

Mit DVD Güterzug-Dampf 1974



**DDR-Grenzbahnhof**  
Der Betriebsalltag in Ellrich



**Nahverkehrs-Luxus**  
SNCF-Chic im ländlichen Hessen

BAHNExtra

# BAHNExtra

**BAHN**Epoche

3.2022  
Mai/Juni

EUR 12,90

A: € 14,60

CH: sFr 25,80

Be, Lux: € 14,90

NL: € 15,40

DK: DKR 130,00

DAS MAGAZIN FÜR DIE FREUNDE DER KLASSISCHEN EISENBAHN



ISBN 978-3-96453-599-2



## 175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz



- Strecken & Geschichte
- Fahrzeuge & Betrieb
- Jubiläumstermine 2022



**Ostsee-Bäderverkehr 1972**  
Nach Rostock, Rügen, Usedom



**DR-Ingenieure Baumberg, Kramer, Wendler**  
Wie sie die Reichsbahn prägten



**Eisenbahn-Exkursion ins Ruhrgebiet 1967**  
Wo Preußen und die 10 dampften

# DIE BAHN

## IN FASZINIERENDEN BILDERN

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

© Reinhold Palm



**NEU**

Reinhold Palm fotografierte in den 1950er- und 1960er-Jahren an Orten, zu denen oft nur DB-Mitarbeiter Zutritt hatten. Den Strukturwandel bei der Deutschen Bundesbahn erlebte er hautnah. Aus der Sicht des Insiders sind überraschende Motive und besondere Ansichten entstanden – seine fotografische Sichtweise ist heute interessanter denn je.

240 Seiten · ca. 256 Abb. · Best.-Nr. 07999 · € (D) 59,-



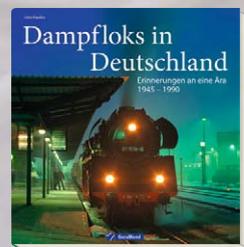
Best.-Nr. 68100



Best.-Nr. 68090



Best.-Nr. 13083



Best.-Nr. 13065



Best.-Nr. 53287



Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort  
oder einfach in unserem Onlineshop  
[www.vgbahn.shop](http://www.vgbahn.shop) portofrei\* bestellen

**VGB | GeraMond**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

\* Portofreie Lieferung ab einem Bestellwert von € 15,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 – ins Ausland abweichend

Die „Gotthard-Krokodile“ Ce 6/8 sind wohl die berühmtesten Lokomotiven der Schweiz. Bei SBB Historic kann man die Gelenk-Elloks heute noch bei Sonderfahrten erleben. Auf dem Führerstand regiert wie früher robuste Technik Armin Schmutz

## Liebe Leserinnen, liebe Leser,

woran denken Sie, wenn Sie von der Eisenbahn in der Schweiz hören? An grandiose Bergstrecken wie Gotthard, Lötschberg, Bernina? An namhafte Bahngesellschaften wie SBB, BLS, Rhätische Bahn? Oder vielleicht an wegweisende Lokomotiven, insbesondere die „Krokodile“? In diesem Jahr feiert die Schweiz das 175-jährige Bestehen ihrer Eisenbahnen. Wir feiern mit und schauen auf die Entwicklungen und Errungenschaften, die das Schienenwesen des Alpenlandes auszeichnen. Das hier Erwähnte darf dabei nicht fehlen, einschließlich der Familie der „Krokodile“. Sehen Sie selbst – auf Seite 14 geht es los.

Woran denken Sie, wenn Sie vom Hamburger SV hören? Während der Mittagspausen bei uns in der Redaktion sorgt der Traditionsverein aus dem Norden gern mal für angeregte (oder aufgeregte) Fußballdiskussionen, bei denen Freunde und Skeptiker eifrig Argumente austauschen. Dass der HSV dagegen auch mit der Eisenbahn in Verbindung stehen kann und einem jungen Fotofreund 1967 zu einer eindrucksvollen Reise zu Dampflok ins Ruhrgebiet verhalf, war für uns neu. Alles zu der spannenden Kombination lesen Sie ab Seite 66.

