

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 66 km/h, Ng — 45 km/h		900 t		Mbr 43	
Tfr 50					
		64781		64783	
1	2	3	4	5	6
59,51	40	Halberstadt Gkt			
58,51		Halberstadt Pkt A			
	58,4				
	58,2				
	57,9				
	57,5				
56,91		Bk Wehrstedt S			
63,31		Gr Quenstedt			
50,81		Bk Emersleben			
48,51		Nicolagen (b Halb)	5,36	9,07	
34,91	45	Schwanebeck	5,44	6,11	9,14
28,01		Emmstedt S	6,27	50	39
16,21		Dingstedt (b Halb) Hpt			
13,01		Anderbeck Hp			
	12,9				
	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
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

Bahnhofswagen
Noch immer für was gut

Staubgutwagen
Immer mit Spuren

Anlagenplanung
Das Betriebswagenwerk

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 (Behältertragwagen 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,-



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 081 41/53481 0, Fax 081 41/53481 -100,
bestellung@vgbahn.de, 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 01⁵ 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*

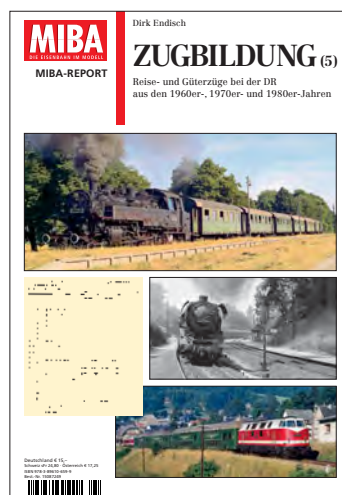
Zugbildung als Zeitreise

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 Heizerschäufel 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: 03¹⁰ 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



Zur Sache 3

Zugbildung als Zeitreise 3

Der Autor 4

Impressum 4

Die schnellen Reisezüge 6

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

Die Personenzüge 32

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

Güterverkehr mit Ganzzügen 66

Der Erzpender	67
Der Gipser	71
Der Koks bomber	73
Kali für den Export	76
Burgen, Sand und Dampf	81

Nahgüter- und Ganzzüge 84

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 Baderschnellzüge 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 03⁰⁻² 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 01⁰⁻² 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-Reisezugswagen 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 01⁵ 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 D 382 Erfurt Hbf–Rostock Hbf (Sommerfahrplan 1971) für den Abschnitt Magdeburg Hbf–Stendal: Für den Schnellzug mit einer Planlast von 500 t war eine 01⁵ 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		Mg-Neustadt	—	51
	70	4,20 ▼		
	100	5,90		
6,7		Stellw Rnf	—	57
	60	8,80 ▼		
	100	9,10		
9,2		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 ²)		
58,7		Stendal	1431	1433
0,0				

Großes Foto links: Vor den Bänderzügen dominierten für ein Jahrzehnt die Rekolokomotiven der Baureihe 01⁵ vom Bw Wittenberge. Erst die Sperrung der Wittenberger Elbbrücke brachte 1976 das Ende dieser Einsätze. 01 0502-3 (Bw Wittenberge) mit D 634 am 1. September 1973 beim Verlassen des „Tunnels“ unterm Mittellandkanal bei Wolmirstedt. *Foto: Helmut Constabel, Archiv Dirk Endisch*

Oben: Bevor die Baureihe 01⁵ 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 01⁵ 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 D 634. Das Bw Wittenberge bespannte ihn tageweise mit Altbaulokomotiven der Baureihe 01⁰⁻². Von 1969 bis 1973 waren dafür 01 2014-7, 01 2018-8, 01 2027-9, 01 2048-5 und 01 2069-1 aus der 01⁵-Reserve verfügbar.

Mit dem zweigleisigen Ausbau der Magistrale Magdeburg–Rostock bis Mitte der 1970er-Jahre verkürzten sich die Fahrzeiten. D 634 führte ab Sommer 1976 erneut einen Speisewagen mit. Im Herbst 1976 musste das Bahnbetriebswerk Wittenberge die Einsätze der 01⁵ stoppen; die Elbbrücke vertrug deren Metermasse nicht mehr. Vor dem D 634 lief (mit geringerer Metermasse)

[illegible]

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 550 t. 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 Dreivierteltakt

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





Modernisierungswagen Age

Modernisierungswagen Bge

Koloss an den Zug. Klirrend fällt die Kuppelkette in den Tenderhaken. Fauchend entweicht Luft aus der Bremsleitung. Die Luftpumpe arbeitet. Ein schwarzer Rauchpilz wallt aus der Esse; der Heizer hat die Ölbrenner gezündet. Die Sicherheitsventile beginnen zu säuseln. Bremsprobe. Abfahrt 7:13 Uhr: Mit tieftonigen Abdampfschlägen setzt das 2.000-PS-Kraftpaket die lange Wagenreihe in Bewegung. Bald darauf zieht der Lokführer den Regler ein, nimmt die Steuerung zurück. Aus dem berühmten Dreivierteltakt wird das für die 03¹⁰ ebenso typische Grummeln. Über 25 Jahre währte dieser tägliche Auftakt zur 247 km langen „Jagd an die Ostsee“. Der D 13 Ber-

Der D 510 Berlin–Stralsund bestand lange Zeit nahezu komplett aus den DR-Modernisierungswagen Age bzw. Bge und hinterließ mit seiner 03¹⁰ ein überraschend geschlossenes Bild.

lin–Pasewalk–Stralsund zählte zu den Stammleistungen der 03¹⁰. Der Schnellzug hielt in Bernau, Eberswalde, Angermünde, Pasewalk, Anklam, Züssow und Greifswald. Stralsund war nicht nur Ziel der 03¹⁰, sondern (seit 1953) auch ihr Zuhause. Für die Zugbildung besaß man in Stralsund damals nur ältere D-Zug, Speise- und Gepäckwagen.

Für den Fahrplanwechsel am 26. Mai 1963 legte die DR die Abfahrt des D 13 auf 6:46 Uhr fest; Stralsund wurde um

11:14 Uhr erreicht. Ab Mai 1964 fuhr der Schnellzug bis Barth, wo er gegen 12 Uhr eintraf. Stralsund besaß da bereits Rekolokomotiven der Baureihe 03¹⁰, die von 1965 bis 1972 fast alle Ölhauptfeuerungen bekamen. Auch das Erscheinungsbild des Zuges wandelte sich: Als D 510 bestand er aus sieben Modernisierungswagen Bge, zwei Modernisierungswagen Age sowie dem Speisewagen. Fallweise verstärkte man den D-Zug (im Sommer 1975 als D 712)

D 13, D 510 bzw. D 712 gehörten zu den längsten Schnellzügen der DR. Laut Kursbuch benötigte der D 510 bis Stralsund Hbf drei Stunden und 35 Minuten. *Fahrplan: Archiv Dirk Endisch*

920 Berlin–Pasewalk–Stralsund

Fortsetzung	Zug Nr Klasse	6106 2.	D 310 1.2	6106 2.	D 510 1.2	D 650 1.2	6144 2.	6108 2.	D 500 1.2	5124 2.	D 2012 1.2	5124 2.	6124 2.	D 552 1.2	5106 2.	6146 2.	D 2052 2.	6110 2.
Berlin Ostbf.	ab		6.45															
Flughafen Bin.-Schönefeld	ab					7.44			9.24					11.39			13.24	
Berlin-Schöneeweide	ab	6.50			7.13	8.00			9.42	8.50	10.27			12.15	11.50			R
Berlin-Lichtenberg	ab																	
Bernau (b Berlin) 141	an	6.46	7.15		7.40	8.33			10.16	9.40	10.48			12.38	12.46		13.55	
	ab	7.00	7.17		7.42	8.35		9.19	10.17	10.03	10.51			12.40	12.52		13.57	14.08
Rüdnitz.....		7.06								10.09					12.58			14.17
Biesenthal.....		7.12								10.17					13.05			14.24
Melchow.....		7.16								10.33					13.09			14.28
	an	7.25	7.32		7.57			9.37	10.31	10.41	11.06			12.56	13.17		14.11	14.37
Eberswalde Hbf 176	s. a.																	
	ab		7.34	7.42	7.59			9.39	10.33	10.43	11.08			12.58	13.21		14.13	14.40
Britz (Kr Eberswalde).....				7.48				9.46		10.49					13.28			14.46
Chorlin Kloster.....				7.54						10.55					13.35			14.52
Chorlin.....				7.58						11.00					13.40			14.57
Herzsprung.....				8.07						11.08					13.49			15.05
	an		7.52	8.13	8.19	9.04		10.08	10.51	11.14	11.27			13.18	13.55		14.30	15.11
Angermünde 921, 922, 923	ab			8.25	8.21	9.06			10.53	11.16	11.28			13.20	14.00		14.32	
Greiffenberg (Kr Angermünde).....										11.25					14.09			
Wilmsdorf (Kr Angermünde).....										11.44					14.15			
Warnitz (Uckermark).....										11.53					14.24			
Quast (u).....										11.58					14.28			
Seehausen (Uckermark).....										12.03					14.32			
	an				8.45				11.16	12.13				13.44	14.47			
Prenzlau 912, 924, 926	ab				8.47				11.18					13.46				
Dauer.....											12.16							
Nechlin.....											12.24							
	an				9.08	9.45			11.37		12.09	12.43		14.08			15.11	
Pasewalk 927, 930	s. a.																	
	ab				9.14	9.48			11.39		12.12			14.14			15.15	
Sandförde.....																		
Jatznick.....																		
Ferdinandshof.....																		
Borckenfriede.....																		
Ducherow.....																		
	an				9.42	10.14			12.05					14.42			15.41	
Anklam	ab				9.44	10.15			12.07					14.47			15.47	
Klein Bünzow.....																		
	an				9.58	10.28			12.20		12.52		13.45	15.02			15.59	
Züssow 940	ab				10.00	10.41	11.02		12.22		13.12		13.46	15.04		15.26	16.01	
Wolgast Hafen 940	an					11.11			13.19		13.54			16.08			17.48	
Groß Klesow	ab				10.14		11.16		12.35				13.55	14.05	15.18		15.33	16.14
Greifswald 929, A 518	an				10.20		11.20		12.37				14.10	15.21			16.17	
Mesekenhagen.....													14.18					
Jeaser.....													14.24					
Miltzow.....													14.33					
Wüstenfelde.....													14.39					
Stralsund 910, 950, 970	an				10.48	11.55			13.04				14.54	15.49			16.43	
Stralsund Rögendamm	an																	

A vom 1. bis 7. VII., 14. bis 21., 28. VII. bis 4. VIII., 11. bis 18. u. 25. bis 31. VIII.

2 nach Barth

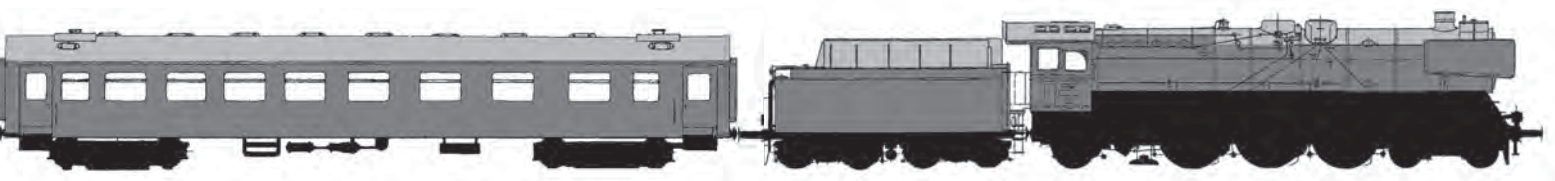
B verkehrt vom 6. VII. bis 31. VIII.

S-Bahn

E 891/D 552 Lünefelde–Stralsund

1 nach Schwedt (O)

6146/E 417 Züssow–Wismar



Modernisierungswagen ABge

Rekolokomotive Baureihe 03¹⁰

durch zwei weitere 2.-Klasse-Wagen, sodass er auf planmäßige 12 Wagen (!) anwuchs. Durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke verkürzten sich die Fahrzeiten. Im Sommer 1977 benötigte der D 510 nur noch drei Stunden und 35 Minuten für seine Stammrelation. In Pasewalk standen sieben Minuten zur Verfügung, um zwischen 16 und 26 m³ Wasser zu fassen. Ab Winterfahrplan 1977/78 lief anstelle des Speisewagens ein weiterer Sitzwagen mit. Der Som-

merfahrplan 1978 enthielt den letzten D 510 mit Dampfbespannung, dann übernahmen ihn Dieselloks der Baureihen 132 und 142.

Die Städteexpresszüge

Am 25. Oktober 1976 begann mit dem Expresszug Ex 150/151 „Rennsteig“ (Meiningen–Suhl–Erfurt–Berlin) die Ära der Städteexpresszüge, die als schnellste Verbindungen zwischen den

Bezirksstädten und der Hauptstadt dienten. Mit neuen, in Orange und Elfenbein gehaltenen Wagen, modernen Inneneinrichtungen und attraktiven Fahrzeiten galten sie als Stolz der DR. Angeblich zunächst für Dienstreisen von Staats-, Partei- und Wirtschaftsfunktionären gedacht, fanden sie bei der Bevölkerung großen Anklang: Die Städteexpresszüge wurden viel, gern und intensiv in Anspruch genommen, auch wenn sie nur von Montag bis Freitag die Möglichkeit eines hauptstädtischen Tagesaufenthalts mit Hin- und Heimreise boten. Zu den Nutzern ge-

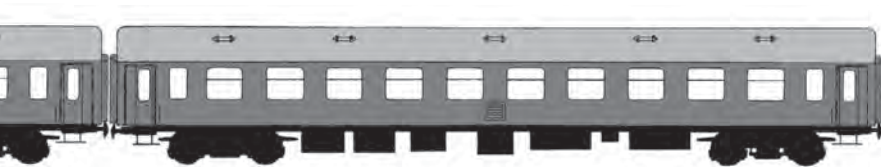
Die ab 1976 verkehrenden Städteexpresszüge waren der Stolz der Reichsbahn. 132 483 mit dem Ex 107 „Elstertal“ Berlin–Gera im Tal der Weißen Elster. Foto: Andreas Ritz



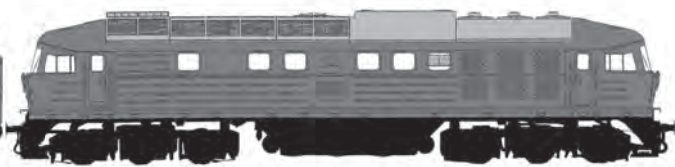


Unten: Dieser Auszug aus dem Kursbuch Winter 1977/78 zeigt die Fahrplanlage des Städteexpresszuges Ex 141 „Börde“ Magdeburg–Berlin und gestattet diverse Fahrzeitvergleiche. *Fahrplan: Archiv Dirk Endisch*

700 Halberstadt-Magdeburg-Berlin																Gegen- richtung 700	
Thale Hbf Halberstadt		716	ab	...	22.22	...	...	...	...	4.42	...	...	6.24	...	...	10.22	
Wernigerode Halberstadt		675	an	...	23.09	...	...	...	...	5.30	...	...	7.03	...	...	11.02	
Wernigerode Halberstadt		675	an	...	23.20	...	...	...	...	4.46	5.54	...	6.30	9.01	...	11.02	
Wernigerode Halberstadt		675	an	...	23.57	...	...	...	...	5.22	6.23	...	6.56	9.37	...	11.26	
km	Rbd Magdeburg	Zug Nr Klasse			8461 2.			8441 2.	8443 2.	8445 2.	D 643 1.2.	8471 2.	8447 2.	8433 2.	D 645 1.2.		
0.0	Halberstadt	X 670, 717	ab	...	0.27	...	...	4.00	4.44	5.45	7.02	...	7.30	9.58	...	11.34	
5.2	Groß Gauenstedt	s.o.	an	...	0.35	...	...	4.08	4.52	5.52	...	...	7.37	...	...	...	
10.0	Nienhagen (b Halberstadt)	715	an	...	0.42	...	...	4.14	4.59	5.58	...	...	7.44	10.09	...	...	
12.8	Krottorf		an	...	0.42	...	...	4.15	5.12	5.59	...	X 6.18	7.45	10.10	...	...	
15.7	Hordorf		an	...		...	...	4.20	5.16	6.03	...	X 6.23	7.50	...	...	...	
20.3	Oschersleben (Bode)	X 714	an	...	0.55	...	...	4.24	5.21	6.08	...	X 6.28	7.55	...	...	...	
27.5	Hadmersleben		an	...	0.57	...	...	4.30	5.26	6.14	7.23	X 6.34	8.02	10.20	...	11.55	
37.5	Blumenberg 711, 712		an	...	1.06	...	...	4.42	5.01	5.36	...	...	8.05	10.22	...	11.57	
42.8	Langenweddingen		an	...		...	...	4.53	5.12	5.45	...	...	8.17	...	...	...	
45.8	Osterweddingen		an	...		...	...	4.54	5.14	5.45	...	...	8.35	10.35	...	...	
48.3	Dodendorf		an	...		...	...	5.01	5.21	5.52	...	...	8.36	10.36	...	...	
50.2	Beyendorf		an	...		...	...	5.06	5.26	5.57	...	...	8.43	...	...	...	
54.6	Magdeburg, Thälmannwerk		an	...		...	...	5.11	5.31	6.02	...	...	8.48	...	...	...	
56.0	Magdeburg-Buckau	Bv	an	...		...	...	5.15	5.35	6.06	...	...	8.54	...	...	...	
58.5	Magdeburg Hbf	X 702	an	...	1.35	...	...	5.21	5.41	6.12	...	...	8.58	...	...	...	
		Zug Nr Klasse						5.25	5.45	6.16	...	...	9.06	10.52	...	12.30	
								5.30	5.50	6.21	...	...	9.11	10.52	...	12.30	
58.5	Magdeburg Hbf	X 701	an	...		3461 2.	7401 2.	7403 2.	D 641 1.2.	Ex 141 1.2.	7405 2.	7441 2.	7411 2.	7443 2.	D 1645 1.2.		
60.8	Magdeburg-Neustadt		an	...				7.03	7.14	7.19	7.54	...	9.07	10.53	...	12.31	
66.7	Biederitz 709, 720		an	...				7.04	7.15	7.20	7.55	...	9.08	10.54	...	12.32	
69.9	Gerwisch		an	...				7.05	7.16	7.21	7.56	...	9.09	10.55	...	12.33	
75.4	Möser		an	...				7.06	7.17	7.22	7.57	...	9.10	10.56	...	12.34	
82.7	Burg (b Magdeburg)		an	...				7.07	7.18	7.23	7.58	...	9.11	10.57	...	12.35	
94.1	Güsen (Kr Genthln) 707, 708		an	...				7.08	7.19	7.24	7.59	...	9.12	10.58	...	12.36	
101.6	Bergzow-Porchen		an	...				7.09	7.20	7.25	7.60	...	9.13	10.59	...	12.37	
108.8	Genthln X 706		an	...				7.10	7.21	7.26	7.61	...	9.14	10.60	...	12.38	
117.3	Kade		an	...				7.11	7.22	7.27	7.62	...	9.15	10.61	...	12.39	
123.8	Wusterwitz		an	...				7.12	7.23	7.28	7.63	...	9.16	10.62	...	12.40	
127.2	Kirchmöser		an	...				7.13	7.24	7.29	7.64	...	9.17	10.63	...	12.41	
138.9	Brandenburg Hbf	X 681, 704	an	...				7.14	7.25	7.30	7.65	...	9.18	10.64	...	12.42	
		Zug Nr Klasse						7.15	7.26	7.31	7.66	...	9.19	10.65	...	12.43	
								7.16	7.27	7.32	7.67	...	9.20	10.66	...	12.44	
138.9	Brandenburg Hbf	X 681, 704	ab	...	4.50	5.10	5.15	6.45	7.15	8.45	9.15	9.45	10.51	12.35	13.12	13.39	
150.0	Götz		an	...	5.00	5.21	5.25	6.55	7.25	8.55	9.25	9.55	11.01	12.46	...	...	
153.4	Groß Krautz		an	...	5.05	5.27	5.30	7.00	7.30	9.01	9.31	10.00	11.07	12.54	...	...	
164.1	Werder (Havel) X		an	...	5.15	5.38	5.40	7.10	7.40	9.10	9.40	10.10	11.16	13.05	...	...	
170.3	Potsdam Hbf X		an	...	5.16	5.39	5.44	7.13	7.43	9.13	9.43	10.12	11.18	13.06	...	...	
207.7	Flughaf Bin-Schönefeld	120	an	...	5.23	5.46	5.51	7.20	7.50	9.20	9.50	10.19	11.25	13.13	13.35	14.02	
	Bin-Schönew.		an	...	5.25	5.48	5.53	7.24	7.54	9.24	9.54	10.23	11.29	13.17	13.39	14.06	
	Baumshulenberg		an	...	6.05	6.28	6.33	8.03	8.33	10.06	10.36	11.05	12.11	13.26	13.43	14.08	
	Bin-Lichtenb.		an	...					8.22			10.25				14.48	
219.8	Berlin-Karlshorst		an	...	6.18	6.41	6.46	8.16	8.46	10.19	10.49	11.19	12.20	14.19	...	...	
227.0	Berlin Ostbf		an	...												...	
① nach Potsdam Stadt ② nach Babelsberg ③ von Eilsleben ④ von Marienborn																	
⑤ 1) nur X → ⑥ 2) nur ① → ⑦ verk nicht am 25. XII, 1. I.																	



Reisezugwagen YB/70 als 1.-Klasse-Wagen Am

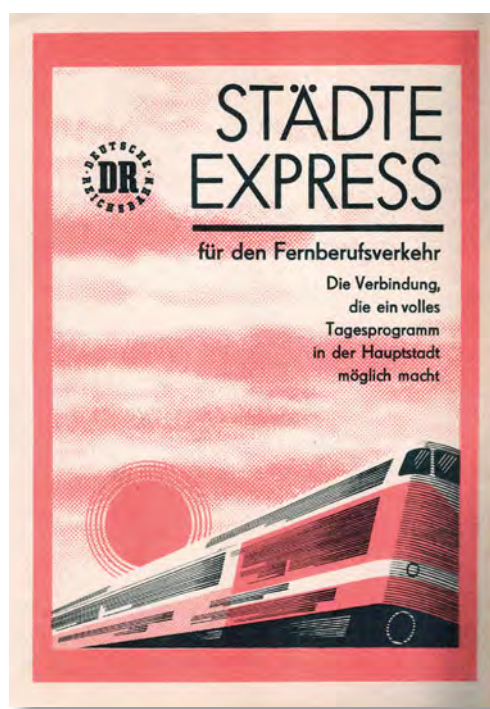


Diesellokomotive Baureihe 132



Oben: 132 335-1 (Bw Magdeburg) mit Ex 141 nach Berlin am 7. Mai 1983 in Brandenburg Hbf. Das einheitliche Erscheinungsbild der im Zugverband laufenden Wagen wurde nur vom Speisewagen (hier an fünfter Stelle) unterbrochen. Foto: Jens-Peter Fried

Rechts: Als hätte sie es notwendig gehabt, betrieb die Deutsche Reichsbahn mit diesem „Werbemittel“ eine Art Reklame für ihre Städteexpressse. Auch ohne Werbung waren die stolzen Züge gut gefüllt, wiewohl die Formulierung „für den Fernberufsverkehr“ unterschiedlichen Interpretationen anheimfiel. Interessant erscheint, dass vor dem Zug eine zwar nur schemenhaft, jedoch eindeutig erkennbare Diesellokomotive der Baureihe 118 läuft, was im Alltag ja eher selten vorkam. Abb.: Slg. Konrad Koschinsky



Die Dächer besaßen eine hellgraue Lackierung. Als Speisewagen musste man auf typfremde Wagen zurückgreifen. Die um 1975 gebauten, nur 18,7 m langen Speisewagen WRge waren kleiner als die Sitzwagen und galten mit ihrer farblichen „Schnellanpassung“ sogleich als akzeptabler Kompromiss der Marke „typisch DR“. Da die Städteexpresszüge regionale Namen erhielten, hieß etwa der Zug aus Thüringen „Rennsteig“, während die Dresdener mit dem „Elbflorenz“ nach Berlin eilten. Schwerin erinnerte mit dem „Petermännchen“ an seinen feudalen Schlossgeist. Auf (die wohl rar gewordenen) Namen aus der Geschichte der revolutionären Arbeiterklasse verzichtete man.

Am Morgen des 29. November 1976 erteilte der Präsident der Rbd Magdeburg den Abfahrauftrag für den Städteexpress „Börde“ (Ex 141/146 Magdeburg-Potsdam-Berlin). Diese Bezeich-



50 3655-3 stand am 2. Oktober 1979 mit dem D 936 abfahrbereit in Stendal. Der Schnellzug bestand aus Reisezugwagen Bghw, Age/ABge und einem BDghw. Foto: Erich Bohnke

nung machte die einen stolz, andere fanden sie „etwas staubig“. Der Zug hinter einer stets gepflegten 132 vom Bw Magdeburg bestand aus sechs Bm, dem Speisewagen und drei Am. Für montags und freitags kam später noch ein Bm hinzu. Mit dem Anstieg der Fahrgastzahlen in den 1980er-Jahren folgten weitere Verstärkungen: Ab 1. Juni 1986 bestand „Börde“ aus fünf Am (Nr. 2–6), dem Speisewagen sowie sechs Bm (Nr. 8–13).

Zwar verließ, wie eh und je, auch am 31. Mai 1991 eine gepflegte 132 mit dem Ex 141 pünktlich um 6:26 Uhr Magdeburg Hbf, doch sollte sich dieser Start nie mehr wiederholen. „Börde“ traf um 8:50 Uhr in Berlin-Lichtenberg ein und fuhr um 16:26 Uhr als Ex 146

Das Schnellzugpaar D 181/186 von Salzwedel über Magdeburg nach Dresden und zurück (ab September 1970) bestand aus zwei fünfteiligen Doppelstockgliederzügen DGB(e).

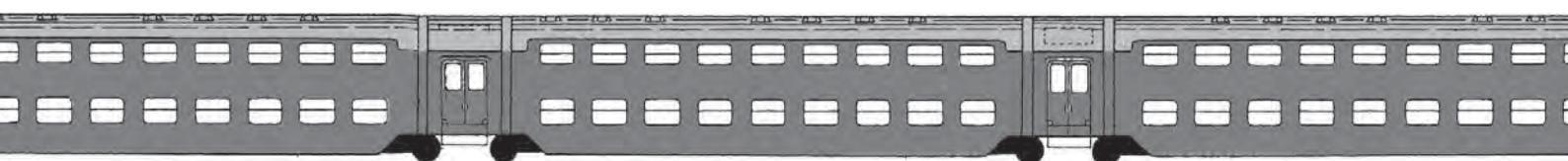
wieder zurück. Als er um 18:35 Uhr in Magdeburg Hbf eintraf, ging die Ära der attraktivsten Zuggattung der DR zu Ende. Auch die anderen Start- und Zielpunkte verloren ihre Städteexpressverbindungen. Die neuen Staats- und Parteifunktionäre fuhren in feinen Pkws; die expresszugreisende Arbeiterklasse gab es nicht mehr.

Baumkuchenstadt–Elbflorenz

Stendal, Sommer 1972. Der Lokführer Zimmermann blickt auf seine Taschenuhr: 19:15 Uhr. „Er müsste gleich kommen“, ruft er seinem Heizer zu. „Er“ ist der D 186 Dresden–Salzwedel. Auf den letzten 57 km quer durch die Altmark zieht ihn eine Lok der Baureihe 52. Der Zug trifft pünktlich ein. „Rangierfahrt erlaubt!“ ruft der Heizer seinem Meis-

ter zu. Langsam rollt 52 6774-5 vom Bw Salzwedel durch die Weichenstraße, bevor sie Willy Zimmermann sanft an die Wagenreihe des D 186 setzt. Während der Meister das Ankuppeln der Lok überwacht, greift der Heizer zur Schippe und baut sein Feuer auf; dicke Rauchwolken wabern aus dem Schlot. Der Lokführer führt die Bremsprobe durch. Der Zugführer schreibt den Bremszettel. „400 t – wie immer!“ ruft er zum Heizer hinauf.

Im Kessel herrscht Spitzendruck. Willy Zimmermann wärmt die Zylinder vor. Dazu bremst er die Lok an und öffnet (nur leicht) den Regler. Dichte Dampfchwaden hüllen 52 6774 ein. Pünktlich um 19:30 Uhr hebt der Mann mit der roten Mütze die „Kelle“. Die sechsachsige Güterzuglok setzt sich in Bewegung und erreicht schon bald die



757 Stendal-Salzwedel und zurück											Alle Züge 2. Klasse				
km	Rbd Magdeburg	Zug Nr	752	3458	756	758	760	762	D 186	764	3462				
0,0	Stendal	750, 752, 754, 770 ... ab	5.41	7.06	11.03	13.54	15.37	17.18	19.30	19.51	20.45	22.25			
9,1	Steinfeld (b Stendal)		5.54	7.18	11.15	14.06	15.49	17.30		20.03	20.56	22.37			
14,8	Kläden (Kr Stendal)		6.02	7.34	11.24	14.14	15.55	17.38		20.11	21.05	22.45			
20,0	Hohenwulsch 758		6.09	8.07	11.32	14.22	16.02	17.55		20.18	21.13	22.53			
25,7	Meßdorf		6.17	8.16	11.40	14.30	16.11	18.03		20.26	21.29	23.02			
32,0	Brunau-Packebusch		6.26	8.25	11.49	14.39	16.20	18.13		20.35	21.38	23.11			
40,5	Fleetmark		6.36	8.36	12.01	14.50	16.32	18.29		20.47	21.49	23.22			
49,4	Pretzier (Alt)		7.01	8.48	12.13	15.02	16.44	18.41		21.04	22.01	23.34			
57,1	Salzwedel	756, 759, 764, 766... an	7.13	9.00	12.25	15.14	16.56	18.53	20.45	21.13	22.13	23.47			

km	Rbd Magdeburg	Zug Nr	751	753	D 181	757	3457	759	3455	761	765		
0,0	Salzwedel	756, 759, 764, 766 ... ab	4.04	5.14	6.19	8.09	10.19	+12.51	13.24	17.39	20.16	a Sau So,	
7,7	Pretzier (Alt)		4.15	5.26	6.29	8.21	10.31	+13.04	13.37	17.52	20.28	b an 7.42	
16,6	Fleetmark		4.28	5.38	6.39	8.33	10.43	+13.16	13.49	18.04	20.50		
25,1	Brunau-Packebusch		4.40	5.50	6.40	8.50	10.55	+13.28	14.01	16.54	18.16	21.01	
31,4	Meßdorf		4.48	5.58	6.48	8.59	11.04	+13.37	14.10	17.03	18.25	21.10	
37,1	Hohenwulsch 758		4.57	6.06	6.57	9.08	11.13	+13.46	14.18	17.12	18.33	21.19	
42,4	Kläden (Kr Stendal)		5.05	6.19	7.09	9.16	11.20	+13.54	14.32	17.19	18.40	21.26	
48,0	Steinfeld (b Stendal)		5.18	6.27	7.18	9.24	11.35	+14.02	14.40	17.27	18.48	21.34	
57,1	Stendal	750, 752, 754, 770 ... an	5.25	6.39	7.34	9.36	11.52	+14.15	15.02	17.44	19.00	21.47	

757 Stendal-Salzwedel und zurück													Alle Züge 2. Klasse			
km	Rbd Magdeburg	Zug Nr		7300	7302	7304	7306	7308	7310	7312		D 936	7314	7316	7318	
0,0	Stendal	750, 752, 754, 770	ab	...	5.35	7.35	11.04	14.08	+15.24	15.37	17.22	...	19.24	20.12	21.00	22.15
9,1	Steinfeld (b Stendal)			...	5.46	7.46	11.15	14.19	15.35	15.48	17.33	...	19.24	20.23	21.11	22.26
14,8	Kläden (Kr Stendal)			...	5.53	7.53	11.23	14.26	15.42	15.55	17.41	...	19.24	20.30	21.19	22.33
20,0	Hohenwulsch 758			...	6.01	8.09	11.37	14.34	15.50	16.03	17.57	...	19.47	20.38	21.34	22.47
25,7	Meßdorf			...	6.23	8.17	11.45	14.42	15.58	16.11	18.05	...		20.46	21.42	22.55
32,0	Brunau-Packebusch			...	6.31	8.25	11.53	14.50	16.06	16.19	18.13	...		20.55	21.50	23.03
40,5	Fleetmark			...	6.42	8.35	12.03	15.00	16.16	16.29	18.23	...		21.11	21.00	23.13
49,4	Pretzler (Alt)			...	6.59	8.46	12.14	15.11	16.31	16.40	18.34	...		21.22	22.11	23.24
57,1	Salzwedel	756, 759, 764, 766	an	...	7.08	8.55	12.23	15.20	+16.46	16.49	18.43	...	20.26	21.31	22.20	23.33

km	Rbd Magdeburg	Zug Nr	7301	7303	D 931	6440	7307	7309	7311	7313	7315	7317		
0,0	Salzwedel	756, 759, 764, 766	ab	4.12	5.17	6.29	8.09	10.33	+12.47	13.26	+16.26	...	20.28	0 von Tangerhütte
7,7	Pretzler (Alt)			4.21	5.26	6.39	8.18	10.42	12.56	13.35	16.35	...	20.37	* 1, 2. Klasse
16,6	Fleetmark			4.32	5.37	6.40	8.30	10.53	13.07	13.47	16.46	...	20.48	2 von Haldensleben
25,1	Brunau-Packebusch			4.43	5.48	6.41	8.47	11.04	13.18	13.57	16.57	16.57	20.55	
31,4	Meßdorf			4.51	5.56	6.42	8.56	11.12	13.26	14.06	17.05	17.05	21.07	
37,1	Hohenwulsch 758			5.00	6.05	6.43	9.04	11.21	13.35	14.15	17.14	17.14	21.16	
42,4	Kläden (Kr Stendal)			5.07	6.12	6.44	9.11	11.28	13.42	14.23	17.21	17.21	21.23	
48,0	Steinfeld (b Stendal)			5.14	6.29	6.45	9.18	11.35	13.49	14.37	17.29	17.29	21.31	
57,1	Stendal	750, 752, 754, 770	an	5.25	6.30	6.46	9.29	11.46	+14.00	14.48	17.46	17.46	21.41	

Wie in den Fahrplänen des D 181/186 und der Nachfolger D 931/936 ersichtlich ist, boten die Züge Imbiss- und Getränkeverkauf und ab 1974 die 1. Klasse. *Fahrplan: Archiv Dirk Endisch*

vorgesehenen 60 km/h. Mehr ist zwar drin, aber nicht erlaubt, denn die einst zweigleisige „Amerika-Linie“ hat erheblich an Bedeutung eingebüßt.

In der Kreisstadt Salzwedel, berühmt für ihren Baumkuchen, endet seit 1951 die Hauptbahn von Stendal, die einst via Uelzen nach Bremen führte. 1951 ließ die DR zur Gewinnung von Oberbaumaterial für den Berliner Außenring die Strecke Stendal-Salzwedel demontieren und mit leichteren Schienenprofilen sowie nur eingleisig wieder aufbauen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit fiel auf 60 km/h. Für den Reiseverkehr genügten acht Zugpaare.

Ende der 1960er-Jahre stiegen die Fahrgastzahlen wieder. Der VEB Erdgasförderung Salzwedel, der die Erdgasvorkommen der Altmark ausbeutete, beschäftigte inzwischen 1.100 Mit-

arbeiter. Viele „Erdgaskumpel“ kamen aus Sachsen. Vor allem für sie fuhr ab Fahrplanwechsel am 27. September 1970 das Schnellzugpaar D 181/186 Salzwedel-Stendal-Magdeburg-Leipzig-Dresden und zurück. Die aus zwei fünfteiligen Doppelstockgliederzügen DGB(e) gebildeten Züge bespannte das Bw Salzwedel bis bzw. ab Stendal mit einer Dampflok der Baureihe 52. Bis Magdeburg lief entweder eine 03⁰⁻² (D 186) oder eine Diesellok der Baureihen 118⁰ bzw. 118²⁻⁴ (D 181). Ab Magdeburg Hbf oblag die Zugförderung stets einer Elektrolok der Baureihe 211 des Bw Leipzig Hbf West.

Ab 30. Mai 1973 hieß das Zugpaar D 931/936. Mit dem Fahrplanwechsel am 26. Mai 1974 ersetzte die DR die beiden je fünfteiligen Doppelstockgliederzüge durch neun Reisezugwagen

der Gattung Bghw, einen Modernisierungswagen der Gattung Age oder ABge sowie einen Wagen der Gattung BDghw (mit Zugführer- und Gepäckabteil). An den Fahrzeiten änderte sich im Laufe der Jahre nur wenig.

Im Sommer 1975 verließ der D 931 den Bahnhof Salzwedel um 6:29 Uhr und erreichte nach einem Halt in Hohenwulsch den Eisenbahnknoten Stendal um 7:31 Uhr. Nach dem Lokwechsel traf der Zug um 8:42 Uhr in Magdeburg Hbf ein. Die Fahrt endete um 12:07 Uhr in Dresden Hbf. Die Rückfahrt (als D 936) begann um 15:02 Uhr. Gut vier Stunden später erfolgte in Stendal der letzte Lokwechsel (von 19:18 Uhr bis 19:31 Uhr), bevor Salzwedel um 20:37 Uhr erreicht wurde. Zum

Wegen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nur 60 km/h zwischen Stendal und Salzwedel genügte in diesem Abschnitt der Einsatz von Güterzugloks der Baureihe 52.





Rekowagen Bghw

Modernisierungswagen Age



Oben: Nach Ablösung der Doppelstockgliederzüge zur Bildung des D 181/186 von Salzwedel über Magdeburg nach Dresden und zurück bestand das Zugpaar ab Mai 1974 aus neun Reisezugwagen der Gattung Bghw, einem Modernisierungswagen der Gattung Age oder ABge sowie einem Wagen BDghw (mit Zugführer- und Gepäckabteil).

Diagonal durch die Altmark führte der Laufweg des D 181/186 von Salzwedel nach Stendal über Hohenwulsch. Die Kursbuchkarte stammt aus der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre. Noch existierten zahlreiche ehemalige altmärkische Kleinbahnen als Nebenstrecken der DR. Bei der späteren (ab 1970) „Strecke mit Eil- und Schnellzugverkehr“ 757, hier als Nebenbahn eingezeichnet, handelte es sich um die einstige „Amerika-Linie“, die mit der Grenzziehung nördlich von Salzwedel unterbrochen war. Karte: Archiv Dirk Endisch

Jahreswechsel 1975/76 ersetzte das Bw Salzwedel die Baureihe 52 durch Rekomaschinen der Baureihe 50³⁵, während zwischen Stendal und Magdeburg die Baureihe 118⁰ bzw. 118²⁻⁴ die Züge übernahm. Ende 1976 verdrängten die dieselelektrischen Loks der Baureihe 132 die dieselhydraulischen Maschinen. Ab 22. Mai 1977 ergänzte ein Speisewagen der Gattung Wrg das Zugpaar D 931/936.

Im Herbst 1981 mischten sich „Lange Halberstädter“, Mittelgangwagen der Gattung Bmh, unter die Bghw-Wagen. Fast zeitgleich kamen ein Seitengangwagen Am (oder ABm) sowie ein Sitz- und Gepäckwagen BDmsb zum Einsatz. Das Zugpaar D 931/932 bestand jetzt aus elf Wagen. Mit dem Fahrplanwechsel am 1. Juni 1986 verkürzte die DR den Zug für das Teilstück Stendal-Salzwedel auf sechs Wagen

der Gattungen Bmh (Nr. 11–9), BDmsb (Nr. 8), AB (Nr. 7) und A (Nr. 6). In Stendal kamen dann Wagen der Gattungen A (Nr. 5), AB (Nr. 4) und Bmh (Nr. 1–3) sowie ein Buffetwagen Wrg hinzu; der Zug wuchs auf 550 t an.

Zu diesem Zeitpunkt war der Dampflokeneinsatz auf dem Abschnitt Stendal-Salzwedel bereits Geschichte. Im Frühjahr 1982 hatte das Bw Salzwedel die ersten Loks der Baureihe 118⁰/118⁵ zur Personalausstellung übernommen. Die Maschinen bespannten fallweise auch den D 931/932. Ab 11. Juli 1983 wurden das Schnellzugpaar zur planmäßigen Leistung der 118⁰/118⁵, die ab September 1984 wiederum durch die Baureihe 119 verdrängt wurde. Insgesamt sieben Jahre zogen die „U-Boote“ die Schnellzüge durch die Altmark.

1989/90 ging die Auslastung des D 931/932 deutlich zurück; mit Auslau-

fen des Fahrplans 1990/91 strich die Reichsbahn das Zugpaar. Am 1. Juni 1991 brachte 119 032-1 den D 936 letztmalig nach Salzwedel.

Eilzug Spielzeugstadt–Leipzig

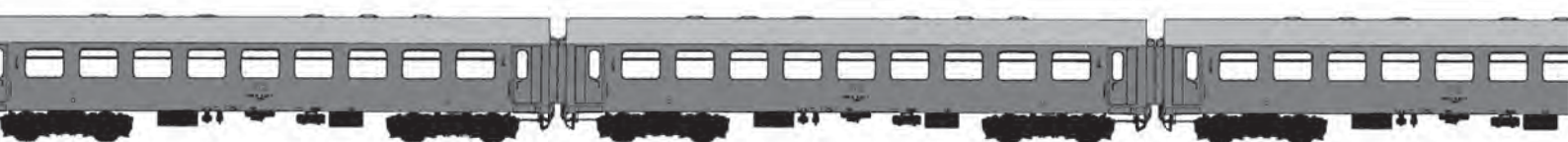
Sonneberg ist für seine traditionelle Spielwarenindustrie, sein Spielzeugmuseum und die Modellbahnfirma Piko weltbekannt. Die Grenzziehung nach dem Zweiten Weltkrieg hatte die Stadt, deren wirtschaftlicher Bezugspunkt vor allem Nürnberg gewesen war, in eine etwas abseitige Lage gebracht, die sich nur durch die Gebirgsbahn nach Saalfeld und die sogenannte Hinterland-

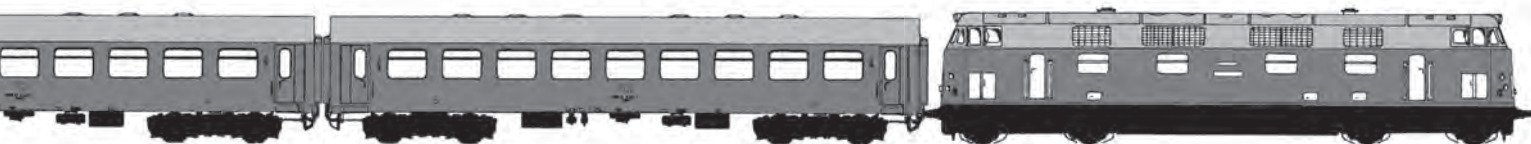
Im Streckenabschnitt Sonneberg-Saalfeld bestand das Eilzugpaar E 802/807 (ab 30. Mai 1973) lange Zeit nahezu vollständig aus den kurzen Rekowagen der Gattung Bghw.

Rekowagen Bghw

Rekowagen Bghw

Rekowagen Bghw





Rekowagen Bghw

Diesellokomotive Baureihe 118^o

Als die ölhauptgefeuerte 01 0501-5 vom Bw Saalfeld am noch recht kalten 20. April 1980 den Bahnhof Weida passierte, bestand der Eilzug E 805 aus zehn Wagen der Gattung Bghw. Als elfter Wagen lief (im Zugverband an sechster Stelle) ein kombinierter Sitz- und Gepäckwagen mit. Foto: Ralf Göhl



bahn am Südrand des Thüringer Waldgebirges relativieren ließ.

Bereits im Winterfahrplan 1954/55 legte deshalb die Deutsche Reichsbahn mit dem Eilzug E 263 eine Direktverbindung von Sonneberg (Abfahrt bereits 4:09 Uhr) über Saalfeld, Gera und Zeitz nach Leipzig (Ankunft 9:48 Uhr) ein. Die Rückleistung (E 264) verließ Leipzig Hbf um 17:11 Uhr, endete jedoch bereits in Saalfeld. Wer weiter nach Sonneberg wollte, musste aber nicht umsteigen, denn der Wagenpark des Eilzuges rollte komplett als Personenzug P 3498 nach Sonneberg, wo er um 23:52 Uhr eintraf. Leider bestand diese Verbindung nur für wenige Jahre,

Ab 30. September 1973 gehörte das Zugpaar E 802/807 zwischen Saalfeld und Leipzig zu den Stammleistungen der ölhauptgefeuerten Maschinen der Baureihe 01^s des Bw Saalfeld.

denn mit Fahrplanwechsel am 2. Oktober 1960 strich die DR das Zugpaar E 263/264. Was immer die tatsächlichen Gründe dafür waren (etwa die grenznahe Lage der Stadt) – der Unmut vor allem der westexportintensiven Spielwarenindustrie war erheblich. Wie sollte so Leipzig für Sonneberg das werden, was die Messestadt Nürnberg einst ja war? Einige Zeit nach den rigiden Grenzsicherungsmaßnahmen am und nach dem 13. August 1961 erhielt die Deutsche Reichsbahn die Weisung, wieder eine optimale, aber kontrollierbare Verbindung zu schaffen.

