

edice **bod**

Stanislav Pavlíček

NAŠE LOKÁLKY

Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku

DOKOŘÁN 2002

© Stanislav Pavlíček, 2002

© Cover illustration Bohuslav Škoda, 2001

ISBN 80-86569-13-6

Obsah

Úvod	9
1. Výstavba sítě hlavních tratí v českých zemích	13
První parostrojní železnice	13
Období výstavby železnic státem (1842-1854)	13
Období uhelných drah (1855-1865)	14
Dobudování základní železniční sítě (1866-1878)	16
2. Zákony o místních dráhách	23
3. Výstavba místních drah velkými železničními společnostmi	27
Lokálky <i>Rakouské společnosti státní dráhy</i> v Čechách a na Moravě	27
<i>Severní dráha císaře Ferdinanda</i> a místní dráhy na Moravě a ve Slezsku	36
Místní dráhy dalších velkých železničních společností v českých zemích	44
4. Výstavba místních drah velkými železničními společnostmi zaměřenými na výstavbu lokálek	51
<i>Rakouská společnost místních drah</i>	51
České společnosti zaměřené na výstavbu místních drah	55
Moravské společnosti zaměřené na výstavbu místních drah	57
5. Ostatní místní dráhy vystavěné bez podpory země a státu	61
6. Účast státu a zemí na výstavbě místních drah v českých zemích do vydání zemských zákonů o místních dráhách	67
Období do roku 1889	67
<i>Českomoravská transversální dráha</i>	68
Zemská a státní podpora lokálek v českých zemích od roku 1890 do vydání zemských zákonů o podpoře výstavby místních drah	70

7. Svěpomocné místní dráhy v Čechách (1893-1914)	75
Místní dráhy období svěpomocných drah stojící	
mimo zemskou železniční akci	76
Zemský zákon č. 8 zem. zák. z r. 1893 ze dne 17. 12. 1892	
„O zvelebení železnic nižšího řádu“	77
Realizace zemského zákona č. 8 zem. zák. z r. 1893 ze dne 17. 12. 1892	
„O zvelebení železnic nižšího řádu“	79
Přehled místních drah vystavěných s podporou země a státu	
v období svěpomocných drah	98
8. Účast státu a zemí na výstavbě místních drah	
na Moravě a ve Slezsku v období 1895-1914	107
Moravský a slezský zákon o podpoře výstavby místních drah	107
Dráhy vystavěné na Moravě a ve Slezsku	
v letech 1895-1914 za účasti státu a zemí	110
9. Místní dráhy na rozhraní železnice a tramvaje na Ostravsku	121
Tramvaj nebo železnice?	121
Slezské zemské dráhy a tratě Hrušov – Slezská Ostrava	
a Moravská Ostrava – Karviná	122
Tramvajové tratě <i>Brněnské společnosti místních drah</i>	
a lokálka Svinov – Klimkovice	124
10. Závěr	127
Výstavba místních drah v číslech	127
Další osudy lokálek v českých zemích	130
11. Souhrnné přehledy	143
12. Prameny a literatura	151
Bibliografická poznámka	151
Prameny	153
Literatura	154

Poděkování

Za odbornou pomoc při vzniku této publikace děkuji doc. PhDr. Milanu Hlaváčovi, CSc. z Ústavu českých dějin Filozofické fakulty Univerzity Karlovy v Praze. Za trpělivost a ochotu patří můj dík především pracovníkům Státního ústředního archivu v Praze, Národní knihovny ČR v Praze a knihovny Českých drah v Hyberské ulici v Praze. Za pomoc při vzniku obrazové složky náleží poděkování knihovně a archivu Národního technického muzea v Praze a Bohuslavu Škodovi ze Společnosti železniční z Jaroměře.