Und nochmals ein Themenwechsel: Woran denken Sie, wenn Sie von deutsch-deutschen Grenzbahnhöfen hören? Sicherlich Orte wie Helmstedt und Marienborn, Bebra und Gerstungen, Hof und Gutenfürst und bestimmt ein paar mehr. Walkenried und Ellrich dürften vermutlich erst weiter hinten folgen, einfach, weil dieser Übergang meist nur für Güterzüge genutzt wurde und deshalb eher weniger „im Blickfeld“ war. Wir haben uns dieses Themas angenommen und einiges an interessantem Material gefunden. Im Heft stellen wir den Reichsbahn-Grenzbahnhof Ellrich vor (ab Seite 76), die DVD zeigt Ihnen den dampflokbepannten Güterverkehr der Bundesbahn von und zu der Grenze in bewegten Bildern.

Viel Vergnügen mit dem Heft, interessante Lektüre und viel Freude mit dem Film!

Thomas Hanna-Daoud  
Verantwortlicher Redakteur



Bundesbahn-Dampflok anno 1967 in unterschiedlichem Umfeld: Oben erreicht 10 001 mit einem Eilzug Münster – diese Lok sahen auch die Fußballfans bei ihrem Ausflug ins Ruhrgebiet; unten bringt 44 014 einen Güterzug in die DDR; von Walkenried kommend, passiert sie die innerdeutsche Grenze und erreicht den DR-Bahnhof Ellrich Slg. Rainer Schnell (o.), Alfred Spühr (u.)





**60** Anfang der 1960er-Jahre hielt Carl Bellingrodt den Schweizer Bahnbetrieb in Fotos fest. Eine Auswahl quer durchs Land



**20** Das Schweizer Eisenbahnzeitalter begann etwas später, aber mit großem Erfolg. Eine Bestandsaufnahme nach 175 Jahren



**32** Was wäre das Land der Eidgenossen ohne die „Krokodil“-Loks? Wir besuchen die weltberühmten „Eisenbahn-Reptilien“



**57** Was ist los zum Jubiläum? Und was gibt es außerdem an Museumsaktivitäten? Der Überblick mit Terminen und Adressen

## BahnExtra: Titel – 175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz

### ALBUM

- 14** Das kleine große Paradies  
Tibert Kellers Bilderbogen zum Jubiläum

### HINTERGRUND

- 20** Erfolgsgeschichte ...  
Die Entwicklung der Schweizer Eisenbahnen

### ALBUM

- 32** Krokodil, Krokodil  
Der berühmteste Loktyp der Schweiz

### HINTERGRUND

- 34** Ein Jubiläum bei der RhB  
100 Jahre Stammnetz-Elektrifizierung

### STRECKEN UND STATIONEN

- 38** Nummer eins im Tessin  
Der Bahnhof Bellinzona

### STRECKEN UND STATIONEN

- 41** Eine Brücke mit Tiefblick  
Der Luogelkin-Viadukt der BLS

### STRECKEN UND STATIONEN

- 44** Verkehrsadern im Mittelland  
Die Schweizer Ost-West-Verbindungen

### STRECKEN UND STATIONEN

- 48** Eine fast vergessene Bahn  
Von Brunnen nach Axenstein

### ALBUM

- 50** Berge, Täler, Städte  
Reklame von Schweizer Bahnen

### STRECKEN UND STATIONEN

- 52** Kleine Bahnen der „Riviera“  
Meterspurbahnen am Genfer See

### SERVICE

- 57** Rund um das Jubiläum  
Festivitäten und Museumsvereine 2022

### ALBUM

- 60** Besuche im Eisenbahn-Land  
Carl Bellingrodt in der Schweiz



**Aufnahmen der Titelseite:**  
Armin Schmutz (gr. Bild: Extrafahrt am Gotthard mit SBB-Museumsloks, im Einzelnen mit Ce 6/8<sup>II</sup> 14253, Ae 8/14 und Ae 6/6, aufgenommen in Wassen am 10. September 2011); kl. Bilder o., v. l.: Alfred Spühri, Jürgen Leindecker; kl. Bilder u., v. l.: Hans-Joachim Lange (03 2202 mit D 284 Leipzig – Stralsund, Juli 1972), Slg. Dirk Endisch, Rainer Schnell  
**Bilder S. 4:**  
Carl Bellingrodt/Slg. Oliver Strüber (gr. Bild o.), Dr. Dietmar Beckmann, Nötzli/Slg. Harald Schönfeld, Werner Hardmeier (kl. Bilder u., v. l.)  
**Bilder S. 5:**  
Joachim Claus/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung, Rainer Schnell (o., v. l.), Alfred Spühri, Hans-Joachim Lange (u., v. l.)