Mit dem 27. Mai 1962 kam zwar nicht die halbwegs komfortable Eilzugrelation zurück, aber Fahrten von und nach Leipzig gestalteten sich deutlich günstiger: Auf dem Abschnitt Sonneberg–Saalfeld ließ sich der Personenzug P 3497/3498 (ab dem 31. Mai 1964

P 285/286) nutzen, für den es in Saalfeld unmittelbar Anschluss an das Zugpaar E 263/264 nach Leipzig (ab 1964 als E 221/228) gab. Fast immer bestand dieser Zug in beiden Wagenklassen ausschließlich aus Vorkriegsbauarten.

Erst mit dem Fahrplanwechsel am 31. Mai 1970 kam es mit dem Zugpaar E 223/226 (ab 30.05.1973 E 802/807) wieder zu einer durchgehenden Verbindung zwischen Sonneberg und Leipzig. Der Zug verließ Sonneberg um 7:27 Uhr und traf nach Verkehrshalten in Steinach, Lauscha, Ernstthal (am Rennsteig) und Probstzella um 10 Uhr in Saalfeld ein. Dort standen für das Zustellen von Verstärkungswagen am Zugschluss und den Lokwechsel nur zehn Minuten zur Verfügung, bevor es weiter über Pößneck oberer Bahnhof, Triptis, Weida, Gera Hbf und Zeitz nach Leipzig Hbf (Ankunft 13:01 Uhr) ging.

Rekowagen Bghw

Rekolokomotive Baureihe 01^s





Einheitslokomotive Baureihe 01⁰⁻²

Modernisierungswagen ABge

War es erforderlich, konnte in kürzester Zeit die Wagenreihung der Züge variiert werden. Während im Foto oben die Modernisierungswagen als Nr. 7 und 8 im Zugverband laufen, folgen sie in der Graphik bereits der Lok. Der Einsatz von 01 2114-5 (Bw Saalfeld) vor dem E 805 (am 15. April 1980 bei Saalfeld) erfolgte aus energiepolitischen Gründen. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch

Die Rückfahrt begann in Leipzig Hbf um 15:30 Uhr. Im Bahnhof Saalfeld (18:45–18:57 Uhr) wurden die Verstärkungswagen wieder abgezogen und abermals die Lokomotiven gewechselt.

Das spätere Zugpaar E 802/807 bestand nahezu gattungsgrein aus Bghw-Wagen. Auf dem Abschnitt Sonneberg–Saalfeld bestand der Zug planmäßig

aus sechs Wagen. In Saalfeld wurden vier Bghw-Wagen und ein Modernisierungswagen der Gattung Age oder ABge beige stellt. Bei erhöhtem Fahrgastaufkommen, z.B. an Feiertagen, konnte das Zugpaar E 802/807 auf bis zu 14 Wagen anwachsen. Ab 1. Juni 1975 entfiel die 1. Klasse. Mit dem Fahrplanwechsel am 27. Mai 1979 erhöhte die DR die Anzahl der Bghw-Wagen auf zwölf. Damit hatte das Zugpaar E 802/807 nun eine Buchfahrplanlast von 500 t mit einer Länge von 225 m mit insgesamt 768 Sitzplätzen.

Bis zum Ende des Sommerfahrplans 1980 wurde das Zugpaar E 802/807 ausschließlich mit Dampflok bespannt. Das Bw Probstzella setzte auf dem Abschnitt Sonneberg–Saalfeld die

ölhauptgefeuerten Maschinen der Baureihe 95⁰ ein. Das Bw Saalfeld bespannte das Eilzugpaar zunächst mit der Baureihe 41, die im Frühjahr 1968 durch die Baureihe 22 ersetzt wurde. Deren Einsatz währte aber nur bis 1971, bevor wieder die Baureihe 41 für diese Aufgabe herangezogen wurde. Ab 30. September 1973 gehörte das Zugpaar E 802/807 zu den Stammeleistungen der ölhauptgefeuerten Maschinen der Baureihe 01⁵.

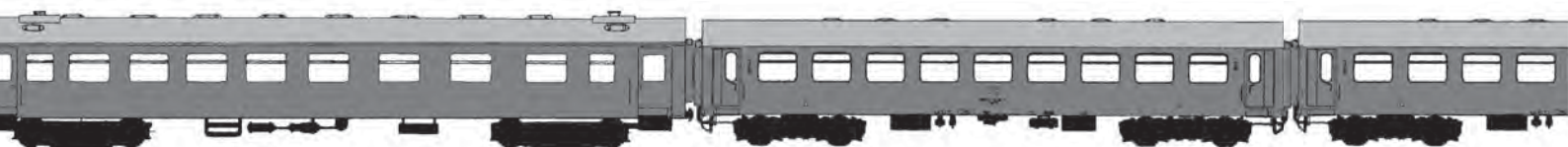
Ab 9. März 1980 musste das Bw Saalfeld aus energiepolitischen Gründen zeitweilig kohlegefeuerte Schnellzugloks einsetzen. Neben den Rekoloks 01 1511-3, 01 1512-1 und 01 1518-8 waren so die Einheitsloks 01 2114-5, 01 2118-6 und 01 2204-4 vor den Eil-

566 Saalfeld (Saale)-Probstzella-Sonneberg (Thür) und zurück

Alle Züge 2. Klasse

km	Rbd Erfurt	Zug Nr	18011	18001	18003	18025	18005	18007	E 805	6923	5041
0,0	Saalfeld (S) > 530,580,621	ab	7.04	10.33	14.24	16.55	18.59	21.12	22.42		
5,8	Bretternitz	ab	7.10	10.39	14.31	17.01	19.25	21.19	22.48		
9,9	Kaulsdorf (Saale)	ab	7.15	10.44	14.36	17.06	19.30	21.24	22.53		
12,1	Hockerotha	ab	7.20	10.50	14.40	17.12	19.36	21.29	22.59		
15,8	Unterloquitz	ab	7.25	10.54	14.47	17.17	19.41	21.34	23.04		
21,0	Marktgröhlitz	ab	7.31	11.00	14.54	17.23	19.47	21.40	23.10		
25,0	Probstzella > (343 m)	an	7.35	11.06	14.59	17.28	19.51	21.45	23.15		
27,5	Zopten (u)	an	7.36	11.07	15.00	17.29	19.52	21.46	23.16		
30,0	Gräfenthal	an	7.43	11.14	15.13	17.32	19.55	21.49	23.19		
34,2	Gebersdorf (u)	an	7.50	11.21	15.21	17.45	19.58	21.52	23.22		
36,4	Lippelsdorf (u)	an	7.55	11.26	15.25	17.50	20.01	21.55	23.25		
39,6	Schmiedefeld (b Probstz) (661 m)	an	8.02	11.33	15.37	18.03	20.04	21.58	23.28		
41,2	Lichte (Thür) Ost	an	8.06	11.37	15.43	18.06	20.07	22.01	23.31		
43,2	Lichte (Thür)	an	8.10	11.41	15.47	18.10	20.10	22.04	23.34		
48,2	Ernstthal (a Rennst) (769 m)	an	8.22	11.52	16.00	18.22	20.14	22.07	23.37		
50,1	Oberlauscha (u)	an	8.26	11.55	16.03	18.25	20.17	22.10	23.40		
54,6	Lauscha (Thür) > (610 m)	an	8.34	12.04	16.11	18.33	20.24	22.19	23.44		
59,9	Steinach (Thür) >	an	8.47	12.14	16.22	18.44	20.34	22.29	23.49		
65,3	Blechhammer (Thür)	an	8.57	12.23	16.31	18.52	20.43	22.38	23.54		
67,5	Hüttengrund (u)	an	9.05	12.33	16.41	19.02	20.52	22.47	24.03		
69,2	Sonneberg (Thür) Nord	an	9.11	12.37	16.45	19.06	20.56	22.51	24.07		
71,2	Sonneberg (Thür) Ost	an	9.16	12.41	16.54	19.10	20.60	22.55	24.11		
73,6	Sonneberg (Thür) Ost	an	9.20	12.44	16.57	19.13	20.63	22.58	24.14		
73,6	Sonneberg (Thür) Ost	an	9.20	12.48	17.01	19.17	20.67	23.02	24.18		

1 von Effelder, 2 von und nach Rudolstadt, 3 an 15.11, 4 von und nach Nordhausen, 5 Übergang für Reisende zu bzw von den Zügen
 6 von Rauenstein, 7 von und nach Nordhausen, 8 an 22.14, 9 nach bzw von der BRD nicht möglich
 10 von Rauenstein, 11 an 18.16



Modernisierungswagen ABge

Rekowagen Bghw



Wie der Fahrplan (oben) für die Kursbuchstrecke 566 (links Karte aus der Zeit vor Wiederaufnahme des Eilzugverkehrs) zeigt, war der E 802/805 zwischen Sonneberg und Saalfeld alles andere als schnell, denn er befuhr eine Nebenstrecke mit dem Profil einer Gebirgsbahn. Zudem musste im Spitzkehrenbahnhof Lauscha kopfgemacht werden. Fahrplan und Karte: Archiv Dirk Endisch

zügen zu sehen. Diese Episode, zahlreichen Dampflok Fotografen noch in besser Erinnerung, endete aber im Februar 1981. Fortan bestimmten wieder die „Ölloks“ der Baureihe 01⁵ das Bild. Deren Tage waren natürlich gezählt, denn ab 31. Mai 1981 hielt das Bw Saalfeld planmäßig die Baureihe 119 für das Eilzugpaar E 802/807 vor. Da die

Ausfallquote der Baureihe 119 sehr hoch war, wurden die Eilzüge bis zum Herbst 1981 fallweise wieder mit 01⁵ gefahren. Auf dem Abschnitt Sonneberg–Saalfeld hatte die Dampftraktion hingegen schon im Sommer 1980 ausgedient; statt der Baureihe 95⁰ fuhr auch hier die Baureihe 119.

Mit dem Fahrplanwechsel am 29. Mai 1983 änderte sich auch die Zusammensetzung des Zugpaars E 802/807. Auf dem Abschnitt Sonneberg–Saalfeld bestanden die Züge nun aus fünf Bghw-Wagen (Nr. 1–5) und einem Sitz-Gepäckwagen der Gattung BDmsb (Nr. 6) mit einer Last von 225 t. In Saalfeld wurde der Zug durch vier „Lange Halberstädter“ der Gattungen A (Nr. 5), AB (Nr. 4) und Bmh (Nr. 1–3) verstärkt. Fallweise stellte man einen weiteren Bmh (Nr. 21) bei. Damit hatte der Zug 550 t. An der Zugbildung und Bespannung änderte sich bis zum Ende der DDR nichts mehr. 1990 verlor das Sonneberger Zugpaar E 802/807 seine Bedeutung. Am 22. Mai 1993 verkehrten die Eilzüge zum letzten Mal.

Der Interzonenzug aus Köln

Die erstaunlich haltbare Bezeichnung „Interzonenzüge“ mochten in der DDR weder der Staat noch seine führende Partei und schon gar nicht ihre allgegenwärtigen „Organe“. Die Züge aus der Bundesrepublik in die DDR und zurück hießen seit der Aufteilung Nachkriegsdeutschlands in vier Besatzungszonen so und ließen sich partout nicht umbenennen – was man auch unternahm. Erst mit der weltweiten Anerkennung der DDR Anfang der 1970er-Jahre verflüchtigte sich das Unwort etwas, starb aber nie ganz aus.

Um den Anstieg der Fahrgastzahlen zu bewältigen, beschlossen Bundes- und Reichsbahn, ab 15. Juli 1954 auch Interzonenzüge über den Grenzübergang Vorsfelde/Oebisfelde verkehren zu lassen. Dazu wurden die täglichen Zugpaare D 117/118 Köln–Wuppertal–Hamm–Hannover–Magdeburg–Leipzig

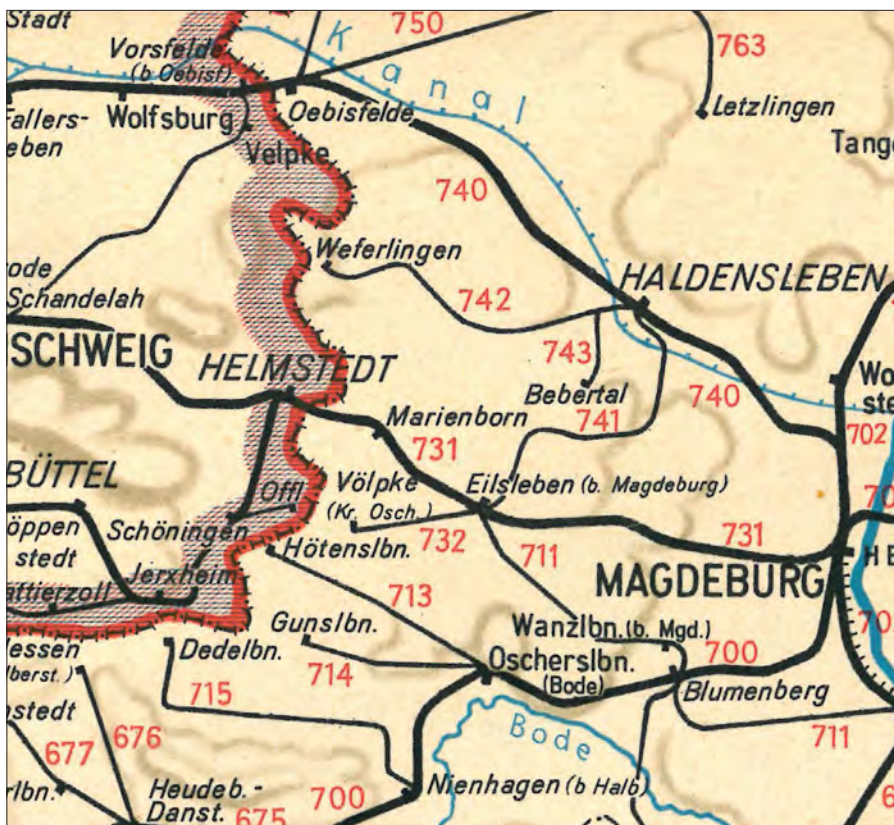
und D 133/134 Köln–Wuppertal–Hamm–Hannover–Magdeburg eingesetzt. Überdies nutzte das nur an ausgewählten Tagen laufende Zugpaar D 1033/1034 Düsseldorf–Magdeburg den Übergang Vorsfelde/Oebisfelde, wurde als „Saisonverkehr“ jedoch wieder gestrichen.

Die beiden Zugpaare D 117/118 und D 133/134 prägten hingegen für mehr als 35 Jahre die Strecke Magdeburg–Oebisfelde. Der Zuglauf des D 133/134 wurde später über Magdeburg hinaus via Halle (Saale) und Leipzig bis nach Dresden verlängert. Das aus DB-Wagen gebildete Zugpaar D 117/118 endete bzw. begann weiterhin in Köln und Leipzig Hbf. Beide Zugpaare waren ab bzw. bis Magdeburg für den Binnenverkehr zugelassen.

Die Bespannung des D 117/118 oblag zunächst dem Bw Magdeburg Hbf, das dafür auf die Baureihe 41 zurückgriff. Mit dem Fahrplanwechsel am 22. Mai

Ab 1966 war die Bespannung der Interzonenzüge Sache des Bw Oebisfelde. Hier 41 1055-7 mit D 447 im Sommer 1980 in Magdeburg Hbf. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch





Weil die Interzonenzüge der Kursbuchstrecke 731 vom Grenzübergang Helmstedt-Marienborn nach Magdeburg (und zurück) überlastet waren, verkehrten ab 15. Juli 1954 neu eingelegte Interzonenzüge auch über die Kursbuchstrecke 740 (via Oebisfelde) nach Magdeburg. Karte: Archiv Dirk Endisch

1966 übernahm das Bw Oebisfelde die Interzonenzüge, die mit den Reko-Maschinen der Baureihe 41 bespannt wurden. Sechs Jahre später teilte die Abteilung Triebfahrzeug-Betrieb (Tb) des Bw Oebisfelde die Bespannung des nun als D 446/447 bezeichneten Umlaufs: Während der D 446 auf dem Abschnitt Oebisfelde-Magdeburg nun mit der Baureihe 03⁰⁻² befördert wurde, gehörte der D 447 weiterhin zu den Aufgaben der Baureihe 41. Ab 26. Mai 1974 wurde das Zugpaar D 446/447 dann wieder ausschließlich von der Baureihe 41 bespannt.

Die Zugförderung auf dem Abschnitt Magdeburg-Leipzig oblag der Einsatzstelle (Est) Magdeburg-Buckau, die dafür die Elektrolokomotiven der Baureihe 211 nutzte. In den 1950er- und 1960er-Jahren gehörte die Bespannung der Interzonenzüge auch zu den Aufgaben des Bw Leipzig Hbf West, das Vorkriegsloks der Baureihe E 04 einsetzte. Mit dem Fahrplanwechsel am 28. September 1975 endeten (vorerst) die Dienste der Baureihe 41 im Interzonnenverkehr. Weil die DB für das Zugpaar D 446/447 planmäßig nur noch die ozenanblau-beigen Reisezugwagen der Gattungen ABm, Bm und BDms mit elektrischer Zugheizung auf die Strecke schickte, mussten diese Züge zwischen Oebisfelde und Magdeburg fortan mit der Baureihe 132 des Bw Magdeburg klarkommen, was sich auch gut anließ. Lediglich in den Sommermonaten half bei Fahrzeugmangel in einigen Fällen die Baureihe 41 des Bw Oebisfelde aus.

Im Sommer 1980 kehrte die Dampftraktion wieder in den Interzonnenverkehr zurück. Im Frühjahr 1980 hatte der Ministerrat der DDR einen strikten Sparkurs bei flüssigen Energieträgern angeordnet. Dies nahmen dampflokomotivbegeisterte Eisenbahner im Bw Oebisfelde und in der Reichsbahndirektion

Diese Kursbuchtafel zeigt den kompletten Laufweg des Interzonenzugs D 447 von Köln über Hamm, Hannover, Oebisfelde und Magdeburg bis Leipzig. Der in der Tabelle benachbarte Interzonenzug D 445 lief über die südliche Strecke via Helmstedt-Marienborn nach Magdeburg. Fahrplan: Archiv Dirk Endisch

C-6 Gegenrichtung

C-6 Köln - Ruhrgebiet Wuppertal - Hannover - Magdeburg - Leipzig - Dresden

Station	Köln Hbf	Wuppertal	Hannover	Magdeburg	Leipzig	Dresden
Köln Hbf	0	104	104	104	104	104
Wuppertal	104	0	104	104	104	104
Hannover	104	104	0	104	104	104
Magdeburg	104	104	104	0	104	104
Leipzig	104	104	104	104	0	104
Dresden	104	104	104	104	104	0

(Note: The table above is a simplified representation of the complex data in the image. The actual table contains numerous rows and columns with specific train numbers, times, and station codes.)



Ab 23. Juni 1980 setzte das Bw Oebisfelde für den D 447 zwar „standesgemäß“, aber nur vorübergehend, die Schnellzuglok 03 2117-4 ein. Das Foto zeigt die Maschine am 24. August 1980 in Magdeburg Hbf.
Foto: Archiv Dirk Endisch

(Rbd) Magdeburg als Vorwand, ab dem 1. Juni 1980 den D 447 zwischen Oebisfelde und Magdeburg wieder mit der Baureihe 41 zu bespannen. Der Zug bestand zu diesem Zeitpunkt aus elf DB-Wagen der Gattung Bm (Nr. 253, 254, 256–259 und 261–265) sowie jeweils einem Wagen der Gattungen Am (Nr. 260) und BDms (Nr. 255). Der Ge-

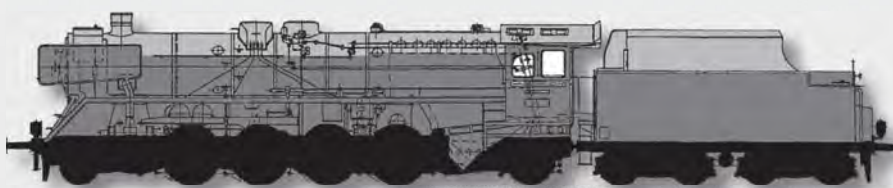
genzug D 446 wurde noch durch einen vierachsigen Postwagen (der Gattung Postmr) verstärkt.

Ab 23. Juni 1980 setzte das Bw Oebisfelde für den D 447 standesgemäß die Schnellzug-Dampflok 03 2117-4 ein. Das Dampflok-Intermezzo endete jedoch schon mit dem Fahrplanwechsel am 28. September 1980. Bis zum

Ablauf des Winterfahrplans am 30. Mai 1981) war der D 447 wieder Aufgabe der Baureihe 132 des Bw Magdeburg.

Anschließend übernahm das Bw Oebisfelde erneut den D 447, der mit der Baureihe 119 bespannt werden sollte. Doch die aus Rumänien importierten Dieselloks waren auch hier störanfällig, sodass im Sommer 1981 abermals die Baureihe 41 vor den blau-beigen DB-Wagen zu sehen war.

In einem zweiten Anlauf im Winter 1981/82 gehörte der D 447 erneut zum Aufgabenbereich der inzwischen sehr unbeliebten Baureihe 119, die diese Leistung im Sommer 1982 abermals an die Baureihe 41 abgeben musste. Ein letztes Mal stellten nun die eleganten 1'D1h2-Maschinen vor einem Interzonenzug planmäßig ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis. Am 25. September 1982 vollzog das Bw Oebisfelde endgültig



Als gelungene Universalmaschine bewährte sich die Baureihe 41 auch im Schnellzugsdienst. 41 1185-2 vom Bw Oebisfelde durchfuhr mit dem Interzonenzug D 447 im Sommer 1980 Meitzendorf. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch



41 1303-1 am 23. März 1980 mit Volldampf vor D 447 im Bf Haldensleben: Die auch als Rekolok kraftvoll wirkende Maschine war 1979 aus Neubrandenburg nach Oebisfelde gekommen, wo man sie sogleich vor den Interzonenzügen einsetzte. Foto: *Erich Bohne*



Foto unten: Ein häufig fotografiertes Motiv mit dem Interzonenzug D 447 war (obwohl verboten) die eingleisig ausgeführte Brücke über den Mittellandkanal bei Vahldorf, hier im Sommer 1980 mit 41 1055-7. Foto: *Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch*

tig den Traktionswechsel. Fortan war das Zugpaar D 446/447 ständig mit der 119 bespannt. An der Zusammenstellung der 550 t schweren Züge änderte sich hingegen nichts: Im Jahresfahrplan 1987/88 bestanden die Interzonenzüge weiterhin aus elf Reisezugwagen Bm (Nr. 253–256, 258–260 und 262–264) sowie jeweils einem Wagen Am (Nr. 257) und BDms (Nr. 261). Der D 446 führte außerdem einen vierachsigen Postwagen mit. Erst mit der Wende in der DDR änderten sich Zusammensetzung und Lauf des Zugpaares D 446/447, das ab 30. September 1990 via Helmstedt-Marienborn verkehrte.

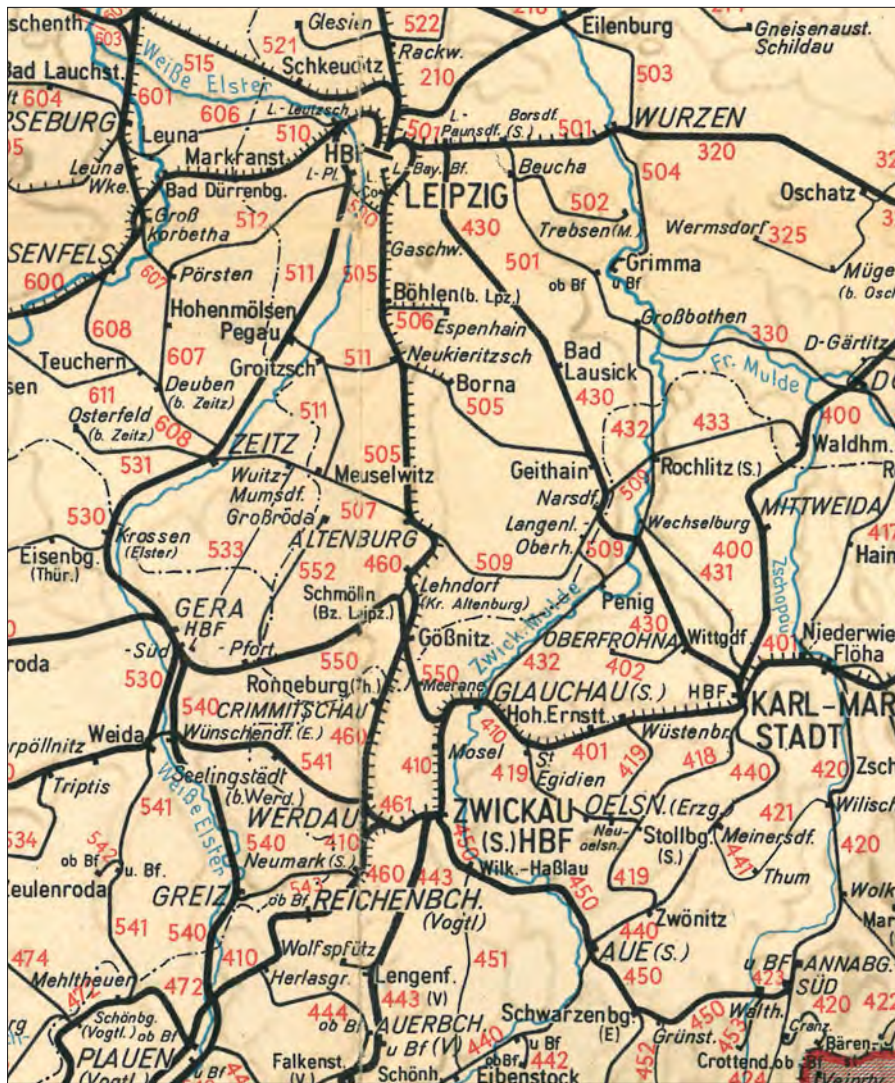
Von Aue nach Leipzig

Mit dem Uran-Bergbau durch die Sowjetisch-Deutsche Aktiengesellschaft (SDAG) Wismut wuchsen ab 1945/46 die Beförderungsleistungen auf den Strecken von und nach Aue (Sachsen) sprunghaft an. Im Fernreiseverkehr bot die DR aber erst ab Herbst 1951 das Schnellzugpaar D 115/116 Aue–Werdau–Leipzig Hbf–Dessau–Schwerin an. Der D 115 verließ Aue (Sachsen) um 5:35 Uhr und erreichte nach einem Verkehrshalt in Niederschlema (einem wichtigen Standort der SDAG Wismut) Zwickau (Sachsen) Hbf um 6:18 Uhr.

Nach einem Lokwechsel setzte D 115 um 6:37 Uhr seine Fahrt fort. Der Gegenzug D 116 fuhr um 20:56 Uhr in Zwickau (Sachsen) Hbf ab und kam in Aue (Sachsen) um 21:40 Uhr an. Die Züge bestanden zu jener Zeit aus vierachsigen Reisezugwagen verschiedener Vorkriegsbauarten.

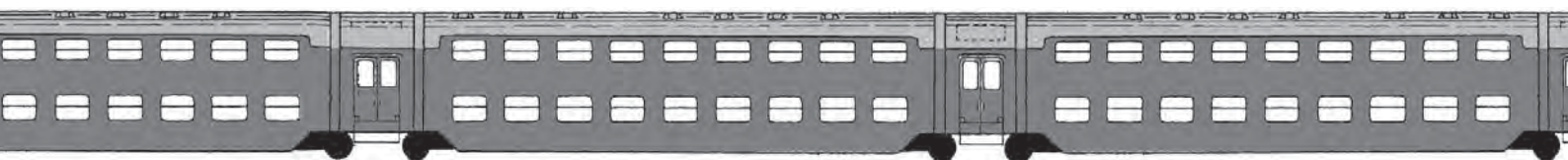
Ab 3. Oktober 1954 endete bzw. begann das Zugpaar D 115/116 in Magdeburg Hbf. Ab 2. Juni 1957 wechselte die Zugnummer in D 113/114. Von 1954 bis 1957 waren die Schnellzüge sogar mit Zugfunk ausgestattet. Ab Fahrplanwechsel am 2. Oktober 1960 entfiel der Halt in Niederschlema; auch der Lauf-





Der Laufweg der schweren Schnellzüge von Aue (Sachsen) nach Leipzig (und zurück) führte über die Kursbuchstrecken 450, 461, 460 und 505. Entstanden in der „Hochzeit“ des Uran-Bergbaus der SDAG Wismut mit ihrem Höchstbedarf an Arbeitskräften verband diese Relation das mitteldeutsche Industriegebiet Halle/Leipzig mit dem Erzgebirge und war nur durch Reisezugwagen bzw. Zugbildungen mit hohem „Fassungsvermögen“ bedarfsgerecht zu bedienen. Die Elektrifizierung ab Zwickau brachte klare Vorteile, wobei die Bespannung der Züge zwischen Aue und Zwickau noch lange ein Privileg der Baureihe 58 blieb. Karte: Archiv Dirk Endisch

Da eine hohe Beförderungskapazität erforderlich war, setzte die DR zeitweilig zwei je fünfteilige Doppelstockgliederzüge DGB(e) ein. Die langen Züge, oft voll besetzt, verlangten leistungsfähige Maschinen, weshalb ab Zwickau (Sachsen) Hbf die Baureihe 39 (nach ihrer Rekonstruktion Baureihe 22, siehe Grafik unten) vor den Zügen lief. Führen diese von Leipzig nach Berlin weiter, setzte das Bw Leipzig Hbf West die Baureihe 03⁰⁻² ein. Im Foto rechts stand 03 2162-0 vom Bw Leipzig Hbf West abfahrtsbereit mit D 560 (und angekuppeltem Postwagen) am 17. Juni 1977 auf dem Gleis 15. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch



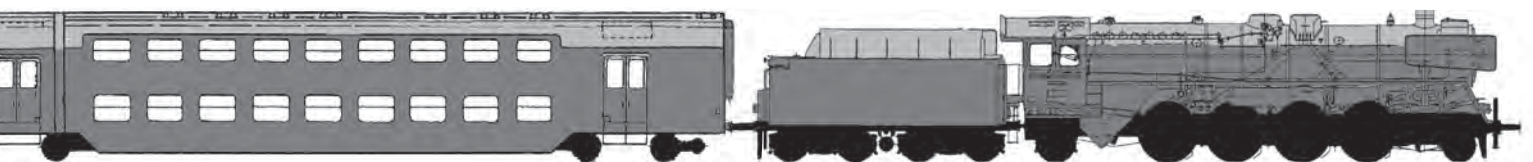
weg der Züge änderte sich: Anstelle des D 113 verkehrte nun ein D 273, der bis nach Berlin weiterfuhr. Die Rückleistung begann als D 114 weiterhin in Leipzig Hbf, endete aber ab 27. Mai 1962 in Zwickau (Sachsen). Der Wagenpark fuhr anschließend als Personenzug P 4632 weiter bis Aue (Sachsen). Zeitgleich zog die DR die bisher eingesetzten Reisezugwagen ab; das Zugpaar D 114/273 bestand fortan aus zunächst einem Doppelstockgliederzug der Bauart DGB(e), der später um einen zweiten, baugleichen Zug verstärkt wurde, ab 31. Mai 1964 mit der neuen Zug-Nr. D 273/274. Allerdings wurde der D 273 auf dem Abschnitt Aue (Sachsen) Zwickau (Sachsen) Hbf durch den beschleunigten P 1973 ersetzt. Diese Episode währte jedoch nur ein Jahr.

Erst mit dem Fahrplanwechsel am 31. Mai 1970 verlängerte die DR das Zugpaar D 273/274 (ab 30. Mai 1973 als D 560/565) generell bis nach Berlin. Die Schnellzüge bestanden weiterhin aus den zwei Doppelstockgliederzügen DGB(e), die insgesamt über 1200 Sitzplätze boten.

Mit einer Last von 400t waren diese Züge natürlich eine Herausforderung für Lokomotiven und Personale. Das Bw Aue (Sachsen) griff daher von Beginn an auf die Baureihe 58 (ex preußische G 12) zurück, die sich bis nach Zwickau Hbf zuverlässig einsetzen ließ. Dort übernahmen dann Lokomotiven der Baureihe 39⁰⁻² (ex preußische P 10) und ab 1961 die aus ihr hervorgegangenen Rekomaschinen der Baureihe 22 diese Leistungen. Die Ära der Rekoloks

währte aber nur kurz, denn mit der Aufnahme der elektrischen Zugförderung auf dem Abschnitt Altenburg-Werdau-Zwickau ab 26. Mai 1963 wurden die Schnellzüge von Zwickau Hbf nach Leipzig Hbf mit der neuen Baureihe E 11 bespannt.

Für das letzte Teilstück nach Berlin zeichnete für den Triebfahrzeugeinsatz das Bw Leipzig Hbf West verantwortlich: Zunächst waren die Schnellzüge eine langjährige Stammleistung der Baureihe 03⁰⁻². Diese wurde jedoch 1968 durch die Maschinen der Baureihe V 180⁰ bzw. V 180¹ des benachbarten Bw Leipzig Hbf Süd ersetzt. Das Personal für diese Dienste stellte weiterhin das Bw Leipzig Hbf West. Allerdings erwiesen sich die vierachsigen Dieselloks vor den Doppelstockgliederzügen als



kein vollwertiger Ersatz für die zuvor eingesetzten Dampfloks. Dies galt vor allem im Winter, wenn die Züge beheizt werden mussten. Aus diesem Grund stellte das Bw Leipzig Hbf West ab dem 30. Mai 1973 wieder einen zweitägigen Umlauf für die Baureihe 03⁰⁻² auf, zu dem dann ab 1974 auch das lange, schwere Zugpaar D 560/565 von bzw. nach Berlin gehörte.

Doch die Tage der Dampftraktion waren gezählt. Für den Sommerfahrplan 1976 konzipierte das BwAue (Sachsen) letztmalig einen Dienstplan für die Baureihe 58, zu dem auch die Züge D 560 und D 565 auf dem Abschnitt Zwickau (Sachsen) Hbf–Aue (Sachsen) gehörten. Am 25. September 1976 hatte die Baureihe 58 ausgedient. Fortan wurde das Zugpaar D 560/565 von ei-

ner Lok der Baureihe 118²⁻⁴ durch das Erzgebirge gezogen. Wenige Monate später, am 21. Mai 1977, beendete auch das Bw Leipzig Hbf West die Einsätze der Baureihe 03⁰⁻² vor dem Zugpaar D 560/565. Zeitgleich hatten die Doppelstockgliederzüge DGB(e) im Schnellzugverkehr ausgedient und wurden planmäßig nur noch im Personenzugdienst (vor allem vor Berufszügen) eingesetzt.

Die „Katze“ D 900/903

Das idyllische Schwarzatal am Nordrand des Thüringer Schiefergebirges war eine der meistbesuchten Ferienregionen in der DDR. Der Freie Deutsche Gewerkschaftsbund (FDGB) und viele Betriebe unterhielten dort Ferienhei-

me, Bungalows und andere Unterkünfte für Sommer- und Winterurlaub. Viele Urlauber kamen aus Sachsen. Die Anreise war aufgrund mehrfachen Umsteigens aber wenig komfortabel. Die DR richtete daher mit dem täglichen Zugpaar D 93/94 eine Schnellzugverbindung ein: Der D 94 verließ erstmals am 28. Mai 1972 den Dresdner Hbf um 5:33 Uhr und erreichte nach einem Verkehrshalt in Freiberg (Sachsen) Karl-Marx-Stadt Hbf, wo ein Lokwechsel von der Baureihe 242 auf die Baureihe 118²⁻⁴ erfolgte. Die Diesellok brachte den Zug über Glauchau, Gößnitz und Gera Hbf nach Jena West, wo sie (zwischen 9:11 Uhr bis 9:27 Uhr) an den bisherigen Zugschluss umsetzen musste. Für die Weiterfahrt waren planmäßige Halte in Göschwitz, Rudolstadt,

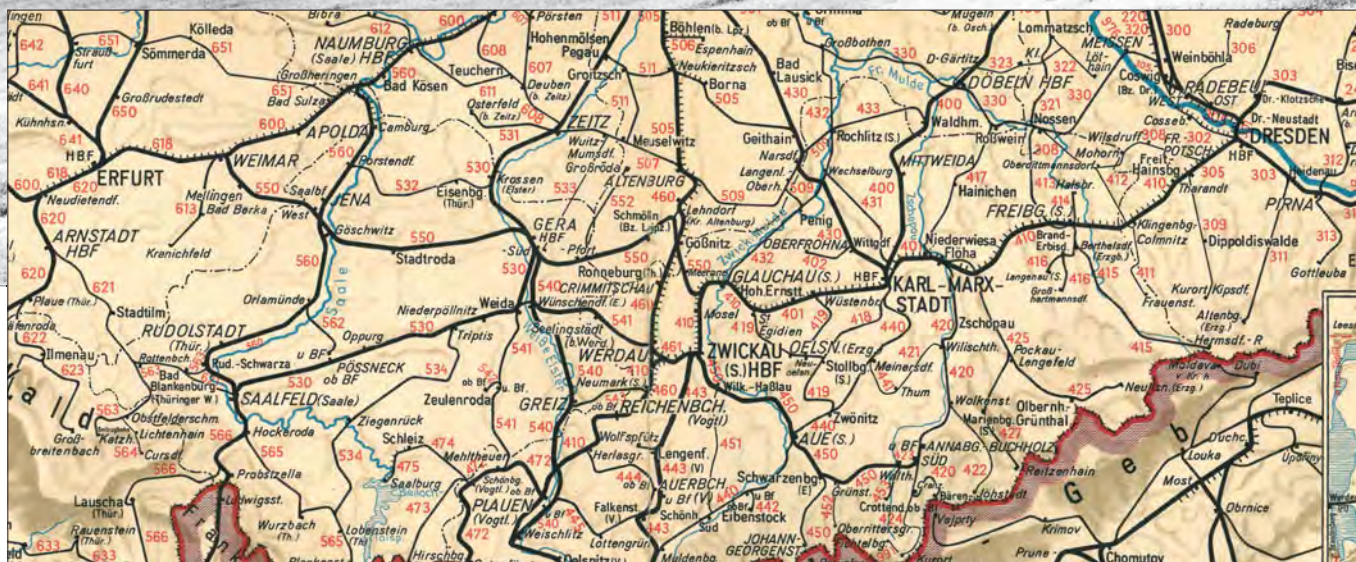
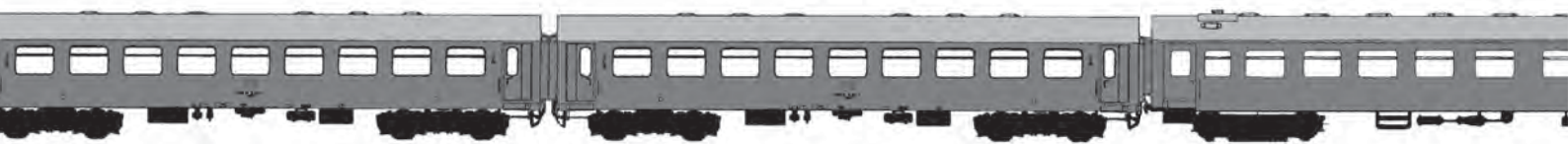


Foto ganz oben: 1990, kurz vor dem Ende ihres fast 20-jährigen Einsatzes, bestand die „Katz“, das Zugpaar D 900/903 von Dresden nach Katzhütte, aus Reisezugwagen der Gattungen Bgh, Bmh („Lange Halberstädter“), Am und einem Sitz- und Gepäckwagen BDghw. Die Lok der Baureihe 119 hatte am 14. Juli 1990 (hier bei Gößnitz) den D 900 mit neun vierachsigen Reisezugwagen in alter und neuer DR-Lackierung am Zughaken. Foto: Rainer Heinrich, Karte: Archiv Dirk Endisch



Lokwechsel in Gößnitz am 14. Juli 1990. Ein „U-Boot“ (119 112-1) hat den D 903 aus Katzhütte gebracht. Auf dem benachbarten Gleis wartet schon 242 283-0, die den Schnellzug hier übernehmen und nach Dresden Hbf befördern wird. Foto: Rainer Heinrich



Als ab 1979 das Bw Glauchau den D 900/903 bespannte, kamen auch Loks der Baureihe 110 in Doppeltraktion zum Einsatz. Der Zug bestand aus Reko- und Modernisierungswagen.

Bad Blankenburg, Rottenbach und Schwarzbürg vorgesehen. Der Zug traf in Sitzendorf-Unterweißbach um 11:01 Uhr ein. Bereits um 11:53 Uhr verließ er als Gegenzug D 93 das Schwarzatal wieder und kam um 17:27 Uhr in Dresden Hbf an.

Der D 93/94 bestand anfangs aus sieben Modernisierungswagen Bge sowie einem Modernisierungswagen ABge oder Age. Mit dem Fahrplanwechsel am 30. Mai 1973 hieß das Schnellzugpaar D 900/903 und verkehrte über Obstdfelderschmiede (Anschluss zur Oberweißbacher Bergbahn) bis Mellenbach-Glasbach. Ab 29. September 1974 endete die Leistung in Katzhütte, dem Endbahnhof der Schwarzatalbahn. Der Zug traf dort um 11:27 Uhr ein. Die Zeit zum Umsetzen war kurz – bereits um 11:40 Uhr ging es als D 903 zurück. An diesem Zuglauf änderte sich in den folgenden Jahren nichts; die Fahrzeiten blieben fast unverändert.

Die Zugförderung teilten sich zunächst Dresden (Baureihe 242) und Karl-Marx-Stadt (Baureihe 118²⁻⁴). Das Bw Karl-Marx-Stadt besetzte die 118 im Winter mit Beimann zur Bedienung des Heizkessels. Ab 27. Mai 1979 erfolgte der Lokwechsel in Glauchau, wo für es 14 Minuten Zeit gab. Nun be-

spannte das Bw Glauchau den Katzhütter Schnellzug, den die Eisenbahner „Katze“ nannten, mit Loks der Baureihe 118²⁻⁴. Stand keine zur Verfügung, schickten die Lokleiter zwei Maschinen der Baureihe 110 in Doppeltraktion ins Rennen. Beim Umsetzen in Katzhütte entstand Aufwand, weil nur eine Lok auf das Stumpfgleis am Streckenende passte. Dresden setzte nun Wagen der Gattungen Bghw (Nr. 1–3, 7 und 8), Abge (Nr. 4, 5) und BDghw (Nr. 6) ein.

Ab 3. Juni 1984 änderte sich der Lokwechsel erneut. Um das Zugpaar länger mit einer Elektrolok fahren zu können, wurde in Gößnitz umgespannt; das Bw Gera übernahm diese Leistung, mit der Baureihe 119. Die „Katze“ bestand nun planmäßig aus 26,4 m langen Reisezugwagen der Gattungen Bmh (Nr. 1, 2), Bm (Nr. 3), Am (Nr. 4) und Bmh (Nr. 5, 6). Fallweise wurde der Bm-Wagen durch einen BDghw ersetzt. Ab Sommer 1986 lief anstelle des Bm-Wagens ein ABm-Wagen mit. Die Buchfahrplanlast lag nun bei 340 t. Ein Jahr später übernahm kurzzeitig das Bw Glauchau wieder die Bespannung der „Katze“, die nun auf dem Abschnitt

Gößnitz–Katzhütte von einer Lok der Baureihe 118⁶⁻⁸ gezogen wurde.

Mit der Wende in der DDR verlor das Schwarzatal die einstige touristische Bedeutung mit der Folge, dass die „Katze“ D 900/903 ab 27. Mai 1990 in Bad Blankenburg endete. Vom 24. Oktober 1990 bis zum 29. April 1991 entfiel die Bedienung des Abschnitts Jena West–Bad Blankenburg. Nur wenige Wochen später, am 1. Juni 1991, verkehrte die „Katze“ zum letzten Mal.

