



Těsně po příjezdu s prvním elektrickým vlakem z Olomouce byla v sobotu 23. ledna 1993 v cíli své cesty na nádraží v Nezamyslicích zachycena „bobina“ 140.094 .

Foto Leoš Tomančák

## Tenkrát před 30 lety ... na trati z Přerova do Brna

V životě každého z nás je několik dnů, na které se prostě nezapomíná a i po desetiletích je můžeme ve své mysli prožít znovu, jako by se ty události odehrály zrovna včera. Jedním z nemnoha takových dnů je pro mne 30. červen 1995. Bylo mi 14 let a ráno jsem se z našeho kojetínského domu naposledy vydal notoricky známou cestou do školy. Aktovku jsem si nebral, pouze složku s pevnými deskami s různě zbarvenými fóliemi na dokumenty v každém jejím křídle. A k tomu samozřejmě kytičky a bonboniéru pro paní učitelku třídní. Ve škole jsme si jen krátce. Vyslechli jsme si od paní učitelky i ředitele školy slova rozloučení s naší školou, s osmou třídou, kterou naše školní docházka končila, i s nimi osobně. Předali jsme květiny a dárky, převzali vysvědčení a následovalo loučení s spolužáky. Na to jsem už ale neměl moc času, neboť se mi krátil čas na zrychlený přesun na kojetínské nádraží, z kterého jsem se osobním vlakem vydal na tři zastávky vzdálené nádraží v mém rodném Přerově, abych se odtud svezl vůbec prvním elektrickým vlakem do Brna.



Nyní si ale dovoluji obsáhlejší vsuvku a připomenutí, že elektrizace trati z Přerova do Brna, jakožto jedné z páteřních moravských tratí severojižního směru, započala v roce 1993 úsekem z Přerova do Nezamyslic a pokračovala dalšími postupně zprovoznovanými úseky až do Brna, přičemž jako poslední byl 4. října 1996 zahájen elektrický provoz na alternativní (tzv. Blažovické) spojení z Holubic do Blažovic a dále po Vlárské trati do Brna, kudy bývala a dodnes je vedena mimo kmenovou trať dřívější většina rychlíků a také nákladní vlaky.

Po provedené vyvazovací opravě ještě novým lakem vonící „eso“ 363.017 se 30. června 1995 připravuje u 1. nástupiště žst. Přerov k odjezdu s mimořádným rychlíkem R 33400, prvním vlakem v elektrické trakci, který dojel z Přerova přes Vyškov do Brna. Na čele lokomotivy je tabule s nápisem „NAPŘÍČ MORAVOU ELEKTRICKY“. Pod cedulí nelze přehlédnout znak přerovského depa, kterým se v té době pyšnily odhadem dvě desítky zdejších strojů.

Foto Vladimír Procházka st.

## Vážení cestující,



vítáme Vás na palubě  
osobního vlaku 4030,  
který je prvním  
elektrickým vlakem  
na trati Brno - Přerov.



Vlak veze elektrická dvousystémová lokomotiva řady

363.023

z Lokomotivního depa Přerov, která má nejvyšší rychlost  
120 km/hod. a výkon 3060 kW.

Strojvedoucí je Jiří Horák (38) z Lokomotivního depa Přerov.

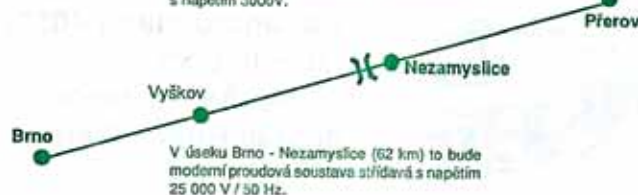
Vlakovou četou ze železniční stanice Nezamyslice tvoří  
vlakvedoucí Zdeněk Málek (29)  
průvodčí Jana Chudárková (18)

V opačném směru z Nezamyslic do Přerova bude prvním  
elektrickým vlakem osobní vlak 4031.