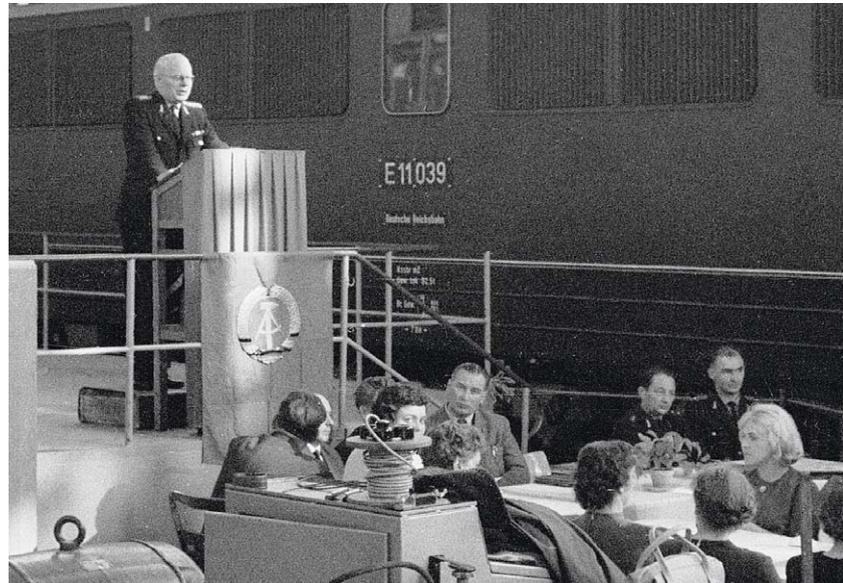
**8** Der Ostsee-Urlaub war der Traum vieler DDR-Bürger. Lange Jahre begann und endete er mit der Reichsbahn



**66** Im April 1967 dampft es noch kräftig im Ruhrgebiet. Das zeigt eine Fototour von Hohenbudberg bis Hagen



**76** Für Eisenbahnfans in der DDR war der DR-Bahnhof Ellrich bis Ende 1989 unbekanntes Land. Eisenbahnfreunde aus der Bundesrepublik kamen dagegen bis kurz vor den Grenzzaun



**90** Politisch lagen sie nicht auf einer Linie, aber ingenieurtechnisch harmonierten Erwin Kramer, Max Baumberg und Hans Wendler sehr gut – zum Vorteil der Reichsbahn in den Anfangsjahren der DDR

## BahnExtra: BahnEpoche

### BESONDERES BILD

- 6** Rendezvous in Norddeich Mole  
012 100 trifft NSU TT

### BETRIEB

- 8** Zum Urlaub an die Küste  
Im Ostseebäderverkehr bot die Reichsbahn noch vor 50 Jahren etliche Schnellzüge an

### REISEN

- 66** Tour an die Ruhr  
Im April 1967 gastiert der Hamburger SV in Duisburg; das bringt einen Hamburger Eisenbahnfan auf eine Idee

### STREIFLICHT

- 74** Ein Fabrikschild aus Lugansk  
Über die „Heimat“ der „Taigatrommeln“ – und was aus ihr geworden ist

### STATIONEN

- 76** Direkt an der Demarkationslinie  
So nah am „Eisernen Vorhang“ wie sonst keiner: Erinnerungen an den DR-Grenzbahnhof Ellrich

### FILM

- 82** Eine optimistische Reise  
Im Sommer 1949 dokumentiert Peter Pewas im Auftrag der Reichsbahn (West) eine D-Zug-Fahrt durch Deutschland