Die „Russenzüge“

Jeder kannte sie, jeder wusste, was gemeint war und wer mit den „Russenzügen“ reiste. Ihre grünen Großprofilwagen fielen auf. Um Geheimhaltung ging es weniger – schwere, brisante oder gar sensible Militärtechnik wurde mit den Reisezügen für die Angehörigen der Gruppe der sowjetischen Streitkräfte in Deutschland (GSSD) nicht transportiert.

Ihre Geschichte begann kurz nach der bedingungslosen Kapitulation Hitlerdeutschlands im Mai 1945, als die Transportabteilung der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) Zugverbindungen zwischen ihrer Besatzungszone (SBZ) und dem

118 757-4 bei der Durchfahrt in Heldrungen (Kyffhäuserkreis). Obwohl die „Dicke Babelsbergerin“ nicht klein ist, wird sie von den „Russenzügen“ überragt. Foto: Gernot Gattermann





polnisch-sowjetischen Grenzbahnhof Brest einrichtete. Die Züge trugen ab 10. Oktober 1945 tatsächlich die Abkürzung „Ru“, was sie klar als „Russenzüge“ kennzeichnete. Zu ihnen gehörte der Pendel Ru 83/84 Erkner–Erfurt, der ab 15. Juni 1946 zeitweilig in Weimar begann bzw. endete. In Nohra bei Weimar hatte die 8. Gardearmee ihr Hauptquartier eingerichtet. Sie bestand aus vier Divisionen sowie mehreren selbstständigen Verbänden und Truppteilen und lag in den Großräumen Erfurt, Halle (Saale) und Leipzig.

Ab 14. Mai 1950 führte die DR die „Russenzüge“ unter „Pb“ als „Züge für die Besatzungsmacht“, ab 4. Februar 1952 als „Züge für sowjetische Staats-

angehörige“. Mit Fahrplanwechsel am 4. Oktober 1953 lief der Pb 483/484 (Frankfurt (Oder)–Weimar) wieder bis Erfurt. Der Gegenzug verließ Erfurt Hbf um 13:31 Uhr und fuhr über Weimar, Karl-Marx-Stadt Hbf, Riesa, Wünsdorf, Königs Wusterhausen und Grunow nach Frankfurt (Oder) mit Ankunft um 5:21 Uhr. Der Gegenzug hatte Frankfurt (Oder) am Vortag um 16:45 Uhr verlassen und erreichte Erfurt um 7:44 Uhr. Der eigentümliche Laufweg entsprach den Wünschen der Sowjets nach Berücksichtigung ihrer Standorte.

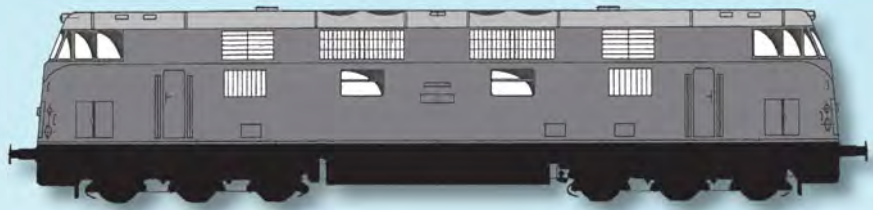
Die Züge bestanden zunächst aus vierachsigen Reisezugwagen aus der Vorkriegszeit, darunter Wagen der Länderbauart. 1947 lieferte der spätere

Nach dem Ende des Dampflokeinsatzes, den das Bw Jüterbog zuerst mit der Baureihe 41, später mit der Baureihe 01⁰⁻² bewältigt hatte, übernahmen Dieselloks der Baureihe V 180 die „Russenzüge“, die mit den großen Weistreckenpersonenwagen aus DDR-Fertigung stets auffielen. Die Abteile der Schlafwagen besaßen auf Bestellerwunsch Vorhänge, die mit ihrem Weiss hinter den Fenstern der gesickten Seitenwände stets hervorstachen.

Elf lange, zumeist gut besetzte Weistrecken- und ein Packwagen brachten im oberen Geschwindigkeitsbereich bis zu 120 km/h selbst die leistungsgesteigerte 118 740-0 (hier vom Bw Jüterbog) an Grenzen ihrer Belastbarkeit.
Fotos: Gernot Gattermann



Bei besonders hoher Auslastung wurden die schweren „Russenzüge“ in Doppeltraktion befördert. Hinter den beiden Loks der Baureihe 118⁶⁻⁸ vom Bw Jüterbog läuft ein Kühlwagen mit, der offensichtlich zur Eigenversorgung der Mitreisenden auf der langen Strecke von Erfurt via Polen bis Brest an der sowjetischen Grenze gedacht war. Foto: Gernot Gattermann



Diesellok der Baureihe V 180²⁻⁴, wie sie ab Frühjahr 1967 zum Einsatz kam.



VEB Waggonbau Ammendorf vierachsige Weistrecken-Personenwagen an die Sowjetunion, bis 1990 etwa 29.000 Stück. Weitere 6.000 Wagen fertigten die VEB Waggonbau Görlitz und Bautzen. Grün lackiert, fielen sie nicht nur durch ihre kantigen Wagenkästen mit gesickten Seitenwänden, sondern auch durch das größere Lichtraumprofil auf, das ihren freizügigen Einsatz einschränkte. Mit etwa 54 t waren die Schlafwagen deutlich schwerer als vergleichbare DR-Fahrzeuge. Nach Inbetriebnahme der Umspur-Anlage im Bahnhof Brest am 19. Februar 1955 entfiel für die Reisenden in den Pb-Züge das Umsteigen; die „Russenzüge“ begannen bzw. endeten nun im Moskauer Weißrussischen Bahnhof.

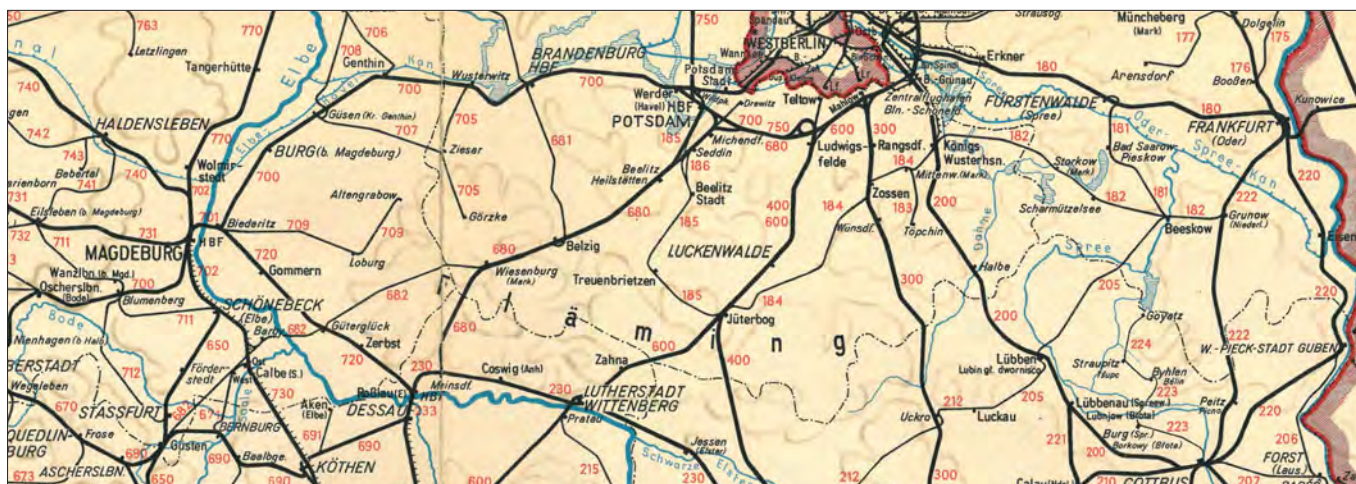
Die Bespannung der zehn Wagen des nun als Schnellzug D 407/408 Brest-Frankfurt (Oder)-Jüterbog-Erfurt geführten Zugpaares oblag ab 28. Mai 1961 auf dem Abschnitt Wünsdorf-Erfurt dem Bw Jüterbog, das die Baureihe 41 einsetzte. Mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h genügte sie jedoch

nicht und wurde ab 26. Mai 1963 durch die Baureihe 01⁰⁻² ersetzt. Die Schnellzugloks übernahmen den „Russenzug“ bereits in Frankfurt(Oder) und brachten ihn in einem Langlauf über 452 km via Jüterbog, Seddin, Güterglück, Güsten und Sangerhausen nach Erfurt (und zurück). Als Reserve hielt Jüterbog kurzzeitig die Baureihe 03⁰⁻² vor. Im Winter 1965/66 bespannten 22 007, 22 016 und 22 085 das Zugpaar, da die Züge wegen Bauarbeiten über Nordhausen und Sondershausen verkehrten. Der Langlauf erstreckte sich damit auf 502 km. Ab bzw. bis Sangerhausen besetzten Personale des Bw Nordhausen die Loks.

Ab 25. September 1966 setzte das Bw Jüterbog vor den „Urlauberzügen der GSSD“ Diesellokomotiven der Baureihe V 180 ein, die im Frühjahr 1967 durch die leistungsstärkeren sechachsigen Maschinen der Baureihe V 180²⁻⁴ ersetzt wurden. Sie bestimmten für fast 25 Jahre das Bild vor dem Zugpaar, das ab 30. Mai 1973 als D 1093/1094 verkehrte. Fielen Dieselloks aus, „sprang“

(bis Frühjahr 1970) die 01 029 ein. Ab 1976 liefen die Züge unter der Bezeichnung D 1192/1193 über Jüterbog, Dessau, Halle(Saale) und Sangerhausen. 600 t schwer, bestanden sie aus einem Pack- und zehn Weistreckenwagen, fallweise ergänzt um einen Kühlwagen. Während die Loks das Bw Jüterbog stellte, erfolgte in Sangerhausen ein Personalwechsel, bei Verspätungen bereits in Eisleben. Ab 1980 setzte das Bw Jüterbog die deutlich leistungsstärkere Baureihe 118⁶⁻⁸ vor den 11-Wagen-Zügen ein.

Die 8. Gardearmee wurde formal im Juli 1992 aufgelöst und die letzten Einheiten im Oktober 1992 nach Russland verlegt. Damit hatte auch das nun als Militärschnellzug (Dm) bezeichnete Zugpaar 38944/38945 ausgedient. Am 30. Dezember 1992 verließ letztmalig Dm 38945 mit 228 792-8 vom Bw Jüterbog Erfurt. Einen Tag später traf letztmalig ein „Russenzug“ aus Brest in Thüringen ein. Die Weistreckenwagen wurden am 1. Januar 1993 als Leerriesezug nach Brest gebracht.



Querverbindung mit Eilzug

Ab 2. Juni 1957 verband das Eilzugpaar E 305/306 Aschersleben mit Berlin. Der E 306 verließ Aschersleben um 5:10 Uhr und erreichte nach Halten in Güsten, Bernburg, Dessau, Roßlau und Belzig (einige Zeit später sogar in Michendorf) um 9:30 Uhr Berlin Ostbahnhof. Die Rückleistung fuhr dann als E 305 gegen 18:00 Uhr ab und erreichte Aschersleben um etwa 22:30 Uhr. Zeitweilig endete bzw. begann das Zugpaar in Berlin-Schöneeweide bzw. in Berlin-Schönefeld Zentralflyghafen.

Anfangs beförderten Loks der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ die Eilzüge. Als die alte P8 um 1960 nicht mehr genügte, übernahm die Baureihe 41 vom Bw Halberstadt diese Leistung, die mit einem Zug aus Wagen der Vorkriegszeit erbracht wurde. Der anfangs mitgeführte Wagen der 1. Klasse wurde zeitweilig durch

einen Speisewagen ersetzt. Ab Fahrplanwechsel am 26. September 1965 kamen acht neue Reko-Reisezugwagen der Gattung Bghw zum Einsatz. Nach Berlin lief zusätzlich noch bis 1970 ein aus Belgien stammender kombinierter Sitz- und Gepäckwagen mit.

1966 lösten die Rekomaschinen der Baureihe 22 die 41 ab. Sie blieben in diesem Dienst bis zum Sommer 1970. Der Eilzug wechselte im Juni 1969 die Zugnummer; er hieß nun E 341/342 und bekam ab dem Fahrplanwechsel am 28. Mai 1972 die Neubau-Dampfloks der Baureihe 35¹⁰ (ex 23¹⁰) vorgespannt. Nun war das Zugpaar im Kursbuch als E 341/344 zu finden. Aber auch diese Zugnummer blieb nur kurze Zeit gültig, denn bereits ab 30. Mai 1973 fuhr das Eilzugpaar als E 550/557.

Auch im Hinblick auf die Zugbildung wurde der Wandel zur Konstante: Ab 25. September 1966 ergänzte ein Mo-

dernisierungswagen der Gattung Age oder ABge den Zug. Der Wagen war zwischen den Bghw-Wagen eingestellt. In den Jahren 1970/71 verkehrte das Zugpaar vorübergehend ohne Packwagen. Ab Frühjahr 1971 lief ein vierachsiger Packwagen der Einheitsbauart (ohne Kancel) mit. Fiel er aus, half ein Packwagen der Modernisierungsbauart aus. In den Wintermonaten kam ab 1972 ein vierachsiger Heizkesselwagen zum Einsatz; der Wasservorrat der Baureihe 35¹⁰ erwies sich mit 28 m³ für die Strecke Aschersleben-Berlin als etwas zu knapp, obwohl der Fahrplan in jeder Richtung einen Wasserhalt (meist im Bahnhof Dessau) vorsah.

Gute drei Jahre prägten die Neubausmaschinen der Baureihe 23¹⁰ das Bild des E 550/557. Für den Winterfahrplan 1975/76 teilte die Abteilung Triebfahrzeug-Betrieb des Bw Halberstadt dieser Leistung die Schnellzugloks 03 2154-7,

690 Aschersleben - Köthen - Dessau														
Alle Züge 2. Klasse														
Halberstadt 670	ab	3331	3301	1961	927	3333	1921	653	983	985	651	305	651	7355
Rbd Magdeburg	Zug Nr.													
0,0 Aschersleben	X 670	1.26	3.00	3.36	3.36	4.20	4.52	5.32	5.46	6.01	6.59	7.05	8.03	8.39
4,0 Schierstedt	1.32	3.06	3.42	3.42	4.26	4.58	5.38	5.46	6.01	6.59	7.05	8.03	8.39	10.36
7,8 Giersleben	1.38	3.12	3.48	3.48	4.32	5.04	5.44	5.51	6.01	6.59	7.11	8.09	8.45	10.42
11,8 Güsten	X 650, 682	1.46	3.20	3.55	3.55	4.40	5.11	5.51	6.01	6.59	7.18	8.15	8.51	10.48
Magdeburg Hbf 650	an		3.25			6.16	6.46					7.21	8.22	8.58
11,8 Güsten	X 650, 682	1.50	3.42	3.29	3.57	4.08	4.08	4.45	5.14	6.03	6.19	6.32	7.25	7.30
15,5 Halberstadt	nach Klein	3.37	3.49	3.49	3.49	4.16	4.16	4.45	5.14	6.03	6.27	6.39	7.38	7.38
23,4 Bernburg	siehe auch 671			4.01	4.01	4.37	4.37	4.49	5.14	6.03	6.21	6.42	7.53	7.53
29,2 Bernburg-Friedenshall				4.09	4.09	4.47	4.47	4.57	5.14	6.03	6.21	6.50	8.01	8.01
27,8 Baalberge				4.13	4.13	4.51	4.51	4.57	5.14	6.03	6.21	6.54	8.05	8.05
33,0 Blindorf						5.08	5.08	5.13	5.13	6.03	6.21	7.01	8.12	8.12
36,0 Frenz						5.13	5.13	5.13	5.13	6.03	6.21	7.06	8.17	8.17
43,7 Köthen	X					5.24	5.24	5.24	5.24	6.03	6.21	7.06	8.17	8.17
Köthen	Zug Nr. 683 ab So		689											
43,7 Köthen	X	2.12	4.32	5.35	5.35	6.45	7.17	7.56	8.45	9.35	10.25	11.15	12.05	12.30
49,3 Osternienburg		2.21	4.41	5.44	5.44	6.54	7.26	8.05	8.94	9.84	10.74	11.64	12.54	13.29
51,5 Elsnigk (Anh)		2.26	4.46	5.49	5.49	6.59	7.31	8.10	8.99	9.89	10.79	11.69	12.59	13.34
58,1 Dessau-Mosigkau		2.35	4.54	5.57	5.57	7.07	7.39	8.18	9.07	9.97	10.87	11.77	12.67	13.42
61,4 Dessau-Alten		2.46	5.05	6.07	6.07	7.17	7.49	8.28	9.17	10.07	10.97	11.87	12.77	13.52
64,9 Dessau Hbf	X	2.56	5.15	6.18	6.18	7.28	7.60	8.39	9.28	10.18	11.08	11.98	12.88	13.63
Lutherst Wittenberg 230	an					7.32								

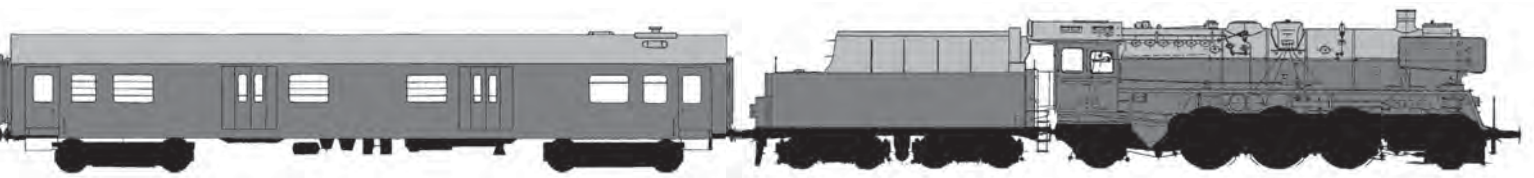


03 2157-0 und 03 2177-8 zu. Doch die beiden Letztgenannten wurden bereits am 12. Dezember 1975 durch die vierachsigen Diesellokomotiven 118 025-6 und 118 028-0 abgelöst.

Anfang 1976 wurde der E 550/557 letztmalig mit einer Dampflokomotive bespannt. Wenige Wochen später, am 29. Mai 1976, endete auch der Lokeinsatz durch das Bw Halberstadt auf der Verbindung Aschersleben-Berlin. Diese Aufgabe übernahm fortan das Bahnbetriebswerk Güsten mit den schweren Lokomotiven der Baureihe 132.

Foto oben: 1966 übernahm die Baureihe 22 den Eilzug: 22 014 mit E 305 im Juli 1969 unweit vom Grünauer Kreuz. Die Ablösung erfolgte 1972 durch die Baureihe 35¹⁰. Rechts 35 1039-3 mit E 341 beim Planhalt in Güsten. Fotos: Archiv Dirk Endisch (oben), Dr. Gerd Hofmeister, Archiv Dirk Endisch

Auf der linken Seite Kursbuchauszug von 1969 mit dem Laufweg des E 305 zwischen Aschersleben und Dessau. Wie die Grafik unten zeigt, besaßen viele Rekowagen damals noch die alten Drehgestelle. Hinter der 35¹⁰ läuft ein Modernisierungspackwagen. Karte und Fahrplan: Archiv Dirk Endisch



Nahverkehr und Langläufe auf Haupt- und Nebenbahnen

Die Personenzüge

Vom Zwei-Wagen-Zug auf einer ehemaligen Kleinbahn bis zum Doppelstockgliederzug für den schweren Berufsverkehr – im Hinblick auf ihre Personenzüge herrschte bei der Deutschen Reichsbahn große Vielfalt. Ein für zahlreiche Nebenstrecken sehr typisches Bild aus Dampf- und Dieselloks mit Rekowagen bot die Thyratalbahn am Südrand des Harzes.

Personenzug in den Harz

Die großen Vorkommen an Gips, Kalkstein, Marienglas, Schwer- und Flussspat ließen Ende des 19. Jahrhunderts den Bergbau rund um die kleine Südharz-Gemeinde Rottleberode aufblü-

hen. Die hier gewonnenen Rohstoffe mussten aber mit Pferdefuhrwerken zum Bahnhof Berga-Kelbra gebracht werden. Doch das war auf die Dauer unwirtschaftlich. Der Preußische Landtag genehmigte daher am 11. Mai 1888 den Bau einer 9,52 km langen Stichstrecke von Berga-Kelbra durch das Thyra-Tal nach Rottleberode. Dabei musste die Preußische Staatsbahn auf die Wünsche des Grafen von Stolberg Rücksicht nehmen. Dieser setzte den Bau der Endstation am Ortsende von Rottleberode durch.

Am 1. Juni 1890 konnte die Preußische Staatsbahn die Stichstrecke in Betrieb nehmen. Die gewünschte Verlängerung nach Stolberg ließ noch auf sich

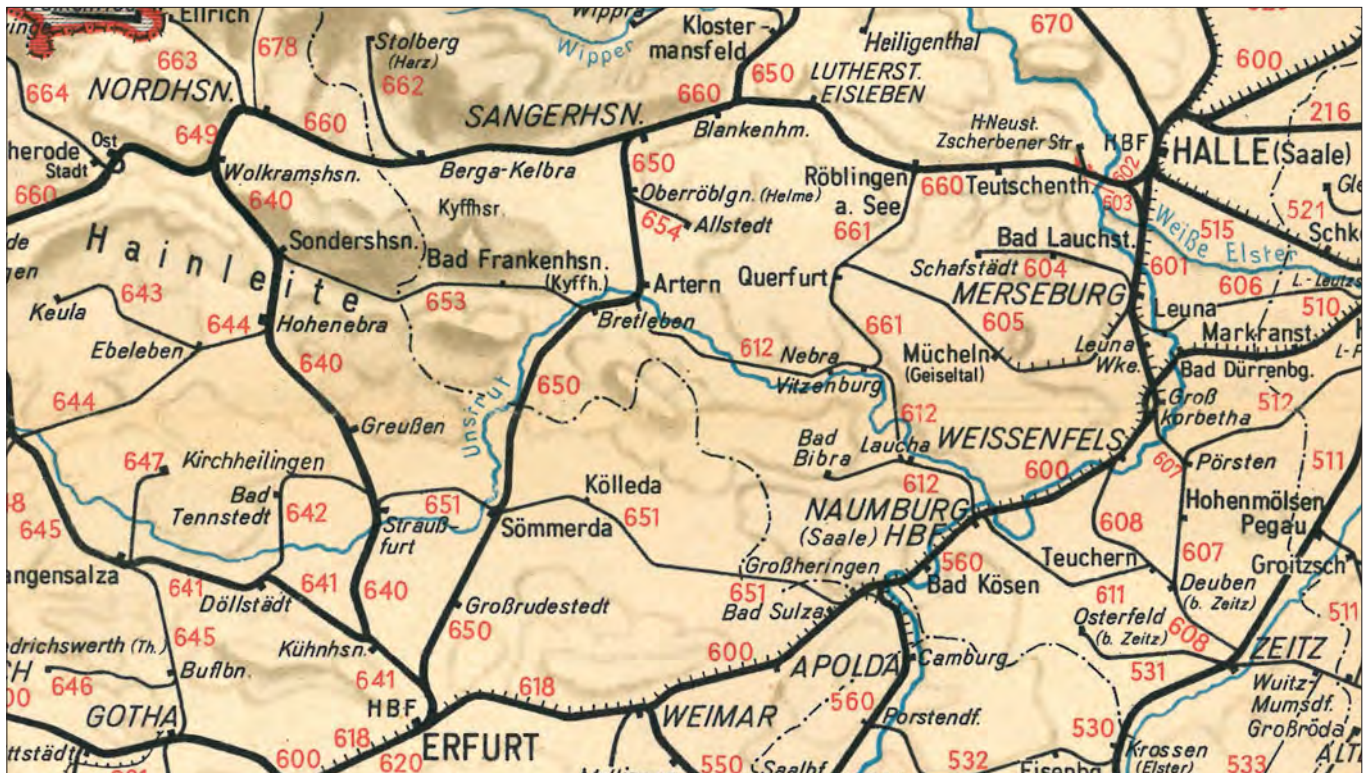
warten. Erst 1914 fiel die Entscheidung für den Weiterbau. Doch die bereits begonnenen Arbeiten mussten aufgrund des Material- und Arbeitskräftemangels während des Ersten Weltkriegs eingestellt werden. Erst 1922 nahm die Reichsbahn die Bauarbeiten erneut auf, sodass am 1. März 1923 der erste Personenzug auf dem Abschnitt Rottleberode–Stolberg (Harz) verkehren konnte. Am 1. August 1923 wurde auch der Güterverkehr aufgenommen.

Fremdenverkehr und Gipstransporte aus Rottleberode prägten das Betriebsgeschehen auf der Nebenbahn. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs gehörte die Strecke kurzzeitig zur Rbd Halle, bevor sie ab Sommer 1945 der Rbd Erfurt unterstand.

Für die Zugförderung war ab Anfang der 1950er-Jahre das Bw Sangerhausen zuständig, das vor den Personenzü-

Die V 100 (ab 1970 Baureihe 110, verstärkt Baureihe 112) war die typische Nebenbahnlok der Deutschen Reichsbahn. Hier ist 112 721 bereits als 202 721-7 am 12. Mai 1994 (mithin am „Vatertag“) mit Nahverkehrszug N 14507 bei Uftrungen unterwegs. Foto: Gernot Gattermann





gen der Stichstrecke fast ausschließlich die Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ (ex preußische P 8) einsetzte. Die Schleppenderloks fuhren planmäßig Esse voran nach Stolberg. Die Züge wurden aus zweiachsigen Personenwagen unterschiedlichster Bauarten gebildet – von Fahrzeugen ehemaliger Klein- und Privatbahnen über Wagen der Länderbahnbauart bis hin zu Einheitswagen.

Erst mit dem Traktionswechsel 1971 vollzog sich ein grundlegender Wandel. Für den Reisezugdienst setzte Sangerhausen nun Dieselloks der Baureihe 110 ein. Der typische Personenzug im Thyra-Tal bestand aus vier bis fünf zwei- und dreiachsigen RekoWagen Bag, Baag und Bagtr sowie einem Pwg(s) 88, der in Fahrtrichtung Stolberg hinter der Diesellok lief. Einzelne Züge wurden auf bis zu sieben Rekowagen verstärkt. Planmäßig setzte die DR auf der Kursbuchstrecke 662 neun werktägliche Personenzugpaare ein.

Völlig überraschend kehrte 1982 für einige Monate die Dampflokezeit ins Thyra-Tal zurück. Mit der im Frühjahr

Die Nebenbahn 662 von Berga-Kelbra nach Stolberg (Harz) zweigte als Stichstrecke von der Hauptbahn 660 Halle–Kassel (über Sangerhausen und Nordhausen) ab. Trotz ihrer Lage am bzw. im Südharz unterstand sie der (Thüringischen) Rbd Erfurt. Karte: Archiv Dirk Endisch

1981 einsetzenden Ölkrise in der DDR war auch das Bw Sangerhausen gezwungen, flüssige Energieträger einzusparen. Daher übernahm die Dienststelle im Herbst 1981 einige Maschinen der Baureihe 52⁸⁰ für den schweren Güterzugdienst, was allerdings zu erheblichem Verschleiß an den Triebwerken führte. Außerdem zehrte das sehr harte Kesselspeisewasser an der Substanz der Maschinen.

Dennoch sah sich das Bw Sangerhausen 1982 gezwungen, den Einsatz der 52⁸⁰ auszuweiten. Die Nebenbahn im Thyra-Tal erwies sich im Gegensatz zur Hauptstrecke jedoch als ausgezeichnetes Einsatzgebiet: Der Kohlevorrat der Schleppenderloks war für mehrere Pendelfahrten auf der Stichbahn reichlich bemessen und im Endbahnhof Stolberg stand ein funktionierender Wasserkran, der zum Glück ein sehr weiches Wasser lieferte.

Der Einsatz der Baureihe 52⁸⁰ ab dem 26. September 1982 verbreitete sich unter den Eisenbahnfreunden wie ein Lauffeuer. Doch nach nicht einmal einem Jahr war Schluss: 52 8148-0 beendete mit dem P 18517 am 20. Juni 1983 den Dampflokeinsatz; Dieselloks der Baureihe 110/112 kehrten ins Thyra-Tal zurück. Dort wurden wenig später die zwei- und dreiachsigen Rekowagen durch vierachsige Bghw ersetzt. Die Züge bestanden planmäßig aus drei Bghw-Wagen und einem Packwagen der Gattung Pwgs 88. Dieser entfiel im Sommer 1991.

Wegen eines zeitweiligen Mangels an Dieselloks der Baureihe 112 bestritt das Bw Sangerhausen ab 24. August 1991 den Personenverkehr auf der Kursbuchstrecke 622 nach Stolberg (Harz) mit einer Maschine der Baureihe 118⁶⁻⁸. Da die große, zweimotorige Maschine für die nur noch schwach besetzten Personenzüge völlig überdimensioniert war, ersetzte man sie aber schon nach wenigen Tagen durch eine wieder verfügbare 112.

Die Darstellung dieses Personenzuges mit einer Diesellok aus der Baureihenfamilie 110 entspricht dem Foto links. Auf nur zwei Rekowagen „geschrumpfte“ Reisezüge waren allerdings keine Erscheinung der Zeit nach 1990; man konnte sie schon in den 1980er-Jahren antreffen.





Rekolokomotive Baureihe 52⁸⁰

Pwg(s) 88 bzw. Daa

Rekowagen Bag(e)

662 Berga-Kelbra–Stolberg (Harz) und zurück																
km	Rbd Erfurt	Zug Nr		18500	18502	18504	4562	18506	18508		18510	18512		18514	18516	
0,0	Berga-Kelbra	✕ 660 .. ab	...	X4.22	...	5.55	h7.40	g8.10	9.36	11.07	...	13.08	15.20	...	17.24	19.00
5,8	Uftrungen	.....	...	X4.33	...	6.06	h7.51	g8.21	9.47	11.18	...	13.19	15.31	...	17.35	19.11
9,5	Rottleberode	✕	...	X4.40	...	6.14	h7.59	g8.30	9.55	11.26	...	13.27	15.39	...	17.43	19.18
14,9	Stolberg (Harz)	✕	an	X4.55	...	6.29	h8.14	g8.48	10.10	11.41	...	13.42	15.54	...	17.58	19.33
km	Rbd Erfurt	Zug Nr		18501	18503	18505		18507	18509		18511	18513	4567	18515	18517	
0,0	Stolberg (Harz)	✕	ab	X5.10	...	6.39	h8.32	...	10.20	12.16	...	14.14	16.21	g17.36	18.12	20.12
5,4	Rottleberode	✕	...	X5.24	...	6.53	h8.47	...	10.34	12.31	...	14.29	16.35	g17.50	18.26	20.27
9,1	Uftrungen	.....	...	X5.31	...	7.01	h8.55	...	10.42	12.39	...	14.37	16.44	g17.58	18.34	20.34
14,5	Berga-Kelbra	✕ 660 .. an	...	X5.41	...	7.12	h9.06	...	10.53	12.50	...	14.48	16.55	g18.09	18.45	20.45



Ganz oben: Die planmäßigen Personenzüge von und nach Stolberg (Harz) wurden 1982 mit Dampflokomotiven der Baureihe 52⁸⁰ bespannt. Die Fahrzeit für die knapp 15 km lange Strecke betrug etwas mehr als eine halbe Stunde. Fahrplan: Archiv Dirk Endisch

Wegen eines zeitweiligen Mangels an Dieselloks der Baureihe 202 (links 202 721-7 vor dem Einfahrtsignal des Bf Berga-Kelbra) bestritt das Bw Sangerhausen ab 24. August 1991 den Personenzugverkehr auf der DR-Kursbuchstrecke 622 nach Stolberg (Harz) für einige Tage mit einer Maschine der Baureihe 118⁶⁻⁸ (im Foto unten 118 623-8 bei Uftrungen). Zu jener Zeit kamen je Leistung zwei bis drei vierachsige Rekowagen der Gattung Bghw zum Einsatz. Fotos: Gernot Gattermann





Rekowagen Bag(e)

Rekowagen Bag(e)

Rekowagen Bag(e)



Mit der Förderung des Personenzug-Longlaufs auf der Relation Sangerhausen–Güsten–Dessau–Lutherstadt Wittenberg bewies die gelungene Rekolokomotive der Baureihe 41 noch 1982 ihre Eignung als zuverlässige Universalmaschine, hier am 2. Juni 1982 auf der Rückfahrt als P 3496 von Lutherstadt Wittenberg nach Köthen im Hbf Dessau. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch

Dampflok-Longlauf

Sommer 1982: Silbern glänzen die Laufflächen der Gleise in der Morgensonne. Vogelgezwitscher erfüllt die Luft am Fuße des Hornberger Sattels, durch dessen Sandstein erfahrene Bergleute einst den 875 m langen Blankenheimer Tunnel getrieben hatten. Aus der Ferne, aus Richtung Sangerhausen, nähert sich ein Stakkatogeräusch; näher und näher kommt das unverwechselbare „Bellen“ einer hart arbeitenden Dampflok. Kenner wissen es: So „klingt“ nur die Baureihe 41. Die Hänge links und rechts des Bahndamms verstärken den scharfen, kurzen Abdampfschlag, der nun in ein wahres Getöse übergeht. An der Spitze des etwa 200 t schweren Personenzuges P 3222 nach Luther-

stadt Wittenberg zeigt 41 1159-7 der Einsatzstelle (Est) Staßfurt des Bahnbetriebswerks Güsten, was in ihr steckt. Nur noch wenige hundert Meter bis zum Brechpunkt – dann ist auch das geschafft. Lokführer und Heizer beobachten aufmerksam die Strecke, die seit einigen Wochen wieder ihren Arbeitsalltag mitbestimmt – die Ölkrise machte es möglich.

Die letzten Maschinen der Baureihe 41 der Deutschen Reichsbahn erlebten seit Sommer 1979 eine Renaissance. Als die Ölkrise in der DDR in den Jahren 1981/82 ihren Höhepunkt erreichte, waren die schlanken Universalloks wieder gefragt. Auch die Rbd Magdeburg ließ nun alle aufarbeitungswürdigen Maschinen im Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Meiningen instand-

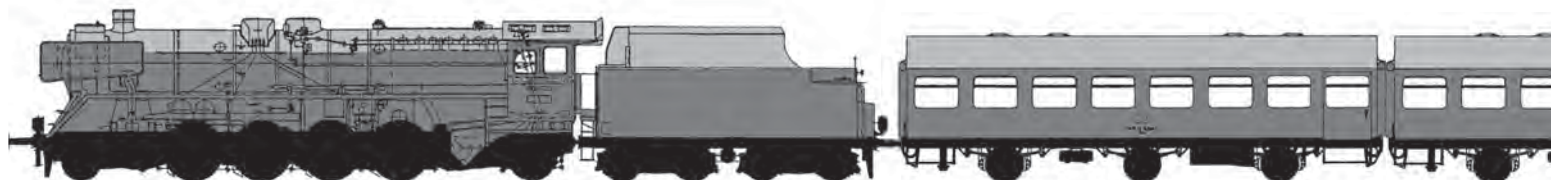
setzen. Das Bw Güsten sollte davon drei Maschinen im Plandienst einsetzen. Die zuständige Abteilung Triebfahrzeugbetrieb (Tb) entschied sich für die Einsatzstelle (Est) Staßfurt, wo Güterzugleistungen der Baureihe 120 und Reisezugdienste der Baureihe 110/112 zum neuen Dienstplan 51 zusammengefasst wurden.

Allerdings war die Tb-Gruppe mit dieser Lösung nicht glücklich. Da die Baureihe 41 mit einem Gesamtachsstand von 20,175 m für die 20 m-Drehzscheibe in der Est Staßfurt zu lang war und in einigen Wendebahnhöfen (z.B. Schönebeck-Salzellen und Magdeburg-Buckau) eine Möglichkeit zum Drehen fehlte, mussten die Maschinen planmäßig (!) Tender voran in Richtung Magdeburg eingesetzt werden. Außer-



Oben: In Lutherstadt Wittenberg endete der Langlauf. Hier wendeten die Maschinen der Baureihe 41. Das Foto zeigt die optisch schon etwas „mitgenommen“ wirkende 41 1159-7 am 14. April 1984 vor der Rückfahrt mit dem P 3496. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch

Unten: Der Langlauf begann in Güsten und führte u.a. über Hettstedt sowie durch den Blankenheimer Tunnel nach Sangerhausen, von dort zurück nach Güsten und anschließend via Köthen und Dessau in die traditionsreiche Lutherstadt Wittenberg. Karte: Archiv Dirk Endisch





Wäre da nicht die EDV-gerechte Baureihenbeschilderung mit der Selbstkontrollziffer an der 41 und die entsprechende Beschriftung der Rekowagen, könnte man an ein Motiv aus den 1960er-Jahren glauben. 41 1159 am 2. Juni 1982 bei Einfahrt in Dessau. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch

dem gab es im Staßfurter Lokschuppen nur ein einziges Werkstattgleis für die Baureihe 41.

Dennoch begann am 23. Mai 1982 der planmäßige Einsatz der schlanken Lokomotiven. Ihr Umlauf beinhaltete den P 3221 Güsten-Sangerhausen, den erwähnten P 3222 Sangerhausen-Güsten-Lutherstadt Wittenberg sowie den P 3496 Lutherstadt Wittenberg-Köthen. Für alle drei Züge wurde derselbe Wagenpark verwendet: sieben Rekowagen der Gattungen Bag, Baag und Bagtr sowie ein Packwagen Pwg(s) 88, der beim P 3221 am Zugschluss eingestellt mitlief. Den Wagenpark stellte das Bahnbetriebswagenwerk (Bww) Aschersleben. Nachdem der Packwagen entfallen war, musste sich der Zugführer sein Dienstabteil in einem der zwei- bzw. dreiachsigen Rekowagen einrichten.

Der P 3221 verließ zu sehr morgendlicher Stunde um 3:24 Uhr den Bahnhof Güsten und erreichte Sangerhausen

um 4:49 Uhr. Zum Drehen und Abölen der Lok im Bw Sangerhausen blieb nur wenig Zeit, denn bereits um 5:39 Uhr verließ als nächster 41er-Einsatz der P 3222 die Rosenstadt – und verkörperte mit mehr als 140 km die längste in den 1980er-Jahren mit einer Dampflok bespannte Personenzugleistung in der DDR. Der 35-Minuten-Halt in Güsten diente zum Ergänzen des Wasservorrats und zum Personalwechsel. Um 7:43 Uhr setzte P 3222 seine Reise fort und erreichte Lutherstadt Wittenberg um 10:55 Uhr. Von hier aus ging es um 13:45 Uhr mit dem P 3496 nach Köthen zurück.

Da im Sommer 1982 der Est Staßfurt zunächst nur zwei Maschinen der Baureihe 41 zur Verfügung standen, mussten die Lokleiter zeitweilig auch auf 01 1512-1 oder eine Maschine der Baureihe 50³⁵ zurückgreifen, womit drei völlig unterschiedliche Konstruktionen für ein und dieselbe Leistung herhalten

durften. Keine Frage – für die 1'Eh2-Güterzugmaschine der Baureihe 50³⁵ war ein Einsatz innerhalb des Umlaufs P 3221/P 3222/P 3496 mit geplanten 90 km/h eine Zumutung, denn die Maschinen waren nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zugelassen. Doch dank des sehr guten Beschleunigungsvermögens der Baureihe 50³⁵ gelang es erfahrenen Lokführern, das Fahren im 41er-Plan nahezu pünktlich zu meistern.

Der Einsatz der universellen Baureihe 41 im beschriebenen „Langlauf-Umlauf“ währte nur wenige Jahre. Entsprechend einer Weisung der Rbd Magdeburg musste die Est Staßfurt die Anzahl der mit Dampflokomotiven bespannten Reisezüge wieder erheblich einschränken. Am 2. Juni 1984 bespannte 41 1289-2 letztmalig das Zugpaar P 3221/3222, das fortan wieder zu den Aufgaben von Dieselloks der Baureihe 110/112 gehörte.





In Suhl besaß die „Friedbergbahn“ separate Bahnhofsanlagen mit Bahnsteig- und Umlaufgleis. Das Streckengleis endete neben einem Formsinal an einem Prellbock. 94 1292-5, heute Rennsteigbahn, wartete am 17. August 1974 mit P 19095 auf die Abfahrt. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch

Über die Steilstrecken

Sie gehören ganz sicher untrennbar zusammen – die Dampflokomotiven der Baureihe 94⁵⁻¹⁸, die sechsachsigen Diesellokomotiven der Baureihe V 180 und die Nebenstrecken Ilmenau–Schleusingen bzw. Suhl–Schleusingen. Während Erstere mit dem Rennsteig den Kamm des Thüringer Waldes überschritt, erschloss Letztere den südlichen Thüringer Wald. Beide konnten wegen ihrer schwierigen Topographie nur als Steilstrecken gebaut und anfangs nur als Zahnradbahnen betrieben werden. Betriebsführung, Fahrzeugeinsatz und Zugbildung zeigten deutliche Parallelen und waren zeitweilig fast identisch.

Mit maximal 70,6 % übertraf die kürzere Strecke von beiden, die oft „Friedbergbahn“ genannte Verbindung Suhl–Schleusingen, die lange Nebenbahn Ilmenau–Schleusingen. Bau und Inbetriebnahme dieser Strecke gingen auf Forderungen der Stadt Suhl und der Kreisstadt Schleusingen zurück, die Ende des 19. Jahrhunderts eine Bahnverbindung zugunsten der aufkommenden Kleinindustrie verlangt hatten.

Die Bauarbeiten für die 15,8 km lange Nebenbahn begannen im Juli 1910. Am 14. November 1911 nahm die Königlich Eisenbahn-Direktion (KED) Erfurt den Personen- und Güterverkehr auf. Der Ausgangspunkt dieser Strecke, der Bahnhof Suhl, lag 426 m über NN. Um nach Schleusingen zu gelangen, musste der 570 m hohe Friedberg bezwungen werden. Die dazu erforderliche Trasse war zwar nur kurz, aber sehr steil. Zwischen Suhl-Neundorf und Suhl-Friedberg lag ein 1,48 km langer Zahnstangenabschnitt mit einer Steigung von 66,6 %. Auf einem etwa 68 m langen Abschnitt betrug die Maximalsteigung sogar 70,6 %. Ab Friedberg führte die Strecke über Hirschbach, Erlau und St. Kilian hinab nach Schleusingen, das 370 m über NN lag.

Wie auch auf der benachbarten Nebenbahn Ilmenau–Rennsteig–Schleusingen konnte die KED Erfurt auf der „Friedbergbahn“ den Betrieb zunächst

nur mit Zahnrad-Dampflokomotiven der Gattung T 26 aufrechterhalten. Erst mit dem Fahrplanwechsel 1927 hatten die aufwendigen Zahnradmaschinen auf den beiden Gebirgsbahnen ausgedient. Das Amtsblatt der Reichsbahndirektion (RBD) Erfurt verkündete, der Zahnradbetrieb auf den Strecken Suhl–Schleusingen und Plaue–Themar wäre „aufgehoben“; die Vorschriften für den Zahnradbetrieb habe man „wegzulegen“, da auf den genannten Strecken nunmehr „nur noch Reibungslokomotiven zu verwenden“ seien.

Damit war im Hinblick auf die Friedbergbahn für über 45 Jahre der Einsatz von Lokomotiven der Baureihe 94⁵⁻¹⁷, (der einst preußischen T 16¹) programmiert. Ende der 1920er-Jahre tauchten auch die ersten zweiachsigen Einheitspersonenwagen auf, die ob ihrer Fahrgeräusche zwar als „Donnerbüchsen“ galten, auf der „Friedbergbahn“ jedoch hohe Standorttreue bewiesen und fast

Unten: Die Nebenbahn nach Schleusingen war nicht nur für die Loks der Baureihe 94 bekannt, sondern auch als „Refugium“ von Reisezugwagen der Einheitsbauart. Der Berufs- und Urlauberverkehr erforderte zumeist vier „Donnerbüchsen“ plus Packwagen; bisweilen kamen aber auch Züge mit MCI-Wagen (wie hier auf der Rückfahrt nach Suhl) zum Einsatz.

