



Historik-Train - D-7924 - Potsdam-Berlin-Zittau-Liberec-Prag

geplantes Zugfahrzeug: E-Lok 243 005, Diesellok V200, Diesellok "Sergej"

Samstag 07.09.2024

Hauptbahnhof
Vetschauer Straße 70
03048 Cottbus

Veranstalter: Lausitzer Dampfloklub e.V., Am Stellwerk 552, 03185 Teichland-Neuendorf, Deutschland

Veranstaltungsinfos

07. September 2024 - Die Lücke muss (ist) weg ...

Die Stadt Görlitz in der Oberlausitz ist nur 130 Kilometer Luftlinie von der tschechischen Hauptstadt Prag entfernt – Bahnreisende müssen für die Strecke dennoch vier Stunden Zeit einplanen und dreimal umsteigen. Für den ökologischen Verkehrsclub VCD ist das ein unhaltbarer Zustand in einer Zeit, in der die Bahn eine Alternative zum Auto und zum Flugzeug

werden muss.

Deshalb macht sich seit langer Zeit der VCD für die Verbindung Berlin-Görlitz-Liberec-Prag stark. Das Ziel ist die Strecke Görlitz-Liberec-Prag in das europäische Schienennetz zu integrieren und die Verbindung Berlin-Görlitz schneller auszubauen.

Das europäische Schienennetz ist lückenhaft: Wo nach dem Krieg Grenzen gezogen wurden, sind wichtige Bahnstrecken teilweise immer noch unterbrochen. Während viele Straßen grenzüberschreitend wieder aufgebaut wurden, hinkt die Schiene hinterher. Dies betrifft auch die Verbindung Görlitz-Liberec-Prag. Tschechien hat beantragt, die Strecke in die Transeuropäischen Netze Verkehr (TEN-V) zu integrieren. Der deutsche Abschnitt bis Görlitz gehört bereits dazu, doch ab Görlitz hat die Strecke in Deutschland wie in Polen bisher den Status einer Nebenbahn. Dabei würde sie die Lausitz, Berlin und Cottbus besser an Wrocław und an Prag anbinden – für den Personen- und Güterverkehr. Damit könnte sich das Potenzial der Lausitz besser entfalten und deren europäische Anbindung gestärkt werden.

Wer Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern will, muss jetzt damit anfangen und darf nicht nur bis zur Grenze denken, denn der Verkehr hört nicht an der Grenze auf.

Lasst uns mit unserem historischen Zug namens "D-7924" diese Verbindung in die Wirklichkeit umsetzen - unter dem Motto: Die Lücke muss weg! Ein historischer Tag mit einem einmaligen historischen Zug!

Dieser startet in Potsdam Hbf und führt uns über Berlin Hbf, Lübben, Lübbenau, Cottbus, Görlitz, Zittau, Liberec und Turnov nach Prag. Wir durchqueren Berlin, unser Land Brandenburg, die schöne Oberlausitz und fahren am Rande des Isergebirges durch Mittelböhmen mit traumhaften einmaligen Anblicken aus dem Zug heraus. Wir durchfahren in Sychrov einen historischen Tunnel und in Turnov einen der größten Eisenbahnknoten in Böhmen.

Dies ist eine Gemeinschaftsveranstaltung des Verkehrsclub Deutschland und dem Lausitzer Dampflokomotiv Club e.V.

In Prag haben Sie die Möglichkeit an einer kleinen kurzen Stadtrundfahrt mit gemütlichen Mittagessen teilzunehmen. Diese können Sie gern dazu buchen.

Die Fahrt findet nur bei Erreichen der Kostendeckung/Mindestteilnehmerzahl statt. Bei Fahrtausfall erhalten Sie selbstverständlich ihren Fahrpreis vollständig zurück, weitere Ansprüche sind jedoch ausgeschlossen. Das gültige Zahlungsmittel in Tschechien ist die Tschechische Krone, nicht der Euro (auch wenn der stellenweise angenommen wird). Da es sich um eine Fahrt ins Ausland handelt, ist das Mitführen eines Ausweisdokumentes Pflicht, auch für Kinder! (Personalausweis oder Reisepass).

