Sondernummer des
Eisenbahn JOURNAL
B 7539 E
ISBN 3-922404-36-7

Die ZOJE

special 4/92

Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn

DM 16,80
sfr 16,80
öS 120,–

Manfred Weisbrod

Impressum

ISBN 3-922404-36-7

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
Autor: Manfred Weisbrod
Textredaktion: Manfred Grauer
Bildredaktion: Ingo Neidhardt
Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
Layout: Hermann Merker
Bildschirm-Umbruch: Gerhard Peter
Anzeigen: Elke Albrecht
Printed in Italy by Europlanning srl
via Morgagni 24, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co KG, D-8057 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Copyright Juli 1992 by
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Vorwort	2
Die Eisenbahnlinie von Zittau nach Oybin und Jonsdorf	4
Auf schmaler Spur ins Zittauer Gebirge	6
Die Triebfahrzeuge der Schmalspurbahn	12
Die Gattung I K	12
Die Gattung II K (neu)	13
Die Gattung IV K	14
Die Gattung VI K	15
Die »VII K (alt)«	17
Die »VII K (neu)«	18
Die Dieseltriebwagen VT 137 322 bis 325	18
VT 137 600, der »Lindwurm«	21
V 36 4801 und 4802	23
Die 99 4532	23
Die ölgefeuerte 099 733	27
Der Bau und die Entwicklung der ZOJE	29
Der zweigleisige Ausbau	34
Der »Einschnitt« Mai 1945	41
Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg	42
Nach der Wende	49
Die Zukunft der Zittauer Schmalspurbahn	52
Helfen Sie mit, die Zittauer »Hofdame« zu retten!	64

Vorwort

Es war im Mai 1990. Nach dem Willen der Genossen Verkehrsexperten hätte mit dem Planwechsel der Personenverkehr auf der Schmalspurstrecke Zittau-Oybin/Jonsdorf eingestellt werden sollen. Und im November hätte man das 100jährige Bestehen der Strecke feiern können!

Die friedliche Revolution vom Herbst 1989 in der DDR, die den Sturz des SED-Regimes bewirkte und auf vielen Gebieten ein Umdenken einleitete, stoppte auch den Vormarsch des Olbersdorfer Braunkohlentagebaus, der sich schon bis auf wenige Dutzend Meter an die Bahnlinie herangefressen hatte. Die Schmalspurbahn durfte bestehen bleiben! Die Zittauer Eisenbahner warteten nicht auf den feuchtkalten Jubiläumsmonat November, sondern verlegten schnellentschlossen die Jubiläumsfeier ein halbes Jahr vor. Unser Verlag zog ebenso schnellentschlossen mit, stellte in nur wenigen Tagen aus schon einmal im Eisenbahn-Journal erschienenen Beiträgen eine Broschüre zusammen und war zu den Feierlichkeiten mit einem eigenen Verkaufsstand vor dem Zittauer Bahnhof vertreten. Alles im Ost-West-Geschäft war zu dieser Zeit improvisiert. Erfahrungen und Informationen über die Verkaufsmöglichkeit unserer Broschüre gab es keine – es war ein Abenteuer im Währungsgebiet der DDR-Mark. Der Mut des Verlages zum Experiment ist von den in Zittau angereisten Eisenbahnfreunden hoch honoriert worden. Unsere zwar etwas verhalten bemessene, aber keineswegs geringe Auflage reichte gerade für die zwei Jubiläumstage. Die für 40 Jahre DDR typischen großen Menschenschlangen gehörten im Mai 1990 bereits der Vergangenheit an. An unserer Verkaufstheke stand wahrscheinlich die letzte. Fazit: Für die Eisenbahnfreunde in den (wie man jetzt sagt) alten Bundesländern blieben kaum Hefte übrig. Zahlreiche und hartnäckige Nachfragen nach diesem "Ur-Special" haben uns bewogen, es nicht wieder aufzulegen, sondern statt dessen unseren Lesern eine in Inhalt und Umfang wesentlich erweiterte Broschüre anzubieten. Auf der gegenüberliegenden Seite finden Sie noch einmal die Titelseite des "Ur-Specials" von 1990. Wer will, kann auch die ersten und letzten beiden Seiten der neuen Ausgabe abtrennen und die vorliegende Version quasi als Ersatz für die ehemalige, entgangene Jubiläumsschrift "laufen lassen"! Die Geschichte der ZOJE (Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn) ist längst geschrieben. Wir fügen ihr nichts Neues hinzu, jedoch eine Fülle von herrlichen Aufnahmen, einige aus der Vergangenheit und die meisten aus der Gegenwart.

