

# ZUGBILDUNG (5)

Reise- und Güterzüge bei der DR  
aus den 1960er-, 1970er- und 1980er-Jahren



(Zf) N 64781 (70,1) (Halberstadt) — Nicolagen — Baderleben 51  
N 64783 B (70,3)  
Hg 55 km/h, Ng — Df — 45 km/h  
Tfr 50

		64781		64783		
		4	5	4	5	Mbr 43
1	2	3				
59,01	40	Halberstadt Gkt				
58,01		Halberstadt Pbf A				
	58,4					
	30					
	40	58,2				
	50	57,0				
	60	57,5				
	65					
56,01		Bk Wehrstedt S				
63,31		Gr Quenstedt				
50,81		Bk Emersleben				
48,01						
34,91	45	Nicolagen (b Hell)	5,36	9,07		
28,01		Schwanebeck	5,44	6,11	9,14	23
20,01		Emmstedt S	6,27	50	39	
16,21	80	Dingelstedt (b Halb) Hpt				
13,01		Auderbeck Hp				
	12,9					
	30					
	40	12,8				
9,61		Baderleben	7,17	10,06		
7,61		Vogelsdorf Hp				
5,01		Baderleben				



Deutschland € 15,-  
Schweiz sFr 24,80 - Österreich € 17,25  
ISBN 978-3-89610-659-9  
Best.-Nr. 15087249



Weitere noch lieferbare Titel  
aus der Reihe MIBA-Spezial



MIBA-Spezial 117  
**Verfeinern und verbessern**  
Best.-Nr. 120 11718



MIBA-Spezial 118  
**Großer Plan für kleine Bahn**  
Best.-Nr. 120 11818



MIBA-Spezial 119  
**Landschaft mit Landwirtschaft**  
Best.-Nr. 120 11919



MIBA-Spezial 120  
**Warten, pflegen, verbessern**  
Best.-Nr. 120 12019



MIBA-Spezial 121  
**Nebenbahnen Strecken, Bauten, Züge**  
Best.-Nr. 120 12119



MIBA-Spezial 122  
**Projekte mit Pfiff**  
Best.-Nr. 120 12219



MIBA-Spezial 123  
**Hochbauten**  
Best.-Nr. 120 12320



MIBA-Spezial 124  
**Modellbahn-Betrieb**  
Best.-Nr. 120 12420

Jeder Band mit 108 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 12,-



Auch als eBook verfügbar!

Alle lieferbaren und längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter [www.vgbahn.de/ebook](http://www.vgbahn.de/ebook) und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.

# Die Spezialisten



**NEU**

- Immer dabei: Güterzuggepäckwagen
- Zurückgeblieben: Die Bahnhofswagen
- Güterverkehr: Vielfältig verschmutzt



Was wäre der Modellbahnbetrieb ohne Wagen? Richtig: Ziemlich langweilig. Daher widmet sich das neue Spezial der MIBA-Redaktion den Güter- und Reisezugwagen. Vertreten sind alle namhaften Hersteller mit den Schwerpunkten auf:

- Güterzugbegleitwagen
- Bahnhofswagen
- Bahnpostwagen
- Getreide- und Düngemittelwagen

Wie immer gehören zur bunten Mischung eines Spezialumfangreiche Vorbildinformationen, aber auch typische Modellbahnthemen wie das Altern (z.B. von Zementsilowagen), pfiffige Basteleien (Behältertragungswagen mit magnetisch gehaltener Ladung) und der vorbildgerechte Modellbahneinsatz (insbesondere von Bahnpostwagen). Das Kapitel über Anlagenplanung stellt diesmal ein Betriebswagenwerk mit allem Drumherum in den Mittelpunkt.

**108 Seiten, Format A4, mehr als 200 Abbildungen, Klebebindung**

**Best.-Nr. 12012520 | € 12,-**



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 081 41/534 81 0, Fax 081 41/534 81-100, [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de), [shop.vgbahn.de](http://shop.vgbahn.de)



Nicht nur Modellbahner interessieren sich seit jeher dafür, was Lokomotiven am Zughaken hatten, welche Wagen in welcher Zahl und Reihenfolge mit ihnen über die Gleise rollten und wohin die Reise ging. Vielfalt und Abwechslung waren zwar Trumpf, doch stets faszinierten auch die Einheitlichkeit und Gattungsreinheit einiger Züge. Ob in den Bildwerken von Altmeistern

Jahren den spürbaren Aufschwung eines vereinheitlichten Eisenbahnsystems sichtbar werden. Dass dazu Erfindermut, konstruktive Ideenvielfalt und nimmermüde Improvisationskraft beitrugen, zählt ganz sicher zu den historischen Leistungen der Eisenbahner im vergangenen deutschen Staat.