Versorgung im Sonderzug

Während der Reise verwöhnt Sie unser Serviceteam im Imbiss- oder Bistrowagen mit deftigen Speisen und Getränken zu günstigen Preisen, u. a. mit Bier aus der Landskron BRAU-MANUFAKTUR Görlitz, Mineralwasser und Bauer Fruchtsäfte aus Bad Liebenwerda. Da wir auch die Erlöse aus der Versorgung für die Erhaltung unserer Fahrzeuge benötigen, bitten wir Sie, auf das Mitbringen von Speisen und Getränke zu verzichten.

Die geplanten und aktuellen Fahrzeiten erhalten Sie auf www.ldcev.de, unter Fahrzeiten.

Ihre Zustiegsmöglichkeiten:

Potsdam Hbf, Berlin-Zoologischer Garten, Berlin Hbf, Berlin-Ostbahnhof, Königs Wusterhausen, Lübben, Lübbenau, Cottbus Hbf, Spremberg, Weißwasser, Horka, Görlitz, Zittau

Als größter Personenbahnhof des Landes ist der Hauptbahnhof von Cottbus ein strategischer Verkehrsknotenpunkt in Brandenburg: Von hier aus bestehen Anschlüsse in Richtung Berlin, Leipzig und Dresden. Cottbus ist jedoch auch Startpunkt für die historischen Eisenbahnfahrten des Lausitzer Dampflokomotiv Club.

Ende des 19. Jahrhunderts ging der Bahnhof als Inselanlage ans Netz Richtung Berlin. Die folgenden Jahrzehnte waren von kriegsbedingter Zerstörung und zahlreichen Umbauarbeiten geprägt, die umfassendsten Sanierungen wurden anlässlich der 1995 in Cottbus stattgefundenen Bundesgartenschau durchgeführt. Die Bahnhofshalle ist seither modern gestaltet und beinhaltet eine Vielzahl von Geschäften für Besorgungen kurz vor der Abfahrt.

Historik-Train - D-7924 - Potsdam-Berlin-Zittau-Liberec-Prag am 07.09.2024**Vorläufige Fahrzeiten (Auszug)**

Stand 18.05.2024

Zustiege	Hinfahrt	Rückfahrt
Potsdam Hbf	ca.ab 04:45 Uhr	ca.an 03:05 Uhr
Berlin Zoologischer Garten	ca.ab 05:05 Uhr	ca.an 02:45 Uhr
Berlin Hbf	ca.ab 05:15 Uhr	ca.an 02:35 Uhr
Berlin Ostbahnhof	ca.ab 05:25 Uhr	ca.an 02:25 Uhr
Königs Wusterhausen	ca.ab 05:45 Uhr	ca.an 02:05 Uhr
Lübben (Spreewald)	ca.ab 06:30 Uhr	ca.an 01:20 Uhr
Lübbenau (Spreewald)	ca.ab 06:35 Uhr	ca.an 01:15 Uhr
Cottbus Hbf (Lokwechsel)	ca.an 07:00 Uhr	ca.ab 00:50 Uhr
Cottbus Hbf	ca.ab 07:20 Uhr	ca.an 00:30 Uhr
Spremberg	ca.ab 08:00 Uhr	ca.an 23:40 Uhr
Weißwasser	ca.ab 08:20 Uhr	ca.an 22:50 Uhr
Horka	ca.ab 09:15 Uhr	ca.an 22:20 Uhr
Görlitz	ca.ab 09:40 Uhr	ca.an 21:50 Uhr
Zittau Hbf (Lokwechsel)	ca.an 10:20 Uhr	ca.ab 21:15 Uhr
Zittau Hbf	ca.ab 10:45 Uhr	ca.an 20:55 Uhr
Liberec (CZ)	ca.an 11:15 Uhr	ca.ab 20:25 Uhr
Liberec (CZ)	ca.ab 11:20 Uhr	ca.an 20:00 Uhr
Turnov (CZ)	ca.an 12:00 Uhr	ca.ab 19:20 Uhr
Turnov (CZ)	ca.ab 12:20 Uhr	ca.an 19:00 Uhr
Prag hl.n.	ca.an 14:10 Uhr	ca.ab 17:10 Uhr

**Die genauen Fahrzeiten erfahren Sie 1 – 2 Tage vor Reisebeginn hier,
oder unter Telefon (AB) +49 (0)355 381 7646.**

Fahrpreise

2.Klasse

	Historik-Train	Historik-Train + Mittagessen
Erwachsener ab: Potsdam Hbf	129€	169€
Erwachsener ab: Berlin-Zoologischer Garten, Berlin Hbf, Berlin Ostbahnhof, Königs Wusterhausen, Lübben (Spreewald), Lübbenau (Spreewald)	119€	159€
Erwachsener ab: Cottbus Hbf, Spremberg, Weißwasser, Horka	109€	149€
Erwachsener ab Görlitz, Zittau Hbf	99€	139€
Kind (6-13 Jahre)	39€	64€

