

CESTY A DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY

Nedílnou součástí krajiny jsou komunikace, tvoří jednu z jejích dalších os. Měly (a mají) zásadní vliv na strukturu sídel. Jsou v úzkém vztahu s hospodářskou činností. Trasy komunikací se v historické době značně měnily, právě proto, pokud jim budeme věnovat pozornost, dokážeme zachytit konkrétní artefakty v krajině a ty následně jako pramen i didakticky využít. Nejstarší formy dopravy zajišťovaly vodní toky, ty určovaly hlavní směr.

Patrně nejstarší dálkovou cestou, která procházela naším územím, byla tzv. Jantarová stezka, která již v dávném pravěku obchodně spojovala středozezemskou oblast s pobřežím Baltského moře. Dunaj přecházela u římského Carnunta (Hainburg v Rakousku, proti Děvínu) a dělila se zde na západní větev vedoucí k dnešnímu Brnu, údolím Svitavy a dále přes Kladsko do Vratislavi a východní směřující podle Moravy a Váhu na sever. Napojení sídelních oblastí Čech na dálkové trasy Evropy nebylo snadné, bránily tomu neproniknutelné lesy, které sloužily až do středověku za zemskou hranici. Cesty ve vnitrozemí nebyly často nejkratší, ale nejschůdnější, jejich směr se vzhledem k terénu (povodně, močály) měnil i v průběhu roku.

Zemské stezky v českých zemích

Od období raného středověku se dálkové stezky či trasy označují jako „zemské“. K podstatným změnám a rozšíření jejich sítě vedlo zejména spojení Čech a Moravy v 9. a trvale v 11. století. Skrz zemské brány směřovaly k hlavním obchodním a správním centrům, kterými byly v Čechách Praha a na Moravě, od dob údělných knížectví, Olomouc, Brno a Znojmo. Zemské brány se nacházely na okrajích neprostupných pomezích hvozdu. V blízkosti těchto bran se zřizovaly knížecí celnice, což byly oficiální hraniční přechody, kde probíhal výběr poplatků za vstup do země. Vstupy chránily pohraniční hrady Chýnov, Doudleby, Netolice, Prachovice, Domažlice, Přimda, Tachov, Žandov, Bílina, Chlumecko, Loket Most, Kladno, Litomyšl ad. Jelikož ne každý byl ochoten platit, vznikaly proto další boční stezky, po kterých se pohybovali nejen pašeráci, ale i vojska. Proti vstupu nepřátel se cesty uzavíraly záseky (kácením stromů, jež měly zatarasit celý průchozí prostor). Vstup do země kontrolovala pomezí stráž ze strážnic, které se nacházely na vyvýšených místech.

Původní zemské stezky, které byly převážně bez zpevněného podkladu, měly podobu udupaných pruhů země či vyježděných kolejí od povozů. Pokud bylo dané místo na cestě nesjízdné, jezdilo se vedle, čímž se vytvářely další souběžné koleje. Jen zcela výjimečně se objevovaly cesty s upraveným povrchem, zpevněné kamením nebo primitivní dlažbou (nejčastěji oblázkový a štěrkový posyp). Na lesních úsecích se z počátku klestily jen úzké průseky, přičemž převážná část těchto cest byla vedena ve vyšších a sušších polohách, neboť údolí byla bažinatá a neschůdná. Na vlhčích a bažinatých místech byly kladeny tzv. „hatě“ tvořené otýpkami z haluzí či vázané ze slámy (tzv. fašin) nebo se pokládaly hrubě tesané i neotesané trámy, břevna a mostnice, které obvykle vyžadovaly i častější údržbu. Údržba probíhala také na cestách scházejících k přechodům přes vodní toky. Tyto úpravy, podobně jako mýcení nových stezek, udržování brodů, přívozů a mostů, odstraňování nových porostů na stezce apod., byly zajišťovány zemskou robotou poddaných. Jelikož se jednalo o fyzicky i finančně náročnou činnost, vybírala se kromě

hraničních cel také mýta z přechodu a užívání cest, hatí, brodů, mostů (zde jsou poplatky označovány jako mostné), přívozů (vybíralo se převozné) atd.

