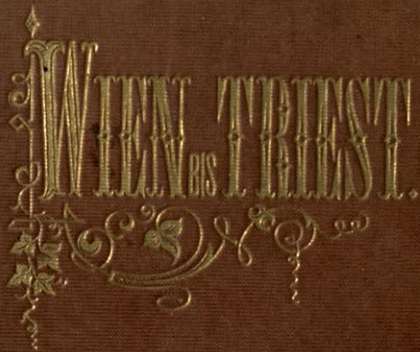


Narodna in univerzitetna knjižnica
v Ljubljani

140649 -



UNIVERSITÄTS- und BIBLIOTHEK IV. WIEN 1875. TRUESI

Stahlstich- Werke
Reise-Handbücher und Albums

aus dem Verlage der

liter. art. Abtheilung des österr. Lloyd in Triest,

welche

durch jede gute Buchhandlung zu beziehen sind:

Aegypten. Reise-Handbuch für Aegypten und die angrenzenden dem Pascha unterworfenen Länder, von Dr. **Moriz Busch**. Mit vierzehn Ansichten, einer Reisekarte und einem Plane von **Kairo**. kl. 8. in Calico-Einband. Preis: 3 fl. 16 kr. ö. W.

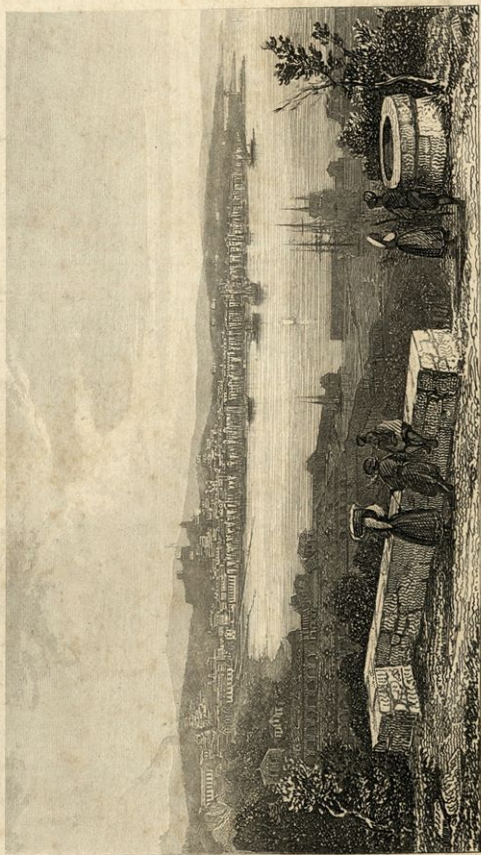
Griechenland. Reisehandbuch für Griechenland mit Einschluss Thessaliens, Albaniens, der Inseln des Archipelagus und der Jonischen Republik, von Dr. **Moriz Busch**. Mit 12 Ansichten, einer Reisekarte und einem Plan von Athen. kl. 8. in Calico-Einband. Preis: 3 fl. 16 kr. ö. W.

Triest. Historisch-topographisches Reise-Handbuch für die Besucher dieser Stadt und ihrer Umgebungen. Herausgegeben vom **österr. Lloyd in Triest**. Mit acht Ansichten und mehreren Plänen. 2. Auflage. kl. 8. in Calico-Einband. Preis: 2 fl. 12 kr. ö. W.

Venedig. Historisch-topographisch-artistisches Reise-Handbuch für die Besucher der Lagunenstadt. Herausgegeben vom **österr. Lloyd in Triest**. Mit zwölf Ansichten und einem Plane der Stadt. 2. Auflage. kl. 8. in Calico-Einband. Preis: 2 fl. 12 kr. ö. W.

Von Wien nach Linz. Reise-Handbuch für alle Stationen der Kaiserin Elisabeth-Westbahn, nebst der **Donaufahrt** von **Linz** nach **Wien**. Herausgegeben vom **österr. Lloyd in Triest**. Mit 15 Ansichten und einer Karte der Westbahn. kl. 8. brosch. 80 kr.

Die Kunstschatze Wien's in 108 Stahlstichen, nebst erläuterndem Text von **A. R. von Perger**. gr. 4. Preis: Pracht-Ausgabe 46 fl. 8 kr., feine Ausgabe 31 fl. 68 kr., gewöhnliche Ausg. 18 fl. ö. W.

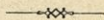


Trieste, veduta dalla montagna

Trieste.



VON WIEN NACH TRIEST.



REISEHANDBUCH

FÜR ALLE STATIONEN DER K. K. PRIV. SÜDBAHN,

NEBST DEN FAHRTEN VON

BODENBACH, OLMÜTZ, KRAKAU, LINZ, PESTH NACH WIEN

UND VON TRIEST NACH VENEDIG.

HERAUSGEGEBEN

VOM

OESTERREICHISCHEN LLOYD IN TRIEST.

MIT 13 STAHLSTICHEN UND 22 HOLZSCHNITTEN.

ZWEITE WESENTLICH VERBESSERTE UND MIT SECHS ROUTENKÄRTCHEN DER SÜDBAHN
VERMEHRTE AUFLAGE.

TRiest.

LITERARISCH-ARTISTISCHE ABTHEILUNG DES OESTERR. LLOYD.

1860.

140649

140649 -



N 190/1958

Vorwort zur ersten Auflage.

„Railroad is the spirit of the age, it is vain
to strive against it.“

Man hat in neuester Zeit versucht, für die Reiseliteratur einen Mittelweg zu finden, zwischen der Unterhaltungslectüre, die der Reise fremd ist, und dem pflichtgetreuen aber trockenen Reisecommentar; man will nämlich die zu durchfahrende Strecke in blühender poetischer Form besprechen. Für ganz kleine Strecken mag diess angehen, besonders dann, wenn die localen Details dem Reisenden schon bekannt sind; für grössere Reisen dient es weder dem einen noch dem anderen Zwecke. Als man noch in einen Lohnwagen gepackt, stundenlang die Spitze des nächsten Kirchthurmes vor sich sah, da hatte man die Musse und Gemüthsruhe, sich unterwegs mit gründlichen topographisch-historisch-artistischen Studien über besagten Kirchthurm zu befassen. Jetzt findet sich weder Zeit noch Stimmung mehr dafür — im Fluge vorwärts geht die Fahrt und die Bilder wechseln im Augenblicke. Was man davon gründlich wissen will, muss vor der Reise studirt sein; die poetische Anregung aber braucht man nicht aus Büchern zu holen, man sieht ja selbst! wie man sieht und was man dabei empfinden will, kann oder muss, das ist Sache des Einzelnen. Wer Sinn für die Schönheit der Natur hat, wird von sanften anmuthigen Thälern, von wildrauschenden grünen Gebirgsströmen, von düsteren schroffen Felsabhängen ergriffen werden, ohne dass ihm ein Anderer seine Empfindung vorsagt, im Gegentheile, es stört ihn, diese Empfindungen gedruckt lesen zu sollen.

Im Leben gibt man sich gewöhnlich von den Motiven keine Rechenschaft, allein man handelt darnach — unbewusst. Wenige werden

die poetisch geschriebenen Handbücher über die Rhein- oder Donaufahrt auf der Reise selbst mitführen; Unzählige ihren Bädcker, den praktischen Menschenkenner, der eben deshalb so vorzüglich ist, weil er, aus der Gegenwart erwachsen, ihren Charakter nicht erst sucht, sondern selbst hat. Murray und er sind geborne Eisenbahnfahrer, und das alte Landkutschenflaniren steckt ihnen gar nicht in den Gliedern.

Das vorliegende Buch ist in demselben Sinne zu demselben Zwecke verfasst: es blieb nur die Wahl zwischen angenehmer Unbrauchbarkeit oder trockener Zweckmässigkeit; — es blieb eigentlich keine Wahl; der Dampf gibt das Gesetz. Die Objecte fliegen schnell vorüber, man will überall sogleich wissen, was man sieht, erinnert werden, was man zu suchen hat. Der Freund der Natur verlangt die Namen der wechselnden Bilder, der Geschäftsmann deren industrielle Bedeutung.

Auch diess liegt im Charakter der Gegenwart, dass sich der reale und ideale Sinn im hohen Grade durchdrungen haben; es gibt wenig reine Naturreisende, die nicht schon theilweise vom industriellen Interesse angehaucht wären, wenig Industrielle, denen das landschaftlich Sehenswürdige gleichgiltig wäre. Für beide Interessen möglichst zu sorgen, war eine der Aufgaben dieser Schrift.

Dass hiebei nebst eigener Anschauung das Gute der Vorgänger benützt wurde, wird nicht zur Entschuldigung, sondern zur Empfehlung bemerkt. Es gibt mitunter eine Anordnung und Gruppierung der Gegenstände, welche für den Leser die allein zweckmässige ist; es wäre thöricht, hinter den erkannten Fortschritt zurückzugehen, und unverantwortlich das Interesse des Reisenden einer übel verstandenen Originalität zu opfern.

Dabei hält sich diess Buch noch genügend berechtigt, sein ausschliessend eigenes Verdienst in Anspruch zu nehmen. Es ist das erste, welches die Fahrt nach Triest in einem Zuge ohne Unterbrechung verfolgt, von einer Station zur anderen, so weit als möglich und so kurz als nöthig die erforderlichen Andeutungen gibt, und der Bahn selbst, die

hier mehr als irgendwo von selbstständigem Interesse ist, die gebührende Aufmerksamkeit zuwendet. Es ist namentlich das erste, welches die neu eröffnete Bahnfahrt von Laibach nach Triest auf der so interessanten Karstbahn mit genauen Localerklärungen begleitet.

Der Vollständigkeit wegen sind in der Einleitung die Haupttrouten von Bodenbach, Olmütz, Krakau, Pesth und Linz nach Wien in Kürze verzeichnet. Für einen kurzen Aufenthalt in den Hauptstädten ist durch eine gedrängte Mittheilung ihrer Merkwürdigkeiten gesorgt, doch ist dabei nur die Zeit von 2—4 Tagen berücksichtigt worden. Dem länger Verweilenden sind für Wien und Umgebung, wie auch für alle weiteren Excursionen in Oesterreich und Steiermark Weidmann's ausführliche Handbücher zu empfehlen, für den längeren Aufenthalt in Triest und Venedig die im Verlage dieser Schrift erschienenen Werkchen: Triest. Historisch-topographisches Reisehandbuch. 2. Aufl. Triest 1857; Drei Tage in Triest von Formiggini, Kandler, Revoltella und Scrinzi (Aufl. von 10.000 Exempl. in 4 Sprachen 1858); und Venedig. Historisch-topographisch-artistisches Reisehandbuch für die Besucher der Lagunenstadt. 2. Aufl. Triest 1857.

Im Allgemeinen ist es eine üble Gewohnheit, alle Sehenswürdigkeiten einer grossen Stadt in einigen Tagen zu durchjagen. Man müdet sich ab und gewinnt dabei nichts an Einsicht und Genuss. Es ist dem Reisenden sehr anzurathen, er wolle sich bei kurzem Aufenthalte darauf beschränken, die Physiognomie der Stadt gut kennen zu lernen, die Punkte aufzusuchen, die ihm das beste Bild des Ganzen geben, ausserdem aber nur jene Objecte zu besichtigen, die von allgemein menschlichem Interesse und allgemein verständlich sind, oder die in sein Fach einschlagen und ihm deshalb sicheres Verständniss, Bereicherung seiner Kenntnisse verbürgen. Die Stefanskirche von aussen und von innen zu betrachten, ist die Pflicht eines Jeden ohne Unterschied des Berufes, eine Pflicht, deren Erfüllung Allen lohnend ist, denn sie prägt uns das Bild eines der grössten und merkwürdigsten Bauwerke aller Zeiten ein, dessen Erhabenheit auch

dem offenbar wird, der von der Baukunst nichts versteht. Die Wiener Theater gehören zur Charakteristik des Wiener Lebens, und wer die Stadt kennen will, muss ihre Theater sehen.

Hingegen ohne Kenntniss der Geschichte und Literatur die Schatzkammer, die Ambraser-Sammlung, die Bibliotheken aufzusuchen, ist wahrer Zeitverlust. Wer sich in sonst üblicher Weise bei kurzem Aufenthalte abhetzt, um Museen, Sammlungen und Cabinetes aller Art zu sehen, der hat sich umsonst bemüht. Man sieht nur das wirklich und mit bleibendem Eindrucke, was man versteht und mit Ruhe betrachten kann. Wenn wir bei Venedig das Gegentheil empfehlen, so ist das eine Ausnahme, welche die Regel bestätigt, wie diess am geeigneten Orte nachgewiesen wird.

Endlich sei noch eine Bemerkung erlaubt, die, an sich allgemeiner Natur, sich doch vorzüglich auf die Wien-Triester Fahrt bezieht. Reisebücher sind wie Sonnenuhren: sie zeigen nur bei Tag und Sonnenschein. Wer das Handbuch benützen, die Merkwürdigkeiten der Bahn und der Gegend kennen lernen will, muss in der Wahl der Jahres- und Tageszeit einige Vorsicht brauchen, abgesehen natürlich von Geschäftsreisen, die sich um Tag und Wetter nicht kümmern können.

Es muss daran erinnert werden, dass die Bahnfahrt von Wien nach Triest eine der interessantesten des Continentes ist. Sie vereinet Alles, was Natur und Kunst Erhabenes und Merkwürdiges bieten. Die Bahn selbst ist die kühnste und grossartigste aller europäischen Bahnen, die Gegend umfasst alle Reize der Natur von der sanften Anmuth fruchtbarer Ebenen und grüner Rebenhügel bis zur wilden Grösse der Alpen und dem ergreifenden Anblicke des Meeres.

Da die Fahrordnung der Südbahn bis auf einige Hauptzüge sich nach den Jahreszeiten und den Verhältnissen ändert, so lassen sich zwar nur einige allgemeine Andeutungen über die Eintheilung der Reise geben, doch sollten diese von Reisenden, die um der Gegend und der Bahn willen fahren, jedenfalls beachtet werden.

Bezüglich des Aufenthaltes in Triest und Venedig ist auf die Zeit des Vollmondes immer Bedacht zu nehmen. Für eine Frühlings- und Sommerreise wäre folgende Eintheilung anzurathen:

a) Von Wien bis Gratz mit dem Frühzuge, damit man den Semmering bei Tag passire. Ankunft in Gratz gegen 6 Uhr Abends, um diese Zeit kann man auch den Schlossberg besuchen.

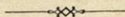
b) Von Gratz nach Triest mit den um 6 Uhr Morgens durch Gratz gehenden Wiener Abendzuge; weil man auf diese Weise das schöne Santhal (von Cilly bis Sava), die grossartige Karstbahn, und die interessante Bahnstrecke von Nabresina bis Triest ebenfalls bei Tageslicht befährt.



Vorwort zur zweiten Auflage.

Das Reisehandbuch hat eine so rege Theilnahme gefunden, dass eine zweite Auflage nothwendig wurde. Durften wir hierin eine erfreuliche Anerkennung unserer eifrigen Bemühung sehen, so finden wir uns auch um so mehr verpflichtet, Alles aufzubieten, um das Buch auf dem Niveau der Zeit zu erhalten. In dieser zweiten Auflage sind alle im Laufe des Jahres eingetretenen Veränderungen aufgenommen, die Ausflüge von den Bahnstationen mit mehreren Excursen vermehrt, sämtliche Fahrtarife einer Revision unterzogen und nach ihrem gegenwärtigen Stande verzeichnet, so wie alle Preisbestimmungen auf den neuen österreichischen Münzfuss reducirt worden. Die Preise sind daher jetzt überall in österreichischer Währung angegeben, der Gulden à 100 Neukreuzer, mit Ausnahme von Venedig, wo die neuen Preise noch nicht durchaus festgestellt sind, wesshalb der einfacheren Rechnung wegen (3 Lire = 1 Gulden Conv. Mze.) die alten Ansätze in Conv. Mze., 1 Gulden Conv. Mze. = 1 Gulden 5 Kreuzer österr. Währung beibehalten wurden.

Im Interesse der vielen Reisenden, welche die im Bereiche der Bahn liegenden steirischen Bäder besuchen, sind diese Curorte und die bezüglichen Verkehrsmittel eingehender behandelt und über die Verhältnisse der dortigen Cursaison aus sicheren Quellen Andeutungen gegeben worden. Endlich wurde dem mehrseitig ausgesprochenen Wunsche, es möge die bisherige Bahnkarte, deren Format das Nachsehen während der Fahrt beschwerlich machte, in eine bequemere Form gebracht werden, dadurch entsprochen, dass die Bahnkarte nunmehr in die einzelnen Sectionen vertheilt und jeder Abtheilung die Karte der betreffenden Bahnstrecke beigelegt worden ist.



Inhalt.

ERSTE ABTHEILUNG.

Bodenbach — Wien. S. 3. Olmütz — Wien. S. 9. Krakau — Wien. S. 10.
Linz — Wien. S. 10. Pesth — Wien. S. 13. Wien. S. 14.

ZWEITE ABTHEILUNG.

Wien — Gloggnitz. S. 27. — Die Wien-Gloggnitzer-Bahn. S. 29. — Die
Maschinenfabrik. S. 31. — Die Bahnfahrt. S. 32.

DRITTE ABTHEILUNG.

Gloggnitz — Mürzzuschlag. S. 53. — Die Semmeringbahn. S. 55. — Die
Bahnfahrt. S. 58.

VIERTE ABTHEILUNG.

Mürzzuschlag — Gratz. S. 71. — Die Bahn. S. 73. — Land und Volk
von Obersteier. S. 73. — Die Bahnfahrt. S. 75. — Gratz. S. 88.

FÜNFTE ABTHEILUNG.

Gratz — Cilly. S. 95. — Die Bahn. S. 97. — Land und Volk von Unter-
steier. S. 98. — Die Bahnfahrt. S. 100.

SECHSTE ABTHEILUNG.

Cilly — Laibach. S. 113. — Die Bahn. S. 115. — Die Bahnfahrt. S. 116.
— Laibach. S. 125.

SIEBENTE ABTHEILUNG.

Laibach — Triest. S. 135. — Die Karstbahn. S. 137. — Die Bahnfahrt.
S. 138.

ACHTE ABTHEILUNG.

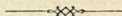
Triest. S. 163. — Umgebung von Triest. S. 182. — Die Küstenfahrt von
Triest bis Fiume. S. 185.

ANHANG.

Von Triest nach Venedig. S. 191. — Venedig. S. 192. — Platen's vene-
tianische Sonette. S. 210.

TARIFE UND FAHRPLÄNE.

Von Wien nach Triest. S. 220. — Von Triest nach Wien. S. 222. —
Die Linien der Lloyd-Dampfer. S. 224.



Illustrationen.

1. STAHLSTICHE.

	Seite
Schloss Gloggnitz	51
Viaduct bei Clam	60
Weinzettelwand	62
Bollerswand	64
Bruck an der Mur	78
Gratz	88
Marburg	104
Bad Tüffer	116
Laibach	126
Viaduct bei Franzdorf	140
Schloss Lueg	150
Barcola	158
Triest (Titelkupfer).	

2. HOLZSCHNITTE.

St. Stefans-Dom	17
Burgruine Liechtenstein	35
Kirche zu Wr. Neustadt	46
Schwarza-Viaduct mit Payerbach	59
Heubach-Viaduct	62
Viaduct der kalten Rinne	65
Ruine Ober-Kapfenberg	77
Abtei Judendorf	84
Strassengel	86

	Seite
Gösting	87
Cilly	109
Bleischmelze	119
Steinbrück	121
Adelsberger Grotte	146
Nabresina	157
Ponte rosso in Triest	168
Börsenplatz in Triest	169
Grosses Theater in Triest	173
Männliche Trachten in Triest	180
Weibliche Trachten in Triest	181
Capodistria	184
Pola	187



ERSTE ABTHEILUNG.

1. **Bodenbach — Wien.**
 2. **Olmütz — Wien.**
 3. **Krakau — Wien.**
 4. **Linz — Wien.**
 5. **Pesth — Wien.**
-

1. Bodenbach — Wien.

Pass- und Zollbehandlung.

Bodenbach ist die sogenannte Grenz - Einbruchstation, der Sitz der sächsischen und österreichischen Pass- und Mauthbehörden.

Das österreichische Passwesen ist durch die kais. Verordnung vom 9. Febr. 1857 regulirt worden: „Alle Passrevisionen haben sich künftig auf die Grenze des Staatsgebietes zu beschränken, es hat daher im Innern derselben von den bisherigen Vorweisungen, Viderungen und amtlichen Hinterlegungen der Reisepässe an bestimmten Orten abzukommen.“

„Der von einer ausländischen Behörde ausgefertigte Reisepass muss, insoweit nicht ein Uebereinkommen mit der betreffenden fremden Regierung eine Ausnahme begründet, mit dem Visum einer k. k. österr. Mission oder eines dazu ermächtigten Consulates versehen sein.“

„Mangelt dem Passe das Visum, weist der Reisende sich aber sofort als unverdächtig aus, so kann ihm die k. k. Grenz-Aufsichtsbehörde einen Interimsschein an den Ort der

nächsten Polizei oder nach Umständen auch der politischen Behörde, welchen er auf seiner Reise betritt, ertheilen. Der Interimsschein hat nur eine beschränkte, jedenfalls 14 Tage nicht überschreitende Giltigkeit.“

Die zollamtliche Untersuchung wird an der österr. Grenze seit dem Vertrage mit dem Zollverein gegen unverdächtige Reisende in der mildesten Form geübt.

Zollfrei sind „alle Gegenstände zumeigenen Gebrauch der Reisenden, die hinsichtlich der Beschaffenheit und Menge dem Bedürfnisse, dem Stande, der Beschäftigung und den sonstigen Verhältnissen derselben angemessen sind“ (kais. Patent vom 6. Nov. 1851); alle andern sind dem Zollamte anzugeben.

Das Mitnehmen versiegelter Briefe ist selbst gegen Verzollung nicht erlaubt.

Tabak und Cigarren können bis zu 5 Pfd. gegen Verzollung eingeführt werden (Pfd. Rauchtak, Zoll: 30 kr., Schnupftak: 36 kr., das Hundert Cigarren 3—4 fl. je

nach ihrem Gewichte), 2 Loth Tabak und 10 Cigarren sind frei. Wer amerikanische Cigarren zu rauchen pflegt, bekommt sie in Wien aus dem ärarischen Verschleisse eben so gut und billiger als in Norddeutschland.

Bücher, die man als Privateigenthum in Einem Exemplare mitführt, werden nicht beanstandet.

Die amtliche Bestätigung des gezahlten Zolles ist aufzubewahren, um sich bei den Revisionen in den Bahnhöfen der Hauptstädte damit auszuweisen.

Es ist zweckmässig, die Fahrkarte (nebst Gepäcksaufgabe) nicht bis an die Grenze, sondern unmittelbar bis an den Bestimmungsort zu nehmen, z. B. von Leipzig bis Wien. Dadurch entfällt die Revision an der Grenze, und — bei der direkten Tour bis Triest — die Zollrevision überhaupt, bis zur Rückkehr von Triest.

Von Bodenbach nach Prag.

Eisenbahn. Abfahrt:

3 U. 40 M. Früh, 3 U. 20 M. Nachm.,

9 U. 40 M. Vorm.

Ankunft in Prag:

7 U. 35 M. Früh, 7 U. 23 M. Nachm.,

4 U. 11 M. Nachm.

Fahrpreis:

I. Cl. 6 fl. 12 kr. — II. Cl. 4 fl. 59 kr.

III. Cl. 3 fl. 6 kr.

Gegenüber von **Bodenbach**, am rechten Ufer der Elbe, liegt am Ab-

hang eines Felsens das Schloss und Städtchen Tetschen. Das Schloss gehört dem Grafen Thun, und hat berühmte Gärten.

Nach einem Aufenthalte von beiläufig einer Stunde fährt man über Nestersitz nach Aussig, einer durch Schiffahrt und Kohlenhandel sehr belebten Stadt an der Mündung der Biala in die Elbe, Geburtsort des Malers Rafael Mengs.

Wer sich in Aussig aufhält, besteige die Ferdinandshöhe wegen der herrlichen Aussicht auf das von Felsengebirgen eingeschlossene Elbthal. In der Stadtkirche: schönes Madonnenbild von Rafael Mengs.

Von der Station **Aussig** weiterfahrend, sieht man links auf einem steilen Felsen an der Elbe die Ruine Schreckenstein (1426 von den Hussiten zerstört). Burg und Ort Eigenthum des Fürsten Lobkowitz. Die nächste Station Zalesl (sprich Salesl) liegt dicht am Flusse.

Von da gegen Lobositz erblickt man am jenseitigen Ufer der Elbe den weissen Thurm des durch seinen Wein berühmten Dorfes Gross-Czernosek. Die Bahn geht durch Klein-Czernosek nach der Station Lobositz, Stadt an der Elbe, die hier mehrere Inseln bildet. Rechts von der Bahn liegt eine grosse Cichorienfabrik, links eine Dampfmühle. In der obstreichen Ebene bei der

Stadt wurde im siebenjährigen Kriege die erste Schlacht geschlagen. (1. October 1756.)

Stat. **Theresienstadt.** Die Festung, von Kaiser Joseph erbaut, ist eine halbe Stunde vom Stationsplatze entfernt, man sieht von ihr nur die Casernen. Vom Bahnhofe aber ist eine interessante Aussicht auf die Basaltkegel des Mittelgebirges. Hinter der Station geht die Bahn auf einer Brücke über die Eger, die unterhalb der Festung, gegenüber der Kreisstadt Leitmeritz, in die Elbe fällt. Von Zidowitz an geht die Bahn dicht an der Elbe fort bis Raudnitz.

Stat. **Raudnitz.** Städtchen und Schloss, dem Fürsten Lobkowitz (Herzog von Raudnitz) gehörend. Hier ward im Jahre 1350 der römische Volkstribun Cola di Rienzi von Kaiser Karl IV. ein Jahr lang gefangen gehalten.

Stat. **Wegstädtl.** Der Ort liegt am jenseitigen Ufer der Elbe. Im Hintergrunde der Spitzberg 198 Klafter hoch.

Von hier aus weiter hinab, links von der Bahn, liegt am jenseitigen Ufer des Stromes: Schloss und Dorf Liboch, bekannt durch das von dem Prager Veith angelegte Pantheon berühmter Böhmen (Slavin genannt).

Stat. **Unter-Berschkowitz.** Hier entfernt sich die Bahn von der Elbe,

doch sieht man noch auf der Weiterfahrt eine Stunde von der Bahn die Stadt Melnik. Sie liegt auf einer Anhöhe des rechten Elbufers oberhalb des Einflusses der Moldau in die Elbe. Die Stadt gehört dem Fürsten Lobkowitz. (Berühmter Wein aus Burgunderreben.)

Bei Mlechoost kommt die Bahn dicht an die Moldau.

