

Personenverkehr und Transportwesens

1. Die historische Entwicklung des Personenverkehrs und Transportwesens

Metodický koncept k efektivní podpoře klíčových odborných kompetencí s využitím cizího jazyka ATCZ62 - CLIL jako výuková strategie na vysoké škole

Interreg 
EVROPSKÁ UNIE
Rakousko-Česká republika
Evropský fond pro regionální rozvoj



Europäische Union
Evropská unie
Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung
Evropský fond pro
regionální rozvoj



UNIVERSITY
OF APPLIED SCIENCES
UPPER AUSTRIA

Die Geschichte des öffentlichen Personenverkehrs

Ende des 18. Jahrhunderts begann in den Städten die Bedeutung des wirtschaftlichen, sozialen, administrativen und kulturellen Lebens zu erhöhen. Dies zusammen mit Veränderungen in den Lebens- und Arbeitsbedingungen, vor allem durch Manufakturierung der Produktion und Zentralisierung der öffentlichen Verwaltung, Schulwesen und weiteren sozialen Funktionen, verursachte einen erhöhten Bedarf an öffentlichen Personenverkehr. Die ersten Anzeichen des öffentlichen Personenverkehrs wurden bereits am Ende des 17. Jahrhunderts aufgenommen, wenn die ersten Wagen mit einem Pferd oder zwei Pferden erschienen (Paris seit 1690). Die Pferdeomnibusse wurden erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts betrieben (Prag seit 1830).

Nach der Erfindung der Dampfbahn und der Schienenbahn, die in einem Straßenpflaster eingebaut wurde, entstanden die Stadtbahnschiene. Fahrzeuge mit Dampftrieb wurden auf Stadtbahnschienen erst ab 1930 betrieben. Der ersten Elektrowagen wurde 1842 vorgestellt und 1850 wurde das Verfahren zum Zuführen von elektrischer Energie in das Fahrzeug über die Schiene erfunden. Seit 1881 wechselte Stadtbahn allmählich zum elektrischen Betrieb. In Europa erreichte elektrische Straßenbahn ihren Höhepunkt im Jahr 1920.

Die Geschichte des öffentlichen Personenverkehrs in der Tschechischen Republik

Die Entwicklung des Stadtverkehrs in Böhmen, Mähren und Schlesien bis 1918 wurde ziemlich ungleich ausbreitet – der Entwicklungsbeginn ist vergleichbar mit der Entwicklung in der Welt.

Fiaker (oder auch Droschken) kommen in Prag seit 1789 vor. Bereits im 1829 wird im Prag der erste Omnibus (mit Pferdeantrieb) vorgestellt, dessen Linie führte vom Altstädter Ring (Rathaus) zur Landtag und vom Hauptzollamt zur Verwaltungspost an der Prager Kleinseite. Wegen Fahrgästemangel wurde der Verkehr eingestellt (in Prag wohnte damals etwa 100 Tausend Einwohner). Der Verkehr wurde im Jahr 1845 mit fünf Linien wiederaufgenommen. Im Jahr 1875 wurde die erste Pferderennbahn in Prag in Betrieb genommen. Diese führte zwischen Smichov und Karlin und zwischen Prager Kleinseite und Karlin. Die Fahrzeuge verfügten über 10-20 Sitzen und die erste Strecke war 3,5 km lang. Sie war eine große Konkurrenz zu den Fiakern und Droschken. Die hohe Bedeutung erreichte sie an der Landtag Jubiläumsausstellung im Jahr 1891. Der Betrieb wurde im 1905 abgeschlossen.

Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs auf unserem Gebiet

Ein besonderes Ereignis bedeutend für die Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs auf unserem Gebiet war, dass der Autohersteller Laurin & Klement aus Mlada Boleslav den Wettbewerb für die Fahrzeugenlieferung des Models E für die regelmäßigen Postdienste im Kotor-Region in Montenegro im Jahr 1908 gewann. Die ersten privaten Buslinien in unserem Land wurden nach 1905 in Betrieb genommen. Der Prager Post- und Telegraphenzentrale eröffneten offiziell zwei staatliche Buslinien von Pardubice nach Bohdanče und von Pardubice nach Holic im 13. Mai 1908.

In der Zwischenkriegszeit bekamen die größten Transportführer: CSD, Tschechoslowakischer Staatspost, Transport Aktiengesellschaft in Prag und das Unternehmen JAS (Böhmische Unternehmen für Fahrzeugverkehr). JAS gewann in kurzer Zeit an Popularität, weil es den Verkehr auch in Dörfern gewährleisteten und gründeten Routen in ganzen Südböhmen und Pilsen.

Vom Gesetz Nr. 311 vom 22. 12. 1948 wurde ein Teil von Kraftfahrzeugverkehr verstaatlicht und zum 1. 1. 1949 wurde ein nationales Unternehmen Tschechoslowakischer Automobilverkehr (CSAD) gegründet. Das Gesetz sah vor, dass der regelmäßige öffentliche Automobilverkehr nur durch staatliche Institutionen geführt werden kann. Der unregelmäßige öffentliche Automobilverkehr können Privatpersonen führen. Im Jahr 1949 wurde in der Tschechoslowakei 894 Gewerbetreibende in dem Automobilverkehr registriert. Im Jahr 1947 war in der Slowakischen Republik 40 Buslinien mit einer Gesamtlänge von 1.796 Km und im Jahr 1953 da war schon 689 Buslinien mit einer Gesamtlänge von 17.151 Km. Gesetz Nr. 148/1950 Slg. nannte ein neues Monopol Tschechoslowakischer staatlicher Automobilverkehr, staatliches Unternehmen (mit unveränderter Abkürzung CSAD). Hier wurde auch LKW-Kraftfahrzeugverkehr zugeordnet.