Obvyklým prostředkem k překonávání menších vodotečí, říček a některých řek byl ve středověku brod. Brod bylo mělké místo v řece s pevným dnem a, v případě více zařezaného toku, což je pro naše oblasti dosti časté, také s vhodným sestupem do údolí z obou stran (z obou přiléhajících svahů). V případě, že byla voda příliš hluboká na brodění, zřizovaly se na takovýchto místech přívozy, jejichž provoz vykonávali převozníci za pomoci prámů. Již v raném středověku se na našem území objevují také první dřevěné mosty. Na základě archeologických nálezů byla prokázána existence dřevěného mostu na velkomoravském hradišti v Mikulčicích, přičemž doklady stavby dřevěných mostů sahají ve slovanském prostředí ještě mnohem hlouběji do minulosti. V Praze přes Rokytku stál most podle legend již v první polovině 10. století. Od 12. století začínají vznikat také první kamenné mosty, z nichž nejstarší známý je Juditin most v Praze z poloviny 12. století, který byl později vystřídán Karlovým mostem. Kromě suchozemské dopravy se běžným způsobem již od pravěku stala i vodní doprava.

K zajištění ochrany přechodů řek a také ke kontrole komplikovaných sestupů do údolí toků či do větších nížin byly v blízkosti těchto úseků budovány fortifikace, často to byla jedna z několika hlavních funkcí celé řady hradů. Z nich bylo možné nejenom sledovat dění na stezce, ale i zajišťovat jejich údržbu. Kontrola nad brody i nad dalšími strategicky důležitými úseky cest byla prováděna i ze strážnic, jejichž polohu volili tehdejší lidé vždy s ohledem na dobré rozhledové poměry. Z dalších typů fortifikací se vztahem ke komunikacím lze zmínit také drobnější šlechtická sídla, především tvrze. V jejich okolí je možné často ještě dnes nalézt množství rybníků či jejich fragmenty, které patrně sloužily mimo jiné i jako napajedla pro koně a dobytek hnaný po stezkách.

Dopravu po zemských stezkách zajišťovali v počátcích našeho státu především karavany soumarů a nosiči. Kromě kupeckých karavan procházely jimi i vojska či konvoje doprovázející významné osobnosti. Vladaři počínaje a císařskými a královskými posly konče. Kupecké karavany vykonávaly výpravy, které mohly trvat až několik let. Podle ustanovení zákonů Liutprandových mohl být kupec prohlášen za nezvěstného nejdříve po uplynutí tří let. Tyto výpravy byly také dosti rizikové, což potvrzuje i zpráva o kupecké výpravě Sámově, na níž bylo podle kroniky účastno více kupců se silným vojenským doprovodem, který pak zůstal u Slovanů natrvalo. Zvýšená potřeba přesunu zboží vyžadovala nové způsoby dopravy. Vedle soumarů se proto užívají také vozy, které umožňovaly zásobovat vyšší požadavky trhu. První zmínky o vozových karavanách jsou obsaženy v Kosmově kronice, která popisuje návrat knížete Břetislava do Prahy na konci srpna roku 1039. Podle Kosmy bylo součástí karavany více než sto vozů, které vezly velké zvony a další poklady Polska. Co se týče rychlosti pochodu, ta závisela do velké míry na členitosti terénu a stavu povrchu cest. Ve zvlněných či horských krajinách je možné uvažovat o rychlosti 15 až 20 km za den a na rovinách přibližně 30 km za den. Pro 10. století je možné zjistit z pramenů i celkový průměr na dálkové kupecké výpravě. Andaluský kupec Ibráhím ibn Jákúb al-Isráíli ve svých zprávách z cest uvádí, že cesta z Prahy do Krakova trvá tři týdny. Přes Kladsko, Opoli a Bytom měla cesta délku asi 500 km. Při třech celodenních zastávkách pro odpočinek dosahovala tedy průměrná cestovní rychlost asi 30 km denně.

Na dlouhých cestách vyžadujících až několikadenního pochodu se ve vhodných vzdálenostech a na příhodných místech vyvinuly stálé odpočinkové stanice nabízející nocleh a občerstvení. Tyto objekty vznikaly především na okrajích obtížnějších úseků, pod horskými sedly, průsmyky u přechodů řek a velkých potoků atd. Vzhledem ke špatnému stavu tehdejších cest bylo dosti obvyklé poškození výstroje koní i vozů. Proto se na těchto místech usazovali i řemeslníci, zejména kováři, koláři, sedláři atd. Další běžnou součástí těchto stanic byly krčmy. V okolí těchto míst vznikaly velmi záhy i kostely, v nichž poutníci děkovali Bohu za šťastný průběh cesty nebo o něj prosili. Vznikaly tak často ohrazené kupecké areály (Týn v Praze, Telč).

