Leben auf der Eisenbahn

- Lokführer
    - zusammen mit den Heizern bedient er die Lokomotive, gibt Signale an die Bremsenwärter, Fahrdienstleiter, Schaffner und Streckenwärter
- Heizer
- Reiniger, Schmierer
- Bahnhofsleiter
    - Er wohnt im Bahnhof in einer Dienstwohnung im Obergeschoss
    - Empfang der Reisenden, Zugabfertigung
- Fahrdienstleiter
    - Er leitet den Betrieb und die Verschiebung von Zügen im Bahnhof und auf dem angrenzenden Streckenabschnitt..
    - Er trägt eine rote Mütze
- Weichensteller
    - Er bewegt die Weichen, diese Arbeit wurde oft von Frauen ausgeführt
- Schrankenwärter
    - Er bedient die mechanischen Schranken am Bahnübergang
- Zugchef / Zugführer
- Schaffner
- Lader
- Streckenwärter
    - Solange der Betrieb visuell überwacht wurde, mussten die Streckenwärter in Wachdiensthäuschen wohnen, um ständig am Arbeitsplatz zu sein (oder im Falle einer Abwesenheit konnten sie durch Familienmitglieder vertreten werden)
    - Bedienung der Schranken, das An- und Ausschalten der Laternen zur Signalgebung, Streckenrundgänge (sie waren verantwortlich für die sichere Fahrt auf ihrem Abschnitt)
- Pförtner
- Wächter der Warteräume
- Wächter
- Lagerwächter
    - Teil jeder Station waren Lagerräume für transportierte Waren und Materialien (der Personenverkehr war zweitrangig).
- Fahrzeugaufsicht
- Signalwärter
- Gepäckträger
- Laternenanzünder
    - Vor der Einführung von Elektrizität wurden Lampen verwendet, um Signalstellen von Weichen, Wasserkräne, Signalsäulen, Gebäudeabschnitte sowie das Ende von Zügen zu kennzeichnen. Lampen wurden auch von Weichenstellern, Zugführern und Fahrdienstleitern benutzt.
    - Die Laternenanzünder hatten also wirklich viele Lampen zu betreuen, die gereinigt und mit Öl nachgefüllt werden mussten.
- Bremsenbediener
    - Sie saßen auf dem Dach des Zuges, beobachteten die Strecke und die Anweisungen des Lokführers und bedienten die Keilbremse.

Die Geschichte der Eisenbahn in Tschechien

- die Eisenbahn diente anfangs hauptsächlich dem Güterverkehr und war in dieser Funktion von wirtschaftlichen Interessen motiviert
- die erste Eisenbahnstrecke war die Pferdeeisenbahn Linz – Budweis (1827)
- die ersten Dampfeisenbahnen entstanden als private Projekte – Ende der 30er / Anfang der 40er Jahre des 19. Jahrhunderts begann der Bau der Nordbahn des Kaisers Ferdinand (Břeclav-Přerov-Bohumín), finanziert von Wiener Bankiers (Salomon Mayer Rothschild und anderen)
    - 1836 wurde das Privileg vom Kaiser unterzeichnet, 1839 fuhr der erste Zug
    - Schienen, Weichen, Drehscheiben aus England sowie Fachleute (Schienenleger, Maschinenführer, Mechaniker, Lokführer) – nach dem Vorbild des ersten Dampfbetriebs auf der Strecke Stockton-Darlington 1825 (Robert Stephenson Rocket)
- 1841 Der Staat begann mit dem Bau von Eisenbahnen nach dem preußischen Vorbild – die Nordstaatliche Eisenbahn (Olmütz-Prag-Dresden)

