

# Zur Vorgeschichte Moerser Bahnhöfe

Dr. Wilfried Scholten

*Fortsetzung des Berichts in der Jahressgabe 2019*

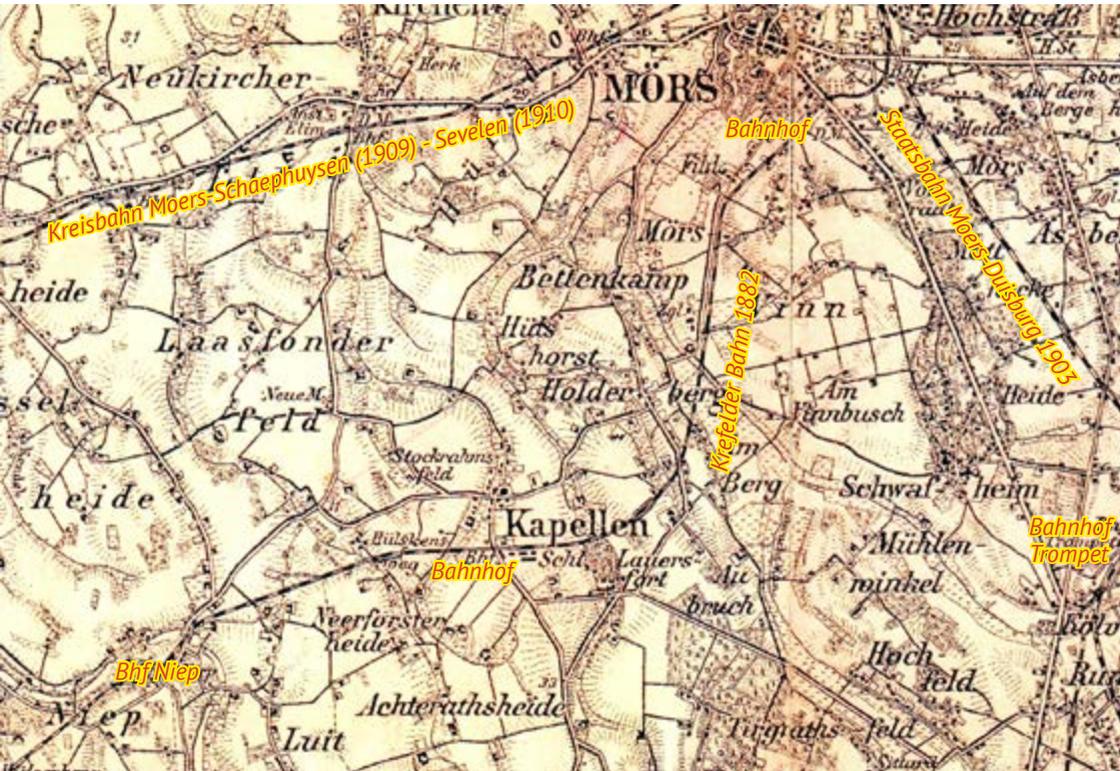
## 1. Der Bahnhof der Krefelder Eisenbahn

Die 1868 gegründete „Krefeld-Kempener Industrie-Eisenbahn“, die 1874 in Konkurs geraten war, wurde erst am 14.2.1880 vom Bankhaus Erlanger & Söhne Frankfurt für 660.000 M. aufgekauft (17.2.1880). Am 19.7.1880 wurde dann die „Krefelder Eisenbahn-Gesellschaft“ gegründet, die am 1.10.1880 den Betrieb wieder aufnahm und den Weiterbau der Strecke Hüls-Niep Moers betrieb.

Es waren nicht nur die privaten Interessen von Grundstückseigentümern, die beim Eisenbahnbau Schwierigkeiten bereiteten, denn auch die Ziele der Nachbarkommunen, Moers und Krefeld, der konkurrierenden Privatbahnen, der Krefelder Eisenbahn und der Bergisch-Märkische Eisenbahn sowie die der Industrie, des Handels und Gewerbes waren durchaus verschieden.

So konnte der Bahnhof der Krefelder Eisenbahn auch erst am 3. Juni 1882 in Moers eröffnet werden, nachdem die Strecke Niep-Moers bereits „zu dem Zeit-

*Teilstrecke Niep - Moers der Krefelder Eisenbahn (1882), Kartengrundlage: TK 1911 (1:100.000)*



punkte, wo die Ackerländereien stoppelbloß werden“, eigentlich schon in Angriff genommen werden sollte (24.8.1880).

