

100 Jahre Zittau–Oybin/Jonsdorf



Jubiläumsschrift des Eisenbahn-Journals

(Füllseite)

Einleitung

100 Jahre Schmalspurbahn Zittau – Oybin/Jonsdorf sind fraglos ein Grund zum Feiern. Die größte Freude daran, daß dieses Jubiläum überhaupt begangen wird, haben allerdings wohl diejenigen, die über die wechselvolle Geschichte dieser Bahn Bescheid wissen. Eine Geschichte, die vor sehr kurzer Zeit noch sorgenvolle Gegenwart war. Haarscharf ging die Fahrt an der Stillelegung vorbei; und auch heute sind längst nicht alle Probleme gelöst.

Trotz alledem: das „Bähnle“ lebt und fährt und erfreut sich großer, hoffentlich sogar noch wachsender Beliebtheit.

Dieser Bahn und all denen, die mit ihr gelebt haben, sich für sie eingesetzt haben und sie auch weiterhin betreuen, wollen wir mit dieser Festschrift unseren Tribut zollen. „Wir“ – das heißt: der Merker Verlag in Fürstenfeldbruck (bei München), Herausgeber des monatlich erscheinenden „Eisenbahn-Journals“ und einer ganzen Reihe Sonderbroschüren zu Themen aus der Welt der „großen“ Eisenbahn und der Modellbahn. Die in der vorliegenden Festschrift zusammengefaßten Beiträge sind (z. T. in bearbeiteter und leicht ver-

änderter Form) dem „Eisenbahn-Journal“ entnommen. Einer – „Nicht nur für Jubiläumsjahre“ – stammt sogar aus dem damals, 1979, noch unter „M+F-Journal“ firmierenden Magazin und belegt das Interesse, das der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn unabhängig von Geburtstagen und Feierlichkeiten entgegengebracht wird.

Neben einem Triebfahrzeug-Bilderbogen und einem „Besuch“ im Bahnbetriebswerk Zittau, dem Heimat-Bw der Schmalspur-Dampflokotiven, ist auch der Beschreibung der Baureihe 99⁷³⁻⁷⁶ sowie – ganz speziell – der „Hofdame“ von Zittau Raum gewidmet. Damit, so meinen wir, können die Besucher der Jubiläumsfeier nicht nur viele lebendige Eindrücke eines historischen Tages, sondern auch ausgewogene Informationen schwarz auf weiß mit nach Hause nehmen.

Am zukünftigen Schicksal der Jubilarin wird das „Eisenbahn-Journal“ natürlich weiterhin Anteil nehmen. Unser Wunsch an diesem Tag: Hoch soll sie leben – und vor allem noch lange!

Die Redaktion

Titelbild: 99 1741 mit P 14076 verläßt am 25. Februar 1979 Zittau-Vorstadt Richtung Bertsdorf (Udo Geum).

Inhalt

100 Jahre Zittau – Oybin/Jonsdorf	4
Die Loks der sächsischen Gattung I K	12
Bilderbogen VT 137 322	13
Die Baureihe 99 ⁷³⁻⁷⁶	14
Die „Hofdame“ von Zittau	18
Das Bahnbetriebswerk Zittau	20
Nicht nur für Jubiläumsjahre	26

Herausgeber: Hermann Merker
Redaktionelle Betreuung:
Christiane Bothner, Andreas Ritz
Lektorat: Manfred Grauer
Layout und Grafik:
Gerhard Gerstberger, Jörg Mair
Textverarbeitung:
Hermann Merker Verlag GmbH
Printed in Italy by Europlanning srl
via Morgagni 24, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.
Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlags.
Copyright 1990 by:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 5048/5049
Telefax (08141) 44689



100 Jahre

Bild 1 (oben): Zwischen Zittau-Süd und Zittau-Vorstadt überquert die Strecke nach Bertsdorf die Fernverkehrsstraße Zittau - Oybin. Die 99 1757 führt am 22.02.1979 einen Güterzug aus Normalspurwagen, die auf Rollwagen aufgestellt sind. **Foto: U. Geum**

◀ **Bild 2:** Zwischen Zittau-Vorstadt und Oibersdorf-Niederdorf steigt die lange Gerade stetig an und erfordert vollen Schieberkastendruck. **Foto: U. Geum**