Auch wenn es zunächst verwunderlich erscheint – selbst die Zugbildung vermag tiefe Einblicke in die Geschichte der Deutschen Reichsbahn zu vermitteln. So bot die elegante 01<sup>5</sup> ein Bild konstruktiver Meisterschaft, doch statt moderner Y-Schnellzugwagen hatte sie nur die Rekowagen der Gattung Bghw am Zughaken, die für Schnellzüge eigentlich nicht gedacht waren. Gewiss bewies die schwere 44 mit der genialen Ölhauptfeuerung vor dem 2000-Tonnen-Kalizug nach Wismar, was die Reichsbahn leistete, doch anders ging es halt nicht, wollte das Exportland DDR weltweit mitmischen. Um konkret zu zeigen, worin die Hintergründe für manch eine Zugbildung bestanden, hat Dirk Endisch absichtlich gut ausgeholt. Wussten Sie etwa, dass die Städteexpresszüge 1976 nur deshalb rollten, weil man zuvor ihre komfortablen Wagen nicht hatte exportieren können?

Mehr als nur zu geographischer Orientierung dienen die Kartenausschnitte mit den Zuglaufwegen, von denen heute oft nur zugewachsene Trassen, allenfalls noch Fahrradwege künden.

Ob Sie sich als Modellbahner oder Vorbildhistoriker an die Lektüre der DR-Zugbildung begeben: die stilisierten Graphiken dürften Ihnen zusätzlich ein lebendiges Bild von dem vermitteln, was auf DR-Gleisen fuhr – dank Sabine Springer, die diese Skizzen nach mühevollen zeichnerischen Vorarbeiten beisteuerte. Zum Schluss halten wir es mit Michael Meinhold: Vielfalt, selbst bei der DR, lässt sich ganz sicher nicht allein in nur einem MIBA Report nachzeichnen, meint *Ihr Franz Rittig*

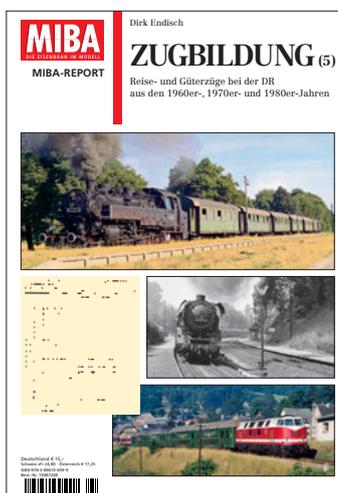
## Zugbildung als Zeitreise

Das Titelbild gibt nur einen Bruchteil dessen wieder, was sich für die Zeit zwischen 1960 und 1990 als „Vielfalt“ umschreiben lässt. Im Foto oben ein Personenzug 1975 im Mansfelder Land, darunter ein Ganzzug mit einer 44 im Jahre 1976 und ganz unten ein Doppelstockzug mit Schlusslok bei der Ausfahrt aus Manebach im Thüringer Wald (1990). Fotos: Archiv Dirk Endisch (2), Udo Kandler

der Eisenbahnfotografie wie etwa Carl Bellingrodt oder Werner Hubert oder in den einzigartigen Fotodokumenten der DR-Klassiker Günter Meyer oder Hans Müller – stets war auch die Zugbildung ein Thema: Wohl dem Eisenbahnhistoriker, der vom Erscheinungsbild der Züge auf die Zeiten zu schließen vermag, durch die Lokomotiven und Wagen rollten.

Dies zu ermöglichen und Vorbildkennern wie Modellbahnern gleichsam nahezubringen war das Anliegen des unvergessenen Michael Meinhold. Nie wollte er „Zugbildungshistoriker“ sein, doch hat er auch als solcher MIBA-Geschichte geschrieben. Dort, wo er aufhören musste, wollen wir weitermachen, neu ansetzen und uns endlich der DR in der DDR zuwenden.