Stanislav Pavlíček

Úvod

Tématem publikace *Naše lokálky* je výstavba místních drah v českých zemích. Místními dráhami nebo též lokálními dráhami (odtud název lokálky) rozumíme železnice, při jejichž výstavbě bylo využito technických a finančních úlev zakotvených v zákonech o místních dráhách z let 1880, 1887 a 1910. Tyto úlevy, o nichž se podrobněji zmíníme ve druhé kapitole, umožnily vznik velkého množství převážně (avšak nikoli výhradně) krátkých tratí, jimiž se přiváděla železnice do měst, obcí a oblastí, kterým se tento nový dopravní prostředek doposud vyhýbal. Lokálky měly převážně charakter odboček od hlavních tratí či spojek hlavních tratí, avšak v oblastech, kudy hlavní tratě nevedly, vznikaly celé sítě místních drah. Šlo o dráhy, které se díky technickým úlevám mohly přimknout k okolnímu terénu, což sice – spolu s neexistencí zabezpečovacího zařízení – výstavbu drah zlevňovalo, ale zároveň to vedlo k nízké technické rychlosti. Ta ostatně na většině z nich přetrvává dodnes. Vlaky na lokálkách nejezdily jenom pomalu, ale též zřídka. Na většině místních drah bývaly v době vzniku provozovány pouze dva páry vlaků denně. Navíc šlo o vlaky smíšené, které přepravovaly i nákladní vozy, s nimiž manipulovaly ve stanicích. To jízdní dobu ještě více prodlužovalo. (Teprve zavádění motorových vozů v období meziválečném a postupné oddělování nákladní dopravy od osobní pomohlo zvýšit nabídku spojů a zrychlit osobní dopravu.)

V českých zemích vznikaly lokálky od roku 1880, kdy byl vydán první ze zákonů o místních dráhách, do roku 1914, kdy vypuknutí první světové války jejich výstavbu ukončilo. Všechny lokálky, ať již kratičké či dlouhé, financované z prostředků veřejných či

soukromých, spojuje využití zmíněných technických a finančních úlev při výstavbě. Tyto úlevy byly natolik atraktivní, že v letech 1880–1914 prakticky nevznikla železnice, která by těchto úlev nevyužila. (Výjimku tvoří pouze trať Schirdning – Cheb z roku 1883, postavená ovšem z bavorských finančních zdrojů, jež měla na českém území 11 km délky, a dále tříkilometrová spojka *Rakouské společnosti státní dráhy* z roku 1894 vedoucí z Václavic na trati Choceň – Otovice, zastávka do Starkoče na trati *Jihoseveroněmecké spojovací dráhy* z Jaroměře do Trutnova.)

Těsně před vydáním prvního zákona o místních dráhách vzniklo v českých zemích několik tratí, kterým byly obdobné úlevy poskytnuty, a i tyto tratě proto za lokálky v této knize považujeme.

Výše uvedenému časovému a věcnému vymezení se vymyká jen několik málo drah. Jde o lokálky v oblasti Hlučínska, které se v době svého vzniku nalézaly na území Pruska, resp. Německa, a rakouské zákony o místních dráhách se na ně tudíž nemohly vztahovat. O několik málo kilometrů se lokálová síť rozrostla v období první československé republiky a po druhé světové válce. O všech těchto tratích či úsecích se pro úplnost zmíníme v závěrečné kapitole.

S výjimkou lokálek té části Těšínska, která v roce 1920 připadla Polsku, jsou tedy v publikaci zmíněny všechny lokálky, jež v českých zemích vznikly. U každé z nich je uvedena délka v kilometrech, rok vzniku, případně rok zániku, a název železniční společnosti, která ji vystavěla, resp. informace o způsobu finančního zajištění výstavby. Zároveň je vždy udáno, zda se trať nacházela v Čechách, na Moravě či ve Slezsku, přičemž rozhodující je průběh zemských hranic v době vzniku. Pokud jde o názvy železničních stanic, jsou pro přehlednost užívány názvy současné nebo naposled platné.

Vzhledem k velkému počtu lokálek bylo třeba tyto dráhy určitým způsobem utřídit. Jako rozhodující kritérium byl přijat způsob finančního zajištění výstavby. Po stručném nastínění vzniku základní železniční sítě v českých zemích a objasnění zákonů o místních dráhách se budeme zabývat lokálkami zřízenými ze soukromých finančních zdrojů. Půjde o dráhy vystavěné velkými

železničními společnostmi a o ostatní tratě vzniklé bez finanční spoluúčasti státu či země. Velké železniční společnosti budující místní dráhy přitom dále rozdělíme na ty, které se v předešlém období zabývaly výstavbou hlavních tratí (jako např. *Rakouská společnost státní dráhy* či *Severní dráha císaře Ferdinanda*), a na ty, které vznikly právě za účelem budování lokálek (jako např. *Rakouská společnost místních drah* či *České obchodní dráhy*). Na příkladu *Rakouské společnosti státní dráhy* a *Severní dráhy císaře Ferdinanda* si ukážeme, že velké železniční společnosti lokálky nejen stavěly, ale zároveň směňovaly, kupovaly či prodávaly nebo přejímaly do provozu. Druhou část publikace budeme věnovat lokálkám zřízeným za účasti státu a země. Půjde nejen o lokálky zbudované státem, ale především o tzv. svépomocné dráhy, které vznikaly sdružením finančních prostředků místních zájemců o výstavbu dráhy, státu a/nebo země. Vznik těchto svépomocných drah umožnily zemské zákony o podporování výstavby místních drah.