K orientaci na stezkách sloužily v počátcích pouze výrazné objekty v krajině: větší řeky, vzdálenější pohoří či výrazné kopce, dále vysoké solitérní stromy či skupinky stromů, velké balvany či různé stavební objekty, ať již celá sídliště, či jen samostatně stojící hrady, tvrze, kostely, kaple apod. Těchto objektů využívali spíše místní lidé, kteří o těchto místech dobře věděli. Cizinci neznalí těchto orientačních prvků však mohli velice snadno zabloudit, což se také nezřídka stávalo. Proto byl nejen významným hostům, ale také kupeckým výpravám přidáván doprovod, který převáděl cestující po dlouhých úsecích patrně až do větších středisek. K tomuto účelu sloužila instituce tzv. provodů.

Ze starých zemských stezek procházejících Čechami je nejvýznamnější solní stezka Prachatická (Zlatá). Vedla z Pasova na Volary, Prachatice a dále přes Netolice, Vodňany, Protivín, Písek na Prahu. Z bavorského Řezna vedly do Čech dvě důležité stezky Domažlické. Delší a schůdnější vedla přes Koubu (Cham) a Brod nad Lesy (Furth im Wald) na Všeruby, Brůdek a Kdyni do Domažlic. Druhá, kratší ale méně schůdná šla z Řezna přes Mnichov nad Lesy (Waldmünchen), Klenčí a Draženov do Domažlic. Z Domažlic vedla stezka přes Staňkov, Stod, Chotěšov do Plzně a odtud přes Rokycany, Mýto, Žebrák a Beroun do Prahy. Cest z Norimberku vedla přimským průsmykem přes Přimdu, Stráž, Stříbro do Plzně a odtud již popsanou trasou do Prahy. Norimberk byl spojen s Prahou též Tachovskou stezkou vedoucí přes Tachov zemskou branou u Teplé na Manětín, Kralovice a Beroun.

Od Halle, Erfurtu a Plavna přicházela do Čech Erfurtská stezka zvaná též Osecká nebo Sedlecká, která směřovala přes Kraslice a Sedlec k Ohři. Řeku přecházela u dnešního Radošova (Radovanův brod) a vedla dále přes Rakovník jako Královská stezka do Prahy. Mostecká stezka vedoucí z Magdeburku přes Merseburk do Čech vystupovala z pohraničního hvozdu a bažin u dnešního Mostu a pokračovala na Libčeves, Vraný, Černuc a Velvary do Prahy. Jednou z nejstarších stezek byla také stezka Chlumecká nebo Srbská, vstupující do Čech ze starého Srbska (pozdější Míšně) přes Perno (Pirna) Nakléřovským průsmykem k celní stanici v Chlumci. Dále vedla přes Lovosice, Budyni nad Ohří, Velvary a Levý Hradec do Prahy. Spojení Čech s Lužicí zabezpečovala Žitavská stezka, který nabyl většího významu až od 14. Století. Cesta vedla z Míšně na Budyšín a dále na Žitavu, odtud přes Jablonné v Podještědí, Mimoň, Bělou pod Bezdězem, Mladou Boleslav, Brandýs n. L. do Prahy. Kladská stezka vedla od Krakova a Vratislavi přes Kladsko k zemské bráně u Náchoda a odtud na Jaroměř, Hradec Králové, Chlumec nad Cidlinou, Libici, Poděbrady a Sadskou do Prahy.

Spojení s Moravou zabezpečovala významná stezka (od minulého století nazývaný) jako Trstenická. Vedla z Brna přes Černou Horu na Kunštát, Svojanov a Poličku, dále pokračovala přes Litomyšl, Vysoké Mýto k hradu Vratislavi (Vraclav), kde se stáčela k západu a směřovala přes Chrudim, Čáslav, Kolín a Český Brod do Prahy. Méně schůdná byla cesta Haberská nebo Jihlavská směřující z Vídně přes Znojmo, Moravské Budějovice, Jihlavu, Havlíčkův Brod a Čáslav do Prahy.

