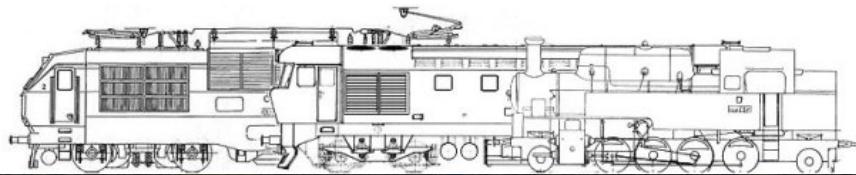


6/2016



PROVOZ

MAGAZÍN FOTOGALERIE LOKOMOTIVY.NET





Vážení čtenáři,
otevříte další speciální číslo magazínu tentokrát na téma nákladního fotovlaku po tratích Českého ráje pod takto v nulkových "brejlovců". Hlavní organizátor Marek Cerman představuje okolnosti zrodu akce a zejména přináší řadu zajímavostí z jejího průběhu, včetně poděkování kolegům, bez nichž by se zřejmě dosavadní letošní vrchol nostalgických jízd na českých kolejích nemohl uskutečnit.

Prostor magazínu Provoz nadále zůstává otevřen Vašim článkům, fotografiím či reportážím.

Za redakci přeje příjemné čtení Petr Zobal

e-mail: provoz@lokomotivy.net



Nahoře: V 10 hodin večer před fotoakcí odpovídala 750.308 tak jako obvykle na 14. stání depa Turnov. Plachta přetažená nad lokomotivou zabraňuje zanesení střechy od opadávajících trásek ze střechy rotundy a také od mouru z návazu uhlí pro „babičku“ 310.0134. Světlý lak se bez ní doveze za 14 dní viditelně zašpinít. Foto: Bridell

Dole vlevo: Do Turnova přijíždí s násokem vlak Pn 64400. Zatímco Nymburk opustil se záteží blížící se normativu hmotnosti pro dvojici 753.757+775, z Mladé Boleslav pokračoval již jen s vozem Laaps a strojem 750.277. Ten bude v Turnově zapůjčen na sobotu 14. května Spolku pro ochranu železnic.

Dole vpravo: Nad popelovým kanálem v depu Turnov projíždí „brejlovec“ 750.277. Zatahujeme sem z nádraží 10 vozovou soupravu nákladního fotovlaku s již naloženou Pragou V3S a sám bude rychle vyvěšen, aby mohly být v posledních hodinách pátku 13. května dokončeny zbývající práce na jeho zevnějšku.

Foto na titulní straně: Jízda jako PMD z Libuně před zastávkou Kněžnice poskytla jeden z nejjejmavějších pohledů z celého dne. Trať 064 v minulosti zažila například jízdy odklonových rychliků Nisa a Ještěd s lokomotivami řad 749 a 750. Delší nákladní vlaky zde však i dříve bylo vzhledem ke sklonovým poměrům možné vidět zcela výjimečně.

Foto na zadní straně: Druhá staniční kolej ŽST Libuň je jedinou, ze které šlo ve skupině vlaků po 9. hodině ráno odjet s vlakem 10702 o délce 170 metrů na Lomnici tak, aby zůstaly volné přechody pro přestupující cestující. Blyšťská střecha vlakové lokomotivy hrála namodralým nádechem odrazu od oblohy. Na pozadí snímku vlaku se vedle Trosek vešel také Ještěd.
Foto: 2xMarek Cerman



Turnov, sobota 14. května 2016, 5:50. Ráno navzdory předpovědím jako zázrakem téměř bezoblačné, s čistou oblohou, větrné a chladné. Na 21. kolejí ospalého nádraží začíná rušno. Rozjíždí se akce, která se před půlrokem zrodila v úzkém kruhu přátel. Z původní myšlenky ale zbyla jen kostra tras...

Prapůvodní plán zahrnoval jízdu nákladního fotovlaku v režii jediné lokomotivy a 10 nákladních vozů. Libuň měla být jen průjezdní stanici na Starou Paku, odkud se mělo pokračovat do Smidar na 11. hodinu a po nařízení zdejších „mechanik“ se po obědové pauze mělo zamířit zpět přes Ostroměř, Jičín a Kopidlno, a pomalu jízdou přes Dolní Bousov a Libuň domů.