Zur Verzögerung kam es vor allem deshalb, weil die Krefelder Eisenbahngesellschaft zwischen Hüls und Moers eine abgeänderte Trasse verfolgte, die nicht – wie geplant und bereits „concessioniert“ – in gerader Linie von Niep nach Moers, sondern „in einem ziemlich starken Bogen zwischen Capellen und Lauersfort durch nach Moers“ führen sollte.

Die Moerser legten gegen diese um einen Kilometer längere Strecke sofort energischen Protest ein, weil sie befürchteten, dass der „in Betracht kommende“ weitere Ausbau der Strecke nach Rheinhausen (Bahnhof Trompet) nicht mehr von Moers, sondern von Kapellen aus erfolgen könnte (10.5.1881; 13.9.1881; Ottsen, Bd.3, S.112ff). Sogar eine Fortsetzung der Strecke nach Westen über Vluyt, Schaephuysen, Straelen in Richtung Venlo wurde damals befürchtet.

Der Moerser Rat entsandte deshalb drei Mitglieder der „s.g. Eisenbahn-Commission“, Bürgermeister G. Kautz, Gymnasialdirektor J. Zahn und Kaufmann M. Rosenthal nach Berlin, um „an maßgebender Stelle zur Wahrung der Interessen unserer Stadt in der Eisenbahnfrage vorstellig zu werden“ (17.5.1881). Die Kommissionsmitglieder kehrten aus Berlin zurück mit der Gewissheit, dass man nicht mit einer Linie Capellen-Rheinhausen (Bahnhof Trompet) rechnen müsse, auch wenn die abgeänderte Strecke

Niep-Moers genehmigt werden sollte (24.5.1881). Drei Monate später schrieb der „Grafschafter“: „Sicherem Vernehmen nach ist der Crefelder Eisenbahn die veränderte Richtung der Teilstrecke Niep-Moers Seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten genehmigt worden“ (16.8.1881).



Die Eröffnung des ersten Moerser Bahnhofs wurde am 3.6.1882 von der Bevölkerung „mit großem Jubel“ gefeiert. „... eine kleine Völkerwanderung aus der Stadt nach dem Bahnhof entstand ... zwischen 10 und 11 Uhr Morgens zum Empfanges des auf 11 Uhr angekündigten Extrazuges von Crefeld“. „Unter lautem nicht endenwollenden Jubel der zahlreich herbeigeströmten Menge und unter den Klängen einer concertierenden Musikka-

pelle lief der Zug gegen 11 Uhr in den festlich geschmückten ‚Bahnhof Moers‘ ein ... den ganzen Tag über herrschte ein äußerst reges festliche Treiben auf dem Bahnhofs, dessen vorzüglich geleiteter Restauration alle Anerkennung zu zollen ist. ... Am kommenden Donnerstag wird die Bahn besonders stark in Anspruch genommen werden, da die an diesem Tage in Crefeld stattfindende große Fronleichnamens-Prozession immer viel Moerser dahin gelockt hat“ (6.6.1882). Kein Wunder, dass in der Folgezeit der erste Bahnhof im evangelischen Moers der „katholische Bahnhof“ hieß.

Die Nachfeier der Eröffnung der Crefelder Eisenbahn fand am 25. Juni in dem dazu erbauten großen Festzelte am Bahnhof Moers mit großem „Militair-Concert“ und Ball statt.



Anzeige vom 23.6.1882

Die Freude der Moerser Bevölkerung über den ersten Bahnhof auf Moerser Gebiet war verständlich.

Die Eröffnung des dritten Moerser Bahnhofs (15.1.1886) an der Homberger Straße am Verbindungsgleis von Krefelder und Bergisch-Märkischer Eisenbahn

gestaltete sich dagegen weniger erfreulich, da mit diesem Tage der Crefelder Bahnhof an der Uerdinger Straße für den Personenverkehr geschlossen wurde. Für die Moerser Stadtverordneten war das doppelt bitter, hatte doch schon das Verbindungsgleis der Stadt großen Ärger mit den Grundstückseigentümern und erhebliche Kosten eingebracht (Scholten 2019).

Die Sperrung des Bahnhofs für den Personenverkehr führte zu einem Protest des Stadtrats und 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. teuer.