Spojení s rakouskými zeměmi umožňovala Rakouská stezka směřující od hradu Rakous (Raabs) k Dyji přes Stráž na Moravě, Hatín, Chýnov a Soběslav do Písku. Vitorazská stezka, zvaná též Česká, šla z Vitorazska zemskou branou u Nových Hradů přes Trhové Sviny, Veselí nad Lužnicí, Soběslav a Sezimovo Ústí ku Praze. Starší byla Linecká stezka z Lince na Vyšší Brod k Českému Krumlovu přes Netolice ku Praze.

Spojení Moravy se Slezskem umožňovala Slezská stezka z Brna přes Vyškov, Olomouc, Šternberk, Bruntál, Zlaté Hory do Vratislavi, s Vídní bylo Brno spojeno Vídeňskou stezkou vedoucí přes Židlochovice a Mikulov. Na jižní Slovensko vedla Břeclavská stezka ze Znojma přes Mikulov a Břeclav do Nitry. Z Olomouce na jižní Slovensko a dále do Uher vedla Olomoucká stezka přes Kroměříž, Uherské Hradiště, Myjavu a Vrbové na Nitru a Ostřihom. V Kroměříži se na ni napojovala cesta na Hodonín (přes Kyjov). Spojení s Haličí umožňovala Těšínská stezka z Olomouce přes Hranice a Český Těšín dále směrem na Krakov.

Stav cest se vyvíjel jen velmi pozvolně, přičemž v těžkých dobách, především pak v období válek, docházelo spíše k jejich úpadku. K výraznému poklesu počtu cest došlo především za husitských válek, což vedlo ke snížení bezpečnosti a nejistotě pro kupce i pocestné. Nepříznivý vliv na rozvoj dopravy měla také četná královská cla a množství soukromých mýt. Dalším mezníkem v rozvoji dopravy byla polovina 16. století, kdy se na hlavních zemských silnicích začaly zavádět první poštovní linky. První taková linka na našem území byla zřízena rok po nástupu Habsburků na český trůn mezi Prahou a Vídní v roce 1527.

Cesty stezek a cest jsou zaznamenány na starých mapách, počínaje Klaudyánem.

Silnice

Významným milníkem v rozvoji silniční dopravy je především 18. století, kdy bylo po francouzském vzoru započato se stavbou umělých „Chausséen“, státních (erárních) nebo také císařských silnic. První stavební úpravy probíhaly na Slezské silnici v letech 1727 až 1797. V Čechách začala výstavba sítě státních silnic o něco později, v roce 1738 na trase Praha – Vídeň, na niž brzy navázala výstavba Lipenské silnice z Prahy přes Chomutov do Reizenhainu. Jako první byla na našem území v celé své délce dokončena stavba Vídeňské silnice, a to v roce 1765, po níž následovalo dokončení Lipenské silnice v roce 1787. Celní patenty z let 1751, 1756 a 1760 vyhlášovaly povinné hlavní silnice, která byly obchodníkům předepsané. Hlavních silnic bylo 25 a většina z nich byla v 18. a 19.

Století přebudována na skutečné umělé silnice s kamennými vozovkami, které umožňovaly poněkud rychlejší a pohodlnější přepravu zboží, osob, ale i přesuny vojska.

Podle rovného směru, zaměřeného často na orientační bod na horizontu (např. věž kostela), podle jednodruhových alejí, je možné tyto silnice rozeznat v krajině dodnes.

Vzhledem k vzrůstající hustotě dopravy se brzy zavádějí první pravidla silničního provozu, jejichž součástí bylo také dopravní značení. Nad dodržováním dopravních předpisů pak dohlížela silniční policie, která byla v českých zemích zřízena v polovině 19. století. Od konce 19. století se začíná používat dlažby z velkých kostek i v extravilánu, a to na nejvíce zatížených úsecích státních silnic. Od 20. let 20. století jsou následně testovány také další druhy povrchů, především betonové a asfaltové. V průběhu 20. století se uskutečňuje výstavba nejprve okresních silnic a od konce 30. let také dálnic.¹⁴

VODNÍ DOPRAVA

Lodní přeprava zboží je doložena nejprve na Labi, po němž se dopravovala sůl z Halle nad Sálou a z Magdeburku. Lodě musely být taženy proti proudu řeky koňmi nebo i lidmi a proto musel být upravován i břeh, aby byl schůdný. Splavňovací práce jsou doloženy již od 14. století. Na Vltavě dlouho převládaly jako dopravní prostředek vory. První loď připlula po Vltavě z Českých Budějovic do Prahy v roce 1550, přivezla sůl, která tvořila hlavní přepravovanou komoditu i na dále.