Bild 3 (rechte Seite oben): Ausfahrt der 99 1731 mit einem Personenzug aus Zittau-Vorstadt. **Foto: U. Geum**



Zittau - Oybin/Jonsdorf

Beitrag aus:
Eisenbahn-Journal 4/1990

Schneesturm und Regen zerfetzten am 24. November 1890 die Dekorationen des Festzuges, der die private Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn eröffnete. Die ZOJE wurde im Volksmund als Zug ohne jegliche Eile apostrophiert. Seit 100 Jahren nun befördert die 750-mm-Schmalspurbahn von Zittau aus vor allem Urlauber und Erholungssuchende in das Zittauer Gebirge. Die letzte Fahrpost (= Postkutsche) hatte am 24. November 1890, abends 18.30 Uhr, Oybin in Richtung Zittau verlassen und der Eisenbahn das Feld räumen müssen.

Das 100jährige Streckenjubiläum 1990 schien gefährdet, denn nach offiziellen Verlautbarungen der Deutschen Reichsbahn sollte mit dem

Fahrplanwechsel Ende Mai 1990 der Reisezugverkehr auf dieser Strecke eingestellt werden. Den weniger intensiven Güterzugverkehr wollte man noch bis 1992 betreiben. Der Grund für die geplante Stilllegung war der Vormarsch des Olbersdorfer Braunkohlentagebaus, dem nicht nur die Eisenbahn, sondern auch die Ortschaft Olbersdorf zum Opfer gefallen wäre. Olbersdorf hatte zwar schon zur Zeit der Gründung der ZOJE eine Braunkohlengrube, jedoch von vergleichsweise bescheidenen Ausmaßen. Bürgerinitiative und Rentabilitätsüberlegungen zum Braunkohlentagebau retteten die Bahn und den Ort. Vor der Oktoberrevolution in der DDR 1989 wäre das als eine Zusammenrottung

staatsfeindlicher Elemente und als Sabotage der Volkswirtschaft vom berüchtigten Ministerium für Staatssicherheit "bearbeitet" worden. Der Wunsch, von Zittau aus Oybin mit einer Eisenbahn zu erreichen, geht bis in das Jahr 1873 zurück, als Oybin in den Verband sächsischer Sommerfrischen aufgenommen worden war. Erst dem Vorstoß eines Bahnbau-Komitees unter Rechtsanwalt Alexander Thiemer aus dem Jahr 1884 an das Innenministerium in Dresden war Erfolg beschieden. Zwar dauerte es noch bis zum 27. Juli 1888, ehe die Konzession erteilt wurde und sich am 15. August 1888 die ZOJE konstituieren konnte. Von Anbeginn war eine Zweiglinie nach Jonsdorf geplant, um



Bild 4: Das Zittauer Gebirge ist eines der schneesichersten Mittelgebirge der DDR. Die 99 1731 mit dem P 14 482 hat bald den Kurort Jonsdorf erreicht. Foto: U. Geum



◀ *Bild 5: Zwischen Zittau-Süd und Zittau-Vorstadt wird die Mandau Überquert. Foto: U. Geum*

die dortigen Steinbrüche und Leinwebereien an die Eisenbahn anzuschließen. Da Olbersdorf sich weigerte, den Abzweigbahnhof und zugleich Sitz des Bahnverwalters einzugliedern, erhielt Bertsdorf den Abzweigbahnhof, wengleich Bahnhof und Ortschaft einige Kilometer voneinander entfernt liegen. Als man die Strecke nach Jonsdorf baute, war auch eine Verlängerung zur Landesgrenze und eine Verbindung mit der geplanten Schmalspurbahn Zwickau in Böhmen – Landesgrenze der böhmischen Nordbahn im Gespräch, die aber am **Geldmangel** der böhmischen Gemeinden scheiterte.