Ihr Hermann Merker Verlag

Bild 2 (oben): Anläßlich der 100-Jahr-Feier der Schmalspurbahn Zittau – Oybin/Jonsdorf im Jahre 1990 stellte der Hermann Merker Verlag das erste Special des Eisenbahn-Journals vor. Die Anwohner der Zittauer Schmalspurbahn waren von dieser Ausgabe begeistert, wie die Menschenmenge am Verkaufsstand des Verlags beweist. **Foto: D. Schubert**

Bild 1 (Titelbild): Am 30. Oktober 1991 war es die noch nicht umgezeichnete 99 1741, die den Mittagszug 14084 mit ganzer Kraft aus dem Bahnhof Bertsdorf zum Endpunkt Oybin zog. **Foto: W. Bley**

Bild 3 (rechte Seite): Titelbild der ersten Specialausgabe des Eisenbahn-Journals zur 100-Jahr-Feier der Strecke. Die 99 1741 verläßt am 25. Februar 1979 mit dem P 14076 den Bahnhof Zittau Vorstadt in Richtung Oybin. **Foto: J. Nelkenbrecher**

100 Jahre

Zittau–Oybin/Jonsdorf

Jubiläumsschrift des Eisenbahn-Journals

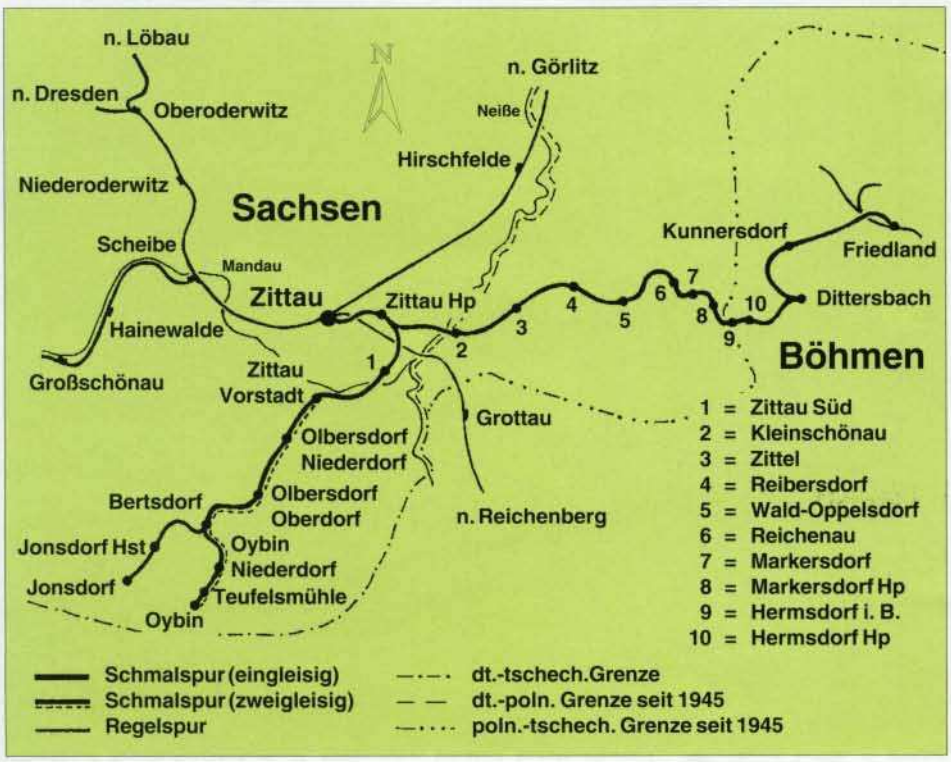
Bild 4: Bis in die achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts war die Postkutsche das einzige Verkehrsmittel nach Oybin. **Foto: Sammlung Scholz**