### BETRIEB

- 84** Pariser Chic im Frankfurter Nahverkehr  
Was tun, wenn im Bahnhof ein Abstellplatz fehlt? Die DB setzte SNCF-Schnellzugwagen für Berufspendler ein

### REISEN SPEZIAL

- 88** Ab in den Raum Dresden  
Schmalspurbahnen, „Eisenschweine“, S-Bahnen: der spannende Betriebsalltag vom Februar 1990

### PERSONEN

- 90** Fachleute alter Schule  
Wie Erwin Kramer, Max Baumberg und Hans Wendler bei der Reichsbahn der jungen DDR zusammenwirkten

012 100 versus NSU TT

# Ein Rendezvous in Norddeich Mole

Fotos: Slg. Wilfried Kohlmeier (2); Text: Wilfried Kohlmeier

Dieses besondere Bild entstand an einem ganz besonderen Tag: Am 31. Mai 1975 war der allerletzte Betriebstag für die letzten Dampfschnellzugloks der Deutschen Bundesbahn! Die eindrucksvolle dreizylindrige Pacific-Schnellzuglok 012 100 zog am Ende des Winterfahrplans 1974/75 letztmalig einen Zug: den Schnellzug D 715 von Norddeich Mole durchs Emsland nach Rheine; 012 adé!

Ein großes Aufgebot von fotografierenden Eisenbahnfreunden gab an diesem Tag den markanten Rennern die letzte Ehre. 012 100 war frühmorgens mit dem planmäßigen Güterzug (!) Ng 65623 Emden – Abelitz – Norden – Norddeich an die Nordsee gekommen. Jetzt hatte sie den standesgemäßen Schnellzugwagenpark rückwärts in den kurzen Bahnhof von Norddeich Mole gedrückt und wartete auf die Ausfahrt. Ein Gemisch aus Euphorie und Wehmut lag über den Freunden am kleinen Bahnhof. In der Wartezeit erinnerte sich die Runde der Fotografen an die vielen früheren Gelegenheiten, in denen unsere fahrbaren Untersätze schnelle und langsame Dampfzüge auf der Emslandstrecke begleitet hatten. Kurze Geschichten, flotte Sprüche und kuriose Ideen machten die Runde und kaschierten die wahren Gefühlslagen. Bei dieser Gelegenheit rangierte ich mein Gefährt für ein „Vergleichsfoto“ neben die 012 und schaute im angesagten Paul-Breitner-Look aus dem Autofenster.

## Hommage an Lok und Auto

Das entstandene Foto war auch ein kleines Dankeschön an meinen targa-orangen NSU TT. Allzeit war er wendig und spurtstark unterwegs, dazu stets zuverlässig. Im Jahr 1977 hatte er weit über 100.000 Kilometer auf dem Tacho, als sich unsere Wege trennten.

Und was war das Schicksal von 012 100? Nach ganz kurzer Glanzzeit der 1940 gebauten Stromlinienlok brachte der unselige Weltkrieg II ihr eine Zwangspause, ehe sie ab 1949 in den Bahnbetriebswerken Kassel und Bebra wieder in Betrieb ging. Sie erhielt 1956 einen neuen Hochleistungskessel und kam bald dank Ölfeuerung zur wahren Leistungsblüte. Nach Zugdienst im Bw Hamburg-Altona kam sie vom 10. September 1971 an ins Bw Rheine und war täglicher Gast auf der Emslandstrecke bis Emden und Norddeich Mole. Am 31. Mai 1975, an dem das obige Foto entstand, war ihr letzter Betriebstag. Am 1. Juni 1975 wurde sie mit ihren allerletzten

Schwesterloks 01 1063, 1066, 1075 und 1081 z-gestellt. Nach diesem bewegten Lokomotivleben im Planbetrieb folgten am 2. Juli 1975 die Ausmusterung seitens der Zentralen Transportleitung und am 20. Januar 1976 der Verkauf an die Schrottfirma Paul Jost GmbH in Mülheim-Speldorf. Glücklicherweise wurde das wertvolle Stück Technikgeschichte unter Stapeln von Stahl für fast sieben Jahre nicht angetastet.