Tenderlokomotive Baureihe 94⁵⁻¹⁷

Pwg(s) 88 (Daa)

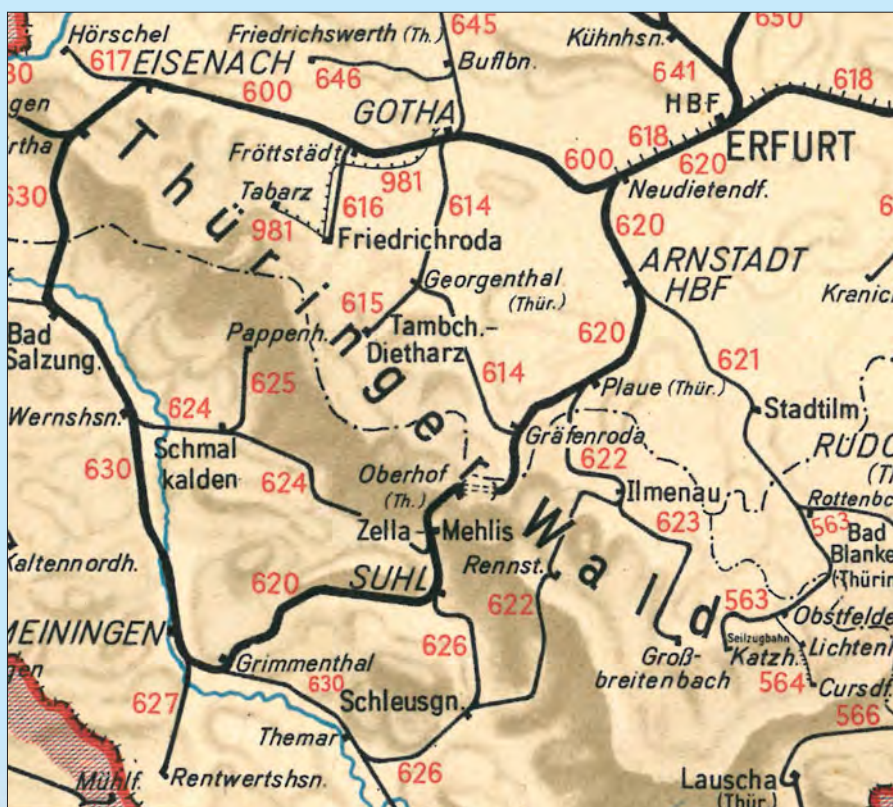
Einheitspersonenwagen Gattung Bi

Behelfspersonenwagen MCI



Während die alte Teilstrecke von Ilmenau nach Schleusingen (KBS 622) den Rennsteig als Kammlinie des Thüringer Waldes überschritt, tangierte die Teilstrecke von Suhl nach Schleusingen dessen Südrand. Beide Strecken endeten in Schleusingen, wo eine Stichbahn die Verbindung zur alten Werrabahn Eisenach–Lichtenfels bei Themar herstellte. Letztere wurde durch die Grenzziehung nach dem Zweiten Weltkrieg unterbrochen. Die Deutsche Reichsbahn fasste die Strecken Suhl–Schleusingen und Schleusingen–Themar als KBS 626 zusammen, obwohl es sich historisch um zwei Strecken handelte. Karte: Archiv Dirk Endisch

Unten: Das Erscheinungsbild von 94 1175-2 am 4. Mai 1974 mit P 19095 in Suhl lässt auf kein langes Leben mehr schließen. Die kaum lesbare Selbstkontrollziffer wurde nur noch aufgedruckt. Auch dieser Zug besteht aus vier (zum Teil modernisierten) „Donnerbüchsen“ und einem Neubaupackwagen. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch





fünf Jahrzehnte im Thüringer Wald blieben. In der Regel bestanden die Personenzüge aus drei, zu DDR-Zeiten aus vier Einheitspersonenwagen sowie einem Packwagen. Letzterer wich einem Neubauwagen Pwgs 88, der von Suhl nach Schleusingen am Zugschluss lief. Waren nicht genügend „Donnerbüchsen“ verfügbar, halfen Behelfspersonenwagen der Gattung MCI aus.

1974 wurde die Baureihe 94⁵⁻¹⁷ auf der „Friedbergbahn“ durch die sechsachsige Baureihe 118²⁻⁴ ersetzt. Zunächst konnte man der modernen Diesellok noch vor „Donnerbüchsen“ begegnen, die aber bald durch vierachsige

Typisches Bild vom malerischen Hirschbacher Viadukt aus dem Jahre 1991. Der aus der sechsachsigen 118 736-8 und drei Rekowagen Bghw bestehende Personenzug von Suhl nach Schleusingen wird in wenigen Augenblicken in Hirschbach halten. Foto: Gernot Gattermann

Drehgestellwagen der Gattung Bghw abgelöst wurden.

Auch auf der schon häufig und eingehend beschriebenen „Rennsteigbahn“ Ilmenau–Rennsteig–Schleusingen (mit fünf ehemaligen Zahnstangenabschnitten) gehörte seit 1927 die 94⁵⁻¹⁷ zum Alltagsbild. Auch hier dominierten über

Jahrzehnte hinweg verschiedene „Donnerbüchsen“, wurden jedoch schon in den 1960er-Jahren durch Rekowagen sowie zweiteilige Doppelstockeinheiten ergänzt. Als im September 1970 aus Schwerin 118 401 und 118 406 eintrafen, begann (exakt ab Winterfahrplan 1970/71) der planmäßige Einsatz von

Auf der „Friedbergbahn“ gab es durchaus auch flache Streckenabschnitte, wo der Thüringer Wald (wie hier 1991 bei Schleusingen) nur noch den gebirgigen Hintergrund bildete. Hinter der 118 läuft ein kombinierter Sitz- und Gepäckwagen BDghwe. Foto: Gernot Gattermann





P 19038 Schleusingen–Ilmenau passierte am 25. Mai 1991 mit Wagen der Gattung Bghw Schleusingerneundorf. *Foto: Udo Kandler*

Großdieselloks auf den Steilstrecken zum Rennsteig. Über viele Jahre bestimmte eine zweiteilige Doppelstockeinheit DB 7 (später DBv) in Kombination mit einem Bghw-Wagen die Zugbildung. Aber auch Bghw-Wagenzüge und moderne Doppelstock-Einzelwagen waren zu sehen. Bei langen Zügen kamen (ziehend und schiebend) zwei 118 zum Einsatz. Letztere erhielten in den 1980er-Jahren verstärkte Motoren und wurden als 118⁶⁻⁸ bezeichnet.

Rechts: 118 751 und 118 766 haben am 7. August 1991 mit dem P 19036 nach Ilmenau (aus zwei zweiteiligen Doppelstockeinheiten) soeben Manebach verlassen und passieren den „kleinen Brechpunkt“ kurz vor der Bundesstraße 4. *Foto: Udo Kandler*



Unten: Loks der Baureihe 118⁶⁻⁸ und Wagen der Gattung Bghw waren in den 1980er-Jahren sowohl auf der „Friedbergbahn“ als auch auf der „Rennsteigbahn“ heimisch.





Rekolokomotiven der Baureihe 52⁸⁰ bewältigten bereits ab 1965 den umfangreichen Berufsverkehr auf den Strecken der einstigen Brandenburgischen Städtebahn. 528156-3 fuhr mit ihrem Personenzug nach Rathenow planmäßig mit dem Schlepptender voran, hier in Brandenburg Hbf 1981. Foto: Jens-Peter Fried

Berufsverkehr in der Mark

Die Brandenburgische Städtebahn AG (BStB) gehörte einst zu den größten Privatbahnen Brandenburgs. Mit ihrer 125,6 km langen Nebenbahn Treuenbrietzen–Belzig–Brandenburg–Rathenow–Neustadt (Dosse) erschloss sie den westlichen Teil der Mark Brandenburg. Obwohl erste Pläne bereits seit 1881 vorlagen, konnte die BStB erst am 25. März 1904 den Personen- und Güterverkehr aufnehmen.

Die Beförderungsleistungen waren von Beginn an beachtlich. Bereits im ersten Geschäftsjahr wurden rund 430.000 Reisende und etwa 146.000 t Güter transportiert. Der Güterverkehr gewann in der Folgezeit erheblich an Bedeutung, da im Einzugsbereich der

BStB große Unternehmen wie das Stahl- und Walzwerk Brandenburg und das (spätere) Kunstseidewerk Premnitz entstanden.

1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn die BStB, deren Strecke zunächst der Reichsbahndirektion (Rbd) Berlin unterstand und ab 1. Januar 1955 zum Bereich der Rbd Magdeburg gehörte. 1952/53 begannen Ausbauarbeiten, in deren Ergebnis sich die Strecke Treuenbrietzen–Brandenburg (Havel)–Neustadt (Dosse) zu einer „Nebenbahn mit hauptbahnähnlichem Charakter“ wandelte und so dem Durchgangsgüterverkehr der Nord-Süd-Richtung und als

wichtige Umleiterstrecke dienen konnte. Überdies wuchsen mit dem Ausbau des Volkseigenen Betriebs (VEB) Stahl- und Walzwerk Brandenburg sowie des VEB Chemiefaserwerks „Friedrich Engels“ in Premnitz die Beförderungsleistungen auf der ehemaligen BStB kontinuierlich an.

Im Reiseverkehr setzte das Bahnbetriebswagenwerk (Bww) Magdeburg zunächst noch die alten, aus der Privatbahnzeit stammenden Fahrzeuge ein, ersetzte sie allerdings schon Mitte der 1950er-Jahre durch zweiachsige Personenwagen der Einheitsbauart. Mit Beginn der 1960er-Jahre wurden die

Die vom Betriebsalltag gezeichnete Rekolokomotive 528147-2 hält im Sommer 1980 mit dem Personenzug des Berufsverkehrs P 19231 (Rathenow–Brandenburg Hbf) an der Bahnsteigkante des Haltepunkts Mögelin. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch



Dass die Loks planmäßige Reisezüge mit dem Schleppen der voran bespannten, brachte für die Personale insofern keine Probleme, als das geschlossene Norwegerführerhaus auch bei Rückwärtsfahrt immer ausreichend Schutz vor Witterungsunbilden bot: 52 8156-3 vor dem P 19206 (Rathenow 1981). Foto: Jens-Peter Fried



Personenzüge auf der ehemaligen BStB aus zwei- und dreiachsigen Rekowagen Bag, Baag und Bagtr gebildet, die dann in den 1970er-Jahren schrittweise durch vierachsige Reisezugwagen der Gattung Bghw ersetzt wurden.

Für den Berufsverkehr auf dem Abschnitt Brandenburg (Havel)–Rathenow–Neustadt (Dosse) genügten jedoch auf Dauer weder die zwei- und dreiachsigen Rekowagen noch die vierachsigen Bghw-Wagen. Für den Berufsverkehr nach Rathenow, Premnitz und Brandenburg setzte das Bwv Magdeburg schließlich vierteilige Doppelstockeinheiten der Gattung DBv ein.

Aufbauend auf den Erfahrungen mit den Doppelstockwagen für die Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) aus den 1930er-Jahren hatte der VEB Waggonbau Görlitz 1952 zwei- und vierteilige Doppelstockzüge entwickelt. Von den 39,9 m langen zweiteiligen Einheiten der Gattung DB 7 (später Gattung DBz) wurden 1955 zwölf Exemplare gefertigt. Deutlich erfolgreicher war die vierteilige Einheit der Gattung DB 13 (später Gattung DBv), von der die DR zunächst 152 Exemplare beschaffte. Jede der 73,4 m langen Einheiten bot 906 Reisenden Platz und eignete sich damit in idealer Weise für den Berufsverkehr.

1961 folgte eine Weiterentwicklung der Gattung DB 13. Diese glich zwar äußerlich der ersten Bauform, die Wagenkästen wurden jedoch im Leichtbau gefertigt. Dadurch sank die Masse von 145 auf 131 t. Dank der neuen Knorr-Bremse mit Einheitswirkung konnte die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h erhöht werden. Die Fahrzeuge der letzten, 1971 beschafften Bauserie besaßen ein Wendezugsteuerabteil. Ältere Fahrzeuge wurden später mit einem Steuerabteil ausgerüstet.

Für den Berufsverkehr auf der Kursbuchstrecke (KBS) 704 Brandenburg (Havel)–Rathenow–Neustadt (Dosse) genügte zumeist eine vierteilige Doppelstockeinheit. Der Zug wurde durch einen kurzen Packwagen der Gattung Pwg(s) 88 ergänzt, der in Fahrtrich-

Dieser Kursbuchauszug vom Sommer 1981 (Gegenrichtung S. 44) zeigt die noch immer dichte Belegung der Strecke Brandenburg–Neustadt (Dosse) mit Berufszügen, die fast ausnahmslos aus vierteiligen Doppelstockeinheiten gebildet wurden. Fahrplan: Archiv Dirk Endisch

704 Brandenburg–Neustadt (Dosse)

Alle Züge 2. Klasse

km	Rbd Magdeburg	Zug Nr	19200	19202	19206	19228	19208	19210	19234	19214	19236	19216	19238	19218	19220	19240
0,0	Brandenburg Hbf	681, 700 ab	2.32	4.03	5.16	...	6.20	9.19	11.41	13.48	14.28	15.10	16.10	18.54	22.15	23.11
4,0	Brandenburg-Altstadt	681 an	2.39	4.10	5.23	...	6.27	9.26	11.48	13.55	14.34	15.17	16.17	19.01	22.22	23.18
6,8	Görden	...	2.40	4.11	5.25	...	6.28	9.27	11.49	13.56	14.35	15.19	16.19	19.02	22.23	23.19
10,7	Bohnenland (u)	...	2.45	4.16	5.30	...	6.34	9.32	11.54	14.01	14.41	15.24	16.24	19.07	22.28	23.24
13,9	Fohrde	...	2.51	4.22	5.36	...	6.42	9.37	12.00	14.07	14.48	15.30	16.30	19.13	22.34	23.30
15,6	Pritzerbe	...	2.57	4.28	5.42	...	6.49	9.43	12.05	14.13	14.54	15.36	16.43	19.19	22.40	23.36
20,9	Döberitz	...	3.01	4.32	5.46	...	6.54	9.46	12.10	14.17	14.58	15.41	16.47	19.23	22.44	23.41
22,4	Döberitz Nord	...	3.09	4.48	5.55	6.43	7.02	9.54	12.19	14.26	15.06	15.55	16.55	19.32	22.52	23.49
24,1	Premnitz Süd	...	3.12	5.06	5.58	6.47	7.12	9.57	12.22	14.29	15.15	15.58	17.03	19.35	22.56	23.52
25,5	Premnitz	...	3.14	5.10	6.03	6.51	7.16	10.01	12.26	14.34	15.20	16.02	17.07	19.39	23.00	23.57
28,4	Müggelin	...	3.18	5.13	6.06	6.54	7.18	10.03	12.30	14.37	15.23	16.05	17.10	19.41	23.03	24.00
29,6	Heidefeld (u)	...	3.19	5.14	6.10	6.55	7.19	10.04	12.31	14.39	15.24	16.06	17.15	19.42	23.08	0.01
32,5	Rathenow Süd	...	3.24	5.19	6.15	7.00	7.24	10.16	12.37	14.44	15.29	16.11	17.20	19.47	23.13	0.06
33,7	Rathenow	750 an	3.27	5.22	6.18	7.03	7.27	10.19	12.40	14.47	15.32	16.14	17.23	19.51	23.16	0.09
33,7	Rathenow	750 an	3.33	5.28	6.24	7.09	7.33	10.25	12.46	14.53	15.39	16.17	17.30	19.56	23.22	0.15
33,7	Rathenow	750 an	3.36	5.31	6.27	7.12	7.36	10.27	12.49	14.56	15.42	16.20	17.33	19.59	23.24	0.18
Zug Nr			19226	19230	19230	19230	19230	19230	19230	19230	19230	19230	19230	19230	19230	19230
33,7	Rathenow	750 ab	4.42	...	6.29	7.26	...	11.11	13.58	...	15.44	...	19.00	...	...	20.20
37,0	Rathenow Nord	...	4.48	...	6.36	7.32	...	11.17	14.05	...	15.50	...	19.07	...	...	0.26
41,4	Albertshelm (u)	...	4.55	...	6.43	7.39	...	11.31	14.12	...	15.58	...	19.14	...	...	0.33
43,6	Hohennauen	...	5.05	...	6.47	7.43	...	11.34	14.16	...	16.02	...	19.18	...	...	0.37
47,3	Spaatz	...	5.05	...	6.54	7.49	...	11.40	14.22	...	16.08	...	19.25	...	...	0.43
53,5	Rhinow	...	5.22	...	7.11	7.58	...	11.49	14.31	...	16.17	...	19.35	...	...	0.53
57,9	Großderschau	...	5.29	...	7.18	8.05	...	11.56	14.38	...	16.23	...	19.54	...	...	1.00
62,1	Sieversdorf (Kr Kyritz)	...	5.35	...	7.24	8.11	...	12.02	14.44	...	16.33	...	20.01	...	...	1.07
63,8	Hohenofen (Rbd Schwerin)	...	5.39	...	7.28	8.17	...	12.06	14.48	...	16.36	...	20.04	...	...	1.10
69,0	Neustadt (Dosse)	800, 802, 814 an	5.47	...	7.36	8.22	...	12.14	14.56	...	16.45	...	20.13	...	...	1.19

© von Beitzig



tung nach Neustadt (Dosse) planmäßig am Zugschluss lief.

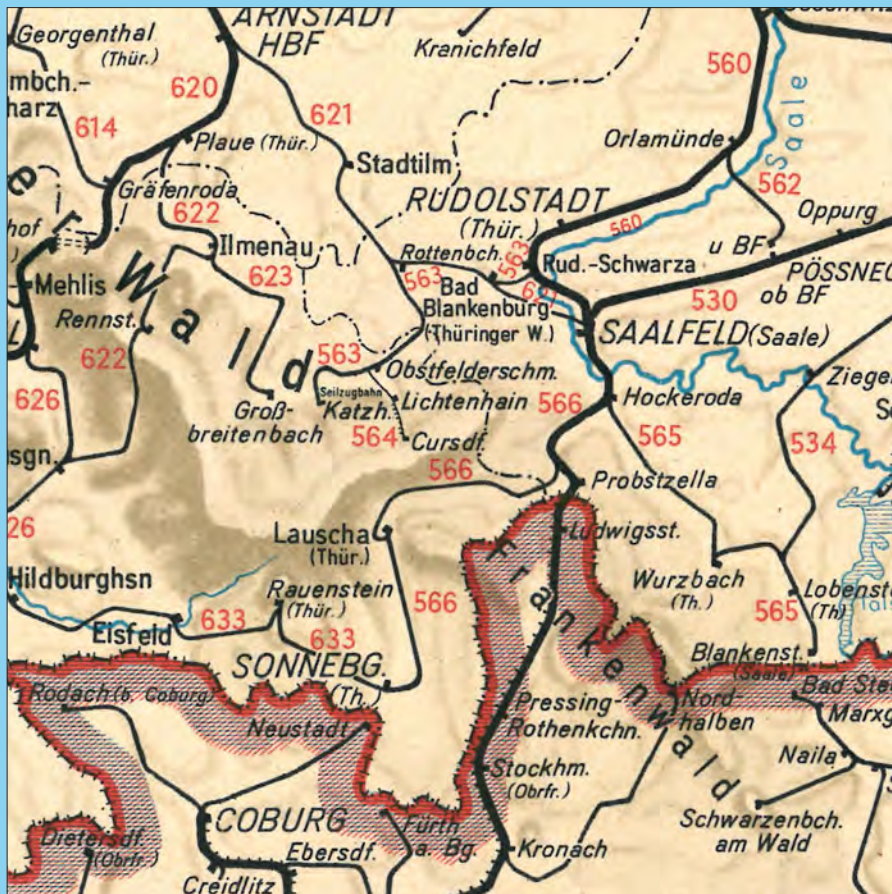
Für die Bespannung der Personenzüge war stets das Bw Brandenburg zuständig, das bereits seit 1965 die Rekolokomotiven der Baureihe 52⁸⁰ einsetzte. Fehlten dem Lokleiter Maschinen dieser Baureihe, so halfen (noch bis 1975/76) Lokomotiven der Baureihe 52 und (etwa von 1980 bis 1984) der Baureihe 50³⁵ aus.

Nachdem die 52⁸⁰ ausgedient hatte und auf Hauptstrecken die 132 dominierte, gelangte die sechssachsige 118 verstärkt auf Nebenstrecken. 118 726-9 wartet mit dem N 19234 nach Neustadt (Dosse) in Brandenburg Hbf auf Abfahrt (1991). Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch

In den 1970er-Jahren verlor die Baureihe 52⁸⁰ im Reisezugdienst an Bedeutung. Ihre Aufgaben übernahmen zunächst Dieselloks der Baureihe 110; im Winterfahrplan 1980/81 bespannten Maschinen der Baureihe 52⁸⁰ lediglich noch die Berufszüge P 19206 Branden-

burg (Havel)–Neustadt (Dosse) und P 19231 Rathenow–Brandenburg (Havel). Dennoch endete ihr planmäßiger Einsatz im Personenzugdienst erst 1985. Ihre Aufgaben übernahmen die sechssachsigen Diesellokomotiven der Baureihe 118⁶⁻⁸.

704 Neustadt (Dosse) – Brandenburg													
km	Rbd Schwerin	Zug Nr	19227	19229	19231	19233	19237	19239	19241				
0.0	Neustadt (Dosse) 800, 802, 814	ab	4.35	6.23	9.16	12.56	16.12	19.17	21.48				
5.2	Hohenofen		4.43	6.31	9.24	13.04	16.21	19.25	21.57				
6.9	Sieversdorf (Krkyritz) (Rbd Magde-		4.47	6.35	9.28	13.08	16.25	19.29	22.00				
11.1	Großderschau.....burg)		4.54	6.42	9.35	13.16	16.43	19.36	22.08				
15.5	Rhinow		5.01	6.50	9.43	13.23	16.50	19.43	22.15				
21.7	Spatz		5.11	6.59	9.52	13.32	16.59	19.52	22.24				
25.4	Hohennauen		5.17	7.05	9.58	13.39	17.05	19.58	22.30				
27.6	Albertshelm (u)		5.21	7.09	10.02	13.42	17.09	20.02	22.34				
32.0	Rathenow Nord		5.29	7.17	10.10	13.50	17.16	20.09	22.41				
35.3	Rathenow X 750	on	5.35	7.23	10.16	13.56	17.22	20.14	22.47				
Zug Nr			19201	19203	19205	19209	19213	19215	19217				
35.3	Rathenow X 750	ab	3.58	4.53	5.54	6.32	7.56	10.30	12.10	14.19	15.45	16.54	18.59
36.5	Rathenow Süd		4.01	4.56	5.58	6.36	7.59	10.34	12.13	14.22	15.48	16.57	19.02
39.4	Heidefeld (u)		4.07	5.02		6.42	8.05	10.40	12.19	14.28	15.54	17.03	19.08
40.6	Mögelin		4.10	5.05		6.45	8.09	10.43	12.22	14.31	15.57	17.06	19.11
43.5	Premnitz	on	4.15	5.10	6.08	6.49	8.13	10.47	12.27	14.36	16.02	17.11	19.15
44.9	Premnitz Süd		4.16	5.20	6.09	6.56	8.14	10.49	12.35		15.26	16.08	17.12
46.5	Döberitz Nord		4.20	5.23	6.12	6.59	8.17	10.52	12.38		15.29	16.11	17.15
48.1	Döberitz		4.24	5.26	6.16	7.03	8.20	10.57	12.43		15.33	16.15	17.18
53.4	Pritzerbe		4.29	5.31	6.19	7.07	8.25	11.00	12.47		15.36	16.18	17.21
55.1	Fohrde		4.37	5.39		7.15	8.33	11.08	12.55		15.45	16.26	17.29
58.3	Bohnenland (u)		4.40	5.52		7.18	8.37	11.11	12.58		15.49	16.30	17.33
62.2	Görden		4.46	5.58		7.24	8.42	11.17	13.04		15.55	16.35	17.38
65.0	Brandenburg-Altstadt X 681	on	4.52	6.04		7.30	8.48	11.23	13.10		16.01	16.41	17.45
69.0	Brandenburg Hbf X 681, 700	an	4.57	6.09		7.35	8.53	11.28	13.15		16.07	16.46	17.50
α nur 5.05 an 5.08 an			4.58	6.10		7.37	8.54	11.29	13.17		16.20	16.47	17.51
			5.05	6.17		7.44	9.01	11.36	13.24		16.27	16.54	17.58
nach Belzig													



Ein Blick auf die geografische (und zu DDR-Zeiten politisch problematische) Lage Sonnebergs und der Strecke von Saalfeld (Saale) lässt die Ansprüche erahnen, die sich im äußersten Süden der Rbd Erfurt an die Eisenbahner der DR und ihre Technik richteten. Karte: Archiv Dirk Endisch

95 0027-3 hat mit einem für die Gebirgsbahn von Saalfeld (Saale) nach Sonneberg sehr typischen Zug an einem Frühjahrstag 1978 Ernstthal am Rennsteig erreicht und wartet auf das Signal zur Weiterfahrt.
Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch

Zwischen zwei Gebirgen

Frühjahr 1980: Entspannt lehnte sich der Heizer aus dem Führerstandsfenster der glänzend polierten 95 0027-3 vom Bw Probstzella. Die Maschine hatte den Personenzug P18005 von Saalfeld (Saale) nach Sonneberg am Zughaken. Die planmäßige Fahrt über die zahlreichen Steigungen zwischen Thüringer Schiefergebirge und Frankenstein stellte zwar hohe Anforderungen an Mensch und Maschine, doch der Heizer war guter Dinge: Den Reisezug, der aus fünf vierachsigen Rekowagen der Bauart Bghw und einem langen zweiachsigen Güterwagen der Gattung Gbs speziell für Expressgut bestand, würde seine Lok auch diesmal ohne weiteres bewältigen.

Mit viel Gefühl öffnete der Heizer die Handräder für die Ölzufuhr und den Bläser. Mit dem typischen, unüberhörbaren „Wuff“ der Ölhauptfeuerung entzündete sich das schwere Heizöl in der Feuerbüchse. Eine riesig anmutende tiefschwarze Rauchwolke entwich der Esse. Laut bullerten die beiden Flachbrenner. Der Zeiger des Kesseldruckmanometers näherte sich zwar langsam, doch mit unausweichlicher Sicherheit bereits der Grenzmarke von satten 14 bar.





Tenderlok Baureihe 95 (Rostfeuerung)

Reko-Gepäckwagen Dag

Rekowagen Bag(e)

Pünktlich um 14.24 Uhr kam das Abfahrtsignal. Scheinbar mühelos setzte die imposante Tenderlok den Zug in Bewegung. Was man dabei nicht sah: Im Frühjahr 1980 waren die Tage der „Bergkönigin“ bereits gezählt.

Das Bw Probstzella sollte die letzte Heimat der Maschinen sein. Als gänzlich neu galt dieser Stationierungsort für die einstige preußische Gattung T 20 jedoch nicht, denn bereits 1923 war sie hier präsent gewesen und galt (neben der Baureihe 94⁵⁻¹⁷, der alten preußischen T 16¹) u.a. als Rückgrat im Schiebedienst auf den betrieblich anspruchsvollen Rampenstrecken sowohl

im Frankenwald als auch im Thüringer Schiefergebirge.

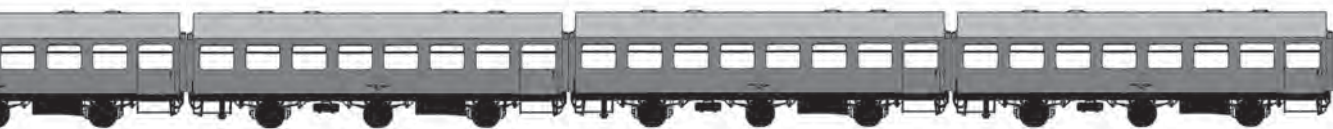
In der DDR schlossen sich schwerpunktmäßige Einsätze auf der Rübelandbahn im Harz bis zu deren Elektrifizierung an. Die in den 1920er- und 1930er-Jahren als modern geltenden, im Urteil von Fachleuten konstruktiv vorzüglichen Maschinen hatten selbst in den 1960er-Jahren ihre Nutzungsgrenze noch nicht erreicht – für die Reichsbahn allemal ein Grund, 24 dieser Maschinen zwischen 1964 und 1973 mit einer Ölhauptfeuerung auszurüsten. So „präpariert“, prägten die schweren Fünfkuppler nun über viele

Jahre hinweg das alltägliche Bild auf der 73,6 km langen Verbindung Saalfeld (Saale)–Probstzella–Sonneberg, auf der es für sie lange Zeit auch vor Reisezügen keine echten Alternativen gab.

Die Personenzüge wiesen hier zu meist eine Planlast von etwa 150 bis 200 t auf. Das zuständige Bahnbetriebswagenwerk (Bww) Saalfeld bildete die Züge ab Ende der 1960er-Jahre zunächst aus zwei- und dreiachsigen Rekowagen der Gattungen Bag, Baag und Bagtr. Für das Fahrgastaufkommen auf der KBS 566 genügten meist sechs Wagen. Für den Zugführer, den Gepäck- und Stückgutverkehr standen entweder dreiachsige Reko-Gepäckwagen der Gattung Dag oder zweiachsige Einheitspackwagen zur Verfügung. Letztere wurden in Fahrtrichtung nach

Die Steigungen der Strecke erforderten maximale Dampfentwicklung und große Mengen Speisewasser. 95 0040-6 im Frühjahr 1979 beim Wassernehmen in Lichte Ost. Von 12 m³ Wasser (in Saalfeld) führte die 95 hier nur noch 3,5 bis 4 m³ mit. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch





Rekowagen Bag(e)

Rekowagen Bag(e)

Rekowagen Bag(e)

Oben: Um 1970 – noch besaßen nicht alle Loks der Baureihe 95 Ölhauptfeuerung – bestanden die Personenzüge aus einem Packwagen und den kurzen Rekowagen. Neben Packwagen der Einheitsbauart kamen auch Reko- und Neubaupackwagen zum Einsatz.

Drei bis maximal fünf Wagen der Gattung Bghw und ein Gbs für Expressgut bildeten bis nach 1990 eine Art Standard bei der Wagenreihung der Züge. Im Foto 119075-0 mit P 18005 am 31. August 1991 im Spitzkehrenbahnhof Lauscha. Foto: Udo Kandler

Dieser Kursbuchauszug vom Sommer 1976 dokumentiert einen Zeitraum, da die Strecke nahezu uneingeschränkt Domäne der Baureihe 95 war. Fahrplan: Archiv Dirk Endisch



566 Saalfeld (Saale)–Probstzella–Sonneberg (Thür) und zurück

Alle Züge 2. Klasse

km	Rbd Erfurt	Zug Nr	18011	18003	18005	18007	E 805	18009	5041
0,0	Saalfeld(S) X 530.560.621		10.34	14.24	16.52	19.13	21.12	22.37	
5,8	Bretternitz		10.41	14.31	17.01	19.19	21.19	22.44	
9,9	Kaulsdorf (Saale)		10.47	14.37	17.06	19.24	21.24	22.50	
12,1	Hockeroda		10.51	14.40	17.11	19.27	21.27	22.53	
15,8	Unterquiltz		10.56	14.46	17.17	19.32	21.32	22.59	
21,0	Marktgröitz		11.03	14.54	17.24	19.38	21.38	23.01	
25,0	Probstzella X (343m)		11.08	14.59	17.29	19.43	21.44	23.11	
27,5	Zopten (u)		11.09	15.01	17.30	19.49	21.44		
30,0	Grüenthal		11.21	15.20	17.42	19.49	21.54		
34,2	Gebersdorf (u)		11.30	15.30	17.51	19.54	22.04		
36,4	Lippelsdorf (u)		11.36	15.35	17.57	19.59	22.09		
39,6	Schmiedefeld (b Probstz) (662m)		11.46	15.44	18.15	20.04	22.18		
41,2	Lichte (Thür) Ost		11.54	15.53	18.23	20.18	22.26		
43,2	Lichte (Thür)		11.59	15.58	18.28	20.23	22.32		
48,2	Erstthal (a Rennst) (762m)		12.13	16.11	18.41	20.34	22.44		
50,1	Oberlauscha (u)		12.16	16.15	18.45	20.39	22.48		
54,6	Lauscha(Thür) X (610m)		12.25	16.23	18.53	20.45	22.57		
59,9	Steinach (Thür) X		12.35	16.35	19.03	21.09	23.07		
65,3	Blechhammer (Thür)		12.44	16.44	19.12	21.18	23.16		
67,5	Hüttengrund (u)		12.55	17.00	19.22	21.23	23.26		
69,2	Sonneberg (Thür) Nord		13.00	17.05	19.27	21.28	23.31		
71,2	Sonneberg (Thür) Ost		13.05	17.10	19.33	21.33	23.37		
73,6	Sonneberg (Thür) Hbf X (385m)		13.09	17.14	19.36	21.37	23.40		
			13.13	17.18	19.40	21.43	23.44		

km	Rbd Erfurt	Zug Nr	18002	18004	18006	18008		
0,0	Sonneberg (Thür) Hbf X (385m)		4.06	6.31	7.46	13.30	16.40	20.26
2,4	Sonneberg (Thür) Ost		4.11	6.38	7.53	13.34	16.45	20.30
4,4	Sonneberg (Thür) Nord		4.15	6.47	8.02	13.38	16.49	20.34
6,1	Hüttengrund (u)		4.20	6.51	8.07	13.43	16.54	20.39
8,3	Blechhammer (Thür)		4.25	6.56	8.12	13.48	16.59	20.44
13,7	Steinach (Thür) X		4.37	7.07	8.20	14.00	17.11	20.57
19,0	Lauscha (Thür) X (610m)		4.48	7.17	8.33	14.10	17.20	21.07
23,5	Oberlauscha (u)		4.59	7.31	8.46	14.24	17.38	21.20
25,4	Erstthal (a Rennst) (762m)		5.09	7.40	8.55	14.34	17.47	21.30
30,4	Lichte (Thür)		5.15	7.45	9.00	14.38	17.52	21.35
32,4	Lichte (Thür) Ost		5.25	7.55	9.10	14.48	18.02	21.45
34,2	Schmiedefeld (b Probstz) (662m)		5.30	8.00	9.15	14.54	18.08	22.01
36,4	Lippelsdorf (u)		5.34	8.11	9.20	14.58	18.13	22.22
37,2	Gebersdorf (u)		5.41	8.17	9.25	15.05	18.20	22.29
39,6	Grüenthal		5.46	8.22	9.30	15.10	18.25	22.34
43,1	Zopten (u)		5.55	8.30	9.35	15.18	18.35	22.41
46,1	Probstzella X (343m)		6.04	8.38	9.48	15.28	18.46	an
48,6	Marktgröitz		6.05	8.39	9.49	15.29	18.48	
52,6	Unterquiltz		6.11	8.44	9.54	15.33	18.51	
57,8	Hockeroda		6.18	8.49	9.59	15.40	18.59	
61,5	Kaulsdorf (Saale)		6.26	8.59	10.04	15.45	19.04	
63,7	Bretternitz		6.31	9.04	10.09	15.49	19.24	
67,8	Saalfeld(S) X 530.560.621		6.38	9.11	10.16	15.54	19.29	
73,6						16.02	19.47	

a an 8.34 von Erfurt
b an 18.05 nach Erfurt
c an 19.08 von und nach Rudolstadt
d an 21.34 nach Nordhausen
e an 22.05 Übergang für Reisende zu bzw von den Zügen nach bzw von der DRD nicht möglich

Sonneberg unmittelbar hinter der Zuglokomotive eingestellt. Nicht nur bei Fahrzeugmangel, sondern zeitweise planmäßig, griff das Bww Saalfeld auch auf die kurzen zweiachsigen Packwagen der Gattung Pwg(s) 88 zurück, obwohl sich die deutlich älteren Einheitspackwagen in Thüringen als erstaunlich zählebig erwiesen. Erst 1978/79 hatte das letzte Exemplar seine Schuldigkeit getan, wobei der Einsatz selbst in Verbindung mit vierachsigen Bghw-Wagen üblich war.

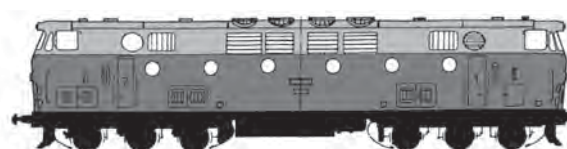
Zu diesem Zeitpunkt hatten sogar die zwei- und dreiachsigen Rekowagen bereits erheblich an Bedeutung verloren. Die Züge bestanden schließlich nur noch aus drei, vier oder sogar fünf (beim P 18005) Bghw-Wagen. Anstelle der verschiedenen Packwagen rollten

nunmehr die langen zweiachsigen Güterwagen der Gattung Gbs für Reisegepäck und Expressgut über die vielen Viadukte nach Sonneberg.

Nur wenig später vollzog sich auch ein Wandel in der Zugförderung. Ende der 1970er-Jahre hatten die Maschinen der Baureihe 95^o aufgrund des jahrelangen Einsatzes auf den schwierigen Bergstrecken im südöstlichen Thüringen ihre Verschleißgrenze erreicht. Die ehemalige preußische T 20 sollte (und musste) durch Dieselloks ersetzt werden. Doch die Baureihe 118 wurde schon lange nicht mehr gefertigt, sodass die zuständige Rbd Erfurt in der Baureihe 119 aus rumänischer Produktion eine Alternative zu sehen hatte. 1978 tauchte das erste Exemplar der Lok mit den Bullaugen zu Probefahrten

in Probstzella auf. Leider überzeugten weder sie noch ihre Serienschwestern die Männer auf den Führerständen, die alles Neue womöglich an der Solidität der Baureihe 95 maßen. Mit 119 023-0 begann eine Odyssee aus Pleiten, Pech und Pannen. Es sollte lange dauern, bis sich die rumänischen „U-Boote“ freigeschwommen hatten. Gleichwohl bestimmten sie das Bild sämtlicher Reisezüge zwischen Thüringer Schiefergebirge und Frankenwald, sodass man (wenn auch deutlich später als gedacht) im Verlauf des Jahres 1980 auf die Baureihe 95 verzichten konnte.

Was sich nicht veränderte, war die Zugbildung: Hier blieb es bei den bewährten Wagen der Gattung Bghw in Kombination mit den gesickten „Blechwagen“ der Gattung Gbs.



Diesellokomotive Baureihe 119



Güterwagen Gbs für Expressgut

Am 7. August 1981 bespannte 119 085 den P 18006 aus Gbs- und Bghw-Wagen, hier bei Oberlauscha. Foto: Udo Kandler



Sowohl das rumänische „U-Boot“ 119 005-7 (rechts) als auch die „Bergkönigin“ 95 044-8 (Foto ganz unten) stehen mit ihren planmäßigen Personenzügen nach Sonneberg abfahrbereit im Bahnhof Saalfeld (Saale). Im Unterschied zu den Aufnahmezeitpunkten (Foto rechts im Juli 1980; Foto unten nur wenige Tage später) fällt auch hier wieder die „standardisierte“ Reihung dieser Züge ins Auge. Fotos: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch

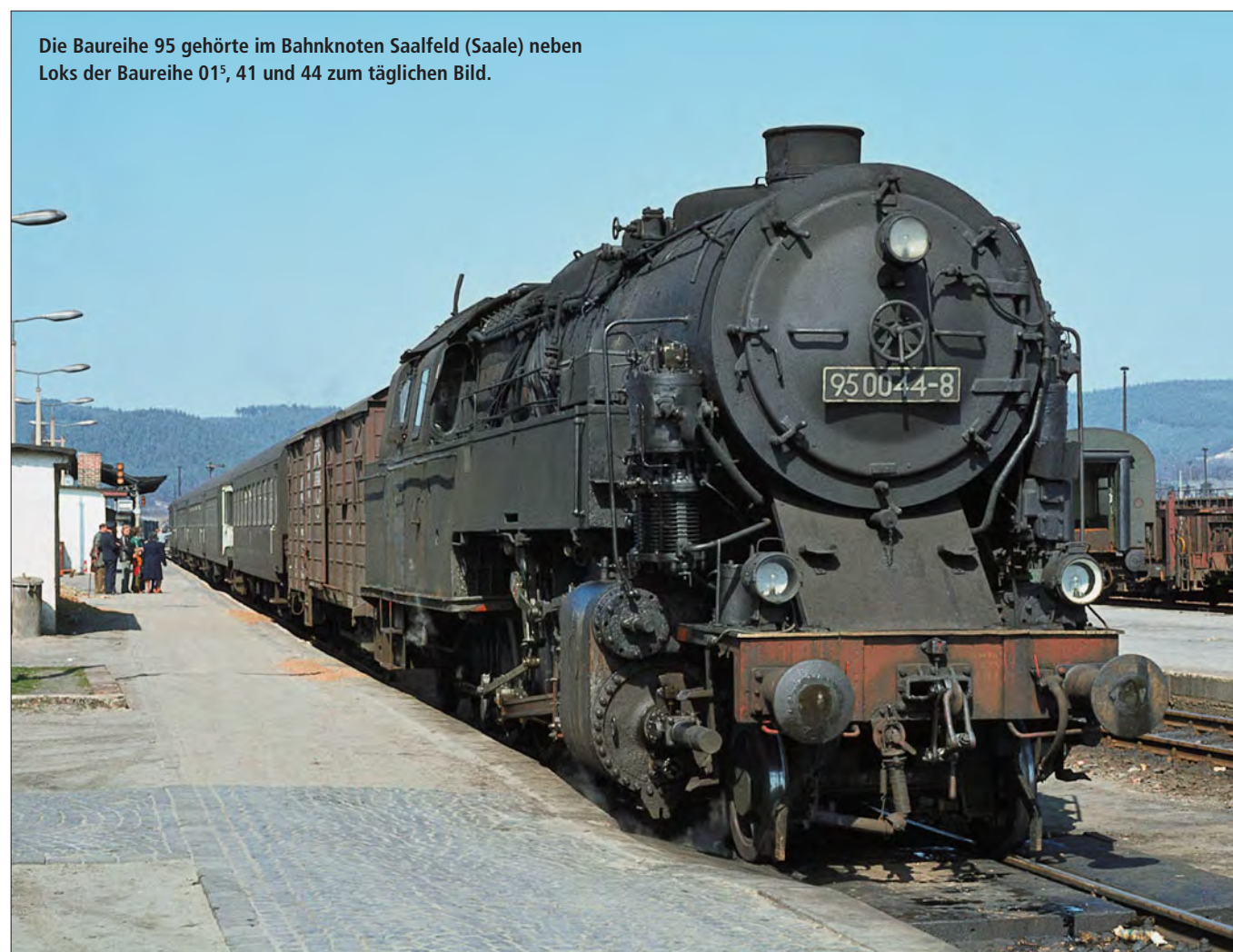


Der in der Zeichnung dargestellte Personenzug ist in Richtung nach Sonneberg unterwegs. Innerhalb dieser Relation hatten die für die Expressgutbeförderung vorgesehenen „Blechwagen“ der Bauart Gbs gleich hinter den Zuglokomotiven zu laufen.



Rekowagen Bghw

Rekowagen Bghw



Die Baureihe 95 gehörte im Bahnknoten Saalfeld (Saale) neben Loks der Baureihe 01⁵, 41 und 44 zum täglichen Bild.

Donnerbüchsen-Züge mit 86

Wenn von der Baureihe 86 die Rede ist, denken die meisten Modelleisenbahner an deren Einsatz im Erzgebirge, in der Oberlausitz oder auf der Insel Usedom. Das Mansfelder Land wird dabei meist vergessen, obwohl die Tenderloks rund 25 Jahre den Verkehr auf den Strecken der ehemaligen Halle-Hettstedter Eisenbahn-Gesellschaft (HHE) bestritten.

Die HHE gehörte zu den profitabelsten Kleinbahnen des Lenz-Konzerns. Anfang der 1890er-Jahre wurden die ersten Ideen für den Bau einer Eisenbahn von Halle (Saale) durch das Mansfelder Land nach Hettstedt erörtert. Die hier ansässige Agrarindustrie und der Berufsverkehr versprachen beachtliche Einnahmen.

Im Sommer 1895 begannen die Bauarbeiten. Nach nicht einmal einem Jahr traf am 20. Mai 1896 der erste Personenzug aus Halle (Saale) in Gerbstedt ein. Schon zwei Tage später nahm die HHE den planmäßigen Reisezugverkehr auf der 44,6 km langen regelspu-

rigen Kleinbahn von Halle Kloster nach Hettstedt auf. Der Güterverkehr folgte am 1. August 1896. Zu diesem Zeitpunkt plante die HHE noch eine Stichstrecke von Gerbstedt nach Friedeburg. Deren erster Abschnitt (von Gerbstedt nach Friedeburger Hütte) wurde am 2. Oktober 1899 seiner Bestimmung übergeben. Das fehlende Streckenstück von Friedeburger Hütte nach Friedeburg folgte dann am 1. September 1900.

Die HHE erwies sich wirtschaftlich als wahre Goldgrube. Im Geschäftsjahr 1905/06 beförderte das Unternehmen mehr als 1,36 Millionen Reisende und über 607 000 t Güter. Nach Abzug aller Kosten konnte die HHE über Jahre hinweg solide Dividenden zwischen 2,75 und 3,5 % auszahlen.