Trotz eines hohen Fahrgastaufkommens war die ZOJE nicht in der Lage, die Reisenden ansprechend zu befördern und die Bahnanlagen zu erweitern, so daß die Sächsische Staatsbahn am 1. Juli 1906 die Bahn kaufte und die Betriebs-



Bild 6: Die 99 1741 auf der Fahrt nach Bertsdorf bei Olbersdorf-Niederdorf am 25. Februar 1979.
Foto: U. Geum

führung übernahm. Die Beschwerden der Bevölkerung ließen jedoch nicht nach. So gab man Fahrkarten für Eilzüge (!) aus, die zwischen Zittau und Oybin planmäßig in Bertsdorf halten sollten, aber durch Rangierarbeiten auf Unterwegsbahnhöfen ungebührlich lange Fahrtzeiten hatten.

Um 1909 setzte die Sächsische Staatsbahn Lokomotiven der Gattung IV K (B'B' n4v – Bauart Meyer) ein, um schwerere Züge zu befördern. Der nach wie vor hohe Ausflugsverkehr schien am besten durch die Elektrifizierung der Strecke oder durch Umspuren auf Normalspur bewältigt werden zu können. Diese Vorschläge lehnte die sächsische Regierung jedoch ab.

Für sächsische Schmalspurbahnen einmalig und m. W. für 750-mm-Schmalspurbahnen überhaupt war der zweigleisige Ausbau der Strecke Zittau-Vorstadt – Oybin, der ab 13. April 1913 betriebswirksam wurde. Um den Ausflugsverkehr bewältigen zu können, fuhren Pfingsten 1914 die Züge ab Zittau im Abstand von zehn

Bild 7: Der Berg Oybin im Zittauer Gebirge, der der gleichnamigen Ortschaft den Namen gab. Die 99 1749 mit dem P 14 073 auf der Fahrt

nach Zittau am 27.02.1979.
Foto: U. Geum





◀ **Bild 8:** Der Güterverkehr wird mit auf Rollwagen aufgesetzten Normalspurgüterwagen durchgeführt und erfolgt heute im wesentlichen auf dem Abschnitt Zittau - Oibersdorf-Oberdorf. Die 99 1741 mit einem Rollwagen und einem schmalspurigen Packwagen im Bahnhof Oibersdorf-Oberdorf im Mai 1989. Foto: M. Weisbrod

Bild 9 (Mitte): Der von Oybin gekommene Zug mit Zielbahnhof Zittau wartet im Bahnhof Bertsdorf auf den Anschlußzug aus Jonsdorf. Dieser fährt erst dann nach Zittau weiter, wenn der nächste Zug aus Zittau angekommen ist. Foto: M. Weisbrod

Bild 11: Im Bahnhof Bertsdorf teilt sich die Strecke; ein Gleis führt nach Oybin, das andere nach Jonsdorf. Die 99 1760, eine Einheitslokomotive, verläßt mit ihrem Personenzug Bertsdorf in Richtung Zittau. Foto: M. Weisbrod ▶



Minuten. Ab 1926 setzte die DRG Lokomotiven der Gattung sä. VI K (E h2) auf der Zittauer Strecke ein, die die Lokomotiven der Gattung sä. IV K an Leistungsvermögen übertrafen. Die ersten Einheitslokomotiven der Baureihe 99⁷³⁻⁷⁶ kamen 1928 nach Zittau. Sie wurden die Stammlokomotiven für die Bahn ins Zittauer Gebirge bis zur Gegenwart, und es waren die leistungsstärksten Lokomotiven, die je auf dieser Strecke zum Einsatz gekommen sind.

Die Waggonbaufirma Busch in Bautzen hatte Schmalspurtriebwagen entwickelt, die von der DRG als VT 137 322 bis VT 137 325 auf der Zittau-Oybinger Strecke eingestellt wurden. Am 21. März 1938 absolvierte der erste Triebwagen seine Probefahrt. Mit der Dampflokbaureihe 99⁷³⁻⁷⁶ und den VT 137 322 bis 325 hatte die Zittauer Schmalspurbahn die stärksten und modernsten Triebfahrzeuge mit 750 mm Spurweite im Einsatz.

Von den vier Triebwagen, die im Kriege natürlich wegen Treibstoffmangel abgestellt waren, blieb nur der VT 137 322 in Zittau, der auch nach 1946 wieder eingesetzt worden ist und als Museumsfahrzeug erhalten bleibt.