Bild 6 (rechts): Panorama der Stadt Zittau mit Zittauer Gebirge um 1910. **Foto: Sammlung Prof. Berger**

Die Eisenbahnlinie von Zittau nach

In dem ersten Standardwerk über sächsische Schmalspurbahnen "Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreich Sachsen" von Oberfinanzrat Ledig und Rechnungsrat Ulbricht aus dem Jahre 1895 sucht man die Strecke Zittau – Oybin/Jonsdorf vergeblich, obwohl sie bereits fünf Jahre bestand. Das ist nicht verwunderlich, denn Ledig und Ulbricht beschreiben nur die Staatsbahnen, und die ZOJE (Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn) war eine Privatbahnlinie – die einzige in Sachsen, denn alle anderen Strecken mit 750 mm Spurweite waren vom Staat gebaut worden.

Bild 5: Im südöstlichen Zipfel Sachsens liegt die Stadt Zittau, in der die heute noch dampfbetriebene 750-mm-Schmalspurbahn nach Oybin und Jonsdorf ihren Anfang nimmt. **Zeichnung: gp**



Die ZOJE – von Spöttern als **Z**ug **o**hne **j**egliche **E**ile bezeichnet – war 1906 von der Sächsischen Staatsbahn käuflich erworben worden und konnte 1990 ihr 100jähriges Jubiläum feiern.

Damit sind hier, wie durchaus nicht überall in Ostdeutschland, die Eigentumsverhältnisse klar. Mehr allerdings nicht! Wenngleich sich seit Januar 1992 die erste ölgefeuerte Lokomotive für 750 mm Spurweite im Einsatz befindet, darf dadurch der Fortbestand der Bahn keinesfalls als gesichert gelten! Bei Redaktionsschluß waren unseres Wissens Bestrebungen im Gange, die Bahn in private oder regionale Trägerschaft zu überführen.

Man muß anerkennen, daß die Deutsche Reichsbahn trotz defizitären Betriebs den Fahrplan einhält. In den Vormittagszügen wird meist nur der Schaffner spazierengefahren. Lediglich an Wochenenden, in der Ferienzeit und wenn im Gebirge Wintersportmöglichkeiten bestehen, ist etwas mehr los. Güterverkehr wird nur noch montags, mittwochs und freitags abgewickelt, aber meist fällt er an eben diesen Tagen aus.

Nach dem Streckenstillegungs-Beschluß wurde der Unterhalt auf das für die Betriebssicherheit notwendige Minimum reduziert. Anders formuliert: Die Strecke wurde dem Verfall preisgegeben. Seit Aufhebung des Beschlusses hat die Reichsbahn jedoch viel investiert, so daß sich das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, das auch für Verkehrsangelegenheiten zustän-

Oybin und Jonsdorf

Bild 7: Dieser hübsch gestaltete Wegweiser stimmt die Reisenden in Zittau auf ihre Fahrt ins Zittauer Gebirge ein. **Foto: W. Bley**

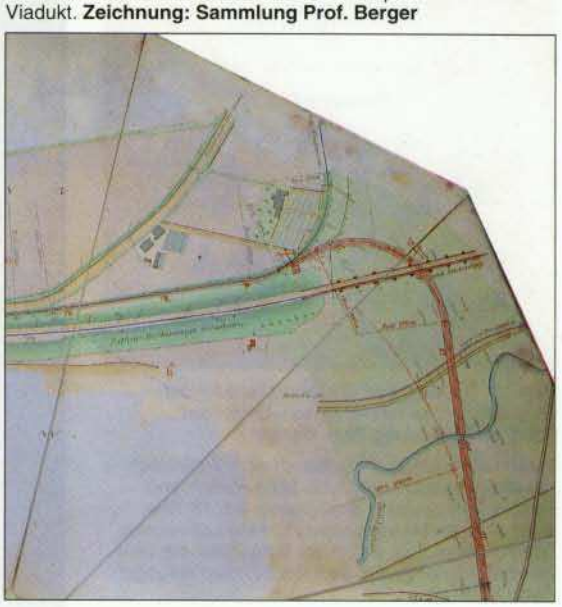
dig ist, bei einem Lokaltermin Ende Januar 1992 vom guten Zustand der Bahn überrascht zeigte.