## Wiederkehr als Museumslok

1983 entdeckte die DB wieder ihr Traditionsbewusstsein und ließ 012 100 zu den Feierlichkeiten des 150. Bahnjubiläums im Jahr 1985 für Sonderzüge im Ausbesserungswerk Offenburg betriebsbereit aufarbeiten. Dazu erhielt die Lok wieder ihre traditionelle Betriebsnummer 01 1100. Bis 2008 folgten herrliche ausgebuchte Fahrten durch ganz Deutschland. Leider steht die 01 seitdem mit abgelaufenen Fristen im DB-Museum in Koblenz und wartet auf eine neue Phase aktiven Dienstes.

Ein Foto von einer solchen ersten Fahrt in einem neuen Betriebsabschnitt wäre dann ein neues besonderes Foto! 🚂

## Gegenüberstellung 012 und NSU TT

Ein Vergleich technischer Daten, der nicht zu ernst zu nehmen ist

Betriebsnummer/ Kennzeichen	012 100	FB-TS 52
Baujahr	1940	1972
Achsfolge	2' C 1	1' A
Länge ü. Puffer/ Stoßstange	24.130 mm	3.793 mm
Zylinderzahl/ -durchmesser/-Hub	3/500/700	4/75/66,6
Gewicht	177 t	0,685 t
Leistung	2.470 PS	65 PS
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h	155 km/h
Maximale Beschleunigung von 0 auf 100 km/h	200 Sekunden mit 200 Tonnen Zuglast	13,1 Sekunden mit 68 kg schwerem Fahrer und Fotoapparat*

\* nach eigener Beobachtung und Zeitnahme durch den Autor



Fast sieht es danach aus, als würden die 012 am Bahnsteig und ich mit dem NSU TT gleich das Rennen aufnehmen. Ganz so kam es aber nicht. Der orange-farbene Flitzer hat mich auf vielen Fototouren treu begleitet. An diesem letzten Einsatztag der Baureihe 012 wollte ich mich noch einmal mit diesen beiden schnellen Partnern im Foto verewigen lassen



Im Jahr 1977 trennte ich mich nach über 100.000 Kilometern von meinem TT. 44 Jahre später konnte ich im PS-Speicher, einem Automuseum in Einbeck, ein perfekt restauriertes Schwesterfahrzeug bestaunen. Das Museumsstück ist zwar weiß und nicht targa-orange wie mein TT, aber das beschwingte Fahrgefühl der Fotofahrten zur Eisenbahn kehrte augenblicklich wieder



Für die Reisenden des D 283 sind die Sommerferien an der Küste schon wieder zu Ende. Am 16. Juli 1972 bringt die 01 0521 mit dem Zug von Rostock nach Zwickau die Urlaubsgäste zurück und überholt in Loitsche auf der Strecke Stendal – Magdeburg einen Güterzug Hans-Joachim Lange (4)

**Ostseebäderverkehr**

# Zum Urlaub an die Küste

Freie Tage an der Ostsee – das war ein Ferientraum der Werktätigen in der DDR. Vor allem in den Sommermonaten reisten die Feriengäste mit etlichen Reichsbahnzügen dorthin. Noch vor 50 Jahren war das Angebot beachtlich

Von Wolf-Dietger Machel/GM

Leicht und übersichtlich wollte es die Reichsbahndirektion (Rbd) Erfurt für die Reisenden machen. Unter dem Stichwort „In den Urlaub – mit der Eisenbahn“ gab die Fachabteilung Reiseverkehr eine Zeitlang kleine Faltblätter heraus, in denen sie schon mal vorab über geeignete Schnellzugverbindungen für Fahrten in die Urlaubsregionen der DDR informierte. Ein bisschen Ferienstimmung verbreitete sie gleich mit, wie bei den Ausgaben für Ostsee-Ziele im Sommer 1972. Dort reitet eine Badenixe auf einem Seepferdchen, lachen

fröhliche Passagiere von einem Ausflugsdampfer herüber. Wer würde da noch mit der Planung zögern?