Stat. **Weltrus** am linken Ufer der Moldau; das Dorf mit dem Schlosse und grossen Parke des Grafen Chotek am rechten Ufer. Rechts der Georgsberg, ein einzeln stehender Bergkegel von 1280 Fuss Höhe, dessen weisse Kapelle auf der Fahrt von Raudnitz herab öfter sichtbar wird.

Vom Dorfe Mühlhausen (Schloss des Fürsten Lobkowitz) geht die Bahn durch einen Felsen-Tunnel nach Kralup.

Stat. **Kralup** liegt am Ausgange eines Thales, durch welches eine Zweigbahn in die Kohlenwerke von Chladno führt.

Von hier geht die Bahn in starken Krümmungen immer nahe an der Moldau fort nach Stat. Libšic und Stat. Rostok. Hier tritt sie in das enge Felsenthal der Moldau.

Stat. **Bubenč** (Bubenetsch) ist die letzte vor der Hauptstadt Böhmens, in die man auf einem grossartigen Viaducte von 87 Bogen (3480 Fuss

Länge), über den untern Theil des Baumgartens, Hetzinsel, Jerusalemsinsel, das Carolinenthal einfährt.

PRAQ.

Prag, die Hauptstadt des Königreiches Böhmen, mit 150.000 Einwohnern. Die poetische Lage der uralten Königsstadt an beiden Ufern der Moldau und den sie umgebenden Hügeln (3 Stunden im Umfange), überragt von der königlichen Burg auf dem hohen Hradschin, die altersgrauen Kirchen und Paläste, die zahlreichen goldblinkenden Thurmspitzen (von mehr als 60 Thürmen „das hundertthürmige Prag“), dazu die Erinnerungen aus der alten und ältesten Geschichte Böhmens, üben einen so eigenthümlichen Zauber, dass Prag allgemein als die interessanteste Stadt Deutschlands bezeichnet wird.

Gasthöfe: Englischer Hof, Blauer Stern, Hôtel de Saxe, Schwarzes Ross, Goldener Engel, Kaiser von Oesterreich, Drei Karpfen.

Vom Bahnhofe: durch die Hibernergasse in die Altstadt. Hier fällt zuerst der Pulverthurm auf, ein ehemaliger Thorthurm, zwischen der Alt- und Neustadt aus dem 15. Jahrhundert. Durch die Zeltnergasse auf den „grossen Ring“, dort: das neue Rathhaus mit 6 Statuen vom Prager Bildhauer Max; der Thurm

mit der merkwürdigen Uhr von 1474 (die Mariensäule am Ring ist von Kaiser Ferdinand III. für die Befreiung **Prags** von den Schweden errichtet). Vom grossen Ring über den kleinen Ring durch die kleine und grosse Jesuiten- (jetzt Karls-) Gasse, und über den Kreuzherrnplatz zur steinernen Brücke. In der grossen Jesuitengasse rechts das Clementinum, ehemaliges Jesuiten-Collegium von 1740, enthält jetzt die Universitäts-Bibliothek, die Sternwarte, die Akademie, das Gymnasium, die philosophischen und theologischen Universitäts-Hörsäle. Auf dem Kreuzherrnplatz rechts die herrliche Kreuzherrenkirche und vor dem Brückenkopf die Bildsäule Karl IV. (Gründers der Prager Universität, der ältesten Deutschlands), von Hänel (Meisterwerk).

Die merkwürdige steinerne Brücke (Karlsbrücke) mit einer herrlichen Ansicht der alten Königsstadt (Hradschin, Belvedere, Lorenzerberg, Moldau-Inseln etc.). Die Brücke, auf beiden Seiten durch archäologisch interessante Brückenthürme abgeschlossen, 1572 Fuss lang, 32 $\frac{1}{2}$ Fuss breit, ruht auf 16 Pfeilern, die mit 28 steinernen Heiligenstatuen und Gruppen verziert sind (das Crucifix vom Jahre 1606, der heil. Nepomuk von 1683).

Stromaufwärts sieht man oberhalb der steinernen Brücke die neue Kettenbrücke bei der Schützeninsel. Zwischen den beiden Brücken der Franzensquai mit der herrlichsten Aussicht auf den hier breit sich ausdehnenden Strom, den Hradschin mit seinen imposanten Gebäuden und den Laurenzerberg. Monument des Kaisers Franz von Krammer und Max.

Die Karlsbrücke führt aus der Altstadt auf die Kleinseite. Hier sind die meisten alten Paläste des hohen böhmischen Adels, tief nachgedunkelt, wie die Bilder der alten Meister. Der kleine Ring mit der St. Nicolauskirche (reich verzierte Jesuitenkirche aus dem Jahre 1772). Am Waldsteinplatze der Palast des ehemaligen Herzogs von Friedland mit dem für Jedermann offenen Garten. (In der imposanten Gartenhalle das Portrait Waldstein's und seiner Gemahlin.)

Durch die steile Spornergasse auf den Hradschin. Hier die kaiserliche Burg, in Prag „das Schloss“ genannt, jetzt von Kaiser Ferdinand bewohnt, mit dem imposanten spanischen Saale und 400 Gemächern. Darunter die alte Landtagsstube, wo der bekannte Fenstersturz des Slawata und Martinitz stattfand. Die Metropolitankirche zu St. Veit im Style des Kölner Domes von 1343—1385

gebaut, vom Erbauer des Mailänder Domes, Peter Arler aus Gmünd (von 5—12, von 2—5 Uhr geöffnet). Seitwärts der Burg: der Palast des Erzbischofes, dann der gräflich Sternberg'sche Palast mit der Gemäldegalerie der böhmischen Kunstfreunde.

Weiter oben, am höchsten Punkte der Stadt, das Prämonstratenserstift Strahof, eines der grössten Klöster mit weiten Hallengängen, interessanter Bibliothek, Originalgemälden von Dürer und der schönsten Ansicht von Prag und Umgebung bis zum Riesengebirge.

Von hier zurück wieder über die Karlsbrücke in die Altstadt. Von da rechts in die Neustadt: Kolowratstrasse, hier das böhmische Nationalmuseum (Bibliothek mit Handschriften von Huss und Ziska; ethnographische, Münz-, Mineral-Sammlung etc.). Vom Anfang der Kolowratstrasse rechts kommt man auf den schönsten Platz, eigentlich die längste und breiteste Strasse Prags (2160 Fuss lang, 180 Fuss breit), den Rossmarkt (Wenzelsplatz).

In der Neustadt liegt auch der grösste Prager Platz, der Viehmarkt (1680 Fuss lang, 480 Fuss breit), jetzt Karlsplatz genannt.

Zu den Merkwürdigkeiten der Stadt gehört die Judenstadt mit

9 Synagogen. Gegen 7000 Juden wohnen hier in 280 Häusern; mitten darin liegt der berühmte alte Judenkirchhof.

Ein ganz neues Supplement zur alten Hauptstadt ist die gewerbreiche Vorstadt Karolinenthal mit neuen Häusern, geraden Strassen und vielen Fabriken.

Von Prag nach Wien.

Eisenbahn. Abfahrt:

7 U. 35 M. Früh, 7 U. 23 M. Abds.

Ankunft in Wien:

7 U. 15 M. Abds., 7 U. 44 M. Früh.

Fahrpreis:

I. Cl. 19 fl. 44 kr. — II. Cl. 14 fl.

58 kr. — III. Cl. 9 fl. 72 kr.

Die Bahn geht zwischen dem Karolinenthale (links), und dem Ziskaberge (rechts) über Biechowitz, Auwal, Böhmisches-Brod, Podiebrad in die Ebene bei Kollin (Schlacht bei Kollin 1757). Hier kommt sie an die Elbe, der sie sich an mehreren Punkten dicht annähert, so bei Elbeteinitz, das an einem Hügel jenseits des Flusses liegt. Die Ruinen des Schlosses Pardubitz sind schon von weitem sichtbar. Bei Station Pardubitz beginnt die im Baue begriffene Pardubitz-Reichenberger Bahn. Bei Chotzen durch einen 600 Fuss langen Tunnel in das interessante Thal des Adlerflusses, mit

fortwährend starken Bahnkrümmungen bis Wildenschwert, einer netten Fabrikstadt. Von da nach Böhmisches-Trübau, wo sich die Brünner und Olmützer Bahn scheiden. Ueber Zwittau und Brüsa an dem Flüschen Zwittawa bis Brünn in anmuthiger Gegend. Lettowitz mit Kirche, Abtei, altem und neuem Schlosse des Grafen Kallnoky. Hinter Skalitz sieht man links in der Entfernung die Ruine Lobkowitz. Bei Station Raitz das Schloss Raitz des Fürsten Salm. Blansko, berühmte Eisenhütten. Die Bahn geht nun in dem engen Felsenthale der Zwittawa fort, durch mehrere Tunnels in ausgezeichnet romantischer Gegend (besonders an der linken Seite); bei der Station Adamsthal liegt das gleichnamige reizende Waldthal mit bedeutenden Höhlen.

Sobald die Bahn in die weite Ebene tritt, sieht man Brünn mit dem Spielberge vor sich, die erste Hauptstadt von Mähren. (Die zweite ist Olmütz.) Zunächst der Bahn der Gasthof des Padowetz auf der Bastei, in der innern Stadt: Schwarzer Adler, Drei Fürsten. Bedeutende Fabrikstadt (Tuch und Leder) mit 50.000 Einw. Der Spielberg, auf einer Anhöhe von 816 Fuss, hat jetzt seine frühere Bestimmung als Strafgefängnis verloren. Näher am Bahnhofe auf einem Hügel die Dom- oder

St. Peterskirche, daran angränzend der Franzensberg mit schöner Aussicht, der wichtigste Punkt bei kurzem Aufenthalte.

Raigern, die nächste Station, mit dem ältesten Benedictinerstifte Oesterreichs aus dem Jahre 1048. Hinter Branowitz rechts die Polauer Kalksteinberge.

Stat. **Lundenburg**, der Knotenpunkt, in welchem die Bahnlinien von Brünn, dann von Olmütz, von Oderberg und von Krakau zusammentreffen, um nach Wien zu führen. (Stellwagen nach Eisgrub, grossartigem, sehenswertem Parke des Fürsten Liechtenstein.) Bei Station Hohenau kommt man an die March, den Grenzfluss gegen Ungarn, und dann in die fruchtbare Ebene des Marchfeldes. In der Gegend von Dürnkrot war die Schlacht Ottokars von Böhmen gegen Rudolf von Habsburg. Bei Gänserndorf zweigt sich die Wien-Pesth-Szegediner Bahn ab. Von Flo-

ridsdorf rechts der Leopoldsberg und Kahlenberg. Durch Donauauen, über den grossen und kleinen Donauarm in den Wiener Bahnhof.

Vom Nordbahnhofe fahren Omnibus in die Stadt, jedoch nur auf den Stefansplatz, nicht in die Gasthöfe. Hat man daher mehr als eine Hand-Reisetasche bei sich, so nehme man einen Comfortable (Einspänner), mit grösserem Gepäck einen Fiaker (Zweispänner). Die Taxe vom Nordbahnhof für Fiaker ist: a) in die innere Stadt: 1 fl. 5 kr. b) in die Leopoldstadt und Weissgärber: 84 kr. c) in die übrigen Vorstädte: 1 fl. 40 kr., in die entfernten: 1 fl. 75 kr. Für Einspänner: a) 53 kr. b) 42 kr. c) 70 kr., 1 fl. 5 kr. Für das kleine Gepäck, welches im Wagen selbst untergebracht werden kann, ist nichts zu bezahlen; für grössere Koffer dem Fiaker bis zu 35 kr. Der Einspänner darf nur leichteres Gepäck mitnehmen, gegen Vergütung von 10 kr.

2. Olmütz — Wien.

Eisenbahn. Abfahrt von Olmütz:

a) 11 U. Vorm. b) 10 U. Nachts.

Aufenthalt in Prerau wegen des Anschlusses an den Rzeszów-Krakau-

Oderberger Zug:

a) 2½ Stunde. b) 1 Stunde.

Ankunft in Wien:

a) 7 U. 37 M. Abds. b) 5 U. 16 M. Früh.

Fahrpreis:

10 fl. 8 kr. — 7 fl. 16 kr. — 4 fl. 77 kr.

Die Bahn geht durch die fruchtbare Ebene der Hanna über Brodek

nach Prerau, eine der ältesten Städte Mährens, mit einer gut eingerichteten Restauration am Bahnhofe. Von da über Napagedl, Hradisch, Stadt auf einer Insel der March, Bisenz mit einem Schlosse

des Grafen Reichenbach nach Göding, wo die von hier an schiffbare March die Grenze von Oesterreich und Ungarn bildet, Neudorf, Lundenburg. (Von da nach Wien. Siehe Seite 9.)

3. Krakau — Wien.

Eisenbahn. Abfahrt:

a) 7 U. Früh. b) 3 U. 45 M. Nachm.

Ankunft:

a) 7 U. 37 M. Abds. b) 5 U. 16 M. Früh.

Von Krakau über Zabierzow und Krzeszowice durch steiles Hügelland nach Trzebinia, von da über Oswiecim nach Oderberg. Hier ist der Knotenpunkt der schlesischen und galizischen Bahn. Die Oder macht hier die Grenze zwischen Preussen und Oesterreich. Ueber Ostrau nach Schönbrunn, wo sich das Oderthal verengt.

Bei Weisskirchen kommt man durch einen tiefen Einschnitt, welcher das Grenz-Hochland zwischen Oesterreichisch-Schlesien und Mähren durchschneidet, in das fruchtbare und anmuthige Thal der Beczwa, östlich das grosse Schloss Helfenstein des Fürsten Dietrichstein auf einer Bergspitze. Leipnik, kleine Fabrikstadt mit alten Wartthürmen. Durch fruchtbare Felder und Wiesen über die Beczwa nach Prerau. (Von da nach Wien. Siehe oben: Olmütz — Wien).

4. Linz — Wien.

1. Dampfschiffahrt.

Vom Frühling bis zum Spätherbst täglich. Abfahrt von Linz um 7 Uhr. Ankunft in Nussdorf 3½ U. Nm.

„ im Donaukanale 4½ U. Nm.

I. Cl. 6 fl. 50 kr. — II. Cl. 4 fl. 40 kr.

Verdeck 3 fl. 30 kr.

Von Linz bis Grein ist die Gegend nicht bedeutend.

Bei Mauthhausen (am linken Ufer) eine Brücke über die Donau, dicht am Ufer das alte Schloss Pragstein. Unterhalb rechts fliesst die Enns in die Donau.

Rechts Walsee mit Schloss des Gr. Wickenburg. Links die Ruine Clam.

Vor Grein macht die Donau eine scharfe Wendung und tritt in ein geschlossenes Gebirgsthäl, eine der schönsten Donaupartien. Links Grein und das Schloss Greinburg des Herzogs von Sachsen-Coburg. Von hier beginnt das Gebiet des Strudels und Wirbels, durch die neuesten Felsensprengungen sehr verändert, für Dampfschiffe ganz gefahrlos. Unterhalb Grein der Strudel, jetzt nur noch durch den Stromfall von $3\frac{1}{2}$ Fuss charakterisirt; eine der wildschönsten Donaupartien. Die Ruine Werfenstein sammt Warthurm und Kreuz. Am linken Ufer Markt und Ruine Struden.

Gleich nach dem Strudel kommt der Wirbel. Er hat durch die letzte Sprengung im J. 1857, welche den ehemaligen Felsen und Ruine Hausstein gründlich vernichtete, an poetischem Werthe so viel verloren, als er an Sicherheit (für Flösse und andere kleine Schiffe) gewonnen hat. Die Dampfschiffe nehmen seit Jahren kaum Notiz von dem Dasein dieser Schwierigkeiten.

Fährt man aus diesen Stromschnellen heraus, so zeigt sich:

Links: St. Nikolas, dem Wirbel direkt gegenüber. Sarblingstein mit einer Ruine. Rechts: das kleine Schloss Donaudorf; dann

Links: Persenbeug, kais. Lustschloss auf einem Felsen, rechts: Ybbs mit dem grossen Alterverorgungshause.

Am linken Ufer bei Marbach: auf einem 1300 Fuss hohen Berge die berühmte und vielbesuchte Wallfahrtskirche Maria-Taferl. Grossartige Aussicht über Oesterreich und die steierischen Alpen. Weiter hinab rechts der alte Markt Flecken Pechlarn. Dann zeigt sich links das zweithürmige Schloss Weiteneck, rechts das berühmte Kloster Melk, an dem das Dampfschiff sonst unmittelbar anlegte; jetzt, da die Fahrt durch den anderen Donauarm geht, sieht man es nur von weitem.

Von Melk bis Mautern ein enges Gebirgsthäl. Am rechten Ufer:

Schönbüchel, Schloss des Grafen Beroldingen, — das alte Raubschloss Aggstein.

Am linken Ufer: der Markt Flecken Spitz, die Ruine Dürrenstein, wo 1192 Richard Löwenherz gefangen war.

Von hier verflachen sich die Ufer bis Tuln.

Links: die Städte Stein und Krems durch eine hölzerne Brücke (die seit 1463 besteht) mit Mautern am jenseitigen Ufer verbunden.

Rechts: die uralte Stadt Tuln mit einer Kapelle aus d. J. 1011. Lehranstalt des k. k. Pionnierkorps,

— Greifenstein mit dem alten Thurme, — Klosterneuburg mit grossartigem Chorherrenstift der Augustiner, — der Kahlenberg, der hier steil an die Donau abfällt.

Nussdorf, eine Stunde von Wien, der Landungsplatz des Dampfschiffes, da von hier aus nicht der grosse Donauarm, sondern nur ein Donaukanal an der Residenz vorübergeht.

Für Fremde mit Gepäck sind von hier Stellwägen (Omnibus) nicht rathsam, weil sie nicht zu den Gasthöfen fahren. Wer sie aber benützen will, der fährt zu dem billigen Preise von 32—42 kr. bis in das Innere der Stadt.

Für Separat-Lohnwägen besteht folgende

Fahrtaxe vom Landungsplatze:

	2spän. fl. kr.	1spän. fl. kr.
a. In die innere Stadt — den Bezirk Rossau und Alservorstadt . . .	2 21	1 40
b. In d. Vorst. Leopoldst. " " Josephstadt		
c. " " Neubau . " " Mariahilf .	2 91	1 89
d. " " Wieden . " " Margareth. " " Landstrasse		

Vergütung für das Reisegepäck wie Seite 9.

Die von Linz und den oberhalb Wien gelegenen Stationen ankommenden Passagiere (1. u. 2. Platzes) werden unentgeltlich von Nussdorf mittelst eines Local-Dampfbootes bis zu dem Dampfschiffahrts-Gebäude im Donaukanale befördert.

2. Bahnfahrt.

Kaiserin Elisabeth-Westbahn.

Abfahrt:

a) 7 U. Früh. b) 11 U. 25 M. Vorm.

Ankunft:

a) 2 U. 30 M. Nachm. b) 7 U. 45 M. Abds.

Fahrtaxe:

I. Cl. 9 fl. — II. Cl. 6 fl. 75 kr.

III. Cl. 4 fl. 50 kr.

Stat. Kleinmünchen — Asten — nach Enns: die Stadt liegt auf einem Hügel an der Enns, dem Grenzflusse zwischen Ober- und Niederösterreich, an der Stelle der einstmaligen Römerstadt Laureacum. Auf dem Marktplatze steht ein hoher Thurm, den Kaiser Maximilian II. 1565 als militärisches Observatorium erbauen liess. Auf einer Anhöhe das Schloss Ennseck des Fürsten Auersperg.

Die Bahn geht über die Enns nach St. Valentin, Haag, St. Peter, Amstetten, Blindenmarkt, Kimmelbach; von hier an nähert sie sich der Donau.

Die nächste Stat. Krumm-Nussbaum liegt in sehr romantischer

Gegend an beiden Ufern des Stromes (gegenüber Maria-Taferl, Seite 11).

Pechlarn, das Arelape der Römer, auch im Nibelungenliede genannt als Wohnsitz Rüdigers von Bechelaren. Mölk, Marktflecken am Fusse eines Felsens an der Donau, auf welchem 180 Fuss über dem Strome die berühmte Benedictiner-Abtei erbaut ist (im J. 1702—1736). Prachtvoll ausgestattete Kirche mit berühmter Orgel; Bibliothek von 20.000 Bänden, Incunabeln, Handschriften.

Von Mölk an entfernt sich die Bahn wieder von der Donau, geht durch den 920 Fuss langen Tunnel über Loosdorf, Prinzersdorf nach St. Pölten, am linken Ufer des

Traisen-Flusses, Kreishauptstadt, Bischofsitz, mit 4600 Einw. und mehreren grossen Erziehungsanstalten. Pottenbrunn, Böhmkirchen, Kirchstätten, Neulengbach, Rekawinkel.

Die Gegend von Pressbaum über Purkersdorf, Weidlingau, Hütteldorf, Penzing, nach Wien, gehört zu den schönsten Umgebungen der Residenz. Rechts von Penzing liegt das kais. Lustschloss Schönbrunn. Vom Bahnhofe fahren eigene Omnibus der Westbahn durch die schöne Mariahilfer Hauptstrasse in die Stadt. Mit Fiaker 1 fl. 12 kr., Einspanner 65 kr. (Gepäck 35 kr., Einspanner 10 kr.).

5. Pesth — Wien.

Eisenbahn in 9 Stunden.

Abfahrt:

9 U. Früh, 9 U. 25 M. Abds.

Ankunft in Wien:

5 U. 56 M. Abds., 6 U. 1 M. Früh.

Fahrpreis:

I. Cl. 13 fl. 32 kr. — II. Cl. 10 fl.

III. Cl. 6 fl. 66 kr.

Fiaker von der Stadt zum Bahnhof 70 kr. bis 1 fl. 5 kr., Omnibus zum Bahnhof (Abfahrt vom König von Ungarn) 14 kr., mit Gepäck 18 kr.

Palota, Gut des Grafen Karoly, der Park mit Restauration stark von

den Pesthern besucht. Die Bahn geht über Weideland bis Waitzen (Vác), Stadt mit 11.500 Einw., Sitz eines Bischofs. Von Waitzen bis Gran-Nána ist die Gegend interessant durch die Donau. Dagegen von hier an fruchtbares Ackerland, ohne Schönheit.

Bei Tót-Megyér, Eigenthum des Grafen Karoly, sieht man rechts das lange, weinreiche Neutragebirge. Nach Station Wartberg leuchtet schon von weitem das weisse Schloss Wibersburg vom Abhange der Karpathen.

Bei Pressburg kreuzt man die Tyrnauer-Bahn. Pressburg, früher Haupt- und Krönungsstadt, am Fusse des Schlossberges und des Zuckermandel mit 42.000 Einw., darunter 7000 Juden, die eine Art Judenstadt am Schlossberge haben. Am Gipfel des Schlossberges steht die grosse, weithin sichtbare Ruine des seit 1812 durch Feuer zerstörten kön. Schlosses mit einer herrlichen Aussicht auf die Donau und die Ebenen Ungarns.

Die einfache Domkirche, 1090 vom h. Ladislaus erbaut, hat als Krönungskirche eine mit vergoldeter Königskrone verzierte Kuppel.

Eine grosse Schiffbrücke verbindet die Stadt mit der bewaldeten Donauinsel Au am rechten Ufer, deren Parkanlagen Gast- und Kaffee-

häuser und ein Sommertheater (Arena) enthalten.

Am Pressburger Ufer liegt neben der Brücke der Königsberg, ein kleiner künstlicher Hügel mit Mauerverkleidung, durch ein Gitter abgesperrt, auf welchen der König nach der Krönung ritt, und das Schwert des h. Stephan nach den vier Weltgegenden schwang. Aus dem Bahnhofe geht die Bahn in einen Tunnel durch die Ausläufer der Karpathen und senkt sich allmählig in das Marchfeld. Ueber die March links das kais. Schloss Hof, weiterhin der Berg von Theben (Festung am Ausflusse der March in die Donau). Bei Gänserndorf läuft die Bahn in die Nordbahn ein. Stat. Wagram, Süssenbrunn, Floridsdorf, Wien.

W I E N.

Vom Bahnhofe der Nordbahn fährt man durch die breite, schöne Vorstadtstrasse Jägerzeile über den Donaukanal und den Franz Josef-Quai, der an der Stelle des demolirten Rothenthurmthores liegt, in die Stadt ein. Von der Rothenthurmstrasse in gerader Linie auf den Stefansplatz. Will man von diesem Centralpunkte einen Orientirungstreifzug durch die Stadt ma-

chen, so hat man in der Fortsetzung der Linie, die uns heraufführte, die Kärntnerstrasse vor sich und kann sogleich die innere Stadt von Nord nach Süden durchschneiden. Man wendet sich jedoch besser vom Stefansplatze rechts über den Stockimeisenplatz auf den Graben, vom Ende des Grabens links auf den Kohlmarkt (die glänzendsten Passagen Wien's) und Michaeler-

platz zur Hofburg bis zum Burghthor. Hiermit ist die Stadt bis zum westlichen Ende durchschritten. Kehrt man vom Burghthor zurück auf den Michaelerplatz, so kann man in fast gerader Richtung rechts zum Süden der inneren Stadt, dem Ausgange der Kärntnerstrasse gegen die Vorstadt Wieden, links zum Nordende, dem Schottenthore und in die Vorstädte Rossau und Alservorstadt gelangen.

Wir machen aber nur einige Schritte rechts auf den nahe liegenden Josefsplatz mit der Reiterstatue Josefs II. von Zauner, kehren wieder um und wenden uns links in die Herrngasse mit vielen Palästen der Aristokratie, dem Landhause, dem Statthaltereisitze, der Nationalbank; sehen am Ende der Gasse durch die Schottengasse bis an's Schottenthor, lenken aber rechts ein auf die Freie mit dem schönen Brunnen von Schwantaler, von da über den jetzt erweiterten Heidenschuss auf den Hof, einen der grössten der kleinen Plätze Wien's, mit dem Hofkriegsgebäude (auf der Stelle der ehemaligen Hofburg der Babenberger) und dem neuen palastähnlichen Gebäude der Creditanstalt. Wenn wir von da über den Judenplatz und hohen Markt gehen, so kommen wir auf unseren ersten Weg zur Stefans-

kirche zurück, und mit einer kleinen Ausbeugung von der Kärntnerstrasse auf den neuen Markt (Mehlmarkt, mit den grossen Brunnfiguren von Rafael Donner) haben wir die Hauptplätze Wien's kennen gelernt.

Dagegen würden wir Tage brauchen, um die 34 Vorstädte zu durchwandern, die, durch die Wiesen und Alleen des Glacis von der Stadt getrennt, sie allseitig umgeben. Manche dieser Vorstädte hat den Umfang einer Provinzialstadt; die Vorstadt Wieden allein hat 60.000 Einwohner.

Gasthöfe.