Die Zittauer Schmalspurbahn kann wahrscheinlich nur als Touristenbahn überleben, denn für den Berufsverkehr hat sie bei ihrer Reisegeschwindigkeit kaum Chancen. Es wäre durchaus denkbar, daß sich die Kurorte Oybin und Jonsdorf – wie zum Beispiel das berühmte Matterhorn-Dorf Zermatt im Wallis (Schweiz) – dem Autoverkehr verschließen, so daß spätestens ab Bertsdorf die Weiterfahrt nur noch mit der Schmalspurbahn möglich sein würde. Ausreichende Parkplätze in der Nähe des Bahnhofs Zittau und in Bertsdorf könnten diesen Zwangsumstieg auf die Schiene erleichtern, sofern in den Kurorten ein akzeptables Verkehrskonzept für Urlauber mit Koffern angeboten wird.

Es gibt viel zu tun, warten wir's ab! Inzwischen präsentieren wir Ihnen, liebe Leser, die Zittauer Schmalspurbahn, wie sie einst war, wie sie heutzutage ist und wie sie hoffentlich auch bleiben wird. Wir wünschen ihr das Beste!

Bild 8: "Situationsplan des Eisenbahnprojekts Zittau – Oybin" von 1886/87 mit den Gleisanlagen des Bahnhofs Zittau. Anfangs nutzte man für die neue Verbindung die Anlagen der Reichenauer Bahn. **Zeichnung: Sammlung Prof. Berger**

Bild 9: Abzweig der Oybiner Linie (rot eingezeichnet) von der bereits bestehenden Reichenauer Schmalspurlinie am Neiße-Viadukt. **Zeichnung: Sammlung Prof. Berger**



Auf schmaler Spur ins Zittauer Gebirge

Den Wintersport im Gebirge, wie wir ihn heute kennen, gab es im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts noch nicht – vermutlich auch deshalb nicht, weil es an wintertauglichen Verkehrsmitteln fehlte, um die Leute in die weiße Pracht zu befördern. Damals kannte man Sommerfrischen, in deren Verband das Dörfchen Oybin im Zittauer Gebirge 1873 aufgenommen wurde. Die Gäste, auf die man wartete und von denen man lebte, konnten nur mit der Postkutsche anreisen, zweimal täglich ab Zittau.

Noch vor dem Bau der ersten Schmalspurbahn im Königreich Sachsen zwischen Wilkau und Kirchberg bei Zwickau im Jahre 1881 empfahl Christian Theodor Sorge, seines Zeichens Oberbaurat, 1873 in seiner Denkschrift "Die Secundärbahn in ihrer Bedeutung und Anwendung für das Königreich Sachsen" den Bau einer schmalspurigen Eisenbahn von Zittau nach Oybin. Die Sächsische Staatsregierung jedoch reagierte nicht.

Im Jahre 1884 unternahmen die Befürworter des Bahnbaus einen erneuten, diesmal energischeren Vorstoß. Nach einer Petition des Gebirgsvereins Oybin vom März 1884 an den Sächsischen Landtag, unterzeichnet vom Vorsitzenden Dr. A. Moschkau, wurde einen Monat später das Bahnkomitee gewählt. Vorstandsvorsitzender wurde

(weiter im Text auf Seite 10)

Situationsplan
des Eisenbahnprojectes
Zittau - Oybin.
für eine schmalspurige Secundärbahn
Spurweite = 75 cm.
Aufgenommen ... bearbeitet 18..
Maassstab 1:2000.

Bild 10: Titelblatt des Situationsplans für die Eisenbahnprojektierung Zittau – Oybin von 1886/87. **Sammlung Prof. Berger**

Bild 11: Der Abschnitt zwischen dem Trennungsbahnhof Bertsdorf und Oybin zählt zu den landschaftlich reizvollsten der Strecke. Am 15. Mai 1992 zieht die bereits umgezeichnete Lokomotive 099 730 ihren Zug, vorbei am Berg Oybin mit dem gleichnamigen Kloster, dem Endbahnhof entgegen. **Foto: W. Bley**