Ještě koncem února vytvářela akce autorům vrásky, zda ji pro malou nápaditost raději nehodit komplet přes palubu. První březnové dny ale daly dalšímu vývoji rychlý spád. Při prvním průzkumu terénu pro focení byly objeveny protisměrné oblouky trati 064 před zastávkou Kněžnice a současně vznikla myšlenka na možné déjá vu dlouhé nákladní soupravy u Železnice, kde také trať 041 překonává stoupání protisměrnými oblouky v působivé krajině.

Pro využití těchto míst k fotografování byla nezbytná dlouhá souprava, kterou mělo navíc dovršit celkem 20 vozů firmy Spedica s.r.o., jež jsou mimo soboty pravidelně nasazovány pro

nahoře: Jedna z fotozastávek zachycuje soupravu se 750.277 na čele a 750.308 jako postrkovou v krajině mezi zastávkami Syřenov a Ústí u Staré Paky.
Foto: Honza Štofaňák

dole: „Dvasedmsedmička“ se rozjíždí ve stoupání za Sobotkou. Snímků vedle lesknoucí se lokomotivy vévodí také Humprecht, neovulkanický vrch s nevelkým zámkem. Ten zde byl vystavěn v letech 1666 až 1668 na popud císařského velvyslance Jana Černína, a to podle návrhu Carla Luraga ve stylu manýrismu s prvky pozdní renesance a raného baroka.
Foto: Honza Štofaňák





nahoře vlevo: „Cargonulka“ 277 s provozní „patinou“, jak ji známe po řadu let, a již bez tabulek, odcizených v Kolíně během jejího účinkování na měřicím vlaku. V prostorách depa Turnov se nejednalo o její premiéru, podívala se sem již během sedmdesátých let. Tehdy depu Brno-dolní náležící lokomotiva byla neschopná jízdy na rychlíku z Liberce do Brna, který turnusově doprovávala a zaskočit za ni musela jedna z místních „trojek“.

nahoře vpravo: O pár hodin později střecha 750.277 nabývá ztracenou sytě zelenou barvu. Na střeše probíhala očista s pomocí Cromobrilli 2G bez zapojení větší síly, což nešlo říci například o světlých bočních prolisech.

uprostřed: Kochání elegantní barvou střechy z osvětlovací věže v depu. Lokomotiva právě s vozy Uacs vyrazila z depa do stanice, aby sestavila do konečné podoby vozy fotovlaku a nasunula s nimi k rampě pro nalodění Pragy V3S.

dole vlevo: Znovuzrozená 750.277 během posunu ve stanici Turnov. Podobně čisté lokomotivy stejného hávu šlo v Turnově vídat naposledy 13 let nazpět, když do Turnova letmo zajízděly v čele nákladních vlaků nymburské leštěny 750.342 a 750.395.

vozbu sklářského píska z Libuně do Řetenic. Tři týdny před akcí vznikla objednávka sklárny na naskladnění píska ve dne 14. května, jako jediné soboty v měsíci. Dotčené společnosti však nakonec termín naskladnění přesunuly na jiný den, k velkému prospěchu akce.

Ještě v březnu vyvolalo v okruhu přátel rozruch trasování jízdy přes Lomnici. Vyslovené obavy z toho, jak si „třistaosmička“ poradí v prudkém stoupání se záteží blízké normativu hmotnosti, se přenesly i na její opatrníky a pozdější výpočet potřebné jízdní doby je jen umocnil. Proto bylo osloveno ČD Cargo, a.s. s žádostí o zapůjčení postrkové lokomotivy řady 742. Ta měla „třistaosmičce“ nejprve vydatně pomoci s návratem posunového dílu z 16promilového stoupání od Železnice do Libuně, kde zamýšlená sestava normativ hmotnosti pro jednu lokomotivu dokonce překračovala. Poté měla lokomotiva 742 být nápomocná při zdolávání souvislé