Am 1. Februar 1893 musste er aber nach sieben Jahren wieder für den Personenverkehr geöffnet werden (17.1.1893; Verwaltungsbericht 1887-1899, S.2).

„Laut Bekanntmachung der Direktion der Crefelder Eisenbahn wird der Bahnhof der Crefelder Eisenbahn in Moers am 1. Februar d. J. für den Personenverkehr wieder eröffnet ...“ (17.1.1893).

Zehn Jahre zuvor war am 1.1.1883 der zweite Moerser Bahnhof an der Homberger Straße eröffnet worden. Er war Ausgangsstation der Strecke Moers-Homberg der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, die 1908 durch die elektrische Straßenbahn ersetzt wurde (Scholten 2013).

Der Krefelder Bahnhof gewann in der Folgezeit erneut an Bedeutung. Die Dampfmühle von H. Atrops & Cie., die schon 1883 auf der Hofacker-Karte verzeichnet ist, erhielt 1895 ein Anschlussgleis (10.12.1895), die Kohlenhandlung Joh. Hasshoff war schon 1892 eröffnet worden (23.8.1892).

Mit dem heutigen Tage eröffne ich auf dem Krefelder Bahnhof zu Moers eine **Kohlenhandlung** und halte mich den Bewohnern von Moers und Umgegend bei Bedarf in groben Fettkohlen usw. bestens empfohlen.  
Moers, den 19. August 1892.  
**Joh. Hasshoff.**

Anzeige vom 23.8.1892

Die Entscheidung der Krefelder Eisenbahngesellschaft, die Industriebahn Krefeld-Hülse über Niep nach Moers zu verlängern, war sicher auch davon beeinflusst, dass die 1866 in Moers gegründete Seidenweberei Wilhelm Schroeder – mit 350 Beschäftigten im Jahr 1880 größter Arbeitgeber in Moers – ihren Hauptsitz in Krefeld hatte. 1882 wurde in Moers an der Wilhelm-Schroeder-Straße ein zweites Fabrikgebäude errichtet, in dem bis zu 250 Webstühle standen. Mit etwa 750 Beschäftigten erreichte das Unternehmen 1889 seinen Höchststand (Burghard, S.156, 176).

Nach dem Ersten Weltkrieg diente das Gebäude als Berufs- und Handelsschule. Im Zweiten Weltkrieg wurde es zerstört.

Ein Jahr nach der Eröffnung der Strecke Krefeld-Moers bestand auf Grund eines Erlasses des Ministers für öffentliche Arbeiten sogar die Möglichkeit, „zur Erleichterung des Verkehrs der ärmeren Bevölkerungsklassen auf kurzen Strecken, insbesondere der ländlichen Bevölkerung ... die Billetpreise der 4. Klasse herabzusetzen“ (25.12.1883).



Seidenfabrik Wilhelm Schroeder

Die Krefelder Eisenbahn hatte aber nicht nur Bedeutung für Berufspendler und den Güterumschlag der Industrie, sondern auch für den Ausflugsverkehr. Einer Zeitungsmeldung vom 3.5.1901 ist zu entnehmen, dass zur Ankurbelung des Ausflugsverkehrs zu den „schönen Waldpartien des Hülserberges“ verbilligte Sonntagsfahrkarten ausgegeben werden (Scholten 2013, S.122f).

Die Strecke Niep-Moers und der Krefelder Bahnhof, die erste Bahnstation in Moers, existieren heute nicht mehr. 1974/76 wurde die Krefelder Eisenbahn stillgelegt und 1983 auf der Trasse der Grafschafter Rad- und Wanderweg eingerichtet (Scholten 2013, S.122f).

## 2. Die Bahnstation Trompet

Die Freude der Moerser Bevölkerung über den 1882 eröffneten Krefelder



*Grafschafter Rad- und Wanderweg*



*Der zur Gaststätte umgebaute Bahnhof in der Otto-Ottsen-Straße, der ehemaligen Bahnhoftsstraße, wurde 2016 abgerissen.*



*Vorder- und Rückseite des zur Gaststätte umgebauten ehemaligen Krefelder Bahnhof.*

Bahnhof an der Otto-Ottsen-Straße, dem ersten Bahnhof auf Moerser Gebiet, war verständlich, denn bis dahin war Trompet in der Nachbargemeinde Oestrum der Bürgermeisterei Hochemmerich die einzige Station, über die man regelmäßig viermal am Tag Homberg in 9 Minuten, Krefeld in 41 Minuten erreichen konnte (6.10.1849).