V 19. století pronikl do lodní dopravy parní stroj, který umožnil i hromadnou přepravu lidí po vodě. První pokusnou plavbu tohoto druhu podnikl již v roce 1817 mechanik Josef Božek. První osobní parník připlul na české území do Děčína ze Saska roku 1838 a o tři roky později byla na vodu spuštěna v Praze loď Bohemia. První plavbu z Prahy do Mělníka a Drážďan podnikla Bohemia 1. 5. 1841. Na počátku 20. století byl na Labi značný dopravní ruch. Po druhé světové válce byl strojní park postupně modernizován, přešel na tlačné soupravy a lodní motory pohání nafta. Na významu získala přeprava uhlí ze severních Čech do elektrárny ve Chvaleticích (východní Čechy).

Dnes stojí za pozornost diskuse o výhodách či úskalích vodní dopravy, o snaze vybudovat vodní kanály spojující Odru, Dunaj, Labe, případně stavbu nových hrází. Jsou to otázky ekologické, hospodářské i politické, které mají své kořeny v diskusích o navigačních pracích již od 17. století.

¹⁴ Kapitola zpracována dle <http://www.historicke-cesty.cz/historicke-cesty/vyvoj-historickyh-cest-v-ceskych-zemich/index.html#04> a Kašpar, Vybrané kapitoly z historické geografie, s. 59-70

ŽELEZNICE

Na samém počátku naší první železnice byl projekt průplavu mezi Vltavou a Dunajem. Roku 1807 vyzvala Česká hydrotechnická společnost profesora pražského technického učiliště F. J. Gestnera, aby posoudil dosavadní návrhy na vodní spojení Dunaje s Vltavou. Gestner dospěl k názoru, že stavba průplavu je nevhodná a neúčelná. Za vhodnější doporučil spojit České Budějovice s Lincem koněspřežnou železnicí. Tento návrh uskutečnil jeho syn F. A. Gestner. Stavba byla zahájena v roce 1825 a celá trať o délce 129 km dokončena 1832. Byla to první železnice pro pravidelnou veřejnou přepravu na evropské pevně. Přepravovaly se osoby i zboží a to hlavně sůl, která se v Českých Budějovicích překládala na vltavské lodě. Provoz na dráze obstarával českobudějovický loďmistr Vojtěch Lanna, v jehož stájích bylo 800 koní. Konešpřežka byla přestavěna na dráhu parostrojní až ve druhé polovině 19. Století v roce 1871.

Viz Muzeum konešpřežky v Českých Budějovicích

<https://www.muzeumcb.cz/navstivte-nas/pobocky/muzeum-konesprezky/>

Druhá konešpřežka na našem území měla spojit Prahu s Plzní. Z původního plánu se



však uskutečnila pouze část. V letech 1828-1830 byla vybudována trať z Prahy od Písecké brány do stanice Výhybka u Plzně.