Doch nach dem Zweiten Weltkrieg änderten sich die Verhältnisse grundlegend. Die Verwaltung des späteren Landes Sachsen-Anhalt stellte die HHE am 1. März 1946 unter Sequester. Für die Betriebsführung war ab 1. Januar 1947 die sogenannte „Sächsische Pro-

vinzbahnen GmbH“ verantwortlich, bevor die HHE ab 15. August 1948 der Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) des Verkehrswesens Sachsen-Anhalt unterstand. Am 1. April 1949 übernahm schließlich die Deutsche Reichsbahn die Anlagen und Fahrzeuge der einstigen HHE und ihre Strecken von Halle Kloster nach Hettstedt sowie von Gerbstedt nach Friedeburg; sie gehörten fortan zur Rbd Halle. Diese führte zunächst die bei ihr üblichen Verwaltungsstrukturen ein. Der Lokbahnhof in Halle Kloster wurde sogar in ein selbstständiges Bahnbetriebswerk umgewandelt, dem die einstige Lokomotivstation der HHE in Gerbstedt als Außenstelle unterstand. Zum August 1952 wurde das Bw Halle Kloster dann jedoch aufgelöst; die Anlagen gehörten fortan zum Bw Halle P.

Zu Beginn der 1960er-Jahre zeichnete sich das Ende der ehemaligen HHE ab. Der Oberbau war in einigen Abschnitten weitgehend verschlissen. Außerdem behinderte der Bahnhof Halle Kloster die städtebaulichen Planun-

86 1435-6 wartete im Sommer 1975 mit dem Personenzug P 18233 in Heiligenthal auf die unmittelbar bevorstehende Abfahrt nach Hettstedt. Der Zug aus unterschiedlichen Einheitspersonenwagen war bereits fast eine Rarität. Foto: Archiv Dirk Endisch





Der Zug bei Ankunft in Hettstedt. Auf dem Nachbargleis wartet mit einem Güterzug 132 123-1 vom Bw Erfurt. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch

Die Kursbuchstrecke 556 (Kartenmitte) blieb als Torso von der einstigen Halle-Hettstedter Eisenbahn übrig. Karte: Archiv Dirk Endisch

gen in Halle (Saale): Für die zahlreichen Beschäftigten der riesigen Chemiekombinate in Schkopau (Buna) und Leuna wurden dringend neue Wohnungen benötigt, deren Bau (unter dem Namen „Halle-Neustadt“) man durch den Endbahnhof Halle Kloster und den Streckenverlauf der einstigen HHE behindert sah.

Zunächst allerdings stellte die DR am 29. September 1962 den Personenverkehr auf der Stichstrecke Gerbstedt-Friedeburg ein und erst im März 1968 verkehrte der letzte Personenzug auf dem Abschnitt Halle Kloster-Heiligenthal, der fortan im Schienenersatzverkehr mit Bussen bedient wurde. Der Güterverkehr zwischen Halle Kloster und Heiligenthal endete am 28. September 1968.

Von der einstigen Stammstrecke der ehemaligen HHE wurde nur noch der 11,6 km lange Abschnitt Hettstedt-Heiligenthal betrieben. Dieser wies beachtliche Beförderungsleistungen auf. Im Personenverkehr bestimmten Berufs- und Schülerzüge nach Hettstedt



Im Bahnhof Heiligenthal entstand am 19. Juli 1975 dieses Porträt von der 86 1738-3. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch



Einheitslokomotiven Baureihe 86

Einheitspersonenwagen Gattung Bi



Oben: 86 1722-7 mit Personenzug am 23. Februar 1976 in Gerbstedt. Als zweiter Bi läuft ein „rekonstruierter“ Einheitspersonenwagen (mit neuen Fenstern) im Zugverband mit. Foto: Archiv Dirk Endisch

Am 17. Juni 1975 war dieser Personenzug von Gerbstedt nach Hettstedt doppelt bespannt. Hinter 86 1738-3 lief 86 1722-7. Eine der beiden Maschinen war auf dem Weg zu Fristarbeiten nach Röblingen. Foto: Archiv D. Endisch





Einheitspersonenwagen Gattung Bi

Pwgs(s) 88 (Daa)

Der hier dargestellte Personenzug von Hettstedt nach Gerbstedt verkehrte nachweislich um 1970. Dass er vollständig aus Bi-Wagen mit offenen Einstiegsbühnen bestand, gehörte zu den Ausnahmen. Auch der moderne Packwagen am Zugschluss wurde nur stellvertretend für einen Einheitspackwagen eingestellt. Die zweite 86 ist zu Fristarbeiten nach Röblingen unterwegs.

das Bild. Ab Sommer 1968 setzte die Deutsche Reichsbahn auf dem Abschnitt Hettstedt–Gerbstedt werktags immerhin zehn (!) Personenzugpaare ein. Zwischen Gerbstedt und Heiligenthal genügten werktags hingegen schon zwei Zugpaare.

Bereits seit Ende der 1950er-Jahre bildete das zuständige Bahnbetriebswagenwerk (Bww) Halle die Reisezüge aus Einheitspersonenwagen der Gattung Bi mit offenen und geschlossenen Bühnen, auch bekannt als „Donnerbüchsen“. Die Zuggarnituren bestanden planmäßig aus fünf „Donnerbüchsen“ und (in der Regel) einem zweiachsigen Packwagen der Einheitsbauart, der in Fahrtrichtung Hettstedt am Zugschluss lief. Erst 1977/78 wurden die „Donnerbüchsen“ durch zwei- und

dreiachsige Rekowagen (drei Fahrzeuge) und einen Pwgs 88 ersetzt.

Die Zugförderung oblag dem Lokbahnhof (Lbf) Gerbstedt, der bereits ab 1953/54 nur noch die Baureihe 86 vorhielt. Die Betriebsführung in Gerbstedt wies Besonderheiten auf: Lokomotiven und Personale unterstanden komplett dem Bw Halle P, doch die Unterhaltung der Loks oblag dem Bw Röblingen. Für die notwendigen Fristarbeiten mussten die Maschinen via Hettstedt und Blankenheim dorthin überführt werden. Im Herbst 1970 waren im Lbf Gerbstedt 86 1435-6, 86 1573-4, 86 1722-7 und 86 1738-3 beheimatet. Noch Ende 1975 kamen 86 1061-0 und 86 1771-4 hinzu, obwohl für den Plandienst meist eine Dampflok genügte. Ein zweite Maschine (unter Dampf) diente als Reserve.

Lediglich in den Herbstmonaten, wenn die Rübenkampagne lief oder Sonderleistungen zu erbringen waren, setzte Gerbstedt eine zweite Maschine ein. In den Wintermonaten diente eine Dampflok als Wärmespender.

Erst Mitte der 1970er-Jahre zeichnete sich das Ende der Baureihe 86 auf der Strecke Hettstedt–Heiligenthal ab. Für den ab 30. Mai 1976 gültigen Umlauf standen noch vier Dampfloks zur Verfügung. Im August 1976 begann die Ausbildung der Gerbstedter Personale für den Einsatz von Dieselloks der Baureihe 110. Am 25. September 1976 beendete dann 86 1771-4 die Dampflokzeit in Gerbstedt.

Nicht nur diese einst weit verbreitete Dampflok ist schon lange Geschichte, denn auch zwischen Hettstedt und Gerbstedt verkehrte am 28. September 2002 der letzte Zug. Heute erinnern nur noch Bilder an die (modellbahntauglichen) „Donnerbüchsenzüge“ im Mansfelder Land.

656 Hettstedt–Heiligenthal und zurück

Alle Züge 2. Klasse

km	Rbd Halle	Zug Nr		18221	18223	18225	18227	18229		18231	18233		18235	18237		18239
0,0	Hettstedt	650	ab	4.55	6.04	8.01	10.03	13.35	15.08	16.10	18.18	20.01	22.05			
4,3	Welfesholz (u)		an	5.03	6.12	8.09	10.11	13.43	15.16	16.18	18.26	20.09	22.13			
8,4	Gerbstedt		an	5.10	6.19	8.16	10.18	13.50	15.23	16.25	18.33	20.16	22.20			
11,6	Heiligenthal		an		6.30					16.26						
										16.36						
km	Rbd Halle	Zug Nr		18220	18222	18224	18226	18228		18230	18232		18234	18236		18238
0,0	Heiligenthal		ab			6.44							16.53			
3,2	Gerbstedt		ab			6.54							17.03			
7,3	Welfesholz (u)		an	4.19	5.22	6.55	8.28	12.26	14.05	15.39	17.04	18.50	20.34			
			an	4.26	5.29	7.02	8.35	12.33	14.12	15.46	17.11	18.57	20.41			
11,6	Hettstedt	650	an	4.34	5.37	7.10	8.43	12.41	14.20	15.54	17.19	19.05	20.49			

Das Kursbuch (Sommer 1975) dokumentierte nicht nur den Zugverkehr auf einer der letzten Strecken der Baureihe 86, sondern auch ein Angebot der Staatlichen Versicherung der DDR. Ob Letzteres auf der Strecke nach Heiligenthal genutzt wurde? Fahrplan: Archiv Dirk Endisch



Gepäck versichert - gute Reise

Wenn Sie eine Haushaltversicherung haben, ist Ihr Gepäck bei einer Reisedauer von mindestens 4 Tagen bereits versichert.

Andernfalls empfehlen wir Ihnen, eine Reisegepäck-Zeitversicherung an einem Schalter der Deutschen Reichsbahn abzuschließen.

STAATLICHE VERSICHERUNG DER DDR





Rekolokomotive Baureihe 01⁵

Einheitspersonenwagen Gattung Bi

Personenzug mit Schnellzugloks

„Gab es nicht, gibt es nicht!“ Dennoch: Wohl kaum ein „ernsthafter“ Modellbahner käme auf die Idee, eine Schnellzuglok der Baureihen 01⁰⁻² oder 01⁵ mit wenigen zwei- bzw. dreiachsigen Reisezugwagen auf eine Hauptstreckentour zu schicken. Die Technologen der Abteilung Triebfahrzeug-Betrieb des Bahnbetriebswerks Wittenberge hatten in dieser Hinsicht jedoch keine Bedenken: Über Jahre hinweg bespannten sie planmäßig die Personenzüge P 453 und 456 der Relation Wittenberge–Stendal–Magdeburg mit Schnellzugdampfloks.

Das Bw Wittenberge gehörte zu den größten Bahnbetriebswerken der Deutschen Reichsbahn (DR). Seine Ursprünge reichen bis ins Jahr 1846 zurück, als die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft den ersten Rechteckschuppen in Betrieb nahm. 1873 entstand eine sogenannte Rotunde mit 19 Ständen. Auch die Magdeburg-Wittenbergsche Eisenbahn-Gesellschaft betrieb

Mit P 453/456 verkehrte in den 1960er- und 1970er-Jahren ein Zugpaar zwischen Wittenberge und Magdeburg, das auch Aufgaben im Berufsverkehr hatte und mit Schnellzugloks der Baureihe 01⁵ bespannt war. Fielen sie aus, setzte Wittenberge ab 1969 die 01 ein. 01 2048-5 steht am 24. Februar 1973 mit P 456 abfahrbereit in Magdeburg Hbf. Foto: Slg. Michael Klaus

hier eine (zunächst bescheidene) Lokstation. Die Preußische Staatsbahn fasste dann später alle Anlagen zusammen, schuf Erweiterungen und veranlasste Neubauten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg gewann das Bw Wittenberge erheblich an Bedeutung, denn es übernahm den größten Teil des im Herbst 1949 zwischen Westberlin und Hamburg aufgenommenen Interzonenzugverkehrs. Dafür stand die Baureihe 03, ab Ende 1951 immer stärker die Baureihe 01⁰⁻² zur Verfügung, die erstere schließlich ablöste und ab 1953 die Hauptlast im Schnellzugdienst Westberlin–Hamburg trug und Leistungen auf der Verbindung Rostock–Schwerin–Magdeburg übernahm. Der Einsatz der 01⁰⁻² endete 1960/61, als erneut die Baureihe 03 das Bild im schweren Reisezugdienst

prägte. Vor den schweren Interzonenzügen auf der Strecke Westberlin–Hamburg erwies sie sich jedoch erneut als zu schwach.

Aus diesem Grunde erhielt Wittenberge 1965 die ersten drei ölhauptgefeuerten Maschinen der Baureihe 01⁵. Die neuen, hoch eleganten Rekolokomotiven lösten die überforderte Baureihe 03 vor den Interzonenzügen ab. Mit der Übernahme weiterer Exemplare der Baureihe 01⁵ konnte das Bw Wittenberge ab 1967 den gesamten Schnellzugdienst auf den Verbindungen Berlin–Wittenberge–Hamburg und Magdeburg–Schwerin–Rostock mit diesen Lokomotiven bestreiten.

Ab 1969 weitete das Bw den Einsatz der Schnellzugmaschinen erneut aus. Im Sommer 1971 bestanden dann vier Dienstpläne, für die täglich elf Maschi-

48 **P 451 - I - 4 (30,1)** Wittenberge—Stendal
 (Zs) **P 453 - I - 4 (30,1)** Wittenberge—Stendal—Magdeburg Hbf
P 7787 - II - 3 B (30,1) S Sa Arendsee—Geestgotberg—Stendal—Magdeburg Hbf
 Hg max 90 km/h
 451 Lok 38, 453 Lok 91 Last 300 t, 453 Last 250 t Mfr 56

		451		453		7787		
1	2	3	4	5	4	5	4	5
53,7	90	Wittenberge	—	445	—	640		
	50	51,70 —						
	90	50,60						
50,6		Bk Elbebrücke	—	49	—	—		
		Rhd-Grenze km 50,3	—	—	—	45		
48,0		Geestgotberg	452	52	648	49	1723	1736
43,0		Bk Vielbaum	—	57	—	53	—	41
40,2		Seehausen (Altm)	500	501	56	57	44	45
35,3		Behrend	08	08	703	703	—	51
28,9		Osterburg	15	16	10	23	58	59
24,5		Düsedau	22	22	28	28	—	1804
17,6		Goldbeck (Kr Osterb)	29	30	35	36	1811	12
13,0		Eichstedt (Altm)	36	37	41	41	—	17
7,8		Borstel	—	43	—	46	—	21
4,4		Bk Stendal Nord	—	48	—	50	—	25
		2,41 —						
		1,99						
0,0		Stendal	553	—	755	817	1829	1847
58,7								

P 49

			noch 453		noch 7787	
1	2	3	4	5	4	5
0,0	90	Stendal	755	817	1829	1847
58,7	60	58,61 A $\curvearrowright$ (Sig I ^a)				
	80	58,05 $\curvearrowright$				
	90	57,50				
53,9		Bk Heeren	—	23	—	52
49,4		Denker	827	27	—	55
45,5		Bk Weißewarte	—	32	—	1900
39,8		Tangerhütte	36	37	1905	17
34,9		Mahlwinkel	42	43	—	23
28,4		Angern-Rogätz †	49	50	—	30
23,6		Loitsche	55	56	—	37
19,9		Zielitz	900	901	—	41
14,6		Wolmirstedt	07	12	—	47
10,6		Barleber See Hp	16	17	—	—
9,2		Abzw Glindenberg	—	19	—	51
		9,10 $\blacktriangledown$				
	60	8,80				
7,2	50	Mg-Rothensee Hp	21	22	—	—
6,7		Stellw Rnf	—	23	—	54
		6,10 $\blacktriangledown$				
	30	4,80 $\curvearrowright$				
	50	2,60 $\curvearrowright$				
	80	Mg-Neustadt	31	32	—	2003
2,3		0,74				
0,0	90	Magdeburg Hbf	938	—	2008	—



Rekowagen Bag(e)

Einheitspersonenwagen Gattung Bi

Laut Buchfahrplan liefen die Wittenberger 01 bereits vor Personenzügen, als für „benachbarte“ Leistungen noch die P 8 (38¹⁰⁻⁴⁰) zuständig war. Auch die Zugbildung zeigte Vielfalt: Als die „Donnerbüchsen“ zunehmend Schäden aufwiesen, musste man sie zeitweise durch Wagengruppen aus Rekowagen Bag(e), Baag und Bagtr ersetzen. *Buchfahrplan: Archiv Dirk Endisch*

nen benötigt wurden. Die 01⁵ bespannte zwar zumeist Schnellzüge, doch zählten nunmehr auch einzelne Güterexpress- und Personenzüge zu den Umläufen. Die vielleicht kurioseste Leistung für eine so große Schnellzuglok war dabei wohl das Personenzugpaar P 453/456 nach Magdeburg Hbf, das zeitweilig über diesen Zielbahnhof hinaus bis nach Schönebeck (Elbe) durchgebunden wurde.

Im Sommer 1972 begann dieser Dienst in aller Frühe: Der Personenzug P 453 (später P 5323) verließ bereits um 6:42 Uhr Wittenberge. Nachdem er die alte, 1400 m lange Elbebrücke überquert hatte, nahm ihn die Altmark mit ihren Felder- und Wiesenweiten auf. Nach einer Reihe kurzer Zwischenhalte bekam P 453 in Stendal einen 20-minütigen Aufenthalt, bevor es in rascher

Fahrt weiter nach Süden ging. Das Ziel, der riesige Magdeburger Hbf, wurde um 9:42 Uhr erreicht. Die Lok kuppelte ab und rollte in das benachbarte Bw, wo sie für die Rückfahrt restauriert wurde. Das Personal konnte sich dabei Zeit lassen, denn für die Rückleistung mit dem P 456 (später P 5326) war als Abfahrtszeit 15:09 Uhr ab Magdeburg Hbf vorgesehen. Nach erneuten etwa 112 km erreichte der P 456 planmäßig um 17:53 Uhr wieder Wittenberge.

P 453 und P 456 hatten (laut Buchfahrplan) eine Zuglast von 300 t. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit betrug 90 km/h. Das Bahnbetriebswagenwerk (Bww) Wittenberge, das den Wagenverband bildete, setzte bis Ende der 1960er-Jahre zweiachsige Personenwagen unterschiedlichster Bauarten ein. Erst ab 1968/69 bestand der Zug

gattungsgrein aus zweiachsigen Personenwagen der Einheitsbauart, ergänzt um einen zweiachsigen Einheitspackwagen. In Fahrtrichtung Magdeburg lief er gleich hinter der Lok. Um 1972 traten Probleme mit den inzwischen nicht mehr taufrischen „Donnerbüchsen“ auf. Da vor allem der Frühzug aber als Berufszug galt, durfte er nicht verkürzt laufen. So kam es dazu, dass man hin und wieder kurze Wagengruppen aus zwei- und dreiachsigen Rekowagen Bag(e), Baag und Bagtr einstellte. Im Winter 1973/74 hatten die „Donnerbüchsen“ ausgedient. Von nun an bestand das Zugpaar gattungsgrein aus zwei- und dreiachsigen Rekowagen.

Ebenso wechselvoll war die Bespannung. Da es beim Planbedarf von elf 01⁵ immer wieder zu Engpässen kam, hielt das Bw Wittenberge ab 1969 bis zu fünf Einheitsloks der Baureihe 01 vor, die immer wieder auch den Umlauf P 453/456 bedienten. Fielen auch sie aus, besaß man noch zwei letzte Trümpfe: 41 1070-6 und 41 1152-2.



Oben: Die bis 1976 vor den LOWA-Zügen zeitweilig verwendete 03 konnte sich im Anfahrverhalten mit der 41 nicht messen. Für den beschleunigten Personenzugdienst mit vielen Unterwegshalten war ihr die 41 mit ihrem exzellenten Anfahrvermögen überlegen. Das Foto zeigt 03 2207-3 im Frühjahr 1976 in Vahldorf. Foto: Guus Ferrée

Unten: Typisches Porträt eines „klassischen“ LOWA-Zugs in voller Länge auf der Strecke Magdeburg–Haldensleben: Am 3. Juni 1982 hielt 41 1137-3 mit den vier E5-Wagen des P 6454 im Bahnhof Meitzendorf. Am Zugschluss läuft (mit abweichendem Umgrenzungsprofil) ein Reko-Gepäckwagen mit. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch





Fast vergessen – LOWA-Züge

Ein Blick auf die Karte zeigt, dass die Landschaft nordwestlich von Magdeburg auch im Kontext interessanter Zugbildungen nicht mehr unbekannt sein dürfte, verkehrten doch zwischen der heutigen Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts und dem einstigen Grenzbahnhof Oebisfelde die Schnellzüge des Interzonenverkehrs mit der universellen Baureihe 41. Während das Gesamtbild dieser Züge hier weniger interessieren soll, darf die 41 noch einmal auf die Bühne – diesmal als Lokomotive vor Zügen, die mit dem Kürzel LOWA bekannt wurden.

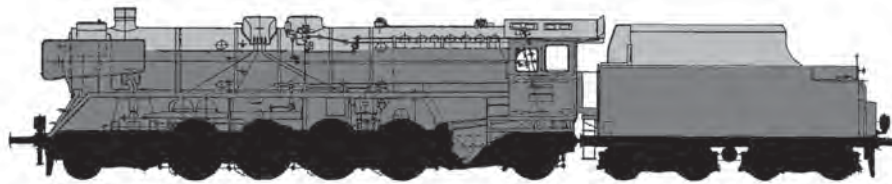
Etwa 25 km nordwestlich von Magdeburg liegt Haldensleben. Von der Stadt an der Ohre, einem Nebenfluss der Elbe, wissen Kunsthistoriker, dass sie den einzigen reitenden Roland in Deutschland beherbergt. Ohne Pferde kam hingegen die Eisenbahn aus, die am 16. Dezember 1872 Haldensleben erreichte. Am 1. November 1874 folgte die Verbindung Haldensleben–Oebisfelde, deren erster Personenzug dann am 15. November 1874 fuhr.

Die Verbindung hatte über Jahrzehnte nur regionale Bedeutung. Dies änderte sich nach dem Zweiten Weltkrieg: Wie bereits bekannt, wickelte die Deutsche Reichsbahn einen Teil des Interzonenverkehrs von und zum Grenzbahn-

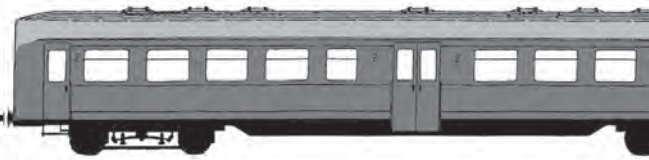
Auch auf diesem Foto ist bei den LOWA-Wagen E5 die Übernahme typischer Erscheinungsmerkmale aus dem Reisezugwagenbau vor dem Zweiten Weltkrieg erkennbar – sichtbar sofort an den Mitteleinstiegen und den Schürzen. In Magdeburg muss ein Ästhet in Sachen Zugbildung gewirkt haben, denn die Harmonie der LOWA-Züge währte weit über ein Jahrzehnt. Am 23. März 1983 vervollkommnete 41 1079-7 in Haldensleben das Bild. Foto: Guus Ferrée

Einsatzgebiet der LOWA-Züge mit der 41 (und damit ein Geheimtipp für Dampflokfans) war vor allem die Strecke Magdeburg–Haldensleben–Oebisfelde. Karte: *Archiv Dirk Endisch*





Rekolokomotive Baureihe 41



Reisezugwagen Bgh (LOWA E5)



Kennern ist in Erinnerung, dass die Schnellzugloks der Baureihe 03 länger brauchten, um einen Fünf-Wagen-Zug aus LOWA's auf die im Buchfahrplan vorgesehene Geschwindigkeit zu bringen. Aus der Zeit vor der Rückkehr der Reko-41 stammt auch dieses Foto: 03 2180-2 mit dem LOWA-Zug P 6444 beim Anfahren in Meitzendorf. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch

Bis 1982/83: E 5-Wagen im Personenzugdienst nach Oebisfelde erschienen fast immer „in geschlossener Formation“, hier im Oktober 1978 in Magdeburg. Foto: Archiv Dirk Endisch



hof Oebisfelde ab 1954 via Haldensleben ab. Im Sommer 1965 verkehrten werktags nach Oebisfelde vier durchgehende Züge, in der Gegenrichtung fünf. Zwischen Magdeburg und Haldensleben setzte die Rbd Magdeburg acht, in der Gegenrichtung sechs Personenzüge ein. Für die Zugbildung war das Bahnbetriebswagenwerk (Bww) Magdeburg zuständig – und verwendete seit Ende der 1960er-Jahre bevorzugt jene Wagen, die als „LOWA-Wagen“ in kompletten, einheitlichen Verbänden die Strecke weitaus stärker prägten als anderswo: Wer die „schlanken“ LOWA-Züge mit der eleganten Reko-41 fotografieren wollte, fuhr nach Haldensleben.

Auch als E 5-Wagen bekannt, hatte die Vierachser 1953/54 das Konstruktionsbüro der Vereinigung Volkseigener Betriebe Lokomotiv- und Waggonbau der DDR (kurz LOWA) unter Anlehnung an die Ci-34a-Wagen der Bauart „Altenberg“ entwickelt. Für den Nahverkehr besaßen sie große Mittel- und kleine Endenstiege zu zwei Fahrgasträumen mit 72 Sitz- und 78 Stehplätzen. Geliefert wurden 200 Exemplare mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h, die wegen der vorzüglichen Laufeigenschaften der Wagen später auf 120 km/h hochgesetzt werden konnten. Einige E 5 erhielten Steuerabteile und kamen 1974 zur S-Bahn Magdeburg.

Die Züge nach Oebisfelde über bzw. bis Haldensleben bestanden aus vier LOWA-, im Berufsverkehr (etwa beim P 6454 Magdeburg–Oebisfelde) sogar bis zu sieben LOWA-Wagen. Als Packwagen fungierte (nach Oebisfelde am Zugschluss) ein dreiachsiger Rekowagen der Gattung Dag. Als Zugloks setzte das Bw Oebisfelde fast immer die Baureihe 41 ein. Die zwischenzeitlich verwendete 03 vermochte sich nicht wirklich durchzusetzen, sodass von 1976 bis 1982/83 noch einmal die 41 ihre Souveränität vor den LOWA-Zügen ausspielen konnte. Mit der Ablösung durch Maschinen der Baureihen 118⁰/118⁵ sowie (nach ihnen) 119 waren auch die LOWA-Züge Geschichte; ihre Dienste gingen an die Rekowagen Bghw.



Reisezugwagen Bgh (LÖWA E5)

Reisezugwagen Bgh (LÖWA E5)

Apenburg im Frühjahr 1974: Die einstigen Kleinbahnen in der Altmark bildeten bis Mitte der 1970er-Jahre ein Refugium der Einheitsbaureihe 64 und der „für sie gemachten“ Reisezugwagen. Aus der Nachkriegszeit stammte nur der Packwagen.
Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch



Kleinbahn-Flair in der Altmark

Die Altmark im Norden Sachsen-Anhalts gehört mit zu den ältesten Kulturlandschaften Deutschlands. Die etwa 4.700 km² große Region grenzt im Westen an den Drawehn und im Osten an die Elbe. Im Norden reicht die Altmark bis an das Wendland heran; im Süden an die Magdeburger Börde. Für die uralten Besitzungen westlich der Elbe wurde (wohl erstmals) 1304 der Begriff „Alte Mark“ verwendet.

Bis heute bestimmen Ackerbau und Viehzucht das Bild dieser Landschaft, deren eisenbahntechnische Erschließung zunächst nur schleppend voranging, aber nach Jahrzehnten ein Kleinbahnnetz ausprägte, das einen ganz eigenen Charakter zeigte. Noch Ende des 19. Jahrhunderts existierten lediglich die Hauptstrecken Wustrowmark–



Stendal-Oebisfelde-Lehrte, Stendal-Salzwedel-Uelzen und Magdeburg-Stendal-Wittenberge. Als Nebenbahn bestand nur die Nord-Süd-Verbindung Salzwedel-Klötze-Oebisfelde.

Erst mit dem Inkrafttreten des „Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen“ im Sommer 1892 wendete sich das Blatt. Vielerorts kam es nun zu emsigen Bestrebungen, die Region durch Kleinbahnen zu erschließen. Eine Vorreiterrolle sicherte sich dabei die am 7. September 1899 mit einem Stammkapital von 1,932 Millionen Mark gegründete „Kleinbahn AG Bismark-Calbe-Beetzendorf“ (KBCB). Das Unternehmen nahm bereits am

18. Dezember 1899 den Personenverkehr auf der immerhin 42,3 km langen Strecke vom damaligen Bahnhof Bismark Anschluss (später Hohenwulsch) nach Beetzendorf auf.

Die KBCB, die ab 1927 als „Altmärkische Kleinbahn AG“ (AMK) firmierte, entwickelte sich zum größten und wirtschaftlich profitabelsten Unternehmen in der Region. Ende 1927 betrieb die Bahn mit den Linien Hohenwulsch-Badel-Beetzendorf-Diesdorf-Wittin-

gen, Beetzendorf-Rohrberg-Zasenbeck, Klötze-Wernstedt-Kalbe (Milde) und Gardelegen-Kalbe (Milde) ein 127,8 km langes Streckennetz. Als betrieblicher Mittelpunkt fungierte Kalbe (Milde), wo es einen dreigleisigen Lokschuppen mit den entsprechenden Behandlungs- und Werkstattanlagen und zusätzlich einen zweigleisigen Triebwagenschuppen gab.

Kleinbahnstrecken betrieben ferner die Salzwedeler Kleinbahnen GmbH

Hinter den Abfahrts- und Ankunftszeiten der Reisezüge, soweit es sich nicht um Triebwagen handelte, verbargen sich auch in den 1970er-Jahren nur kurze Züge. Am 4. August 1974 genügten in Kalbe (Milde) zwei Reisezugwagen und ein Packwagen Pwgs 88 (Daa) am Zughaken von 64 1212-6. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch; Fahrplan: Archiv Dirk Endisch

761 Kalbe (Milde)–Beetzendorf (Sachs-Anh) und zurück Alle Züge 2. Klasse

km	Rbd Magdeburg	Zug Nr	1270	1278		1268		1274			1158			
0,0	Kalbe (Milde) 758	 ob	x4.50	7.32	...	12.28	...	17.10	...	...	19.35	...	...	...
2,9	Vahrholz x (u)	.....	x4.54	7.36	...	12.32	...	17.14	...	...	19.40	...	...	...
5,3	Bühne-Güsefeld	.....	x4.59	7.43	...	12.39	...	17.20	...	...	19.46	...	...	...
9,8	Badel	.....	5.07	7.51	...	12.47	...	17.28	...	...	19.54	...	...	...
14,6	Winterfeld	.....	5.08	7.51	...	12.53	...	17.28	...	...	19.54	...	...	...
18,5	Apenburg	.....	5.17	8.01	...	13.02	...	17.37	...	...	20.03	...	...	...
22,3	Hohentramm	.....	5.25	8.09	...	13.10	...	17.45	...	...	20.10	...	...	...
27,1	Beetzendorf (Sachs-Anh.)	x764, 765 on	5.32	8.17	...	13.18	...	17.52	...	...	20.19	...	...	...
			x5.41	8.25	...	13.26	...	18.01	...	...	20.27	...	...	...

km	Rbd Magdeburg	Zug Nr	1267	1157		1269		1273		1279		D von und nach Salzwedel		
0,0	Beetzendorf (Sachs.-Anh.)	x764, 765 ab	x6.21	9.33	...	16.54	...	18.22	...	21.02	...			
4,8	Hohentramm	.....	6.29	9.41	...	17.01	...	18.32	...	x21.16	...			
8,6	Apenburg	.....	6.37	9.49	...	17.09	...	18.42	...	21.23	...			
12,5	Winterfeld	.....	6.44	9.56	...	17.17	...	18.51	...	x21.30	...			
17,3	Badel	.....	6.52	10.04	...	17.24	...	19.00	...	21.38	...			
21,8	Bühne-Güsefeld	.....	6.53	10.05	...	17.32	...	19.02	...	21.39	...			
24,7	Vahrholz x (u)	.....	7.01	10.13	...	17.40	...	19.10	...	x21.47	...			
27,1	Kalbe (Milde) 758	 on	7.06	10.18	...	17.45	...	19.16	...	21.52	...			
			x7.10	10.22	...	17.50	...	19.21	...	21.57	...			



Als 64 1212-6 am 4. August 1974 Apenburg passierte, hatte sie denselben Zug am Haken, den sie bereits einige Monate früher (vgl. S. 59) durch den Ort beförderte. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch



Einheitspersonenwagen Gattung Bi

Pwg(s) 88 (Daa)

Einheitslokomotive Baureihe 64

(Salzwedel–Diesdorf und Salzwedel–Badel), die Kleinbahn AG Osterburg-Deutsch Pretzier (Osterburg–Klein Rossau–Pretzier) sowie die Stendaler Kleinbahn AG (Stendal–Peulingen–Klein Rossau–Arendsee, Stendal–Arneburg und Peulingen–Hohenwulsch).

Alle Unternehmen wurden nach dem Zweiten Weltkrieg enteignet und deren Strecken am 1. April 1949 an die Deutsche Reichsbahn übergeben. Die zuständige Rbd Magdeburg wandelte den Lokbahnhof (Lokbf) Kalbe (Milde) in eine Außenstelle des Bw Salzwedel um. Zunächst bestimmten noch die Lokomotiven und Triebwagen aus der Kleinbahnzeit das Bild auf den Strecken Hohenwulsch–Beetzendorf–Hanum bzw. Diesdorf, Klötze–Kalbe (Milde) und Gardelegen–Kalbe (Milde). Auch der Wagenpark bestand noch zum größten

Teil aus Kleinbahn-Fahrzeugen. Erst ab Mitte der 1950er-Jahre wandelte sich das Bild. Die kleinen Dreikuppler der Baureihen 89^{60–64} und 89^{70–75} wurden zunächst durch ELNA-Maschinen der Baureihe 91^{61–67}, zeitweilig auch durch die 91^{3–18} (ex preußische T 9³) ersetzt. Auch die Vierkuppler der Baureihe 92⁶⁵ übernahmen Aufgaben.

Ab 1966 suchte das Bw Salzwedel Ersatz für die in Kalbe (Milde) stationierten Maschinen, die zur Ausmusterung anstanden. Die Rbd Magdeburg entschied sich für die Baureihe 64, die sich mit ihrer Achsfahrmasse von nur 15,2 t bei einer Metermasse von lediglich 5,99 t/m auf nahezu allen ehemaligen Kleinbahnstrecken in der Altmark einsetzen ließ. Dazu mussten diese Maschinen mit Pulsometer-Anlagen (auf der Lokführerseite) nachgerüstet wer-

den, um sich auf einigen der Bahnhöfe Wasser aus Tiefbrunnen heraufpumpen zu können.

Im Sommer 1967 trafen dann die ersten „Bubiköpfe“ der Baureihe 64 in Salzwedel ein. In der Einsatzstelle (Est) Kalbe (Milde) wurden sie jedoch erst mit dem Fahrplanwechsel Ende September 1969 heimisch. Fortan bestand hier ein dreitägiger Umlauf, der in erster Linie Personen- und Güterzüge auf den beiden Strecken von Kalbe (Milde) nach Beetzendorf bzw. von Beetzendorf nach Diesdorf vorsah. Der Reiseverkehr auf der Strecke Hohenwulsch–Kalbe (Milde) wurde dagegen nur mit Triebwagen abgewickelt.

Mit der Baureihe 64 in der Est Kalbe (Milde) veränderte sich allerdings auch die Zugbildung. Das zuständige Bahnbetriebswagenwerk (Bww) Stendal bil-



dete die Züge nun planmäßig aus zwei, zeitweilig auch aus drei zweiachsigen Personenwagen der Einheitsbauart. Alle Züge wurden durch „moderne“ Packwagen der Gattung Pwg(s) 88 ergänzt, die aufgrund ihrer typischen „blechernen“ Fahrgeräusche von den Eisenbahnern auch „Blechbüchsen“ genannt wurden. Die Packwagen liefen in Fahrtrichtung Beetzendorf unmittelbar hinter der Lokomotive.

Die etwa 130 t „schweren“ Personenzüge stellten für die Baureihe 64 und ihre Männer keine Herausforderung dar. Nach Ende des Reiseverkehrs auf

der Strecke Beetzendorf–Diesdorf Ende September 1973 setzte Kalbe (Milde) die Baureihe 64 nur noch auf der Strecke nach Beetzendorf ein – laut Winterfahrplan 1973/74 werktags fünf lokbespannte Personenzugpaare.

Aber auch die Tage der Baureihe 64 samt Einheitswagen in der Altmark waren gezählt. Im Frühjahr 1975 zog das Bww Stendal die „Donnerbüchsen“ ab. Fortan wurden die lokbespannten Reisezüge aus zweiachsigen VT-Beiwagen des Bw Salzwedel gebildet. Mit ihnen endete schließlich der Einsatz der Baureihe 64 am 29. August 1975.

Weil zum Fahrplanwechsel Anfang Juni 1975 die „Donnerbüchsen“ ausgedient hatten, aber noch keine neuen Dieselloks der Baureihe 106²⁻⁹ für die VT-Beiwagen zur Verfügung standen, erhielt 641212-6 in Kalbe (Milde) noch eine Gnadenfrist mit Reisezügen.

Foto: Archiv Dirk Endisch

Die leichten zweiachsigen Beiwagen (in der 1975 noch neuen DR-Lackierung mit unterbrochener „Bauchbinde“) stellten keinerlei Herausforderung dar. Die Ausfahrt aus dem Keilbahnhof Badel vollzog sich mit aller Kleinbahnromantischer Gemächlichkeit.

Fotos: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch



Das Zugpaar P 7766/P 7771 Nossen–Großbothem–Nossen wurde über viele Jahre planmäßig mit Lokomotiven der Baureihe 50 des Bw Nossen bespannt. Die Rückleistung erfolgte Schlepptender voran, hier im Frühjahr 1982 mit P 7771 im Hp Klosterbuch. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch



Lange Lok mit kurzem Zug

Das Bahnbetriebswerk (Bw) Nossen gehörte zu den bekanntesten Dienststellen der Deutschen Reichsbahn – wo sonst konnte der Eisenbahnfreund vom Bahnsteig aus nahezu problemlos das Betriebsgeschehen in einem Bahnbetriebswerk fotografieren?

Nossen war bereits seit 1923 ein eigenständiges Bahnbetriebswerk, das eine Werkstatt und eine 20-m-Drehscheibe besaß. In den 1930er-Jahren hielt das Bw etwa 35 Maschinen der Baureihen 38²⁻³, 38¹⁰⁻⁴⁰, 57¹⁰⁻³⁵ und 91³⁻¹⁸ für die Zugförderung vor.

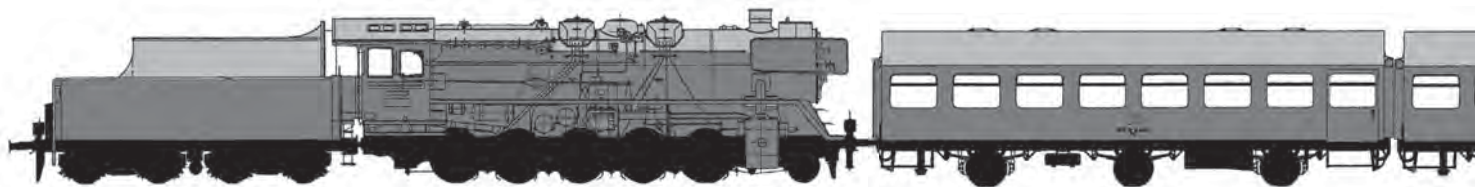
Ab Mitte der 1950er-Jahre bestimmte die Baureihe 58 das Bild im Güterzugdienst, während im Reiseverkehr die Baureihe 38²⁻³ dominierte. 1967 wurden die Neubaulokomotiven der Baureihe 23¹⁰ (ab 1970 Baureihe 35¹⁰) in Nossen heimisch. Die Baureihe 58 wich im Winterhalbjahr 1969/70 der

Baureihe 50. Diese bespannte zwar in erster Linie Nahgüterzüge auf den Verbindungen Dresden-Friedrichstadt–Nossen, Nossen–Lommatzsch–Riesa–Elsterwerda, Nossen–Döbeln–Großbothen, Nossen–Großvoigtsberg–Freiberg und Roßwein–Berbersdorf–Karl-Marx-Stadt–Hilbersdorf, doch auch verschiedene Personenzüge zählten lange Zeit zu ihren umfangreichen Aufgaben.

Zu den langjährigen Stammlösungen gehörte das täglich verkehrende Zugpaar P 7766/P 7771 Nossen–Großbothen auf der Strecke Dresden–Döbeln–Leipzig. Die Zugbildung dürfte für Modellbahner hochwillkommen anmuten: Die Garnitur bestand nur aus vier zwei- oder dreiachsigen Rekowagen der Gattungen Bag, Baag und Bagtr. Auf einen Packwagen wurde verzichtet; der Zugführer musste sich in einem der Wagen sein Dienstabteil einrichten. Die vier Wagen waren für die Baureihe 50 ein Kinderspiel. Esse voran verließ die

Maschine mit dem P 7766 im Sommer 1978 um 12:14 Uhr den Bahnhof Nossen. Nach 27 Minuten war Döbeln Hbf erreicht. Von dort ging es um 13:17 Uhr weiter. Vor Westewitz-Hochweitzschen erreichte der Zug das Tal der Freiburger Mulde. Dem Fluss folgend gelangte der P 7766 um 13:57 Uhr in den kleinen Eisenbahnknoten Großbothen. Nach dem Umsetzen hatte das Personal ausreichend Zeit für eine Pause oder für die Pflege der Lok, denn der P 7771 verließ erst um 15:26 Uhr den Bahnhof. Tender voran ging es nun wieder zurück nach Nossen, wo der Zug gegen 16:40 Uhr eintraf.

Ab Herbst 1978 setzte Nossen in seinem letzten verbliebenen Dampflok-Umlauf planmäßig die Rekomaschinen der Baureihe 50³⁵ ein. Immer wieder liefen jedoch auch Altbau-loks mit. Dabei stand die meist mustergültig gepflegte 50 1002-0 bei den Fotofreunden besonders hoch im Kurs, da sie seit



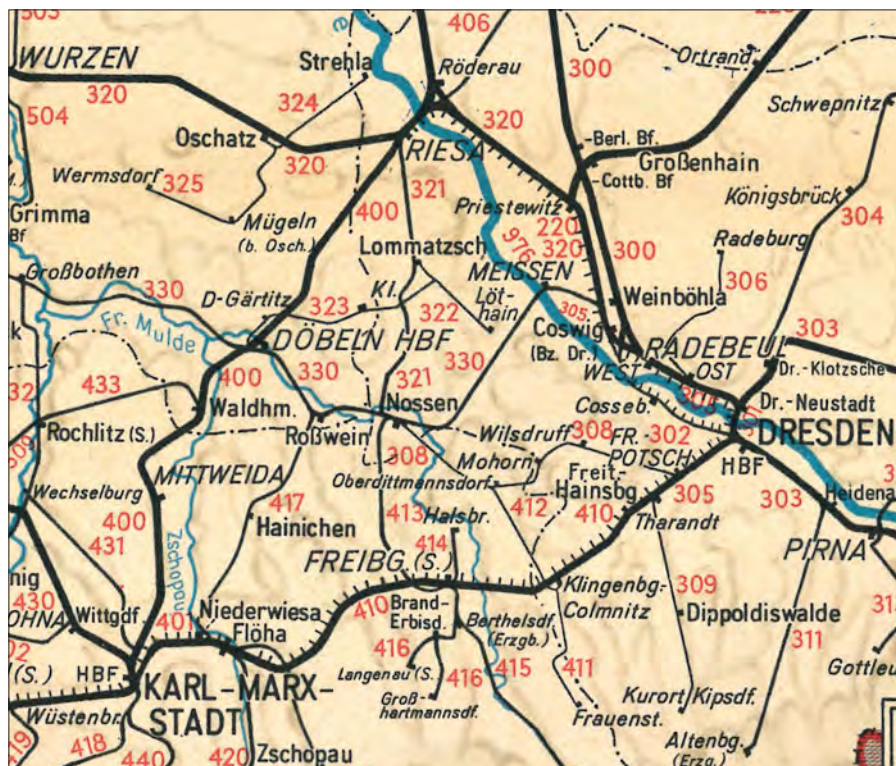
Rekolokomotive Baureihe 50³⁵

Rekowagen Bag(e)

Nossen mit seinem Bw kam als Bahnknoten im Mittelpunkt des Streckendreiecks Riesa–Dresden–Karl-Marx-Stadt zentrale Bedeutung zu. Karte: Archiv Dirk Endisch

Frühjahr 1978 wieder mit den großen Windleitblechen ausgerüstet war.