Dvousystémová lokomotiva znamená, že jde o stroj schopný  
provozu na obou trakčních systémech, které budou na trati Brno -  
Přerov použity:

V úseku Přerov - Nezamyslice (28 km) to bude  
starší proudová soustava stejnosměrná  
s napětím 3000V.



V úseku Brno - Nezamyslice (62 km) to bude  
moderní proudová soustava střídavá s napětím  
25 000 V / 50 Hz.

Nejvyšší rychlost, kterou je lokomotiva  
schopna dosáhnout, však nepojedeme,  
protože traťová rychlost trati Brno - Přerov je  
pouze 100 km/hod. Teprve po elektrifikaci  
celé trati se počítá se zvýšením rychlosti na  
120 km/hod. Ovšem jen mezistanicemi Přerov  
- Kojetín a to jen v úseku směrově příznivém,  
t.j. v délce asi 12,5 km, čili jen pouhých 14%  
celé délky trati. Hlavní dopravní osa Moravy je  
totiž pouze jednokolejná a směrově nevhodně  
vedená trať.

Celá trať je dlouhá přesně 90 km a 125 m,  
což je stavební vzdálenost, počítaná mezi  
středami od dopravních kanceláří v Brně na  
hlavním nádraží a v Přerově na osobním  
nádraží.

Prozatím elektrifikovaný úsek z Přerova  
do Nezamyslic je dlouhý 28 km. Dalším krokem  
bude úsek Nezamyslice - Vyškov na Moravě,  
dlouhý 15 km, který bude otevřen koncem roku  
1994. Elektrifikace celé trati Brno - Přerov by  
měla být dokončena na jaře roku 1996 tak, aby  
jízdní řád 96/97 již mohl počítat s elektrickým  
provozem napříč celou Moravou.

Pravidelný elektrický provoz osobních vlaků  
v úseku Přerov - Nezamyslice bude zahájen  
od 3. srpny jízdního řádu 23. ledna 1994.

Budou to však jen 3 páry vlaků denně,  
protože stávající jízdní řád není řešen na  
přepřahy vlaků osobní přepravy v No-  
zamsyslicích. Nákladní doprava však bude  
vedena v tomto úseku jen elektrickými  
lokomotivami.

V osobní dopravě se ušetří cca 700 tisíc  
trakčních nákladů v ceně cca 10 000 Kč, což po ode-  
čtení nákladů na spotřebovanou elektrickou

energii ve výši cca 3 600 Kč představuje  
denně 6 500 Kč.

V nákladní dopravě se ušetří cca 1 450 tisíc  
trakčních nákladů v ceně 20 600 Kč, což po odečtení  
nákladů na spotřebovanou elektrickou energii  
ve výši cca 7 600 Kč představuje denně  
13 000 Kč.

Na úseku Přerov - Nezamyslice tedy bude  
denní úspora činit 19 500 Kč.

Teprve po elektrifikaci celé trati se sku-  
tečně projeví všechny přínosy elektrifikace:  
hospodárný provoz a časový zisk - odpadnou  
jednak přepřahy lokomotiv v Přerově a jízda  
vlaků přes spádově napíňovaný úsek Sokolnice  
- Vyškov na Moravě - Nezamyslice bude  
značně rychlejší. Zrušením přepřahů v Přerově  
se získá 10 až 15 minut (podle konkrétní  
dopravní situace), vyšším výkonem elektrické  
traktice v celém úseku Brno - Přerov u rychlostí  
o dalších 7 až 9 minut. Celkem se tedy jízdní  
doba z Brna do Ostravy zkrátí o 17 až 24 minut  
- a to už je znát...

Neméně důležité jsou však úspory  
ekonomického charakteru. Ty však nelze  
vyčíslit jednoduchým způsobem. Rozsah  
provozu po dokončení elektrifikace bude totiž  
podstatně vyšší než dnes - obecně tedy  
můžeme říci, že právě úspory, vzniklé  
elektrizací umožní ono rozšíření osobní  
dopravy.