In diesem Land, in dem „Einheit und Geschlossenheit“ als ideologischer Leitsatz galt, existierte eine Eisenbahn, die solchen Idealen so gar nicht entsprach. Krieg und Nachkrieg, das kaputte Erbe der DRG sowie zahlreicher Klein- und Privatbahnen, nicht zuletzt wirtschaftliche Zwänge und technische Engpässe ließen erst in den 1960er- und 1970er-





### Der Autor

Die Rekolok der Baureihe 50 kennt er mindestens so gut wie den PC, den Umgang mit einer Heizerschaufel erlernte er ebenso wie die Beherrschung des Worts: Dirk Endisch, geboren am 1. Juni 1970 in Quedlinburg, ist von Kindheit an mit der Eisenbahn verbunden. Prägte seine Lebensleidenschaft zunächst der geliebte Großvater, so vermochte dies wohl auch jener Lokführer, der ihn eines sonnigen Tages zur Mitfahrt auf den Führerstand hob. Irgendwann fand Dirk Endisch, dass man die Geschichte der Eisenbahn in Wort und Bild festhalten müsse. Aus Anfängen mit der Kinderkamera „Pouva Start“ wurde eine Passion, aus einer ersten Sammlung erwuchs, was heute „Archiv Dirk Endisch“ heißt. Dem Studium der Geschichte und Publizistik in Göttingen folgten Jahre als Redakteur und Lektor, Autor und Verleger. Bei all seinen Büchern und Artikeln ist Dirk Endisch der Überzeugung, dass man zum Wort die Wirklichkeit beherrschen sollte – die Praxis ist ihm Kriterium der Wahrheit.

Bibliografische Informationen der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter <http://dnb.dbb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-89610-659-9

©2020 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH  
MIBA-Verlag, Fürstenfeldbruck

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages

Layout und Satz: Dr. Franz Rittig

Redaktion: Dr. Franz Rittig

Repro: Fabian Ziegler

Gesamtherstellung: mgo360 GmbH & Co. KG, 96050 Bamberg



Starleistung: 03<sup>10</sup> mit Schnellzug Berlin–Stralsund 1977



Kleinbahn-Flair: Personenzug mit „Bubikopf“ 1974 in der Altmark

Nachschub: 132 mit 2000-Tonnen-Zug 1985 auf der Riestädter Rampe



Gemischt: Personenzug mit Güterbeförderung 1988 in Gunsleben



<b>Zur Sache</b>	<b>3</b>
Zugbildung als Zeitreise	3
<b>Der Autor</b>	<b>4</b>
<b>Impressum</b>	<b>4</b>
<b>Die schnellen Reisezüge</b>	<b>6</b>
Per Bäderzug zur Ostsee	6
Stralsunder Dreiviertelakt	9
Die Städteexpresszüge	11
Baumkuchenstadt–Elbflorenz	14
Eilzug Spielzeugstadt–Leipzig	16
Der Interzonenzug aus Köln	20
Von Aue nach Leipzig	23
Die „Katze“ D 900/903	25
Die „Russenzüge“	27
Querverbindung mit Eilzug	30
<b>Die Personenzüge</b>	<b>32</b>
Personenzug in den Harz	32
Dampflok-Langlauf	35
Über die Steilstrecken	38
Berufsverkehr in der Mark	42
Zwischen zwei Gebirgen	45
Donnerbüchsen-Züge mit 86	50
Personenzug mit Schnellzugloks	54
Fast vergessen – LOWA-Züge	57
Kleinbahn-Flair in der Altmark	59
Lange Lok mit kurzem Zug	63
<b>Güterverkehr mit Ganzzügen</b>	<b>66</b>
Der Erzpendler	67
Der Gipser	71
Der Koks bomber	73
Kali für den Export	76
Burgen, Sand und Dampf	81
<b>Nahgüter- und Ganzzüge</b>	<b>84</b>
Auf dem Balkan	84
Im hohen Norden	88
In der Schweiz Mecklenburgs	90
Auslaufbetrieb in der Börde	92
Durch das Große Bruch	94



Schnellzug-, Express- und Eilzugverbindungen

# Die schnellen Reisezüge

Die Magistrale Magdeburg–Wittenberge–Schwerin–Rostock war eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen. Über sie liefen nicht nur schwere Güterzüge von und zu den Ostseehäfen, sondern auch jene Schnellzüge, die als „Bäderzüge“ vor allem dem Urlauberverkehr dienten.

