag den 13. d. Mts. eröffnen werde
und empfehle ich die beste Fettkohlen à 25
Pfg. pro Ctr. zur gefl. Abnahme.
Homberg am Rhein.
**Heinr. Roßmüller,
Moers, Bahnhof-Lagerplatz.**

Anzeige Roßmüller, 9.1.1883

Die Baumwollfabrik Hermann Bongards siedelte sich 1889 an der Homberger Straße an. Anfang der 1890er Jahre befand sich neben ihr auf dem Gelände der 1888 abgebrannten Daeckeschen Konservenfabrik die Chemische Fabrik von Bernhard Unterberg (Scholten 2017, S.201). Die Konservenfabrik beschäftigte 1886 11 Arbeiter (Stadtarchiv Moers, 657-259,1; S.36).

3. Das Verbindungsgleis zwischen Krefelder und Bergisch-Märkischer Eisenbahn

Der Bahnhof der Krefelder Eisenbahn in der Otto-Ottsen-Straße (vormals Bahnhofstraße) war der erste in Moers. Er wurde am 3. Juni 1882 „mit großem Jubel“ gefeiert.

Der „Grafschafter“ berichtete: „Eine kleine Völkerwanderung aus der Stadt nach dem Bahnhof entstand ... unter

lauten nicht enden wollenden Jubel der zahlreich herbeigeströmten Menge und unter den Klängen einer concertierenden Musikkapelle lief der Zug gegen 11 Uhr in den festlich geschmückten 'Bahnhof Moers' ein ... Am kommenden Donnerstag wird die Bahn besonders stark in Anspruch genommen werden, da die an diesem Tag in Crefeld stattfindende große Fronleichnam-Prozession immer viele Moerser dahin gelockt hat“ (6.6.1882). Kein Wunder, dass in der Folgezeit der erste Bahnhof im evangelischen Moers der „katholische Bahnhof“ hieß.


Krefelder Eisenbahn.
Die Betriebseröffnung
der Strecke Moers erfolgt
Sonnabend am
3. Juni,
mit welchem Tag der be-
reits publicirte Fahrplan
in Kraft tritt.
Crefeld, 2. Juni 1882.
Die Direction.

Der zur Gaststätte umgebaute Krefelder Bahnhof in der Otto-Ottsen-Str. wurde 2016 abgerissen.



Bahnhofsgaststätte Otto-Ottsen-Straße

So freudig die Moerser Bevölkerung damals den Plan der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft und der Krefelder Eisenbahn begrüßten, ein Verbindungsgleis zwischen beiden Strecken herzustellen, so brachte er der Stadt

Empfehlung
von Ob- und Alleebäumen, Fruchtbäumen, Coniferen, Stacheln und Sträuchern
zu Gärten- und Parkanlagen, Straßenpflanzungen, Anlagen etc.

Friedrich Keymer,
Baumschulen-Besitzer in Ruhrort und Moers.

I. Obstbäume.

Apfel, weißer, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Apfel, roter, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Birnen, weißer, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Birnen, roter, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Äpfel, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Birnen, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Äpfel, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Birnen, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Äpfel, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Birnen, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.

II. Coniferen.

Eiche, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Fichte, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Tanne, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Lärche, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Kiefer, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Douglasie, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Waldkiefer, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Waldtanne, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Waldkiefer, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Waldtanne, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.

III. Stacheln.

Stacheln, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Stacheln, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Stacheln, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Stacheln, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Stacheln, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Stacheln, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Stacheln, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Stacheln, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Stacheln, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.
Stacheln, in das gute Alter zu stehen	10-12 Stk.	10-12 Stk.	10-12 Stk.

12.10.1872 Werbeanzeige Keymer

Moers doch großen Ärger und erhebliche Kosten ein.