1.Klasse

Erwachsener ab: Potsdam Hbf	159€	199€
Erwachsener ab: Berlin-Zoologischer Garten, Berlin Hbf, Berlin Ostbahnhof, Königs Wusterhausen, Lübben (Spreewald), Lübbenau (Spreewald)	149€	189€
Erwachsener ab: Cottbus Hbf, Spremberg, Weißwasser, Horka	139€	179€
Erwachsener ab Görlitz, Zittau Hbf	129€	169€
Kind (6-13 Jahre)	59€	84€

Für Kinder unter 6 Jahren ist die Fahrt auf Grund ihrer langen Fahrzeiten nicht geeignet.
Ansonsten fahren diese ohne eigenen Sitzplatzanspruch frei!

PREISE INCL.
MWST. ZZGL.
2 EURO
SERVICE-
GEBÜHR U.
VERSAND-
KOSTEN PRO
BESTELLUNG.

Unsere Voraussichtlichen Zugfahrzeuge bei dieser nostalgischen Sonderzugfahrt:





EIN INTERESSANTER LOKWECHSEL EINST (!) UND JETZT (!?)
VOM 'ROTEN ELCH' AUF DEN 'ROTEN SERGEJ' UND UMGEKEHRT

Sollte es beim Sonderzug 'Historik-Train D 7924', dessen Fahrt am Samstag, d. 7. September 2024 von Potsdam über Berlin, Cottbus, Görlitz, Zittau und Liberec nach Prag und zurück vom Lausitzer Dampfklub Club e. V. (LDC) und vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) durchgeführt wird, bei den von den genannten Fahrtveranstaltern in Aussicht gestellten Lokbespannungen bleiben, dann findet beim o.a. Sonderzug am 7.9.2024 in Zittau ein Lokwechsel v. einer Diesellok der deutschen Baureihe 221 auf eine Diesellok der einstigen tschechischen Baureihe T 679 und umgekehrt statt. Das erinnert dann an die Zeiten, als ein derartiger Lokwechsel bei Reisezügen tatsächlich und planmäßig stattfand. Und das über Jahre hinweg täglich.

Das allerdings nicht im Bahnhof von Zittau, der damals noch Grenzstation an der Grenze zwischen der DDR und der CSSR war. Vielmehr wurde von deutscher 221 (damals noch einer der Deutschen Bundesbahn) auf tschechische T 679 (damals noch eine der tschechoslowakischen Staatsbahn CSD) sowie umgek. im damals noch in alter Bundesrepublik an der Grenze zur seinerzeitigen CSSR befindlichen deutschen Grenzbahnhof Schirnding im Fichtelgebirge gewechselt.

Das geschah seinerzeit bei den auf der Verbindung Nürnberg-Prag verkehrenden Schnellzügen. Ab dem Sommerfahrplan 1972 wurden diese Schnellzüge von Nürnberg über Pegnitz, Schnabelwaid, Kirchenlaibach und Marktredwitz bis Schirnding umgek. (jew. 138 km) jeweils von einer DB-Diesellok der Baureihe 221 befördert. Wobei es sich stets um eine 221-Maschine des weit von der Verbindung Nürnberg-Schirnding entfernten, gelegenen Bahnbetriebswerk Villingen im Schwarzwald handelte. Was damit zusammenhing, daß 221-Lokomotiven dieses Bw's seit dem Sommerfahrplan 1968 auch auf der Bahnverbindung Stuttgart-Nürnberg zum Einsatz kamen und die Einsätze der badischen 221er in d. Franken-Metropole Nürnberg schließlich über diese hinaus auch bis Bayreuth und Schirnding verlängert wurden und die Beförderung der o. a. Schnellzüge bis/ab Schirnding ebenfalls zur Aufgabe für 221er vom badischen Bw Villingen wurde.