## Per Bäderzug zur Ostsee

Als „Urahn“ der Bäderschnellzüge galt der ab 1951/52 eingesetzte D 184. Wo auch immer dieser Zug begann – stets passierte er Magdeburg Hbf. Schon 1951/52 fuhr er dort, von Dresden kommend, um 13:25 Uhr ab und traf um 19:08 Uhr in Rostock Hbf ein. Ab Oktober 1954 als D 182 bezeichnet, bestand der Schnellzug nach dem Ende der 3. Wagenklasse im Juni 1956 nur aus Vorkriegswagen der 1. und 2. Klasse, 1957/58 sogar mit Zugfunk. Ab Juni

1957 verkürzte sich sein Laufweg auf Leipzig–Rostock und im Sommer 1962 endete der Bäderzug in Schwerin Hbf.

Das Bw Leipzig Hbf (West) bespannte den D 182 mit einer 03<sup>0-2</sup> bis Halle/Saale Hbf, wo ihn (bis Magdeburg Hbf) eine E 04 vom Bw Halle P übernahm. Von Magdeburg Hbf bis Rostock Hbf lief anschließend eine im Bw Magdeburg Hbf beheimatete 01<sup>0-2</sup> an der Zugspitze.

Zeitweilig begann die Fahrtroute in Bad Schandau und endete erst in Warnemünde. Für diesen Langlauf bestand der Zug aus zwei fünfteiligen Doppelstockgliederzügen DBG(e). Ab Sommer 1965 startete der D 182 wieder in Dresden Hbf. Mit dem Fahrplanwechsel am 26. Mai 1968 führte er sieben Reko-Reisezugwagen Bghw sowie drei Modernisierungswagen ABge und Age im Zugverband mit. Der Zuglauf begann nun jedoch in Leipzig Hbf und reichte erneut nur bis Schwerin Hbf.

Anstelle des D 182 verkehrte ab Juni 1969 der D 382. Er verband Erfurt über Halle und Magdeburg mit Rostock und bestand aus zehn Bghw (Nr. 1–4 und 8–10), einem Speisewagen WRg (Nr. 5) und zwei Modernisierungswagen ABge, die als Wagen 6 und 7 eingereiht und deshalb erforderlich waren, weil die Gattung Bghw keine 1. Klasse aufwies.

Der Schnellzug verließ Erfurt Hbf mit einer E 11 um 11:21 Uhr und erreichte nach Halten in Weimar, Apolda, Naumburg, Weißenfels, Halle (Saale) und Köthen um 13:27 Uhr Magdeburg Hbf, wo eine ölhauptgefeuerte 01<sup>5</sup> vom Bw Wittenberge den 500 t schweren D 382 übernahm und ihn ab 13:43 Uhr über die 281 km lange Strecke nach Rostock Hbf brachte. In Wittenberge wechselte das Lokpersonal. Der Zug hielt auf allen Knotenpunkten, selbst im kleinen Blankenberg. So benötigte er eine Laufzeit von vier Stunden und 20 Minuten.





Rechts: Buchfahrplan des D382 Erfurt Hbf–Rostock Hbf (Sommerfahrplan 1971) für den Abschnitt Magdeburg Hbf–Stendal: Für den Schnellzug mit einer Planlast von 500 t war eine 01<sup>5</sup> vorgesehen. Die planmäßige Höchstgeschwindigkeit lag bei 120 km/h. *Buchfahrplan: Archiv Dirk Endisch*

1	2	3	4	5
0,0	100	Magdeburg Hbf .....	1330	1347
	50	0,15 ▼		
	80	0,35 ▼		
	50	1,20 ▼		
2,3	50	Mg-Neustadt .....	—	51
	70	4,20 ▼		
	100	5,90		
6,7	100	Stellw Rnf .....	—	57
	60	8,80 ▼		
	100	9,10		
9,2	100	Abzw Glindenberg ....	—	1402
	70	10,00 ▼		
	120	12,00		
14,6		Wolmirstedt .....	—	04
19,9		Zielitz .....	—	07
23,5		Loitsche .....	—	09
28,4		Angern-Rogätz .....	—	12
34,9		Mahlwinkel .....	—	15
39,8		Tangerhütte .....	—	18
45,5		Bk Weißewarte .....	—	21
49,4		Demker .....	—	23
53,9		Bk Heeren .....	—	26
	80	57,50 ◀		
	40	57,65 E ◀ (Sig A <sup>2</sup> )		
58,7	40	Stendal .....	1431	1433
0,0				