Elektrifikace úseku Přerov - Nezamyslice  
stála 143,5 mil. Kč.

Elektrifikace úseku Nezamyslice - Brno bude  
stát asi 550 mil. Kč.

Takže - na shledanou v roce 1996 v prvním  
elektrickém expresu Brno - Přerov - Ostrava.

Pozoruhodné je uvedení osobních údajů vlakové čety. Dnes by toto již (nejen) z důvodu GDPR jistě možné nebylo. Ale tehdy jsme to brali trochu jinak... Letáček, který byl 17. prosince 1993 k dispozici cestujícím prvního elektrického vlaku jedoucího v trase Přerov - Nezamyslice.

Sbírka Vladimír Procházka st.:

Všem těmto událostem ještě předcházela elektrizace navazující hanácké trati z Olomouce přes Prostějov do Nezamyslic, kde „bobiny“ 140.094 a 082 odvezly první vlaky v elektrické trakti 23. ledna 1993.

Když se vrátím na trať Přerov - Brno, tak u nás v Kojetíně jsem poprvé spatřil vlastní silou jedoucí elektrickou lokomotivu počátkem prosince 1993. Jednalo se o vůbec první barevně odlišné „eso“, přerovský stroj 363.011, jehož obligátní žlutý pruh byl z obou stran lemován širokými pruhy světlemodré barvy. Do Kojetína zavítalo patrně v rámci pantografických zkoušek a pomalou rychlostí projíždělo všechny elektrizované koleje ve stanicích. Následně 17. prosince 1993 byl na trati Přerov - Nezamyslice slavnostně zahájen elektrický provoz, kdy bylo do čela pravidelného vlaku Os 4030 zapřaženo čerstvě opravené a nově natřené „eso“ 363.023 opět z LD Přerov.

I po tomto datu ale v čele pravidelných osobních vlaků zůstávaly vesměs motorové lokomotivy řad 750, 754 či 735 a elektrické řady 163, resp. 363 a někdy též 140 zajišťovaly pouze několik osobních vlaků obracejících v Nezamyslicích. Elektrická trakce se ale využívala v nákladní dopravě, kdy se vozby manipulačních vlaků zhostily přerovské „žehličky“ řady 111 a vozbu vlaků se štěrky ze Skašova (trať Kojetín - Tovačov) začaly mezi Kojetínem a Polankou nad Odrou zajišťovat ostravské „šestikoláky“ řad 181 a 182. Na zbylých nákladních vlcích se na

trati kromě motorových lokomotiv občas objevovaly i olomoucké stroje řad 140, 163 a 182.

Dne 30. září 1994 byl speciálně vypraveným vlakem Sp 34248 oficiálně zahájen elektrický provoz



Krátce po přechodu ze stejnosměrné na střídavou napájecí soustavu zastavil dne 30. září 1994 na zastávce Chvalkovice na Hané vůbec první elektrický vlak, který projel traťovým úsekem z Nezamyslic do Vyškova na Moravě. V jeho čele stanula barevně nezaměnitelná přerovská lokomotiva 363.037 vybavená pantografy Schunk.

Foto Vladimír Procházka st.



