

Als die Eisenbahn über Oberzier und Niederzier nach Hambach kommen sollte

Ein Bahnanschluss ist in den genannten Dörfern nicht bekannt und die Reste einer alten zugewachsenen Bahntrasse auch nicht. Lediglich Huchem-Stammeln, Selhausen und Krauthausen, als einzige Ortschaften unserer Gemeinde, sind an das Schienennetz der Rurtalbahn angebunden und verfügen dementsprechend über eigene Bahnhöfe bzw. Haltestellen. Aber auch die Niederzierer bemühten sich um einen Bahnanschluss. Am 22. Mai 1927 versammelten sich auf Einladung des Vorsitzenden des hiesigen Bauernvereins Herrn Bodden, außer den Vertretern der Ortsvereine, die Herren Bürgermeister Barthel Foerster und die Hauptlehrer Paul Johnen und Josef Cremer. Die Erschienenen waren von der Notwendigkeit eines Anschlusses an das Kleinbahnnetz überzeugt und gründeten zur Förderung dieses Projektes einen vorläufigen Ausschuss unter dem Ausschussleiter Paul Johnen. Johnen machte sich an die Aufgabe, Daten für eine Statistik zu gewinnen, um den Bahnanschluss mit diesen Zahlen zu untermauern. Darüber hinaus wurde beschlossen, in „allernächster Zeit“ eine Volksversammlung einzuberufen und somit den Bürgern ihr Vorhaben zu erläutern.



Abbildung 1  
Barthel Förster  
Quelle: Archiv des  
Geschichtsvereins in der  
Gemeinde Niederzier e.V.



Abbildung 3  
Paul Johnen  
Quelle: Archiv des  
Geschichtsvereins in der  
Gemeinde Niederzier e.V.



Abbildung 2  
Josef Cremer  
Quelle: Archiv des  
Geschichtsvereins in der  
Gemeinde Niederzier e.V.

In zwei weiteren Ausschusssitzungen wurde das nachstehende, aus heutiger Sicht hochinteressante, statistische Material zusammengetragen:

#### **I. Frachtförderung der Landwirtschaft:**

A. Bezüge an Kunstdünger	ca. 40 Waggon
an Kalk	ca. 15 Waggon
an Kraftfutter	ca. 15 Waggon
an Saatkartoffeln	ca. 2 Waggon
an Saatgut (Getreide)	ca. 2 Waggon
an Zuckerschnitzel u. nasse	ca. 40 Waggon
Summe	ca. 114 Waggon
B. Lieferungen an Zuckerrüben	ca. 130 Waggon
an Getreide	ca. 100 Waggon
an Stroh u. Heu	ca. 60 Waggon
Summe	ca. 290 Waggon

## II. Frachtbeförderung außer der Landwirtschaft:

A. Bezüge der Gemeinde u. Private des Gewerbes	ca. 95 Waggon ca. 300 Waggon
---	---------------------------------

Summe	ca. 395 Waggon
-------	----------------

B. Lieferungen der Gemeinde u. Private an Holz	ca. 78 Waggon
Summe	ca. 78 Waggon

## III. Gartenbauverein:

A. Bezüge an Kunstdünger (bei I.) an Pflanzen u. Saatgut an Geflügel u. Mastfutter usw.	ca. 4 Waggon ca. 1 Waggon
Summe	ca. 5 Waggon

## IV. Beförderung an Personen:

a) nach Düren (täglich)	ca. 84 Köpfe
b) nach Birkesdorf (täglich)	ca. 21 Köpfe
c) nach Köttenich (täglich)	ca. 114 Köpfe
d) nach Düren – Schüler (täglich)	ca. 12 Köpfe
e) nach Düren – Privatpersonen (täglich)	ca. 50 Köpfe