99 1731-1

Bild 13: Zwischen Bertsdorf und Jonsdorf durchquert die Bahn ein Waldstück, das bereits in den vollen Farben des Wonnemonats leuchtet (099 724 mit P 14184, 16. Mai 1992). **Foto: W. Bley**

Bild 12 (links): Auf dem ehemaligen zweigleisigen Streckenabschnitt am Haltepunkt Teufelsmühle nimmt die 99 1731 am 26. Oktober 1991 die letzte Steigung, bevor sie den Bahnhof Oybin erreicht. **Foto: W. Bley**

Bild 14: Nach dem Umsetzen in Oybin rollt die 099 730 mit dem Führerhaus voran, vorbei an den typischen Felsen des Zittauer Gebirges, bergab in Richtung Bertsdorf und nach Zittau. **Foto: W. Bley**

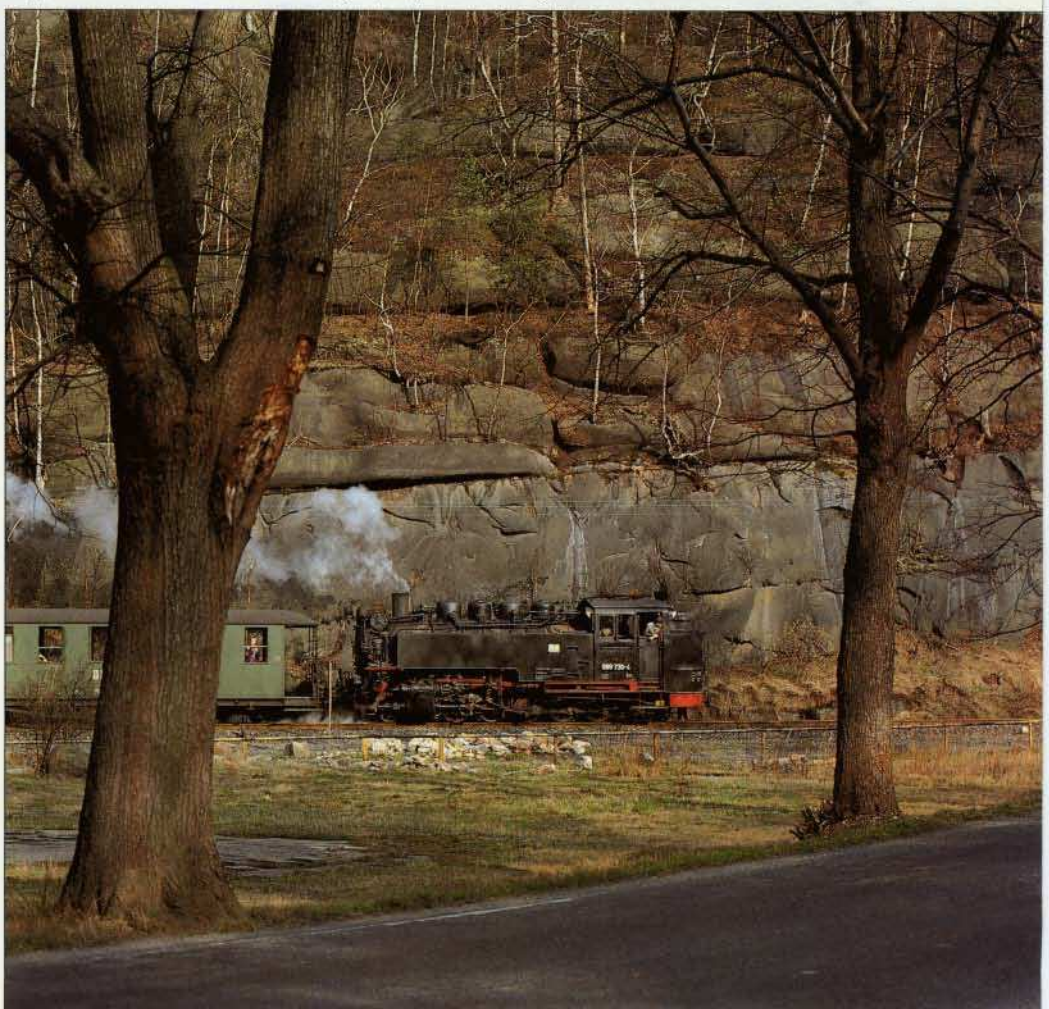
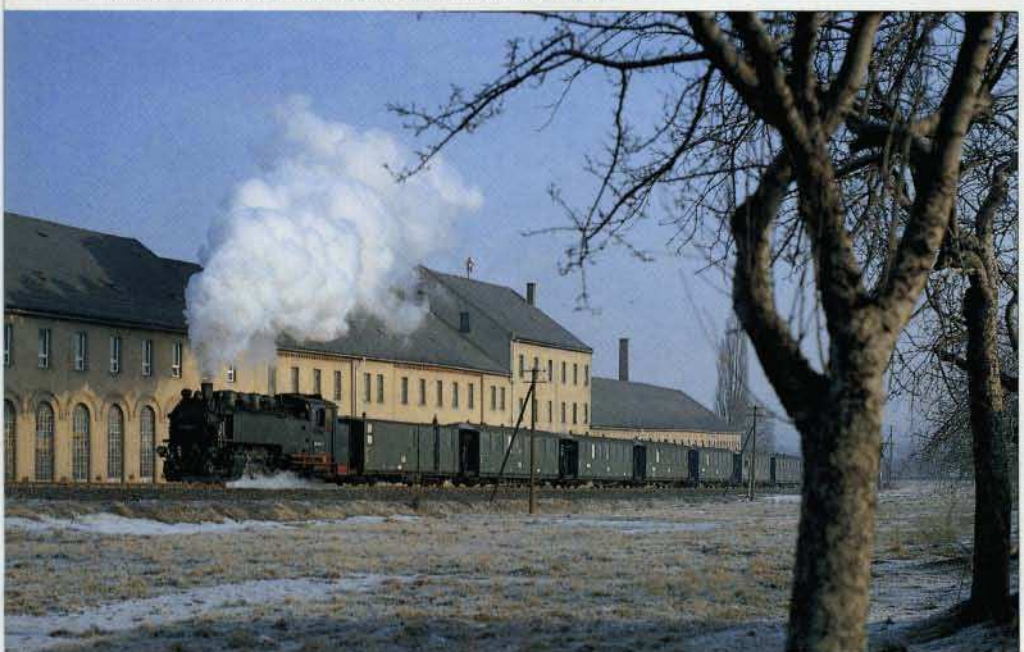