**Organisierter Urlaub**

Im Reiseverkehr der Deutschen Reichsbahn stellte der Ostseebäderverkehr eine feste Größe dar – vor 50 Jahren, jedoch auch schon länger. Vor allem in den Sommermonaten verkehrten etliche Schnellzüge, um Sonnenhungrige und Badefreudige in der DDR von Süd

nach Nord zu den Feriendomizilen und wieder zurück zu befördern.

Der Urlaub als solches folgte eigenen Regeln, eng verbunden mit dem Freien Deutschen Gewerkschaftsbund (FDGB). Seit



Sig. MHZ (2)

1947 firmierte dieser als Einheitsgewerkschaft in der sowjetischen Besatzungszone. Nach Gründung der DDR 1949 war er unter anderem für den organisierten Feriendienst zuständig, um den Bürgern einen kostengünstigen, stark subventionierten Urlaub zu gewährleisten.

Zu den beliebtesten Ferienregionen des Landes gehörte die Ostsee. Insbesondere in den Ostseebädern zwischen Wismar und Rostock sowie auf den Inseln Rügen und Usedom wurden Ferienheime geschaffen, um die zahlreichen Gäste unterzubringen. Dazu hatte die DDR Hotels und Pensionen enteignet, aber auch ganze Ferienheimanlagen und Campingplätze neu geschaffen.

Vor allem für die Urlauber aus dem Süden und der Mitte der DDR war die Eisenbahn fast das einzige Verkehrsmittel, mit dem sich die Ziele an der Küste erreichen ließen. Deshalb ordnete die DDR-Staatsführung zu Beginn der 1950er-Jahre an, für den expandierenden Ostseebäderverkehr (Saison-)Schnellzugverbindungen einzurichten. Für die Reichsbahn bedeutete dies eine besondere Herausforderung, waren doch unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg auf Anordnung der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland fast alle zweiten Gleise der Hauptbahnstrecken im Rahmen der Reparationsleistungen an die Sowjetunion demontiert worden.

Dennoch gelang es, zu Beginn des Sommerfahrplanabschnitts 1952 am 18. Mai erste durchgehende Züge aus Sachsen und Thüringen zur Ostsee einzulegen. In der Folgezeit wurde das Netz kontinuierlich ausgebaut. Einige Züge fuhren sogar ganzjährig. Hinzu kamen mehrere, nicht in den öffentlichen Fahrplänen ausgewiesene Schnellzugverbindungen für die in Sachsen und Thüringen im Uranbergbau beschäftigten Arbeiter der Wismut.

### Anreise auch auf Umwegen

Die Reisegeschwindigkeit betrug durchschnittlich 60 km/h. Zur Entlastung der Hauptstrecken fuhren nicht alle Züge auf der kürzesten Verbindung; es gab einige Zugläufe über die Nebenbahnen Löwenberg (Mark) – Templin – Prenzlau und Priemwald – Pritzwalk – Neustadt (Dosse), die in aller Regel Berlin nicht berührten, wohl aber die Bezirksstadt Potsdam. Das hatte sogar einen Vorteil: Diese Züge erschlossen auch Feriencentren in Brandenburg und Mecklenburg, etwa Templin, Plau (Meckl) und Krakow am See. Zwölf Stunden Reisezeit vom äußersten Süden der DDR bis auf die Insel Rügen oder nach Wolgast Hafen waren keine Seltenheit. Charakteristisch waren die Nachtzugverbindungen, teilweise mit Schlaf- und Liegewagen, um auch auf diese Weise das Verkehrsaufkommen auf den vielfach noch eingleisigen und restlos ausgelasteten Hauptstrecken zu entlasten.