Summe	ca. 281 Köpfe
-------	---------------

## V. Dorffeste, Pfingsten, Schützenfest

Fremdenzustrom	ca. 450 Köpfe
Herbstkirmes	ca. 350 Köpfe
andere festl. Veranstaltungen	ca. 1.000 Köpfe

Summe	ca. 1.700 Köpfe
-------	-----------------

## Gesamtaufstellung:

### A. Frachtbeförderung

1.) Bezüge	514 Waggon
2.) Lieferung	369 Waggon
<b>Summe</b>	<b>882 Waggon</b>

### B. Personenbeförderung

a) täglich	281 Personen
b) gelegentlich	1.700 Personen
<b>Summe</b>	<b>1.981 Personen</b>

Am 12. Juni tagte die vom vorläufigen Ausschuss berufene Volksversammlung, die von 350 (!!!) Dorfbewohnern besucht wurde. Lehrer Paul Johnen trug den Anwesenden die bisher erbrachten Vorarbeiten und das statistische Zahlenwerk vor. Die Versammlung fasste hierauf einstimmig die folgende Resolution:

„Heute den 12. Juni 1927 fassten die durch alle Stände, Berufe und Behörden im Saale Hoegen vertretenen Einwohner von Niederzier die folgende EntschlieÙung.

Nachdem uns durch reichlich, behördlich genau geprüftes statistisches Material die mannigfaltigen Vorteile und absoluten Notwendigkeiten einer elektr. Kleinbahnverbindung mit unserer Kreisstadt Düren, eingerichtet für Personen- und Frachtverkehr, klar und deutlich bewiesen wurden, nachdem wir eingesehen haben, dass die Anlage einer solchen Bahn für unseren Ort bedeutet;

für unsere arbeitenden Bevölkerung eine erhebliche leichtere Bezwingung der Wege zur Arbeitsstätte, wodurch sie wesentlich an Zeit und Gesundheit sparte,

für unsere Landwirtschaft die Möglichkeit einer Angleichung an die großen Märkte der Städte, durch die sie einerseits kaufkräftiger, andererseits absatzstärker wird,

für unsere Jugend eine Möglichkeit sich auch die unterschiedlichen Errungenschaften der Städte zu eigen zu machen, wodurch ihr Kampf ums Dasein wesentlich erleichtert wird,

für Handel und Gewerbe im kleinen sowohl wie im großen eine bequemere und billigere Ein- und Ausfuhr, wodurch es diesen wiederum ermöglicht wird, den Verbrauchern, die Waren billiger abzugeben,

für die wenigen uns gegebenen Stunden der Erholung und Freude, eine leichtere Möglichkeit des Besuches lieber Freunde und Anverwandten, durch die alte Familientradition hochgehalten, enge Bande der Freundschaft geschlossen werden,

für uns alle die Möglichkeit leichter an die Stätten von Kunst und Wissenschaft eilen zu können, wodurch uns Dörflern eine freiere Stellungnahme zu diesen großen Fragen ermöglicht, wird

und

getragen von der großen Verantwortung gegenüber dem kommenden Geschlecht, getragen von dem Bewusstsein, alles tun zu müssen, unseren Ort kulturell und finanziell zu heben, getragen von der Liebe zu unserem heimischen Boden

und

gewillt, in der Jetztzeit sich fernab zu stehen von der lebendig pulsierenden Straße des kulturellen, industriellen und gewerblichen Lebens

sprechen wir den Vertretern des Ausschusses unser Vertrauen aus und bitten sie und unsere Behörde sowie unsere Vertreter in Gemeinde und Kreis kein Mittel unversucht zu lassen, damit auch unser Dorf baldigst eine Bahnverbindung erhalte.“