Die Station Trompet lag an der am 5.10.1849 für den Personenverkehr eröffneten Strecke Homberg-Viersen der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn (RCG), die mit ihren Kohlendepots den linken Niederrhein vorrangig als Absatzgebiet für die Kohlen des Ruhrgebiets erschließen sollte. Das erste der sechs vorgesehenen Depots war das in Trompet, dem Moers, Friemersheim, Neukirchen, Vluyn und Kapellen zugeordnet waren. Für diesen Bezirk waren jährlich etwa 133.670 Scheffel Kohlen berechnet worden (Meyer, 1956, S.461).

Der Transport von Kohlen wurde am 2.11.1849, der von Gütern am 20.11.1849 aufgenommen (10.11.1849).

Aus einer Werbeanzeige des „Grafschafter“ ist uns namentlich das Kohlenlager des Wirtes Franz Hermges aus dem Jahr 1859 bekannt (17.12.1859).

Mittheilung des Herrn Grafschafter Wirtshaus.  
Es ist das 2. Kohlenlager dieses Jahres nicht am Transport von Kohlen mit Hilfe des am 20. November d. J. der Provinz von Ostern auf der Bahnstrecke zwischen Homberg und Krefeld (Krefeld-Kreis) abwärts, nach Homberg für allgemeine Beauftragte abwärts.  
Krefeld, den 31. Dezember 1859. Die Direction.

10.11.1849 Gütertransport der R.-C.-Kr. G. Eisenbahn

Nachdem die Bahnstrecke zwischen Uerdingen und Homberg „vom Wasser

# Ruhrort-Crefeld-Kr. Gladbacher Eisenbahn.

Am Donnerstag den 4ten d. Mts. wird die Eröffnungsfahrt auf der Bahnstrecke zwischen Homberg und Biersen Statt finden und am folgenden Tage, Freitag den 5. d. Mts., der Verkehr für das Publikum seinen Anfang nehmen.

Der vorläufige Fahrplan wird nachstehend zur allgemeinen Kenntniß gebracht. Die Tarife für den Personen-Verkehr, das Reise-Gepäck, den Güter-Verkehr und den Equipagen-, Pferde- und Vieh-Transport sind auf allen Stationen ausgehängt.

## Fahrplan.

In der Richtung von Homberg nach Biersen.

Abfahrt von	A		B		C		D		E		Bemerkungen.
	Morgens		Morgens		Morgens		Nachmittag		Abends		
	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	
Homberg . . .	—	—	9	—	11	30	6	—	7	30	* Anschluß an den um 10 Uhr 5 Min. in Oberhausen ankomm. Zug a. Hamm n. Deug.
Trompet . . .	—	—	9	19	11	49	6	19	7	49	
Herdingen . .	—	—	9	39	12	9	6	39	8	9	
Crefeld . . . .	6	15	10	—	12	30	6	50	8	30	** Anschluß an den um 6 Uhr 10 Min. in Duisburg ankommenden Zug von Minden nach Deug.
Murath . . . .	6	37	10	22	12	52	—	—	8	52	
Anf. in Biersen	6	45	10	30	1	—	—	—	9	—	

In der Richtung von Biersen nach Homberg.

Abfahrt von	A		B		C		D		E		Bemerkungen.
	Morgens		Morgens		Nachmittag		Nachmittag		Abends		
	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	
Biersen . . .	—	—	7	20	1	30	3	10	9	30	*** Anschluß an den um 10 Uhr 5 Min. in Oberhausen anl. Zug von Deug nach Minden.
Murath . . .	—	—	7	38	1	48	3	28	9	48	
Crefeld . . .	7	—	8	—	2	10	3	50	10	—	**** Anschluß an den um 6 Uhr 9 Min. in Duisburg anl. Zug von Deug nach Hamm.
Herdingen . .	7	21	8	21	2	31	4	11	—	—	
Trompet . . .	7	41	8	41	2	51	4	31	—	—	
Anf. in Homberg	7	50	8	50	3	—	4	40	—	—	

frei und vollständig fahrbar hergestellt“ war, trat der Fahrplan am 14.3.1850 wieder in Kraft.