Písecká brána v Praze

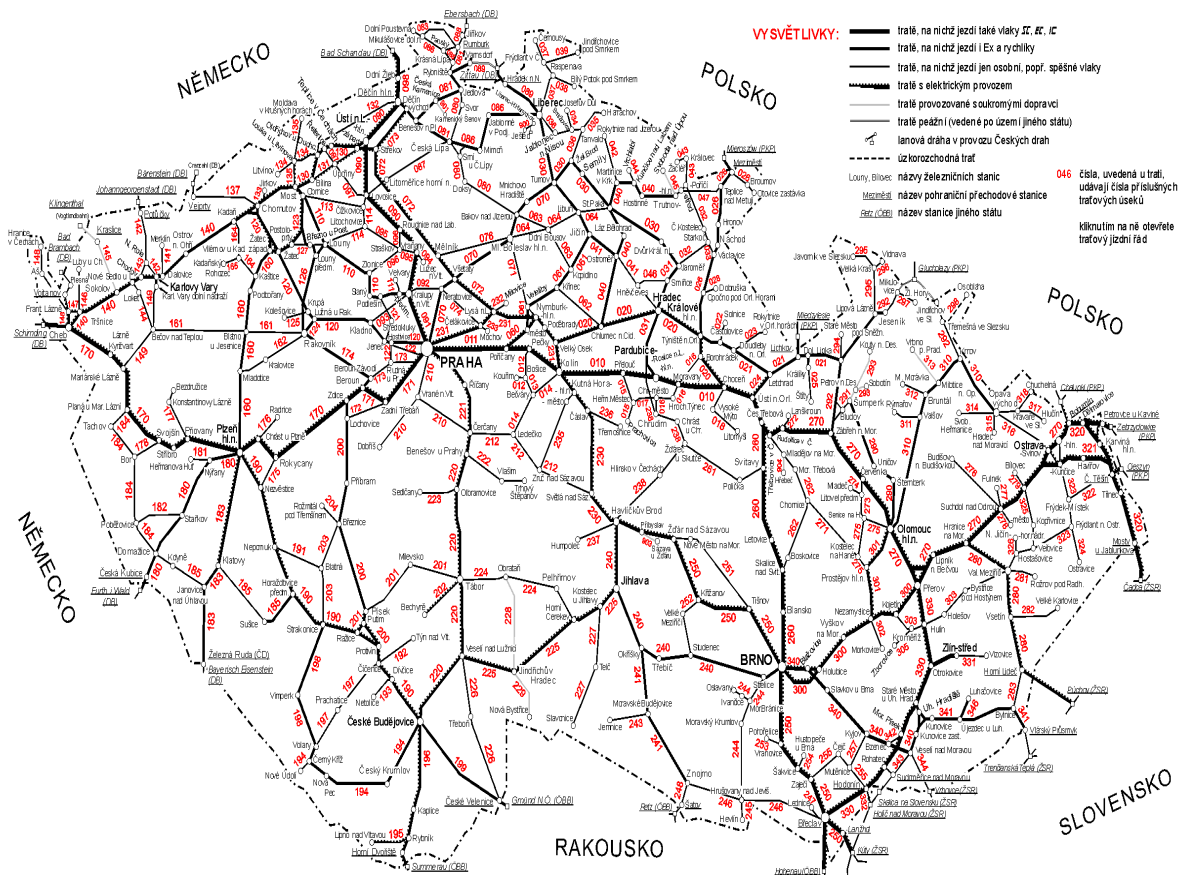
Vlastní výstavba parostrojní železnice u nás začala již tak ve třicátých letech 19. století. V roce 1837 byla zahájena stavba Severní dráhy císaře Ferdinanda z Vídně přes Břeclav, Přerov a Bohumín do Haliče.

Z Břeclavi byla přednostně vedena odbočka do Brna. Pravidelná osobní doprava Vídeň Brno byla zahájena 7. 7. 1839. Do konce roku se na trati přepravilo 29 000 cestujících. Celý úsek Vídeň Bohumín byl dán do provozu v roce 1847.

V roce 1842 bylo zřízeno generální ředitelství státních drah a výstavbu železnice převzal stát. Hledaly se nejvhodnější trasy pro spojení Vídně s Prahou a odtud do Drážďan a Berlína. Ještě roku 1842 bylo rozhodnuto, že spojení Vídně s Prahou půjde delší trasou přes Olomouc, protože do Olomouce byla již železnice postavena. Stavba z trati do Olomouce byla zahájena 4. Zářím 1842 a vedla přes Českou Třebovou, Choceň, Pardubice, Kolín. První slavnostní vlak přijel z Vídně do Prahy na dnešní Masarykovo nádraží 20. 8.

1845. Téhož roku byla zahájena výstavba trati z Prahy (Negrelliho viadukt) přes Kralupy nad Vltavou a Děčín k hranicím země. Spojení Prahy s Brnem a Vídní zkrátila trať z České Třebové přes Svitavy a Blansko do Brna (dána do provozu 1. 1. 1849).

Ve druhé polovině 19. Století nastala hlavní etapa výstavby železnic u nás. Byla vyvolána rozvojem průmyslu a růstem těžby a spotřeby uhlí. V krátké době byla vybudována základní kostra české železniční sítě, která změnila komunikační možnosti i geografické prostředí. Železnice hluboce ovlivnily hospodářský rozvoj (města, jež na nich nebyla, čekala hospodářská stagnace – Jindřichův Hradec, Litomyšl či naopak růst Pardubice), usnadnila přístup ke zdrojům surovin, usnadnila odbyt výrobků. Umožnila zásadně pohyb osob. Stavba železnice je jedním z klíčových prvků modernizace.