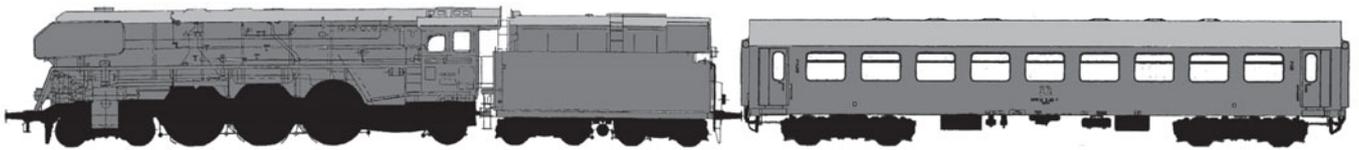
Großes Foto links: Vor den Bänderzügen dominierten für ein Jahrzehnt die Rekolokomotiven der Baureihe 01<sup>5</sup> vom Bw Wittenberge. Erst die Sperrung der Wittenberger Elbbrücke brachte 1976 das Ende dieser Einsätze. 01 0502-3 (Bw Wittenberge) mit D634 am 1. September 1973 beim Verlassen des „Tunnels“ unterm Mittellandkanal bei Wolmirstedt. *Foto: Helmut Constabel, Archiv Dirk Endisch*

Oben: Bevor die Baureihe 01<sup>5</sup> ab Mitte der 1960er-Jahre die schweren und langen Bänderzüge übernahm, dominierten über viele Jahre hinweg die Einheitslokomotiven der Baureihe 01. Dennoch konnte man den inzwischen alten Maschinen zumindest tageweise noch zu Beginn der 1970er-Jahre begegnen: 01 2014-7 (Bw Wittenberge) als Ersatz für eine 01<sup>5</sup> in Magdeburg Hbf (1972). *Foto: Helmut Constabel, Archiv Dirk Endisch*

1969/70 ersetzte man den Speisewagen durch einen Modernisierungswagen Abge.

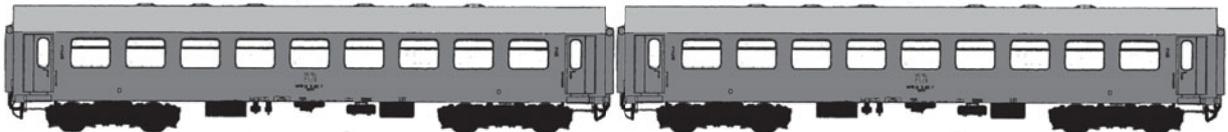
Ab 30. Mai 1973 lief der Zug dann als D634. Das Bw Wittenberge bespannte ihn tageweise mit Altbaulokomotiven der Baureihe 01<sup>0-2</sup>. Von 1969 bis 1973 waren dafür 01 2014-7, 01 2018-8, 01 2027-9, 01 2048-5 und 01 2069-1 aus der 01<sup>5</sup>-Reserve verfügbar.

Mit dem zweigleisigen Ausbau der Magistrale Magdeburg–Rostock bis Mitte der 1970er-Jahre verkürzten sich die Fahrzeiten. D634 führte ab Sommer 1976 erneut einen Speisewagen mit. Im Herbst 1976 musste das Bahnbetriebswerk Wittenberge die Einsätze der 01<sup>5</sup> stoppen; die Elbbrücke vertrug deren Metermasse nicht mehr. Vor dem D634 lief (mit geringerer Metermasse)



Rekolokomotive Baureihe 015 mit Ölhauptfeuerung

Rekowagen Bghw



Rekowagen Bghw

Rekowagen Bghw



Modernisierungswagen ABge

Rekowagen Bghw

Bis 1976 bestanden D 382 bzw. D 634 (Fahrplanlage siehe unten) aus Reko- und Modernisierungswagen. Fahrplan: Archiv Dirk Endisch