Von Schirnding bis Cheb (Eger) und umgek. wurden diese Schnellzüge dann von CSD-Dieselmotoren der Reihe T 679 gezogen. Die stammten aus sowjetischer Produktion und wurden in der CSSR und bei deren Staatsbahn CSD auch gerne und oft, wegen ihrer UdSSR-Herkunft von der Namens-Bezeichnung 'Sergej' begleitet. Diese dieselelektrischen Lokomotiven wurden von der CSD überwiegend im Güterzugverkehr eingesetzt, weil sie über keinerlei Einrichtungen zur Beheizung von Zügen des Personenverkehrs verfügten. In den Sommermonaten verwendete die CSD-Bahn ihre 'Sergej'-Maschinen teilweise aber auch im Reisezugdienst - und das in den 1970er Jahren auch zur Beförderung der Schnellzüge der Verbindung Nürnberg-Prag zwischen Schirnding und dem tschechischen Cheb (Eger) sowie umgekehrt, wobei es sich aber um eine Fahrt über eine Entfernung von nur 13 km handelte. Die konnte auch in der kälteren Jahreszeit ohne Zugbeheizung zurückgelegt werden. Von Cheb bis Prag und zurück fuhren diese Züge mit elektrischen CSD-Lokomotiven.

Auch die Deutsche Reichsbahn in der DDR verfügte über nicht wenige Lokomotiven, die den Maschinen vom CSD-Typ 'Sergej' entsprachen. Auch die DR-Version dieser Lokomotiven waren in der Sowjetunion entstanden, bei der DR trugen diese Maschinen bis 1970 die Baureihen-Bezeichnung 'V 200' und danach die Baur.-Bezeichnung 120. Dadurch gab es zeitweise in der alten Bundesrepublik und in der DDR Diesellokomotiven mit der Baur.-Bezeichnung 'V 200', die aber technisch grundverschieden waren. Auch die DR-'V 200' verfügten wie die tschechoslowakischen T-679-Kolleginnen über keinerlei Ausrüstungen für die Beheizung von Zügen des Personenverkehrs, wodurch auch sie vorwiegend im Güterzugdienst zu finden waren. Und wie bei der CSD wurden auch die DR-Lokomotiven des gleichen Typs von einem Beinamen begleitet: Hier wurden sie 'Taigatrommel' genannt, was auch bei der DR auf das Herkunftsland ihrer 'V 200' aufmerksam machte.

Die 221-Maschinen der Deutschen Bundesbahn waren ja auch Lokomotiven des V-200-Typs, hier aber solche der bundesdeutschen V-200-Konstruktionen, wobei die 221er ja bis 1968 baureihenmäßig als V-200.1-Maschinen zum Einsatz kamen.

Auf die beschriebene Weise fand ab dem Sommerfahrplan 1972 im Bahnhof Schirnding stets ein Lokwechsel von Maschinen des Typs 'V 200 West' auf solche des Typs 'V 200 Ost' (in die Falle solche der tschechischen 'Sergej'-Version dieses Typs) und umgek. statt. Das war so bis zum Beginn vom Winterfahrplan 1976/77 der Fall.

Damals übernahmen DB-Diesellokomotiven der Baur. 218 vom Bw Regensburg die Beförderung der Schnellzüge von Nürnberg bis Schirnding und umgek. Die 221-Maschinen vom Bw Villingen/Schwarzwald kamen dadurch nicht mehr nach Schirnding und ein Wechsel von 221 der DB auf T 679 der CSD u. umgek. gehörte hier und überhaupt der Vergangenheit an.

Zu ergänzen wäre noch, daß vom Beginn der 1960er Jahre bis 1972 die Schnellzüge der Verbindung Nürnberg-Prag auf der Strecke Nürnberg-Schirnding bereit von DB-Maschinen der Baur. V 200.0, die ab 1968 als solche der Baur. 220 zum Einsatz kamen, befördert wurden. Und das waren damals auch bundesdeutsche 'V 200.0' vom Schwarzwald-Bw Villingen, Ab/bis Schirnding kamen aber in den 1960er Jahren CSD-Dampflokomotiven vor den o. a. Schnellzügen zum Einsatz.

In Deutschland sind 221-Lokomotiven heute nur noch bei privaten Bahn-Unternehmen im Einsatz und im benachbarten Tschechien sind wenige 'Sergej'-Maschinen nur noch als museal erhaltene Lokomotiven mit Sonderzügen unterwegs. Am 7.9.2024 z. B. (soweit es tatsächlich klappt) auch mit dem Sonderzug 'D 7924' v. LDC und VCD. Der dann bis Zittau (soweit auch dieses klappt) von einer 221-Lok gezogen wird. In Zittau gibt es dann einen Lokwechsel von 221-Maschine auf T-679-Lok. So wie einst von 1972 bis 1976 in Schirnding !!!!!!!!!!!!!!!