Hlavní etapa výstavby železnice v Čechách a na Moravě se uskutečnila v letech 1855-1879 a při ní byla vybudována většina tratí, kterou jsou dodnes v provozu. Podnět k výstavbě železnic dával rozvoj průmyslových podniků a zvýšená těžba uhlí. Podkrušnohorská uhelná pánev byla napojena na původní železniční síť tratí, která vedla z Ústí nad Labem do Teplic a byla dokončena v roce 1858. Ústecko-teplická dráha pak prodlužována do Duchcova, Chomutova, Karlových Varů a Chebu s řadou přípojek a lokálních tratí. Byla dokončena v roce 1873.

V roce 1862 byla dokončena trať z Prahy do Plzně a Domažlic, která navazovala přes Všerubský průsmyk na bavorskou železnici. V roce 1868 byla Plzeň spojena s Českými Budějovicemi tratí, která dále pokračovala na České Velenice.

Spojení Plzeňska s ostatními oblastmi se krátce na to zlepšilo výstavbou tratí Plzeň-Cheb (1872), Plzeň-Žatec (1873) a Plzeň – Klatovy – Železná Ruda (1877).

V letech 1870-1874 byla vybudována trať z Kolína přes Nymburk do Mladé Boleslavi s odbočkami z Nymburka přes Lysou nad Labem do Prahy, z Lysé nad Labem do Děčína a z Velkého Oseka přes Hradec Králové na Lichkov. Spojení Prahy s Vídní zkrátila trať z Kolína přes Jihlavu a Znojmo, dokončená v roce 1871.

Severovýchodní Čechy byly napojeny na železniční síť z Pardubic přes Hradec Králové, Starou Paku, Turnov do Liberce (1859) a tratí z Turnova na Bakov nad Jizerou, Mladou Boleslav a Kralupy nad Vltavou (1865). Šluknovský výběžek získal železniční spojení tratí z Bakova nad Jizerou přes českou Lípu do Varnsdorfu v roce 1869.

Na Moravě bylo nejdůležitějším počinem otevření košicko-bohumínské dráhy v roce 1872 a vybudování severní dráhy z Brna do Přerova přes Nezamyslice (1869) a z Nezamyslic přes Prostějov a Olomouc do Šternberka (1870). Ostrava byla spojena s Opavou již roku 1855, Olomouc s Opavou přes Bruntál a Krnov roku 1873. Průmyslový Sobotín byl napojen na magistrálu tratí ze Zábřehu v roce 1872, v následujícím roce byla otevřena trať ze Šternberka přes Šumperk a Hanušovice do Lichkova.

Ostatní tratě byly vybudovány v období 1880-1918. Impulsem se stal zákon (1880) o úlevách pro místní dráhy. Vznikla řada tzv. spojovacích tratí, z nichž nejvýznamnější byly vlárská dráha z Brna do Trenčianské Teplé, Posázavská dráha Praha – Světlá n. Sázavou s odbočkami Vrané nad Vltavou – Dobříš, Ledčsko – Kolín – Kutná Hora. Severní transverzální dráha Liberec – Česká Líp – Litoměřice – Lovosice – Obrnice. Českomoravská dráha Domažlice – Puti-Tábor-Horní Cerekev-Jihlava-Okříšky-Brno. Kroměřížská dráha Kroměříž – Kojetín, Kroměříž-Valašské Meziříčí-Frydlant n. Ostravicí – Frýdek – Ostrava s odbočkou Valašské Meziříčí – Vsetín a Valašské Meziříčí – Hranice na Moravě.

V této době také vznikly nepraktické úzkokolejné dráhy – dnes jezdí v Čechách vlaky po úzkokolejném rozchodu pouze z Jindřichova Hradce do Obrataně a z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice.

K důležitým počínům patřila elektrifikace dráhy Tábor – Bechyně (torzo původně projektované dráhy Vodňany, Týn nad Vltavou, Bechyně, Tábor, elektrifikováno v roce 1903).

Železnice plnila klíčovou strategickou roli v historii 20. století. V některých místech určila nové státní hranice Československa (České Velenice, Těšín). Další vývoj budování železnic šel již směrem ke zkvalitňování existujících tratí, rozšíření provozu na

dvojkolejný, po roce 1918 se zahušťovala železniční síť na Slovensku, modernizace a elektrifikace.

Nerealizován zůstal baťovský projekt vybudování železnice mezi Vizovicemi a Púchovem.