770, 773

770 Magdeburg—Wittenberge—Schwerin (Meckl)—Rostock

Dresden Hbf 320	ab	6.56	...	6.55	7.59	8.50	...	...	9.30	...	...	...	...	...	...	...	...	...	13.06
Leipzig Hbf	ab	7.28	...	8.21	9.44	...	...	...	11.07	...	...	...	...	...	...	...	...	...	14.78
Halle (Saale) Hbf	ab	8.32	...	9.49	11.13	...	...	...	12.38	13.11	...	...	...	...	...	...	...	...	16.37
Magdeburg Hbf	ab	8.32	...	10.02	11.28	...	...	...	12.54	13.25	...	...	...	...	...	...	...	...	17.05
Wolmirstedt	ab	8.45	...	10.02	11.28	...	...	...	12.54	13.25	...	...	...	...	...	...	...	...	17.05
Zielitz	ab	9.25	...	10.33	11.59	...	...	...	12.17	12.25	...	...	...	...	...	...	...	...	17.06
Angern-Rogätz	ab	9.33	...	10.41	12.07	...	...	...	12.25	12.34	...	...	...	...	...	...	...	...	17.12
Mahlwinkel	ab	9.45	...	10.53	12.19	...	...	...	12.34	12.41	...	...	...	...	...	...	...	...	17.20
Tangerhütte	ab	9.56	...	11.04	12.30	...	...	...	12.41	12.48	...	...	...	...	...	...	...	...	17.28
Demker	ab	10.06	...	11.14	12.40	...	...	...	12.48	12.58	...	...	...	...	...	...	...	...	17.35
Stendal	ab	10.16	...	11.24	12.50	...	...	...	12.58	13.09	...	...	...	...	...	...	...	...	17.44
Stendal	an	9.20	...	10.16	11.38	12.04	...	...	13.09	13.31	14.00	...	...	...	...	...	...	...	17.55
Stendal	ab	9.22	...	10.31	12.13	...	...	...	13.16	13.33	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Eichstedt (Altmark)	ab	10.45	...	11.54	13.36	...	...	...	13.33	13.40	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Goldbeck (Kr Osterburg)	ab	10.55	...	12.04	13.46	...	...	...	13.40	13.48	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Düsedau	ab	11.03	...	12.12	13.52	...	...	...	13.48	13.54	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Osterburg	ab	11.09	...	12.18	14.02	...	...	...	13.54	14.02	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Behrend	ab	11.17	...	12.26	14.10	...	...	...	14.02	14.09	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Seehausen (Altmark)	ab	11.24	...	12.33	14.17	...	...	...	14.09	14.17	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Geestgottberg	ab	11.32	...	12.41	14.25	...	...	...	14.17	14.25	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Wittenberge	ab	11.45	...	12.54	14.38	...	...	...	14.30	14.37	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Wittenberge	an	10.08	...	11.45	13.00	...	...	...	14.30	14.37	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Berlin-Lichtenberg	ab	12.27	...	13.36	15.18	...	...	...	14.30	14.37	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Nauen	ab	13.17	...	14.26	16.08	...	...	...	14.37	14.44	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Wittenberge	ab	14.19	...	15.28	17.10	...	...	...	14.44	14.51	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Wittenberge	an	10.10	...	11.24	13.10	13.17	...	...	14.21	14.29	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Dergenthin	ab	11.34	...	12.48	14.34	...	...	...	14.29	14.37	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Krstadt 811	ab	11.44	...	12.58	14.44	...	...	...	14.37	14.45	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Klein Warnow	ab	11.56	...	13.10	14.56	...	...	...	14.45	14.53	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Grabow (Meckl)	ab	12.07	...	13.21	15.07	...	...	...	14.53	15.01	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Ludwigslust	ab	12.15	...	13.29	15.17	...	...	...	15.01	15.09	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Ludwigslust	an	10.41	...	12.19	14.05	14.12	...	...	14.59	15.08	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Lüblow (Meckl)	ab	12.29	...	13.43	15.29	...	...	...	15.08	15.16	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rastow	ab	12.37	...	13.51	15.37	...	...	...	15.16	15.24	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Sülstorf	ab	12.46	...	14.00	15.46	...	...	...	15.24	15.32	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Holthusen	ab	12.57	...	14.11	15.57	...	...	...	15.32	15.40	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schwerin (Meckl) Süd	ab	13.03	...	14.17	16.07	...	...	...	15.40	15.48	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schwerin (Meckl)-Görries	ab	13.11	...	14.25	16.15	...	...	...	15.48	15.56	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schwerin (Meckl) Hbf	ab	13.15	...	14.29	16.19	...	...	...	15.56	16.04	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schwerin (Meckl) Hbf	an	11.11	...	12.19	14.05	14.12	...	...	14.59	15.08	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schwerin (Meckl) Hbf	an	11.17	...	12.26	14.12	14.19	...	...	15.08	15.16	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Lübstorf	ab	14.00	...	15.14	17.00	...	...	...	15.16	15.24	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bad Kleinen	ab	14.08	...	15.22	17.08	...	...	...	15.24	15.32	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bad Kleinen	an	14.09	...	15.23	17.09	...	...	...	15.32	15.40	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Wismar	ab	14.31	...	15.45	17.31	...	...	...	15.40	15.48	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bad Kleinen	an	11.32	...	12.40	14.26	14.33	...	...	15.06	15.14	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Ventschow	ab	12.00	...	13.08	14.54	15.01	...	...	15.14	15.22	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Blankenberg (Meckl) 784	ab	12.00	...	13.08	14.54	15.01	...	...	15.22	15.30	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Warnow (Meckl)	ab	12.00	...	13.08	14.54	15.01	...	...	15.30	15.38	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zernin	ab	12.00	...	13.08	14.54	15.01	...	...	15.38	15.46	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bützow	ab	12.00	...	13.08	14.54	15.01	...	...	15.46	15.54	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bützow	an	12.00	...	13.08	14.54	15.01	...	...	15.54	16.02	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bützow	ab	12.12	...	13.20	15.06	15.13	...	...	16.02	16.10	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Güstrow	ab	12.23	...	13.31	15.17	15.24	...	...	16.10	16.18	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bützow	an	12.04	...	13.12	15.02	15.09	...	...	16.18	16.26	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rostock Hbf	ab	12.26	...	13.34	15.20	15.27	...	...	16.26	16.34	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rostock Hbf	an	13.39	...	14.47	16.33	16.40	...	...	17.06	17.14	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rostock Hbf	an	15.47	...	16.55	18.11	18.18	...	...	18.26	18.34	...	...	...	...	...	...	...	...	...