Michael Hecht



DIE DB-DIESELLOKOMOTIVEN DER BAUR. 221 TRUGEN BIS ZUR ERSTEN HÄLFTE DER 1970er JAHRE AUCH DEN BEINAMEN 'ROTE ELCHE'. ES WURDE IN SCHIRNDING ALSO AUCH VOM 'ROTEN ELCH' AUF DEN 'ROTEN SERGEJ' UND UMGEK. GEWECHSELT ! AM 7.9.2024 IN ZITTAU VIELLEICHT WIEDER UND NOCH EINMAL !??? ES WÄRE SCHÖN !!!!!!!

Auf dem neben stehenden Bild trifft die damals zur tschechoslowakischen Staatsbahn CSD gehörende und in der Sowjetunion gebaute Diesellok T 679 1292 v. benachbarten CSD-Bhf. Cheb (Eger) her am 1.6.1973 im deutschen DB-Bhf. Schirnding ein, um hier den von Nürnberg her kommenden Schnellzug D 359 (Frankfurt/M.-Prag mit Kurswagen Paris-Prag) für seine weitere Fahrt von Schirnding bis Cheb z. übernehmen. Hinter der Lok lief auf dem o.a. Bild ein CSD-Personenwagen mit, in dem das CSD-Zugbegleitpersonal für die Übernahme des D 359 nach Schirnding gebracht wurde. Auf dem Bild darunter rangiert sich die o. a.,intern auch wegen ihrer UdSSR-Herkunft als Lok vom Typ 'Sergej' bezeichnete CSD-Maschine T 679 1292 nach Ankunft vom D 359 im Grenzbahnhof Schirnding an dessen Wagen heran, um diesen grenzüberschreitenden und von Frankfurt/Main nach Prag verkehrenden Schnellzug über die deutsch-tschechische (damals noch deutsch-tschechoslowakische) Grenze nach Cheb zu bringen. Von Nürnberg bis Schirnding hatte den D 359 am 1.6.1973 die damals im Bw Villingen/Schwarzwald beheimatete DB-Diesellok 221 145 gebracht. Sie machte in Schirnding der CSD-Maschine T 679 1292 Platz und rangierte sich nach deren Zugübernahme auf das Nachbargleis, was das untere Bild zeigt. Der Bahnhof Schirnding befand sich zum Aufn.-Zeitpunkt gerade in der Umstellg. auf moderne Tages-Lichtsignale, aber noch waren hier die Form-Signale in Betrieb, u. die Nachfolger waren noch 'ausgekreuzt'.

Fotos: Michael Hecht.



Die dieselelektrischen u. sechsachsigen Lokomotiven der CSD-Baureihe T 679.1 gehören zu einer Groß-Serie von Maschinen, die die CSD fabrikneu beim sowjetischen Lokbauwerk in Lugansk beschaffte. Von 1966 bis 1973 wurden von dort 545 (?) Lokomotiven dieser Baureihe an die CSD geliefert. Es folgten 1979 nochmals 54 Maschinen kurz vor Ende des CSD-Dampflokbetriebes. Bei CSD trugen d. T-679-Lokomotiven wegen ihrer UdSSR-Herkunft stets den Beinamen 'Sergej'. Ab 1986 trugen sie die neue Baur.-Bezeichnung. 781. In den 1990er Jahren erfolgten bei dieser Baur. umfangreiche Ausmusterungen, die in den 2000er Jahren abgeschlossen wurden. Die meisten T-679- bzw. 781-Maschinen wurden verschrottet. Einige wenige Lokomotiven dieses Typs wurden nach Polen u. Deutschland an dortige Bahnfirmen verkauft. Im ehem.CSD-Einsatzgebiet verblieben nur sehr wenige T-679- bzw. 781-Masch. als museale Lokomotiven oder bei dortigen privaten Unternehmen.