Der „Grafschafter“ vom 13.3.1885 zählte allein 13 Grundstückseigentümer auf, die im Zusammenhang mit dem Verbindungsgleis zwischen den beiden Eisenbahnlinien entschädigt werden mussten: Witwe Friedrich Pütz, Evangelische Gemeinde, Eduard Fabritius, Heinrich Knüfelmann, Jakob Pannen, Friedrich Jakob Keymer, Johann Heinrich Bergs, Witwe Johann Geldermann, Heinrich Gerhard Roemer, Wilhelm Trappmann, Johann Wefers, Erben Witwe Heinrich Klapdohr.

Das Vermessungsregister der Gemeinde Mörs vom 29. November 1884 wies 54 a 24 qm (= 5424 qm) an „abzutretenden Flächen“ aus, von denen allein 14 a 83 qm (27,3 %) auf Friedrich Jakob Keymer entfielen. Als Taxe waren ursprünglich 84 Reichsmark pro Ar angesetzt (Landesarchiv NRW-Abteilung Rheinland-BR_0007_46420_0002-5).

Neben seiner Ruhrorter Niederlassung betrieb Friedrich Keymer seit Jahren eine große Baumschule in Moers an der Uerdinger Straße. Laut einer Werbeanzeige vom 12. Oktober 1872 handelte er mit Obstbäumen, Alleebäumen, Trauerbäumen, „Coniferen“ und Fruchtsträuchern.

3718 Obstbäume im Wert von 1620,60 Reichsmark wurden auf einem einzelnen undatierten Zettel ausgewiesen, der von H. Granderath, dem Vorsitzenden der „Ab-



Fa. Jac. Keymer: Abrechnung

schätzungs-kommission“, unterschrieben war. (Landesarchiv NRW-Abteilung Rheinland-BR_0007_46420_0006).

Eine Woche nach der Zeitungsnachricht vom 13.3.1885 schrieb der „Grafschafter“: „Es sind zum Theil so hohe Forderungen in Frage, daß jedenfalls die Abschätzungs-kommission in Thätigkeit wird treten müssen, nichtsdestoweniger scheint die kleine Strecke eine sehr kostspielige zu werden, wenn die Richtung beibehalten wird. Dieselbe führt nämlich durch eine Baumschule; müssen die nach Tausenden zählenden – man spricht von 20.000 – jungen Bäume vergütet werden, so kostet der Stadt, welche die Strecke für die Bahnanlage zu erwerben und zu bezahlen hat, die Herstellung eine hohe Summe, ohne daß ihr der geringste Nutzen erwächst“ (20.3.1885).

Allerdings konnte man einem Artikel des „Grafschafter“ („Zur projektierten Stadterweiterung“) entnehmen, dass die geplante Verbindungsbahn im Rahmen „eines neuen Erweiterungs-Planes für die südöstliche Umgebung der Stadt“ durchaus Vorteile bringen sollte, da sie als Standort („Bauviertel“) für „Fabriken und Handels-Niederlagen“ und für weitere „in Aussicht genommene ... oder notwendig werdende Verkehrsmittel wie Eisen- und Straßenbahnen“ vorgesehen war“ (21.12.1883).

Die Zementwarenfabrik Wilkes (1885) und der Moerser Schlachthof (1905) z.B. besaßen einen Bahnanschluss.

Krefelder Eisenbahn.

Am 15. Januar k. J. wird die Eröffnung des Betriebes auf dem neuen Verbindungsgleise zwischen den beiden Bahnhöfen in Moers stattfinden und wird von diesem Tage ab der Bahnhof der Krefelder Eisenbahn für den Personenverkehr geschlossen.

Die für die Station Moers sich hierdurch ergebenden Abrechnungen dieses Jahres sind nachstehend angegeben:

1. Richtung nach Krefeld:	Nr. 2	4	6	8	10	
Moers Staatsbahnhof	...	1,37	2,34	12,7	2,47	7,16
2. Richtung von Krefeld:	Nr. 1	3	5	7	9	
Moers Staatsbahnhof	...	1,58	1,44	2,27	4,35	3,15

Die Billet-Anzüge und Gepäck-Abfertigung wird demnach ausschließlich auf dem Bahnhof der Königlich-Preussischen Eisenbahn, die Abfertigung dagegen nach wie vor auf dem bisherigen Bahnhof der Krefelder Eisenbahn erfolgen.