V kapitole věnované svépomocným dráhám se podrobněji podíváme na svépomocné dráhy české, které co do počtu značně převýšily dráhy moravské a slezské, a na jejich příkladu si podrobně ukážeme, jak svépomocné lokálky vznikaly. Přiblížíme si počáteční charakter jejich provozu a také jejich finanční a ekonomické výsledky. Samostatná kapitola je věnována zvláštnímu fenoménu – místním dráhám na rozhraní železnice a tramvaje, jež vznikly na Ostravsku. V závěrečné kapitole je v číslech shrnuta výstavba místních drah v českých zemích a stručně se podíváme na další osudy husté sítě našich lokálek. Text průběžně doplňují tabulky a mapky tak, aby představa o vzniku našich místních drah byla co nejplastičtější. Součástí publikace je i přehled existujících a zrušených místních drah vystavěných v českých zemích a seznam použitých pramenů a literatury.

I.

Výstavba sítě hlavních tratí v českých zemích

PRVNÍ PAROSTROJNÍ ŽELEZNICE

Provoz na první parostrojní železnici v českých zemích byl slavnostně zahájen 7. července 1839, kdy byla předána do užívání trať Vídeň – Břeclav – Brno. Dráhu vystavěla soukromá společnost s názvem *Severní dráha císaře Ferdinanda*, jež se opírala především o vídeňský bankovní kapitál. Trať Břeclav – Brno byla ovšem pouze odbočkou *Severní dráhy císaře Ferdinanda* (SDCF). Hlavní trať této společnosti měla spojit Vídeň s Bohumínem a solnými doly v Haliči, a to přes Břeclav a Přerov. Úsek Břeclav – Přerov byl zprovozněn v roce 1841 a v témže roce byla předána do užívání druhá významná odbočka SDCF na Moravě – trať Přerov – Olomouc. Délka tratí SDCF na Moravě tak dosáhla 188 km.

Kromě toho fungovaly v té době v Čechách dvě koněspřežné železnice o úzkém rozchodu 1 106 mm, a sice dráha České Budějovice – Linec (délka 129 km, na našem území 63 km), vystavěná v letech 1825–1832, a trať Praha – Kladno – Lány (délka 51 km), zřízená v letech 1828–1830.

OBDOBÍ VÝSTAVBY ŽELEZNIC STÁTEM (1842–1854)

Na konci roku 1841 učinil stát závažné rozhodnutí – bude vlastním nákladem stavět železnice. Díky tomuto rozhodnutí vznikly v českých zemích tři významné dráhy. K 1. září 1845 byl zahájen provoz na 250 km dlouhé dráze z Olomouce přes Zábřeh na Moravě, Českou Třebovou, Pardubice a Kolín do Prahy. Tato trať se stala

první parostrojní železnici v Čechách a v Praze zároveň. 1. ledna 1849 byla zprovozněna 90 km dlouhá spojovací dráha Brno – Česká Třebová, čímž se podstatně zkrátila cesta po železnici z Brna do Prahy. Třetí státní stavbou byla železnice Praha – Kralupy nad Vltavou – Lovosice – Ústí nad Labem – Děčín – Drážďany (na českém území délka 150 km), uvedená do provozu v letech 1850 a 1851. Délka státem vystavěných drah tak dosáhla 490 km.

I v období státní výstavby železnic pokračuje budování hlavní trati *Severní dráhy císaře Ferdinanda*. V roce 1842 byl vystavěn patnáctikilometrový úsek Přerov – Lipník nad Bečvou, kde ovšem v důsledku nedostatku finančních prostředků uvázla stavba na mrtvém bodě. Teprve o pět let později se podařilo zprovoznit 77 km dlouhý úsek do Bohumína a o rok později připojit SDCF na sít pruských železnic v Annabergu (dnes polská stanice Chalupki). Tím dosáhla síť SDCF na Moravě a ve Slezsku délky 284 km.