31promilové rampy z Libuně pod vrchem Tábor do Lomnice. Odtud se již měla vrátit strojně do Turnova. Finální utřepání programu nastalo jednak s rozšířením trasy o dnes již muzejní žst. Mar-

dole vpravo: Na 27. kolejí ŽST Turnov posune 750.277 s vozy Uacs zapůjčenými od českolipské společnosti Silnice a mosty, a.s. Kulisu dotváří turnovská záloha 743.010 a dvojice „kocourů“, nachystaná k odjezdu s Pn do Nymburka.





nahoře vlevo: Vyjasněné ráno v Turnově a setkání 750.308 v čele vlaku Pn 10700 s dvojicí 753.757 a 775. Foto: Mario Morgner

nahoře vpravo: U zastávky Semínova Lhota se doohlížejí motory obou lokomotiv v prvním souviselem stoupání trati 041. 26 vozů, které má na háku 750.308, se mezi Turnovem a Libuní vešlo do záběru málodke. Foto: Mario Morgner

dole: Krátce po šesté hodině ráno vlak pomalu mijí jedno z prvních fotomíst. Pozadí snímku dokresluje obec Doubravice a Hruboskalské skalní město. Foto: Honza Štofaňák

tinice v Krkonoších a nedlouho později o záměnu 742ky za stroj 750.277, dorazivší pod křídla PJ



Praha z Brna. „Brejlovec“ byl s ohledem na počet úvratí v odpolední části jízdy poptán na celý den a od počátku s neskromným přáním vystavit na vlak vedle „třistaosmičky“ i druhou lesknoucí se lokomotivu...

Dopředu však k dění na 21. kolej

v Turnově. „Třistaosmička“ se sotva prohřátým motorem začíná plnit vzduchem soupravu „Řetenic“, na konci se zavěšuje 10vozová sestava, čítající vedle nevšedních žlutohnědých „rajek“ společnosti SaM Česká Lípa hlavně 7 vozů ČD Cargo, a.s. a





LEGENDA :

- trasa vlaku Pn 10700 Turnov - Libuň
- trasa vlaku Pn 10702 Libuň - Martinice v Krkonoších
- trasa vlaku Pn 10704 Martinice v Krkonoších - Nový Bydžov
- trasa vlaku Pn 10706 Nový Bydžov - Turnov
- trasa vlaků PMD (Libuň - Železnice, Libuň - Kněžnice)
- úsek tratě s dopravou na trase fotovlaku
- zastávka, zastávka nákladiště, odbočka
- Turnov

Nový Bydžov

5km

10km

15km



nahoře: Zobrazení jízdy fotovlaku na železniční síti. Schéma: Petr Zobal

dole: V úseku Libuň – Lomnice nad Popelkou je normativ hmotnosti pro „nulku“ 280 tun, což představuje 13 výsypných vozů. Pro fotojízdu ke Kněžnici jich jelo 15. Postrková lokomotiva v daném úseku nesmí být použita... Souprava tedy využila pro rozjezd na 40 km/h celou délku stanice Libuň. Na stoupání 28 promile se 750.308 začala brzy při 6. výkonovém stupni smekat, a vlak při postupném zpomalování projel fotomístem. Jízda dále za Kněžnici by pro samotnou 308 s vlakem o 200 a více tunách byla těžká. Foto: Fanda Stojaspal



přisunuje ji lokomotiva, která by zdálky mohla být označena za T478.3127, bez velkého ostychu po procitnutí zblízka. Právě „stodvacet sedmička“ měla původně dnes dojet s „třista osmičkou“ k mechanickým relikviím stanic a zastávek a být hlavním motivem fotografií. Protože však již dříve našla v daném termínu jiný

závazek, z tohoto úmyslu sešlo. 750.277 se však po dvou dnech v Turnově k 753.127 vzhledově velmi přiblížila...