In der innern Stadt:

Erzherz. Karl,	} Kärntnerstrasse.
Wilder Mann,	
Kaiserin von Oesterreich, Weiburggasse nächst dem Stefansplatze.	
Hôtel Munsch,	} neuer Markt, rechts
Hôtel Meissel,	
Stadt Frankfurt,	} rechts vom neuen Markt.
Matschakerhof,	
Römischer Kaiser, Freieung.	
Hôtel Wandl, Petersplatz.	
Stadt London,	} alter Fleischmarkt.
Weisser Wolf,	
König v. Ungarn,	} Schulerstrasse.
Goldene Ente,	
Ungar. Krone, Himmelpfortgasse.	

Die Vorstadtgasthöfe sind in der Regel etwas billiger.

In der Leopoldstadt:

Goldenes Lamm,	}	Praterstrasse.
Russischer Hof,		
Weisses Ross,	}	Taborstrasse.
Nationalgasthof,		
Schwarzer Adler,		
Weisse Rose,		

Wieden, am Wege zur Südbahn:
Goldenes Kreuz, Stadt Triest.

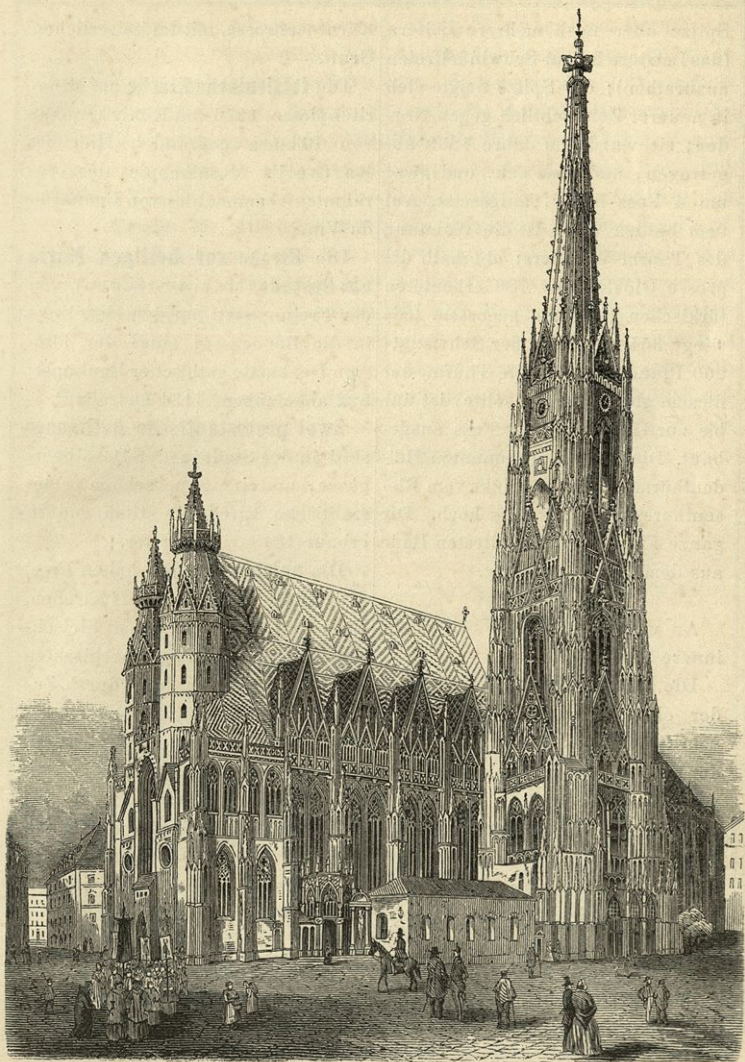
Sehenswürdigkeiten.

Wir beschränken uns bei diesen Angaben auf den kurzen Aufenthalt von einigen Tagen und die hervorragendsten Objecte.

Der Dom von St. Stefan.

Im Jahre 1144 von Herzog Heinrich Jasomirgott gegründet, in der Mitte des 13. Jahrhunderts durch Feuer beschädigt, wurde er unter König Ottokar von Böhmen wiederhergestellt. Seine gegenwärtige Gestalt erhielt er erst durch Rudolf IV., der auch zwei Hauptthürme bestimmt hatte. Am Thurme wurde 74 Jahre gearbeitet. Im Jahre 1400 brachte ihn Georg Hauser auf zwei Drittheile seiner Höhe, 1407 setzte Anton Pilgram den Bau fort und vollendete die Spitze 1432. Pilgram's Nachfolger im Dombau war Hanns Buxbaum. Die Kirche ist in Form eines lateinischen Kreuzes von Quadern erbaut, 333 Fuss lang, 222 Fuss breit, 86 hoch. Der Bau des Chores,

dreischiffig, im reinsten gothischen Style, begann 1359; das Schiff ist aus dem 16. Jahrhundert. Das Gewölbe wird von 12 Pfeilern (jeder 9 Fuss im Durchmesser) getragen. 31 hohe Glassenster, die des Hochaltares mit alten Glasmalereien. Die Chorstühle, reiche Holzarbeit aus dem 16. Jahrhundert, vom Strassburger Lerch. Die Kanzel, 1512 von Meister Pilgram in Stein gearbeitet. Vier Seiteneingänge und der Haupteingang am Stefansplatze, das sogenannte „Riesenthor“. Die nördlichen und südlichen Giebel waren bis zum Jahre 1854 unausgebaut. Die Gemeinde Wien's liess sie ausbauen, und der Architekt Leopold Ernst stellte sie in zwei Jahren her, mit tiefem Verständnisse des altdeutschen Styles, in vollkommener Harmonie mit dem alten Baue. Derselbe ist jetzt als Dombaumeister mit der vollständigen Restauration des Domes beschäftigt. Der Stefansthurm, 435 Fuss hoch, gewährt die umfassendste Uebersicht der Stadt und ihrer Umgebung. Er war bis zur Spitze aus Quadern gebaut, mit Steinverzierungen der feinsten, durchbrochenen Arbeit. Seit der Restauration von 1839 ist die Spitze von Eisen, Stein und Kupfer. Man hat, um zur Aussicht auf der Thurm-gallerie zu gelangen, 553 steinerne und 200 hölzerne Stufen zu erklimmen, bis zur



Spitze aber noch mehrere Leitern (das Letztere ist nur Schwindelfreien anzurathen); die Spitze neigte sich in neuerer Zeit sichtlich gegen Norden; sie wurde im Jahre 1839 abgetragen, und ganz neu, und zwar um 4 Fuss höher, aufgesetzt. Auf dem halben Wege ist die Wohnung des Thurm-Wächters; oberhalb die grosse Glocke aus 180 erbeuteten türkischen Kanonen gegossen. (Sie wiegt 354 Centner, der Schwengel 200 Pfund.) Der zweite Thurm, der diesem gleich werden sollte, ist nur bis zur Höhe von 204 Fuss ausgebaut. Die beiden sogenannten Heidenthürme rechts und links vom Riesenthore sind 202 Fuss hoch. Die ganze Fronte ist vom ältesten Baue aus dem 12. Jahrhundert.

An weiteren Kirchen besitzt die innere Stadt:

Die **Pfarrkirche zu St. Peter**, bei der obigen Stadtwanderung rechts vom Graben, 1702 nach dem Muster der Peterskirche in Rom von Fischer von Erlach erbaut.

Die **Augustinerkirche** in der Nähe des Josefsplatzes mit dem berühmten Grabmale der Erzherzogin Christine (Tochter der Kaiserin Maria Theresia), aus Marmor, von Canova.

Die **Kapuzinerkirche** sammt Kloster am neuen Markt, rechts von der

Kärntnerstrasse, mit der kaiserlichen Gruft.

Die **italienische Kirche** am Minoritenplatze, 1276 von König Ottokar von Böhmen gegründet. Hier ist Raffaels Mosaikcopie des berühmten Abendmahles von Leonardo da Vinci.

Die **Kirche zur heiligen Maria am Gestade** (Maria Stiegen), von der Freieingasse statt auf den Hof, links in die Renngasse; eines der ältesten Denkmale gothischer Baukunst; 822 angefangen, 1134 ausgebaut.

Zwei protestantische Bethäuser sind in der Stadt in der Dorotheergasse, und eine neue schöne protestantische Kirche in Gumpendorf, erbaut 1849 von Förster.

Die **unirten Griechen** haben Eine, die **nicht unirten** zwei Kirchen. Eine derselben (am alten Fleischmarkt) ist so eben vom Architekten Hansen restaurirt und durch Zubau vergrössert worden — Ziegelnbau, Innen und Aussen reich mit Gold verziert.

Die **Israeliten** haben eine prachtvolle Synagoge in der inneren Stadt, und eine schöne Synagoge im maurisch-byzantinischen Style in der Leopoldstadt.

Die vorzüglichsten Vorstadtkirchen sind: die **Karlskirche** (S. Carlo Borromeo) in der Vorstadt

Wieden (durch die Kärntnerstrasse über die schöne Elisabethbrücke). Sie ist von Kaiser Carl VI. als **Votivkirche** gestiftet wegen Befreiung Wien's von der Pest im Jahre 1813, gebaut von Fischer von Erlach 1716—1737.

Die **Kirche in Altlerchenfeld**, nach dem Plane des Schweizers Müller 1853 gebaut, in mittelalterlich-italienischem Style. Ziegelbau mit drei Schiffen und zwei Thürmen.

Diese und die **Johanneskirche** in der Jägerzeile 1854 von Rösner erbaut, sind die neuesten katholischen Kirchen Wien's.

Am Glacis vor dem Schottenthore wird vom Architekten Ferstl die aus einer Nationalsammlung gestiftete **Votivkirche** gebaut (für die Rettung des Kaisers Franz Josef), eine gothische Kirche mit zwei Thürmen.

Die **k. k. Hofburg**, seit dem 13. Jahrhundert der Sitz der österreichischen Regenten, ein Bau aus verschiedenen Zeiten, 13., 16., 17., 19. Jahrhundert. Ein Theil davon, die Reichskanzlei mit den 4 Herkulesgruppen (Antaeus, Busiris, nemeischer Löwe, kretensischer Stier — von Lorenzo Matthielli), ist von Fischer von Erlach 1728 erbaut.

Das **Burghor** mit 5 Durchgängen auf 12 dorischen Säulen von Nobile.

Beim Rückwege vom Burghor in den Burghof kommt man rechts an den Schweizerhof (bezeichnet durch die beiden Wappenschilder, links das Habsburger, rechts das uralte des Erzherzogthums) und durch diesen auf den Josefsplatz mit dem Reiterbilde Kaiser Josef's II. aus Erz von Zauner. Die drei Seiten des Josefsplatzes sind die Fortsetzung der kais. Burg, nämlich die Winterreitschule, einer der imposantesten Säle des Continents, die ebenfalls grossartigen Redoutensäule, das Gebäude der Hofbibliothek, 1722 von Fischer von Erlach erbaut.

Theater.

Wien hat jetzt im Ganzen sieben Schauspielhäuser:

I. In der Stadt:

Das **Hofburgtheater**, berühmt durch seine Leistungen, ausschliessend dem deutschen Drama gewidmet, leider zu klein für den täglichen Andrang der Besucher. Es hat vier Stockwerke (drei Logenreihen), ein erstes und ein zweites Parterre. Im Monate Juli ist es geschlossen.

(Sperrsitz im Parterre 1 fl. 89 kr.; im 3. Stock 1 fl. 5 kr.; im 4. Stock 70 kr. — Eintritt: 1. Parterre 1 fl. 5 kr.; 2. Parterre 70 kr.; 3. Stock 63 kr.; 4. Stock 35 kr.)

Das **Hofopertheater** (an der Ecke der Kärntnerstrasse), ausschliessend für Oper und Ballet. Vom 1. April bis Ende Juni italienische Oper. Orchester und Chor von anerkanntem Rufe. Es hat fünf Stockwerke, drei Reihen Logen und ein Parterre.

(In der deutschen Opern-Saison: Loge im 1., 2. Stock oder im Parterre 8 fl. 40 kr.; im 3. Stock 6 fl. 30 kr.; Sperrsitz im Parterre 1 fl. 89 kr.; im 3. Stock 1. Reihe 1 fl. 58 kr.; 2. oder 3. Reihe 1 fl. 40 kr.; 4. Stock 1 fl. 5 kr. — Eintritt: Parterre 1 fl. 5 kr.; 3. Stock 70 kr.; 4. Stock 42 kr.; 5. Stock 26 kr.)

2. In den Vorstädten:

Das **Theater an der Wien**. Das schönste und grösste in Wien, fasst über 3000 Menschen. Schauspiele, Volksstücke, Ausstattungstücke. Ausgezeichneter Dekorationsmaler: Grünfeld.

(Loge im 1. Range oder Parterre 6 fl. 30 kr.; 1 Sitz in der grossen Loge 1. Ranges 2 fl. 10 kr.; in der grossen Loge 2. Ranges 1 fl. 40 kr.; Fauteuil im Parterre oder 1. Gallerie 1 fl. 5 kr.; in der 2. Gallerie 70 kr.; 1 Sperrsitz im 3. Stock 53 kr. — Eintritt: im Parterre oder 1. Stock 70 kr.; 2. Stock 42 kr.; 3. Stock 32 kr.; 4. Stock 21 kr.)

Das **Carltheater** in der Leopoldstadt, kleiner als jenes an der Wien, aber äusserst elegant und geschmackvoll gebaut und eingerichtet. Volksstücke, vorzüglich Possen, Dramen und Lustspiel.

(Loge im Parterre oder 1. Stock 6 fl. 30 kr.; im 2. Stock 5 fl. 25 kr.; 1. Platz in

der grossen Loge 1. Ranges 2 fl. 10 kr.; Balkonsitz im 1. Stock 1 fl. 60 kr.; Fauteuil im Parterre 1 fl. 5 kr.; im 1. Stock 1 fl. 5 kr.; im 2. Stock 70 kr.; Sperrsitz im 3. Stock 53 kr. — Eintritt: Parterre und 1. Stock 70 kr.; 2. Stock 42 kr.; 3. Stock 32 kr.; 4. Stock 21 kr.)

Das **Theater in der Josefstadt**, klein aber nett.

(Loge 6 fl. 30 kr.; Sitz in der Fremden-Loge 2 fl. 10 kr.; Sperrsitz im Parterre 1 fl. 5 kr.; 1. Stock 1 fl. 5 kr.; 2. Stock 70 kr. — Eintritt: Parterre und 1. Stock 70 kr.; 2. Stock 42 kr.; 3. Stock 21 kr.)

Die Vorstellungen beginnen überall um 7 Uhr.

3. Ausser den Linien:

Die **Arena** (ungedecktes Sommertheater) in Fünfhaus, schön und zweckmässig gebaut. Sie gehört zum Theater an der Wien, dessen Personal im Sommer hier spielt.

Das **Thaliatheater** vor der Lichtenfelder Linie, ein gedecktes elegant gebautes Sommertheater für Schauspiel, Posse, Oper. Es gehört zum Josefstädter Theater.

Sammlungen.

I. In der Hofburg:

1. Die **Hofbibliothek** (Eintritt täglich von 9—2 Uhr). Director Hofrath Freih. v. Münch-Bellinghaußen (Friedr. Halm). 320.000 Bände, 12.000 Incunabeln bis Ende des 15.

Jahrhunderts, 16.000 Handschriften von grossem antiquarischem Werthe (darunter ein Koran von 1545 als Amulet, 2 Zoll gross; die Peutingersche Tafel; Tasso's Handschrift von *La Gerusalemme conquizzata*. Grosse Sammlung von Kupferstichen und Holzschnitten; 941 Bände, 14 Mappen und 245 Cartons.

2. Das **Naturalienkabinet** neben der Bibliothek. 20 Säle der zoologischen Sammlung, musterhaft geordnet. (Allgemeiner Einlass jeden Donnerstag von 9—2 Uhr.)

3. Die **Schatzkammer** im ersten Stockwerk des Schweizerhofes (Mittwoch und Samstag von 10—12 Uhr), eine der reichsten und geschichtlich merkwürdigsten, mit einer fast unerschätzbaren Sammlung von Edelsteinen, darunter der berühmte Diamant Karl des Kühnen von Burgund, 133½ Karat schwer, 150.000 Dukaten werth, nach der Schlacht bei Granson von einem Schweizer Landsknecht um 15 Fr. verkauft.

4. Das **Münz- und Antikenkabinet** im 2. Stock (Montag und Freitag 10 Uhr), 2000 St. Bronzen, 1300 Vasen, über 100.000 Münzen, 1200 antik geschnittene Steine, 650 Cameen, 600 antike Pasten. Das goldene Salzfass des Benvenuto Cellini (vom Künstler selbst beschrieben. S. Göthe's Werke 28 Bd. S. 294). Daneben:

5. Das **Mineralienkabinet**, sehr reichhaltig, nach Mohs' System geordnet.

II. Im Belvedere.

Das kais. Lustschloss **Belvedere** (am Rennweg, Landstrasse), vom Prinzen Eugen von Savoyen erbaut, zwei Gebäude, durch einen aufwärts steigenden altfranzösischen Garten getrennt. Man fährt mit dem Omnibus der Südbahn bis zum Oberen Belvedere. Hier ist:

1. die grosse **kaiserliche Gemädegalerie** (Dinstag und Freitag von 10—4 Uhr) mit 3000 Bildern in 34 Sälen; Meisterwerken der italienischen und niederländischen Schule; im 2. Stockwerk: Altdeutsche und neuere Wiener Schule.

2. Im Erdgeschoss, die **Antikensammlung**: Statuen, Büsten, Reliefs, Mosaiken. Von da durch den Garten ins Untere Belvedere. Hier:

3. Die **Ambraser Sammlung** (Dinstag und Freitag von 9—12 und von 3—6 Uhr) mit 143 beglaubigten Rüstungen, ethnographischen und antiquarischen Merkwürdigkeiten, seltenen Handschriften.

III. Privatgalerien.

1. Fürstlich Liechtenstein'sche. Vorstadt Rossau (täglich), über 1200 Bilder.

2. Gräfllich Harrach'sche. Stadt, Freieung (Mittwoch u. Samstag von 10—4 Uhr), gegen 400 Bilder.

3. Gräfllich Czernin'sche. Josefstadt, am Glacis (Montag und Donnerstag von 10—2 Uhr), über 300 Bilder.

4. Arthaber's Sammlung der werthvollsten Bilder neuerer Meister, in Oberdöbling (Eintritt täglich gegen Eintrittskarte in Arthaber's Comptoir am Stefansplatz).

Rückwärts vom oberen Belvedere liegt ein grosser Platz, mit einem Teich in der Mitte, der im Winter von Schlittschuhläufern belebt ist, begrenzt von schönen Kastanien-Alleen, die zum Linienwalle führen. Ausserhalb desselben liegen rechts die Gebäude der Brucker und Gloggnitzer Bahn, links das Arsenal.

Das neue Arsenal.

Originell in Farbe und Form, kolossal in den Dimensionen, kunst- und geschmackvoll in allen Details, von Aussen wie ein maurischer Königspalast, bei ganzer Uebersicht wie eine selbstständige Stadt, so liegt dieses riesenhafte Arsenal vor uns, das zugleich Fabrik und Depôt für Waffen und Geschütz jeder Art ist.

Es wurde von Sr. Majestät Kaiser Franz Josef 1849 gegründet, und war im Jahre 1855 vollendet. Es bil-

det ein längliches Viereck, dessen nördliche, kürzere Seite von 253 Klfr. der Stadt zugewendet ist, während die längere von 663 Klfr. dem Damme der Wien-Brucker Bahn parallel läuft.

Es enthält am äusseren Umfange acht Hauptbauten, deren jede ein selbstständiges Ganze darstellt, nämlich in den Ecken vier vorspringende Quadrate von 38 Klfr. jeder Seite, mit Erkerthürmen, je vier Geschossen und einem geräumigen, von 20 maurischen Bogen umschlossenen Hofe. Im gleichen Abstände von diesen Flügeltracen, mit ihnen von ähnlichen Dimensionen, liegt an der Nordseite die 35 Klfr. lange Commandantur mit dem Hauptportale, beschützt von zwei Erkerthürmen, die in Nischen unter dem Zinnenkranze acht kolossale Statuen, Embleme der auf das Kriegswesen Einfluss nehmenden Wissenschaften und Künste tragen (vom Wiener Bildhauer Gasser). Ober dem Mittelgeschosse erhebt sich das noch riesigere Standbild der Austria mit Mauerkrone, Schwert und dem Herzschild des österreichischen Wappens.

Den Raum zwischen der Commandantur und dem nördlichen Eckgebäude nehmen, mit diesen durch crenelirte Mauern verbunden, Magazine mit zwei Thürmen an jedem Flügel ein. Alles ist im angelsächsischen Style ausgeführt, aus blanken

Ziegeln (Rohbau) mit hohem Steinsockel und zierlichem am untern Theile Nischen bildenden Gesimse, — mit dreifach und doppelt gekuppelten, im obersten Stockwerke mit einfachen im Halbzirkel überwölbten Fenstern. Das oberste Stockwerk schmückt eine Säulenstellung.

Gleich beim ersten Anblicke imponiren die Verhältnisse des Baues, die mächtige Steinverkleidung der Basis, die zweckmässige Gruppierung, die Reinheit der Ziegelwände, die schönen Formen der Fenster mit ihrer Steinverzierung. Der architektonische Schmuck ist reich, ohne Ueberladung, am reichsten an dem Mittelgebäude der Hauptfronte, dessen hohe mit Zinnen gekrönte Warte von dem die angelsächsische Bauart charakterisirenden Flaggenmaste überragt wird. Aehnliche Warten, doch niedriger, befinden sich auch an der inneren Seite der vier Eckgebäude.

Die Mittelgebäude der östlichen und westlichen Längenseite so wie das der Südfronte sind zur Aufnahme der Arbeiter bestimmt; in der Mitte vor dem letzteren steht die Kirche „Maria vom Siege“, am Altare das Marienbild, welches bei der Erstürmung des k. k. Zeughauses am 6. Oktober 1848 unversehrt blieb. Sämmtliche den äusseren Umfang bildende Bauten bis zum obersten Geschosse sind

eingewölbt und mit Asphaltterrassen versehen.

Der weite innere Raum enthält zwei grossartige Gebäudegruppen:

1. Die erste, zunächst der Commandantur, umfasst das Waffenmuseum und die Gewehrfabrik, deren Flügel durch kolossale Eisengitter verbunden, den Kanonenhof abschliessen.

Das Waffenmuseum, ein Prachtbau mit drei hohen an einander geschlossenen Thoren, welche, die ganze Tiefe des Gebäudes durchziehend, eine dreifach getheilte Halle bilden. Das obere Geschoss enthält die historische Waffensammlung des bisherigen kais. Zeughauses in der Renngasse.

Die Gewehrfabrik umfasste eine Reihe grosser Höfe und trägt in der Mitte ihrer Südfronte einen Uhrthurm.

Die Werkstätten dieses Traktes sind für die Fabrikation von Gewehren und von Flintenkugeln bestimmt.

Die längs der Decken hinlaufende Spindel einer Dampfmaschine setzt eine Unzahl von Fraisen der Drehbänke und anderer Vorrichtungen in Bewegung, wovon die Maschinen für Kugeln besonders merkwürdig. Jede derselben liefert im Arbeitstage zu 10 Stunden 36.000 ganz fertige, keiner Nachbesserung bedürftige Kugeln.

2. Die zweite grössere Gebäudegruppe umfasst die Erzeugung des ganzen Artilleriematerials:

Drei Zeugwerkstätten, durch Dampfkraft unterstützt, im Erdgeschoss für die Schmiede, Schlosser, Wagner, Tischler, im oberen Stocke für die Lederarbeiter, Sattler u. s. w. mit 300 Werkleuten.

Die Maschinenwerkstätte mit drei Dampfhammern, die Feuerstätten mit eisernen Schloten in Geschützesform an jedem zweiten Pfeiler der Halle.

Das Gusshaus für Kanonen und Mörser, ihm gegenüber die Bohrererei.

Im Ganzen sind 9 Dampfmaschinen mit der Gesamtkraft von 122 Pferden und 2000 Menschen in Thätigkeit, um alles für die Armee Nothwendige herzustellen; jede neue Erfindung und Verbesserung ist benutzt, die Produktion durch trefflich berechnete Arbeitstheilung zur höchsten Feinheit und Gleichmässigkeit gebracht. Der Geist der strengsten Ordnung und des sichersten Ineinandergreifens schwebt über dem Ganzen.

So tragen auch sämtliche Bauten das Gepräge der Einheit, es sind selbstständige Glieder eines harmonischen Ganzen von fünf Meistern, Förster, Hansen, van der Nüll, Rösner und Siccardsburg, ausgeführt.

Die Direktion des Arsenalles hat der k. k. Feldmarschall-Lieutenant Ritter v. Hauslab. Fremde erhalten Eintrittskarten im Präsidial-Bureau des k. k. Armee-Ober-Commando's. Eintritt jeden Donnerstag von 8—12 Uhr. Es sind dort eigene militärische Fremdenführer.

Von der Warte der Commandantur, zu der 211 Stufen hinaufführen, hat man eine der schönsten Ausichten Wien's.

Sie reicht östlich über die Baumgruppen des Praters und die wie ein Silberband hervorblickenden Windungen der Donau bis an die blauen Hügel der Karpathen jenseits Schlosshof und Marchegg — westlich über die ganze Reihe des Mittelgebirges bis zum Schneeberge und den steirischen Alpen — im Norden hebt sich über den Rokokokuppeln des Belvederes die Häusermasse der Stadt mit der Stefanskirche und den zahlreichen Thürmen von dem dunklen Hintergrunde des Kahlenberges ab. — Auf der Südseite hat man den interessanten Anblick des ganzen Arsenalles in der Vogelperspektive, die Fernsicht aber ist durch den Laaer und Wiener Berg beschränkt.

Die Verbindungsbahn.

Vom Gloggnitzer Bahnhofe nach Osten, vor dem neuen Arsenalle vor-

über, zieht in Bogen gekrümmt die Bahnstrecke, welche die Verbindung des Nord- und Südbahnhofes herstellen soll. Der Bau dieser für den Verkehr so wichtigen Trace ist durch vielfache Hindernisse verzögert worden, so dass im Oktober 1857 erst die Partie vom Südbahnhofe bis zum Hauptzollamte dem Verkehre übergeben werden konnte.

Diese Strecke hat die Länge von 1934 Klfrn. und ein Gefäll von 20 Klfr. Schon vor dem eigentlichen Bahnhofe, nämlich beim Münzgebäude, findet der Uebergang von zwei zu zehn Geleisen Statt, wovon drei unmittelbar in das Hauptzollamt führen, die übrigen zur Fortsetzung der Bahn bestimmt sind. Die drei Brücken vor dem Bahnhofe des Hauptzollamtes sind nach einem neuen Systeme mit eisernen Röhrenträgern gebaut; die letzte beim Invalidenhaus auf zierlichen gusseisernen Säulen mit weiten Durchlässen für Wagen- und Personenpassage.