## Vážení cestující

vítáme Vás ve zvláštním vlaku

R 33400

který je prvním elektrickým vlakem  
mezi  
Ostravou a Brnem

### NAPŘÍČ MORAVOU ELEKTRICKY

vás veze dvousystémová lokomotiva řady

363.017

z Depa kolejových vozidel Přerov,  
která má výkon 3060 kW  
a nejvyšší rychlost 120 km/hod.

strojvedoucí se postupně vystřídají jako zástupci všech tří  
Dep kolejových vozidel,  
která budou moravské expresy a rychlíky vozit:

Ostrava - Přerov	Jiří Černošek (41)	z DKV Bohumín
Přerov - Vyškov na Moravě	Antonie Trochta (52)	z DKV Přerov
Vyškov na Moravě - Brno	Jiří Tomek (49)	z DKV Brno

Vlaková četa je z Železniční stanice Bohumín:

Vlakvedoucí	Roman Adámek (21)
Průvodčí	Leona Vrbková (23)

*Příjemnou cestu  
v prvním elektrickém rychlíku napříč Moravou*

## ELEKTRIZACE TRATI

**Elektrizace tratě Brno – Přerov probíhala ve třech etapách:**

úsek Přerov – Nezamyslice	zprovozněn	17. prosince 1993
Nezamyslice – Vyškov		30. září 1994
Vyškov – Brno		30. června 1995

Ještě předtím byla dokončena elektrizace navazujícího úseku Olomouc – Nezamyslice zprovozněn 23. ledna 1993

Tratě Brno – Přerov je elektrizována 2 proudovými soustavami, a to důsledkem někdejšího neblahého rozhodnutí z konce padesátých let použít v tak malém státě dva různé napájecí systémy což v Evropě téměř nemá obdoby. Znaménat to používání velmi drahé dvousystémové lokomotivy - a to náklady na provoz oteřelé zvyšuje.

Úsek Přerov – Nezamyslice /31 km/ je napájen starší jednosměrnou proudovou soustavou o napětí 3000 V.

Úsek Brno – Nezamyslice /59 km/ je napájen moderní soustavou střídavou s jednofázovým proudem o napětí 25 000 V/50 Hz.

Styk obou soustav je na širé trati poblíž zastávky Chvalkovice na Hané.



Celá trať je dlouhá přesně 90 km a 125 metrů, což je vzdálenost mezi stedy dopravních kanceláří v Brně na hlavním nádraží a v Přerově na osobním nádraží.

Elektrizace tratě měla být podle uzavřené smlouvy dokončena až v květnu roku 1996. Dodavatel stavby ji však předávajíc k užívání bezmála o rok dříve, což úspory z elektrizace podstatně vyšší. Důležitější dokončení stavby natito umožňuje okamžitě převést uvolněné stavební kapacity na elektrizaci tratě Brno – Blažovice – Holičovice, kudy je do Brna nebo opačně vedena tažka polovina rychlíků a spěšných vlaků a celá doprava nákladní. Bez elektrizace této trati není železničím elektrickým provoz na trati Brno – Přerov nylslyšerit a plnou sbi i neuskotičeno na stáží h rychlích z Brna do Přerova i do Olomouce setkávát s provozní nákladními lokomotivami diesellovými. Současně to vylučuje stabilizaci jízdních řádů prakticky na celé Moravě, protože z konstrukčního řešení jízdního řádu na trati Brno – Přerov se odvíjí všechny ostatní souvislosti. O elektrizaci použitých 23 km dlouhé tratě přes Blažovice však stále není rozhodnuto, přestože ve všech připomínkových řízeních v souvislosti s elektrizací tratě Brno – Přerov bylo uváděno, že elektrizace tratě přes Blažovice musí být nedílnou součástí celého investičního záměru, protože jinak bude ekonomický i praktický efekt elektrizace jen částečný. Z obou těchto důvodů prosezují moravští železničáři urychlené rozhodnutí a dokončení elektrizace přes Blažovice jako úkol nejvyšší náležitosti.

O výrazné zkrácení původně stanoveného termínu předání stavby se zasloužili především vyšší dodavatel stavby ŽS Brno a.s. a jeho subdodavatel Elektrizace Železnice Praha a.s. a Automatizace železniční dopravy Praha s.r.o., montážní závod Olomouc.

Opomenut ovšem nelze ani drážní provozní organizace a Státní správu Olomouc, která prováděla na všech stávajících investorský dozor, koordinaci a řídicí činnost.