17.12.1859 Kohlenlager in Trompet

Von diesem Tag an wurden auch „von und nach allen Stationen Personalkarten für die III. Wagenklasse ausgegeben“. Für die Rückfahrkarten galten folgende Preise:

Die Preisliste	1 Sgr.	2 Sgr.	3 Sgr.	4 Sgr.	5 Sgr.	6 Sgr.	7 Sgr.	8 Sgr.	9 Sgr.	10 Sgr.	11 Sgr.	12 Sgr.	13 Sgr.	14 Sgr.	15 Sgr.	16 Sgr.	17 Sgr.	18 Sgr.	19 Sgr.	20 Sgr.	21 Sgr.	22 Sgr.	23 Sgr.	24 Sgr.	25 Sgr.	26 Sgr.	27 Sgr.	28 Sgr.	29 Sgr.	30 Sgr.
----------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

16.3.1850 Preise für Personalkarten

1851 wurde die Strecke nach Gladbach (Mönchengladbach) verlängert. Dort hatte man Anschluss an die Bahnstrecken nach Aachen und Düsseldorf. Die Verbindung zum rechten Rheinufer stellte 1852 das Trajekt Homberg-Ruhrort her. Die Stichstrecke von Ruhrort nach Oberhausen zur Köln-Mindener Ei-

senbahn war bereits 1848 fertiggestellt worden.

1850 wurde die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn in staatliche Verwaltung überführt und der „Königlichen Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn Gesellschaft“ unterstellt, die wiederum 1866 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft übernommen wurde.

Die Tarife für den Personenverkehr – gestaffelt nach Wagenklassen – gingen aus dem im „Grafschafter“ veröffentlichten Fahrplan vom 3.5.1851 hervor:

Von der Station Trompet wurden 1852 insgesamt 7322 Personalfahrkarten ausgegeben, 40 nach Rheydt, 373 nach Gladbach, 349 nach Viersen, 85 nach Anrath, 3935 nach Krefeld, 1479 nach Uerdingen und 1061 nach Homberg (Meyer 1956, S.466).

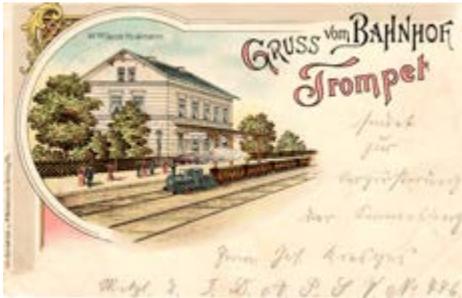
Im selben Jahr feierte die Moerser Bevölkerung in Anwesenheit Friedrich Wilhelm IV, König von Preußen, die 150-jährige Zugehörigkeit der Grafschaft

3.5.1851 Fahrplan

Station	Tarif für den Personenverkehr.																	
	nach Homberg			nach Trompet			nach Uerdingen			nach Crefeld			nach Anrath			nach Viersen		
Wagenklasse	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
von	Sg.	Sgr.	Sgr.	Sg.	Sgr.	Sgr.	Sg.	Sgr.	Sgr.	Sg.	Sgr.	Sgr.	Sg.	Sgr.	Sgr.	Sg.	Sgr.	Sgr.
Homberg	—	—	—	6	4	2½	10	7½	5	15	11	7½	23	17	11½	27	20	13½
Trompet	6	4	2½	—	—	—	6	4	2½	10	7½	5	15	11	7½	23	17	11½
Uerdingen	10	7½	5	6	4	2½	—	—	—	6	4	2½	13	10	6½	18	13½	9
Crefeld	15	11	7½	10	7½	5	6	4	2½	—	—	—	6	4	2½	13	10	6½
Anrath	23	17	11½	18	13½	9	13	10	6½	9	6	4	—	—	—	—	—	—
Viersen	27	20	13½	23	17	11½	18	13½	9	13	10	6½	9	6	4	—	—	—

zu Preußen. Der König war von Berlin aus mit einem Sonderzug bis Ruhrort gefahren, hatte mit dem Dampfboot „Vincke“ über den Rhein gesetzt und Moers mit der Kutsche erreicht.

Die Königlichen Hoheiten, der Prinz von Preußen (später Kaiser Wilhelm I) und dessen Sohn, Prinz Friedrich Wilhelm (später Kaiser Friedrich III) waren dagegen über die Bahnstation Trompet zum Grafschafter Jubelfest angereist. Prinz Friedrich Wilhelm studierte damals in Bonn.