Die Bahnstrecke dient vorläufig nur für den Frachtransport und bietet selbst dabei grosse Schwierigkeiten, da wegen der starken Krümmung und der beträchtlichen Steigung nur verhältnissmässig kleine Züge mit sehr kräftigen Maschinen befördert werden können. Die Fortsetzung der Verbindungsbahn wird

vom Hauptzollamte über den Donaukanal und den Anfang des Praters zum Nordbahnhofe geführt. Die zur Uebersetzung des Donaukanales bestimmte Brücke, die eine seltene Spannweite erhält, ist bereits pilotirt.

Umgebungen Wiens.

Dornbach und Neuwaldegg, Sommerorte am Fusse eines prachtvollen Parkes, der zwischen Waldhügeln liegt. Auf der Höhe des Parkes das sogenannte Hameau mit sehr schöner Aussicht.

Währing, Weinhaus, Gersthof, Pötzleinsdorf, eine Reihe von Sommerorten vor der Währinglinie. Man findet überall Gasthäuser mit Gärten, in Gersthof den v. Popper'schen Park mit einer Meierei, in Pötzleinsdorf einen grossen Park mit schönen Anlagen und Aussichten.

Döbling, ein beliebter Sommeraufenthalt. (Casino des Zögernitz mit Garten.)

Von Döbling nach Heiligenstadt, Heilbad mit Park und Kaffehaus. Unterwegs liegt die Hohe Warte, elegantes Kaffehaus mit herrlicher Rundschau.

Von Döbling nach Grinzing, von da auf den Kahlenberg. (Für die Bergtour stehen Pferde und Esel in Grinzing.) Vom Kahlenberge östlich auf den Leopoldsberg, eine

der schönsten Aussichten von Oesterreich, westlich die reizenden Partien auf den Cobenzlberg, den Himmel, in das Krapfenwäldchen, nach Sievring. (Diese Ausflüge werden auch in umgekehrter Ordnung von Sievring aus gemacht.)

Nussdorf, die Fronte an der Donau, die Rückseite an Weinbergen (Kaffehaus, Gasthaus zur Rose, am Ufer der Donau; Bockkeller, grosser Garten mit Aussicht). Auch von hier führt ein Weg auf den Leopolds- und Kahlenberg über das Kahlenbergdörfel.

Meidling, Schönbrunn (S. 2. Abth.), Hietzing mit dem renomirten Casino Domayer's, von da aus nach St. Veit, Hütteldorf, Hadersdorf, Hainbach. (Die letzteren auch mit der Westbahn.)

Die schönen Ausflüge nach Liesing, Mauer, Kalksburg, Rodaun, Mödling, Laxenburg, Baden, Vöslau gehen von der Südbahn aus. (S. 2. Abth.)

Omnibus in die Umgebung.

Nach:	Standort:	Preis: kr.
Dornbach.	} Neuer Markt.	21
Neuwaldegg.		Schottenhof.

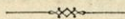
Nach:	Standort:	Preis: kr.		
Währing.	} Freieung.	18		
Weinhaus.		21		
Gersthof.		21		
Pötzleinsdorf.		21		
Döbling.	Freieung, Tiefer Graben,			
	Hof.	14		
Hohe Warte.	} Freieung.	18		
Heiligenstadt.		21		
Grinzing.	} Hof.	25		
Sievring.		25		
Nussdorf.		25		
Hietzing.	} Neuer Markt. } } Stefansplatz. } } Am Peter. }	} 18		
Hütteldorf.			Neuer Markt, Hof.	28
St. Veit.			Neuer Markt.	21

An Sonn- und Feiertagen kostet der Platz im Omnibus um 3—4 Kreuzer mehr.

Fiakertaxe

für Fahrten inner den Linien Wien's.
Zweispänner: a) die erste halbe Stunde 53 kr.; b) die erste Stunde 1 fl. 5 kr.; c) für jede weitere halbe Stunde 53 kr.

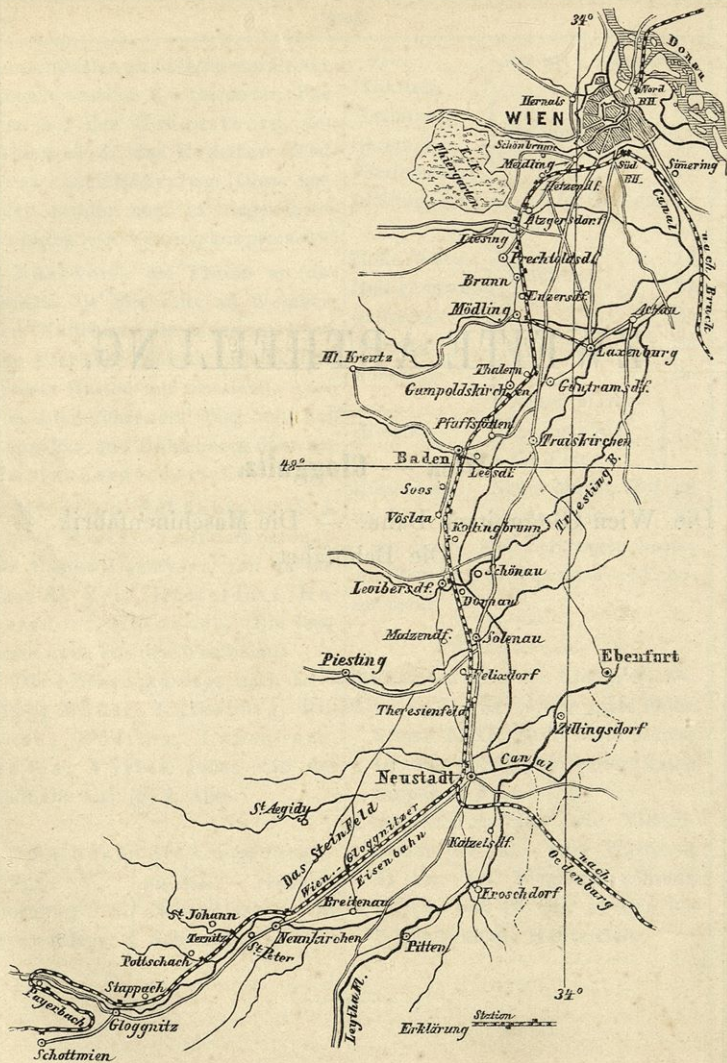
Einspänner: für jede Viertelstunde der Fahr- oder Wartezeit 21 kr., bei Wagenbeleuchtung 27 kr., von 10 Uhr Abends bis 7 Uhr Früh die Hälfte mehr.



ZWEITE ABTHEILUNG.

Wien — Gloggnitz.

Die Wien-Gloggnitzer Bahn. — Die Maschinenfabrik. —
Die Bahnfahrt.



Die Südbahn von Wien bis Gloggnitz.

Wien — Gloggnitz.

Die Wien-Gloggnitzer Bahn.

Die Bahn von Wien nach Gloggnitz, gegen 10 deutsche Meilen lang, war die Privatunternehmung einer Aktiengesellschaft, gegründet von G. Freiherrn v. Sina. Sie war der Zeit nach die dritte Lokomotivbahn in Oesterreich (die erste die Ferdinand-Nordbahn, die zweite Mailand-Monza) und wurde in ihrer ganzen Ausdehnung bis Gloggnitz am 5. Mai 1842 eröffnet.

Sie musste bis Baden in einem Bogen geführt werden am Rande der westlich fortlaufenden Bergreihe, denn es waren zwei Aufgaben zu lösen, die durch den Abfall des Wiener Berges gebildete Vertiefung musste umgangen, die Wiener Umgebung, deren schönste Partien an jenen Bergabhängen liegen, mit der Residenz in Verbindung gebracht werden. So erhielt diese Bahn einen doppelten Charakter, als Anfang der grossen Weltstrasse — als eine der schönsten und besuchtesten Vergnügungsfahrten.

Bisher waren beide Benutzungsarten so im Gleichgewichte, dass die Einnahmresultate durchschnittlich gleich waren. Natürlich fällt jetzt nach Vollendung des wichtigen Handelsweges ein bedeutendes Gewicht in die Schale des Geschäftsbetriebes. Denn schon vor dem gänzlichen Ausbaue war das Steigen des Reise- und Güterverkehrs so bedeutend, dass im Jahre 1853 schon 34 Lokomotive, darunter Kolosse der stärksten Gattung, gebraucht wurden und der Frachtransport auf mehr als 5 Millionen Centner gestiegen war.

Die Bahn zeichnet sich durch die elegante Form aller ihrer Bauobjekte aus; vom Bahnhofe bis zum Wächterhause ist Alles mit gleichem Geschmack und Schönheitssinne angelegt.

Der Wiener Bahnhof besteht aus drei Hauptgebäuden, die, wenn auch von Aussen einfach, doch im Innern grossartig construirt sind. Zwei gegen einander geneigte Gebäude sind die Bahnhöfe, rechts für die südliche Staatseisenbahn, links

für die Raaber Bahn. In der Mitte liegt das Direktionsgebäude (jetzt Sitz der k. k. Betriebsdirektion der südlichen Staatsbahn) auf einer von Bäumen umgebenen Terrasse (im Erdgeschosse Restaurations- und Kaffehalle).

Beim Eintritt in das Bahnhofgebäude der Südbahn führen aus einem grossen ebenerdigen, von Säulen getragenen Vestibul zwei breite Treppen, die eine rechts den Ankommenden herab, die andere links den Abreisenden hinauf in die Personenhalle. Die Bedachung dieser Halle, obgleich von einem Auflagepunkt zum andern 86 Fuss breit, ist doch ohne Zwischenstützen, ein Meisterstück ihrer Art, einfach, leicht und haltbar.

400 Klafter ausserhalb der Personenhalle ist die Wasserstation. Es gelang nach 5 Jahren dort einen artesischen Brunnen zu bohren (Tiefe 103 Klafter), allein das Wasser eignet sich nicht zur Speisung der Lokomotive und es musste aus der Gegend von Meidling eine Röhrenleitung angelegt werden.

Ein eigener Gasometer besorgt die Beleuchtung des Bahnhofes und aller Appertinenzen.

Von den übrigen Bahnhöfen ist der vorzüglichste zu Baden, auf einer Aufdämmung von mehr als 3 Klafter Höhe, mit einer Halle auf 36 gusseisernen Säulen.

Die grösste Aufdämmung ist die vor Wiener Neustadt von 30 Fuss Höhe, eine halbe Meile lang, durchaus in sumpfigem Boden. Sie hat Massen von Material verschlungen, bevor ein fester Bahnkörper gebildet werden konnte.

Schiefe Brücken, mitunter in sehr flachen Bogen gewölbt (zuerst in England und erst seit der Gloggnitzer Bahn in Oesterreich üblich), sind mehrere vorhanden. Die imposanteste ist die über den Aubach nächst Baden führende, mit einem massiven Quaderpfeiler und 2 Bogen von 36 Fuss Weite bei 24 Fuss Höhe.

Auch eine Holzbrücke nach amerikanischem Systeme übersetzt den Schienenweg beim Einschnitte am Eichkogel in der Breite von 120 Fuss von einem Auflagspunkte zum andern.

Die Brücke über die Badner Strasse bei Pfaffstätten ist von dreifach zusammengeschaubtem Buchengebälke mit der Oeffnung von 47 Fuss ohne Mittelpfeiler im Winkel von 37 Graden.

Die Gloggnitzer Bahn hat nur Einen Tunnel, den bei Gumpoldskirchen. Er ist ein Luxusobjekt (er hätte sich vermeiden lassen und kostete 100.000 fl. C. M.), allein er ist werthvoll als Mustertunnel: 87 Klfr. lang, 6 Klfr. hoch, 28 Fuss breit, aus behauenen Sandsteine, in ellip-

tischer Form, auch unter der Bahn ausgewölbt, bildet er einen Cylinder von eirundem Durchschnitt, und wurde mit solcher Sorgfalt in allen Details gearbeitet, dass bis zur Stunde weder eine Senkung bemerkbar noch eine Reparatur nöthig geworden ist.

Das beim Südbahnhofe in die Augen fallende Arsenal, obgleich in der nächsten Nähe des Bahnhofes, konnte doch nur unter die Merkwürdigkeiten der Stadt aufgenommen werden (S. S. 22), denn nur der Verweilende, nicht der Abreisende kann es von Innen kennen lernen, und es ist interessant für Jedermann ohne Ausnahme.

Die Maschinenfabrik.

Die Maschinenfabrik hingegen, jetzt Eigenthum der privil. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Direktor: Haswell), ein in seiner Art höchst grossartiges Etablissement, gehört zum Bahnhofe und muss hier erwähnt werden, auch deshalb, weil es dem Industriellen möglich ist, eine oder zwei Stunden vor der Abreise sie wenigstens flüchtig kennen zu lernen. Cobden sagte von ihr: Oesterreich hat in diesem Etablissement in industrieller Hinsicht keine

geringere Kraft entwickelt, als in militärischer durch seine siegreichen Heere.

Seitdem die Maschinenfabrik an die österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft überging, ist sie durch bedeutende Zubauten beträchtlich vergrössert worden. Sie hat jetzt mehr als 200 Hilfsmaschinen, als: Drehbänke, Hobel-, Stoss-, Bohr-, Schneide- und Pressmaschinen, Blechwalzen und Scheeren, um das Metall in jede nöthige Form zu bringen. Unfasslich schnell rotirende Circularsagen, Hobelmaschinen und Raspelmühlen bearbeiten das Holzmaterial. Sie unterhält über 100 Schmiedefeuer und über 1200 Arbeiter.

Die Quantität ihrer Leistungen lässt sich daraus entnehmen, dass sie seit ihrem Entstehen im J. 1840 bis zur Mitte des J. 1854 300 Locomotive lieferte (darunter den Koloss „Vindobona“ für die Semmeringbahn), 212 Tender und 750 Waggons — abgesehen von der ungeheuren Anzahl von Lastwagen, stehenden Dampfmaschinen, Dampfpumpen, Bremsen, Fabriksmaschinen etc. Seitdem sind noch 4 Dampfmaschinen und ein Schweissofen aufgestellt worden, so dass die Fabrik jetzt im Stande ist per Monat 6 Locomotive nebst anderen Arbeiten zu liefern.

Die jährliche Gesamteinnahme beträgt jetzt schon über 3,000.000 fl.

Die Bahnfahrt.

Bei der Abfahrt vom Wiener Bahnhofe hat man rechts ein grossartiges Bild der Residenz und ihrer Umgebung, im Hintergrunde das schöne Mittelgebirg, an dessen Fusse sie liegt. Stadt, Vorstädte und die nächste Landumgebung bis Schönbrunn fliessen hier in eine unabsehbare Häusermasse zusammen. Links fährt man am grossen Matzleinsdorfer Kirchhofe (mit der byzantinischen Kapelle) vorüber.

Vor der Zwischenstation **Matzleinsdorf**, wo unlängst ein grossartiges Waarenmagazin gebaut worden ist, geht unter dem Viadukte der Eisenbahn die Triester Poststrasse durch, sonst des Lebens und Verkehrs voll, jetzt einsam und verlassen, obgleich sie die theuerste und schönste Kunststrasse der Monarchie ist; denn als Handels- und Reiseweg hat sie seit Vollendung der Bahn alle Bedeutung verloren.

Links auf der Höhe des Wiener Berges zeigt sich die Spinnerin am Kreuz, eine gothische Denksäule vom J. 1542.

Station Meidling.

Meidling, rechts von der Bahn, schliesst sich unmittelbar an die Wiener Vorstädte an. Es hat ein Heilbad mit schwefelhaltigem Was-

ser. Die freistehende Kirche im byzantinischen Style, einfach aber geschmackvoll gebaut, ist von Weitem auf der Bahn sichtbar.

Zunächst an Meidling liegt der Park und das Schloss von Schönbrunn, Sommeraufenthalt des Kaisers. Der Garten, im alten französischen Restaurationsstyle, ist wahrhaft grossartig — vor dem Schlosse ein schönes weites Parterre mit 32 Marmorstatuen von Beyer, im Hintergrunde ein grosses Bassin mit zwei Springbrunnen. Den Abschluss macht auf der Anhöhe die Gloriette, eine Säulenhalle mit schöner Aussicht auf Wien. Der botanische Garten, die Menagerie sind sehr sehenswürdig. An der Westseite liegt das schöne Dorf Hietzing mit den elegantesten Wiener Villen.

Station Hetzendorf.

Die Bahn geht hinter Meidling in einem tiefen Einschnitte, der zum Theil in Felsboden gesprengt ist, und kommt dann bei Hetzendorf auf den 40 Fuss hohen, 830 Klafter langen Damm. **Hetzendorf**, auch ein kais. Lustschloss, von Maria Theresia für ihre Mutter erbaut. Vom Stationsplatz rechts führt ein Seitenzweig der grossen Allee, die von Schönbrunn nach Laxenburg geht, mit einigen 100 Schritten in den oberen Theil des Schönbrunner Gartens.

Links vom Stationsplatze zieht sich längs der Bahn das Dorf Altmannsdorf hin, daneben weiter links Inzersdorf, merkwürdig durch Miesbach's Ziegel- und Terracottaabrik, nach dem Londoner Ausstellungsberichte „*the largest manufactory of bricks in the world*“, welche seit 1857 von seinem Neffen und Nachfolger Heinrich Drasche fortgeführt wird. Diese Ziegeleien des Gutes Inzersdorf erstrecken sich an dem südlichen Abhange des Wienerberges von Altmannsdorf über Inzersdorf bis zur Laxenburger Allee, die von der Favoritenstrasse aus über Inzersdorf geht. Sie umfassen einen Flächenraum von 200 Joch à 1600 □ Klfr.; die Thonschichten haben eine Mächtigkeit von mehr als 20 Klfr., so dass die Fabrik bei dem stärksten Betriebe für mehr als 300 Jahre mit dem besten Material gesichert ist.

Die Fabrik besitzt 52 Brennöfen mit Steinkohlenfeuerung, wovon jeder 800 bis 1000 Ziegel fasst, und da zum Ausbrennen ein Zeitraum von 10 Tagen erforderlich ist, so können binnen dieser Zeit mit einem einzigen Brand gegen 4,500.000 Stück Ziegel ausgebrannt werden.

Die Erzeugungsfähigkeit dieser Fabrik beträgt jährlich 60 Millionen Ziegel und mit den übrigen Ziegelerwerken desselben Besitzers kann

sich die Produktion jährlich bei gutem Absatze über 100 Millionen Ziegel belaufen. In neuerer Zeit werden auch alle Gattungen Form- und Dekorationsziegel in verschiedenen Farben für die jetzt üblichen Rohbauten erzeugt. — Beim Hauptetablissement ist ein eigenes Hospital und eine Kleinkinderbewahranstalt.

Der grosse Steinkohlenverbrauch für die Ziegeleien im Belaufe von jährlich 1½ Million Centner wird aus den eigenen Kohlenwerken gedeckt, indem nebst der Ziegelfabrikation auch eine ausgedehnte Steinkohlenindustrie auf verschiedenen Punkten der Monarchie betrieben wird, deren Gesamtproduktion sich auf jährlich 5 Millionen Centner beläuft.

Station Atzgersdorf.

Das Dorf liegt links von der Bahn, rechts eine Seidenzeug- und Spinnfabrik. Am Eingange des Gebirges Mauer mit schönen Landsitzen und vorzüglichem Weinbau.

Station Liesing.

In unmittelbarer Nähe der Bahn links das grosse Gebäude einer Wiener Kerzenfabrik. **Liesing** hat ein grosses Bräuhaus mit ausgedehnten Felsenkellern und die sehr bedeu-

tende Fabrik chemischer Produkte von Wageman und Seibel.

Gegen Nordwest führt längs dem Wildbache Liesing eine Strasse rechts nach Kalksburg, links nach Rodaun, beide am Fusse des Gebirges rechts von der Bahn.

Kalksburg, ein sehr anmuthiger Sommeraufenthalt, mit einer der schönsten Dorfkirchen Deutschlands (vom Tiroler Zobel gebaut von 1790 bis 1801). In der Umgebung zahlreiche Kalkbrennereien.

Von Kalksburg führt ein Fahr- und Fussweg im Thale fort zum rothen Stadel, etwas weiter zum grünen Baum, zwei vereinzelte Gasthäuser auf einer schönen Waldwiese, ein beliebter Ausflug der Wiener.

Beim Wegfahren von der Station sieht man rechts auf der Anhöhe das hochgelegene Schloss von Rodaun, Bad und Sommerort der Wiener, links die Dörfer Siebenhirten und Vösendorf.

Station Perchtholdsdorf.

Der Markt, rechts von der Bahn, berühmt durch seinen Wein (sogen. Petersdorfer), hat eine sehr merkwürdige altdeutsche Kirche aus der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts, eine der schönsten dieses Baustyles, mit einem freistehenden 180 Fuss hohen Glockenthurme aus Quadern.

Station Brunn.

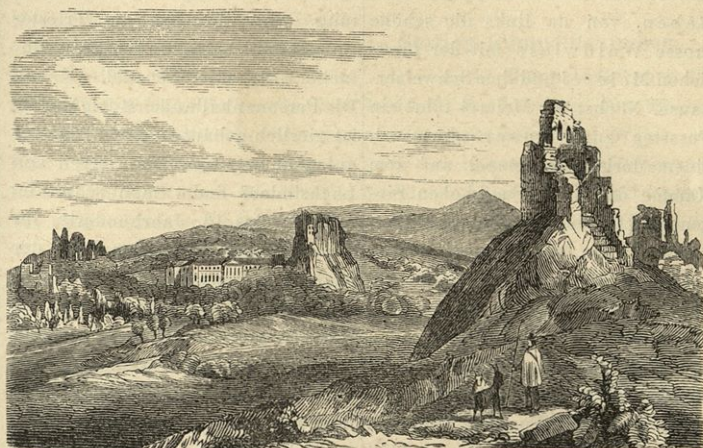
Brunn, ansehnlicher Markt in ebenfalls berühmter Weingegend, daran anstossend das kleinere Enzersdorf. Brunn hat ein grossartiges Bräuhaus mit weiten Felsenkellern.

Von hier ab liegen rechts auf den Anhöhen die Burgen von Liechtenstein, weiterhin auf dem hohen Berge der Husarentempel.

Von hier ein sehr anmuthiger Spaziergang immer am Rande der Anhöhen über Burg Liechtenstein nach Mödling. Liechtenstein, die nächste Burgruine an Wien, hat zum Theil noch die innere Einrichtung aus dem Mittelalter. Sie ist im Innern sehr gut erhalten und von Aussen so täuschend restaurirt, dass die kahlen Giebel und die zerklüfteten Mauern vollständig das Gepräge des Jahres 1683 tragen, in welchem das Schloss von den Türken eingeäschert wurde. Der Schlossbau stammt von dem Grafen Ulrich von Cilly her, dem letzten seines Stammes, der auch das Franziskanerkloster in Enzersdorf bauen liess.

Die Burg hiess ursprünglich Veste Enzersdorf und wurde erst im Jahre 1291 von Kaiser Albrecht I. an Otto von Liechtenstein verliehen. Dem alten Schlosse gegenüber steht seit 1820 der fürstliche Sommer-

palast, umgeben von reizenden Park- | Punkten der Brühl. in Verbindung
anlagen, welche den Platz mit allen | setzen.



Burgruine Liechtenstein.

Station Mödling.

Rechts vom Stationsplatze liegt der Markt **Mödling** mit 3000 Einwohnern. Die Hauptstrasse läuft eine Viertelstunde lang bis zur Pfarrkirche zu St. Othmar, einem grossartigen Baue aus dem Jahre 1454, im Innern durch 5 Pfeilerpaare in drei Schiffe getheilt, mit einer geräumigen Krypta. Seit dem Jahre 1813, da unfern der Kirche eine kräftige eisen- und schwefelhaltige Mineralquelle entdeckt wurde, ist Mödling auch ein stark besuchter Badeort. Nahe am Markte ist seit 1851 die Wasserheilanstalt Priessnitzthal.

Umgebung von Mödling.

1. Die **Brühl**. An Mödling grenzt die Ortschaft „In der Klause“; hier bildet ein enger Felsenpass den Eingang in die Brühl, ein an Naturschönheiten reiches Kalksteinfelsthal, das durch die herrlichen Anlagen des Fürsten Johann von Liechtenstein (mit dem Aufwande einer Million) in seiner ganzen Ausdehnung ein grossartiger Park geworden ist. Das Thal der Brühl scheidet sich in die Vorder- und Hinterbrühl, beide im Sommer sehr belebt durch ihre vielen eleganten Villen.

Die schönsten Partien der Vorderbrühl sind: Der Parkweg von der Klause zum Gasthause zu den drei Raben, von da links die schöne grosse Waldwiese mit der fürstlichen Meierei und dem Schweizerhause. Nächst der Meierei führt ein Fusssteg zum Husarentempel, einem dorischen Tempel auf dem Kamme des 1500 Fuss hohen Siegensteines, des höchsten der umliegenden Berge, vom Fürsten Johann Liechtenstein als Denkmal für die Husaren errichtet, die ihm 1809 in der Schlacht bei Aspern das Leben gerettet. (Umfassende Aussicht bis zum Schneeberg.) Vom Tempel führt ein anmuthiger Fussweg auf den Berghöhen fort rings um das Thal bis zur Burgruine Mödling. Die Burg wurde im 11. Jahrhundert als Grenzveste gegen die Avaren erbaut, 1607 in den Streifzügen der Ungarn unter Botskay zerstört.

Durch das Thal der Hinterbrühl führt eine Strasse nach Gaden, von da nach Heiligenkreuz, Cisterzienserabtei, gestiftet im Jahr 1134 vom Markgrafen Leopold von Oesterreich. Herrliche altdeutsche Stiftskirche — prachtvoller Kreuzgang — Bleibrunnen vom Jahre 1285.

2. Laxenburg. Links von dem Stationsplatze Mödling führt eine Seitenbahn zu dem südöstlich gelegenen kais. Lustschlosse Laxen-

burg. Die Fahrt dauert nur zehn Minuten, denn die Bahn geht auf ebenem Boden in ganz gerader Richtung. Sie übersetzt die Triester Commercialstrasse und mittelst einfacher Brücke den Neustädter Kanal. Die Personenhalle nächst dem Markte ist zierlich gebaut und von Gartenanlagen umgeben. Die Herren von Lachsindorf findet man schon im Anfange des 13. Jahrhunderts, ihr Stammschloss war an der Stelle der jetzigen Franzensburg, 100 Jahre später ging es in den Besitz des Herzogs Albrecht II. über, es ward der Landaufenthalt seines Sohnes Friedrich IV. und des Kaisers Max I. Karl IV. ratificirte hier den bekannten Erbvertrag mit Verzichtleistung auf die Krone Spaniens (30. April 1725).