Nanu, da stimmt doch was nicht? Nur mit dem Windleitblech auf einer Seite hat die Wittenberger 01 0535 am 8. Juli 1972 den D 382 Erfurt – Rostock übernommen. Hier legt die merkwürdig asymmetrisch wirkende Lok mit dem Urlauberreisezug einen Halt in Stendal ein



Am 15. Juli 1972 preschen die 118 116 und eine Altbau-01 mit dem Saisonschnellzug D 1018 Binz – Halle (Saale) durch Nassenheide (Strecke Neustrelitz – Berlin). Für den Bäderverkehr stellten verschiedene Dienststellen die Triebfahrzeuge; die 118 zum Beispiel gehörte zum Bw Rostock

Die 01 0504 und eine Schwesterlok fahren am 8. Juli 1972 mit dem D 284 Leipzig – Stralsund durch Tangerhütte an der Strecke Magdeburg – Stendal. Trotz des Laufwegs zählt der Zug nur bedingt zum Bäderverkehr; wie manche Ostsee-Tageszüge führt er geräumige Doppelstockgliederzüge



**In Kürze**

# Ostseebäderzüge vor 50 Jahren

Angegeben sind die D-Züge, die während des Sommerfahrplanabschnitts vom 28. Mai bis 30. September 1972 verkehrten und die aufgrund der Fahrplanlage besonders für die An- bzw. Abreise geeignet waren. Daneben setzte die DR noch weitere D-Züge Richtung Ostsee ein.

**Zug-Nr. Zuglauf**

- D 11 Leipzig – Berlin – Pasewalk – Stralsund (Liegewagenzug, mit Kurswagen Karl-Marx-Stadt – Leipzig – Stralsund)
- D 12 Putbus – Stralsund – Pasewalk – Berlin – Leipzig (Liegewagenzug, mit Kurswagen Stralsund – Leipzig – Karl-Marx-Stadt)
- D 13 Berlin – Pasewalk – Stralsund – Barth
- D 14 Barth – Stralsund – Pasewalk – Berlin
- D 19 Leipzig – Berlin – Pasewalk – Stralsund – Putbus (mit Kurswagen Saalfeld [Saale] – Putbus)
- D 20 Putbus – Stralsund – Pasewalk – Berlin – Leipzig (mit Kurswagen Putbus – Bitterfeld – Halle [Saale] – Nordhausen)
- D 48 Barth – Stralsund – Neubrandenburg – Berlin – Halle (Saale) – Sangerhausen – Erfurt
- D 174 Wolgast Hafen – Pasewalk – Berlin – Potsdam – Magdeburg – Halberstadt
- D 177 Halberstadt – Magdeburg – Potsdam – Berlin – Neubrandenburg – Stralsund
- D 179 Wernigerode – Halberstadt (Kurswagen aus Thale) – Magdeburg – Potsdam – Berlin – Pasewalk – Wolgast Hafen
- D 280 Leipzig – Halle (Saale) – Magdeburg – Schwerin (Meckl) – Rostock (mit Liegewagen)
- D 283 Rostock – Schwerin (Meckl) – Magdeburg – Halle (Saale) – Leipzig – Zwickau (Sachs) (mit Kurswagen Warnemünde – Rostock – Zwickau)
- D 289 Putbus – Stralsund – Rostock – Schwerin (Meckl) – Magdeburg – Halle (Saale) – Leipzig
- D 381 Stralsund – Rostock – Schwerin (Meckl) – Magdeburg – Halle (Saale) – Erfurt (mit Liegewagen)
- D 382 Erfurt – Halle (Saale) – Magdeburg – Schwerin (Meckl) – Rostock
- D 385 Bad Doberan – Schwerin (Meckl) – Magdeburg – Halle (Saale) – Erfurt
- D 386 Erfurt – Halle (Saale) – Magdeburg – Schwerin (Meckl) – Bad Doberan (mit Liegewagen)
- D 388 Halberstadt – Magdeburg – Schwerin (Meckl) – Rostock – Stralsund – Putbus

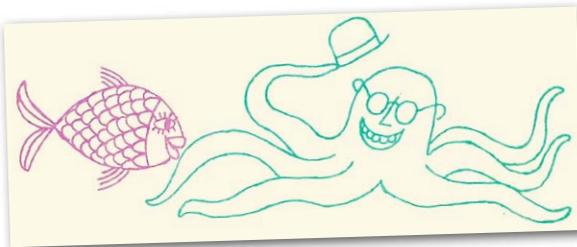
**Klassische Saisonverbindungen mit vierstelligen Zugnummern während der Ferienzeit**

