



# 130 Jahre Zittauer Schmalspurbahn

Lothar Dinkel und Matthias Schwarzbach

Am 5. Januar 1926 hielten die Einwohner von Olbersdorf bei Zittau den Atem an: An der Viebigbrücke stürzte die Dampflokomotive 99 698 in den Garten eines Hauses neben der Eisenbahnstrecke. Bewohner und Fahrgäste kamen mit dem Schrecken davon, die Wagengarnitur war glücklicherweise auf dem Bahndamm stehengeblieben.

Zum Glück widerfuhr seit ihrer Eröffnung am 24. November 1890 der Zittauer Schmalspurbahn kein weiteres Unglück in diesem Ausmaß. Der Unfall löste eine gründhafte Instandsetzung der abgefahrenen Gleise aus, die bis zum Ende der DDR aber auch die letzte blieb. Denn die Bahn sollte eigentlich dem benachbarten Braunkohle Tagebau weichen. Kurz vor der beabsichtigten Stilllegung kam 1989 auch für die Bahn die Wende, und die letzte Volkskammer der DDR beschloss 1990, den Tagebau einzustellen. „Das Boahnl“, wie es in Oberlausitzer Mundart kurz genannt wird, war gerettet.

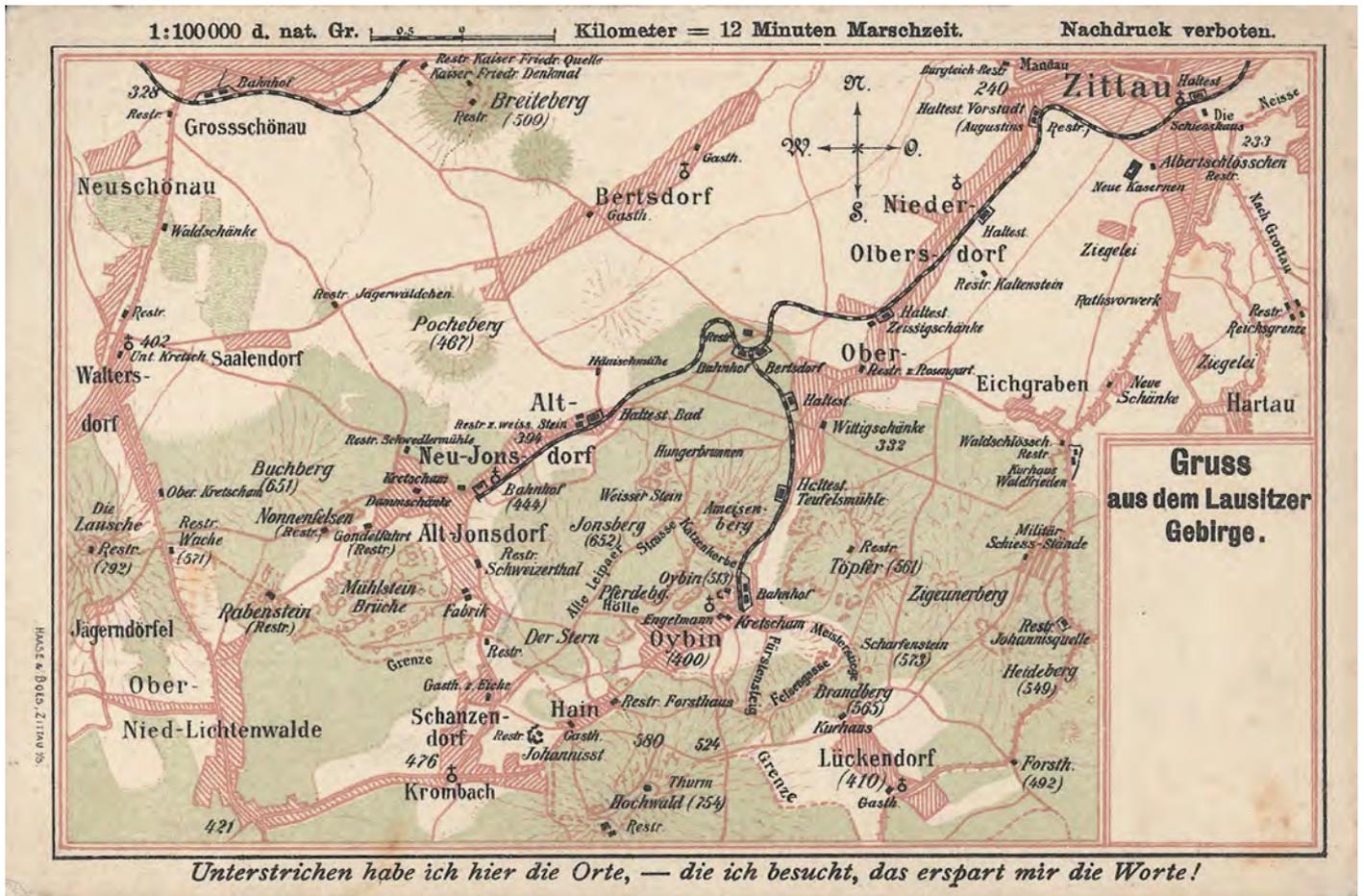
Schon seit 1890 verkehren die Züge der Schmalspurbahn täglich zwischen der Stadt Zittau und den seit jeher beliebten Ausflugsorten Kurort Jonsdorf und