Státní výstavba železnic končí na sklonku roku 1854, kdy rakouský stát prodává v důsledku hospodářských obtíží veškeré své železnice nově vytvořené *Rakouské společnosti státní dráhy*, ovládané francouzským kapitálem.

OBDOBÍ UHELNÝCH DRAH (1855–1865)

Počátkem roku 1855 bylo na území českých zemí 774 km parostrojních železnic. V následujících jedenácti letech k nim přibývalo celkem 15 drah či traťových úseků o úhrnné délce 675 km (z toho na Moravě jedna dráha o délce 22 km, ve Slezsku dvě dráhy o délce 45 km, ostatní v Čechách). Většina z těchto drah byla dráhami uhelnými, tedy spíše kratšími dráhami, které měly za cíl napojit ložiska uhlí na již existující či současně vznikající železniční tepny. Ale i u ostatních tratí, jež v tomto období vznikly, tvořilo uhlí kostru nákladní přepravy.

Období let 1855–1865 je právem nazýváno obdobím uhelných drah.

Kladenská ložiska uhlí napojila v roce 1855 na železnici Praha – Drážďany uhelná trať *Buštěhradské dráhy* Kladno – Kralupy

nad Vltavou o délce 29 km. Tatáž společnost v roce 1863 pře-stavěla 29 km dlouhý úsek koněspřežné železnice z Kladna do Prahy na dráhu parostrojní, čímž byla umožněna přímá doprava uhlí z Kladna do Prahy.

V roce 1856 se napojení na železnici dočkaly uhelné doly v ob-lasti Rosic u Brna. 22 km dlouhou trať Rosice u Brna – Střeli-ce – Brno vystavěla společnost příznačně nazvaná *Brněnsko-rosická dráha*.

Na zmíněnou trať Praha – Drážďany se v roce 1858 napojila 18 km dlouhá uhelná železnice Teplice v Čechách – Ústí nad La-bem společnosti *Ústecko-teplická dráha*. Tak byly přivedeny koleje k ložiskům severočeského hnědého uhlí.

V období uhelných drah vznikají též značně dlouhé železni-ce, pro něž jsou typické odbočky k ložiskům uhlí. Jde především o *Jihoseveroněmeckou spojovací dráhu*, jejíž 196 km dlouhá trať spojila v letech 1857–1859 Pardubice na trati Olomouc – Praha s Liber-cem, a to přes Hradec Králové, Jaroměř, Železný Brod a Turnov. Železnice tak pronikla na Liberecko, které tehdy patřilo k nejprů-myslovějším oblastem monarchie. Prostřednictvím 35 km dlouhé odbočné uhelné tratě Jaroměř – Svatoňovice z roku 1859 se *Jiho-severoněmecká spojovací dráha* dostala do svatoňovického uhelného revíru. Ve stejném roce pak byla zprovozněna sedmadvacetiki-lometrová trať Liberec – Žitava, kterou se hlavní trať *Jihoseveroně-mecké spojovací dráhy* připojila na síť německých železnic.

Druhou železniční magistrálou období uhelných drah byla trať *České západní dráhy* vedoucí z Prahy přes Beroun, Rokycany, Plzeň a Domažlice do Bavorska. Délka této tratě, vybudované v letech 1859–1862, činila 184 km. O rok později zprovoznila *Česká západní dráha* také 10 km dlouhou uhelnou odbočnou trať z Chrás-tu u Plzně do Stupna, tedy k ložiskům uhlí v okolí Břas.

Uhlí bylo hlavním přepravním artiklem ještě na dalších dvou tratích. Šlo jednak o 29 km dlouhou odbočku z Ostravy do Opa-vy. Tu v roce 1855 vystavěla *Severní dráha císaře Ferdinanda*, která v témže roce uvedla do provozu i šestnáctikilometrový úsek z Bo-humína do Petrovic u Karviné a k dnešní státní hranici s Polskem. Druhou tratí s dominující přepravou uhlí byla 88 km dlouhá

železnice Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou – Turnov společnosti *Turnovsko-kralupsko-pražská dráha*, zprovozněná roku 1866. Tato trať měla za cíl umožnit dopravu kladenského uhlí do severovýchodních Čech a následkem toho i soutěž mezi uhlím kladenským a uhlím svatoňovickým.