- D 1013 Leipzig – Berlin – Pasewalk – Wolgast Hafen
- D 1014 Wolgast Hafen – Pasewalk – Berlin – Leipzig
- D 1017 Halle (Saale) – Dessau – Potsdam – Neubrandenburg – Stralsund Rügendamm – Binz (mit Liegewagen)
- D 1018 Binz – Stralsund Rügendamm – Neubrandenburg – Berlin – Halle (Saale)
- D 1019 Leipzig – Potsdam – Neubrandenburg – Stralsund Rügendamm – Binz
- D 1020 Binz – Stralsund Rügendamm – Neubrandenburg – Potsdam – Leipzig
- D 1049 Meiningen – Suhl – Erfurt – Halle (Saale) – Berlin – Pasewalk – Stralsund – Barth (mit Liegewagen Erfurt – Barth)
- D 1051 Dresden – Berlin – Neubrandenburg – Stralsund (mit Liegewagen Dresden – Stralsund – Saßnitz)
- D 1052 Stralsund – Neubrandenburg – Berlin – Dresden (mit Liegewagen)
- D 1069 Karl-Marx-Stadt – Dresden – Cottbus – Frankfurt (Oder) – Pasewalk – Wolgast Hafen
- D 1070 Wolgast Hafen – Pasewalk – Frankfurt (Oder) – Cottbus – Dresden – Karl-Marx-Stadt
- D 1075 Leipzig – Halle (Saale) – Potsdam – Pasewalk – Wolgast Hafen
- D 1076 Wolgast Hafen – Pasewalk – Potsdam – Halle (Saale) – Leipzig
- D 1076 Wolgast Hafen – Pasewalk – Berlin
- D 1090 Stralsund – Pasewalk – Frankfurt (Oder) – Cottbus – Görlitz – Zittau (mit Liegewagen)
- D 1091 Zittau – Görlitz – Cottbus – Frankfurt (Oder) – Pasewalk – Stralsund (mit Liegewagen)
- D 2026 Bergen (Rügen) – Stralsund Rügendamm – Neubrandenburg – Berlin – Leipzig
- D 2033 Gotha – Erfurt – Leipzig – Berlin – Pasewalk – Stralsund
- D 2048 Stralsund – Pasewalk – Berlin – Leipzig – Halle (Saale) – Sangerhausen – Erfurt – Gotha
- D 2049 Erfurt – Leipzig – Halle (Saale) – Zentralflughafen Berlin-Schönefeld – Pasewalk – Stralsund Rügendamm – Bergen (Rügen)
- D 2051 Dresden – Zentralflughafen Berlin-Schönefeld – Pasewalk – Stralsund – Binz
- D 2052 Binz – Stralsund – Pasewalk – Zentralflughafen Berlin-Schönefeld – Dresden
- D 2058 Bad Doberan – Rostock – Waren (Müritz) – Berlin – Dresden
- D 2059 Dresden – Berlin – Waren (Müritz) – Rostock – Bad Doberan
- D 2086 Arnstadt – Erfurt – Sangerhausen – Halle (Saale) – Magdeburg – Karow (Meckl) – Rostock
- D 2117 Berlin – Pasewalk – Wolgast Hafen (mit Kurswagen Cottbus – Berlin – Wolgast Hafen)

**Nur bedingt zum Ostseebäderverkehr zählt das Zugpaar**

- D 284 Leipzig – Halle (Saale) – Magdeburg – Schwerin (Meckl) – Rostock – Stralsund
- D 285 Stralsund – Rostock – Schwerin (Meckl) – Magdeburg – Halle (Saale) – Leipzig

In Stralsund bestand mit diesen Zügen kein direkter Anschluss zu/von den Ostseebädern (Putbus und Binz); Züge in besagte Richtung fuhren z.B. bei D 284 erst zwei Stunden später ab, sodass Reisende am späten Abend an ihrem Ziel angekommen wären. Mit D 284 ließ sich zwar ein Schiff nach Hiddensee erreichen, allerdings nur mit einer sehr knappen Übergangszeit in Stralsund.



SIG. MHZ (2)