Čas kvapí rychle, přejít kolem vlaku od „třista osmičky“ k vzadu zavěšené 750.277 s papíry zabere 5 minut. Přijíždí „lokálka“ od Libuně, uvolňuje se kolej č. 23 a souprava vlaku Pn 10700 se

nahoře: Nejdelší souprava vznikla pro jízdu PMD z Libuně k zastávce Železnice. Výsypních vozů společnosti Spedica Sokolov sem jelo 19. Den předtím byly z kmenové soupravy po vysypání písku odvěšeny 4 vozy, aby se na nich vykonaly opravy a revize. Ráno z Turnova tak jelo „sypáků“ jen 16. Před zastávkou Železnice se celkem 470 metrů dlouhá souprava ukazuje v zajetí řepkových polí pod táborským hřebenem, po jehož úpatí bude již jen s 10 vozy stoupat za 40 minut.

Foto: Honza Štofaňák

zábery dole: Zastavení v polích před Železnici trvalo 15 minut a bylo nejdelší z celého dne. Patřilo však mezi hůře dostupné, a některými fotografy bohužel nestihlo být objeveno.

Foto: 2xPetr Holub





může právě sem přesunout a vyčkat na první návštěv dne. „Volno“! - na „tristaosmičce“ se syplou první výkonové stupně 1,2,3,4,5 a pomalu se rozjízdí celý vlak, na který zanedlouho u Hrubé Skály čeká více než 50 účastníků

nahoře vlevo: **Z Martinic v Krkonoších se vracející vlak projel v pravé poledne zastávkou Tample.**

Foto: Honza Štofaňák

nahoře vpravo: **Za zastávkou Cidlina si vlak hledá cestu po úpatí vrchu Tábor, krájením vrstevnic v tálém stoupání 31 promile. 230tunový vlak tímto náročným úsekem vyzvezl 750.277, aby postrková 308 mohla figurovat u mechanických návštědí v ŽST Martinice v Krkonoších. Odměnou za toto řazení bylo i perfektní mohutné dunění vlakového dvanáctiválce 277.**

Foto: Honza Štofaňák

uprostřed: **Z tratí v mezistaničním úseku Stará Paka – Roztoky u Jilemnice u obce Ústí záhadně zmizela řádka stromů, stejně jako na mnoha jiných místech, kudy vlak toho dne projízděl. Pro obnažení soupravy v oblouku to bylo jen ku prospěchu. Vlak Pn 10702 s postrkem 750.277 míří do cílových Martinic.**

dole: **Na snímku od Ohnišťan spěchá Pn 10704 k Ostroměři. Více než 20minutové zpoždění vzniklo kvůli přeložení křížování s osobním vlakem z Ostroměře do Smidar poté, co dopravu dirigující nedůvěrovali schopnosti vlaku projet tento mezistaniční úsek ve stylu rychlíku za 8 minut. Právě tak dlouho pak také vlaku jízda trvala - dvě lokomotivy si s prázdným vlakem jen hrály.**

Foto: Honza Štofaňák





Fotografování v Martinicích v Krkonoších se odehrálo kvůli unikátnosti této stanice z pohledu jejího vybavení řadou mechanických návěstidel. V úterý před akcí byl přítom u návěstidla S2-4 zjištěn havarijní stav a muselo být ukotveno tak, že byla 30 metrů od něj provozné vyloučena první a druhá staniční kolej. To znamenalo omezení i pro pohyb fotovlaku ve stanici. Zájezd do Martinic byl i proto jednou z kanek v programu dne. Přesto bylo ve stanici možné pořídit zajímavé snímky i s oběma lokomotivami vedle sebe. Ty bude teoreticky možné ještě někdy zopakovat, neboť nedlouho po akci nabyla Martinice památkový status. Foto shora: Ondra Janiš, Honza Štofáňák a 2x Fanda Stojaspal

zájezdu. Zdraví je četné světelné a zvukové signály - 750 308-9 teprve podruhé letos vyjízdí a poprvé lze hovořit o vlaku.