Bild 15: Das Zittauer Gebirge ist eines der schneesichersten Mittelgebirge Sachsens. Die 99 1731 mit dem P 14 482 hat bald den Kurort Jonsdorf erreicht.

Bild 17 (rechte Seite oben): Die 99 1741 ist am 25. Februar 1979 bei Olbersdorf Niederdorf in Richtung Bertsdorf unterwegs.

Bild 18 (rechte Seite unten): Zwischen Zittau Süd und Zittau Vorstadt überquert im Winter 1979 die Lok 99 1741 das Flüßchen Mandau.

Bild 16: Zwischen Zittau Vorstadt und Olbersdorf Niederdorf steigt die lange Gerade stetig an und erfordert vollen Schieberkastendruck. **Fotos 15 bis 18: J. Nelkenbrecher**



Rechtsanwalt Alexander Thiemer, Schriftführer Dr. Moschkau.

Nun wußte man auch in der Zittauer Ecke, daß noch viele andere sächsische Gemeinden auf einen Eisenbahnanschluß warteten, so daß man dem Ministerium des Inneren in Dresden goldene Brücken baute, indem man den Bahnbau auf privater Basis vorschlug und gleichzeitig um eine Konzession nachsuchte.

Zum damaligen Zeitpunkt war der Eisenbahnbau in Sachsen jedoch fast ausschließlich Privileg des Staates. Entsprechend schwer tat er sich mit den privaten Genehmigungen. Zwar kam bereits im September 1884 die Konzession für Vorarbeiten und im März 1886 die Genehmigung zum Grunderwerb, aber erst Anfang 1888 die Erlaubnis zum Bahnbau selbst.

Inzwischen war während der Vorarbeiten schon die erste Baufirma bankrott gegangen. Als die Baugenehmigung dann vorlag, gründete sich die Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahngesellschaft (ZOJE), wählte ih-