Die Direction.

Eröffnung der Verbindungsbahn, 5.1.1886

Am 15.1.1886 wurde der Betrieb auf dem neuen Verbindungsgleis zwischen den beiden Bahnhöfen in Moers aufgenommen, was insbesondere für den Güterverkehr von größter Bedeutung war.

Am selben Tag eröffneten die Meidericher Steinkohlen-Bergwerke eine

Kohlenniederlage am Krefelder Bahnhof, während dieser von nun an für den Personenverkehr geschlossen wurde. Das löste heftige Proteste des Moerser Stadtrats und der Moerser Bevölkerung aus und führte zu einer „Petition mit Massenunterschriften“, denn der Weg zum neuen Bahnhof an der Homberger Straße war für die Altstädter länger, zudem in sehr schlechtem Zustand und mit Petroleumlampen nur unzureichend beleuchtet, der Fahrpreis von hier aus sogar 10 Pfg. teurer. Er wurde aber erst nach sieben Jahren, am 1. Februar 1893, wieder für den Personenverkehr geöffnet (17.1.1893).

Den geehrten Bewohnern von **Moers** und Umgegend die ergebene Anzeige, daß wir mit dem heutigen Tage auf dem Bahnhöfe der **Krefelder Eisenbahn** eine

Kohlenniederlage

errichtet und empfehlen wir beste Hausbrandkohlen zum Preise von

40 Pfennige pro Centner

zur gefälligen Abnahme. Bei Bezug ganzer Wagenladungen stellt sich der Preis entsprechend billiger. — Bestellungen bitten wir an den Herrn Stations-Vorsteher **Fredeus** gelangen zu lassen.

Beachtungswoll
Meidericher Steinkohlen-Bergwerke.

Werbeanzeige der Meidericher Steinkohlen-Bergwerke, 15.1.1886

Quellen und Literatur

Die zitierten Zeitungsartikel und -anzeigen stammen aus der Moerser Zeitung „Dorf-Chronik und Grafschafter“ bzw. „Der Grafschafter“. Aus Gründen der Lesbarkeit wird nur das Datum der Ausgabe angegeben.

Lehmann, Michael und Werner Verfürth: Für Bergbau und Landwirtschaft – Die Eisenbahn Duisburg Kleve. In: Becks, Jürgen und Martin Wilhelm Roelen (Hrsg.): Eisenbahnen am Niederrhein, Wesel 2005, S.291-320

Burghard, Hermann: Moers vom Wiener Kongreß bis zum Ende des Ersten Weltkriegs (1815-1918). In: Margret Wensky (Hg.): Die Geschichte der Stadt von der Frühzeit bis zur Gegenwart. Bd. 2, Moers 2000, S.143-312

Buschmann, Jürgen: Eine vergessene Eisenbahn. Die Kleinbahn Moers-Hpmburg. Heimatkalender Kreis Wesel, 1982, Kleve 1981, S. 164-167

Landesarchiv NRW–Abteilung Rhein-

land–BR, verschiedene Akten, im Fließtext vermerkt: 0035_00806_0017-19; 0007_46420_0002-5; 46420_0006

Scholten, Wilfried: Moers zu Kaisers Zeiten, Moers 2013

Scholten, Wilfried: Auf Spurensuche in Moers, Moers 2017

Stadtarchiv Moers: (709-282,15; 15.3.1928)

Verwaltungsbericht 1880/81= Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindefangelegenheiten der Stadt- und Landbürgermeisterei Moers pro 1880/1881 nebst des Haushalts-Etats für das Jahr 1880/81 (Moers 1881)

Abbildungen:

Staatsbahnhof Moers: Stadtarchiv Moers

Haltestelle Restauration Kühnemann: Archiv Schröder-Schulz

Bahnhofsgaststätte Otto-Ottsen-Str.: Scholten