Investiční náklady na elektrizaci dnes zahajovaného úseku Vyškov na Moravě – Brno dosáhly výše 480 mil Kč. Celkové investiční náklady na elektrizaci celé tratě Brno – Přerov činí 643 mil Kč.

Vypočtená úspora trakční energie za rok elektrického provozu na celém traťovém úseku Brno – Přerov by měla pro stávající podobu jízdního řádu dosáhnout 48 mil Kč. Za předpokladu dokončení elektrizace traťového úseku Brno – Blažovice – Holičovice se docílí další úspory ve výši 10,6 mil Kč včetně vlaku směr Brno – Olomouc, které jsou rovněž vedeny přes Blažovice a tedy i nadále v diesellové trakt, přičemž číslo 10,6 zahrnuje jen úspory, dosažené na trati Brno – Blažovice – Nezamyslice a nikoliv další víceúspory, dosažené na úseku Nezamyslice – Olomouc.

Ve skutečnosti budou dosažené úspory ještě vyšší – rozsah dopravy totiž bude po dokončení elektrizace větší než dnes. Jednak zde bude dále posílena dálková doprava dokončením moravského taktu a navíc sem budou převedeny některé nákladní vlaky, které z důvodu rekonstrukce koridoru mezi Prahou a Českou Třebovou musí být odkloněny na jiné tratě. Protože osobní doprava vždy byla, je a bude ztrátová, lze obecně říci, že právě úspory, dosažené elektrickým provozem, umožní ono rozšíření osobní dopravy mezi Brnem a severní i východní Moravou.

Elektrický provoz přinese nejen úspory ekonomické, ale i zletelné úspory časové. Vyšším výkonem elektrických lokomotiv se zkrátí jízdní doba především přes spásovité nepřítavné úseky Sokořnice – Luleč, resp. Nezamyslice – Luleč a v celé trati z Brna až do Přerova bude zkrácen v rychlíků 7 až 10 minut, u osobních vlaků ještě více – praktický výsledek je však závislý na konkrétní dopravní situaci, protože na jednokolejné, velmi hustě frekventované trati s častým křížováním se časový zisk snadno ztratí na pobytech ve stanicích. Nejrychlejší expres – se kterým mezi Ostravou a Brnem skutečně požíráme – ujede trať z Přerova do Brna /90 km/ s elektrickou lokomotivou za 1 hod 7 min., což je průměrná rychlost 81 km/hod.

Další úspory pak přinese zrušení přepřahů mezi diesellovými a elektrickými lokomotivami v Přerově, kde se ušetří 7 až 15 minut podle konkrétní dopravní situace. Celkem se tedy jízdní doba z Ostravy do Brna zkrátí o 15 až 25 minut – a to už je znát...

Letáček, který byl 30. června 1995 k dispozici cestujícím prvního elektrického vlaku jedoucího v trase Přerov – Brno.

Sbírka Rostislav Kolmačka

i v úseku Nezamyslice – Vyškov na Moravě se stykem stejnosměrné a střídavé napěťové soustavy na širé trati v km 60,6 mezi žst. Nezamyslice a zastávkou Chvalkovice na Hané. V čele tohoto zvláštního vlaku stanul další z výjimečných

přerovských zástupců řady 363, stroj 363.037, který byl kromě zajímavého nátěru (z návrhu přerovského strojvedoucího Josefa Kubíka) zkušebně vybaven také rakouskými sběrači Schunk pro vysoké rychlosti.