Akce se rozbehází na jedničku. Počasí přeje a ranní snímky vytváří základ ke spokojenosti fotografiů. Náročný posun v Libuni se v režii posunové čety a výpravčího daří skvěle stíhat. Pro jízdu do Kněžnice, kde kolej hned za krajní výhybkou v Libuni nabírají sklon 28 promile, se 15vozový vlak mohutně rozjízdí s využitím celé stanice a brzy se ukazuje, že to bylo víc než vhodné. Pozorným očím a uším čekajícím před Kněžnicí neuniká lehké trápení „třistaosmičky“ skluzem na kolejích, které jsou jen sporadicky pojízděny lehkým motorovým vozem. Strojvedoucí reaguje sundáním 6. stupně a po citelném poklesu rychlosti přichází na řadu sypání písku. Napínavý úsek se zvládá...

Z dalšího ranního programu stojí za zmínku očekávané fotografování vlaku zajatého v řepkových polích u Železnice. Tentokrát 30vozový had s délkou bezmála 500 metrů se odtud vrací do Libuně, aby zde sundal „nacca“ pro pondělní nakládku v pískovně. Dále se poveze již jen 170metrová souprava. Lokomotivy si mění role, do čela poprvé přechází zářící 750.277. Protijedoucí osobní vlak od Lomnice přijíždí s mírným zpožděním, které se přenáší i na vlak Pn 10702.





Dunící „brejlovce“ si s 200metrovým převýšením pod Tábor jen hrají a po 12 minutách jízdy výkonem motory můžou začít chladnout výběhem od vrcholové zastávky Ploužnice do žst. Lomnice. Nekoná se vytřásání čety na nerovnostech trati, jako je zde zvykem u motorového vozu řady 810. Čtyřnápravové lokomotivy si trať tak trochu urovnají po svém...

Po úvratí ve Staré Pace začíná jízda k Martinicím ubíhat rychleji, když vlak dosahuje traťové rychlosti 70 km/h. V Martinicích se však nedaří podle přání všech. Posun probíhá vzhledem k stančnímu zabezpečovacímu zařízení pomaleji a čas plyne příliš na to, aby byla zdokumentována všechna místní mechanická návěstidla, která se tu nacházejí

Nahoře a uprostřed: Na poslední chvíli bylo vzpomenuto na záměr vjezdu do Smidar. Výpravčí tak po telefonátu ruší průjezd stanicí po první kolejí, a za okamžik se mechanické vjezdové návěstidlo ukáže v poloze pro průjezd „odbočkou“. Lokomotivy i tak přizastaví v rámci čekání na násvit a za malou chvíli předvedou efektní průjezd.

Foto: Honza Štofaňák a Pavel Bureš

Dole: Neplánované zastavení v Roztokách u Jilemnice při návratu z Martinic přidalo již tak zpožděnému vlaku další minuty. Pro další pokračování chyběl v systému SŽDC rozbor jízdy. Po vyřešení situace vlak uháněl dálé. Na snímku před Starou Pakou jely obě lokomotivy výkonem, aby v 15promilovém stoupání vlak kopíroval traťovou rychlosť. Foto: Petr Holub



Vlevo nahoře: Na pozadí ranní „kalendářovky“ se vyjímá hrad Trosky. Vlak Pn 10700 projel Semínovou Lhotou a dvanáctiválce se behem minuty dostanou k místnímu vrcholu trati 041.

Vlevo dole: Když se zvláštní Pn 10704 nezadržitelně blížil k rybníčkům před Bartoušovem na trati 061, válel se tu fotomrak. V tu chvíli už nás brzdil telefonem Petr Holub, který se vícekrát vhodně ujal organizace na místě. Po přibrzdění soupravy netrvalo ani minutu a 308 se předvedla na nasvícené trati. Foto: 2xPetr Holub

Vpravo uprostřed: Mechanické závory nákladiště a zastávky Skřivany mijí přípřež lokomotiv 750.308 a 277 s vlakem Pn 10703.

Vpravo dole: Nový Bydžov patří mezi další stanice na trati 040 osazené mechanickými návěstidly. Na rozdíl od Martinic nejde v jeho případě počítat se zachováním, a tak se hodilo zvěčnit 750.277 u vjezdového návěstidla od Smidar. Foto: 2xFanda Stojaspa

v rozsahu v ČR unikátním. Na konec podle plánu najíždí 277 na soupravu a 308 se dostává na přípřež, aby v tomto gardu společně ukrojily 55 kilometrů do Nového Bydžova.