Kromě budování uhelných drah vzniklo na konci tohoto období, tj. v roce 1865, několik železnic na území Chebska. Stalo se tak díky stavební činnosti zahraničních železničních společností. Společnost *Bavorská východní dráha* vystavěla ve zmíněném roce dnes neexistující trať Wiesau – Slapany – Cheb, *Bavorská nájemná dráha* zřídila spojení Hof – Selb – Aš – Františkovy Lázně – Cheb (přechod Selb – Aš dnes rovněž neexistuje) a *Saské státní dráhy* vybudovaly trať Plauen – Bad Brambach – Františkovy Lázně. Výstavbou těchto tří tratí získaly české země dalších 36 km železnic.

DOBUDOVÁNÍ ZÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ (1866–1878)

Na konci roku 1866 bylo v českých zemích 1 449 km parostrojních železnic. Období 1867–1878 k nim přidalo dalších 3 515 km hlavních tratí (z toho na Moravě a ve Slezsku 1 168 km). Jde o období, pro něž jsou typické dlouhé tratě budované velkými soukromými železničními společnostmi, o období zrodu a dotváření podoby základní železniční sítě českých zemí. Zejména léta 1867–1873 lze označit za dobu skutečné železniční horečky. Rekordním byl v tomto ohledu rok 1871, kdy bylo v českých zemích uvedeno do provozu 791 km železnic. Prudkou výstavbu železnic ukončil krach na vídeňské burze roku 1873 a následná hospodářská krize. Po roce 1873 se už jen dokončují započaté projekty. Stejně jako v předchozím období uhelných drah jsou i nyní železnice budovány výhradně ze soukromých finančních zdrojů. Jedinou výjimku zde představuje trať Protivín – Zdice – Rakovník, o délce 147 km, vystavěná v letech 1875–1876 státem.

Již existující železniční společnosti v tomto období své sítě rozšiřují. *Rakouská společnost státní dráhy* otevírá v roce 1870 svou

76 km dlouhou trať Střelice u Brna - Hrušovany nad Jevišovkou - Znojmo (s 9 km dlouhou odbočkou Hrušovany nad Jevišovkou - Hevlín - zemská hranice) a o pět let později 103 km dlouhou trať Chocěň - Broumov - Meziměstí (včetně odbočky ke státní hranici) - Otovice - státní hranice s Pruskem.

Společnost *Buštěhradská dráha* prodloužila v letech 1869-1871 svou trať Praha - Kladno přes Lužnou u Rakovníka, Žatec, Chomutov a Karlovy Vary do Chebu a vystavěla odbočku Tršnice - Františkovy Lázně (celkem 225 km). Později vybudovala ještě několik kratších tratí. V roce 1872 dráhu Chomutov - Vejprty (58 km; v roce 1875 k ní přibyla 14 km dlouhá a dnes neexistující odbočka z Křimova do saského Raitzenhaimu) a trať známou jako „Pražský Semmering“ z Prahy-Smíchova do Hostivic (20 km). V roce 1873 pak vystavěla důležitou desetikilometrovou odbočku Lužná u Rakovníka - Rakovník a o tři roky později trať Sokolov - Kraslice (24 km).

Jihoseveroněmecká dráha opatřila v roce 1868 svou svatoňovickou odbočku pokračováním do Trutnova-Poříčí, Královce a k pruské hranici (celkem 31 km). V roce 1875 pak tato společnost zřídila 41 km dlouhou trať Liberec - Frýdlant v Čechách - Černousy - státní hranice a osmnáctikilometrovou odbočku ze Železného Brodu do Tanvaldu.

Ústecko-teplická dráha prodloužila v letech 1867-1870 svou trať z Teplic přes Duchcov a Most až do Chomutova (47 km) a roku 1874 vybudovala 27 km dlouhou trať z Ústí nad Labem do Bíliny přes Úpořiny.

Turnovsko-kralupsko-pražská dráha dostála v letech 1871-1872 svého názvu a konečně dospěla z Neratovic do Prahy (34 km).

Vznikaly však i společnosti nové. Byla to především *Rakouská severozápadní dráha*, která v letech 1870-1875 vystavěla celkem 801 km tratí. Šlo o linii zemská hranice u Šatova - Znojmo - Okříšky - Jihlava - Havlíčkův Brod - Kolín - Velký Osek - Nymburk - Lysá nad Labem - Ústí nad Labem - Děčín s odbočnými tratěmi Havlíčkův Brod - Pardubice, Nymburk - Mladá Boleslav, Lysá nad Labem - Praha a spojkou Ústí nad Labem, Střekov - Ústí nad Labem, západ a dále o trať Velký Osek - Chlumec nad Cidlinou

- Hradec Králové - Týniště nad Orlicí - Letohrad - Lichkov - státní hranice, na kterou navazovala spojka z Letohradu do Ústí nad Orlicí na trati Česká Třebová - Praha a dále odbočná trať Chlumec nad Cidlinou - Ostroměř - Stará Paka - Kunčice nad Labem - Trutnov - Trutnov, Poříčí s odbočkami z Ostroměře do Jičina, z Kunčic nad Labem do Vrchlabí a z Trutnova do Svobody nad Úpou.