Die neben stehenden Bilder zeigen den damals von Frankfurt/M. über Nürnberg nach Prag (mit Kurswg. Paris-Prag) verkehrenden Schnellzug D 359 am 1.6.1973 während seines damaligen Aufenthaltes im DB-Grenzbahnhof Schirnding an der deutsch-tschechischen (seinerzeit deutsch-tschechoslowakischen) Grenze. Die zum CSD-Loktyp 'Sergej' gehörende Diesellokomotive T 679 1292 der Tschechoslowakischen Staatsbahn CSD hatte den Zug für die kurze Fahrt ins benachbarte tschechische Cheb (Eger) übernommen und in Schirnding hierfür von der DB-Diesellok 221 145 (damals Bw Villingen/Schwarzwald) übernommen. Beide genannten 'Diesel-Zugpferde', das eine vom Typ 'V 200 West' (221 145) und das andere vom Typ 'V 200 Ost' (T 679 1292) stehen auf den o. a. Bildern Seite an Seite im Bhf. Schirnding. Im D 359 lief auch ein Bahnpostwagen der Deutschen Bundespost mit. Heute verkehren auf der grenzüberschreitenden Bahnlinie Schirnding-Cheb nur noch Züge des regionalen Personenverkehrs, die ausnahmslos aus Dieseltriebzügen (612 d. DB Regio AG u. LINT-Fahrzg.d. 'Dre-Länder-Bahn') bestehen. Jetzt gibt es im Bhf. Schirnding anders als noch 1973 nur noch d. Hausbahnsteig.

Fotos: Michael Hecht.

Die Diesellok 221 145 (Bj. 1965) wurde von der DB am 30.6.1988 ausgemustert u. anschl. an die Griechische Staatsbahn OSE verkauft, wo sie als Lok A 423 im Einsatz war. 2002 kehrte sie nach Deutschland zurück, wo sie 2011 im Bahnwerk Neustrelitz aufgearbeitet wurde. Danach kam sie zunächst zur Prignitzer Eisenbahn (PEG) u. später zur Eisenbahn-Ges. Potsdam (EGP), die sie unter alter Nr. 221 145 u. nun wieder in alter roter Farbgebung weiterhin einsetzt.



Die tschech. Diesellokomotiven der Reihe T 679 bzw. 781 kamen noch bis zum Beginn der 1990er Jahre nach Schirnding. Zuletzt aber nur noch mit Güterzügen.



Die ehem. DB-Diesellok 221 145 ist heute bei der Eisenbahn-Gesellschaft Potsdam (EGP) im Einsatz u. präsentiert sich wieder in der roten Farbgebung, in der sie einst auch von der Deutschen Bundesbahn eingesetzt wurde. Auch ihre alte DB-Nr. 221 145 trägt diese Lok wieder. In derartiger Farbgestaltung u. mit genannter Nr. präsentiert sich die o.a. EGP-Maschine oben vor dem EGP-Lokschuppen in Wittenberge am 2.6.2024. Dort ist sie auch unten am 8.10.2023 zu sehen, nachdem gerade eine Museums-Dampflokomotive vom benachbarten 'Historischen Lokschuppen Wittenberge' an ihr entlang rangiert ist. Links ist eine EGP-Diesellok zu sehen, die heute ebenfalls zum EGP-Fahrzeugbestand gehört und einst eine DB-Rangierlokomotive vom Typ 'V 60' war.

Fotos: Oben = Andrea Hammer, Unten = Rolf Brehmer.



Das obere der obigen Bilder zeigt eine CSD-Diesellok der Reihe T 679.1 am Anfang vom Sept. 1969 im Hauptbahnhof von Prag. Wg. Stromausfall war dort zum Aufn.-Zeitpunkt kein elektr. Fahrbetrieb möglich und man mußte sich für eine streckenweise Bespannung von eigentlich Ellok-geführten Reisezügen mit der Beförderung durch Diesellokomotiven behelfen, wobei auch Maschinen der Reihe T 679.1 bzw. vom Typ 'Sergej' zum Einsatz kamen. Am 7.9.2024 wird (soweit alles klappt) eine solche Lok wieder einmal im Hbf von Prag auftauchen. Dann aber nicht wegen stromlosem Eisenbahn-Fahrbetrieb, sondern durch die Beförderung vom LDC/VCD-Sonderzug 'D 7924' von Zittau her, wodurch eine Lok vom Typ 'Sergej' bzw. d. Reihe T 679.1 auch mal wieder in einem deutschen Grenzbahnhof an der tschechischen Grenze zu Gast ist. Diesmal im Bhf. Zittau u. nicht im deutschen Grenzbf. Schirnding, wohin die o. a. Lokomotiven von den frühen 1970er Jahren an 20 Jahre lang fast täglich kamen. So wie am 1.6.1973 die im Bhf. Schirnding an der deutsch-tschechischen Grenze abgebildete CSD-Lok vom Typ 'Sergej', was auf dem unteren Bild zu sehen ist. Fotos: Oben = Heinrich Räer. Unten = Michael Hecht.