A nyní už se konečně vrátím do onoho 30. června roku 1995, kdy byla v elektrické trakti zprovozněna celá trať z Brna do Přerova. Když jsem do Přerova dorazil, zvláštní rychlík R 33400 už stál připraven u 1. nástupiště. V jeho čele stála nablýskaná lokomotiva 363.017 (čerstvě po vyvazovací opravě v soukromé opravně ČMZO Přerov, tehdy podnikající v objektu tamního depa, a nalakovaná u firmy Veselý v Břeclavi), za ní salonní vůz pro zvané hosty, restaurační vůz a dále souprava vlastně všech typů na Moravě jezdicích modernizovaných rychlíkových osobních vozů řad Beer (dnes Bee<sup>273</sup>), Bee (dnes Bee<sup>272</sup>), Aee (dnes Aee<sup>152</sup>), včetně jediného exempláře vozu Bymee č. 50 54 22-44 216-8 s „leteckými“ sedadly po modernizaci interiéru provedené v Bautzenu v rámci garanční prohlídky v roce



**Stříhání pásky před prvním elektrickým vlakem do Brna se 30. června 1995 ve Vyškově ujal tehdy nový generální ředitel Českých drah Ing. Josef Bazala. Ten do funkce na pouhé tři měsíce nastoupil mezi Ing. Šípem a po něm jdoucím Ing. Mládkem. Po přeměně ČD ze státního podniku na akciovou společnost k 1. lednu 2003 se Ing. Bazala stal generálním ředitelem znovu (po Ing. Zeleném a Ing. Kousalovi) a následně byl od prosince roku 2007 prvním generálním ředitelem nově vzniklé dceřiné společnosti ČD Cargo.**

Foto Vladimír Procházka st.

1992. S výjimkou salonního vozu byla celá souprava několik desítek minut přístupná veřejnosti k prohlídce jako prezentace nejmodernější techniky na kolejích, přičemž na stolcích vozů byly k dispozici letáčky s informacemi k jízdě i elektrizační trati z Brna do Přerova. Jeden z letáčků jsem si založil do další z barevných fólií ve své složce vedle vysvědčení, kterou jsem po akci založil doma do skříňky a vyhledal ji vlastně až nedávno při úvahách o sepsání tohoto textu. Až nyní, v rámci konzultování tohoto textu s dalšími pamětníky, jsem zjistil, že autorem zmiňovaného letáčku byl Ing. Jiří Dukát, tehdy vedoucí oddělení obchodu v osobní dopravě Správy Střední dráhy (pozdější OPŘ Olomouc) a že podobné letáčky byly k dispozici i ve výše uvedených prvních elektrických vlacích v ostatních dílčích elektrizovaných úsecích brněnské trati.

Dnes už si nepamatuji přesný čas odjezdu zvláštního rychlíku z Přerova do Brna, zaujala mne ale jiná věc – vlak cestou z Přerova zastavil až ve Vyškově. To znamená, že plnou rychlostí (a to doslova) prosvítil mj. i mým domovským Kojetínem, což jsem nikdy předtím, ale ani potom nezažil. Schválně jsem seděl ve voze řady Beer na pravé straně ve směru jízdy, tedy na straně ke staniční budově kojetínského nádraží, a pamatuji, jak si pan výpravčí, stojící na dřevěném přechodu sousední 2. koleje od staniční budovy, držel čepici a jak mu vlála košile i kravata, když se kolem něho prohnal „zahajovací vlak“ v oblacích zvířeného prachu. Ve Vyškově měl rychlík delší prostoj (odhadem asi hodinu), během něhož došlo ke stříhání pásky před lokomotivou, k proslulým významným osobnostem ze železničního prostředí i místních municipalit a na sousedních kolejích byla připravena také malá výstavka lokomotiv – k vidění byla například prototypová „berta“ T 478.1001, studený „skalčičák“ 433.001, „lego“ 704.003, „čmelák“ 770.017, „laminátka“ 230.073 nebo barevně nezaměnitelný „brejlovec“ 754.023.

Následující jízda přes Chrlice do Brna už utekla rychle, matně si z ní vybavuji už pouze mávání výpravčích ve stanicích na trati, pro které byl tento den také významným v rámci jejich služby.