Die Gründe, die von den damaligen Bewohnern angeführt wurden, sind bemerkenswert. Dass primär wirtschaftliche Erwägungen eine Rolle spielten, war damals nicht anders als heute. Der Ruf nach Modernisierung und Erhöhung des eigenen Lebensstandards machte auch vor den Niederzieren nicht halt und wurde als Beweggründe genannt. Aber auch die Pflege von Familienbanden und Freundschaften durch flexiblere Besuchsmöglichkeiten wurde angeführt. Interessanterweise wurde jedoch mit keinem Wort eine Weiterführung der Bahnstrecke bis nach Jülich thematisiert. Auch wenn Niederzier bereits seinerzeit dem Kreis Düren zugeordnet war, hätte eine Weiterführung der Bahnverbindung bis nach Jülich den Niederzieren sicherlich weitere wirtschaftliche und persönliche Möglichkeiten eröffnet.

Im Anschluss wählte die Versammlung einen Arbeitsausschuss von 13 Personen. Dieser stellte sofort einen kurzen Bericht für die Presse auf (Abbildung 4). In diesem wurde über die bisher unternommenen Schritte in der Bahnfrage informiert. Darüber hinaus übermittelte man einen ausführlichen Bericht an die benachbarten Ortschaften, um mit diesen in Verbindung zu treten und gemeinsam mit ihnen die Bahnangelegenheit weiter zu fördern. Darüber hinaus sollte allen Hausvorständen eine Liste vorgelegt werden, um durch deren Unterzeichnung ihr Einverständnis zum Anschluss des Ortes an das Kreisbahnnetz zur erklären.

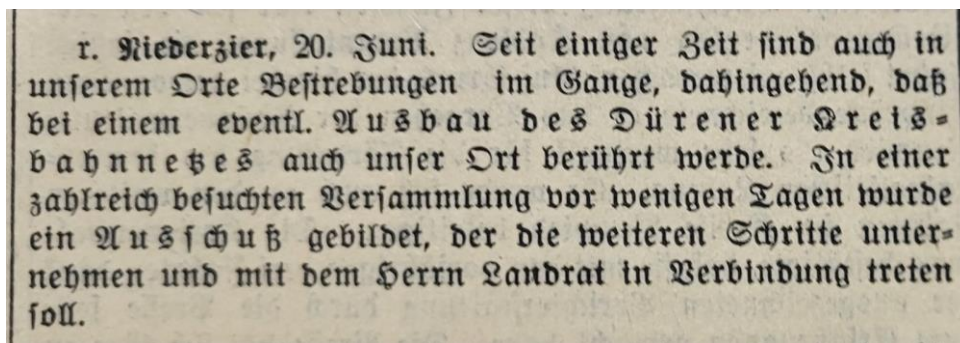


Abbildung 4  
Quelle: Dürener Zeitung vom 21.06.1927

Am 2. August fand um 20 Uhr in der Wirtschaft Prehl in Niederzier die nächste informative Besprechung statt. Diesmal waren mit Bürgermeister Schreckenber (Arnoldsweiler), Heiden (Oberzier), Bürgermeister Förster (Niederzier), Pfarrer Müller (Niederzier), Hauptlehrer Johnen (Niederzier), Bürgermeister Kintzen (Jülich), Dr. Stollenwerk (Jülich) und [...] erstmals auch die Vertreter der anderen Ortschaften, die einen Kleinbahnanschluss erhalten sollten, in Niederzier. Die Vertreter aus Jülich waren in dieser Besprechung vertreten, da diese zwischenzeitlich Kenntnis über dieses Projekt erlangt und Interesse an einer Fortführung der Bahnverbindung bis nach Jülich bekundet hatten. Als Ergebnis dieser Besprechung sollte Bürgermeister Kintzen als Mitglied des Kreis Ausschusses und des Kreistages hinsichtlich einer Beteiligung des Kreises Jülich in diesen Körperschaften Fühlung aufnehmen und über die Ergebnisse berichten. Als dann sollten in einer weiteren Besprechung die zu ergreifenden Maßnahmen erörtert werden.