KURSBUCH-FAHRPLAN IM DB-KURSBUCH FÜR DEN
 SOMMERFAHRPLAN 1973 FERN-VERBINDUNG
 FRANKFURT/M. - NÜRNBERG - SCHIRNDING - CHEB (EGER) -
 PILSEN - PRAG MIT LOKWECHSELN VON DB-LOK BAUR. 221
 AUF CSD-LOK BAUR. T 679.1 U. UMGEK. IN SCHIRNDING

C1.C2

Fernverbindungen mit dem Ausland

C1 Frankfurt - Nürnberg - Schirnding - Tschechoslowakei - Polen (-Moskau)
 Stuttgart

E1653	D 459	D 223	E 125	D 759	D 359	km	Zug Nr	Zug Nr	D 358	D 758	D 458	E 1656	E 1650	E 1768
...	...	20.51	21.45	8.16	...	0	ab Frankfurt (Main) Hbf.	80	an	...	21.43	...	(10.48)	11.06
...	...	22.41	23.03	9.50	...	136	ab Würzburg Hbf.	80	an	...	20.03	...	(8.50)	8.53
21.16	8.07	...	0	ab Stuttgart Hbf.	83	an	...	21.49	...	9.58	7.22
23.56	...	23.48	23.59	10.55	...	204	an Nürnberg Hbf.	83	an	...	18.59	19.25	7.36	7.39
0.15	0.15	...	...	11.14	...	204	an Nürnberg Hbf.	83	an	...	18.44	...	7.22	7.22
1.36	1.59	...	...	13.01	...	328	ab Bayreuth Hbf.	83	an	...	17.06	...	6.02	6.02
2.36	13.01	...	328	an Marktredwitz	83	an	...	20.37	...	5.18	5.18
...	11.14	...	...	ab München Hbf.	85	an	...	18.40	...	9.24	9.24
...	11.14	...	...	ab Regensburg Hbf.	85	an	...	17.01	...	7.39	7.39
...	13.09	...	...	ab Marktredwitz	84	an	...	16.56	...	5.45	5.45
...	13.20	...	...	ab Schirnding	84	an	...	16.43	...	5.07	5.07
...	13.20	...	...	Zug Nr	Zug Nr	696	7008	7040	...	...	...
...	13.50	...	...	ab Schirnding	2200	an	...	16.00	...	5.37	5.37
...	14.07	...	...	an Cheb (Eger)	2200	an	...	15.44	...	4.22	4.22
...	14.50	...	...	ab Cheb (Eger)	...	an	...	13.52	...	3.35	3.35
...	14.58	...	...	an Františkovy Lázně	...	an	...	13.44	...	3.27	3.27
...	15.02	...	...	ab Cheb (Eger)	...	an	...	11.45	13.21	...	3.30
...	15.45	...	...	an Sokolov (Falkenau)	2207	an	...	11.15	12.36	...	2.45
...	16.24	...	...	an Karlovy Vary (Karlsbad)	...	an	...	10.52	11.49	...	2.11
...	16.30	...	...	ab Karlovy Vary (Karlsbad)	...	an	...	10.49	11.40	...	...
...	17.59	...	...	an Chomutov (Kornetau)	...	an	...	9.50	10.08	...	...
...	20.00	...	...	an Ústí n. L. hl. n. (Aussig)	...	an	...	8.20	...	...	...
...	20.25	...	...	an Děčín hl. n. (Tetschen)	...	an	...	7.54	...	...	...
...	23.02	...	...	an Liberec (Reichenberg)	...	an	...	5.26	...	...	...
...	14.47	...	...	ab Cheb (Eger)	...	an	...	15.02	...	3.35	3.35
...	15.15	...	...	an Mariánské Lázně (Marienbad)	2200	an	...	14.32	...	3.07	3.07
...	16.27	...	...	an Píseň Gattwatdova n. (Pilsen)	...	an	...	13.16	...	1.48	1.48
...	18.34	...	...	an Praha hl. n.	575	609	...	11.12	...	23.34	23.34
...	19.50	...	...	Zug Nr.	Zug Nr.	4	1474	20	252	8	372
...	21.34	...	...	ab Praha hl. n.	...	an	...	8.16	10.12	...	18.29
...	22.05	...	...	an Česká Třebová (Böhm. Trübau)	2205	an	...	10.45	...	...	...
...	23.12	...	...	an Brno hl. n. (Brünn)	...	an	...	10.23	...	...	...
...	24.3	...	...	an Bratislava hl. n.	...	an	...	9.30	...	...	...
...	25.3	...	...	an Olomouc hl. n. (Olmütz)	2204	an	...	8.46	...	15.35	...
...	26.4	...	...	an Zlín (Silein)	2204	an	...	7.19	...	...	...
...	27.5	...	...	an Poprad-Tatry	...	an	...	2.00	...	...	...
...	28.6	...	...	an Košice (Koschau)	...	an	...	0.20	...	...	...
...	29.7	...	...	an Petrovice u Karviné	2204	an	...	2.54	...	13.45	17.25
...	30.8	...	...	an Zebrujovice (Seibersdorf)	...	an	...	2.30	...	13.20	13.07
...	31.9	...	...	an Katowice Bf.	...	an	...	1.26	...	12.09	10.44
...	32.0	...	...	an Częstochowa	...	an	...	23.58	...	10.37	8.50
...	33.1	...	...	an Warszawa Gdańska	...	an	...	21.00	...	7.40	...
...	34.2	...	...	ab Praha hl. n.	2204	an	...	9.14	...	...	...
...	35.3	...	...	an Lichkov (Lichtenau)	2203	an	...	5.03	...	...	...
...	36.4	...	...	an Miedzylesie (Mittenthal)	...	an	...	4.46	...	...	...
...	37.5	...	...	an Wrocław Gł. (Breslau Hbf)	...	an	...	1.33	...	...	...
...	38.6	...	...	an Łódź Kaliska	...	an	...	20.57	...	...	...
...	39.7	...	...	an Warszawa Główna	...	an	...	19.03	...	...	...
...	40.8	...	...	ab Warszawa Gdańska	...	an	...	16.30	...	...	...
...	41.9	...	...	an Moskwa Białoruskaja	...	an	...	23.30	...	...	...