*Bahnhof Trompet*

Mit der Eröffnung der Dampfeisenbahn Moers-Homberg 1883 verlor die Homberg-Krefeld- Viersener Strecke für den Personenverkehr an Bedeutung. Für den Güterverkehr setzte diese Entwicklung auf dem Abschnitt Homberg-Hohenbudberg bereits 1873 ein, als die Rheinische Eisenbahn Gesellschaft auf der 1866 eröffneten Strecke Essen-Osterrath die Trajektanstalt bei Rheinhausen durch eine Brücke ersetzte. Das Trajekt Ruhrort-Homberg wurde kurz nach der Eröffnung der Homberg-Ruhrorter Straßenbrücke am 19.5.1907 stillgelegt.

Am Rande der benachbarten Bürgermeisterei Hochemmerich, abseits der Dörfer Bergheim und Oestrum und der späteren Standorte der Eisenindustrie (Friedrich-Alfred-Hütte) und des Bergbaus (Zeche Diergardt und Mevissen) gelegen, blieb der Trompet Bahnhof ohne Einfluss auf die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung der angrenzenden Gemeinden. Für Industriebetriebe besaß er nur eine geringe Anziehungskraft. Das einzige Unternehmen, das sich hier 1907 niederließ, war die Fass- und Bottichfabrik Küppers, die jedoch erst 1929 Bahnanschluss erhielt (Scholten 1969, S.74).

Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie Kleve-Moers-Duisburg im Jahr 1904 gewann der Bahnhof Trompet wieder Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr. Das heutige Stationsgebäude wurde 1928 eröffnet. Das erste Bahnhofgebäude soll 1866 eingemessen worden sein (Meyer 1956, S.489).

Aus einer „Bekanntmachung“ der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn geht allerdings hervor, dass schon 1850 für „qualifizierte Unternehmungslustige“ „Restaurationen in den Wartesälen“ der „Stationsgebäude auf den Bahnhöfen zu Homberg, Trompet, Uerdingen, Krefeld und Viersen im Wege der Submission an den Meistbietenden übertragen werden“ (12.10.1850). Über Trompet wurde bislang noch nichts bekannt.

**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. Die Akten des Landesarchiv Duisburg sind im Fließtext angeführt.

100 Jahre Stadtwerke Moers. 1894-1994. (Moers 1994)

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-Homburg. Heimatkalender Kreis Wesel, 1982, Kleve 1981, S. 164-167

Deutsches Textilmuseum Krefeld (Hrsg.): Die Geschichte der Firma Wm. Schroeder & Co. 1851-1921, aufgearbeitet von Walter Schewen, Krefeld 2011

Landesarchiv Duisburg, verschiedene Akten, im Fließtext vermerkt  
 (BR\_0035\_00866\_0017-19; BR 0007 46420 0002-0007; BR 0007 46420 0006; BR 0007 46420 0006)

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

Meyer, Friedrich Albert: Rheinhausen am Niederrhein im geschichtlichen Werden, Rheinhausen 1956

Ottsen, Otto: Die Geschichte der Stadt Moers, Bd.3: Die Stadt Moers im 19. und 20. Jahrhundert mit Abbildungen und Plänen. Moers 1977  
 Scholten, Wilfried: Rheinhausen. Industrie- und

Bergbaustadt am linken Niederrhein. Marburger Geographische Schriften, Heft 38, Marburg 1969

Scholten, Wilfried: Moers zu Kaisers Zeiten, Moers 2013

Scholten, Wilfried: Auf Spurensuche in Moers, Moers 2017

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

Stadt Moers: Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeinde-Angelegenheiten der Stadt- und Landbürgermeisterei Moers pro 1881/82 nebst den Haushalts-Etats für das Jahr 1881/82. Moers 1882 (Druck); auch veröffentlicht im „Grafschafter“ (6.9., 13.9., 16.9., 30.9.1881)

Stadt Moers: Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeinde-Angelegenheiten für die Zeit vom 1. Januar 1887 bis 31. März 1899. Moers 1899 (Druck)

Stadt Moers: Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Moers und der ehemaligen Landbürgermeisterei Moers für die Zeit vom 1. April 1899 bis 31. März 1906. Moers 1906 (Druck)

Stadt Moers: Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Moers und der ehemaligen Landbürgermeisterei Moers für die Zeit vom 1. April 1899 bis 31. März 1906. Moers 1906 (Druck)