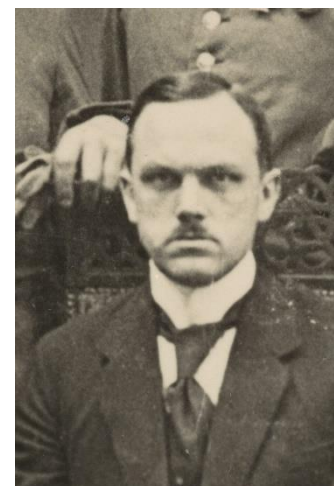


Abbildung 5  
Bürgermeister Johannes Kintzen  
Quelle: Stadtarchiv Jülich  
Signatur 015-222

Ob es zu einer weiteren Besprechung kam, ist mehr als fraglich!

Denn das Thema sorgte in der Kreistagsitzung in Jülich vom 09. August 1927 für Diskussionsstoff. In dieser Sitzung informierte der Kreistagsabgeordnete und Jülicher Bürgermeister Johannes Kintzen, die Anwesenden darüber, dass der Kreis Düren beabsichtige, die Dürener Kreisbahn über Arnoldweiler, Oberzier und Niederzier bis nach Hambach zu führen. Er mahnte weiter, dass ein solches Vorhaben für den Kreis Jülich, aber insbesondere für die Stadt Jülich erhebliche Nachteile mit sich bringen würde. Die Kreisverwaltung wurde daher gebeten, sich dafür einzusetzen, dass bei Umsetzung des Projekts die Bahn bis Jülich durchgeführt werden sollte.

Die daraufhin mit der Kreisverwaltung in Düren angebahnten Verhandlungen führten zu einer Klarstellung des Sachverhaltes. Der Kreis Düren hatte tatsächlich den Bau einer Kreisbahnlinie von Düren bis nach Hambach in Erwägung gezogen. Die Verhandlungen, zu denen allerdings weder der Kreis Jülich noch die Stadt Jülich hinzugezogen worden waren, hatten zwischenzeitlich ein Stadium erreicht, das die Linie für eine Kleinbahn freigab. Der Kreis Düren äußerte darüber hinaus keine Bedenken, die Bahn bis Jülich fortzuführen. Er unterbreitete sogar den Vorschlag, dass der Kreis Jülich die Strecke bis zur Kreisgrenze Jülich bauen und der Kreis Düren im Anschluss den Betrieb der ganzen Strecke übernehmen sollte.

Der Kreisausschuss in Jülich, der in seiner Sitzung vom 27.10.1927 Kenntnis über das Ergebnis der Kontaktaufnahme des Kreises Düren erhielt, beschloss bei einer eventuellen Offenlegung des Planes einer Kleinbahn Düren-Hambach Einspruch zu erheben. Dem Kreis Düren wurde dieser Beschluss mitgeteilt, ihm wurde aber auch mitgeteilt, dass der Kreis Jülich weiterhin Interesse an einer Kleinbahn Düren-Jülich habe und bereit sei in dieser Angelegenheit mit dem Kreis Düren zu verhandeln.

Einige Wochen später, am 12. November 1927, erfolgte die Antwort aus Düren. Der Kreis Düren teilte mit, dass es noch nicht feststehen würde, ob und wann die Strecke Düren-Hambach gebaut werden würde. Der Kreis Jülich sollte eine Mitteilung erhalten, sobald mit der Ausarbeitung des Projekts begonnen würde.

Das Ergebnis ist bekannt. Das Projekt wurde an dieser Stelle leider nie verwirklicht. Allerdings könnte dieses Thema schneller wieder akut werden, als man glaubt. Spätestens wenn aus dem Tagebau ein Naherholungsgebiet mit einem großen See geworden und die Gemeinde Niederzier mit ihren Ortschaften touristisch interessant geworden ist, könnte ein Bahnschluss wieder Diskussionsgrundlage werden.

Quelle: Stadtarchiv Jülich, Signatur VI St 1035