

Kommentar:

S. 74 bis 75:

Auf S. 74 sind zwei Textarten gegenübergestellt, mit denen die Schüler auf unterschiedliche Art angesprochen werden können: ein sachlicher Text und eine kleine Traumreise. Beide befassen sich mit den zunehmenden Fahrgeschwindigkeiten. Als Kontrast zu den Hochgeschwindigkeitszügen bietet sich die Pferdeeisenbahn an – einst ebenso bestaunt wie noch vor wenigen Jahren die modernen Superzüge. Mithilfe der Pferdeeisenbahn können topographische Übungen gemacht werden: Gmunden, Linz, Budweis, Traun, Donau, Kerschbaumer Sattel sowie Granit- und Gneishochland. Einige Namen sind den Schülern schon bekannt, andere werden neu erarbeitet. Weitere topographische Übungen sind bei den schnellen Zügen möglich.

Die S. 75 behandelt den Bahnverkehr in Österreich.

S. 76 bis 77:

Der kombinierte Güterverkehr auf Straße und Schiene zeigt die Vorteile beider Systeme. Der außereuropäische Eisenbahnbau als Pionierarbeit ist das Thema auf S. 77. Auch hier bietet sich wieder die Arbeit mit dem Atlas an: Mithilfe der Weltkarte sollen einige Gebirge benannt oder beschriftet werden.

Kernbereich

- Einblick in die Revolution des Verkehrswesens durch neue Techniken erhalten;
- Reisezeiten bei unterschiedlichen Verkehrsmitteln vergleichen;
- Hochgeschwindigkeitszüge aufzählen.

Hintergründe

Die Pferdeeisenbahn

Obwohl in England schon die ersten Dampflokomotiven eingeführt waren, setzten die Aktionäre der „Kaiserlich-königlichen priv. ersten Eisenbahngesellschaft“ auf den raschen Bau der Pferdebahn, um durch den Güterverkehr und durch den möglichen Personenverkehr zwischen dem Salzkammergut und Böhmen Gewinne zu erzielen. Man wollte keine Experimente mit Dampflokomotiven wagen. (Eine Probefahrt mit einer Dampflokomotive auf den Pferdebahn-Schienen im Jahre 1854 misslang wegen des hohen Gewichts der Lokomotive.)

Franz Josef Gerstner plante die Bahntrasse über das Bergland zwischen Linz und Budweis (Tschechien). Sein Prinzip, „eine gewonnene Höhe nicht mehr aufzugeben“, erforderte den Bau vieler zusätzlicher Kurven und Brücken. Die Bauleitung für die Nordrampe vom Kerschbaumer Sattel bis Budweis (1825–1828) übernahm sein Sohn Franz Anton Gerstner. Den Bau der Südrampe und der Strecke Linz–Gmunden (1828–1836) leitete Matthias Schönerer.

Aus der Geschichte der Pferdeeisenbahn

bis zum 19. Jh.	Salz wird auf den Flüssen Traun, Donau und Moldau sowie auf schlechten Straßen (zwischen Donau und Moldau) nach Böhmen transportiert.
1825–1832	Bau der Pferdeeisenbahn zwischen Linz und Budweis über das Granit- und Gneishochland.
1834–1836	Bau der Pferdeeisenbahn Linz–Gmunden. Der Salztransport wird auf die Bahn verlagert.
1852	Im Rekordjahr der Pferdeeisenbahn werden 188 000 Fahrgäste gezählt.
1856 bzw. 1872	Nach dem Bau von Eisenbahnen mit Dampflokomotiven wird der Pferdeeisenbahnbetrieb eingestellt.

Aktionsformen des Lernens

Museumsbesuche mit dem Schwerpunkt „Pferdeeisenbahn“ in Wien (Technisches Museum), Linz, Freistadt, Budweis.

Wanderungen auf der Pferdeeisenbahntrasse, Besichtigung ehemaliger Bahnhöfe (z.B. Gmunden-Engelhof, Lambach, Kerschbaum), Fahrt auf einer revitalisierten Kurzstrecke (Kerschbaum).