Als Folge des Fahrplanwechsels am 27. Mai 1979 ging die Bespannung des Zugpaares P 7766/P 7771 für einige Zeit auf die Baureihe 110 über. Dies änderte sich jedoch mit der Energiekrise in der DDR im Jahr 1981. Um volkswirtschaftlich wertvollen Diesellokstoff einzusparen, setzte das Bw Nossen ab 1. Dezember 1981 erneut die Baureihe 50³⁵ im Plandienst ein. Der dazu aufgestellte Dienstplan 4 umfasste auch das Zugpaar P 7766/P 7771, vor dem ab März 1982 regelmäßig wieder 50 1002-0 zu sehen war. Dieses Intermezzo währte aber nur wenige Wochen, denn mit Fahrplanwechsel am 23. Mai 1982 gliederte der Technologe der Abteilung Triebfahrzeug-Betrieb im Bw Nossen das Zugpaar P 7766/P 7771 aus dem Dampflokplan aus. Fortan zog eine Diesellok die vier zwei- bzw. dreiachsigen Rekowagen nach Großbothen und zurück.



Unten: Zu den Dampflokomotiven der Baureihe 50, die das Bw Nossen zur Förderung des Reisezugpaares P 7766/P 7771 einsetzte, gehörte neben zahlreichen Rekoloks der Baureihe 50³⁵ auch immer wieder die Altbaumaschine 50 1002-0, die hier an einem Frühlingstag 1983 in Nossen gerade den P 7766 bereitstellt. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch





Rekowagen Bag(e)

Rekowagen Bag(e)

Oben: Mit nur vier kurzen Rekowagen gehörte das Reisezugpaar P 7766/P 7771 zwar zu den kürzesten Personenzügen im Netz der DR, hätte im Hinblick auf seine Platzkapazität jedoch durch einen vierteiligen Triebwagenverband nicht ohne weiteres ersetzt werden können. Die Lok erinnert an den Einsatz der Rekomaschinen der Baureihe 50³⁵.

Unten: Wie der Auszug aus dem Kursbuch vom Sommer 1978 zeigt, war der Umlauf des Zugpaares P 7766/P 7771 (ab Nossen 12:14 Uhr, an Großbothen 13:57 Uhr/ab Großbothen 15:26 Uhr/an Nossen 16:37 bzw. 16:40 Uhr) ein gut integrierter Bestandteil des traditionell umfangreichen Reiseverkehrs in Sachsen. *Fahrplan: Archiv Dirk Endisch*

330 Dresden–Döbeln–Leipzig und zurück

Alle Züge 2. Klasse

(Dresden–Meißen Triebischtal und Borsdorf/Sachs–Leipzig elektrischer Betrieb)

km	Rbd Dresden	Zug Nr			7762	7770		8708	13824	13828		13838		7774	7776	13860
0,0	Dresden Hbf	ab	...	...	3.57	5.50	...	7.37	9.37	11.42	...	14.07	...	...	17.35	19.37
2,2	Dresden Mitte	ab	...	...	4.02	5.54	...	7.41	9.41	11.46	...	14.11	...	...	17.39	19.41
3,9	Dresden-Neustadt	ab	...	...	4.05	5.57	...	7.43	9.43	11.48	...	14.13	...	...	17.42	19.43
10,4	Radebeul Ost 308	ab	...	...	4.10	5.59	...	7.45	9.45	11.50	...	14.17	...	15.50	17.44	19.45
14,0	Radebeul West 300	ab	...	...	...	6.11	...	7.54	9.54	11.59	...	14.26	...	15.59	17.55	19.54
17,9	Coswig (bz Dresden)	ab	...	...	...	6.18	...	8.00	10.00	12.05	...	14.31	...	16.05	18.01	20.00
26,8	Meißen	ab	...	...	4.26	6.27	...	8.05	10.10	12.10	...	14.36	...	16.13	18.08	20.05
		an	...	...	4.40	6.38	...	8.15	10.19	12.19	...	14.46	...	16.26	18.20	20.15
km	Rbd Dresden	Zug Nr			4730	E 1770	7764	4724	4734	7766	7772	7768	4736		E 1776	4728
26,8	Meißen	ab	...	...	4.55	6.42	...	8.38	10.44	...	12.22	...	14.48	16.28	18.23	20.18
28,6	Meißen Triebischtal	ab	...	...	4.59	6.46	...	8.42	10.49	...	12.26	...	14.52	16.32	18.26	20.22
35,6	Miltitz-Roltzschen	ab	...	...	5.17	...	...	8.53	11.00	...	12.37	...	15.03	16.42	18.38	20.33
44,5	Deutschenbora	ab	...	...	5.31	...	...	9.07	11.12	...	12.51	...	15.16	16.54	18.52	20.49
48,6	Nossen	ab	...	...	5.35	7.13	...	9.11	11.16	...	12.56	...	15.20	16.59	18.57	20.53
52,7	Gleisberg-Marbach	ab	3.55	5.37	7.14	8.15	9.27	11.21	12.14	...	...	...	15.23	17.09	18.59	20.59
56,9	Roßwein	ab	4.01	5.42	7.22	8.20	9.33	11.27	12.20	...	...	...	15.28	17.14	19.05	21.05
60,7	Niederstriegis	ab	4.06	5.47	7.27	8.25	9.38	11.31	12.25	...	...	...	15.33	17.19	19.07	21.10
65,2	Döbeln Ost	ab	4.07	5.51	7.23	8.26	9.47	11.32	12.26	...	...	...	15.40	17.21	19.08	21.12
67,6	Döbeln Hbf	ab	4.12	5.56	...	8.31	9.52	11.38	12.32	...	...	...	15.45	17.26	19.17	21.17
72,7	Westewitz-Hochweitzschen	ab	4.18	6.02	...	8.37	9.58	11.44	12.38	...	...	...	15.52	17.37	19.24	21.24
75,8	Klosterbuch	ab	4.21	6.05	7.34	8.41	10.01	11.47	12.41	...	...	...	15.55	17.40	19.27	21.27
80,6	Leisnig	ab	4.26	6.27	7.36	...	10.36	11.51	13.17	...	...	...	16.14	17.45	19.30	21.30
87,7	Tannendorf	ab	4.32	6.33	...	...	10.42	11.58	13.24	...	...	...	16.20	17.51	19.36	21.37
95,8	Großbothen	ab	4.36	6.37	...	...	10.46	12.03	13.29	...	...	...	16.25	17.56	19.41	21.41
		an	4.43	6.46	7.53	...	10.53	12.13	13.36	...	...	...	16.34	18.05	19.46	21.49
		an	4.54	6.57	...	...	11.04	12.24	13.47	...	...	...	16.45	18.16	19.57	22.00
		an	5.03	7.06	8.11	...	11.13	12.32	13.57	...	...	...	16.54	18.25	20.06	22.09
km	Rbd Halle	Zug Nr			4740	9736		4746	4754							
95,8	Großbothen	ab	5.08	7.06	8.22	8.39	11.14	12.44	...	14.02	16.58	17.36	...	...	20.03	22.10
102,8	Grimma	ab	5.18	7.27	8.32	8.49	11.24	12.53	...	14.14	17.08	17.58	...	...	22.19	...
118,5	Beucha	ab	5.48	8.07	...	9.16	11.47	13.14	...	14.37	17.34	18.20	...	...	22.40	...
122,0	Borsdorf (Sachs)	ab	5.54	8.13	...	9.22	11.53	13.19	...	14.43	17.40	18.26	...	...	22.48	...
133,6	Leipzig Hbf	ab	6.15	8.27	8.56	9.38	12.05	13.36	...	15.04	18.00	18.45	...	...	23.01	...
km	Rbd Halle	Zug Nr			4721	4733	E 1771	4733	4725	4727	4753	9739	4755	4729	E 1777	4737
0,0	Leipzig Hbf	ab	...	...	4.08	7.05	7.35	...	10.52	13.12	13.21	14.21	15.15	16.20	19.07	19.46
11,5	Borsdorf (Sachs)	ab	...	...	4.23	7.25	...	...	11.12	13.24	13.41	14.44	15.39	16.43	20.06	20.50
15,0	Beucha	ab	...	...	4.29	7.30	...	...	11.17	13.27	13.47	14.50	15.45	16.48	20.11	20.55
30,7	Grimma	ab	...	...	4.57	7.54	8.08	...	11.47	13.51	14.15	15.13	16.14	17.12	20.32	21.16
37,7	Großbothen	ab	...	...	5.06	8.02	...	...	11.50	13.59	14.24	15.22	16.23	17.21	20.40	21.24
km	Rbd Dresden	Zug Nr			7761	7763	7765				7771	7773		7777		
37,7	Großbothen	ab	...	...	5.24	...	...	...	8.30	11.51	14.00	15.26	16.28	17.23	19.55	20.41
45,9	Tannendorf	ab	...	...	5.39	...	...	...	8.39	12.00	14.09	15.34	16.38	17.32	20.50	21.36
53,0	Leisnig	ab	...	...	5.53	6.45	8.33	...	8.51	12.29	14.20	15.50	16.50	17.44	20.13	21.01
57,8	Klosterbuch	ab	...	...	6.00	6.52	...	...	8.58	12.35	14.27	15.56	16.50	17.51	20.18	21.08
60,9	Westewitz-Hochweitzschen	ab	...	...	6.05	6.57	...	...	9.03	12.40	14.31	16.01	17.00	17.56	19.01	21.13
66,0	Döbeln Hbf	ab	...	...	6.11	7.03	8.47	...	9.09	12.47	14.38	16.08	17.06	18.03	19.07	20.27
68,4	Döbeln Ost	ab	...	...	5.26	6.16	7.05	8.49	...	9.26	12.59	15.12	16.10	16.15	18.24	20.29
72,9	Niederstriegis	ab	...	...	5.31	6.21	7.09	...	9.30	13.02	15.16	16.14	16.19	18.28	21.34	22.20
76,7	Roßwein	ab	...	...	5.37	6.27	7.15	9.02	...	9.36	13.08	15.22	16.20	16.24	18.35	21.40
80,9	Gleisberg-Marbach	ab	...	...	5.43	6.32	7.20	...	9.41	13.13	15.27	16.25	16.29	18.42	21.45	22.31
85,0	Nossen	ab	...	...	5.49	6.34	7.25	9.05	...	9.42	13.15	15.37	16.27	16.30	18.45	21.47
89,1	Deutschenbora	ab	...	...	5.55	6.40	7.31	...	9.47	13.21	15.42	16.32	16.35	18.51	21.52	22.38
98,0	Miltitz-Roltzschen	ab	...	...	6.01	6.46	7.36	9.13	...	9.53	13.26	15.48	16.37	16.40	18.57	21.58
105,0	Meißen Triebischtal	ab	5.00	6.08	7.16	...	9.14	...	9.54	13.26	15.58	...	...	19.01	20.55	...
106,8	Meißen	ab	5.06	6.15	7.23	...	...	...	10.01	13.33	16.05	...	...	19.09	...	...
		an	5.19	6.25	7.33	...	...	...	10.11	13.43	16.15	...	...	19.20	...	...
		an	5.28	6.34	7.41	...	...	...	10.20	13.52	16.23	...	...	19.29	...	...
		an	5.31	6.37	7.45	...	9.39	...	10.24	13.55	16.26	...	...	19.32	21.21	...
km	Rbd Dresden	Zug Nr			13819			13825	13827					13859		
106,8	Meißen	ab	5.33	6.40	7.48	...	9.41	9.48	10.48	13.56	16.28	...	...	19.48	...	21.23
115,7	Coswig (bz Dresden)	ab	5.47	6.53	7.59	...	9.53	9.59	10.59	14.10	16.40	...	...	19.59	...	21.38
119,6	Radebeul West 300	ab	5.55	...	8.05	...	...	10.05	11.05	14.17	16.47	...	...	20.05	...	...
123,2	Radebeul Ost 308	ab	6.02	7.02	8.11	...	...	10.10	11.11	14.24	16.55	...	...	20.11	...	...
129,7	Dresden-Neustadt	ab	6.12	7.09	8.19	...	10.08	10.19	11.19	14.35	17.06	...	...	20.19	...	21.52
131,4	Dresden Mitte	ab	6.14	7.12	8.23	...	10.09	10.21	11.21	...	17.08	...	...	20.21	...	...
133,6	Dresden Hbf	ab	6.22	7.15	8.26	...	10.15	10.24	11.24	...	17.11	...	...	20.25	...	...
		an	6.26	7.19	8.30	...	10.15	10.28	11.28	...	17.15	...	...	20.29	...	...

von Meißen bis Meißen Triebischtal ohne Zuschlag benutzbar
a nur ①, nicht am 1., 8., 15., 22., 29. VII., 5., 12., 19. und 26. VIII.
7770/E 1770 und 7776/E 1776 Dresden–Leipzig

1) von Meißen bis Nossen ohne Zuschlag benutzbar
b an 16.32 d an 14.08 f an 12.11
1) nur ① Kein Anschluß an:



Oft lang, meist schwer, fast immer dominant

Güterverkehr mit Ganzzügen



Die zahllosen Güterzüge im dichten Netz der Deutschen Reichsbahn bildeten gewissermaßen das „fahrende Rückgrat“ der Wirtschaft in der DDR. Kein Massenguttransport wäre ohne die Reichsbahn und den Güterverkehr auf der Schiene denkbar gewesen. Zunächst erinnert man sich vor allem an die „gute alte“ Braunkohle als unverzichtbare energetische Basis der DDR. Da sie zu keiner Zeit etwa nur von den riesigen Tagebauen zu den Kraftwer-

Oben: Zuverlässig bringt die ölhauptgefeuerte 44 0338-2 (hier am 14. August 1981 bei Niederröblingen) den Erzpendl-Ganzzug zur Verarbeitung nach Helbra. Mit der in diesen Diensten später eingesetzten Baureihe 52 hatte man weniger Erfolg. Das Foto links zeigt 52 8098-1 im Frühjahr 1983 bei Niederröblingen. *Fotos: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch (oben); Gernot Gattermann*

Niederröblingen, Verladebahnhof für die Erzpendelzüge, lag an der einstigen Kursbuchstrecke 654 von Oberröblingen nach Allstedt. Helbra im Herzen des Mansfelder Landes und Zielort der Züge wurde über Sangerhausen, Blankenheim und Klostermansfeld erreicht.

Karte: Archiv Dirk Endisch

ken gleich nebenan zu transportieren war, dominierten Ganzzüge mit diesem Energieträger tagaus tagein im Geschehen auf den Schienensträngen der Republik. Dabei waren es längst nicht nur Kohlezüge, die das Bild der schweren Ganzzüge bestimmten.

Der Erzpender

Über Jahrhunderte hinweg prägte die Gewinnung von Kupferschiefer und dessen Verhüttung die Wirtschaft in der Region um Lutherstadt Eisleben, Mansfeld und Sangerhausen. 1852 entstand die Mansfeldsche Kupferschieferbauende Gewerkschaft, aus der am 18. Oktober 1921 die Mansfeld AG für Bergbau und Hüttenbetrieb hervorging. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde

Unten: Unüberhörbar röhrt die dieselelektrische 132 mit einem Erzpendelzug im Juni 1990 auf dem Weg nach Blankenheim durch die eigentümliche Stille im Mansfelder Land.
Foto: Gernot Gattermann





das Unternehmen enteignet, in eine Sowjetische Aktiengesellschaft (SAG) umgewandelt und firmierte dann ab 1951 als VEB Mansfeld-Kombinat „Wilhelm Pieck“. Zu diesem Zeitpunkt lief bereits die Erschließung der Kupferschiefervorkommen in der Sangerhäuser Mulde, sodass 1951 der „Thomas-Münzer-Schacht“ des Kupferschieferbergbaus im Mansfeldischen die Förderung aufnehmen konnte.

Den Transport des Kupferschiefers übernahm die DR, die einen Erzpendelzug zwischen Sangerhausen und Eisleben einlegte, wo der Kupferschiefer entweder in der Rohhütte verarbeitet oder in die Mansfelder Bergwerksbahn (Spurweite 750 mm) umgeladen und zur „August-Bebel-Hütte“ (ABH) nach Helbra gebracht wurde. Da mit dem Bernhard-Koenen-Schacht bei Sangerhausen ein weiteres leistungsfähiges Bergwerk entstand, zeichnete sich jedoch beizeiten die Unwirtschaftlichkeit der Umladerei ab. Nachdem 1958 im

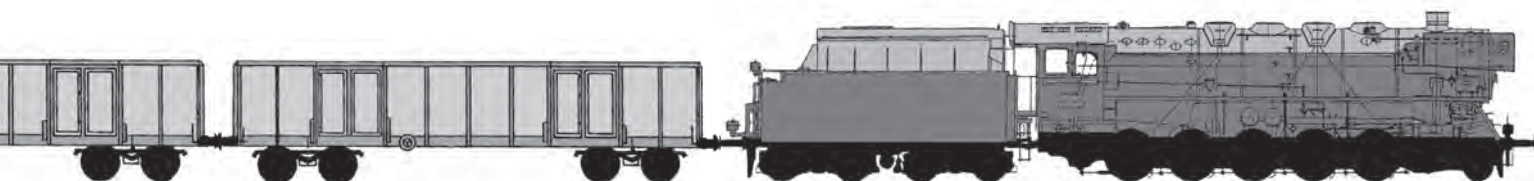
Mit einem leeren Wagenzug des Erzpendelverkehrs im Mansfelder Land rollt die ölhauptgefeuerte 44 0338-2 vom Bahnbetriebswerk Sangerhausen am 6. August 1981 mit dem Schleppender voran durch den Bahnhof Blankenheim. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch

Koenen-Schacht Kupferschiefer gefördert wurde, nahm das Mansfeld-Kombinat 1961 einen neuen Übergabebahnhof in Helbra in Betrieb, damit die ABH direkt versorgt werden konnte. In den 1970er-Jahren wurde dort rund um die Uhr in zehn Schachtöfen aus dem Kupferschiefer der sogenannte Kupferstein gewonnen. Das Zwischenprodukt bestand aus Kupfer, Eisen und Schwefel und wurde in der Feinhütte weiterverarbeitet.

Für die Erztransporte gab es einen Ganzzug nach Helbra, der nach Entladung in einer Doppelkippanlage (die zwei Wagen gleichzeitig entleerte) in die Sangerhäuser Mulde zurück „pendelte“. Auf der Relation Sangerhausen-Helbra hieß der Ganzzug (Gag) 57411. Als Rückleistung nannte er sich Leerzug (Lg) 58700. Ab Niederröblingen

fuhren die Zugpaare als Gag 57413/Lg 58702 sowie Gag 57415/Lg 58704 und Gag 57417/Lg 58706. Die Züge wurden anfangs aus zweiachsigen offenen Güterwagen gebildet, bestanden aber ab Anfang der 1970er-Jahre ausschließlich aus vierachsigen offenen Güterwagen (zumeist der Gattungen Eas und Eal/Eals). Die Vollzüge wurden fortan als „Großgüterwagenzüge“ (Gdg) bezeichnet.

Für die Bespannung der Erzpendel war das Bw Sangerhausen verantwortlich. Zunächst griffen die Lokleiter auf kohlegefeuerte Dampfloks der Baureihe 44 zurück, bevor ab Sommer 1965 für diese Dienste die ölhauptgefeuerten Baureihe 44 zur Verfügung stand. Damit konnte die Lastgrenze für beladenen Züge in Richtung nach Helbra auf 1200t angehoben werden. In der Pra-



Ab 1965 bespannte das Bw Sangerhausen den Erzpendedelzug aus vierachsigen Drehgestellwagen (siehe Graphik) mit ölhauptgefeuerten Loks der Baureihe 44. Im Foto vom 24. Juni 1977 hat 44 0225-1 Einfahrt in den Bahnhof Blankenheim. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch

xis bestanden die Vollzüge meist aus zwölf Wagen. Im Sommer 1974 hatten die Technologen der Abteilung Triebfahrzeug-Betrieb (Tb) die sogenannten „Erzpendedel“ im Plan 703b zusammengefasst. Die für diesen Dienst eingeteilten Maschinen übernahmen auch die in Niederröblingen anfallenden Rangierarbeiten. Später waren die Erzpendedelzüge dann Bestandteil der Pläne 705 bzw. 706.

Mit der Energiekrise in der DDR endete der Einsatz der ölhauptgefeuerten Baureihe 44 im Bw Sangerhausen. Als Ersatz übernahm die Dienststelle u.a. rostgefeuerte Rekolokomotiven der Baureihe 52⁸⁰, die ab dem 1. November 1981 die Erzpendedel zogen. Allerdings erwies sich die 52⁸⁰ als kein vollwertiger Ersatz für die Baureihe 44. Obwohl die DR die Höchstlast für die Erzzüge

auf 800 t verringerte, bemerkte das Bw Sangerhausen an den Lokomotiven der Baureihe 52⁸⁰ erhebliche Verschleißerscheinungen. Daher endete nach nur wenigen Monaten der Einsatz der Rekoloks: Sie wurden mit dem Fahrplanwechsel am 29. Mai 1983 durch Diesellokomotiven der Baureihe 118²⁻⁴ bzw. 118⁶⁻⁸ ersetzt, die nun die meist aus zehn Eas- bzw. Eal/Eals-Wagen bestehenden Pendedelzüge durch das Mansfelder Land schleppten. Standen nicht genügend Dieselloks dieser Baureihen zur Verfügung, halfen die schweren Loks der Baureihe 132 aus.

Die tiefgreifenden wirtschaftlichen und politischen Veränderungen der Jahre 1989/90 hatten auch für die Montanindustrie im Mansfelder Land gravierende Folgen. Der Kupferschieferbergbau erschien nicht mehr wirt-

schaftlich. Am 10. August 1990 stellten der Thomas-Münzer-Schacht und der Bernhard-Koenen-Schacht die Förderung ein. Die Deutsche Reichsbahn trug dieser Entwicklung Rechnung – mit dem Fahrplanwechsel am 27. Mai 1990 wurde der Erzpendedel auf der Relation Sangerhausen–Helbra gestrichen. Fortan verkehrte nur noch der Umlauf Gag 57413/Lg 58702 Oberröblingen–Helbra. Durch den planmäßigen Einsatz der sechssachsigen Baureihe 132 konnte allerdings die Höchstlast auf 1500 t angehoben werden. In Sangerhausen wurden dem Gag 57413 bei Bedarf nun sogar vierachsige Kesselwagen mit salzhaltigen Grubenwässern (Sole) beigelegt.

Dennoch waren die Tage der Erzpendedelzüge bereits gezählt: In der Hütte Helbra endete im September 1990 die Produktion. Heute erinnern nur noch die imposanten Kegelhalden an den intensiven Kupferschieferbergbau im Mansfelder Land.





Links: Der Laufweg des „Gipsers“ führte von Nordhausen (im Südwesten der Karte) nach Coswig (im Nordosten). Auf der Blankenheimer Rampe (Foto oben vom Frühsommer 1976) war eine Schiebelok nötig. **Karte:** Archiv Dirk Endisch; **Foto:** Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch

Der Gipser

Im Folgenden geht es nicht um einen eilfertigen Sanitäter auf gefährlichen Abfahrtslaufpisten in alpenländischen Skigebieten, sondern um einen Ganzzug der Deutschen Reichsbahn, der einen langen Schienenweg befuhr und aus speziellen Wagen bestand: Es geht um das Zugpaar Gdg 56405/Lg 58616 von Niedersachswerfen bei Nordhausen in Thüringen nach Coswig (Anhalt) nordöstlich von Dessau.

Schwefelsäure gilt wohl allgemein als eine Art „Blut der Chemie“ und ist einer der am meisten produzierten Grundstoffe, der vor allem für die Herstellung von Düngemitteln, aber auch für die Gewinnung von Salz- und Phosphorsäure benötigt wird. Der „Volkseigene Betrieb (VEB) Chemiewerk Coswig (Anhalt)“ war einer der größten Produzenten von Schwefelsäure in der DDR.

Die Geschichte des Werkes hatte bereits am 20. November 1891 mit der Gründung der Westfälisch-Anhaltischen Sprengstoff-AG (WASAG) begonnen. Ziel dieser Gesellschaft war neben

der Herstellung von Schwefelsäure die Errichtung einer Sprengstofffabrik gewesen. Infolge gravierender Auseinandersetzungen mit der anhaltinischen Regierung kam es jedoch bereits 1892 zu einem Baustopp. Neuer Standort für die Produktion von Sprengstoff wurde daraufhin Reinsdorf im benachbarten Preußen, während in Coswig (Anhalt) für lange Zeit lediglich die Schwefelsäureproduktion verblieb.

Die Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) beschlagnahmte 1945 das ihr wichtige Unternehmen und demontierte umgehend die für Rüstungszwecke nutzbaren Anlagen (als Reparationsleistung). Aus dem, was blieb, konstituierte sich 1947 ein Volkseigener Betrieb (VEB), der fünf Jahre später neben Schwefelsäure Superphosphat, Kieselfluornatrium, Eisensulfat und Glyzerin produzierte. Als Grundstoff für die Schwefelsäureherstellung diente zunächst Schwefel aus sowjetischen Importen.

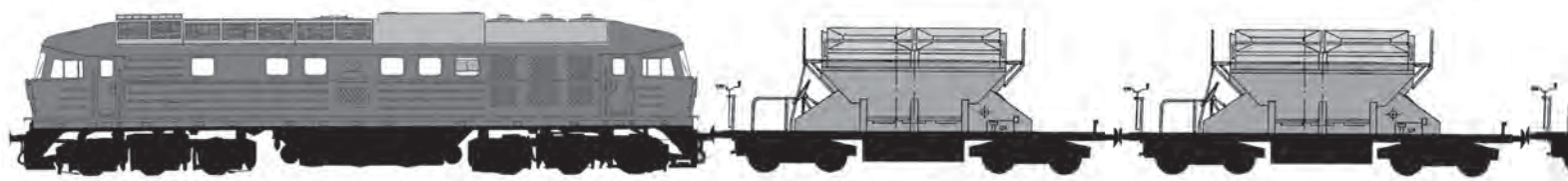
Mithilfe eines 1953 neu in Betrieb genommenen Drehrohrofens gelang es auf der Basis des Müller-Kühne-Verfah-

rens, aus Gips und Kohle Schwefeldioxid zu gewinnen. Um die Wirtschaftlichkeit des energieaufwendigen Prozesses zu erhöhen, wurden Sand und Ton zugesetzt, sodass als Nebenprodukt Zement (!) entstehen konnte. 1960 galt das Chemiewerk in Coswig als größtes Gipsschwefelsäurewerk der Welt – mit einem „Nebenprodukt“ von 210 000 t Zement.

Den dafür benötigten Grundstoff lieferte – und hier kam die Deutsche Reichsbahn ins Spiel – das Gipswerk Niedersachswerfen bei Nordhausen, das seit 1917 im Kohnsteinmassiv das „Weiße Gold des Südharzes“ förderte. Für den Transport des wertvollen, nässeempfindlichen Gutes setzte die DR zunächst vierachsige Selbstentladewagen der Gattung KKt (später Tad) und ab 1961 vierachsige Selbstentladewagen der Gattung KKmt ein. Der Gipszug, von den Eisenbahnern „Gipser“ genannt, verkehrte täglich: nach Coswig als beladener Ganzzug und zurück als Leerwagen-Ganzzug.

Die Bespannung der Züge übernahm das Bw Nordhausen mit Loks der Baureihe 44. Je nach geplantem Laufweg brachten die schweren Dreizylindermaschinen den „Gipser“ bis nach Güsten oder Halle (Saale), wo ihn erneut Loks der Baureihe 44 übernahmen – in Halle meist die kohlenstaubgefeuerte Variante vom Bw Halle G. Als im Sommer 1965 die ölhauptgefeuerte 44 in

Links: Was für den Erzpendedel galt, gereichte auch dem „Gipser“ zum Vorteil – ab 1965 konnte der Ganzzug (aus KKt-Wagen) mit ölhauptgefeuerten Loks der Baureihe 44 bespannt werden: 440177-4 im Frühsommer 1976 in Blankenheim. **Foto:** Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch



Diesellokomotive Baureihe 132

Selbstentladewagen Kkt



Ab Frühjahr 1982 konnte das Bw Nordhausen vor dem Zugpaar Gdg 56 405/Lg 58 616 diesel-elektrische Loks der Baureihe 132 einsetzen. Auf der Rampe nach Blankenheim (Foto kurz vor Blankenheim, Sommer 1984) war dennoch Nachschub erforderlich. Foto: Gernot Gattermann

Nordhausen eintraf, ließ sich das aufwendige Transportprozedere erheblich rationalisieren, denn nun bestritt Nordhausen das Geschäft nahezu allein: Der „Gipspendel“ konnte jetzt ohne Lokwechsel in einem Langlauf (!) von Niedersachswerfen bis Coswig mit ein und derselben Zuglokomotive bespannt werden – eine beachtliche Leistung. Lediglich in Roßlau (Elbe) lösten eigens für die „Öljumbos“ ausgebildete Lokführer und Heizer ihre Kollegen aus Thüringen vor den schweren Gipsfuhrern ab. Ab Juni 1969 wurde der Spezialgüterzug als Großgüterwagendurchgangszug (Gdg) 56 405 bzw. Leerwagenzug (Lg) 58 616 bezeichnet.

Durch den Einsatz der ölhauptgefeuerten Baureihe 44 konnte zudem die

zulässige Höchstlast für den Gdg 56 405 von 1700 auf 1900 t gesteigert werden. Der Leerzug war auch nicht „von Pappe“, hatte man ihn doch für durchschnittlich etwa 30 Wagen der Gattung Kkt ausgelegt.

Der „Gipser“ galt über Jahre hinweg als eine Art die „Starleistung“ der Baureihe 44 des Bw Nordhausen. Zwischen den Unterwegsbahnhöfen Sangerhausen und Blankenheim wurde der Zug durch eine weitere 44 mit Ölhauptfeuerung vom Bw Sangerhausen nachgeschoben. Nach der „Passage“ der anspruchsvollen Blankenheimer Rampe fuhr der Zug meist über Güsten, Calbe (Saale), Güterglück und Zerbst nach Roßlau (Elbe)/Coswig. Zeitweilig (so im Frühjahr 1981) wurde er auch über

Bernburg (Saale) und Köthen umgeleitet. Zu diesem Zeitpunkt zeichnete sich allerdings bereits das Ende der „Öljumbos“ vor dem Gdg 56 405/Lg 58 616 ab, denn mit der Energiekrise in der DDR musste das Bw Nordhausen bis zum Jahreswechsel 1981/82 alle ölgefeuerten Dampfloks abstellen. Da jedoch kein ausreichender Ersatz in Gestalt der Baureihe 132 zur Verfügung stand, suchten die für den „Gipser“ verantwortlichen Lokleiter vorübergehend ihr „Heil“ in zwei sechsachsigen Dieselloks der Baureihe 118²⁻⁴ bzw. 118⁶⁻⁸ (in Doppeltraktion). Erst im Frühjahr 1982 wurde der Pendel Gdg 56 405/Lg 58 616 mit einer 132 bespannt. Auf die Schiebelok für die Blankenheimer Rampe konnte man auch jetzt nicht verzichten.

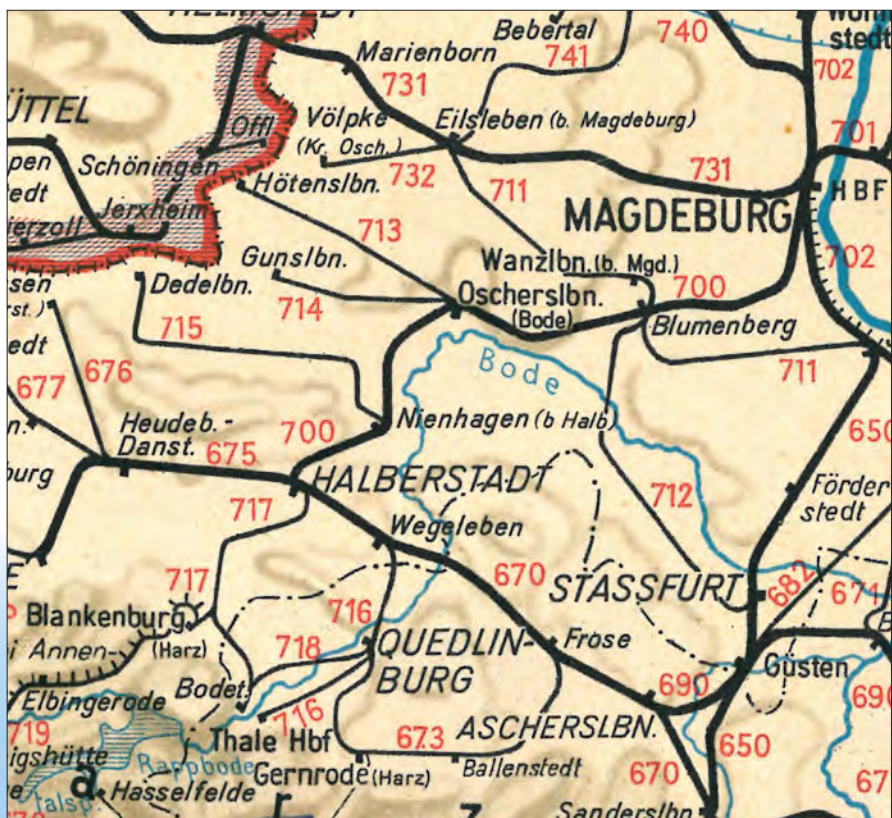
Nach der Wende 1989/90 hatte das Chemiewerk Coswig (Anhalt) ausgedient und damit auch der „Gipser“ seine Schuldigkeit getan.



Selbstentladewagen Kkt

Selbstentladewagen Kkt

Unten: Der VEB Großgaserei in Magdeburg produzierte Steinkohlenhüttenkoks, den einige Großbetriebe im Harz benötigten. Für ihre tägliche Versorgung setzte die DR Durchgangsgüterzüge von Magdeburg-Rothensee nach Blankenburg (Harz) ein. Karte: Archiv Dirk Endisch



Der Koksboomer

Im Harz besaßen Bergbau und Hüttenindustrie eine jahrhundertealte Tradition. Die Eisenhütte in Thale sowie die Kalkwerke in Rübeland und Elbingerode benötigten große Mengen Koks für ihre Produktion. Doch nach dem Zweiten Weltkrieg waren die Unternehmen von ihren langjährigen Lieferanten im Ruhrgebiet abgeschnitten. Die DDR musste Steinkohle aus der Sowjetunion und Polen importieren und zu Koks verarbeiten. Neben der Kokerei in Zwickau (Sachsen) gab es in der DDR nur noch den VEB Großgaserei Magdeburg, der Steinkohlenhüttenkoks herstellen konnte. Nach einer Erweiterung zwischen 1970 und 1975 war der Betrieb die größte Kokerei in der DDR; er versorgte u.a. den VEB Harzer Werke Blankenburg, den VEB Eisenhüttenwerk (EHW) Thale und den VEB Harzer Kalk- und Zementwerke (HKZW) Rü-

50 3579-5 durchfährt im Sommer 1982 mit dem Koksganzzug Gag 56776 auf der täglichen „Liefertour“ nach Blankenburg (Harz) den ländlichen Bahnknoten Blumenberg. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch





O-Wagen OOr Bauart 1954

beland mit dem benötigten Brennstoff. Dazu setzte die DR täglich einen Durchgangsgüterzug (Dg) von Magdeburg-Rothensee nach Blankenburg (Harz) ein. Die Bespannung des Dg 7306 oblag dem Bw Halberstadt, das dazu bereits 1959 die Baureihe 50³⁵ einsetzte. Eine dieser Loks brachte den Zug bis Halberstadt, wo ihn zwei andere Maschinen als Zug- und Schiebelok übernahmen. Als Dg 7607 ging es Tender voran weiter. Da eine Gleisverbindung zwischen dem Rangierbahnhof und der Strecke nach Blankenburg (Harz) fehlte, fuhr Dg 7606 zunächst nach Wegeleben. Von dort ging es, jetzt Esse voran, zurück in Richtung Halberstadt und durch den im Oktober 1965 in Betrieb genommenen Verbindungsgleisbogen

Schon Ende der 1970er-Jahre galt der „Koks bomber“ unter Eisenbahnfotografen als Geheimtipp. Als einer der letzten planmäßigen Ganzzüge mit der unverwüstlichen 50³⁵ wurde er gern in Blumenberg (hier im Sommer 1983) „empfangen“. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch

zwischen dem Stellwerk „Hof“ und dem Abzweig Harsleben nach Blankenburg (Harz), wo man den Zug auflöste. Die einzelnen Wagengruppen wurden (je nach Bedarf) dem EHW Thale, den Harzer Werken und dem HKZW in Rübeland zugestellt. Die Leerwagen liefen in Nah- und Durchgangsgüterzügen zurück nach Magdeburg.

1970 wurde der Dg 7306/7606 zum Dg 54776/55776. Seine Planlast lag weiterhin bei 1300t. Weil sich die Betriebstechnologie mit Lokwechsel in Halberstadt und Kopfmachen in Wegeleben zunehmend als hinderlich er-

wies, fuhr der Dg 54776 ab 1974 nur mit Zuglok bis Wegeleben, wo sich eine zweite Dampflok an den Zugschluss setzte. Weil die Fahrtrichtung wechselte, fungierte die bisherige Zuglok nun als Schiebelok.

Mit dem Fahrplanwechsel am 1. Juni 1975 änderte die Rbd Magdeburg nicht nur die Zug-Nr., sondern auch den Laufweg. Der wegen seiner Fracht und Masse „Koks bomber“ titulierte Ganzzug hieß nun Gag 56776 und fuhr zunächst bis Groß Quenstedt, wo die Zuglok Vorspann durch eine zweite Maschine erhielt. Gegen 12:15 Uhr verließ

Gag 56776 (63,1)			Mg-Rothensee—Halberstadt—Blankenburg				
Plw 18424 (34,1)			Halberstadt—Blankenburg (Harz)				
Plw 18426 (34,1) Sa			56776 Mbr 26				
Lok 112, Lok 50, 56776 118, Hg max 60 km/h			200 t, 56776 1300 t Mbr 23				
			18424	18426	56776		
0,0	40	Halberstadt	—	19.53	—	22.30	Hmf 12.28
	—	0,7	—	—	—	—	—
2,7	60	Abzw Harsleben	—	57	—	34	34
2,9	—	Halberstadt-Oststr	19.57	58	22.34	35	—
	—	3,5	—	—	—	—	—
	50	3,9	—	—	—	—	—
4,0	60	Halberstadt-Spiegelsb	19.59	20.00	37	38	+12.38 44
9,8	—	Langenstein	20.07	08	45	46	— 54
	—	10,4	—	—	—	—	—
	30	10,7	—	—	—	—	—
14,8	60	Börnecke (Harz)	×	15	×	53	— 13.03
	—	17,3	—	—	—	—	—
	40	18,7	—	—	—	—	—
18,9	60	Blankenburg (Harz)	20.21	—	22.59	—	13.10 —
							mit Vorspannlok

O-Wagen Es mit und ohne Handbremsen

O-Wagen El-u



Oben Auszug aus dem Buchfahrplan 1984/85 für den Gag 56776 auf dem Abschnitt Halberstadt—Blankenburg (Harz). Über die Einsatzjahre hinweg kennzeichneten das Zugbild unterschiedliche vier-, aber auch zweiachsige offene Wagen. *Buchfahrplan: Archiv Dirk Endisch*

der Zug Groß Quenstedt in Richtung Halberstadt, passierte dort den Personenbahnhof und erreichte etwa gegen 13:10 Uhr sein Ziel.

Ende der 1970er-Jahre galt der „Koks bomber“ unter Eisenbahnfreunden als Geheimtipp – er war einer der letzten planmäßigen Züge mit zwei Loks der unverwundlichen 50³⁵. Dies änderte sich erst mit dem Fahrplanwechsel am 26. September 1982, da anstelle der zweiten 50³⁵ eine sechsachsige Maschine der Baureihe 118 mitlief. Diese Loks übernahmen schon bald allein den Gag 56776.

Mit der schrittweisen Umstellung des EHW Thale auf Pulvermetallurgie sank der Bedarf an Koks aus Magdeburg beträchtlich. Die Rbd Magdeburg reduzierte im Sommer 1986 die Zuglast des Koks zuges auf 950 t, sodass die Vorspannlokomotive entfallen konnte. Das Bw Blankenburg (Harz) bespannte den Ganzzug Gag 56776 von nun an planmäßig mit nur noch einer Lok der leistungsfähigen Baureihe 118⁶⁻⁸. An der seit vielen Jahren praktizierten Zugbildung sowohl aus vier- als auch zweiachsigen offenen Güterwagen änderte sich indes jedoch nichts.

Die Wende in der DDR blieb auch für den legendären „Koks bomber“ nicht ohne Folgen. Das EHW Thale und die Harzer Werke in Blankenburg mussten ihre Produktion einstellen.

Ab 27. Mai 1990 versorgte der Ganzzug 56776 nur noch die Kalkwerke in Rübeland. Obwohl er nun vorübergehend mit einer Last von 1180 t (!) und dazu mit einer Lokomotive der Baureihe 132 des Bw Halberstadt fuhr, zeichnete sich sein baldiges Ende ab: Die Kalkwerke stellten ihre Brennöfen auf Erdgas-Feuerung um, Koks aus Magdeburg wurde nicht mehr gebraucht. Am 30. Mai 1992 verschwand der 56776 aus dem Fahrplan. Nur wenig später, am 19. März 1993, wurde die Großgaserei in Magdeburg geschlossen.



Typisches Erscheinungsbild eines Kali-ganzzuges: Schiebelok 132 118-1 mit schwerer Zugleistung aus Kmm-Wagen im Sommer 1985 auf der Rampe bei Riestedt. Foto: Gernot Gattermann



Klappdeckelwagen Kmm

Die Kursbuchkarte des südwestlichen Streckennetzes der DR verdeutlicht den langen Laufweg der Kaliganzzüge, die u.a. in Bad Salzungen als südlichem Punkt sowie in Sollstedt und Bischofferode (Eichsfeld) westlich von Nordhausen starteten. Karte: Archiv Dirk Endisch

Kali für den Export

In der Chemie steht „Kali“ für Doppelsalze, die in erster Linie aus Kalium, Kalzium, Magnesium und Natrium bestehen. Umgangssprachlich dient „Kali“ als Sammelbegriff für die aus diesem Salzgestein gewonnenen Produkte. Für die Volkswirtschaft der DDR war Kali eines der wichtigsten Erzeugnisse – in riesigen Mengen exportiert, erhielt man auf dem Weltmarkt harte Devisen dafür. Nach Kanada avancierte die

DDR zum zweitgrößten Exporteur von Kali auf dem Weltmarkt.

Um die wertvolle Fracht per Schiff versenden zu können, beschlossen die zuständigen Stellen bereits am 15. Juni 1946, den Hafen in Wismar entsprechend umzubauen. Zunächst wurde ein Bunker im Kohlehafen für die Lagerung von Kali umfunktioniert. Er fasste rund 30000t. Im September 1948 begannen die Arbeiten an einer neuen Verladeanlage, die am 15. März 1949 in Betrieb ging. Mit dem erneuten Anstieg der Exporte mussten auch die Ha-

fenanlagen erweitert und modernisiert werden, vor allem durch neue Lagerhallen. Die erste Kalihalle wurde im Juni 1951 eingeweiht. Um das Entladen zu vereinfachen, ließ der VEB Seehafen Wismar eine Kippanlage errichten, die 1956 fertig wurde. Auf den beiden Kippdrehscheiben konnte je ein Güterwagen durch Anheben um etwa 60° entladen werden. Die Anlage hatte eine Kapazität von 300t je Stunde und ließ die Beladung von drei Schiffen gleichzeitig (!) zu.

1960 exportierte die DDR rund 60 % der auf ihrem Territorium geförderten Kalisalze. Bis in die 1980er-Jahre stieg dieser Anteil auf etwa 80 % an. Zu den wichtigsten Abnehmern zählten u.a.



Klappdeckelwagen Kmm

Klappdeckelwagen Kmm

Klappdeckelwagen Kmm



Großbritannien, Brasilien und Indien. Bis Anfang Oktober 1973 wurden in Wismar 50 Millionen Tonnen Kali verladen. Die jährliche Menge stieg in den 1980er-Jahren von drei auf fünf Millionen Tonnen.

Die vor allem an der Werra (Bad Salzungen, Vacha), in Bischofferode und Sollstedt im Eichsfeld sowie in Rossleben (südöstlich von Sangerhausen) geförderten bzw. verladenen Salze wurden in Ganzzügen (Gag) transportiert. Je nach Abgangsbahnhof liefen die schweren Züge über Nordhausen, Sangerhausen, Güsten, Magdeburg, Stendal, Wittenberge, Ludwigslust und Schwerin nach Wismar. Ermöglichte bzw. erforderte es die Streckenauslas-

Über viele Jahre hinweg bestanden die Kaliganzzüge aus den in der Graphik dargestellten Wagen der Gattung Kmm. Überdies waren zahllose Behelfskaliwagen im Einsatz. Nach dem Ende der ölhauptgefeuerten Baureihe 44 übernahm die Baureihe 132 diese Leistungen.

tung, fuhren einzelne Züge auch über Halle (Saale) und Köthen. Fallweise ging es via Grenzübergang Schwanheide/Büchen sogar in den Kalihafen von Hamburg (siehe Übersicht auf S. 78).