Oybin nach Fahrplan. Die Planungen für eine Strecke durch das Zittauer Gebirge reichen aber bis in das Jahr 1873 zurück. Doch erst 15 Jahre später gründete sich die Zittau-Oybin-Jonsdorf Eisenbahngesellschaft, kurz nachdem das Königreich Sachsen einen Bahnbau auf eigene Kosten abgelehnt hatte.

Der Volksmund interpretierte die Initialen „ZOJE“ der Privatbahn auf seine Art: „Zug ohne jede Eile“ – und bei der mangelnden Eile ist es bis heute geblieben. Die Dampflokomotive, deren Neueste inzwischen 87 Jahre „jung“ ist, dürfen nur mit maximal 30 km/h über die insgesamt 16 Kilometer lange Strecke fahren.

Noch bis 1993 wurde neben dem Personen- auch reger Güterverkehr betrieben. Aufgrund des steigenden Ausflugsverkehrs wurde 1913 die Strecke zwischen Zittau Vorstadt und Kurort Oybin sogar zweigleisig ausgebaut; dies aber nun in staatlicher Trägerschaft. Denn die private Gesellschaft war mit dem unerwarteten Verkehrsansturm und den Investitionen für die notwendigen Erweiterungsmaßnahmen überfordert. Leider wurde dieses zweite Gleis 1945 zurückgebaut, aber dabei hatte man noch Glück

Zittauer Schmalspurbahn  
Foto: Dieter Weise



Streckennetz der Zittauer Schmalspurbahn, Postkarte, um 1910  
Sammlung Ingo Neidhardt

im Unglück. Denn im Unterschied zu den anderen Oberlausitzer Schmalspurbahnen blieb der Strecke dank eines einsichtigen Sowjetkommandanten die völlige Demontage als Reparationsleistung erspart. Mit dem Beschluss zur Erweiterung des Tagebaus Olbersdorf in den 1980er Jahren war aber der Stab über die Zittauer Schmalspurbahn gebrochen. Das

„Boahnl“ sollte der Braunkohle zum Opfer fallen, was sich letztlich doch verhindern ließ – sehr zur Erleichterung der Eisenbahnfreunde vor Ort, deren aktivsten sich 1990 im Interessenverband der Zittauer Schmalspurbahnen e. V. zusammenschlossen. Wenig später war absehbar, dass die letzten Schmalspurbahnen unter dem Dach der Staatsbahn keine



Bahnhof Jonsdorf, Postkarte, um 1910  
Sammlung Torsten Sameiske

Dampflokomotiven der  
Zittauer Schmalspurbahn  
Foto: Mario England



große Zukunft mehr haben würden, weshalb der Verein sich bei den Politikern für eine Zukunft der Bahn in neuer Trägerschaft einsetzte. Zur treibenden Kraft wurde der letzte Landrat des Landkreises Zittau, Christian Neumann, der 1993 eine Geschäftsstelle für die Vorbereitung der Bahnübernahme in kommunale Trägerschaft einrichtete. Im Ergebnis gründete der Landkreis Zittau dazu auf Beschluss des Kreistages im Juni 1994 die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG), die Anlagen und Fahrzeuge der Schmalspurbahn übernehmen und den Betrieb weiterführen sollte. Zunächst war der Landkreis Zittau Alleingesellschafter; die Aufnahme der Anliegergemeinden als Mitgesellschafter bei Betriebsaufnahme war im Gesellschaftsvertrag aber bereits angelegt.