Při odjezdu s 8 minutami zpoždění z Martinic je zřejmé, že v těsném programu bude muset být redukována některá z fotozastávek. Volba padá na Tampli. Brzy za Martinicemi přichází k vlaku informace o nemožnosti pokračování v jízdě z následující žst. Roztoky, k níž se po spádu vlak žene. Chybí rozbor trasy v systému. Ještě před zastavením ve stanici jsou do problému zapo-





jeni dispečeři SŽDC a po páru minutách stání v Roztokách se „brejlovci“ mohou opět rozkmitat. Ne na dlouho, protože hned ve Staré Pace se potíže opakují. Daří se je však vyřešit ještě před plánovaným odjezdem. Po zbytek dne však nezbyde, než následné stanice předem kontaktovat a ujistit se o možnosti projetí nebo pokračování. Z Nové Paky po

průjezdu jediného tunelu na celé trase se vlak houpe směrem k Polabí táhlým klesáním. Při kopírování traťové rychlosti jde snadno poztrájet všechny věci odložené na pultu lokomotivy, až jsme kontaktováni s varováním, aby nedošlo k překročení konstrukční rychlosti hytláku. Zdání klame, k té je ještě na rychloměru viditelná rezerva.

Po obědě se akce zdržuje v žst. Smidary, když vzniká obava, aby náš zpozděný vlak nezpozdil stejně zpozděný protijedoucí osobní vlak. Fotovlaku je zrušena postavená vlaková cesta do Ostroměře, kam by býval stihl bez ovlivnění „osobáku“ dojet, protože „osobák krátil“. Vzhledem k „vatě“ v Ostroměři to však nevadí. Ze Smidar se pokračuje rychlíkovým stylem, který byl v plánu i pro jízdu proti „osobáku“ a který evidentně výpravčí neočekává – „výstraha“.

V Jičíně, kde vlak Pn 10706 zastavuje se zpozděním 2 minuty, jsme účastníky dalšího řešení chybějícího rozboru trasy v systému. Promptní vyjasnění jako v Roztokách nebo Pace se nekoná, a tak se po páté úvrati dává vlak do pohybu



Nahoře: Před šestou hodinou večerní projel vlak vedený 750.277 zastávkou Libošovice a směřuje po trati řízené dle předpisu D3 k Mladějovu v Čechách. V těchto končinách lze najít svršek tratě data staršího, než jsou lokomotivy.

Dole: Z celého dlouhého dne se naposledy před objektivy ukazuje vlak u Hrubé Skály. Připravený 277 vyčkala pro obsazení místa fotografií a loučí se stylovým rozjezdem. Foto: 2xBridell



Nahoře: Jakkoliv rovinatou krajinou ve většině své trasy trat' 063 vede, své kouzlo zvláštním vlakům poskytuje už jen proto, že tudy již 6. rokem žádný vlak pravidelně nejezdí. Trať přestala být využívána i nákladními vlaky, a tak tady 14. května 2016 vyvolal fotovlak rozruch a zvědavost místních. Na fotografii se souprava blíží k Dolnímu Bousovu.

Foto: Bohouš Chmelař

Uprostřed: S pozadím libánského sila projíždí vlak po trati 063 u obce Kozodírky. Ve zdejších končinách dávají lišky dobrou noc. Během prozkoumávání terénu v dubnu byla objevena liščí nora přímo v traťovém svršku. Při samotné jízdě tu pak 308 svedla hon na zajice, jenž těsně před lokomotivou čtyřicítkou se houpající sprintoval dobrý půlkilometr. Foto: Petr Holub

Dole: S chrámem svaté Maří Magdalény v Sobotce je vyfotografována 308 po předposlední, šesté úvratí připadající na Dolní Bousov. Vlak míjí sklonovník připravující četu na stoupání 19 promile. Foto: Luděk Maxa

až s 18minutovým bonusem a musí dojít k dalšímu ořezání programu, pokud chceme dorazit včas do Libuně.