R Platzkarten erforderlich
 Mo bis Fr, nicht 11. VI., auch 26. VIII., 15., 16., 22., 23. IX.
 Sa, So, auch 11. VI., nicht 26. VIII., 15., 16., 22., 23. IX.
 ab 4. VI. täglich
 Warszawa Główna vereinigt
 umsteigen
 Praha střed
 D 458 und E 1656 von Bayreuth bis Nürnberg vereinigt
 E 1853 und D 459 von Nürnberg bis Bayreuth vereinigt.
 ab Bayreuth ohne Gepäck- und Fahrradbeförderung
 Warszawa Centr
 ab Cheb ZAPADNI-EXPRESS
 von Praha bis Cheb (Eger) ZAPADNI-EXPRESS

C2 München - Schwandorf - Furth i Wald - Prag
 Nürnberg

D 221	E 1945	D 469	km	Zug Nr	Zug Nr	D 468	E 1944	D 220
...	...	13.23	...	0	ab München Hbf.	...	...	...
...	...	14.57	...	138	ab Regensburg Hbf.	...	...	...
...	...	15.28	...	180	an Schwandorf	...	...	...
...	ab Dortmund Hbf.	...	...	...
...	ab Köln Hbf.	...	...	...
...	ab Frankfurt (M) Hbf.	...	...	...
...	ab Würzburg Hbf.	...	...	...
...	an Nürnberg Hbf.	...	...	...
...	an Schwandorf	...	...	...
...	ab Schwandorf	...	...	...
...	an Furth i Wald	...	...	...
...	ab Furth i Wald	...	...	...
...	an Česká Kubice (Böhm. Kubitzten)	...	...	...
...	an Domažlice (Taus)	...	...	...
...	an Píseň Gattw. n. (Pilsen)	22002	...	...
...	an Praha hl. n.	22000	...	...

R Platzkarten erforderlich
 von Schwandorf bis Furth im Wald als Eilzug
 von Furth im Wald bis Schwandorf als Eilzug