Maria Theresia liess das jetzige Schloss bauen, Kaiser Franz den Park erweitern und verschönern, Kaiser Franz Joseph und die Kaiserin Elisabeth bewohnen Laxenburg abwechselnd mit Schönbrunn. Der Park im Umfange von $\frac{3}{4}$ Meilen wird durch das Wasser der Schwechat mit Teichen und Kanälen reich bewässert, namentlich ist der grosse Teich mit eleganten Barken zu Wasserfahrten versehen. Ueber diesen Teich fährt man in die Franzensburg, eine Ritterburg, reich an historischen Alterthümern, Rüstungen, Waffen aus

dem oberösterreichischen Bauernkriege unter Stefan Fadinger (1626), die Decke des Empfangssaales ist Holzarbeit von 1580; im Gesellschaftszimmer zwei grosse Bilder von Höchle, die Vermählung Kaisers Franz II. mit seiner dritten Gemalin (1808), im Thronsale die Krönung Franz II. (1792) und das Gastmal im Frankfurter Römer. Die Kapelle von rothem Marmor, über 900 Jahre alt, enthält die Monstranz, mit der Kaiser Max auf der Martinswand, von dem Hügel beim Dorf Zierl aus, den Segen erhielt. Von den Zinnen des Thurmes ist eine herrliche Aussicht auf die grosse Ebene bis zum Leithagebirge, südlich auf die steirischen Alpen und den Schneeberg.

Von Mödling ab krümmt sich die Hauptbahn stark gegen Osten, um die Ausläufer des grossen Aninger zu umgehen. Hier ist zuerst, nahe an der Bahn, der uralte Freihof Thallern, dem Kloster Heiligenkreuz gehörig, mit grossen Felsenkellern.

Station Guntramsdorf.

Dem Freihofe Thallern gegenüber, eine Viertelstunde von der Bahn: **Guntramsdorf**. Markt mit 130 Häusern und einer alten Kirche, die einst befestigt war und von Lorenz

von Haiden lange Zeit gegen seinen Lehensherrn, Kaiser Friedrich IV., vertheidigt wurde.

Station Gumpoldskirchen.

Der Markt **Gumpoldskirchen** ist berühmt durch seinen dem Rheinweine gleichstehenden Wein; er zieht sich in zwei langen Gassen zur Berglehne hinauf. Der Markt ist eine Commende des deutschen Ritterordens, an den er im Jahre 1241 durch Schenkung Friedrichs des Streitbaren gelangte.

Von hier wird auf kürzestem Wege der grosse Aninger, der höchste Berg in Wien's nächster Umgebung (bei 2000 Fuss), mit lohnender Aussicht, erstiegen.

Die Bahn geht nun in gerader Richtung durch den Tunnel des Eichkogels zur nächsten Station. Links der Neustädter Kanal; die Ortschaft Möllersdorf.

Station Pfaffstätten.

Pfaffstätten war in älterer Zeit ein Markt mit bedeutendem Weinbaue, kam aber durch die Invasionen der Türken von seiner damaligen Blüthe herab. Ursprung und Namen hat es von den Mönchen in Heiligenkreuz. Links der grosse Markt Traiskirchen an der Schwachat. Rechts sieht uns der Badner Calvarienberg entgegen.

Station Baden.

Baden, der schöne und heilbringende Kurort, ist eine Stadt von 5000 Einwohnern. Seine warmen Quellen, 17 an der Zahl, waren schon den Römern bekannt; ihr Hauptagens ist schwefelsaurer Kalk. In der Nähe des Kursales und des kleinen Parkes, der Mittagspromenade der eleganten Welt, entspringt Badens Hauptquelle, der Ursprung, am Fusse des Calvarienberges, 672 Fuss über der Meeresfläche, aus dolomitischem Alpenkalkstein. Es ist interessant, den Ursprung selbst zu besichtigen, denn das heisse Wasser sprudelt dort so reich aus dem 19 Fuss tiefen Kessel, dass täglich 15.386 Eimer geliefert werden. In den meisten Badner Bädern ist ein Gesellschaftsbad („Vollbad“ genannt), in welchem man, in grosse Bademäntel gehüllt, gemeinschaftlich badet, ausserdem aber Separatbäder mit allem Comfort eingerichtet. Das Vollbad im Herzogsbade hat für 150 Personen Raum. Ueber diesen Vollbädern sind Gallerien für Zuseher. Ueberdiess hat Baden zwei grosse Schwimmanstalten, einen grossen Schwimmteich von Flusswasser im Freiherr von Doblhof'schen Garten, und die im Jahr 1848 nach den Plänen der Architekten van der Nüll und von Siccardsburg

erbaute Mineral-Schwimm- und Badeanstalt. Diese hat ein an 5 Fuss tiefes, 80 Schritt langes, 20 Schritt breites Becken, mit Asphalt belegt, das Herren- und Damenbad durch eine Brücke getrennt, mit Thermalwasser von 18 bis 20° Wärme gefüllt. In der Nähe dieser Schwimmschule ist der Park mit dem anstossenden Calvarienberge, wo eine weite Aussicht gegen Osten auf die mit Dörfern besäte, vom Leithagebirge begrenzte Ebene.

Die romantische Umgebung Badens, das beliebte Helenenthal, liegt im westlichen Thaleinschnitte an beiden Ufern der Schwechat. Durch eine Reihe der reichsten und geschmackvollsten Landhäuser (in allen Stylarten, vorzüglich aber Schweizerhäuser in vielen Variationen) kommt man zum Eingang des Thales, wo auf schroffen Felsen links die Ruine Rauhenneck, unter ihr am Fusse des Lindkogels die Weilburg, von Erzherzog Karl, dem Helden von Aspern, erbaut, jetzt Sommerschloss des Erzherzogs Albrecht, General-Gouverneurs von Ungarn; rechts die interessante Ruine Rauhenstein. Von der Weilburg geht ein Fussweg am rechten Ufer der Schwechat durch schöne Waldanlagen und an frischen Waldwiesen zur Antonsgruppe. (Von hier ein Seitenweg durch den Kohl-

graben auf den grossen Lindkogel, das „Eiserne Thor“ genannt, 2622 Fuss hoch, mit einer der schönsten Aussichten in Oesterreich.) Am Flussufer fort führt der Fussweg bis zu den Krainerhütten, dem gewöhnlichen Endpunkte der Badener Ausflüge. Eben dahin und weiter hinaus rechts nach Heiligenkreuz, links nach Mayerling und Alland, führt am rechten Ufer die Fahrstrasse. Sie beginnt mit einem Tunnel durch den Urteilstein, einen Felsen, der früher das Thal schloss.

Bei der Abfahrt von Baden sieht man links von der Bahn Leesdorf mit einem von Ringmauern und breiten Wassergräben umgebenen Schlosse aus dem 11. Jahrhundert, Eigenthum der Benediktinerabtei Mülk, und Muralt's Maschinenfabrik; weiter östlich den Markt Traiskirchen, dann Möllersdorf mit Mohr's Baumwollspinnerei und Friedmann's Baumwollfabrik.

Station Vöslau.

Vöslau, am Eingange des breiten Mühlbachthales, berühmt durch seinen Wein. Der rothe, aus echten Burgunder-Reben, ist besonders gesucht; doch ist die weisse Sorte fast noch feiner. Schlumberger's Schaumweinfabrik liefert eine ausgezeich-

nete Champagner-Nachahmung. Das lange niedrige Gebäude rechts vor Anfang des Ortes sind Weinkeller. Vöslau ist ein beliebter und stark besuchter Badeort. Im gräflich Fries'schen Parke ist nämlich ein grosser klarer Teich zum Schwimmen und Baden mit Thermalwasser in der immer gleichen Temperatur von 19°. Daher vergrössert sich der Ort fortwährend durch Zubau eleganter Villen.

Westlich schliesst sich an Vöslau der Pfarrort Gainfahn an (aus dem celtischen Namen Cuopharn, auch Gunvarn) mit einem Schlosse, das eines der ältesten im Lande ist, vormals der Sitz einer Adelsfamilie, die von dem berühmten Azzo von Gobbatsburg, Oesterreich's Cid Campeador, abstammt. Jetzt gehört Schloss und Garten dem Fürsten Dietrichstein. Auch Gainfahn, das nur die Fortsetzung von Vöslau ist, hat denselben ausgezeichneten Weinbau. Von Gainfahn eine Stunde liegt der Haidhof, diesem zunächst Schloss und Park Merkenstein, Eigenthum des Grafen Münch-Bellinghausen. Der Park hat herrliche Aussichtspunkte, er liegt am Fusse des grossen Lindkogels (Eisernen Thores, s. oben), auf den auch ein Weg von einer Stunde führt, so dass man von hier in's Helenenthal und umgekehrt gelangen kann.

Die Fremden finden beim Gärtner Bewirthung. Nebst dem Parke ist die schöne Ruine Merkenstein sehenswert. Die Veste gehört den mächtigen Hohenbergern und wurde 1683 von den Türken erstürmt und zerstört.

Station Kottingbrunn.

Kottingbrunn, links an der Bahn, die sich hier tief einschneidet, eine kleine Ortschaft mit Schloss und Garten, Bleiplatten- und Bleiröhrenfabrik, welche Röhren zur Gasbeleuchtung liefert.

Zwischen Kottingbrunn und Leobersdorf liegen östlich, links von der Bahn an der Triesting: Trumau mit der Spinnfabrik einer Aktiengesellschaft (über 32.000 Spindeln, die feinsten Erzeugnisse des Landes), Ober-Waltersdorf, Tattendorf, Tresdorf, Ginselsdorf mit grossen Spinnfabriken; weiter östlich an der Piesting: Ebreichsdorf, Spinnfabrik; an der Fische: Unter-Waltersdorf, Weissblech- und Papierfabriken.

Station Leobersdorf.

Leobersdorf, Marktflecken mit 150 Häusern und einer Seiden-, Spinn- und Webefabrik der Firma Hornbostl, hiess zur Zeit der Babenberger Leibmannsdorf und ist historisch bekannt durch den glänzenden Sieg

des Pfalzgrafen Friedrich von Baiern am 19. September 1532 über eine starke türkische Heeresabtheilung unter Mihal Oglu, der hier den Tod fand.

Leobersdorf liegt am Eingange des grossen Fabriksbezirkes, der sich erst in unserem Jahrhundert auf der früher unwirthbaren Haide zu dem regsten industriellen Leben aufgeschwungen hat. Die ganze weite Ebene bis an das Leithagebirge im Osten, die ganze Gebirgsgegend westlich und südlich bis an die Grenze Steiermarks sind mit Fabriken besät, die man hier dichter zusammengedrängt findet, als in irgend einem anderen Theile des Landes. In der Ebene ist der umstaltende Einfluss der Industrie auf den Charakter der Gegend besonders auffallend. Da, wo vor 60 Jahren eine einsame öde Stätte war, erheben sich jetzt, von Pappeln umkränzt, grüne Inseln grösseren und kleineren Umfanges, die sich von Jahr zu Jahr weiter ausdehnen, in ihrer Mitte hohe regelmässige Gebäude, durch drei- und vierfache Fensterreihen und das spezifische Merkmal der hohen Dampfessen eben so scharf vom Schlosse als von der Wohnung des Landmanns unterschieden. Diese Fabrikorte gruppieren sich längs des Zuges der Gewässer, an den Ufern der Triesting,

Piesting, Schwarza, Leitha; Tausende von Familien verdanken ihnen Arbeit und Nahrung.

Vorherrschend sind in der Ebene die Baumwoll-, Baumwollgarn- und Flachsspinnerei. Mit ihnen in naher Beziehung, zum Theil durch sie in's Leben gerufen, stehen Maschinen- und Metallwaaren-Fabriken, die sich meistens am Rande des Gebirges oder in den Thaleinschnitten angesiedelt haben.

Das Triestingthal.

Rechts von Leobersdorf eröffnet sich das Triestingthal, dessen breite Mündung durch die uralte aber gut erhaltene Burg Enzesfeld auf der halben Höhe des Pfarrkogels beherrscht wird. Zunächst dem Stationsplatze sieht man das Eisengusswerk des J. Sturtz und die Baumwollspinnerei des C. Metaxa, rechts auf einem Hügel Wagram mit der Steingut- und Terracottafabrik Brausewetter's.

Bei einer weiteren Excursion in das Triestingthal kommt man nach Triesting, Rohkupferhammer mit Walzwerk und Drahtzügen des A. Neufeld, mit schönem Wohnhause im Schweizerstyl. Gegenüber St. Veit mit Arbeiterwohnungen. Der kahle Hügel bei St. Veit (Stritzelberg) hat eine interessante Aussicht. Eine Viertelstunde weiter: Niederfeld mit der grossen Metallwaarenfabrik des Al. Schöller (200 Arbeiter;

Packfong - Essbestecke bis nach Australien versendet), dann folgt Berndorf mit der Metallwaarenfabrik des G. Cornides; endlich links Veitsau, rechts der Markt Pottendorf mit vielen Fabriken, darunter die grosse Baumwollspinnerei des Ritter v. Coith, die Kupferhämmer von Cornides und Katharina v. Schiekh.

Bei Leobersdorf durchschneidet der Bahndamm die Bosquette des grossen Gartens von Schönau, der noch vor 40 Jahren durch seine Grotten, Wasserfälle, Tempel (Tempel der Nacht) und andere, damals moderne Gartenkünsteleien sehr berühmt war, jetzt aber schon so verschollen ist, wie der österreichische Dichter Alxinger (geb. 1750, gest. 1797), dessen Denkmal dort steht. Der Park ist übrigens an sich schön, denn er ist reich bewässert, hat einen 42 Joch grossen spiegelklaren Teich und wird von dem jetzigen Besitzer, Freih. v. Eskeles, gut gehalten. Schönau selbst ist ein Dorf mit einem alten Schlosse und der grossen Spinnfabrik des Ludwig Pacher von Theinburg. Ein Hartung von Schönau, zugleich Herr von Cuopharn (Gainfahn) lebte im J. 1770. Rechts an der Bahn liegt Schloss und Park Dornau des Fürsten von Liechtenstein.

Station Solenau.

Links von der Bahn sieht man den starken Quadratthurm mit auffallend kleiner Kuppel von **Solenau**, grossem Markte mit fast 1000 Einwohnern. Er liegt schon an dem unfruchtbaren Steinfeld. Die niedrigen massiven Gewölbe der Kirche sind aus der ältesten Zeit. Hier ist am kalten Gange (Gebirgswasser der Piesting) die Baumwollgarnspinnerei Pacher's von Theinburg, die älteste des Landes, im Jahre 1800 von Peter Freih. von Braun gegründet; mit 20.000 Spindeln und 340 Arbeitern. In der Nähe ein Steinkohlenwerk Miesbach's mit dem Aufschlusse von 1,500.000 Centnern.

Jenseits des Steinfeldes an der Fischea liegt Pottendorf, ein uralter Markt, mit einem ehemals stark befestigten Schlosse, bekannt durch das gleichnamige Rittergeschlecht, das seit dem 11. Jahrhunderte in den Kämpfen nach Aussen und den inneren Unruhen eine bedeutende Rolle spielte. Die dortige Spinnfabrik, im Jahre 1801 gegründet, gehört jetzt einer Aktiengesellschaft und ist mit ihren 52.000 Spindeln, fast 1200 Arbeitern und dem durchschnittlichen Materialsbedarfe jährlicher 25.000 Centner unbedingt die wichtigste des Kaiserstaates. Nebst ihr ist dort die Flachs-

spinnerei von Freih. v. Sina und Ritter v. Reyer. Daskleine Siegersdorf hat drei Spinnfabriken. Weiter unten an der Leitha: Ebenfurth, ein altes Städtchen, in dem einst die schöne Beatrix von Ungarn lange Zeit Hof halten musste, weil sie zum Einzuge in das von ihrem Gatten belagerte Neustadt zu früh gekommen war. Es hat die Spinnfabriken von Alex. Mangiarli und Leopold Mayer und eine Maschinenfabrik von Leidesdorf.

Zwischen Theresienfeld und Neustadt liegen östlich: Eggendorf mit einer Spinnfabrik, Nadelburg und Lichtenwörth mit Metallwaarenfabriken.

Gegen Westen hat man auf der ganzen Strecke bis hinter Neustadt die Aussicht auf das schöne langgestreckte, in röthlichen Wänden steil abfallende Felsengebilde der hohen Wand (2485 Fuss). Im Vordergrunde, an den Vorbergen der Wand, dem feuchten Boden und dem Brunnerberge liegt Fischau, Dorf mit einem Schlosse des Erzherzogs Rainer und schönen Park; das Dorf Brunn, die Ruine Emerberg aus dem 12. Jahrhundert.

Station Felixdorf.

Felixdorf, eine ganz neue Ansiedlung, hat den Namen von seinem Gründer Felix Mieszl von Treuen-

stadt, ehemaligem Bürgermeister zu Neustadt. Zwei Baumwollspinnfabriken des K. Bräunlich und des J. Moor. Die erstere, rechts vom Stationsplatze, mit Dampf betrieben, hat 17.800 Spindeln und beschäftigt die Hälfte der Bevölkerung von 500 Seelen.

Man ist hier beiläufig in der Mitte der nördlichen Hälfte des Fabriksbezirkes, den Neustadt in zwei Hälften scheidet. Westlich von der Bahn an der Piesting Steinbrückl mit grosser Spinnfabrik von Clotin und Glanz. Wöllersdorf: Walzwerke und Blechfabrik einer Aktiengesellschaft. Sie liefert das beste Weissblech in Oesterreich, das dem englischen gleichsteht.

Das Piestingthal.

Das Piestingthal ist romantischer, als das der Triesting. Excursion dahin von Felixdorf aus. Der Pfarrort Piesting mit Eisenhammer, Bräuhäuser und Spinnfabrik. Gegenüber die Ruine Starhemberg, eine der grössten und schönsten in Deutschland, mit weiten Ringmauern (von der Bahn vor Felixdorf sichtbar). Sie war einst Herzogsburg der Babenberger, der Zufluchtsort Friedrichs des Streitbaren, des letzten Babenbergers (1230 — 1246) in seinen Kämpfen gegen die Ungarn. Sie war noch im Jahre 1683 so fest, dass sie

11.000 Flüchtlingen Schutz gegen die Türken gewährte. Jetzt ist sie Eigenthum des Erzherzogs Leopold, für ihre fernere Conservirung werden so eben Vorkehrungen getroffen. Walleg (auch Waldeck) mit Zugmeyer's Kupferhammer. Von hier kommt man in die Gegend „in der Oed“ mit der Gebrüder Rosthorn grossartigem Etablissement zur Messing-, Packfongplatten- und Drahtfabrikation. Es liegt zwischen dem Mandling und Krossenberg (jeder gegen 3000 Fuss), an dem brausenden Gebirgsstrom, dem kalten Gange. Der Complex besteht aus dem Herrenhaus, dem Gusshaus, den Walzwerken, der Beize, der Schalerei, den Glühöfen, dem Messingdrahtzuge, den Messinghämmern (4 in Waldeck) und den Wohnungen der Beamten und Arbeiter. Es werden jährlich gegen 7000 Centner producirt, davon die Hälfte in's Ausland, namentlich in den Orient geht.

Von der Oed hat man zu Fuss eine Stunde in das breite freundliche Thal von Pernitz. Von da 1½ Stunde in das reizende Thal von Guttenstein. Der Markt Guttenstein liegt am Fusse der alten Burg ruine (Gasthaus bei Presoli und zum Bären). Am Friedhofe ist das Grab Raimunds. Unmittelbar vom Markte führen zwei Fusswege und eine Fahrstrasse auf den Mariahilfer Berg,

den schönsten Punkt der Gegend. Er ist 2498 Fuss hoch, bewaldet und nach allen Richtungen mit Parkwegen versehen; an mehreren Punkten dieser Anlagen hat man eine herrliche Aussicht. Am Plateau des Berges steht eine stark besuchte Wallfahrtskirche, das im J. 1685 (von einem Grafen Hoyos) erbaute Servitenkloster.

Das Schloss des Grafen Hoyos hat einen besonders schönen Park mit herrlichen Ansichten des Thales. Auf dem jenseitigen Bergabhänge führen die Parkanlagen, der sogenannte Theresiensteig, in den interessanten Felsenpass von Steinapiesing, eine Felsschlucht von 61 Klfr. Länge, deren Wände so eng zusammenstehen, dass sie nur für den Waldbachraum lassen, so dass der Länge nach eine Brücke darüber gezogen ist. Vom Ausgange des Passes links gelangt man zur gut erhaltenen Ruine der Veste Guttenstein.

Eine nicht minder interessante Partie ist von Pernitz auf einer Seitenstrasse nächst der Kirche in das Marienthal, und eine Stunde weiter bis Mukendorf, wo die Mira, die aus einer Grotte des Unterberges entspringt, in acht Fällen in eine wilde Felsschlucht stürzt.

Station Theresienfeld.

Der Ort ist von Maria Theresia 1767 gegründet, als Versuch, das

unwirthbare Steinfeld bei Neustadt urbar zu machen; der Versuch ist gelungen. Jedes Haus hat prinzipiell 32 Joch Garten-, Acker- und Wiesengrund um sich, daher die Ansiedlung sehr ausgedehnt, aber monoton. Rechts von der Bahn das Raketendörfel, wo die Congrev'schen Raketen verfertigt werden, links vor Neustadt die „Spinnerin am Kreuz“, der Denksäule am Wienerberge ähnlich, 70 Fuss hoch, zum Andenken an die Ländertheilung zwischen den Brüdern Herzogen Leopold und Albrecht (1379).

Station Wiener Neustadt.

Neustadt gibt von der Bahn aus ein interessantes Bild. Bis zum Eisenbahndamme ziehen sich Gärten, von Hecken, Baumreihen und Wassergerinnen durchschnitten, mit kohlschwarzer Dammerde und reichem Gemüsebau; schlichte Arbeiterwohnungen blicken neben den Kiosken und Giebeln der Landhäuser durch das Laubwerk; lange Pappelreihen und die Ringmauern der Stadt mit ihren Zinnen und Thürmen, überragt von den Kirchthürmen und der Militär-Akademie, bilden den Hintergrund.

Gasthöfe: Stadler's Gast- und Speisehaus in der Nähe des Bahnhofes — Hirsch, ungar. Krone in der Stadt.

Neustadt, eine mittelalterliche Festung ersten Ranges, im regelmässigen Viereck erbaut, mit doppelten Umfangsmauern und tiefem Wallgraben, hat seine ursprüngliche Physiognomie getreulich beibehalten, obgleich es durch einen grossen Brand im J. 1834 bis auf 14 Häuser zerstört wurde. Nur ist zu den vier Thoren, die nach den Weltgegenden gerichtet sind, noch ein fünftes, das Ferdinandsthor, zur Verbindung mit der Eisenbahn, hinzugekommen.

Die „allezeit getreue Neustadt“ ist nächst Wien die grösste Stadt des Kronlandes mit 10.800 Einw. Sie ist die Geburtsstadt Kaiser Friedrich's IV. und Maximilians I.

Die Pfarrkirche mit ihren steinbedachten, durch eine Eisenbrücke verbundenen Thürmen, die den Heidenthürmen an der Fronte des Stefansdomes auffallend gleichen, im J. 1786 nach dem Erdbeben erneuert, hat im Innern nichts Bemerkenswerthes, ausser dem Denkmale des Cardinals Klesel (1631), Kanzlers der Wiener Universität und Ministers des Kaisers Mathias. Am Kirchhofe das Grabmal der hier im J. 1671 als Aufrührer gegen Kaiser Leopold I. enthaupteten Grafen Zrini und Franjepani.

Guterhalten ist die schöne Cisterzienser-Abtei Neukloster, von Kaiser Friedrich IV. im J. 1444 ge-

stiftet; ein liches, freundliches Gebäude mit drei gleich hohen Schiffen. Hinter dem Hochaltar, der die ganze Breite des Chores einnimmt, ist ein schön gearbeiteter Grabstein Leonora's von Portugal, der Gemalin Friedrich's IV. († 1467), wahrscheinlich von dem bei der Stefanskirche mehrfach erwähnten Strassburger Bildhauer Lerch. Daneben ein Flügelaltar, Holzschnitzarbeit vom J. 1447.

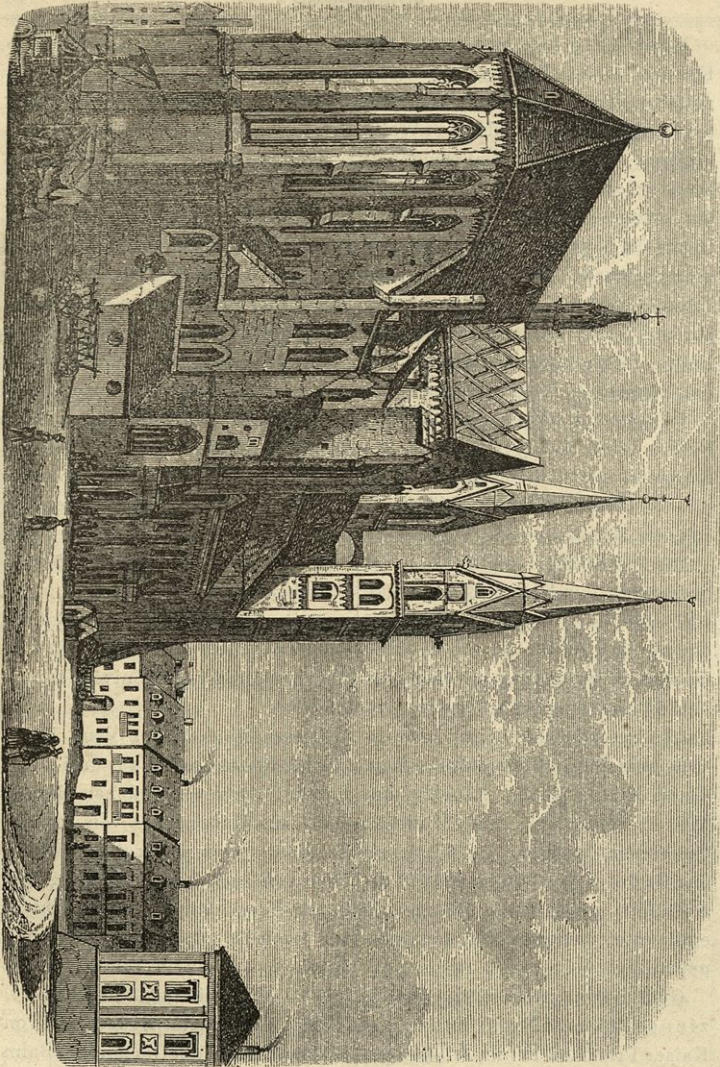
Die alte Burg der Babenberger ragt an der Ostseite der Stadt weit über die anderen Gebäude hinaus. Hier ist seit 1752 die Militär-Akademie, welche die grössten Notabilitäten des österr. Heeres, bis auf Schlik und Radetzky, zu ihren Schülern zählt. (Eintritt am besten zwischen 12 und 2 Uhr.)

Kaiser Franz Josef hat eine Reform der Akademie und einen neuen Bau für eine militärische Universität angeordnet.

Dieser Neubau vor dem Neunkirchnerthore besteht aus drei durch Bogenstellung verbundenen Gebäuden, aus Kalkbreccie von schöner Zeichnung und sanftrother Grundfarbe, die sich bei Engelsberg und Brunn in mächtigen Lagern schichtet, durch Reibelektricität gesprengt, durch Maschinen in Platten gesägt und zugleich fein geglättet wird.