Am 3. März 1995 erfolgte der Eintrag der SOEG im Handelsregister Dresden. Doch es sollte noch bis zum 1. Dezember 1996 dauern, bis es zur Betriebsübernahme der Zittauer Schmalspurbahn kam. Man war in die Untiefen der einsetzenden Bahnreform geraten, deren Auswirkungen für alle Beteiligten Neuland waren und die Abstimmungen erschwerten. Von Nachteil war zudem, dass der Freistaat Sachsen – damals noch anders als die anderen betroffenen Bundesländer mit ihren Schmalspurbahnen (nämlich Thüringen, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern) – auf einen Weiterbetrieb durch die in Gründung befindliche Deutsche Bahn AG setzte.

Mit ihrer Betriebsführung war die Zittauer Schmalspurbahn im ersten Jahrzehnt an den damals landkreiseigenen Busbetrieb KVG angebunden, der über eine leistungsfähige kaufmännische Abteilung verfügte und deshalb Dienstleistungen für die SOEG einschließlich ihrer Geschäftsführung übernahm. Mit dem 2005 beschlossenen Verkauf der Busgesellschaft verselbstständigte sich die SOEG mit eigener Geschäftsführung. Ziel der Gesellschafter war es, damit die SOEG auf ihrem Weg zum Schrittmacher für die touristische Vermarktung ihres Einzugsgebiets und der Region voranzubringen.

Seitdem wird das kleine, unverändert kommunale Unternehmen mit seinen rund 30 fest angestellten Mitarbeitern mit der Dynamik eines inhabergeführten Betriebes geleitet. Zunächst wurde am äußeren Erscheinungsbild gearbeitet, das sich von nun an gezielt am traditionellen Erscheinungsbild orientierte. Zugleich begann ein intensives Marketing unter Einbeziehung der tschechischen und polnischen Nachbarregionen, in denen seitdem in den jeweiligen Landessprachen geworben wird.

Für die überregionale Werbung gelang schließlich mit dem Projekt „Dampfbahn-Route“ ([www.dampfbahnroute.de](http://www.dampfbahnroute.de)) 2009 der „große Wurf“. Diese Ferienstraße quer durch Sachsen ist als gemeinsame touristische Plattform von inzwischen über 180 Partnern konzipiert und verknüpft das Erlebnis „Eisenbahn“ mit vielfältigen Möglichkeiten für einen Kultur- und Aktivurlaub in Sachsen mit der ganzen Familie. Daran beteiligt sind außer den Schmalspurbahnen selbst rund 70 Vereine und Interessengruppen „rund um die Bahn“, über 50 Gastronomie- und Hotelbetriebe ... sowie rund 50 kommunale Partner, Tourismusverbände, Verkehrsverbände und weitere touristische Angebote.

Im eigenen Verlag der SOEG erscheint vier Mal jährlich die Zeitschrift „Dampfbahn-Magazin“, die deutschlandweit im Abonnement und im Bahnhofsbuchhandel vertrieben wird. Zu Hause, im Zittauer Gebirge, veranstaltet die SOEG seit 2007 gemeinsam mit den Organisatoren des Lückendorfer Bergrennens die „Historik Mobil“, die regelmäßig eine fünfstelligen Zahl von Motorsportfreunden und Eisenbahninteressierten anzieht. In den Endbahnhöfen Oybin und Jonsdorf hält die SOEG mehrere Ferienwohnungen vor; zwei davon in umgebauten Schmalspurpersonenwagen. Die eigenen Fahrgastzahlen der Zittauer Schmalspurbahn sind unterdessen auf mehr als 250.000 Fahrgäste im Jahr 2019 und damit auf das Zweieinhalbfache des Jahres 2006 gestiegen. Fazit: Mit der SOEG ist die Zittauer Schmalspurbahn zu dem geworden, was sich ihre Gründer von ihr erhofften: die Lokomotive des regionalen Tourismus.

#### Autoren

Lothar Dinkel  
Matthias Schwarzbach  
SOEG mbH  
Bahnhofstraße 41  
02763 Zittau  
[info@soeg-zittau.de](mailto:info@soeg-zittau.de)  
[www.zittauer-schmalspurbahn.de](http://www.zittauer-schmalspurbahn.de)