    - 1849 Verbindungsstrecke Brünn – Böhmisch Trübau
    - 1850–1851 grenzüberschreitende Eisenbahn von Prag nach Podmokly (heute Děčín) und weiter nach Sachsen
- 1854 stellte der Staat aufgrund der finanziellen Situation den Bau eigener Eisenbahnen ein und verkaufte die bestehenden nach und nach an die private Staatsbahn-Gesellschaft (StEG), die von französischem Kapital beherrscht wurde
- den Betrieb der Eisenbahnen unterstützte der Staat jedoch weiterhin, z. B. durch das Konzessionsgesetz (Begünstigung des Eisenbahnunternehmens durch Kapitalverwertung, Steuerbefreiungen usw.)
- nach der Verabschiedung des Konzessionsgesetzes ging der Bau der Hauptstrecken mit privater Finanzierung schnell weiter – vor allem von Kohlenbergwerksgesellschaften (die Strecken führten also primär zu den Kohlenabbaugebieten)
    - 1855 Buštěhrad-Eisenbahn (Kladno – Kralupy an der Moldau)
    - 1858 Aussig-Teplice-Bahn (ATE)
        Nordböhmische Transversalbahn Teplice–Leitmeritz–Böhmisch Leipa–Mimoň–Jablonné v Podještědí–Reichenberg (Liberec) (1900)
    - Südlich-norddeutsche Verbindungsbahnen zwischen Pardubice und Reichenberg (Liberec)
- in den 60er Jahren wurde eine ganze Reihe von Strecken gebaut, die industrielle Regionen mit Kohlevorkommen verbanden + ein Bauboom nach dem verlorenen Preußisch-Österreichischen Krieg, getrieben von der Hoffnung auf eine industrielle Belebung der Regione
- 1873 Krise an der Wiener Börse
    - brachte eine Reihe von privaten Unternehmen in finanzielle Not und sorgte nur noch für den Abschluss bereits begonnenen Projekte
    - die Neubewertung der staatlichen Politik im Bereich des Eisenbahnverkehrs – bisher wurden die Verluste der Strecken subventioniert, was sich als große Belastung für die Staatskasse herausstellte
    - deshalb wurde 1877 das sogenannte Sequestergesetz verabschiedet, das dem Staat ermöglichte, private Unternehmen zu übernehmen, wenn diese Unternehmen langfristig Verluste erwirtschafteten
    - zwei große Wellen der Verstaatlichung
        - 1884-1895 überwiegend verlustreiche Unternehmen
        - 1906-1909 Übernahme großer Unternehmen wie die Staatsbahn-Gesellschaft, die Nordbahn des Kaisers Ferdinand, die Österreichisch-Nordwestbahn und

andere betrieben ihre Eisenbahnen unter der staatlichen Firma, die als Kk.StB (Kaiserlich-königliche Staatsbahnen) bezeichnet wurde

- nach dem Abschluss der Hauptverbindungen entstand eine Nachfrage nach lokalen Strecken – diese wurde vor allem durch die Verordnung von 1875 motiviert, die den Lokalbahnen eine Reihe von technischen und wirtschaftlichen Erleichterungen ermöglichte (weiter bestätigt durch das Gesetz über die Gewährung von Vorteilen an lokale Bahnen von 1880)
    - die Erleichterungen waren so attraktiv, dass lange Zeit nichts anderes gebaut wurde als lokale Strecken (oft kleine Aktiengesellschaften, in denen Gemeinden oder lokale Unternehmer Anteile hielten)
- während des Ersten Weltkriegs wurden die Eisenbahnen allmählich vollständig den Bedürfnissen des Militärs untergeordnet, einschließlich des Einsatzes im Kampf (nicht nur Truppenverlegungen, sondern auch gepanzerte Züge, sowohl österreich-ungarische als auch tschechoslowakische Legionärszüge)
- 1918 Gründung der tschechoslowakischen Eisenbahntruppen
  Gründung der Tschechoslowakischen Staatsbahnen
    - die Ústecko-Teplická-Bahn und die Buštěhrad-Bahn wurden verstaatlicht
    - neue Strecken vor allem in der Slowakei und zur Verstärkung der Verbindung mit der Slowakei
    - der Betrieb von Dampflokomotiven war teuer (sie müssen beheizt werden, auch wenn sie stehen) – Probe von Triebwagen – erste 1927, in großem Umfang 1933 – zunächst lokale Strecken, später auch Fernstrecken
- 1938 Münchener Abkommen
    - Reorganisation des Eisenbahnnetzes – nach der Abtrennung des Sudetenlandes befanden sich viele Strecken plötzlich auf fremdem Gebiet, Eisenbahner waren gezwungen, ins Landesinnere umzuziehen
- 1939 Abspaltung der Slowakei (Slowakische Eisenbahnen)
    - Böhmische und Mährische Bahnen/Českomoravské dráhy BMB/ČMD unter der Kontrolle der nationalsozialistischen Verwaltung
    - Transport nicht nur von Truppen, sondern auch von Zivilisten (Bevölkerungsverschiebungen, Transporte, …)
    - in den letzten Kriegsjahren Sabotageaktionen auf der Eisenbahn (nicht nur Partisanenangriffe, sondern auch absichtlich verursachte Störungen an Eisenbahnanlagen)
    - Abziehen der Züge vor der vorrückenden Roten Armee (abgestellt in Bahnhöfen und dazwischen)
- 1945 - nach dem Krieg war die Hauptaufgabe die Wiederherstellung der beschädigten Strecken
    - Elektrifizierung der Slowakei und der Hauptstrecken
    - Entwicklung neuer Diesellokomotiven, aber dennoch war die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg die Blütezeit der Dampflokomotiven – der Dampfbetrieb wurde offiziell 1980 eingestellt
- 1989
    - Rückgang des Güterverkehrs auf der Eisenbahn, Druck auf die Abschaffung des subventionierten Personenerkehrs
    - Privatisierung ausgewählter Regionalbahnen 1996
    - Modernisierung der Haupttransitkorridore (Bau von Lärmschutzwänden, Begradigung von Umgehungsstrecken einiger Abschnitte und Umbau von Bahnhöfen, Bahnsteigen, Bau von Niveauübergängen)