Die Leerwagenzüge der Gegenrichtung (Lg) wurden zur Entlastung der Hauptstrecken immer wieder auch über Neukloster, Blankenberg, Sternberg, Karow (Meckl.) und Pritzwalk nach Wittenberge, alternativ ab Pritzwalk über Neustadt (Dosse), Brandenburg, Belzig, Güterglück und Calbe (Saale) nach Güsten zurückgefahren.

Für die Beförderung der wertvollen Fracht standen lange Zeit nur zweiachsige Klappdeckelwagen der Gattungen Km und Kmm zur Verfügung. Da deren Bestand aber nicht ausreichte, setzte die DR zusätzlich „Behelfskaliwagen“ ein – zweiachsige offene Güterwagen mit Holzwänden des ehemaligen Gattungsbezirks Villach (Ommru). Sie erhielten dazu ein spitzgiebliches Holzdach mit drei Ladeluken je Dachhälfte. Die Wagen wurden später auch als Gattung Kmm bzw. T-v geführt. Ab 1970 setzte die DR ferner zweiachsige Selbst-

Gdg 57411 Sangerhausen—Blankenheim Trbf (7)—**Anschluß Helbra** (7)
Gdg 57413 Niederröblingen—Blankenheim Trbf (13)—**Anschluß Helbra** (13)
Gdg 57415 Niederröblingen—Blankenheim Trbf (18)—**Anschluß Helbra** (18)
Gdg 57417 Niederröblingen—Blankenheim Trbf (22)—**Anschluß Helbra** (22)
60/1200 H/43

Helbra

Erzpendel
57411/58700, 57413/58702,
57415/58704, 57417/58706

Gag 57430 Sollstedt—Bleicherode Ost—Blankenheim Trbf (16)—**Güsten—**
Magdeburg-Buckau—Stendal—Wittenberge (23)—Wismar Kalihafen
60/2050 H/39

Wismar Hafen m Spbr
oder Rostock Überseehafen
oder geschl Zug Schwanheide/DB

Kali
Höchststärke 580 m
bei Ziel Schwanheide ÜDB Last 1800 t/49 Mbr

Gag 57432 B Sollstedt—Blankenheim Trbf (2)—**Güsten—Magdeburg-Buckau** (5)
Mi 60/1800/43

Wismar Hafen m Spbr
oder Rostock Überseehafen
oder Schwanheide ÜDB

geschl Kalizug
bei Ziel Schwanheide ÜDB 49 Mbr

Gag 57460 Bad Salzungen—Weißenfels—Halle (Saale)—**Köthen** (12)—
Magdeburg-Rothensee—Stendal—Wittenberge (18)—Wismar
60/2080 H/37

Wismar Hafen m Spbr
oder Rostock Überseehafen
oder geschl Zug Schwanheide/DB

Kali
Höchststärke 580 m
bei Ziel Schwanheide ÜDB Last 1800 t/49 Mbr

Gag 57462 Vacha—Erfurt—Weißenfels—Halle (Saale)—**Köthen** (6)—
Magdeburg-Buckau—Stendal—Wittenberge (13)—Wismar Kalihafen
60/2080 H/37

Wismar Hafen m Spbr
oder Rostock Überseehafen
oder schl Zug Schwanheide/DB
oder Aken

Kali
Höchststärke 580 m
bei Ziel Schwanheide ÜDB Last 1800 t/49 Mbr

Gag 57476 Mi Loitsch Hohenleuben—Halle—**Köthen** (4)—**Schönebeck/E** (5)
Schönebeck 60/1500 H/42 geschl Baustoffzug

Gag 57492 Mo Roßleben—Blankenheim Trbf (3)—**Güsten—Magdeburg-Buckau—Stendal—**
Wittenberge (10)—Ludwigslust—Wismar Hafen
60/2050 H/43

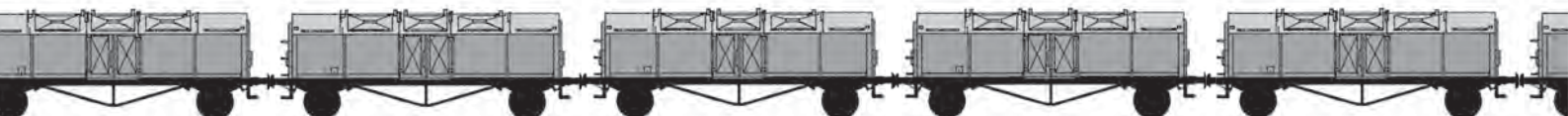
Vielfach-GZV
Bfe der Strecke Güsten—Magdeburg—
Wittenberge—Wismar
Bad Kleinen—Güstrow (Last 1600)
Bfe Perleberg u Pritzwalk (Last 1600)

geschl Düngemittelzug
ab Wittenberge Bedarf

Klappdeckelwagen Km

Klappdeckelwagen Km

Klappdeckelwagen Km



120 134-2 mit Kmm-Zug im Sommer 1985 zwischen der Blockstelle Steinberg und Riestedt. Das Foto zeigt nicht nur die Steigung, sondern auch die unverzichtbare Schiebelok. Foto: Gernot Gattermann



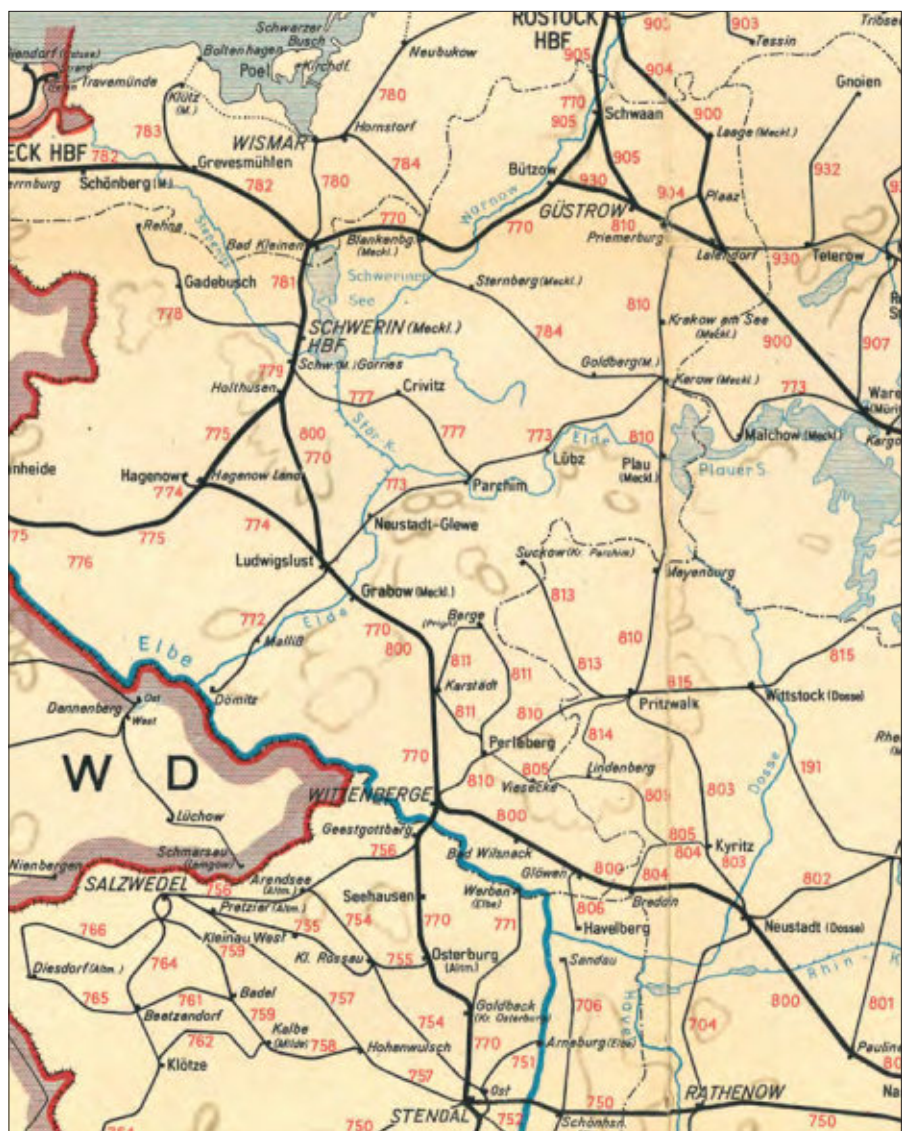
Im Nordteil des Streckennetzes liefen alle Kalizüge über Wittenberge und Schwerin nach Wismar. Die Leerzüge fuhren über die Nebenbahn Hornstorf–Blankenberg–Karow–Pritzwalk zurück. Karte: Archiv Dirk Endisch

entladewagen der Gattung Tds ein. Die französische Firma Arbel Industrie lieferte überdies 1980/81 insgesamt 490 moderne vierachsige Selbstentladewagen der Gattung Uaooos-y mit einer Grenzlademasse von 56 t.

Für die Selbstentladewagen musste in Wismar eine neue Entladung mit zwei Gleisen gebaut werden. Das Entladen vereinfachte sich erheblich; für die Vierachsiger der Gattung Uaooos-y wurden nur noch 30 bis 45 Sekunden benötigt. Die ältere Kippanlage beließ man, da die Klappdeckelwagen weiter im Umlauf blieben.

Die Bespannung auf der Strecke Nordhausen/Sangerhausen–Güsten, über die der größte Teil der Kalizüge lief, oblag den Bahnbetriebswerken Sangerhausen und Nordhausen mit der Hauptlast für Nordhausen. Wie bei den Erzpendlern und den „Gipsern“ konnten ab 1965 vor den Kalizügen die ölhauptgefeuerten Maschinen der Baureihe 44 eingesetzt werden.

Unten: Ende der 1960er-Jahre (die damalige V 200 aus der Sowjetunion war noch neu) pendelte mindestens ein Kaliganzzug komplett aus Wagen der Gattung Km.



Klappdeckelwagen Km



Auf der Blankenheimer Rampe erhielten die bis zu 2080 t schweren, nicht immer gut laufenden Züge Unterstützung durch Schiebeloks aus Sangerhausen, ebenfalls „Öljumbos“ der Baureihe 44. Das Bw Güsten übernahm die Bespannung der Kalizüge bis Magdeburg-Buckau, Magdeburg-Rothensee und sogar Stendal mit kohlegefeuerten Maschinen der Baureihen 44 oder 50³⁵, bei Notwendigkeit mit Vorspann. Schon 1967 begann der Ersatz durch die neuen dieselelektrischen Güterzugloks der Baureihe V 200. Die ab Juni 1970 als Baureihe 120 bezeichneten Maschinen bereiteten zunächst (u.a. akustische) Probleme, erwiesen sich schließlich jedoch als robust und unverwundlich. Auch die Bahnbetriebswerke Magdeburg und Stendal nutzten die gut belastbaren Russinnen, um (ab 1967/68) die vor den Kalizügen bisweilen doch überforderten Dampfloks (darunter auch die 41) abzulösen.

Auf der letzten Etappe vom Elbübergang bis Wismar trug das Bw Wittenberge die Hauptlast. Ab 1959 standen Neubauloks der Baureihe 50⁴⁰ zur Verfügung. Thermisch durchaus nicht missraten, waren sie mit ihren schwächelnden Rahmen den schweren Kalizügen aber auf Dauer noch weniger gewachsen als die konstruktiv soliden Baureihen 41 und 50³⁵. Ab Sommer

1962 kamen für die Kalizüge die Fast-Exoten der Baureihe 43 nach Wittenberge, wurden aber schon 1965 zunächst durch kohlegefeuerte, ab 1966 durch ölhauptgefeuerte Loks der Baureihe 44 ersetzt. Der Aktionsradius dieser „Superloks“ ließ Zugübernahmen bereits ab Magdeburg zu. Zehn Jahre prägten sie das Bild der Kalizüge – vor allem in der mecklenburgischen Rbd Schwerin. Ihr Ende kam am 1. Oktober 1976, als für sie die alte Elbbrücke bei Wittenberge gesperrt werden musste. Fortan setzte das dortige Bw bevorzugt die Baureihe 132 mit geringerer Meterlast ein, der gemeinsam mit der nimmermüden Baureihe 120 auch die Bespannung auf dem Abschnitt Güsten–Magdeburg–Wittenberge oblag. Bis Güsten bzw. Halle (Saale) bildete hingegen noch immer die ölhauptgefeuerte Baureihe 44 das Rückgrat.

Im Sommer 1981 setzte die Reichsbahn die Ganzzüge Gag 57430 Sollstedt–Wismar/Gag 57432 Sollstedt–Wismar, Gag 57460 Bad Salzungen–Wismar, Gag 57462 Vacha–Wismar und Gag 57492 Roßleben–Wismar ein. Die Züge Gag 57460 und Gag 57462 verkehrten nicht über Güsten, sondern via Weißenfels, Halle (Saale) und Köthen.

Die Ganzzüge hatten Planlasten von 2050 bzw. 2080 t. Rollten sie (außer Gag 57492) nach Hamburg, mussten

die Zuglängen und Höchstlasten auf 580 m bzw. 1800 t begrenzt werden.

Mit der Energiekrise in der DDR endete zum Jahreswechsel 1981/82 die Ära der Baureihe 44. Das Bw Nordhausen setzte nun die Baureihe 132 ein, während das Bw Sangerhausen die Baureihen 118⁶⁻⁸ und 132 für Schiebedienste nutzte. Auf dem Abschnitt Magdeburg–Stendal–Wittenberge–Wismar hielt ab 1985 die elektrische Traktion Einzug. Nach Einweihung der neuen Elbbrücke bei Wittenberge am 26. Juni 1987 konnten alle Züge bis Wismar mit Elektroloks bespannt werden. Für die Kalizüge wurde die Baureihe 120, im Herbst 1988 kurzzeitig die Baureihe 211⁸ (in Doppeltraktion) verwendet. Mit dem Einsatz der Selbstentladewagen der Gattung Uaoos-y ließ sich die Zuglast auf 2200 t steigern.

Im Frühjahr 1990 brachen große Teile des Exports weg. Der ab dem 27. Mai 1990 gültige Fahrplan sah nur noch die Kaliganzzüge Gag 57460 Bad Salzungen–Wismar (aus Wagen der Gattung Uaoos-y), Gag 57462 Vacha–Wismar und Gag 57492 Roßleben–Wismar vor.

Mit der bis heute umstrittenen Schließung der Gruben Merkers und Bischofserode endete drei Jahre später (und für immer) die Ära der schweren Kaliganzzüge zwischen Thüringen und dem Umladehafen Wismar.

120 331-4, von harten Einsätzen gezeichnet wie fast alle Loks dieser robusten Baureihe, wuchtet einen schweren Gag aus vierachsigen Drehgestellwagen der Gattung Uaoos-y im Sommer 1985 über die Rampe zwischen Blockstelle Steinberg und Riestedt. Die Lok hat ihre verchromte Zierleiste unter den Frontfenstern bereits verloren. Foto: Gernot Gattermann





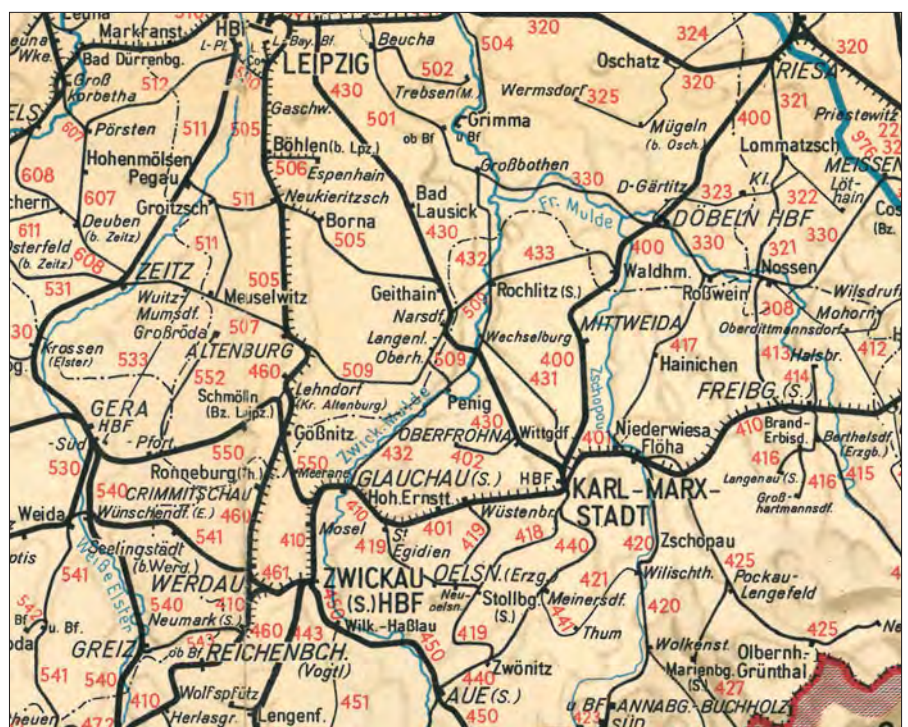
Burgen, Sand und Dampf

Am 1. Februar 1988 zog die Dampflokomotive 50 3551-4 letztmalig den Gag 56353 durch das Muldental. Am 28. Mai 1988 beendete 50 3576-1 mit dem Ganzzug Gag 56355 den planmäßigen Einsatz der Baureihe 50³⁵ im Sandzugverkehr. Anlässlich des Traktionswechsels am 11./12. Juni 1988 beim Bw Glauchau wurde der Gag 56353 ein letztes Mal mit 50 3670-2 bespannt; dann war (rein planmäßig) Schluss.

Bei Eisenbahnfreunden stand das Muldental somit nicht wegen der geschichtsträchtigen Gemäuer und Wehrbauten wie in Colditz, Rochlitz und Wechselburg hoch im Kurs. Nicht einmal die imposante Rochsburg zog sie ins „Tal der Burgen“, wohl aber die kurzen, schweren Sandzüge, vor denen noch in den 1980er-Jahren die Rekoloks der bewährten Baureihe 50³⁵ vom Bw Glauchau zeigten, was sie konnten.

Sand gehörte zu den wichtigsten Gütern, die seit Eröffnung der (sächsischen) Muldentalbahn von Glauchau über Penig, Wechselburg, Rochlitz, Col-

Dies ist kein Sonderzug, sondern der planmäßige Gag 56353, der mit 50 3670-2 als Zuglok, sandgefüllten Wagen der Gattung Res und einem einzelnen Wagen der Gattung Es am 12. Juni 1988 den Traktionswandel im Sandzugverkehr auf der Muldentalbahn (geographische Lage siehe Kursbuchkarte unten) beendete. Foto: Slg. Friedhelm Köhler, Karte: Archiv Dirk Endisch





Niederbordwagen Klm



O-Wagen Es mit Handbremsen



Oben: Am 3. Mai 1987 polterte der Sandzug Gag 56355 mit der Rekolo 50 3673-6 vor der Kulisse von Schloss Rochlitz über die Muldebrücke. Unten: 50 3697-5 am 30. Juli 1985 bei Remse. An vierter Stelle läuft wieder ein Es-Wagen mit. Fotos: Ralf Kutschke (oben), Uwe Möckel

ditz und Großbothen 1877 das Geschehen auf diesem Schienenstrang prägten. Der wohl auch als „Gold des Muldentals“ bezeichnete Baustoff wurde u.a. bei Sermuth (südlich von Großbothen) und in Biesern (Verladung bei

Steutden) abgebaut. Nachdem der VEB Sandwerke Biesern 1977 seine Verladeanlage bei Steutden aufgeben hatte, wurde nur noch Sermuth bedient.

Ab Mitte der 1960er-Jahre setzte die DR für den Sandtransport bevorzugt

zweiachsige Niederbordwagen der Gattungen Ks, Klm und Klms ein. Die Sandzüge waren zwar nicht besonders lang, besaßen aber auf Grund der hohen Dichte des Ladeguts enormes Gewicht. Fallweise verwendete man auch zweiachsige offene Güterwagen.

Die Bespannung der Züge teilten sich die Bahnbetriebswerke Glauchau und Rochlitz (seit 1967 Einsatzstelle von



Obschon eine ausgereifte Konstruktion, konnte die Baureihe 110 vor den Sandzügen die Baureihe 50³⁵ nicht ersetzen: Foto vom 25. April 1987 aus dem mit Sandzügen „zugefahrenen“ Bahnhof Colditz. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch



Niederbordwagen Klm

O-Wagen OOr Bauart 1954



Glauchau), beide mit Lokomotiven der Baureihe 86. Die Sandzüge bedurften planmäßig je einer Zug- und einer Schiebelok. Bisweilen erforderten die Züge sogar drei Loks dieser Baureihe. 1976 übernahm die Baureihe 110 in Doppeltraktion die Sandzüge, deren Lastgrenze 1000 t betrug. Schon damals gehörte auch die „Altbaureihe“ 50 von der Einsatzstelle Zwickau des Bw Reichenbach zum Alltag der Muldentalbahn: Seit 1969/70 oblag den Fünfkupplern die Bespannung des Gag 56351, der das Plattenwerk in Zwickau versorgte. 50 3111-7 beendete als letzte Einheitslok am 29. Mai 1976 den planmäßigen Einsatz dieser Baureihe im Muldentale.

Die Züge wurden zu diesem Zeitpunkt aus zwei- und vierachsigen offenen Güterwagen gebildet. Bis Ende der 1970er-Jahre wandelte sich allerdings das Bild der Sandzüge; sie bestanden nun meist aus vierachsigen Flachwagen der Gattung Res. Standen nicht genügend Res-Wagen zur Verfügung, gesellten sich sechsachsige Wagen der Gattungen Samm und Samms hinzu.

Mit Fahrplanwechsel am 31. Mai 1981 hatte die Baureihe 110 vor den Sandzügen wieder ausgedient; sie wur-

Als für die Bildung der Sandzüge die Baureihe 86 eingesetzt werden musste, kamen planmäßig Zug- und Schiebeloks zum Einsatz – bisweilen auch dann, wenn infolge von Wagenmangel die Züge kurz ausfielen. Bei den Wagen griff man auf unterschiedlichste Gattungen zurück.

de durch die sechsachsige Baureihe 118 ersetzt – doch nur wenige Wochen, denn infolge der Energiekrise in der DDR kam am 14. März 1982 die Dampflokzeit nach Glauchau und Rochlitz zurück. Beide Dienststellen besetzten fortan jeweils eine Maschine der Baureihe 50³⁵, zu deren Stammleistungen die Sandzüge im Muldentale gehörten. Während das Bw Glauchau zumeist den Gag 56351 und den Gag 56355 bespannte, schleppte die Rochlitzer Lok den mittags verkehrenden Gag 56353 nach Glauchau. Die Lastgrenze für die Baureihe 50³⁵ betrug auf der Muldentalbahn 1600 t. Die Sandzüge bestanden oft aus 11 Res-Wagen und einem zweiachsigen offenen Güterwagen. Bei hohem Frachtaufkommen hatten die Maschinen auch bis zu 15 Res-Wagen am Haken.

Sechs Jahre prägte die Baureihe 50³⁵ den Sandzugverkehr. 1984/85 setzte das Bw Glauchau neben den Rekoloks auch die 50 2146-4 und (im November 1985) die eigentlich als Heizlok vorgesehene 52 8176-1 ein. Für den Fahr-

plan ab 31. Mai 1987 stellte die Abteilung Triebfahrzeug-Betrieb letztmalig Dienstpläne für die Baureihe 50³⁵ auf. Eine Lok des Stammwerks startete um 3:36 Uhr mit dem Gag 56351 in Colditz und erreichte den Bf Glauchau um 5:24 Uhr. Bei Bedarf fuhr der Zug weiter nach Zwickau (Sachsen), wo er um 6:45 Uhr eintraf. Die nächste Tour durchs Muldentale begann um 11:05 Uhr mit dem Leerwagenzug (Lgo) 58354, der in Rochlitz um 12:47 Uhr endete. Anschließend wurde die Lokomotive für die Rückfahrt mit dem Gag 56355 (Rochlitz ab 14:20 Uhr) restauriert. Das Personal der Est Rochlitz bespannte mit seiner Maschine hingegen den Gag 56353, der Colditz um 11:25 Uhr verließ und Glauchau planmäßig um 13:00 Uhr erreichte.

Seit der Jahrhundertflut im Sommer 2002 ruht der Zugbetrieb auf der Muldentalbahn ganz; der Sand wird seither mit Lastkraftwagen über die Straßen der Region transportiert. Über den ökologischen Gewinn dieses „Verkehrsträgerwechsels“ lässt sich streiten.

Auf kurzer Distanz

Nahgüter- und gemischte Züge

Nahgüterzüge, Personenzüge mit Güterbeförderung und Güterzüge mit Personenbeförderung, auch als „gemischte Züge“ bekannt, sind längst ausgestorben. Versteht man sie als „Quellbäche und Zuflüsse des Güterstroms der Hauptstrecken“, hat man ein treffliches Bild von ihnen. Hier sei zunächst an typische Nahgüterzüge erinnert, die am Harzrand verkehrten.

Auf dem Balkan

Frühjahr 1987. Die Abendsonne taucht den Bahnhof Quedlinburg in warmes Licht. Auf Bahnsteig 1 warten Reisende auf den P 8452 nach Thale Hbf. Auf Gleis 4 steht eine Dampflok, am Zughaaken verschiedenste Güterwagen: Es ist der Nahgüterzug N 66788 nach Gernrode (Harz). Der Zug füllt das 462 m

lange Gleis voll aus; die Grenzlast von 500 t dürfte wieder überschritten sein. Die auf Hochglanz polierte 50 3552-2 gehört zum Bw Halberstadt. Der Heizer hat ordentlich aufgelegt; dicke schwarze Rauchwolken entweichen der Esse.

Punkt 17:20 Uhr recken sich die beiden Flügel des Ausfahrsignals „H“ in die Höhe. „Fahrt frei mit 40 km/h“ ruft der Lokführer dem Heizer zu. Ein Pfiff aus der Tieftonpfeife – und mit weithin hörbaren Abdampfschlägen setzt die Maschine den N 66788 in Bewegung. Trotz der Last kommt der Zug schnell in Fahrt. Das ist auch notwendig, denn schon schwenkt der „Balkan“, wie die Strecke Quedlinburg–Gernrode–Frose genannt wird, nach Süden; die Bergtour beginnt. Auf den nur 8,6 km bis nach Gernrode (Harz) sind 88 m Höhenunterschied zu überwinden.

Doch die Männer auf dem Führerstand beherrschen ihr Handwerk. Souverän bewältigt 50 3552-2 die Tour und erreicht nach 21 Minuten mit dem letzten von täglich drei Güterzügen den Zielbahnhof.

Der „Balkan“, älteste regelspurige Nebenbahn am bzw. im Harz, wies seit den ersten Zügen der Verbindung Ballenstedt Schloss–Quedlinburg im Jahre 1885 einen beachtlichen Personen- und Güterverkehr auf – mit einer Blütezeit in den 1950er-Jahren. Nach 1962/63 ging die Streckenauslastung zwar zurück, doch aufgrund des beachtlichen Frachtaufkommens der Bahnhöfe Gernrode (Harz), Ballenstedt Ost und Ermsleben verkehrten ab dem Winterfahrplan 1973/74 auf dem Abschnitt Quedlinburg–Ermsleben täglich zwei Nahgüterzugpaare sowie je ein

Typisch für viele Nahgüterzüge: ein „Sammelsurium“ unterschiedlichster Güterwagen, die unterwegs auf die verschiedensten Anschließer und Kunden zu verteilen waren. Am 13. Juli 1985

wartet 50 3606-6 mit N 66785 im Bf Gernrode (Harz)

auf die Weiterfahrt nach Ballenstedt. Foto:

Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch





Nahgüterzugpaar auf den Relationen Quedlinburg–Gernrode und Quedlinburg–Ballenstedt Ost. Zugbildungsbahnhof war Quedlinburg; die Zugförderung oblag dem Bw Halberstadt, das seit 1959 die Baureihe 50³⁵ einsetzte. Die Höchstlast war auf 500 t begrenzt. Lediglich auf den Gefällestrrecken von Gernrode nach Quedlinburg und von Ballenstedt Ost nach Ermsleben waren 1200 t zulässig.

Mitte der 1980er-Jahre erreichte der Güterverkehr einen ungeahnten Umfang. Maßgeblichen Anteil daran hatten die Kohletransporte nach Gernrode und Ballenstedt (Ost). Der „Nahgüter“

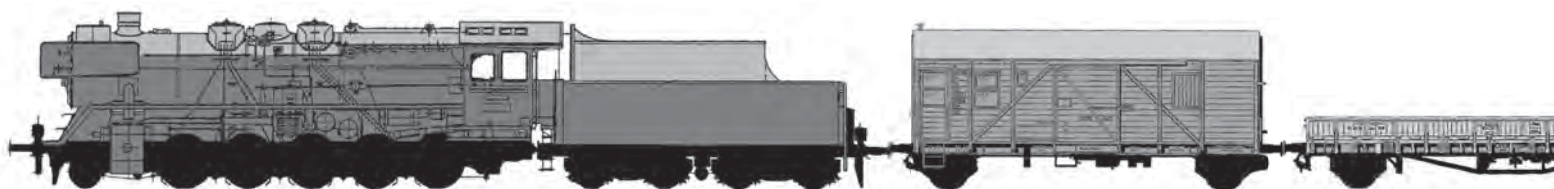
503700-7 als Vorspann- und 503575-3 als planmäßige Zuglokomotive stehen am 5. Juli 1983 mit dem Nahgüterzug N 66783 im Bf Gernrode (Harz) zur Weiterfahrt über den „Balkan“ nach Ballenstedt bereit. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch

N 66783 diente in erster Linie zur Rohbraunkohle-Versorgung des zentralen Heizhauses in Ballenstedt. Aus betrieblichen Gründen wurden der N 66783 und der etwa eine halbe Stunde später verkehrende N 66785 in Quedlinburg zu einem Zug vereinigt und mit zwei Loks über den „Balkan“ gezogen. Doch

diese Ära währte nur kurz. Mit dem Fahrplanwechsel am 1. Juni 1986 strukturierte die Rbd Magdeburg den Güterverkehr neu. Die Tarifbahnhöfe Ballenstedt Ost und Ermsleben wurden fortan von Aschersleben aus (über Frose) bedient. Die für Gernrode bestimmten Frachten kamen allerdings weiter-

Die von den Eisenbahnern (warum auch immer) „Balkan“ genannte Nebenbahn (etwa in Kartenmitte) trägt auf dieser historischen Kursbuchkarte die Streckennummer 673 und wies noch in den 1980er-Jahren einen beachtlichen Güterverkehr auf. Karte: Archiv Dirk Endisch





Rekolokomotive Baureihe 50³⁵

Güterzugpackwagen Pwgs (Pwgs 44)

94 Üb 74782 B (76,3) Ballenstedt Ost—Gernrode
 Üb 74786 B (76,3) Ballenstedt Ost—Gernrode
 N 66786 (70,1) Gernrode—Quedlinburg

Hg max 40 km/h

Tfz 50

1200 t

Mbr 43

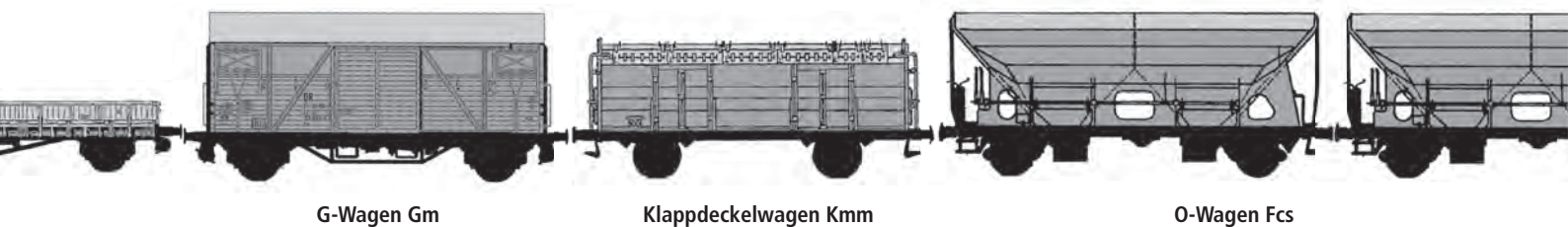
			74782		74786		66786	
1	2	3	4	5	4	5	4	5
7,8	40	Ermleben			—		—	
10,5		Meisdorf Hp			—	—	—	—
13,5		Ballenstedt Ost	—	8.47	—	14.21		
15,4		Ballenstedt West Hp	—	—	—	—	—	—
	—	15,8						
	30							
19,4	—	17,7						
	40							
	—	18,3						
	30							
	—	19,5						
	40							
21,0		Gernrode (Harz)	9.00	—	14.34	—		15.52
22,6		Bad Suderode			—		—	58
	—	24,9						
25,0	30	Quedlinburg-Quarmb Hp . . .			—	—	—	—
	—	25,9						
29,5	50	Quedlinburg				—	16.11	—

G-Wagen Gbs

G-Wagen Gbs

G-Wagen Gbs





G-Wagen Gm

Klappdeckelwagen Kmm

O-Wagen Fcs

50 3552-2 vom Bw Halberstadt an einem Junitag 1987
abfahrbereit mit dem N 66785 im Bf Quedlinburg.
Links ein Buchfahrplan für die Nahgüterzüge
über den „Balkan“. Foto: Dirk Endisch,
Buchfahrplan: Archiv Dirk Endisch



hin über Quedlinburg. Dafür waren
täglich drei Nahgüterzugpaare vorge-
sehen. Bei Bedarf konnte aber ein zu-
sätzliches Zugpaar eingelegt werden,
was bei einem Frachtaufkommen von
bis zu 2000 t im Bahnhof Gernrode
(Harz) häufig vorkam.

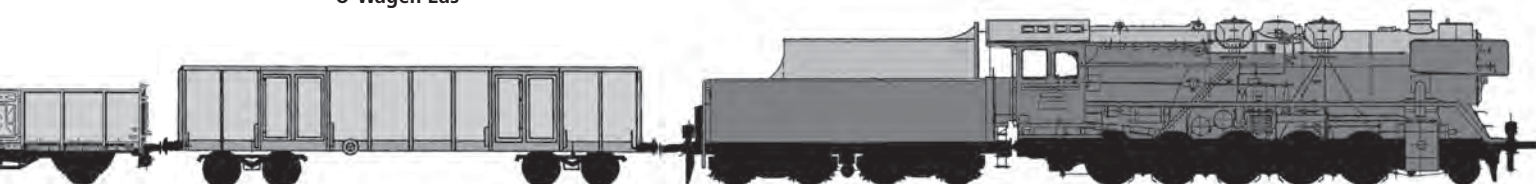
Zu diesem Zeitpunkt waren die Tage
der Baureihe 50³⁵ auf dem „Balkan“ am
Nordrand des Harzes jedoch schon ge-
zählt. In den Jahren 1985/86 sah man
(umlaufbedingt) manchmal sogar Die-

selloks der Baureihe 119 vor einzelnen
Leistungen. Ab Januar 1988 übernahm
dann die Baureihe 114 schrittweise
den Güterverkehr. 50 3662-9 brachte
am 1. Mai 1988 letztmalig einen Güter-
zug nach Gernrode (Harz). Fortan setz-
te das Bw Halberstadt hier nur noch
die Baureihe 114 ein.

Während die Grafik (unten) im Wesentlichen den Zug im Foto oben wiedergibt, erinnert die
Grafik ganz oben an die auf dem „Balkan“ Mitte der 1970er-Jahre übliche Zugbildung, als in
den Nahgüterzügen hinter den Loks häufig noch Güterzugpackwagen mitliefen.

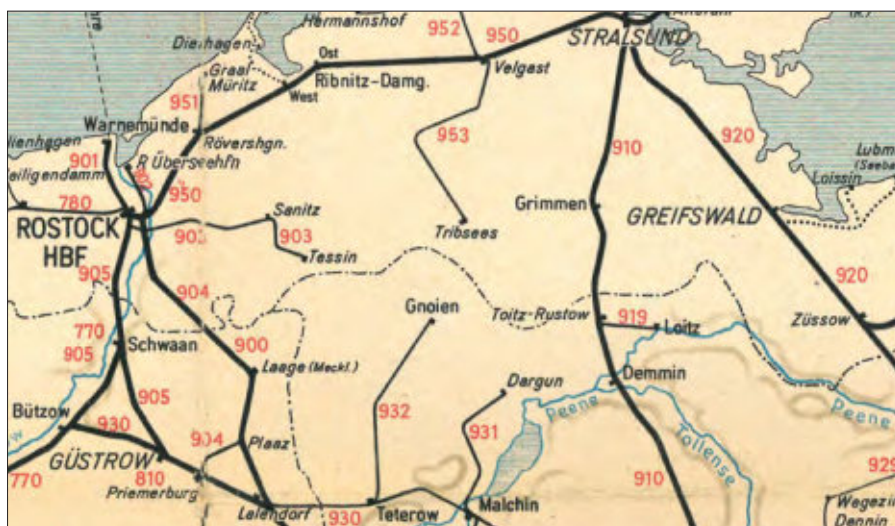
Heute ist dies alles Geschichte. Vom
„Balkan“ existiert heute nur noch das
Teilstück Quedlinburg–Gernrode
(Harz), das im Jahr 2005 auf Meterspur
umgebaut wurde und seit dem 26. Juni
2006 von der Harzer Schmalspurbahn-
en GmbH (HSB) im Personenverkehr
bedient wird.

O-Wagen Eas





Sommer 1967: Halt eines Gmp nach Franzburg mit ELNA-Lok 91 6283 (Lokbahnhof Franzburg) in Hövet. Leider enthält die Karte (unten) nur noch die Strecke 953 Velgast–Tribsees. Die Gleise der von ihr abzweigenden Bahn nach Franzburg lagen zwar noch, der Reiseverkehr war aber schon (seit Januar 1969) eingestellt. Foto: Slg. J.-P. Fried, Karte: Archiv Dirk Endisch



Unten: Güterzüge mit Personenbeförderung gab es im Norden des DR-Netzes auch andersorts. So verkehrte in den 1960er-Jahren auf der bekannten Strecke Klütz–Grevesmühlen in einem Sommerfahrplan der in der Grafik dargestellte Zug. Die Zugbildung resultierte aus den speziellen Gleisanlagen in Klütz und „sah“ den Gmp zwischen Velgast und Tribsees ähnlich.

Im hohen Norden

Bis heute sind die ELNA-Lokomotiven für viele Eisenbahnfreunde der Inbegriff der Kleinbahn-Dampflok. Zu den letzten Refugien der unter Federführung des „Engeren Lokomotiv-Normen-Ausschusses“ (ELNA) entwickelten Maschinen gehörten in der DDR die Strecken Velgast–Tribsees bzw. Velgast–Franzburg der einstigen Franzburger Südbahn. Beide Kleinbahnstrecken, bis Neu Seehagen auf gemeinsamer Trasse, trugen seit ihrer Eröffnung kurz vor der Jahrhundertwende zwar erheblich zur Verkehrserschließung der Region südlich der Linie Rostock–Stralsund bei, doch hielt sich ihre Wirtschaftlichkeit bereits nach dem Ersten Weltkrieg aus verschiedenen Gründen in Grenzen.

Ein unerwarteter Aufschwung trat ein, nachdem die Strecken ab 1. April 1949 zur Deutschen Reichsbahn gehörten. Hintergrund war die Tatsache, dass die anderen Eisenbahnlinien in der Region (Stralsund–Tribsees und

Einheitslokomotive Baureihe 64

Klappdeckelwagen Km

O-Wagen El-u



953 Velgast— <u>Franzburg</u> <u>Tribsees</u> und zurück										Alle Züge 2. Klasse	
km	Rbd Greifswald	Zug Nr	1323	1325	9241	1327	9243	1329	1331	1333	
0,0	Velgast 950, 952	ab	6.41	8.26	10.28	13.16	16.47	17.05	So 20.20	So 20.40	
2,8	Heide (Meckl) (u) X	...	6.46	8.31	10.34	13.21	16.53	17.10	X 20.26	X 20.45	
3,9	Hövet (u)	...	6.49	8.34	10.38	X 13.24	X 16.55	X 17.11	X 20.28	X 20.46	
4,8	Neu Seehagen	an	6.51	8.36	10.41	13.24	16.58	17.13	X 20.31	X 20.48	
4,8	Neu Seehagen	ab	6.57	8.42	10.48	13.30	17.04	17.21	20.38		
8,8	Wolfshagen (u)	...	7.05	8.50	11.01	13.36	17.12	17.29	20.46		
12,0	Müggenthal (Kr Stralsund) (u)	...	7.15	9.00	11.18	13.46	17.31	17.48	20.55		
14,0	Franzburg	an	7.20	9.05	11.23	13.51	17.36	17.53	So 21.00		
4,8	Neu Seehagen	ab	8.35	10.20	12.22	13.25	17.14	17.31		20.49	
6,0	Weitenhagen (Kr Stralsund) (u) X	...	8.37	10.22	12.24	13.27	17.16	17.33		20.51	
7,2	Behrenwalde (b Franzburg) (u)	...	8.41	10.26	12.28	13.31	17.21	17.38		20.56	
8,1	Bärenhof (u) X	...	8.43	10.28	12.30	13.33	17.23	17.40		20.58	
9,4	Kaltenhagen (u)	...	8.47	10.32	12.34	X 13.37	17.28	17.45	X 21.02		
11,5	Ravenhorst (Kr Ribnitz-Damgarten) (u)	...	8.55	10.40	12.42	13.45	17.36	17.53	X 21.10		
14,9	Forkenbeck (u)	...	9.03	10.48	12.50	13.54	17.45	18.02	X 21.19		
17,2	Semlow (u)	...	9.10	10.55	12.57	14.01	17.52	18.09	X 21.26		
20,0	Stormsdorf (u)	...	9.16	11.01	13.03	X 14.07	17.59	18.16	X 21.32		
22,2	Kavelisdorf (Kr Ribnitz-Damgarten) (u)	...	9.22	11.07	13.09	14.13	18.06	18.23	X 21.39		
25,9	Landsdorf (u)	...	9.30	11.15	13.17	X 14.21	18.15	18.32	X 21.46		
27,7	Tribsees Landstraße (u) X	...	9.34	11.19	13.21	14.25	18.19	18.36	X 21.50		
29,1	Tribsees Steinfor (u)	...	9.38	11.23	13.25	14.29	18.23	18.40	X 21.54		
30,4	Tribsees	an	9.42	11.27	13.29	14.33	18.27	18.44	So 21.58		
km	Rbd Greifswald	Zug Nr	9240	1372	1374	1376	9242	1328	1338	1330	
0,0	Tribsees	ab	4.05	6.11	11.43	14.51	14.51	18.44			a an 9.17
1,2	Tribsees Steinfor (u)	...	4.10	6.16	11.48	14.55	14.55	18.48			b an 13.55
2,7	Tribsees Landstraße (u) X	...	4.14	6.20	11.52	14.59	14.59	18.52			d an 17.20
4,5	Landsdorf (u) X	...	4.18	6.24	11.56	15.03	15.03	18.56			A verkehrt auch am 3. Vi.
8,1	Kavelisdorf (Kr Ribnitz-Damgarten) (u)	...	4.27	6.33	12.05	15.12	15.12	19.05			
10,3	Stormsdorf (u)	...	4.33	6.39	X 12.10	X 15.17	X 15.17	X 19.10			
13,2	Semlow (u)	...	4.41	6.47	12.17	15.24	15.24	19.17			
15,5	Forkenbeck (u)	...	4.48	7.00	X 12.23	X 15.30	X 15.30	X 19.23			
18,8	Ravenhorst (Kr Ribnitz-Damgarten) (u)	...	4.57	7.09	12.32	15.39	15.39	19.32			
20,9	Kaltenhagen (u)	...	5.06	7.17	X 12.39	X 15.46	X 15.46	X 19.39			
22,2	Bärenhof (u) X	...	5.13	7.24	12.46	15.53	15.53	19.46			
24,1	Behrenwalde (b Franzburg) (u)	...	5.15	7.26	12.49	15.55	15.55	19.49			
24,4	Weitenhagen (Kr Stralsund) (u) X	...	5.18	7.29	12.51	15.58	15.58	19.52			
25,6	Neu Seehagen	an	4.12	6.18	11.47	14.50	14.50	18.50			
0,0	Franzburg	ab	4.32	6.38	12.05	15.10	15.10	19.01			
2,0	Müggenthal (Kr Stralsund) (u)	...	4.41	6.47	12.14	15.19	15.19	19.10			
5,2	Wolfshagen (u)	...	4.48	6.54	12.21	15.26	15.26	19.17			
9,2	Neu Seehagen	an	4.55	7.01	12.28	15.33	15.33	19.24			
25,6	Neu Seehagen	ab	5.00	7.06	12.33	15.38	15.38	19.29			
26,5	Hövet (u)	...	5.02	7.08	12.35	15.40	15.40	19.31			
27,6	Heide (Meckl) (u) X	...	5.09	7.15	12.42	15.47	15.47	19.38			
30,4	Velgast 950, 952	an	5.09	7.15	12.42	15.47	15.47	19.38			

Grimmen–Tribsees–Sanitz) als Reparationsleistungen für die Sowjetunion demontiert worden waren.