Die industrielle Bedeutung von Neustadt ist seit der Gloggnitzer Bahn

Kirche in Neustadt.



sehr gestiegen. In der Stadt sind die grosse Zuckerraffinerie von Reyer und Schlik, die Maschinenfabriken von Schmidt und Bauer, die Seiden- und Sammtbandfabriken von Ritter von Andrä, Bräunlich und Erhart, Steingut- und Thonpfeifenfabriken von Decente und Ress, Baumwollspinnerei der Witwe Kuschal. In der Nähe der Stadt: die grosse Maschinenfabrik von Günther (220 Arbeiter), die zweite in der Monarchie für Lokomotive, die auch mit der Maschine „Wr. Neustadt“ den zweiten Konkurspreis für die Semmeringbahn erhalten hat.

Excuse.

I. Neustadt-Oedenburger Zweigbahn.

Vom Stationshofe Neustadt östlich geht eine Zweigbahn, $4\frac{3}{4}$ Meilen lang, nach Oedenburg.

Die vielen Ausläufer des Rosaliegebirges machten den Bau schwieriger, als den der Wien-Gloggnitzer Bahn; daher dort höhere Aufdämmungen und tiefere Einschnitte. Bemerkenswerthe Bauobjekte:

Die hölzerne Leithabrücke von 30 Klfr. Länge.

Der 1200 Klfr. lange Damm bei Neudörfel.

Die 66 Fuss hohe Aufdämmung in dem Sumpfboden des „Oeden Teiches“ mit zwei kolossalen Bogen

unter der Bahn. Die Bahn ist reich an Viadukten, der grösste führt über das Wolkathal mit 20 Bogen von 36 Fuss Breite.

Der tiefste Einschnitt, bei dem Markte Mattersdorf, ist 740 Klfr. lang, die grösste Tiefe 60 Fuss.

Vor der Station Wiesen zeigt sich rechts das Schloss Forchtenstein und die Rosalienkapelle.

Oedenburg selbst ist eine freundliche Stadt mit 18.000 Einw. ohne Sehenswürdigkeiten. Allein auf der halben Bahnstrecke von der Station Mattersdorf aus lässt sich ein interessanter Ausflug auf die Rosalienkapelle machen. Sie liegt nur 350 Fuss über dem Meere, ist aber einer der schönsten Aussichtspunkte des Landes. Man sieht über dem glänzenden Spiegel des Neusiedler See's Oedenburg, Rust, Eisenstadt liegen und die grosse fruchtbare Ebene Ungarns mit Hunderten von Ortschaften bedeckt; das Silberband der Donau lässt sich von Wien bis gegen Dotis verfolgen. Die Polauer Berge bei Nikolsburg, die kleinen Karpathen und die vor dem Bakonyerwalde vorragenden Berge, der Martinsberg, Szomlauerberg und Sögherberg begrenzen den nordöstlichen Horizont. Von Westen nach Süden zu liegt eine immer höher aufsteigende Gebirgsreihe; bei dem Kahlenberge beginnend, setzt sie sich mit dem Aninger,

dem eisernen Thor, Schöpfel, Hoch-eck bis zur Wand fort, über welche sich der Schneeberg und die Rax-alpe erheben, — Semmering, Sonnenstein, das Pfaffgebirge, der Wechsel schliessen das grossartige Panorama.

Man kommt von Mattersdorf in zwei Stunden hinauf, an dem festen Bergschlosse Forchtenstein vorüber, das im 12. Jahrhundert gebaut, noch ganz erhalten ist, Eigenthum des Fürsten Eszterhazy.

2. Die Strasse von Aspang.

Von Katzelsdorf (erste Station auf der Neustadt - Oedenburger Bahn) geht eine Strasse über Sebenstein, Aspang nach Steiermark. Sie führt zuerst nach Froschdorf, Besizthum des Grafen von Chambord. Es heisst nicht Frohs-, sondern Froschdorf, hiess im 13. Jahrhundert Krotendorf und war bis 1350 Eigenthum der Ritter von Krotendorf.

Pitten, in der Vorzeit eine berühmte Stadt, im Nibelungenliede gefeiert, Sitz der Markgrafen von Pitten — jetzt ein kleiner Markt mit 53 Häusern. Gräflich Pergensches Eisenbergwerk (im Durchschnitt jährlich 22.000 Centner Roheisen) und die Papierfabrik von Güdl und Comp. (über 40.000 Riess Papier). Sebenstein, Dorf und alte Burg aus dem 11. Jahrh. Hinter dem grossen Markte

Aspang erhebt sich der Möselberg; von dem auf seinem höchsten Plateau gelegenen Grenzorte Mönchkirchen wird der Wechsel (5500 Fuss) am leichtesten erstiegen.

Der ganze Grenzbezirk zwischen Aspang und Schottwien ist reich an Naturschönheiten und historischen Merkwürdigkeiten (Burg Feistritz mit grossem Park und reichem Museum von Alterthümern. Kirchberg am Wechsel mit der herrlichen Kirchenruine St. Wolfgang. Höher im Gebirge die schöne Wallfahrtskapelle St. Corona).

3. In die neue Welt.

Vom Neustädter Bahnhofe gelangt man in 1½ Stunde nach Weikersdorf, von hier führt durch die Schlucht Presset eine gut gebaute Strasse in die neue Welt, ein geräumiges Thal, das im Norden durch eine über 2400 Fuss hohe, rothe Kalkwand abgeschlossen ist. Den Eingang des Thales bildet eine Schlucht zwischen zwei Hügeln, die den rückwärts gelegenen Thalkessel gleich den Dämmen eines Hafens umfassen. Einer von ihnen trägt die Ruine der Burg Emersberg. In der Gegend der Wand selbst ist ein bedeutender Steinkohlenbau. Die wichtigsten Werke dieser Art sind in Grünbach und dessen Umgebung, in

Klaus, Ratzenberg, Canzing. Sie werden theils von Miesbach, theils von Reyer und Schlik betrieben. Die Kohlenproduktion in Grünbach beträgt jährlich über 300.000 Ctr.

Hinter Neustadt liegt rechts Weikersdorf mit einer alten Pfarrkirche (s. oben). Weiterhin zu beiden Seiten der Bahn Nadelwald, links der grosse Föhrenwald, rechts der neue Waldanbau.

Station St. Aegyden.

St. Aegyden hat kaum mehr als 10 Häuser und eine mehr als tausendjährige Pfarrkirche von sonderbarem massiven Baue. Allein der Blick haftet jetzt schon unwillkürlich an den tiefgefurchten Wänden der westlichen Bergriesen. Schon bei Leobersdorf zeigt sich der Schneeberg (6566 Fuss) in seiner ganzen Ausdehnung; von da bis Ternitz hat man den Schneeberg und die Raxalpe öfter und unter verschiedenen Gesichtspunkten vor sich.

Station Neunkirchen.

Neunkirchen, Markt von 230 Häusern. Die Pfarrkirche, karolingischen Styles, 892 erbaut. Die jetzige Bedeutung des Ortes ist eine industrielle. Es ist der Centralpunkt des südlichen Theils des grossen Fabriks-

bezirkes. Hier ist Brevillier's Metallwaaren- und Schraubenfabrik, das wichtigste Etablissement dieser Art in Deutschland; die Baumwollspinnereien von Karl v. Roulet und Friedr. Elz, die Zitz- und Cotonfabrik von Du Paquier und Fullen, die Schwertfeger-Produktion von Jurmann.

Nebst Pitten (s. oben) und dem ihm nahen Erlach mit Baumwollspinnerei des J. Bauer, gehören zum südlichen Theile des Fabriksbezirkes Rohrbach am Steinfelde, Pottschach und Stuppach mit den Spinnfabriken des J. Mohr, A. Bräunlich und C. Erdl.

Station Ternitz.

Ternitz, mit der Gusstahlfabrik von Miller's Söhnen. Von hier führt eine Strasse längs der Sirnitz über St. Johann (rechts von der Bahn bedeutendes Blechwalzenwerk des Fr. Müller) nach Buchberg, einem kleinen Dorfe in dem schönsten Alpenthale des Kronlandes, 2013 Fuss über dem Meere, von wo aus der Schneeberg am besten zu bestiegen ist.

Station Pottschach.

Pottschach liegt rechts vom Bahnhofe, dicht am Stationsplatze die schönen Anlagen der Fabrik. Links Burg Wartenstein, aus dem 12.

Jahrhundert, weithin sichtbar, seit 1720 Eigenthum der Grafen von Stella-Caraccioli, theils bewohnt, theils malerische Ruine.

Rechts der Silberberg mit den letzten Rebenpflanzungen von Oesterreichs Südgrenze.

Gerade vor uns das Gloggnitzer Schloss, die ehemalige *cella monachorum*, ein Benediktinerkloster bis 1803, seitdem Amtsgebäude.

Im Hintergrunde schliessen sich der dreikantige Göstritz, der Semmering, die Raxalpe so dicht zusammen, dass es unmöglich scheint, einen Ausweg zu finden. Wir fahren durch zwei Thorpfeiler in den Bahnhof von Gloggnitz.

Station Gloggnitz.

Grosser Bahnhof mit Werkstätten und Magazinen. Ueber die Brücke der Schwarza in einigen Minuten nach Markt **Gloggnitz**. Uralte kleine Kirche zu St. Othmar. Gasthof und Kaffeehaus von Washuber, desselben vorzügliche Restauration am Bahnhofs. Ganz in der Nähe von Gloggnitz der wichtige Steinkohlenbau von Miesbach zu Hart (jährlich über 120.000 Centner).

Die Umgebung.

Die Excursionen, die seitwärts von der Semmeringbahn (schon von

Gloggnitz oder weiter von der Station Payerbach) unternommen werden können, sind so zahlreich und der verschiedensten Variationen fähig, dass sie hier unmöglich Platz finden können. Es sei nur bemerkt, dass diese Excurse drei Hauptrichtungen haben:

1. Von Gloggnitz gegen Südost über Kranichsberg nach Kirchberg am Wechsel und Umgebung. Besteigung des Wechsels 5500 Fuss.

2. Von Gloggnitz südwestlich in das Schwarzathal an der Triester Poststrasse nach Burg Wartenstein und Umgebung, Burg Klamm, Schottwien. Von da in derselben Richtung in den Adlitzgraben mit fortwährend herrlichen Ansichten der Semmeringbahn; südlich von Schottwien zur Kirche Maria Schutz, die am Fusse des Göstritz liegt.

3. Nordwestlich von Gloggnitz oder von der 2. Station Payerbach in das reizende Thal von Reichenau nächst dem Buchberger Thale am Fusse des Schneeberges (Siehe Stat. Ternitz), das schönste in Niederösterreich. Das eigentliche Reichenauer Thal, von der Schwarza durchströmt, ist 1 Stunde lang, und $\frac{1}{4}$ Stunde breit; im Norden vom Gahns, Saürüssel und Feuchter, im Westen vom Grünsbacher, den Preiner Alpen



Schloß Gloggnitz.

Verlag von J. Neumann, Neudamm.

Verlag von J. Neumann, Neudamm.



und der Raxalpe begrenzt, südwestlich liegen die Wald- und Felsberge der Prein, südlich die Abhänge der Hinterleiten und des Grinstinger Käskogels, überragt von dem Gipfel des Sonnwendsteines, gegen Osten öffnet sich das Thal gegen Payerbach.

Das Dorf Reichenau von etwa 50 Häusern, an beiden Ufern der Schwarza, ist eine Art Hauptquartier für zahlreiche Thal- und Gebirgsparthien. Man findet dort immer Wägen für alle weiteren Ausflüge und Führer zur Besteigung der Alpen. Es hat zwei ausgezeichnete Gasthöfe, den Thalhof des Waisnix und Fischer's Gasthaus. Kleine Spaziergänge im Thale selbst sind: zum Haus am Stein, auf einem Felsblocke an der Schwarza, herrliche Uebersicht des Thalbodens, $\frac{1}{4}$ Stunde — zum Augenbrünnel, einsame Waldkapelle an einer Alpenquelle, 1 Stunde — nach Hirschwang 1 Stunde — auf die Waisnix'sche Aussicht 1 Stunde, in die Eng, romantische Felsschlucht zwischen Saurüssel und Feuchter, $\frac{1}{2}$ Stunde.

Von grösseren Thal-Ausflügen sind die beliebtesten: In die Prein, zu Wagen in einem halben Tage zu machen. Die Prein ist ein Dörfchen von 38 Häusern mit 3 Gasthäusern, 2183 Fuss ü. d. Meere am Fusse der Rax, die von hier in 4 Stunden erstiegen werden kann. — Ferner der

Ausflug durch das Reichenauer Thal nach Hirschwang, von da durch das Foisthal und Klosterthal nach Guttenstein; unterwegs in das grosse Höllenthal, einen von 2000 Fuss hohen Wänden eingeschlossenen Felsenkessel, der zu den imposantesten Bildern der österreichischen Alpenwelt gehört.

Auf dieser und der nächstfolgenden Bahnstrecke bieten sich auch einige sehr interessante Hochgebirgsparthien, für welche hier nur die Angriffspunkte bezeichnet werden, da es ohnediess nicht rathsam ist, Alpenbesteigungen ohne Führer zu unternehmen.

1. Der Wechsel (5500 Fuss) von Aspang (Stat. Wr. Neustadt). Auf der Oedenburger Bahn bis Katzelsdorf. Von da nach Pitten, Sebenstein, Aspang (Gasthaus zum schwarzen Adler).

2. Der Gahns (4782 Fuss), der Feuchter (höchster Gipfel: Mittagsstein 4362 Fuss), beide vom Thalhofe in Reichenau über die Eng (Stat. Payerbach).

3. Der Grünsbacher (höchster Gipfel: Jakobskogel 5490 Fuss), die Raxalpe (höchster Gipfel: die Heukuppe 6340 Fuss), beide von Reichenau aus (Stat. Payerbach).

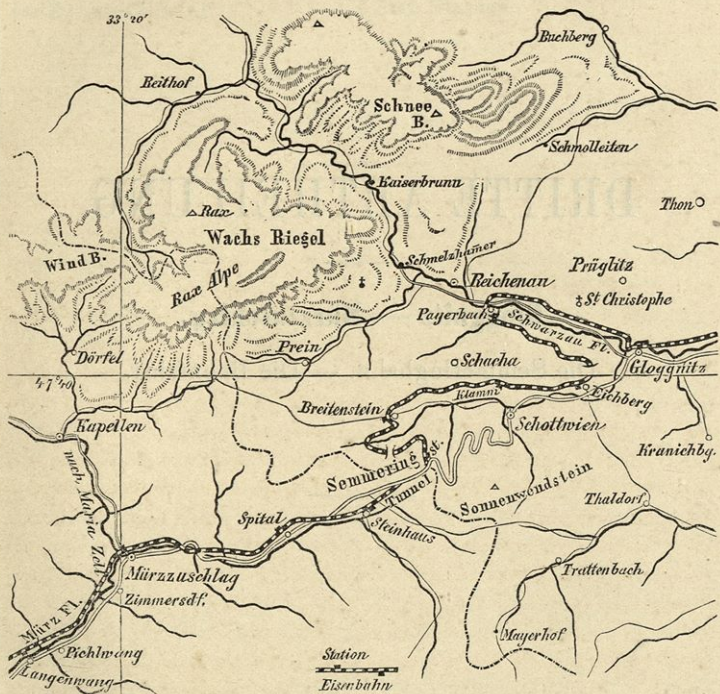
- | | |
|--|--|
| 4. Der Schneeberg (6570 Fuss) von Buchberg (Stat. Ternitz), dann von Reichenau an verschiedenen Punkten des Höllenthalles und des Klosterthales. | 5. Der Göstritz (höchster Gipfel: der Sonnwendstein 4818 Fuss) vom Gasthause zum Erzherzog Johann (Stat. Semmering), von Schottwien (Stat. Klamm). |
|--|--|



DRITTE ABTHEILUNG.

Gloggnitz — Mürzzuschlag.

Die Semmeringbahn. — Die Bahnfahrt.



Die Südbahn von Gloggnitz bis Mürzzuschlag.

Gloggnitz — Mürzzuschlag.

Die Semmeringbahn.

Im Jahre 1826 wurde in England die erste Lokomotivbahn von Liverpool nach Manchester concessionirt — bis zum Jahre 1850 waren in Europa bereits 21.211 engl. Meilen Eisenbahnen erbaut.

Allein die Möglichkeit, grössere Steigungen zu überwinden, war in Europa um so länger problematisch, als die Aufmerksamkeit mehrere Jahre lang durch Clegg's vielversprechende Erfindung der atmosphärischen Eisenbahn, die sich endlich nicht bewährte, vom eigentlichen Ziele abgelenkt wurde.

In Amerika waren indessen schon Steigungen von 1 : 60, selbst stärkere, mit grösseren Maschinen überwunden. Seitdem wurden auch in Belgien, auf der Alp in Würtemberg und auf der sächsisch-baierischen Bahn Lasten bis zu 2000 Cntr. über anhaltend schiefe Ebenen, der Steigung von 1 : 45, ja 1 : 40 selbst bei bedeutenden Krümmungen, anstandslos befördert.

Diess Alles musste vorangehen, bevor nur der Gedanke an eine so kolossale Alpenübersteigung möglich war. Allein kaum denkbar, trat er auch schon in's Leben. Der österreichische Bauinspektor Karl v. Ghega (jetzt Ministerialrath Ritter v. Ghega) hatte schon nach seiner Rückkehr aus Amerika, wohin er wegen spezieller Eisenbahnstudien gereist war, die Idee der Semmeringbahn erfasst und festgehalten.

Nachdem nun aus politischen und industriellen Gründen die Richtung der Südbahn durch Steiermark und Krain definitiv entschieden war, erhielt Ghega den Auftrag, die Tracirung der Bahn zu entwerfen.

Der Plan war im J. 1844 vollendet, wurde aber im Laufe einiger Jahre mit Benutzung der neuesten Fortschritte des Bahn- und Maschinenbaues von ihm revidirt und verbessert. Der Bau selbst begann erst im Sommer 1848.

Es ist der kühnste und grossartigste jetzt existirende Bahnbau.

Zwei gleich wichtige Momente

mussten bei dem Unternehmen zusammentreffen:

1. Bei den zahllosen Terrain-schwierigkeiten die scharfsinnigste Combination im Entwurfe, die muthigste Ausdauer in der Durchführung.

2. Die Herstellung von Lokomotiven, die ohne Gefahr die grösstmögliche Steigung überwinden konnten.

Diese zweite Bedingung wurde durch die von Freiherrn von Bruck im J. 1850 angeordnete Preisanschreibung von 20.000 Dukaten für Semmering-Lokomotive nicht so gleich, aber indirekt erzielt.

Es waren vier Concurrenten: Das Etablissement von Cockerill bei Seraing in Belgien, Maffei in München, die Maschinenfabrik der Wien-Gloggnitzer Gesellschaft, Günther in Wiener Neustadt.

Alle hielten den Grundsatz fest, den Maschinen grosse Dimensionen und Heizflächen zu geben, durch Verlegung eines starken Gewichtes auf die Trieb- und die damit verbundenen Räder die Adhäsion an die Schienen zu verstärken, den Krümmungen durch Gelenkigkeit der Achsenge-stelle nachzugeben.

Jede der vier Maschinen leistete bei der Probefahrt mehr, als das Programm gefordert hatte. Das durchschnittliche Resultat aber war für die Bavaria das günstigste und sie erhielt

den Preis; ihr zunächst war die Maschine Wiener Neustadt.

Damit war aber der für den realen Betrieb nöthige Erfolg keineswegs erreicht. Jede einzelne Maschine hatte irgend ein neues Prinzip oder ein werthvolles Detail in der Construction entwickelt; keine war für den dauernden Gebrauch ohne wesentliche Bedenken.

Erst Wilhelm Engerth (technischer Rath des Handelsministeriums) combinirte auf Grundlage des Vorhandenen eine Maschine, die auf die Dauer brauchbar, sich jeder Krümmung akkommodirt und die möglichste Sicherheit gegen Entgleisung gewährt.

Diese Maschinen haben die Länge von 34 Fuss und das Gewicht von 1000 Wr. Centner. Sie leisteten bei den ungünstigsten Witterungsverhältnissen stets mehr als das Doppelte der gewöhnlichen Lokomotive. Für den Gesamtbetrieb der Bergbahn reichen 36 aus, während von gewöhnlicher Construction 72 nöthig wären.

Die Bahn selbst musste auf das Gewicht der Semmering-Lokomotive, auf die Wirkung des Bremsens während der Thalfahrt, auf die Gefahr der Senkung des Bahnkörpers und der Beschädigungen durch die Gebirgs-wildbäche berechnet sein. Ueberhaupt wurden für die möglichste

Sicherheit des Personenverkehrs die grössten Opfer gebracht.

Deshalb erhielt der Oberbau eine 9 Zoll starke feste Steinunterlage, die wieder mit einer 9zölligen Schicht geschlegelten Schotters überdeckt wurde.

Die Querschwellen (Slippers) sind nicht, wie bei andern Bahnen, in diese versenkt, sondern im Abstände von 3 Fuss auf Längenschwellen befestigt und dadurch der Druck auf einen kompakten Holzrost vertheilt.

Die Schienen, aus dem stärksten Eisen verfertigt (der Currentfuss 24 Pfund schwer), sind an ihrem Zusammenstosse mit Eisenlappen mittelst durchgreifender Schraubenzusammengesperrt, dadurch ist dem Ausweichen der Schienenende in vertikaler und horizontaler Richtung, somit der gewöhnlichsten Ursache der Entgleisungen vorgebeugt.

Die Wechsellagerungen sind nach dem neuesten und verlässlichsten Prinzip konstruirt. Bei Krümmungen von einigem Belange liegen die äusseren Schienen um 1 bis 3 Zoll höher, als die inneren, um erstens im Falle des Entgleisens diess auf die ungefährliche Seite zu leiten, zweitens der beim Durchfahren von Kurven im Verhältniss der Kürze des Halbmessers sich steigernden Centrifugalkraft entgegen zu treten.

Dieselbe gewissenhafte Vorsicht

wird auf den Betrieb verwendet. Man liess es nicht bei den bisher üblichen optischen Signalmitteln und dem galvanischen Telegraphen bewenden. Der störenden Einflüsse der Gebirgsnebel wegen wurden überdiess noch 54 elektro-magnetische Glockensignale auf den Wächterhäusern angebracht.

Sämmtliche Bauobjekte tragen dem Bedürfnisse entsprechend den festen starken Charakter der Gebirgslandschaft. Die 57 Wächterhäuser, näher beisammen als auf anderen Bahnstrecken, haben etwas Gedrungenes, Alpenmässiges. Sie sind mit einem Stockwerk versehen, mit Raum für einigen Vorrath von Lebensmitteln, Werkzeugen und Bahnrequisiten, und beherbergen je zwei Familien.

Die Gesamtlänge der Semmeringbahn misst 21.632 Klafter, die an sieben Stationsplätze vertheilt sind.

Die Steigung der Bahn ist folgende:
Der Bahnhof Gloggnitz 1308' ü. d. M.

die Stat. Payerbach	. 1524'	„
„ „ Eichberg	. . 2088'	„
„ „ Klamm	. . 2160'	„
„ „ Breitenstein	2454'	„
„ „ Semmering	. 2778'	„

In der Mitte des Haupttunnels der höchste

Punkt der Bahn . . 2788' „

Die Bahn steigt also bis zum Haupttunnel um 1480 Fuss und senkt sich von da bis Mürzzuschlag um 720 Fuss.

Die geognostische Untersuchung der Bahnstrecke gab folgendes Resultat:

Von Gloggnitz bis zur Station Breitenstein herrscht die körnig-schiefrige Grauwake mit schiefrigem Quarz und Talkschiefer.

Von da bis zum Semmeringtunnel dolomitischer und rauchwakenartiger Kalkstein, mit Ausnahme des westlichen Endes des Weinzettel Tunnels und des Wolfsberger Tunnels, die Grauwakengesteine sind.

Der Haupttunnel und der grösste Theil der südlichen Bahnstrecke sind in Grauwakengestein von besonders lockerem Gefüge geführt. Es besteht aus Quarz, Dolomit- und dunklem Kalkschiefer, die beiden ersten mit Talk- und Thonschiefer gemengt, welche Einlagerungen von Schwefelkies enthalten.

Die Bahnfahrt.

Aus der Personenhalle des Gloggnitzer Bahnhofes vortretend, der 1308 Fuss über der Meeresfläche liegt, sieht man fast unmittelbar über der Thurmspitze der Schlosskirche das Gebäude der Station Eichberg, 2088 Fuss über der Seehöhe. Zwischen den zwei dem Auge so nahe liegenden Punkten ist also eine Bahnsteigung von 780 Fuss ausgeführt.

Die Bahn bleibt von Gloggnitz bis Payerbach am linken Ufer der Schwarza, die aus dem Reichenauer Thale herabströmt.

Sie zieht längs des Silberberges hin, der vorzügliche Weinreben trägt, und lenkt dann rechts ein an den Plakenwald.

Hier ist an der Plakenwand das erste grössere Bauobject: eine starke Quadermauer, die sich gegen die Bergwand stemmt und gegen den Fluss einen Damm bildet.

Wenn man aus der Schlucht herausfährt, liegt links unten die Schlögmühle, eine kais. Papierfabrik, die erst im Jahre 1853 an der Stelle einer wenig einträglichen Spiegel- und Schmalzfabrik gegründet wurde. Es sind zwei grosse Hauptgebäude mit mehreren Ueberbauten, Rohziegelbau mit Schieferdachung.

Von da fährt man hoch über der Reichenauer Fahrstrasse am Schmidtsberge und Grillenberge fort; in der Tiefe das schöne Wiesenthal der Schwarza mit mehreren schönen Villen. Eine der bemerkbarsten ist Mühlhof, Schloss und Park der Gräfin Starhemberg. Jenseits der Schwarza am Waldgebirge sieht man die Ortschaften Schmidsdorf, Küb, Pettenbach, im Hintergrunde den 4820 Fuss hohen Göstritz (Sonnenwendstein). (Siehe unten Seite 66.)

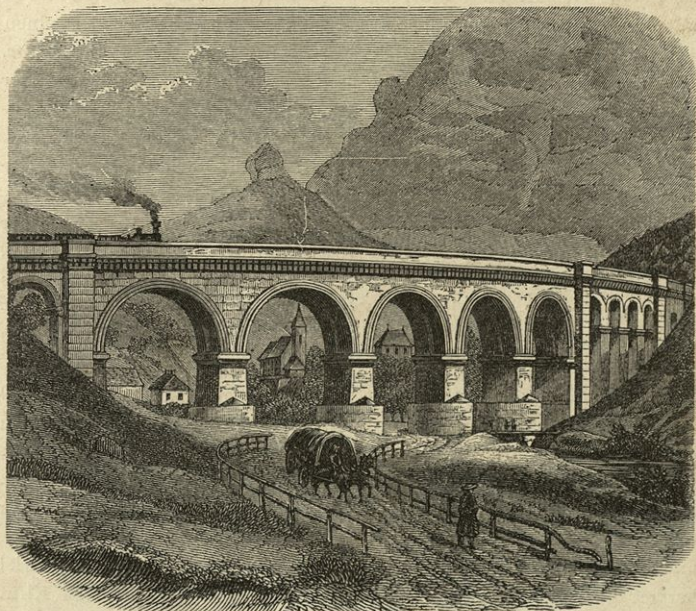
Am Abhange des Grillenberges wendet sich die Bahn rechts und zieht in grossem Bogen über sieben Brücken an den Ortschaften Werning und Geyerhof (das letztere an dem Abfalle des Gahns) vorüber zum Stationsplatze Payerbach.