Pravé Vánoce vlak vyvolává na trati mezi Kopidlinem a Dolním Bousovem. Na 22 kilometrů dlouhé trati, kde byla pravidelná doprava zastavena před 6 lety a kde není jediný přejezd za bezpečnou světelnovou signalizací, působí jako zjevení nejen celý vlak, ale také všichni fotografové, kteří jsou mu v patách. Jízda je do nejbližších obcí předhlášena možným houkáním před početnými





přejezdy, a tak co chvíli opětujeme mávání přihlížejících domácích. Metr za metrem kolejí se odměňuje skřípotem, mašiny zabírají od přejezdů, přes které je 5krát nařízena jízda 10kilometrovou rychlostí a zpoždění vlaku se

úspěšně krátí, na úkor některých zastavení.

Po předposlední úvratí v Dolním Bousově, kde vlak čeká výhybka ve své prodloužené směně, zbývá do konce jízdy již jen pá-

desítek kilometrů. O to víc okořeněných o další 30promilový úsek trati, stoupání před zastávkou Hrdoňovice a před žst. Libuň. Zde přichází poslední obměna sestavy a skládá se přípěž 277+308. Po cestě k Turnovu prakticky poprvé bojujeme s oblačností, pro hrátky se světlem je však trať volná...

Následuje stanice Turnov. Konečná stanice. 250 kilometrů, 60 vysportovaných lidí, přes 500

Nahoře: První oblačnost, která vyžadovala delší spolupráci, se přihrnula až večer. Putující mrak dokreslil pozadí vyčkávajícímu vlaku před Semínovou Lhotou.

Foto: Petr Holub

Dole: Humprecht podruhé, aneb rozjezd netradičního vlaku na malebné lokálce, tentokrát před zlomem 29promilového stoupání. V těchto místech, nedaleko Libošovic, trať probíhá zvlněnou krajinou, a přibližuje se k nedalekému vrchu, na kterém se nacházela tři sta let stará Semtínská lípa. Památný strom, od kterého bylo možné shlédnout širokou scenérii nejen Českého ráje, ale i Jizerských hor nebo Krkonoše, padl v silné bouři 27. května 2000.

Foto: Honza Štofaňák



hromadně rozeslaných SMS informací, 103 telefonních hovorů z jediného čísla, 1 200 spálených litrů nafty v lokomotivách...

Aby se celá akce podařila, doufeme, ke spokojenosti účastníků, bylo nezbytné vynaložit mnohé úsilí, které se vedle členů pořáda-

jícího Spolku rozmělnilo na řadu dalších institucí a osob. Předně lze jmenovat pracovníky společností ČD Cargo, a. s., Spedica s.r.o., SaM Česká Lípa a.s., MBM Rail s.r.o. a SZDC, s.o. Osobně pak zejména Petra Holuba a Romana Zbroje, kteří se velmi podíleli na chystání míst pro

fotografování a na samotném zvelebení 750.277, se kterým znáčně pomohli Dan Kolář, Pavel Vlček a Martin Nezdara. Poděkování náleží strojvedoucím Petru Tausigovi a Martinu Bartošovi, vedoucímu posunu Ladislavu Machýnkovi, výpravčímu žst. Libuň Janu Houškovi, přednostovi PO Turnov Ing. Josefem Krausovi, Václavu Švejdovi za poskytnutí Pragy V3S a v neposlední řadě samozřejmě všem platícím účastníkům, díky kterým se akce mohla uskutečnit. Všem děkujeme za příjemnou sobotu s nabitém železničním programem.

Text a neoznačené foto:
Marek Cerman

Nahoře: Českým rájem se nazpět k Turnovu blíží lokomotivy v podvečer 14. května. Hranice chráněné krajinné oblasti se nachází jen pár desítek metrů vlevo od kolejí.

Dole: Ptačí pohled na vlak poskytly stromy nedaleko Bartoušova. 750.308 rozjíždí přes 20 minut opožděný vlak v klesání vstříc Kopidlnu.
Foto: 2xHonza Štofaňák