A nur ① u ②, auch am 3., 7. u. 8. VI.      ① nach Pasewalk      ② X von Güsten  
 X 1) Dresden—Ludwigslust      X 2) Leipzig—Schwerin      A S-Bahn

Kursbuchkarte der DR aus der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre mit dem Laufweg der Schnellzüge D 13 bzw. D 510, der auf der Kursbuchstrecke 920 von Berlin-Lichtenberg über Bernau, Eberswalde, Angermünde, Prenzlau, Pasewalk, Anklam, Züssow und Greifswald nach Stralsund führte. Zeitweilig (so ab Mai 1964) gab es einen Durchlauf bis Barth. Karte: Archiv Dirk Endisch



Unten: 03 0075-6 und 03 0074-9 (beide Bw Stralsund) mit D 510 am 30. Juli 1977 in Pasewalk. Der oft stark ausgelastete Schnellzug konnte mit den 4000 PS der Kraftpakete die Fahrzeit nach Stralsund souverän halten. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch

nun die 132. Im Sommer 1977 legte der Bäderzug die Distanz Magdeburg–Rostock in drei Stunden und 35 Minuten zurück. Durch die Einsätze der Wagengattung Bmh („Lange Halberstädter“) wandelte sich ab 1982/83 der Wagenpark: Der Zugbildungsplan sah ab Juni 1986 sechs Bmh (Nr. 1–3 und 8–10), drei Am (Nr. 4 und 6), einen ABm (Nr. 5), einen Sitz-Gepäckwagen BDmsb (Nr. 7) sowie einen Speisewagen WRg vor; die Zuglast erreichte 550t. Erfurt setzte kurzzeitig die schnellen Güterzugloks der Baureihe 250 ein, bevor alle Dienste die Baureihe 243 übernahm. Nach Inbetriebnahme der neuen Wittenberger Elbbrücke im September 1987 konnte man bis Rostock elektrisch fahren; die 132 hatte ausgedient.

### Stralsunder Dreiviertelakt

Berlin-Lichtenberg, Juli 1978; Ferienzeit. Überall Gedränge. Reiseverkehr zum Urlaub an der Ostsee – wo sonst? Familienväter mit Koffern, quängelnde Kinder, genervte Muttis. Alle wollen zum D 510 nach Stralsund. Tumult um die Plätze im Zwölf-Wagen-Zug. Wen kümmerts, was an der Zugspitze los ist? Zunächst nicht viel, denn die Planlok 03 0075-6 rollt gerade über die Weichenstraße heran. Die hohen Kuppelräder funkeln in der Morgensonne. Behutsam setzt der Lokführer seinen