Station Payerbach.

Der Stationsplatz liegt an der Anhöhe dem Pfarrdorfe Payerbach

Fahrweg mit dem Dorfe und der Fahrstrasse verbunden. Das Stationsgebäude ist zum Theil aus Holz nach Schweizerart mit zierlichem Getäfel und Schnitzwerk ausgeführt.

Die Bahn wendet sich links und übersetzt das Schwarzathal mittelst des grossen Schwarza-Viaduktes, dem längsten der Semmeringbahn, mit 13 Bogen, die 5 mittleren von 63 Fuss Spannweite. Der Via-



Der Schwarza-Viadukt mit Payerbach.

an der Reichenauer Strasse gerade gegenüber und ist durch einen guten

dukt ist 120 Klfr. lang, 13 Klfr. hoch; er bildet die Scheitellinie der

grössten Serpentine, die sich längs dem Grillenberge nach Nordwest und an der jenseitigen Höhe bis Apfaltersbach wieder in südwestlicher Richtung hinzieht. Vom Norden gesehen erscheint er als das Segment eines riesenhaften Amphitheaters.

Unter dem Viadukte zieht sich die Reichenauer Strasse hin und bei der Fahrt über denselben sieht man rechts das schöne Reichenauer Thal, begrenzt von der Alpengruppe des Grünschacher (5490 Fuss), der Preiner alpe (5490 Fuss), der Raxalpe (6340 Fuss), links das ganze Schwarzathal.

Hierauf steigt die Bahn gegen den Eichberg und es eröffnet sich die Aussicht auf die nördlichen und westlichen Grenzen des Thales, nördlich: der bewaldete Gahns (4782 Fuss), ihm gegenüber der Feuchter, dessen höchster Gipfel, der Mittagsstein, 4363 Fuss hoch ist. Zwischen dem Ausläufer des Gahnsberges, dem Saurüssel und dem Feuchter zeigt sich die schöne Thalbucht, in welcher der Thalhof liegt; im Hintergrunde die Felsenschlucht der Eng, aus welcher das Albet und hinter diesem der Schneeberg hervorragt. Oestlich schliesst sich an den Gahns der Grillenberg, Schmidtsberg und die Plakenwand an, die wir bei der Fahrt

von Gloggnitz nach Payerbach passiert haben.

Die Bahn geht am Eichberge fort und zwar stets aufwärts. Auf dieser Strecke, vom Schwarzza-Viadukt bis zum Stationsplatze Eichberg, ist die höchste Steigung der Semmeringbahn, nämlich 1 : 40. Unter uns sehen wir Payerbach, den Mühlhof, die Dörfer Pettenbach und Küb.

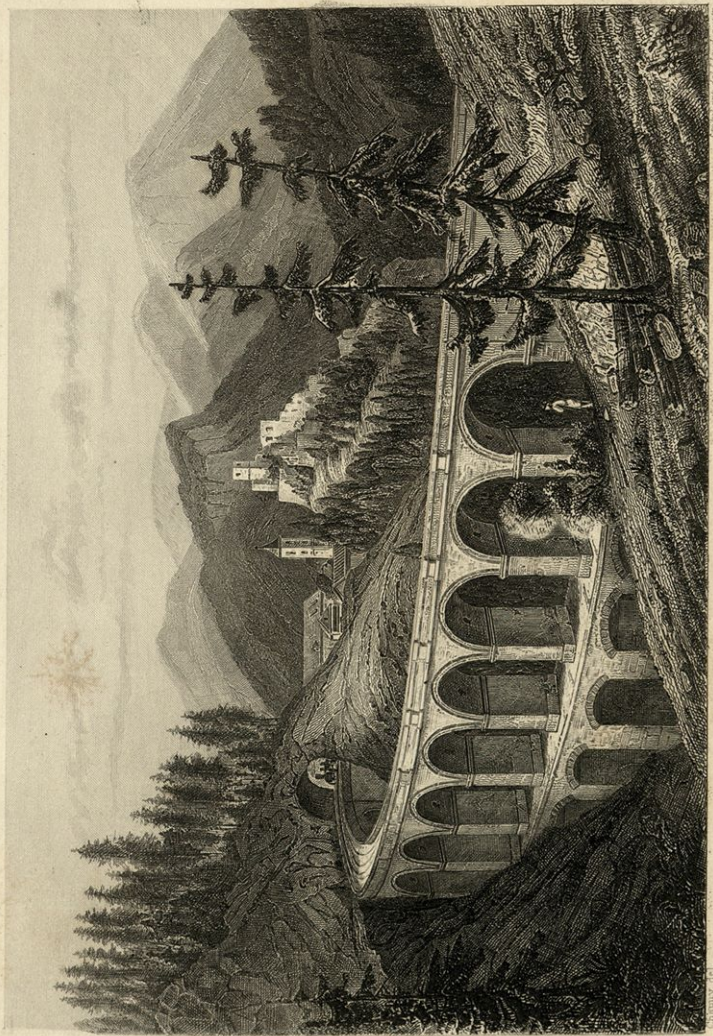
Man fährt auf dem Viadukt über den Payerbachgraben, einen ganz symmetrischen Bau von 32 Klfr. Länge, 8 Klfr. Höhe, in gerader Richtung mit 5 Bogen, deren mittlerer 48, jeder der übrigen 24 Fuss, somit genau die halbe Spannweite des Hauptgewölbes hat.

Hierauf folgt der Viadukt über den Kübgraben, um 10 Klfr. kürzer als der vorige, aber 52 Fuss hoch, mit 3 Bogen in schiefer Richtung und im Halbmesser von 100 Klfr. angelegt.

Nun kommt man durch einen 160 Klfr. langen Einschnitt in den ersten Tunnel bei Pettenbach, 96 Klfr. lang, im Halbmesser von 403 Klfr. gekrümmt, mit Ziegeln gewölbt, luftig und trocken.

Hierauf unmittelbar der Viadukt über den Höllgraben, 43 Klfr. mit 5 Bogen (der mittlere 60, die übrigen 30 Fuss Spannweite).

Durch den 30½ Klfr. langen



Del. G. G. Schlegel. Sculp. H. G. Schlegel.

Viaduct zu Cham.

Cham 261

gewölbten Tunnel beim Steinbauer auf den

Viadukt über den Apfalterbachgraben, 49 Klfr. lang, höher als jener zu Payerbach, mit 5 Bogen (gleicher Weite von $42\frac{1}{2}$ Fuss).

Wir sind nun am Plateau des Stationsplatzes Eichberg angelangt.

Station Eichberg.

Von hier geht die Bahn in starker Krümmung um den Gortschakogel, welcher die gegen das Schwarzathal abfallende Seite des Eichberges, den vorderen Eichberg von der jenseitigen Absenkung gegen die Poststrasse, dem hinteren Eichberg, scheidet. An der Wendung der Bahn um den Gortschakogel eröffnet sich ein herrlicher Rückblick durch das Schwarzathal nach Gloggnitz, in die weite Ebene von Neustadt und auf das Steinfeld bis zum Rosaliengebirge.

Man fährt durch den Eichberger Tunnel, 50 Klfr. lang. Die Bahn geht an der Berglehne fort, 3—400 Fuss über dem Thale, und die Fahrt bietet besonders schöne Ansichten der einzelnen Thalpartien. Der Bahn gegenüber liegen die waldbewachsenen Vorberge des Raach- und Ottersberges, auf einem der ersteren das schon vor

Gloggnitz sichtbare Schloss Warntenstein, eine Ruine aus dem 14. Jahrhundert, deren besser erhaltene Gemächer im Sommer noch bewohnt werden, dann am Fusse desselben Berges das Dorf Weissenbach. Hierauf in der sogenannten Au die Spinnfabrik von Heinisch, die mit ihren netten Gebäuden ganz einsam auf einem Rasenhügel jenseits des Schottwien-Baches gelagert ist.

Nun folgt der gewölbte Einschnitt beim Geyeregger und der Tunnel beim Rumppler.

Station Klamm.

Der Stationsplatz ist einer der schönsten Punkte der Bergbahn. Er liegt dicht unter der Burgruine Klamm, die sich auf dem Felsenrücken des, gegen den Adlitzgraben steil abfallenden Heubachkogels erhebt. Die Burg war schon im 11. Jahrhunderte bekannt und wurde erst im Jahre 1801 durch einen Blitzstrahl zerstört; sie gehört jetzt dem Fürsten von Liechtenstein. Der schroffe Fels, auf dem sie gebaut, ist nur von der Eisenbahn zugänglich. Die kleine frische Rasenebene vor dem Schlosse mit dem Kirchlein und einigen Wohnhäusern gibt ein besonders anmuthiges Bild.

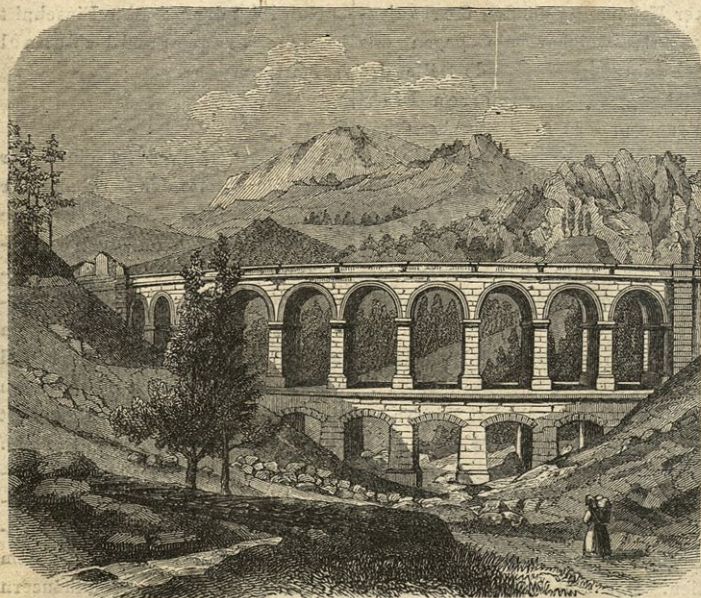
Nicht minder reizend ist der Anblick des Marktes Schottwien,

400 Fuss unter uns. Die 70 Häuser des Marktes laufen in zwei Reihen an beiden Seiten des Felsenpasses, in der Mitte die breite Semmering-Kunststrasse, an beiden Enden des Marktes sieht man noch die Reste der alten Befestigungen an den Felsen kleben. Der Kreisbach fiesst, mit dem Göstrizbache vereint, mitten durch den Ort, wurde aber beim Baue der Poststrasse mit einem Quaderkanäle überwölbt.

ganzen Ausdehnung, an dessen Abhänge die doppelthürmige Wallfahrtskirche Maria Schutz. (Die Ortschaft Maria Schutz hat bedeutende Gipsbrüche.)

Unmittelbar vom Stationsplatze fährt man in den Klamm-Tunnel von 77 Klafter Länge und 100 Klafter Krümmungsradius.

Hierauf folgt sogleich der Viadukt des Wagnergrabens (auch Heubach-Viadukt), 75 Klafter



Der Heubach-Viadukt.

Ueber den Pass von Schottwien lang. Er übersetzt eine thalartige hinaus ragt der Göstriz in seiner Vertiefung und hat in ihrer Mitte



Winn's Hotelward.

über dem sie durchziehenden Fahrwege die bedeutende Höhe von 123 Fuss, für welche Eine Bogenstellung nicht ausreichen konnte; er wurde daher in zwei Geschossen gebaut, deren unteres 5 Bogen hat, von 54 Fuss Höhe und 30 Fuss Spannweite, das obere 69 Fuss Höhe mit 9 Bogen von 39 Fuss Weite.

Diesem zunächst fährt man auf dem Viadukt über den Gamperlgraben, eine schroff abstürzende, keilförmige, unten mit Wald bedeckte Schlucht. Auch dieser Viadukt von 59 Klafter Länge ist zweistöckig, 118 Fuss hoch, mit 5 Bogen im untern und 7 Bogen der gleichen Spannweite im oberen Geschosse.

Beide Viadukte, im Halbmesser von 100 Fuss gegen die Bergseite gekrümmt, haben in ihren Formen grosse Aehnlichkeit mit den antiken Wasserleitungen, wie sie im südlichen Frankreich und auf der pyrenäischen Halbinsel vorkommen, doch sind sie in ihren Dimensionen diesen Römerwerken weit überlegen.

Unmittelbar nach dem letzten Viadukte nimmt uns das lichte, trockene Gewölbe des Gamperl-Tunnels von 30 Klafter Länge auf.

Die scharfgezackten Felsenzinnen der nächsten Höhe sind die Weinzettelwand, die an den Stellen, wo, um das nöthige Niveau zu erhalten, der Bahn Raum geschafft

werden musste, fast senkrechte Abstürze von 60—70 Klafter bildet. Im ersten Plane war es bestimmt, die Bahn an der Aussenseite der Wand hinzuführen (sie der Felswand gleichsam einzukerben). Die nöthigen Felssprengungen wurden auch in der That begonnen, in der Ausführung aber stellte sich erst heraus, dass die durchsickernde Feuchtigkeit des Berges, die Auflockerungen durch Schnee und Regen einem Baue jener Art zu grosse Gefahren drohten. Als Freiherr von Bruck im Jahre 1850 die Arbeiten besichtigte, fand er das Unternehmen nicht sicher genug, liess die Sprengungen einstellen und verfügte die Durchbrechung der Felswand.

Hierdurch wurde eine gedrängte Reihe von kühnen und grossartigen Bauwerken geschaffen. Das erste derselben, der 1. Tunnel von 163 Klfr. Länge, theils gewölbt, theils durch den Felsen gebrochen, durch zwei horizontale Schachte erhellt, ist mit dem zweiten Tunnel von 88 Klfr. Länge durch eine 43 Klfr. lange Gallerie von 6 Bogen mit mächtigen Strebepfeilern verbunden, unter welcher der Schienenweg längs hoher, ein Stockwerk bildender Sturzmauern hinläuft.

Unmittelbar darauf öffnet sich der dritte, grösstentheils in den Fels gesprengte Schacht, 68 Klfr. lang.

(Sein Krümmungshalbmesser beträgt 140, jener der beiden ersten Tunnels und der Gallerie 100 Klfr.)

Kaum an die Tageshelle gelangt, fährt man wieder in den grossen Tunnel des Weinzettelfeldes, der 119 Klfr. lang ist, und gelangt zur Station Breitenstein.

Die Gegend von Klamm bis Breitenstein ist höchst interessant. Am unteren Eingange des Marktes Schottwien eröffnet sich rechts die Seitenstrasse in den Adlitzgraben, dessen wilde Wald- und Felsenpartien schon längst berühmt waren. Der verstorbene Fürst Johann Liechtenstein hatte dort herrliche Anlagen geschaffen, die seit dem Bahnbaue wieder verfallen sind. Einen ganz neuen Reiz bietet der Anblick dieser Felsenschlucht von der Höhe von 80—90 Fuss, auf der die Bahn bis zur Weinzettelwand an den Abgründen vorüberzieht. Der Adlitzgraben, der Rückblick auf die Burgen Klamm und Wartenstein, der Thalgrund vor der kalten Rinne (beim Gasthause des Spiess) mit der Lokalie, sind Bilder, die sich der Fantasie des Beschauers unvergänglich einprägen.

Station Breitenstein.

Vom Stationsplatze weg fährt man durch die kurze thorartige Halle des Krausel-Tunnels auf dem schö-

nen Viadukt der Krausel-Klause, einer tiefen, die Felsen in Keilform spaltenden Schlucht. Er hat drei Bogen des untern, 6 des oberen Stockwerkes, 46 Klfr. Länge, die grösste Höhe 115 Fuss.

Unmittelbar nach ihm erhebt sich die Bollerswand, die von dem grossen Tunnel beim Bollers durchbrochen ist. Er hat 180 Klafter Länge, ist im Halbmesser von 150 Klfr. gekrümmt, zum grössten Theil gewölbt, auf 37 Klfr. durch festes Gestein gebrochen, das sich über ihn noch gegen 50 Klfr. hoch in senkrechten Massen aufthürmt.

Sobald der Tunnel passirt ist, gelangt man zu dem Thale an der kalten Rinne, über welches, da wo es am breitesten sich ausdehnt, der mit Recht berühmte Viadukt der kalten Rinne führt, der kühnste der ganzen Bahn, nächst dem Haupttunnel das grossartigste Bauobjekt. Es ist ein ernst majestätischer Bau, dessen altrömischer Charakter noch durch die Einsamkeit des Thales gehoben wird. Seine Länge beträgt 97 Klfr., die Höhe 144 Fuss, das untere Geschoss hat 4, das obere 10 Bogen der Spannweite von 46 Fuss.

Nach Uebersetzung des Viaduktes hat man einen sehr interessanten Rückblick auf die von Breitenstein zurückgelegte Bahnstrecke.



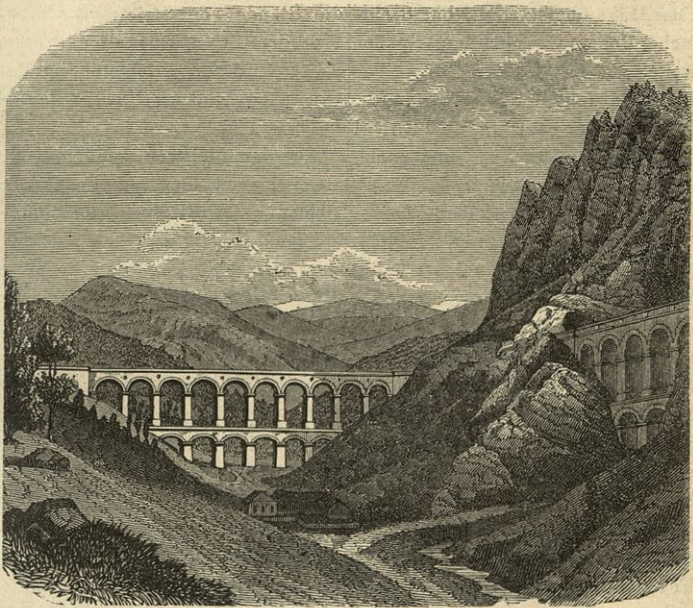
© 1851, J. H. & J. W. G. S. P. 1851, No. 117.

Copyright 1851

Bollerswand.

In einem Bilde vereint zeigen sich hier: der Viadukt der kalten Rinne, im Hintergrunde die Rax- und Preiner alpe, jenseits die Bollerswand und der Tunnel beim Boller, der Viadukt und der kleine Tunnel der Krauselklause, die Gallerie der Weinzettelwand.

über steht ein ähnlicher Holzbau im Schweizerstyle. Es ist die Lokalie am Semmering, von der Frau Erzherzogin Sophie für die Bahnarbeiter im J. 1850 gegründet. Die Stiftung fällt in die Zeit des Bahnbaues, da Tausende von Arbeitern dreier Nationen hier versammelt waren; daher auch ein Priester,



Viadukt der kalten Rinne.

In der Thalschlucht der kalten Rinne sieht man ein hölzernes Kirchlein mit Glockenthurm, ihm gegen-

welcher der deutschen, böhmischen und italienischen Sprache ganz mächtig war, der Cooperator Sedlak,

ein durch Pflichteifer und Menschenfreundlichkeit ausgezeichneten Mann, den Kirchendienst versah. Die Lokalität wird auch für die Zukunft erhalten.

Die Bahn zieht nun in fortwährender Steigung am jenseitigen Bergabhänge fort.

Der breite, fast baumlose untere Adlitzgraben wird mit einem Viadukte von 80 Klfr. Länge, 75 Fuss Höhe übersetzt. Er hat 8 einfache Bogen von 48 Fuss Spannweite.

Hierauf folgt der 200 Klfr. lange, gewölbte und ganz gerade Tunnel des Weberkogels, und nach kurzem Zwischenraume:

Der Tunnel durch den Wolfenberg, ebenfalls geradlinig, 234 Klfr. lang, der längste Tunnel der Bahnstrecke nach dem Haupttunnel.

Ueber den Viadukt des Karntnerkogels, 23 Klfr. lang, mit 3 Bogen, fährt man in das vorletzte Souterrain, den Tunnel des Karntnerkogels, 106 Klfr. lang. Von da an geht die Bahn am Bergabhänge des Mörtengrabens fort; gegenüber die Kunststrasse über den Semmering, rückwärts Schneeberg und Raxalpe.

Station Semmering.

Der Stationsplatz Semmering liegt dicht vor dem grossen Haupttunnel.

Links vor dem Tunnel führt ein Fussweg auf die alte Semmeringhöhe (über 3120 Fuss). Hier steht zwischen der alten und neuen Poststrasse das Gasthaus „zum Erzherzog Johann“; unmittelbar hinter dem Gasthause die steinerne Grenzsäule zwischen Oesterreich und Steiermark mit der Jahreszahl 1662. Daneben das Monument, welches die Stände von Steiermark im J. 1738 dem Erbauer der alten Strasse, Kaiser Karl VI., errichteten, mit der Inschrift: „*Aditus ad maris Adriatici littora.*“

Auf dem hierher führenden Parkwege kommt man zu einem Aussichtspunkte in einer von Baumstämmen gebauten Pergola, wo sich der Schneeberg und seine ganze Umgebung glänzend darstellen.

Der Sonnwendstein.

Vom Gasthause aus ist auch die äusserst lohnende Besteigung des Sonnwendsteines am leichtesten zu unternehmen, da der Gipfel nur noch um 1600 Fuss höher liegt (in 1½ Stunde, jedoch mit Führer).

Die Aussicht vom Göstritz hat grosse Vorzüge vor jener des Schneeberges; der Gipfel, eine Felsenplatte, von ungefähr vier Quadratklaftern, ist nach allen Seiten frei und bestreicht eine Gegend, die an Charakter-Contrasten und an Reichthum

der Gegenstände ihres Gleichen sucht. Nordöstlich die freundliche Ebene Oesterreichs bis zu den fernem Gebirgen der Hanna und den Karpathen. Zwischen den Thälern von Kranichberg und Kirchberg thront auf einem Hügel die schöne gothische Kirchenruine St. Wolfgang, den Hintergrund schliesst der lange Silberstreif des Neusiedler-Sees.

Im Südosten: Der Wechsel, beide Pfaffe, der hohe Stuhleck, sämmtlich nur am Fusse bewaldet, eine melancholische Landschaft, in der nur einzelne Sennhütten und die Streifen gefällter Baumstämme das Dasein von Bewohnern errathen lassen. Ganz im Hintergrunde blickt neben dem Stuhleck der breitgestirnte Schökel hervor.

Südwestlich: Ein Meer von Bergwellen, ein prachtvolles Alpenpanorama; die Veitsch, der Hochschwab, der Kaiserschild, der Sekauer Zinken, ein Theil der Admonter Riesen und über ihnen hinweg die Gebirgshäupter von Salzburg und Nord-Tirol, vielfach über einander gethürmt, viele mit den weissblauen Gletscherkronen.

Nach Nordwesten aber ist die Aussicht, obgleich am meisten geschlossen, dennoch am interessantesten. Der Schneeberg und die Raxalpe mit ihrem vielkantigen Gipfel, die Heukuppe, dem Gö-

stritz an Höhe weit überlegen, schliessen den Hintergrund, allein am Fusse ihrer langen öden Steinwände sind die Objekte der Semmeringbahn von Eichberg bis zur kalten Rinne, deutlich von einander geschieden, wie zierliche Modelle aufgestellt. Die zackige Weinzettelwand gleicht einer Felsenbatterie, die uns ihre Schiesscharten zukehrt; wie aus Tragant geformt erscheinen die Viadukte, die Veste Klamm wie ein niedlicher Tafelaufsatz, ihr zu Füssen Schottwien in noch viel pikanterer Vogelperspektive, als von den westlichen Höhen. Näher unter uns durchläuft das breite Band der neuen Strasse mit ihren vieleckigen Windungen den grünen Abhang des Semmering.

Unmittelbar an dem Stationsplatze beginnt der grosse Haupttunnel, das grösste Bauobjekt der Semmeringbahn. Bei seiner bedeutenden Länge von 730 Klfrn. (fast einer englischen Meile) ist er geradlinig, durchaus gewölbt, mit 5 gemauerten senkrecht aufsteigenden Schächten zur Lufteinlassung, wovon der erste und zweite die beträchtliche Höhe von 60 Klfr. haben. In der Mitte ist die höchste Steigung der Semmeringbahn 2788 Fuss, der höchste mit Schienen belegte Punkt der Welt.

344 Fuss über dem Gewölbe des Tunnels geht die Triester Poststrasse.

Ueber beiden Portalen des Semmeringtunnels sind lateinische Aufschriften, und zwar diesseits (auf der österreichischen Seite):

Franciscus Josephus I. Austr. Imp. Hominum Rerumque Commercio.

Am südlichen Portale, an der steirischen Seite:

Adriaticum Germanico Junxit Mare.

(Franz Joseph I. Kaiser von Oesterreich hat das adriatische Meer mit dem deutschen Meere für den Personen- und Waarenverkehr verbunden.)

Von hier an nimmt die Erhabenheit der Gegend, so wie die der Bauobjekte ab. Die Gegend südlich vom Semmeringtunnel, ein mässig breites, wenig bewaldetes Thal, vom Dürr- und Fröschnitzbache bewässert, ist eben nicht geeignet die Naturschönheiten der Steiermark zu repräsentiren. Zwar ist der Boden üppig grün und von dem eigenthümlich gezeichneten, von Oekonomen sehr geschätzten Mürzthaler Vieh beweidet, doch ist das Ganze monoton, die Fernsicht beschränkt; die erste grössere Gebäude-Gruppe, Steinhaus, entspricht diesem Namen.

Der Viadukt bei Steinhaus ist 37 Klfr. lang, hierauf folgt der Viadukt beim Holzer, 43 Klfr. lang.

Freundlicher wird die Gegend beim Jauerwirth; hier ist eine Brücke von 16 Klfr. Länge, 6 Klfr. Höhe, mit 3 Bogen.

Da die Bahn vom Semmeringtunnel bis an den Bahnhof von Mürzzuschlag sich um 720 Fuss senkt, so sind die Gefälle sehr stark; 1 : 42, 1 : 45, 1 : 47, 1 : 60 u. s. w.

Station Spital.