Obdobně významná byla společnost s názvem *Dráha císaře Františka Josefa*, která v letech 1868-1872 postavila celkem 519 km tratí v trase Cheb - Plzeň - České Budějovice - Tábor - Praha s odbočkami k zemské hranici u Českých Velenic, a to jednak z Českých Budějovic, jednak z Veselí nad Lužnicí.

Z dalších nově vzniklých společností stojí za zmínku dráha *Pražsko-duchcovská*, která v letech 1872-1873 vystavěla 137 km dlouhou trať Praha - Rudná u Prahy - Podlešín - Slaný - Obrnice - Most a v roce 1877 ji prodloužila do 25 km vzdáleného Hrobu.

V severních Čechách působily ještě dvě společnosti. *Česká severní dráha* se v letech 1867-1873 postarala o vznik 180 km železnic. Jednalo se o tratě Bakov nad Jizerou - Česká Lípa - Jedlová - Rybníště - Rumburk - Jiříkov - státní hranice, Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Česká Lípa, Benešov nad Ploučnicí - Jedlová, Rybníště - Varnsdorf (kam byla roku 1871 přivedena trať z německé Žitavy) a Rumburk - Šluknov. Druhou severočeskou společností byla dráha *Duchcovsko-podmokelská*, která v letech 1871-1872 spojila Děčín (tehdy Podmokly) s 86 km vzdáleným Chomutovem, a to přes Duchcov a Litvínov. Dnes trať vede přes Oldřichov u Duchcova a končí v Litvínově.

Opomenout nelze ani dráhu *Plzeňsko-březenskou*. Její zásluhou vznikla v letech 1872-1873 150 km dlouhá trať Plzeň - Žatec - Obrnice - Bílina - Duchcov (cílovou stanicí mělo být původně Březno u Chomutova - proto název Plzeňsko-březenská) a v letech 1876-1877 dráha Plzeň - Klatovy - Železná Ruda o délce 97 km.

Dráha císařovny Alžběty, působící v rakouských zemích, představěla roku 1871 koněspřežku z Českých Budějovic do Lince na parostrojní železnici.

Další železniční společnosti zřizovaly dráhy na Moravě a ve Slezsku.

Moravsko-slezská severní dráha zbudovala v roce 1869 devadesátikilometrovou trať z Brna přes Nezamyslice do Přerova a o rok později k ní přidala 53 km dlouhou odbočnou trať z Nezamyslic do Olomouce a Šternberka.

V roce 1873 byla do Šternberka přivedena 94 km dlouhá trať *Moravské pohraniční dráhy* z Lichkova, jež vedla přes Dolní Lipku, Hanušovice, Šumperk a Uničov. Tato společnost vystavěla již o dva roky dříve také 22 km dlouhou železnici ze Zábřehu na Moravě do Šumperka a Sobotína.

Díky úsilí společnosti s názvem *Moravsko-slezská centrální dráha* vznikla v roce 1872 trať Olomouc - Bruntál - Krnov - Opava, měřící 115 km, s 23 km dlouhou odbočkou z Krnova do Jindřichova ve Slezsku na hranici s Pruskem.

Společnost *Ostravsko-frýdlantská dráha* vystavěla, jak již její název napovídá, trať z Ostravy do Frýdlantu nad Ostravicí. Stalo se tak roku 1871 a zmíněná trať měřila 33 km.

Čtyřicet tři kilometrů dlouhou trať z Břeclavi do Mikulova a Hrušovan nad Jevišovkou (s dnes neexistující odbočkou z Novosedel k hranici) vystavěla roku 1872 společnost s názvem *Břeclavsko-mikulovsko-hrušovanská dráha*.

Součástí *Košicko-bohumínské dráhy* byl úsek z Bohumína přes Český Těšín a Třinec k hranici s Uhrami, odkud koleje dále pokračovaly do Žiliny a Košic. Zmíněný úsek měřil 63 km a vznikl v letech 1869-1871.