Der Güterverkehr nach Tribsees und Franzburg, der komplett über Velgast lief, nahm deutlich zu. Die DR verstärkte den Lokeinsatz. Ab 1950/51 bildeten ELNA-Loks der Baureihe 91⁶² und 91⁶⁴ (1'Ch2t) das Rückgrat der Zugförderung. Das Bw Barth setzte von den Lokbahnhöfen Tribsees und Franzburg aus je eine ELNA-Maschine ein. Tribsees bespannte mit seiner Lok auf der Strecke nach Velgast täglich die Güterzüge mit Personenbeförderung (Gmp) 9320 und 9231 sowie die Gmp 9232 und 9233. Der in Franzburg stationierten Lok oblagen die Zugpaare Gmp 9241 und 9242 sowie Gmp 9243 und 9244 auf der Relation Velgast–Neu Seehagen–Franzburg. Stammlok in Franzburg war 91 6279. Zeitweilig kamen 91 6280 und 91 6283 zum Einsatz. Maschinen der Baureihe 91⁶⁴ verbot der zu schwache Oberbau der abzweigenden Strecke von Neu Seehagen nach Franzburg (Achsfahrmasse 12 t).

Kursbuchauszug aus jener Zeit ab Mai 1964, da nur noch Franzburg von Velgast aus mit Gmp bedient wurde, während im Reiseverkehr nach Tribsees bereits ausschließlich Triebwagen liefen. Die eigenwillige Zugbildung mit den Güterwagen hinter der Lokomotive ergab sich aus betrieblichen Gründen und richtete sich nach den Gleisanlagen. *Fahrplan: Archiv Dirk Endisch*

Bei den gemischten Zügen waren die Güterwagen hinter der Lok eingestellt. Es folgten ein zweiachsiger Packwagen und zwei bis drei Personenwagen, zu meist ehemalige Klein- bzw. Privatbahnfahrzeuge. Erst Ende der 1960er-Jahre traten an die Stelle der alten Packwagen die neuen Pwgs 88.

Die ELNA-Maschinen fuhren planmäßig Esse voran in Richtung Velgast bzw. Franzburg. Als Frachten dominierten Agrarprodukte, Kohle, Düngemittel und Baustoffe, daneben Vieh, fast ausschließlich transportiert in zweiachsigen Güterwagen.

Ab Mitte der 1960er-Jahre verloren die Strecken an Bedeutung. Mit Fahrplanwechsel am 31. Mai 1964 strich die Rbd Greifswald die beiden Gmp-Paare der Relation Velgast–Tribsees. Fortan wurde hier der Personenverkehr ausschließlich mit Triebwagen

abgewickelt. Dadurch verkürzten sich die Fahrzeiten erheblich. Benötigte der morgendliche Gmp 9231 für die Fahrt nach Tribsees 140 Minuten, so legte der Triebwagen T 1325 die Strecke in lediglich 69 Minuten zurück.

Für den Frachtverkehr setzte die DR nun die Nahgüterzüge N 8666/8667 und 8668/8671 ein. Nur auf dem Abzweig nach Franzburg pendelten noch immer zwei (bisweilen recht kurze) Gmp-Paare – aber nicht mehr lange: Am 13. Januar 1969 gab die DR den Personenverkehr auf der Verbindung von Velgast über Neu Seehagen nach Franzburg auf; die beiden Gmp waren fortan Geschichte. Letzteres gilt inzwischen auch für alle anderen Teile der einstigen Kleinbahn Velgast–Tribsees: Der letzte Zug verkehrte am 27. Mai 1995; die Gesamtstilllegung der Infrastruktur folgte am 18. Juli 1996.

Güterzugpackwagen Pwg

Einheitspersonenwagen Gattung Bi





In der Schweiz Mecklenburgs

Nach Besuchen auf dem „Balkan“ und im hohen Norden nun also die Schweiz, wenn auch nur die mecklenburgische, mit geschwungenen Hügeln, urigen Wäldern und blinkenden Seen.

Mittendrin lag eine Nebenstrecke, auf der gemischte Züge zum Alltag gehörten – die Stichbahn Teterow–Gnoien (vgl. Streckenkarte S. 88). Die dort einst eingesetzten Güterzüge mit Personenbeförderung (Gmp) bzw. Personenzüge mit Güterbeförderung (Pmg) sind längst Vergangenheit. In Vergessenheit geraten sind sie indes nicht, setzte doch der Schweriner Schriftsteller Jürgen Borchert (1941–2000) der Strecke und ihren Zügen in seinem 1988 erschienenen Buch „Des Zettelkastens anderer Teil“ ein liebenswertes literarisches Denkmal. Unter der Überschrift „Morgens früh um neuen fahren wir nach Gnoien“ schilderte Borchert seine Eindrücke während der heiter-besinnlichen Fahrt mit dem Pmg 68872.

Zu diesem Zeitpunkt konnte die Nebenbahn Teterow–Gnoien auf eine über 100-jährige Geschichte zurückblicken. Sie hatte viel erlebt, so auch den Altmeister der Dampfloktografie Carl

Gemischte Züge konnte noch 1991 erleben, wer die Strecke Teterow–Gnoien in Mecklenburg besuchte: Einfahrt des Gmp 68 873 von Gnoien in Teterow am 2. Februar 1991. 110 113-8 vom Bw Güstrow hatte täglich (wie auch in der Grafik dargestellt) mindestens einen Getreidewagen (hier Tadgs-y) hinter den Bghw-Wagen am Zughaken. Foto: Ingolf Schmidt

Bellingrodt, der auf dem Unterwegsbahnhof Thürkow eine mecklenburgische T 4 (Baureihe 91¹⁹) beim Rangieren eines Nahgüterzugs ablichtete.

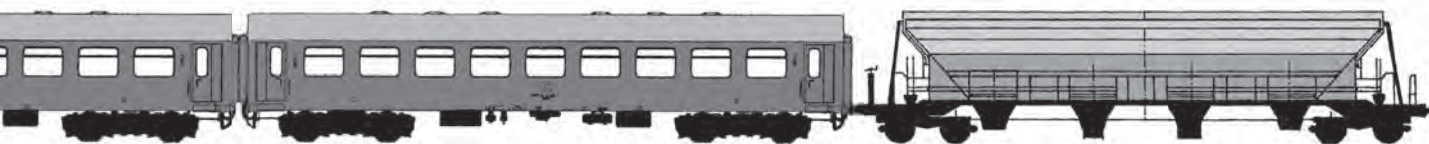
In den 1930er-Jahre ersetzte die alte Reichsbahndirektion Schwerin die T 4 durch die Einheitsloks der Baureihe 64, die sich bestens bewährten. Die Höchstlast für Gmp und Pmg lag bei 600 t. In den 1950er-Jahren genügten für das Verkehrsaufkommen täglich vier Reisezugpaare, davon zwei ab 1956/57 als Gmp. Sie wurden planmäßig aus vier zweiachsigen Personenwagen unterschiedlichster Bauart und einem Packwagen gebildet, dem einige Güterwagen folgten.

Die wohl wichtigsten Frachten waren landwirtschaftliche Erzeugnisse, Kohle, Düngemittel und Holz. Das Bw Güstrow ersetzte die Baureihe 64 zunächst durch die Baureihe 93¹⁰⁻⁴ (ex preußische T 14), der die Baureihe 57¹⁰⁻³⁵ (ex preußische G 10) und ab 1962/63 die Einheitslok der Baureihe 50 folgten. Die 1 Eh2-Maschinen bewährten sich

dank ihrer Leistung und Zugkraft auch hier hervorragend. Als Ablösung erschien am 3. Juni 1973 die Güstrower 110 019-7 und übernahm u.a. die drei täglich verkehrenden Pmg- bzw. Gmp-Paare, die seit 1968 nur noch die Gütertarifpunkte Teterow See, Groß Wüstenfelde und Gnoien bedienten.

In der Zwischenzeit hatte sich auch der Wagenpark geändert. Seit Ende der 1960er-Jahre wurden die Züge aus vier zweiachsigen Einheitswagen und einem Packwagen gebildet. Bevor die Vierachser der Gattung Bghw kamen, rollten für viele Jahre die zwei- und dreiachsigen Reko-Wagen der Gattungen Bag, Baag und Bagtr durch die wundervolle Landschaft.

Mit den Umbrüchen 1989/90 kündigte sich auch hier das Ende an. Zwar rückte noch die verstärkte V 100 in Gestalt der 112 an und bespannte 1994 den allerletzten Gmp unter der Regie der Deutschen Bahn (AG), doch blieb dies eine Episode. Heute sind Gleise und Bahnhöfe längst Geschichte.

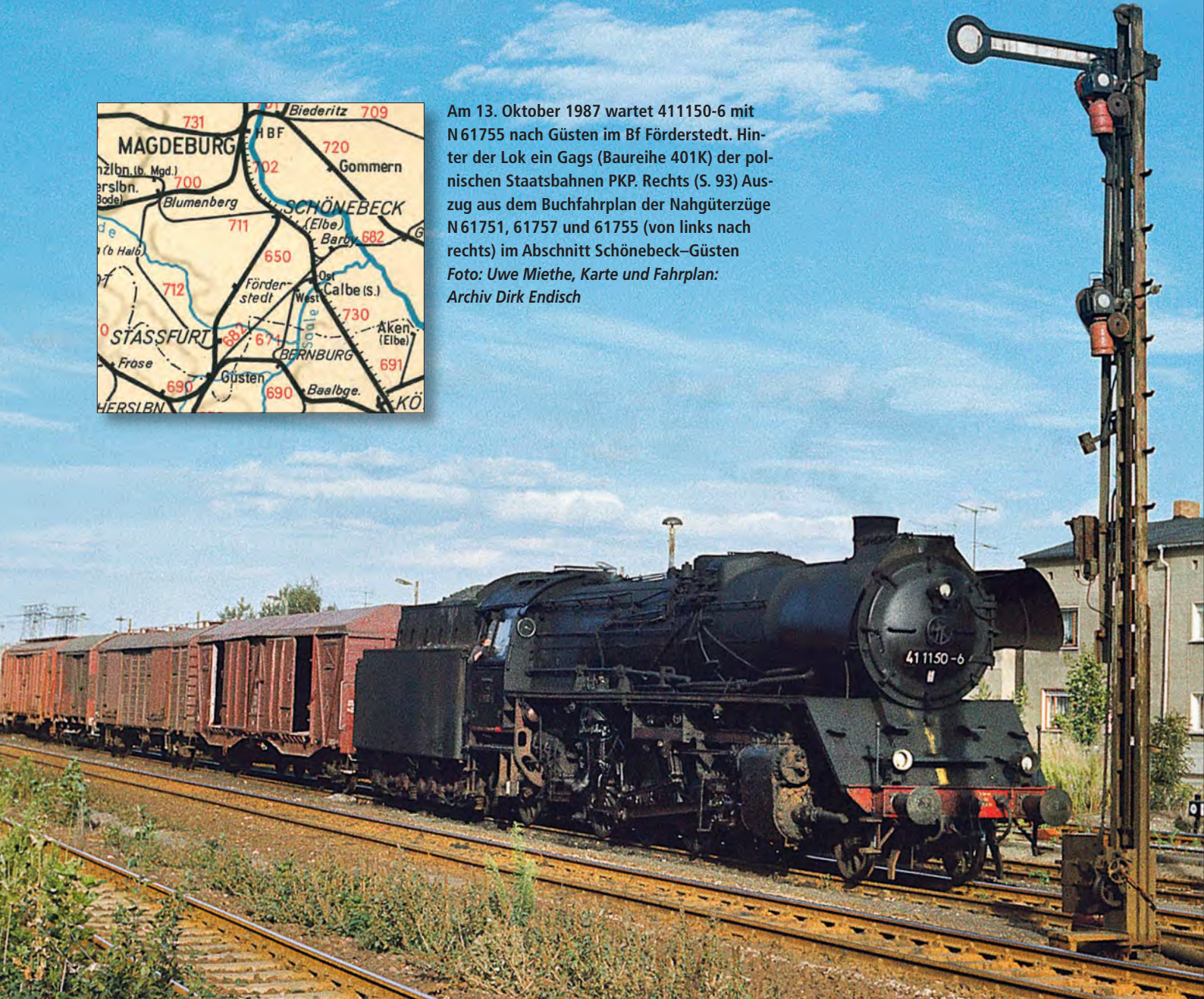


Mit 50 3044-0 des Bw Güstrow endete am 2. Juni 1973 der planmäßige Dampflokeinsatz auf der Strecke Teterow–Gnoien. Mit 110 019-7 (Bw Güstrow) begann am 3. Juni 1973 der planmäßige Einsatz von Dieselloks. An der Zugbildung aus vier Einheitspersonenwagen, einem Packwagen und einigen Güterwagen am Zugschluss änderte sich nichts. Armin Schmidt, damals Chef des Bahnhofs Teterow, hielt den Wandel geschichtsbewusst in zwei Fotos fest.





Am 13. Oktober 1987 wartet 411150-6 mit N 61755 nach Güsten im Bf Förderstedt. Hinter der Lok ein Gags (Baureihe 401K) der polnischen Staatsbahnen PKP. Rechts (S. 93) Auszug aus dem Buchfahrplan der Nahgüterzüge N 61751, 61757 und 61755 (von links nach rechts) im Abschnitt Schönebeck–Güsten
 Foto: Uwe Miethe, Karte und Fahrplan: Archiv Dirk Endisch



Zementbehälterwagen Uc-v

G-Wagen Gbs

Auslaufbetrieb in der Börde

Oktober 1987. Mühsam kämpft sich die Sonne durch den Morgendunst, der über den Feldern der Magdeburger Börde liegt. Auf dem Stellwerk W 3 herrscht Hochbetrieb. Der Nahgüterzug N 61752 auf Gleis 27 muss „zusammengebaut“ werden. Von Güsten kam die 1200 t schwere Fuhre mit einer Diesellok der Baureihe 120. Bevor es mit einer 41 aus Staßfurt weiter nach Magdeburg-Buckau geht, wird der Zug auf 1400 t ausgelastet. An der Übergabestelle wartet 41 1150-6, einzige noch

betriebsfähige Lok dieser Baureihe bei der DR. Nachdem sie angekuppelt hat, betätigt der Heizer den Bläser und wirft ordentlich Kohle auf den Rost. Dicke, gelblich-braune Rauchwolken entweichen der Esse. Dann klappern die beiden Flügel des Ausfahrsignals. Ein kurzer Achtungspfeiff; 41 1150-6 zieht an, natürlich mit geöffneten Zylinderhähnen – und Tender voran. Es sind die letzten Einsätze der Baureihe 41 auf der Strecke Güsten–Staßfurt–Magdeburg-Buckau. Man sieht es ihr an. Früher lief in diesen Diensten eine 52, später eine 50³⁵. Dann kam die 120.

Doch mit der im Frühjahr 1981 einsetzenden Energiekrise wendete sich das Blatt. Um Dieselkraftstoff einzusparen, musste auch Staßfurt wieder Dampflok einsetzen und erhielt im Frühjahr 1982 einige Maschinen der Baureihe 41 für den Reisezugdienst. Die Begeisterung der Eisenbahner schien keine Grenzen zu kennen. Zahlreiche Lokführer und Heizer stiegen freiwillig auf die Baureihe 41 um. Sogar aus Berlin und Dessau ließen sich einige nach Staßfurt versetzen, um mit den 1'D1 h2-Maschinen zu fahren. Aber die Verwaltung der Maschinen-

14,0	50	Schönebeck (E) Gbf	—	7.11	—	13.09	—	19.03
—	—	0,7						
15,0	30							
—	—	Schönebeck (E) Pbf	—	14	—	12	—	06
—	—	0,1						
3,0	—	Schönebeck-Salzelmen	—	17	—	16	—	10
—	—	3,3 (Sig G ²)						
6,2	60	Eggersdorf	—	22	—	21	—	15
9,7	—	Eickendorf	—	29	+13.29	39	—	22
15,3	—	Förderstedt	7.38	8.18	13.46	14.46	19.30	20.00
—	—	17,7						
—	50							
—	—	17,9						
—	60							
—	—	20,0						
20,1	—	Abzw Ludwig	—	25	—	52	—	07
—	50							
22,0	—	Staßfurt Pbf	—	27	—	54	—	09
—	—	22,5						
—	60							
23,5	—	Staßfurt Gbf Stw B 5	8.30	9.20	—	56	20.11	—
—	—	23,785 VA ▽						
—	50							
24,5	—	Staßfurt Gbf Stw W 6	—	23	—	57	—	—
—	—	27,9 E (Sig A ²)						
28,5	40	Güsten Pbf	—	29	—	15.02	—	—
29,5	—	Güsten Gbf	9.31	—	15.04	—	—	—



G-Wagen Hagcms-v

Rekolokomotive Baureihe 41

wirtschaft (VdM) in Magdeburg war mit der 41 im Reisezugdienst unzufrieden. Die meist 200 t schweren Personenzüge waren für die Dampflok-Spielerei. So konnte kaum Dieselkraftstoff eingespart werden. Die VdM forderte 1983 den verstärkten Einsatz der 41 im Güterzugdienst. Bereits im Winterfahrplan 1983/84 beförderte sie auf der Strecke Güsten-Magdeburg-Buckau neben den N61750, 61755, 61757 und 61791 auch die Durchgangsgüterzüge (Dg) 52751, 54700, 54706 und 54710. Während die Last der Nahgüterzüge auf 1200 bzw. 1400 t begrenzt war, be-

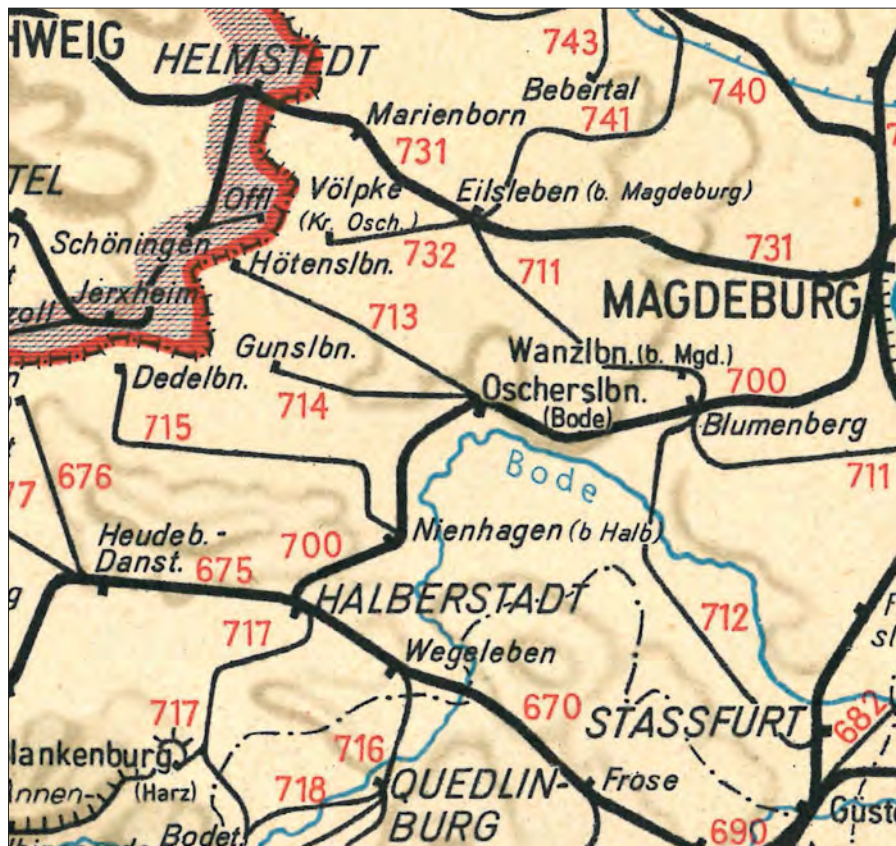
trug die Höchstlast für die Durchgangsgüterzüge 1600 t. Die Nahgüterzüge hielten in Staßfurt, Förderstedt, Schönebeck (Elbe) und Magdeburg Südost, wo sie Wagen bzw. Wagengruppen absetzten oder aufnahmen.

Die Maschinen fuhren nach Magdeburg-Buckau Tender voran. Im Winter 1984/85 pendelten sie fast ausschließlich zwischen Güsten und Magdeburg-Buckau, wurden häufig bis an ihre Leistungsgrenze gefordert und schon bald schadanfällig. Ab 1985 halfen immer wieder Loks der Baureihe 50³⁵ aus. Neben offenen und gedeckten Güter-

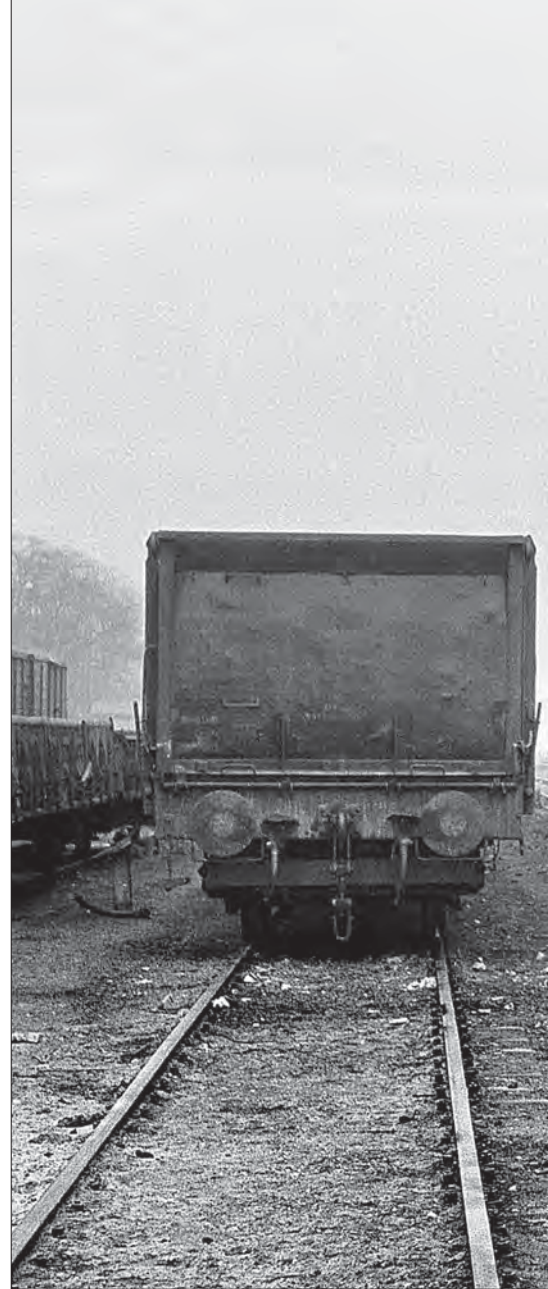
wagen unterschiedlichster Bauarten liefen in den Zügen zwei- und vierachsige Flachwagen, zweiachsige Wagen der Gattung Tds und Tdgs sowie Gruppen von Zementsilowagen Uc-v und Ucs-v sowie Behälterwagen Uacs.

Im Sommer 1987 standen 41 1150-6 oder 41 1231-4 zur Verfügung. Lücken wurden mit 50 3580-3 und 50 3682-7 geschlossen. Am 9. November 1987 war Schluss. Die Nahgüterzugleistungen gingen an die „russischen Pauken“ der Baureihe 120 zurück; das Ende der Baureihe 41 sollte nunmehr endgültig sein – und bleiben.

Rechts: Ein gemischter Zug, wie er modellbahngerechter nicht sein könnte. Die zur 114 „er-tüchtigte“ Diesellok der einstigen Grundbaureihe V 100 (114 605-9, Einsatzstelle Oschersleben) steht am 16. April 1989 mit Gmp 68728 im Bf Oschersleben, am Zughaken nur einen Pwg, einen Rekowagen und einen Niederbordwagen. Foto: F. Köhler, Archiv Dirk Endisch



Die Stichstrecke 714 Oschersleben–Gunsleben gehörte einst, kaum zu glauben, als Bestandteil der Hauptbahn Oschersleben–Braunschweig zur ersten Fernverbindung von Berlin ins Rheinland. Mit der Entstehung zweier deutscher Staaten verlor sie diese Bedeutung, verzweigte zur Nebenbahn und wurde noch 1989 von Gmp befahren. Karte: Archiv Dirk Endisch



Durch das Große Bruch

In den 1980er-Jahren reisten zahllose Eisenbahnfreunde nach Oschersleben, um dort die letzten Einsätze der Baureihe 50³⁵ in Bild und Ton zu dokumentieren. Die 14,3 km lange Nebenbahn von Oschersleben nach Gunsleben galt als Geheimtipp, denn hier konnte man noch die sprichwörtliche Nebenbahn-Idylle der Deutschen Reichsbahn selbst dann erleben, wenn keine Dampflok fuhr. Die DDR-Staatsbahn setzte hier, und das war selbst in ihrem Bereich schon selten, nahezu ausschließlich Personenzüge mit Güterbeförderung (Pmg) oder Güterzüge mit Personenbeförderung (Gmp) ein – gleichgültig, ob als Zugloks Dampf- oder Diesellokomotiven liefen.

In den allermeisten Fällen lief der Betrieb jedoch mit Dampf. In Neuwegersleben, der einzigen Zwischenstation, und in Gunsleben selbst erledigten die Dampfzöcher alle anfallenden Rangier-

arbeiten mit einer Ruhe und Gelassenheit, die stets und ständig an Großvaters Zeiten erinnerte. Gemütlich – wenn man diese menschliche Eigenschaft nominieren möchte – rollten die Züge mit allerhöchstens 50 km/h durch die weiten Felder und Wiesen des Großen Bruchs. Diese rund 45 km lange Niederungslandschaft streckt sich westlich von Oschersleben zwischen der Magdeburger Börde und dem nördlichen Harzvorland hin.

Wer das erste Mal mit dem Zug und offenen Augen durch diese beschauliche Landschaft fuhr, wunderte sich bisweilen: Der fast schnurgerade Gleisverlauf, das breite Planum sowie die großzügig angelegten Bahnhöfe mit ihren Stellwerken und ausgekreuzten Formsignalen wollten nicht so recht zu einer Nebenbahn passen. Dieser Eindruck täuschte auch nicht – die Stichbahn nach Gunsleben gehörte einst zur Hauptstrecke Wolfenbüttel–Jerxheim–Oschersleben und war von der Braun-

schweigischen Staatsbahn schon am 10. Juli 1843 (!) eröffnet worden. Sie fungierte als erste Ost-West-Verbindung in Deutschland und gehörte damit zu den wichtigsten Eisenbahnstrecken in deutschen Ländern.

Doch mit der Inbetriebnahme weiterer Ost-West-Magistralen verlor unsere Bahn bereits in den 1870er-Jahren erheblich an Bedeutung. Um 1900 war sie immerhin gut und brauchbar genug, um lange Durchgangsgüterzüge aus dem Raum Berlin in Richtung Soest und Köln über sich ergehen zu lassen.

Mit der Aufteilung Deutschlands in vier Besatzungszonen endete auf Befehl der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) am Abend des 2. Juli 1945 der Verkehr zwischen Gunsleben und Jerxheim. Im Juni 1946 ließ die SMAD das 3 km lange Streckenstück zwischen Gunsleben und der Demarkationslinie, das zweite Streckengleis sowie mehrere Nebengleise in den Bahnhöfen Neuwegersle-



Niederbordwagen Klm

Rekowagen Bag(e)

Pwg(s) 88 (Daa)

Diesellokomotive Baureihe 114



ben und Gunsleben als Reparationsleistung demonstrieren; die zweigleisige Hauptstrecke verzweigte zu einer Nebenbahn lokaler Bedeutung.

Im Herbst 1951 trafen plötzlich Bautrupps in Oschersleben ein. Wiederaufbau? Mitnichten! Die DR benötigte für den Bau des Berliner Außenrings eilig schwere Schienenprofile, und die gab es hier. Binnen weniger Monate wurde die Stichstrecke nach Gunsleben demontiert und dann mithilfe leichter Schienen, die in erster Linie von der abgebauten Kleinbahn Haldensleben-Letzlingen stammten, wieder aufgebaut. Dieser Umbau zwang die Reichsbahndirektion Magdeburg, die zulässige

Die Grafik wiederholt im Wesentlichen den Bildinhalt, wobei als Zuglok eine Maschine der Grundbaureihe 110 fungiert und als dritter Wagen ein Niederbordwagen Klm mitläuft.

ge Höchstgeschwindigkeit von 110 auf 40 km/h (!) zu verringern.

Ab Mitte der 1960er-Jahre genügten für das verbliebene Verkehrsaufkommen werktags sechs Zugpaare, von denen vier als Gmp verkehrten. An Sonn- und Feiertagen pendelten vier Gmp-Paare auf der Strecke. Reine Güterzüge fuhren lediglich in den Herbstmonaten, wenn die Zuckerfabrik Aderstedt mit Rüben und Kohle versorgt werden musste. Außerhalb der Kampagne genützten die gemischten Züge, um das Frachtaufkommen der Kistenfabrik

Neuwegersleben, der Bäuerlichen Handelsgenossenschaften (BHG) sowie der Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften (LPG) hinreichend bewältigen zu können.

Seit 1956 setzte das Bahnbetriebswerk Oschersleben auf der Strecke nach Gunsleben die bewährten Tenderlokomotiven der Baureihe 64 ein. Sie liefen mit der Esse voran nach Gunsleben. Daran änderte sich auch nach der Umwandlung des Bw Oschersleben in eine Einsatzstelle des Bw Halberstadt am 1. März 1963 nichts. Die Reisezüge

Bereit zur Rückfahrt mit dem Tender voran: Lok 50 3559-7
 am 22. Mai 1988 mit Gmp 68729 im Bahnhof Gunsleben
 Foto: Friedhelm Köhler, Archiv Dirk Endisch



Der in der Grafik (rechts) dargestellte gemischte Zug besteht, ähnlich dem Zug im Foto oben, nur aus einer Güterzuglokomotive der Rekobaureihe 50³⁵, einem dreiaxigen Rekowagen, einem Neubaupackwagen und einem gedeckten Güterwagen Gbqss-z. Dank der Vorderwand des Tenders ist das Personal gut geschützt.



Pmg 18487 S (32,1) Gunsleben—Oschersleben (Bode)									
Hg 50 km/h		400 t							
Tfz 110		Mbr 31							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
51,4	50	Gunsleben Zlmst	—	13.52					Zf
56,5		Neuwegersleben	14.00	14.12					
		65,5							
		65,6							
65,7		Oschersleben (B) Pbf.....	14.27	—					

Links: Buchfahrplan für den Pmg 18487 (Höchstgeschwindigkeit 50 km/h) der Strecke von Gunsleben nach Oschersleben. Vorgesehen ist hier jedoch eine Diesellok der Baureihe 110. Fahrplan: Archiv Dirk Endisch



Mit zwei Reisezug- und zwei Güterwagen ein wenig länger, wartet Pmg 18487 mit 50 3559-7 am 25. April 1988 im Bahnhof Gunsleben. Foto: Thomas Rieger, Archiv Dirk Endisch



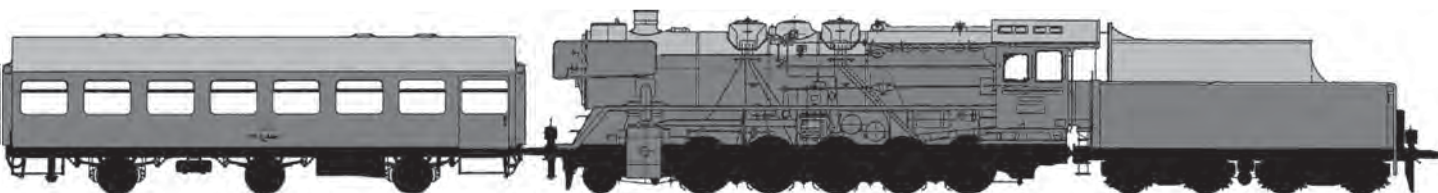
bestanden bis Mitte der 1950er-Jahre aus unterschiedlichen Wagentypen aus der Länderbahnzeit und 1949 von der DR übernommenen Klein- und Privatbahnen. Ab 1955 setzte die Rbd Magdeburg auf der Strecke Oschersleben–Gunsleben zumeist kurzgekuppelte Personenwagen ein, die durch die beiden Reichsbahnausbesserungswerke Halberstadt und Dessau aus nicht mehr benötigten Akku-Triebwagen der Bauart Wittfeld umgebaut worden waren.

Ab 1959 kamen zunächst zweiachsige Einheitsreisezugwagen, auch als „Donnerbüchsen“ bekannt, ins Große Bruch. Schon ab 1962 bildete das zu-

ständige Bahnbetriebswagenwerk Halberstadt die Reisezüge aus zwei- und dreiachsigen Rekowagen der späteren Gattungen Baag, Bag und Bagtr und einem dreiachsigen Reko-Gepäckwagen der Gattung Dag. Die Züge bestanden zumeist aus vier Personen- und einem Packwagen, der in Richtung Gunsleben am Zugschluss lief.

Die Zugbildungsvorschriften sahen zwar das Einstellen der Güterwagen bei gemischten Zügen hinter den Reisezugwagen vor, doch außerhalb der Heizsaison wurde davon recht häufig abgewichen. Sollten auf der Fahrt nach Gunsleben Güterwagen in Neuwegers-

leben ausgesetzt oder in Gunsleben auf dem Ladestraßengleis abgestellt werden, stellte man sie kurzerhand hinter der Zuglok ein. Damit ersparte sich das Personal das Umsetzen der Reisezugwagen. Außerdem liefen die in Neuwegersleben aufgenommenen Güterwagen nach Abschluss der Rangierarbeiten zwischen der Zuglokomotive und den Reisezugwagen. Mit Rücksicht auf die zur Verfügung stehenden Bahnsteiglängen durften „reine“ Personenzüge nicht länger als 104 m (20 Achsen) sein. Für Gmp bzw. Pmg und Güterzüge war die Länge auf 605 m (116 Achsen) begrenzt.



Bis zum Frühjahr 1975 bestritt die Einsatzstelle Oschersleben die Zugförderung nach Gunsleben mit Lokomotiven der Baureihe 64. War keine dieser Maschinen verfügbar, konnten die Lokleiter im Sommer auch auf die Baureihe 105/106²⁻⁹ und in den Wintermonaten auf die Baureihe 50³⁵ zurückgreifen. Ab Sommer 1975 bestimmte die Baureihe 110 das Bild. Die zulässige Höchstlast im Personenverkehr betrug für die Dieselloks 150 t. Ein Pmg durfte 400 t schwer sein. Für einen Gmp waren maximal 600 t erlaubt. Diese Zug-

lasten galten auch für die Baureihe 50³⁵, die ab Sommer 1975 nur noch selten durch das Große Bruch dampfte.

Dies änderte sich 1981. Fortan sahen die einzelnen Dienstpläne der Einsatzstelle Oschersleben für die 50³⁵ wieder einzelne Zugpaare nach Gunsleben vor. Im Sommer 1988 waren hier mit 50 3559-7, 50 3606-6 und 50 3662-9 die letzten drei planmäßig eingesetzten Dampfloks der DR anzutreffen. Allerdings bestand der Zug zu dieser Zeit meist nur noch aus einem Bage und zwei Bag sowie einem Gepäckwagen.

Sobald Fristarbeiten bei den (inzwischen alternden) Rekowagen anstanden, liefen im Zug kurzzeitig sogar nur zwei oder ein Sitzwagen.

Am Abend des 20. Oktober 1988 pendelte 50 3559-7 letztmalig auf der Stichstrecke Oschersleben–Gunsleben und fortan bestritt Oschersleben die Zugförderung mit den Baureihen 110, 112 und 114. Nur wenig später beendete das Bww Halberstadt den Einsatz der kurzen Rekowagen. Was damals wohl niemand ahnte: 1992 hatte auch die Strecke ausgedient.

Gmp 68728 (72,1)*)		Oschersleben (Bode)—Gunsleben †					
Hg 40 km/h							
Lok 110		Last 600 Mp					
1	2	3	4	5	6	7	8
65,7	40	Oschersleben (B) Pbf.	—	18.18			
	—	65,5 ▼					
	20	65,3					
	40						
56,5		Neuwegersleben	18.36	(37) 50			
51,4		Gunsleben	19.00				1

Links: Einer der letzten Buchfahrplanauszüge der Strecke Oschersleben (Bode)—Gunsleben. Für den Gmp 68728 ist wiederum eine Diesellokomotive der Baureihe 110 vorgesehen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 40 km/h. Fahrplan: Archiv Dirk Endisch

Fielen einmal keine Güterwagen an, verkehrte der ja im Fahrplan vorgesehene Zug nur mit Gepäck- und Reisezugwagen, behielt aber trotzdem seine Bezeichnung als Gmp. Das Foto zeigt 50 3662-9 mit Gmp 68728 am 13. Mai 1988 im Bahnhof Oschersleben. Foto: Friedhelm Köhler, Archiv Dirk Endisch



Die Eisenbahn im XL-Format

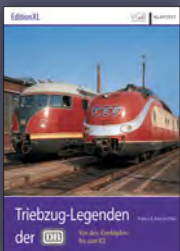
Weitere Bände aus der Edition XL



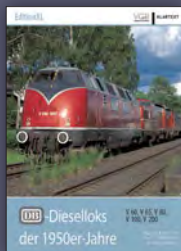
Erz, Stahl und Eisenbahn
Best.-Nr. 601503



Legendäre Züge
Best.-Nr. 601602



Triebzug-Legenden der DB
Best.-Nr. 601603



DB-Dieselloks der 1950er-Jahre
Best.-Nr. 601701



Die letzten Dampf-Paradiese
Best.-Nr. 601702



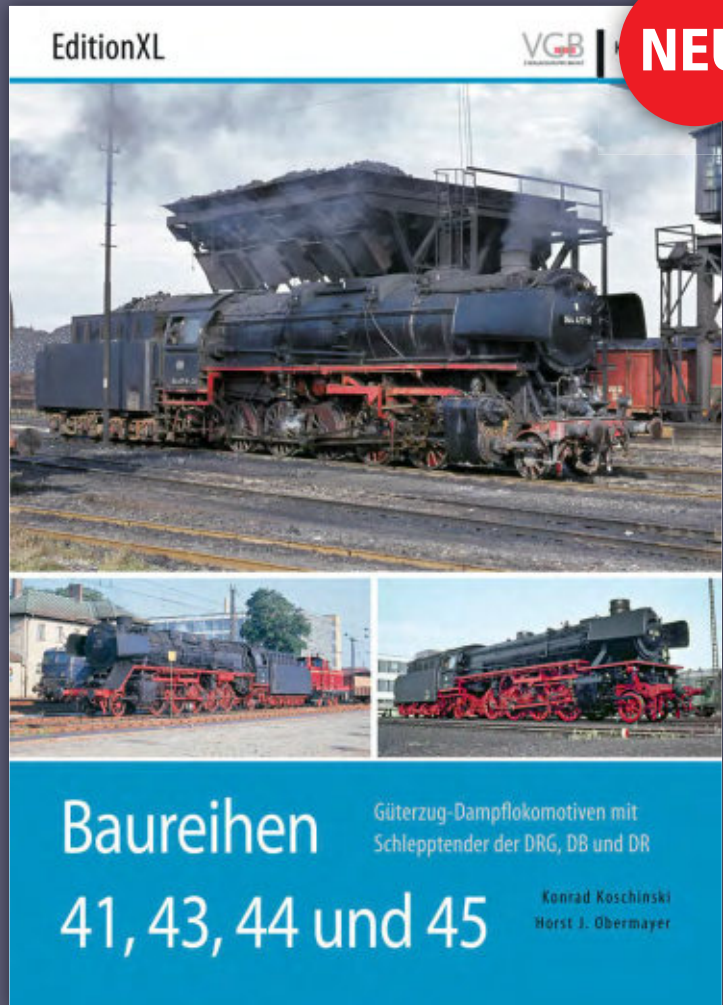
Kult-Dieselloks der DR
Best.-Nr. 601801



DB und DR in den 1980er-Jahren
Best.-Nr. 601901



DB-Elloks der 1970er-Jahre
Best.-Nr. 601902



Baureihen 41, 43, 44 und 45

Güterzug-Dampflokomotiven mit
Schleptender der DRG, DB und DR

Konrad Koschinski
Horst J. Obermayer

Das endgültige Typenprogramm der Deutschen Reichsbahn von 1925 sah für den schweren Güterzugdienst auf Hauptbahnen vor allem im Mittelgebirge eine Lokomotive der Bauart 1' E h3 vor, also eine Dreizylinderlok. 1926 wurden zehn Baumuster der Baureihe 44 in Dienst gestellt und ein Jahr später zu Vergleichszwecken zehn Zwillingsloks der Baureihe 43. Die Dreizylinderversion überzeugte im hohen Leistungsbereich und wurde deshalb ab 1937 in hohen Stückzahlen beschafft. Die ab 1936 in Dienst gestellte 90 km/h schnelle Baureihe 41 (Bauart 1' D 1' h2) sorgte für eine Beschleunigung der Güterzüge. Wenig später folgte die erheblich stärkere Baureihe 45 (Bauart 1' E 1' h3), von der nur 28 Exemplare gefertigt wurden. Dieser Sammelband aus den Sonderausgaben des „Eisenbahn-Journal“, dokumentiert Technik und Einsatz der vier Baureihen.

Best.-Nr. 602001

Das ist die Edition XL: DIN-A4-Großformat · 240 Seiten · Softcover-Einband · über 400 Fotos

je nur
€ 19,95



www.facebook.de/vgbahn

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de

Vom Vorbild zum Modell

Renommierte MIBA-Autoren behandeln besondere Aspekte des Vorbilds und ihre Umsetzung ins Modell.



Mechanische Stellwerke 1
Hebel, Drähte, Rollen
Best.-Nr. 15087233 | € 15,-



Mechanische Stellwerke 2
Modelle, Platzierung,
Selbstbauprojekte
Best.-Nr. 15087234 | € 15,-



Signale, Band 1
Vom optischen Telegrafen
zum Ks-Signal
Best.-Nr. 15087240 | € 18,-



Signale, Band 2
Haupt- und Vorsignale,
Signalverbindungen
Best.-Nr. 15087241 | € 18,-



Signale, Band 3
Zusatz-, Sperr und Langsam-
fahrtsignale, Kennzeichen,
Nebensignale, Läute- und
Pfeiftafeln
Best.-Nr. 15087242 | € 18,-



Signale, Band 4
Signale und Tafeln im
Modell: Standorte und
Einbau, Anschluss, Antriebe
und Schaltungen
Best.-Nr. 15087244 | € 15,-



66 Reisezüge für Modellbahner
Zugbildung von Epoche II
bis IV
Best.-Nr. 15087245 | € 15,-



Gedeckte Wagen
EUROP, UIC-Standard, besondere Bauarten
Best.-Nr. 15087250 | € 18,-



Güterzuggepäckwagen
Betrieb, Verwendung und Modell-Bauanleitungen
Best.-Nr. 15087246 | € 18,-



Mineralölkesselwagen
Einsteller, Farbgebung und Modell-Bauanleitungen
Best.-Nr. 15087247 | € 18,-



Offene Selbstentladewagen
Betrieb, Verwendung und Modell-Bauanleitungen
Best.-Nr. 15087248 | € 15,-

Als eBook verfügbar!

Unter
www.vgbahn.de/ebook
und als digitale Aus-
gaben im VGB-BAHN-
Kiosk des AppStore
und bei Google play
für Android.



Zugbildung, Band 1
DB-Reisezüge der Epoche 3
Best.-Nr. 15087224-e | € 9,99



Zugbildung, Band 2
Güterzüge: Verkehr, Betrieb,
Gattungen
Best.-Nr. 15087238-e | € 9,99



Zugbildung, Band 3
DRG-Reisezüge
der Epoche II
Best.-Nr. 15087237-e | € 9,99



Zugbildung, Band 4
DB-Reisezüge
der Epoche IV
Best.-Nr. 15087239-e | € 9,99