Na závěr tohoto vzpomínkového textu je nutno poznamenat, že ani po oficiálním zahájení elektrického provozu mezi Přerovem a Brnem nezmizely z trati motorové lokomotivy (především brněnské „brejlovci“ řad 754 a 750) a v elektrické trati byla realizována jen menší část vozu. Hlavním důvodem byla už zmíněná chybějící elektrizace tzv. Blažovické spojky z Holubic a navazující část tzv. vlárské dráhy z Blažovic do Brna, kde byl elektrický provoz zahájen až 4. října 1996. Přes tuto spojku totiž měla alespoň jednu z cest plánovanou většina rychlíků jezdících mezi Brnem a Přerovem, potažmo Bohumínem.

Dle údajů z informačního letáčku v prvním elektrickém vlaku do Brna byly náklady na elektrizaci celé trati (bez tzv. Blažovické spojky) v tehdejších cenách vyčísleny na 643 mil. Kč, přičemž roční úspora nákladů jen na pohonných hmotách byla za tehdejšího rozsahu provozu asi 48 mil. Kč. Jednoduchou matematikou si tak lze odvodit návratnost této elektrizace na asi 13 let, přičemž ve skutečnosti byla ještě výrazně kratší, a to díky následnému zprovoznění elektrizace tzv. Blažovické spojky a převedení veškeré vozy rychlíků na tratích Brno – Bohumín i Brno – Nezamyslice – Prostějov – Olomouc do elektrické trakce. V dalších letech byl postupně také navyšován počet vlaků na trati Brno – Přerov až do dnešního stavu, kdy popisovaná trať patří mezi nejvytíženější jednokolejně



**Jako 1. násled vlaku 933 provází olomoucká „bobina“ 140.094 dne 23. ledna 1993 přes mostek u Vrahovic první elektrický vlak jedoucí v trase Nezamyslice – Olomouc.**

*Foto Ladislav Budín*

trati v České republice. V hodinovém taktu zde jezdí rychlíky v obou směrech, mezi nimi v hodinovém taktu osobní vlaky (ač od letošního roku je o vikendech takt osobních vlaků zredukován pouze na dvouhodinový) a nadto ještě několik vlaků nákladních či různé příležitostné výkony. V současné době se nejen život elektrizace, ale vlastně celé stávající trati Přerov – Brno, tak jak ji známe, rychle chýlí ke konci. V úseku mezi Nezamyslicemi a Kojetínem už probíhají terénní práce a archeologický průzkum související s přestavbou celé trati na dvoukolejnou konvenční „rychlodráhu“ pro 200 km/h v rámci akce oficiálně nazvané Modernizace trati Brno

– Přerov, 4. stavba Nezamyslice – Kojetín. Ještě v létě se rozběhne také další stavba – Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov a v příštích letech budou následovat další úseky až po Brno. Už v srpnu tohoto roku se má rozběhnout snášení některých staničních kolejí v Chropyni a Kojetíně, do listopadu mají být zabezpečovací zařízení a dopravní kancelář v Kojetíně přesunuty provizorně do kontejnerů. Na všechna stavědla a „pomocné“ stavby na trati, včetně kojetínské staniční budovy, už byl vydán demoliční výměr a zaniknou nejpozději na jaře příštího roku..

**Rostislav Kolmačka**



**Strůjcem všech oficiálních souvisejících s jízdami prvních elektrických vlaků (nejen) na trati Přerov Brno byl dnes již nežijící Ing. Jiří Dukát, který byl 30. června 1995, tj. právě v den jízdy prvního elektrického vlaku z Vyškova do Brna, zachycen v dopravní kanceláři žst. Brno hlavní nádraží. Pan Dukát byl znám nejen jako legendární grafikonář, ale také jako velmi striktní a nekompromisní člověk, který byl vždy pevně přesvědčen o svém řešení jako nejlepším možném.**

*Foto Vladimír Procházka st.*