Das Ende des Zweiten Weltkrieges bedingte eine Betriebsunterbrechung vom 7. bis 21. Mai 1945. Einige Lokomotiven mußten als Reparationsleistung an die UdSSR abgegeben werden (99 748, 753, 755 und 756). Die drastischen Einschränkungen des Betriebes in den Kriegsjahren machten das zweite Streckengleis entbehrlich. Zwischen Oybin und Bertsdorf hatte man es schon im Winter 1943/44 abgebaut. Im Abschnitt Bertsdorf - Zittau-Vorstadt fiel das zweite Gleis dann im November 1945 unter die Reparationsleistungen.

Die in die UdSSR abtransportierten Lokomotiven der Baureihe 99⁷³⁻⁷⁶ wurden zunächst durch Lokomotiven der sä. Gattung VI K ersetzt. Erst im Sommer 1953, als der Ferien- und Ausflugsverkehr wieder stark angestiegen war, setzte man Einheitslokomotiven von den Strecken des Erzgebirges nach Zittau um und gab die bisher dort eingesetzten VI K-Maschinen an das Bw Wilsdruff ab.

Nach 1968 ging der Güterverkehr stark zurück, weil viele Transportleistungen von der Schiene auf die Straße verlagert worden sind. Anschluß-

◀ **Bild 10:** Durch ein weites Tal führt die 99 1760 den Personenzug von Oybin nach Bertsdorf. Foto: M. Weisbrod

Bild 12: Die Gleisanlagen des Bahnhofs Oybin sind heute bis auf ein Überhol- und ein Abstellgleis zurückgebaut. Die soeben eingefahrene 99 1731 setzt sich ans Ende des Zuges für die Rückfahrt nach Zittau. Foto: M. Weisbrod ▶







gleise schienen entbehrlich und wurden abgebaut. Der Reiseverkehr war unverändert stark. In den fünfziger Jahren fuhr das Bw Zittau nach dem sog. Plan B zu den planmäßigen Zügen (Zwölf-Wagen-Züge mit Vorspannlokomotive) noch Vor- und Nachzüge. "Ab 1960", so schreiben Erich und Rainer Preuß in ihrem Buch über

die Schmalspurbahnen in der Oberlausitz, "wurden solche Aktionen nicht mehr für erforderlich gehalten." Und dies, obwohl die Strecke Zittau – Oybin/Jonsdorf zu den frequentiertesten Schmalspurstrecken der DDR zählt, auch heute noch. 1963/64 sind die für den Rangierdienst verwendeten IV K-Lokomotiven abgezo-

gen worden, und die ehemalige **Trusetalbahn-Lokomotive 99 4532** kam vom Bw Putbus nach Zittau, wo sie bis Ende 1989 ihren Dienst als "Hofdame" versah. Weil der Kesselprüfer des Raw Görlitz die Kesselfrist nicht verlängern konnte, ist die Maschine mit ungewissem Schicksal abgestellt. Der **Triebwagen VT 137322** hatte am 30. Mai 1964 seinen letzten Einsatz und mußte mit Getriebeschaden abgestellt werden.

Der Vormarsch des Braunkohlentagebaus kam der Deutschen **Reichsbahn** sicherlich nicht ungenutzt, hat sie doch erhebliche Probleme mit den Einheitslokomotiven der **Baureihe 99⁷³⁻⁷⁶**. Die meisten brauchen neue Kessel, denn die **Ursprungskessel** sind ca. 60 Jahre alt und kaum noch aufzuarbeiten. Der zweite Engpaß sind die Luftsauger der Körting-Bremse, die gleichfalls kaum noch aufzuarbeiten sind. Selbst wenn es dem Raw Görlitz gelungen ist, die planmäßigen Schadgruppen durchzuführen, ist der Einsatz der Lokomotiven wegen fehlender Luftsauger nicht möglich. So findet der Eisenbahnfreund, der in diesen Tagen an die Zittauer Strecke kommt, mehr Neubaulokomotiven **Babelsberger Produktion** als Einheitslokomotiven.

Ungeachtet aller Probleme, für die man, als dieser Artikel geschrieben wurde, noch keine Lösung hatte, findet das **100jährige Streckenjubi-**

Bild 14: Blick vom Berg Oybin auf das Tal, durch das die Strecke nach Bertsdorf verläuft. Im Hintergrund sieht man die Stadt Zittau. Foto: U. Geum