Spital am Semmering, mit 500 Einwohnern, ist ein Complex von zerstreut liegenden Häusern und Hütten. Seine einfache Kirche stammt aus dem Jahre 1040. Im Jahre 1160 wurde in dem damals sehr unsicheren Zerrwalde ein Hospiz für die nach Palästina ziehenden Pilger vom Markgrafen Ottokar V. von Steyer erbaut; daher der Name Spital. Die eisernen Thüren der Kirche wurden aus einer Räuberhöhle dorthin übertragen. In Steinhaus und in Spital sind Eisenhammerwerke.

Vom Stationsplatze abwärts, bis zum Grautschenhammer, hat die Bahn ein Gefälle von 1 : 42 auf einer Strecke von 900 Klfr.

Den Hintergrund der Gegend bilden Berge von mässiger Alpenhöhe: die Spitalalpe, die Kammalpe, der grosse und kleine Pfaff (4806 und 4458 Fuss), der Stuhleck, der höchste Punkt des Gebietes 5622

Fuss hoch, einer der schönsten Aussichtspunkte.

Vom Grautschenhammer fällt die Bahn fortwährend ab, über eine Strecke von 1500 Klfr., mit 1 : 48, gegen den Bahnhof Mürzzuschlag mit dem Gefälle von 1 : 70.

Jenseits des Hammerwerkes in der Brück tauchen westlich die kahlen Neuburger Alpen auf, das Thal öffnet sich, und wird nun von der tiefgrünen Mürz beherrscht und benannt. An der nächsten Station ist die Grenze zwischen der bisherigen ersten und zweiten Sektion der südlichen Staatseisenbahn. Nunmehr sind die beiden Sektionen nebst der Linie Laibach-Triest in Eine Betriebsdirektion vereinigt, die als Direktion der k. k. südlichen Staatseisenbahn ihren Amtssitz in Wien (Bahnhofs-Gebäude) hat.

Station Mürzzuschlag.

Mürzzuschlag ist ein uralter Markt, der jetzt 140 Häuser und über 1000 Einwohner hat. Hier beginnt die grosse Eisenhammerregion, der Ort selbst hat bedeutende Hammerwerke, worunter besonders das Huter'sche sehenswerth. Schon im Jahre 1360 unter Rudolph, dem Stifter, erhielt der Markt das Privilegium „zwischen Leoben und dem Semmering allein Eisen klein zu machen und zu schmieden.“ Mürzzuschlag liegt an

beiden Seiten der Poststrasse, die bis Wartberg links an der Bahn bleibt.

Ueber Neuburg, Mürzsteg nach Mariazell.

Von hier gegen 8 Meilen westlich liegt der berühmte Wallfahrtsort Mariazell. Der Ausflug dahin mit dem Rückweg über Kapfenberg oder Bruck ist besonders lohnend, da man schnell und leicht eine der schönsten steirischen Alpenpartien kennen lernt.

In Mürzzuschlag findet man immer Fahrgelegenheit:

Viersitzige, einspännig (vom Fuhrunternehmer Schluf) 18—20 fl. — Zweispännig (vom Unternehmer Karl) 24—30 fl. Die Post: Viersitzig 40 fl. Die früheren Stellwagenfahrten bestehen jetzt nicht mehr.

Eine gute Fahrstrasse führt in 4½ Stunden an der rasch entgegengeströmenden Mürz durch ein waldiges Gebirgsthäl zwischen der Veitschalp (6242 Fuss) und der Schneealp (5990 Fuss) über Capellen und Neuburg nach Mürzsteg.

Neuburg hat eine schöne altdeutsche Stiftskirche aus dem Jahre 1471, eines der grössten Werke altdeutscher Baukunst, aus Quadern gebaut, von einer Doppelreihe von Säulen getragen, mit schönen Ornamenten und Altären (Schnitzwerke aus dem 16. und 17. Jahrh.). Die

ärarischen Eisenwerke in Neuberg sind die wichtigsten der österreichischen Monarchie, sie beschäftigen 800 Arbeiter und werden im Style der neuesten Industrie betrieben. Die Eisenwerke besitzen über 16.000 Joch Waldung, der jährliche Kohlenverbrauch beträgt 168.000 Fass; der Gesamtertrag über 100.000 fl. Vom Thurme der Stiftskirche, wie auch von der Anhöhe hinter Neuberg ein herrlicher Anblick des Thales und der Schneealpe.

Von Neuberg aus wird das Thal immer enger und wildromantischer bis Mürzsteg. Von hier aus verlässt man die Mürz und fährt westlich über das Niederalpl (3809 Fuss) nach Wegscheid, von da nach Mariazell.

Der Fussweg hingegen bleibt an der Mürz und geht durch enge wilde Felsenschluchten am Wasserfall des „todten Weibes“ vorüber in den Wiesenkessel der Freyn, von da über den Freynsattel nach Mariazell.

Mariazell liegt malerisch in einem weiten Bergkessel 2700 Fuss hoch, auf einer Absenkung des gegen 4000 Fuss hohen Bürgeralpels. Es wurde nach dem grossen Brande im J. 1827 fast neu aufgebaut. Die grosse, kupfergedeckte Kirche ist aus dem J. 1644. Das Madonnenbild

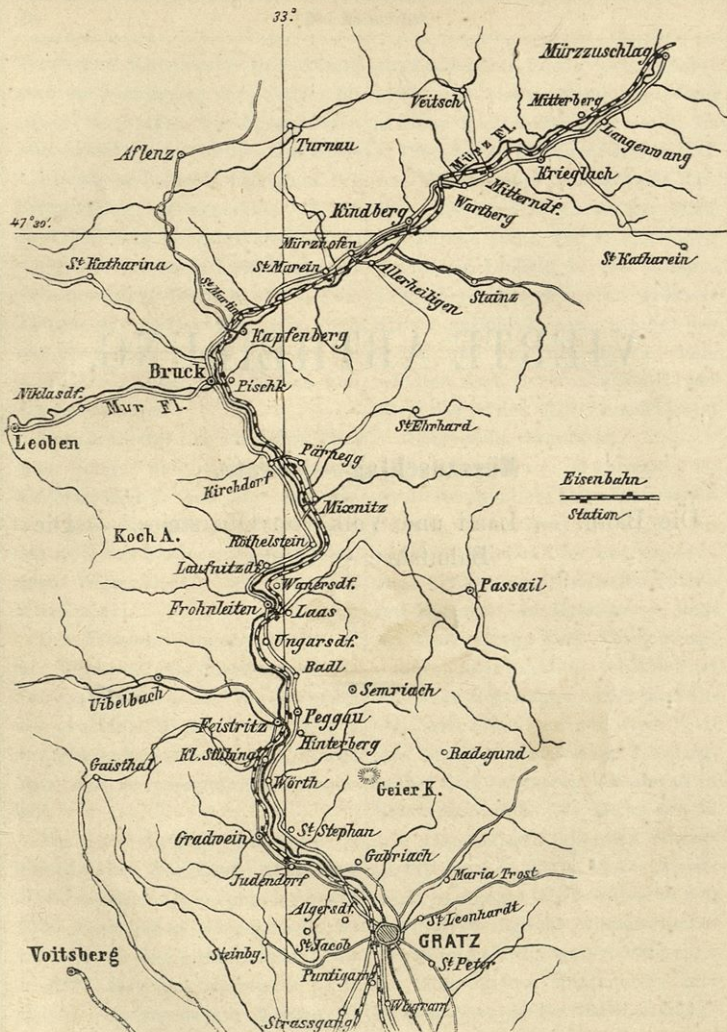
aus Lindenholz wurde dort im Jahre 1157 von einem Missionsprediger in einer Breterhütte aufgestellt. Im J. 1200 baute Markgraf Heinrich I. von Mähren eine Steinkapelle darüber, die heute noch in der Mitte der Kirche steht. Im J. 1363 liess der König Ludwig I. von Ungarn über diese Kapelle eine grössere Kirche aufführen, von welcher das Portal und der Mittelthurm noch erhalten sind. Der Ausbau im J. 1644 ward durch den Abt Benedikt von St. Lambrecht veranlasst.

Eine Stunde von Mariazell ist der kleine aber tiefe Erlafsee, schön gelegen, 2500 Fuss ü. d. M. An seinem nördlichen Ufer die Gemeinalpe (5200 Fuss). Eine halbe Stunde von Mariazell, am Kreuzberge, liegt der Holzaufzug, eine Vorrichtung, wodurch über die Höhe von 350 Fuss ein leerer Holzwagen herab- und ein beladener hinaufgezogen wird. Weitere Ausflüge sind: Zum Lasingsfalle, dem schönsten Wasserfall in Niederösterreich. Die Höhe des in drei Abtheilungen fallenden Sturzes ist 429 Fuss. In das k. k. Eisengusswerk, es erzeugt jährlich über 40.000 Centner vorzügliche Gusseisenwaaren und beschäftigt gegen 500 Arbeiter, Hüttenleute, Holzknecchte und Bergknappen, da der Eisenbau im benachbarten Gollrath das Erz liefert.

VIERTE ABTHEILUNG.

Mürzzuschlag — Gratz.

Die Bahn. — Land und Volk von Obersteier. — Die
Bahnfahrt. — Gratz.



Die Südbahn von Mürzzuschlag bis Gratz.

Mürzzuschlag — Gratz.

Die Bahn.

Noch bevor man über die Art den Semmering zu übersetzen oder zu umgehen zu einem Entschlusse gekommen, war die Richtung der weiteren Bahn durch die Thäler der Mürz und Mur und ihr Anfangspunkt bei Mürzzuschlag festgesetzt. Die Tracirung begann im Jahre 1842, die Eröffnung im Oktober 1844. Die erste Abtheilung der Bahn war ungeachtet des starken Gefälles durch die grössere Breite des Mürzthales begünstigt. Die zweite aber hatte den starken Krümmungen der Mur durch ein enges Bergdefilé zu folgen, und war daher eben so schwierig als kostspielig, durch die zahlreichen Felssprengungen und die Schutzmittel gegen einen der reisendsten europäischen Flüsse. Die Erdaushebungen und Anschüttungen der ganzen Bahnstrecke betragen 626.200 Klfr.; die Felssprengungen 83.592 Klfr., der Oberbau erforderte 100.000 Centner Schienen, die durchgängig aus inländischen Eisen-

werken bezogen wurden. Die Gesamtlänge der Bahn beträgt 50.423 Klfr. (über 12 $\frac{1}{2}$ Meilen); die Baukosten durchschnittlich 640.000 fl. auf die Meile. Die zahlreichen Brücken über die Mürz sind fast durchgängig auf Stein Pfeilern und von Lärchenholz gezimmert. Das wichtigste Bauobjekt aber ist der Viadukt an der Badelwand. Dieser grossartige Bau wurde auch erst zu Ende des Jahres 1845, mithin ein Jahr nach der ersten Eröffnung der ganzen Bahnstrecke vollendet (in der Zwischenzeit wurde die Stelle auf einer provisorischen Eisenbahn passirt). Der ganze Bau wurde unter Oberleitung des Ministerialrathes von Ghéga und unter der direkten Leitung des Ober-Ingenieurs Filzinger von dem vom Semmeringbau bekannten Bauunternehmer Talachini ausgeführt.

Land und Volk von Obersteier.

Die Steiermark, in die wir beim Ausfahren aus dem Semmeringtunnel

versetzt sind, scheidet sich in zwei Hälften.

Wir gelangen zuerst in den nördlichen und nordwestlichen Theil, nach Obersteiermark, welches aus dem früheren Judenburger und Brucker Kreise besteht, dann nach Untersteier, den früheren Kreisen Gratz, Marburg und Cilli. Die ersten drei Kreise sind von Deutschen, die zwei letzten von Wenden bewohnt. (Jetzt ist das Herzogthum Steiermark in drei Kreise eingetheilt, mit dem Sitze der Kreisbehörden in Gratz, Marburg und Bruck an der Mur.)

Obersteier ist ein Hochgebirgsland, der Boden minder ergiebig als im südlichen Theile, der bei sehr gemässigtem Klima viel fruchtbarer ist. Der Feldbau liefert hauptsächlich Mohn, Heidekorn, Hirse, Hanf; — doch nehmen Wald und Wiese den meisten Raum ein. Der Kleebau ist sehr bedeutend, die Viehzucht überall die Hauptsache, dabei die Alpenwirthschaft durch die Gebirgslage hervorgerufen, wie Jagd und Bergbau. Daher der spezifische Charakter der Sennerinnen, der Gemsenjäger, der Bergleute mit ihren bekannten eigenthümlichen Trachten, ferner der Holzknechte, die im Walde und an den Holzriesen arbeiten (grossen hölzernen Rinnenleitungen, auf denen das gefällte Holz von der Höhe des

Gebirges ins Thal gestürzt wird); endlich der Arbeiter in den Eisenhüttenwerken. Der Volksdialekt ist dem südbairischen ähnlich, aber noch rauher.

Das obersteirische Volk hat durch Boden, Klima, Beschäftigung und Bergluft etwas von der kernhaften, biedereren, zum Theil naiv poetischen Natur, die allen Bergvölkern gemeinsam, sofern sie nicht durch fremden Zufluss entartet sind. Dieser Einfluss der Alpen auf den Charakter ist hier eben so unverkennbar wie der scharfe Abschnitt, den Klima und Boden zwischen dem Temperamente des Ober- und Untersteirers ziehen.

Die Bestschiessen, die Kirchweihfeste, die Tauf- und Hochzeitsgebräuche der steirischen Hochgebirgsbewohner, ihr bekannter ausdrucksvoller Nationaltanz, ihr eigenthümliches Wirthshausleben mit der Zither und den berühmten Vierzeiligen — „Schnaderhüpfeln oder G'stanzn“ — lyrisch-epigrammatischen Versen, die durch Improvisation immer wieder erneuert werden — diess Alles gibt dem Volke ein ganz originelles, mitunter tiefpoetisches Gepräge, das natürlich an der Eisenbahn und in den von Fremden sehr besuchten Gegenden zum Theil schon verwischt ist.

Das steirische Eisen ist weltberühmt, darin konzentriert sich die

Industrie und der Handel des Landes. Der Mittelpunkt der Roheisen-Erzeugung ist der westliche Theil des Brucker Bezirkes mit seinem in der Welt einzigen Erzberge, dessen Reichthum man für unerschöpflich hält. Dagegen ist das Mürzthal mit seinen Seitenthälern nebst dem tiefen und breiten Einschnitte des Thörlbaches in der Umgebung von Aflenz der Hauptsitz der Hammerwirthschaft. Im Mürzthale hat sie ihre Werke am dichtesten um Mürzzuschlag, Langenwang, Krieglach und Kindberg zusammengehäuft, und fast von jeder stärkeren Wasserader, deren der Mürz bis Bruck allein 50 zuströmen, Besitz genommen.

Die Mehrzahl dieser Werke stand einst in blühenderem Betriebe. Die behäbigen Besitzer und ihre Angehörigen bildeten eine Art Aristokratie, deren Selbstbewusstsein mitunter zum Hochmuth anschwell, und den Spottnamen „der Kohladel“ hervorrief. Gute Arbeiter standen sich trefflich, und man wetteiferte, die Geschicktesten durch reiche Spenden und Verheissungen einander abwendig zu machen.

Hierauf kam eine Zeit der Abnahme. Der Umschwung der Eisenproduktion, die überaus wohlfeile Produktion in England, das Hinschwinden des Waldstandes und ungünstige lokale Verhältnisse brach-

ten den Betrieb herab. Verschwunden sind die zahlreichen der Mürzeigenthümlichen „Plätten“, Mittelringe zwischen Schiff und Floss, die noch vor 30 Jahren den Fluss bei Gratz bedeckten und Eisenwaaren jeder Art, besonders die im Orient beliebten steirischen Sensen bis zur Donaumündung förderten.

Allein wie überall, so hat auch hier der Fortschritt die Wunden, die er geschlagen, selbst geheilt. Das Erstehen zahlreicher Fabriken, die Anwendung des Eisens auf Brücken- und andere Bauten, vor Allem die Anlage der Schienenwege hat neue Absatzquellen eröffnet, die Deckung des Brennbedarfes sich zu einer systematischen Behandlung aufgeschwungen, die nicht nur für den Tag, sondern weiter hinaus sorgt. Die letzte Zeit hat zwar nochmals ungünstige Betriebsverhältnisse herbeigeführt, doch ist diess nur ein Uebergang, der seiner Natur nach nicht andauern kann.

Die Bahnfahrt.

Von Mürzzuschlag geht die Bahn durch das anmuthige von zahlreichen Hammerwerken belebte Mürzthal an schönen Fichtenwäldern vorüber.

Links Zinnerndorf, dann Pichlwang.

Station Langenwang.

Das Dorf **Langenwang** liegt an der Strasse links an der Bahn. Die alte Pfarrkirche zu St. Andrä ist 1493 erbaut. Unmittelbar darauf folgt links die schöne Burgruine Hohenwang. Das Schloss hat im Jahre 1529 einer Belagerung der Türken Trotz geboten. Seit 1546 war es der Sitz der Herren von Schärffenberg, und wurde erst nach Erbauung des Neuschlosses verlassen. Das neue Schloss gleichen Namens, Direktionsgebäude der v. Wachtler'schen Eisen- und Hammerwerke, liegt rechts von Langenwang. Hierauf rechts an der Bahn das Schloss Feistritz an der Mündung des Malleistengrabens.

Station Krieglach.

Der grosse Markt **Krieglach** links von der Bahn mit mehr als 500 Einwohnern. Pfarrkirche zu St. Jakob aus dem 15. Jahrhundert. Grosse Hammer- und Puddlingswerke der Sessler'schen Erben.

Hierauf links: Fressnitz, mit Feistritz und Hönigsthal, ein Complex grossartiger Eisen- und Hammerwerke (50.000 Centner jährliche Produktion).

Station Mitterndorf.

Der kleine Ort **Mitterndorf** hat nur 55 Häuser und liegt am Einflusse

der Veitsch in die Mürz. Kohlen- und Alaunbau. Die Kohlenwerke sind interessant durch die dort vorkommenden urweltlichen Pflanzenreste.

Ihm gegenüber rechts das alte Schloss Püchl.

Nun folgt links: Wartberg, schön gelegen am steilen Abfalle des Wartbergerkogels. Kirche mit schönem Thurm. Gegenüber rechts: die Ruinen der Burg Lichtenegg, deren Erbauer schon im 14. Jahrhundert ausstarben, seit 1757 Eigenthum des Grafen Inzaghi.

Hier ist die schiefe Brücke über die Mürz, im Halbmesser von 150 Klafter gekrümmt, kühn und solid gebaut.

Station Kindberg.

Am linken Ufer der Mürz liegt der Stationsplatz, am rechten der schöne und wohlhabende Markt **Kindberg**. Oberhalb des Marktes führt eine Allee zum Schlosse Ober-Kindberg, Eigenthum des Grafen Inzaghi, auf einem 2270 Fuss hohen Hügel, der das ganze Thal beherrscht. Der Theil des Mürzthales bei Kindberg, die breiteste Strecke, wird auch das Kindthal genannt und ist eine der schönsten Partien des Mürzgebietes, reich an Schlössern, Villen und Hammerwerken.

Beim Weiterfahren links: Leopersdorf, dann Allerheiligen,

rechts: der Markt Mürzhofen, in der Nähe Schloss Spiegelfeld.

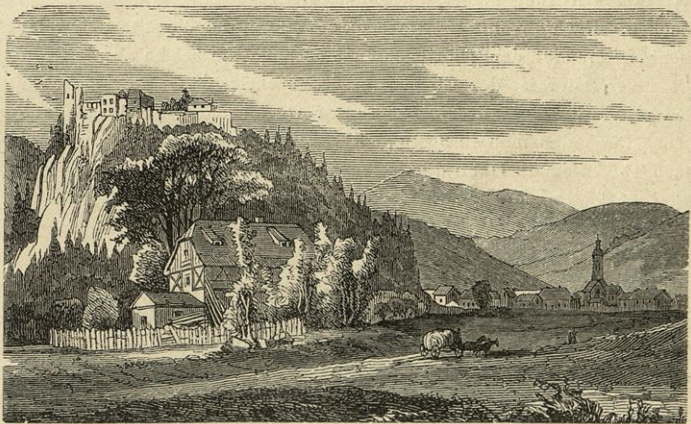
Station Marein.

St. Marein, ein kleines Dorf mit uralter Pfarrkirche aus dem Jahre 1040. Noch älter ist die Friedhofkapelle aus den ersten Zeiten des Christenthums. Westlich im Gebirge: das grosse Steinkohlenlager von Perschlug.

den Fluss. Hier zeigt sich links auf dem Frauenberge die schöne Kapelle Maria-Rehkogel.

Station Kapfenberg.

Hier fand die Bahntracirung grosse Terrainhindernisse, die nur durch bedeutende Bauten zu überwinden waren. Dicht an der Ortskirche sind am rechten Ufer der Mürz Wandmauern von vier Klafter Höhe, wei-



Ruine Ober-Kapfenberg.

Auch von Marein aus fährt man durch eine sehr anmuthige und cultivirte Thalpartie. Links: das Freigut Greschnitz mit schönen Parkanlagen. Die Bahn setzt hier über die Mürz. Etwas weiter zwischen Hafendorf (rechts) und Krotten-

ter abwärts ein schön gemauerter Viadukt von fünf kühnen Bogen und eine Holzbrücke ohne Joch.

Kapfenberg, links von der Bahn an der Poststrasse, ein alter Markt mit 700 Einwohnern. Auf dem Berge die Ruine des Schlosses Oberdorf (links) geht sie nochmals über

Grafen von Stubenberg (grosser Burghof mit Säulengängen). Brunnen aus dem 12. Jahrhundert. Am höchsten Punkte die Loretokapelle (herrliche Uebersicht des Thales). Gegenüber am rechten Ufer liegt Winden, das neue Schloss einer Stubenberg'schen Linie.

Aflenz, Brandhof, Mariazell.

Auch von hier lässt sich ein interessanter Ausflug nach Mariazell machen. Rechts vom Markte Kapfenberg mündet der Thörlbach in die Mürz. Hier ist der Eingang in das pittoreske Thal des Thörlgrabens, durch den man in 3 Stunden nach Thörl kommt. Dann durch das Aflenzer Thal nach Aflenz (Markt mit uralter Kirche von 875). Von Aflenz durch ein malerisches Thal nach Seewiesen, Alpendörfchen am Fusse des 4652 Fuss hohen Seeberges. Die Strasse geht über den Berg und hat auf der Höhe die herrliche Aussicht in den Felsenkessel der Dulwitz mit dem über 7000 Fuss hohen Hochschwab im Hintergrunde. Von da thalabwärts zu dem Brandhofe, Landsitz des Erzherzogs Johann, dessen Fronte dicht an der Poststrasse liegt. Er ist im Style eines altdeutschen Gehöftes erbaut, mit einer Kapelle und einem Schatze von Kunst und Alterthum. Vom Seeberge abwärts nach dem

Eisenwerke Golrath (jährl. 300.000 Centner), sodann über Wegscheid nach Mariazell.

(Von da zurück nach Mürzschlag S. 69.)

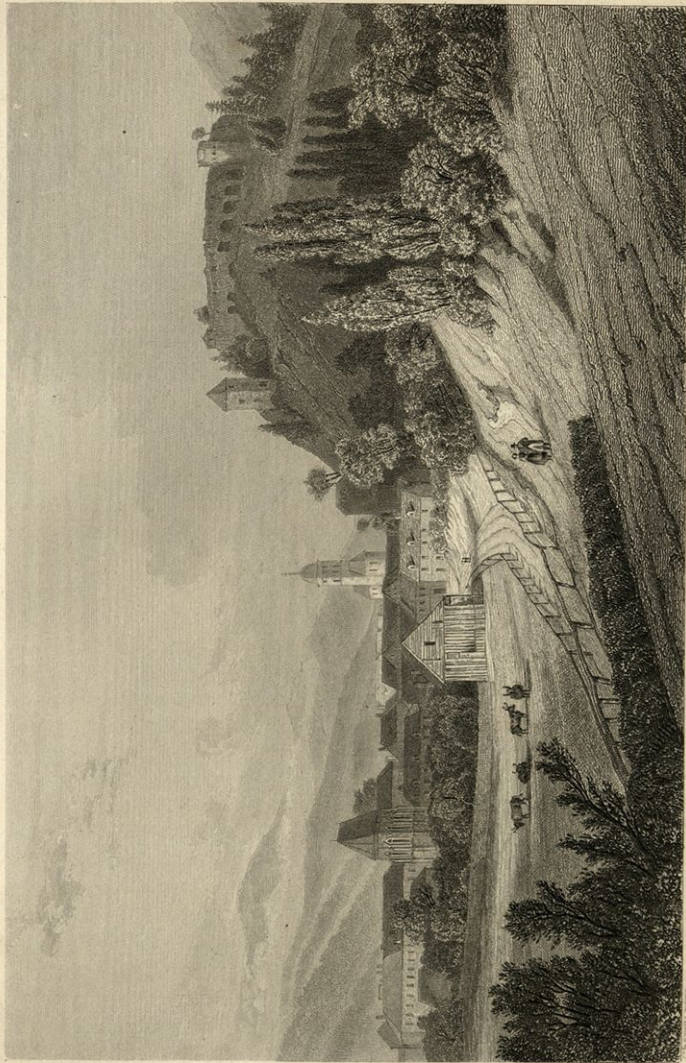
Dicht hinter dem Brandhofe erhebt sich eine schöne Alpe, die Aflenzer Staritze, 6018 Fuss hoch, mit lohnender Aussicht. Sie ist vom Brandhofe, der schon 3532 Fuss hoch liegt, am leichtesten zu besteigen.

Vom Gipfel der Staritze gelangt man auch am besten auf den Gipfel des mächtigsten Gebirgsstockes dieser Gegend, den 7170 Fuss hohen Hochschwab, von dem man eine weite Aussicht über alle steirischen Berge hat (der Führer ist in Aflenz zu nehmen).

Station Bruck.

Bruck (Muraepontum), eine uralte Stadt, schon zur Zeit der Traungauer befestigt, am Einflusse der Mürz in die Mur. An der Nordseite die Ruine Landskron, 1792 durch Feuer zerstört. (Gasthöfe: Eisenbahn, Adler, Mitterbräu.)

Die Stadt ist ein Knotenpunkt der wichtigsten Strassenzüge. Ausser der Bahn und der Poststrasse nach Triest gehen von hier aus die Strassen über Leoben und Eisenerz nach Steier und Linz; über Eisenerz und Wildalpen nach Mariazell;



Stadtplaner des Lloyd anstalt

Brück an der Mur.

CHERRY TREE

über Rottenmann nach Salzburg; über Judenburg nach Klagenfurt.

Von Bruck über Eisenerz nach Admont.

Die Excurse von Bruck nach Admont führen durch die schönsten Alpenthäler der Steiermark. Wir können hier nur über die vorzüglichste dieser Touren Andeutungen geben, nämlich über Leoben, Eisenerz und Hieflau durch das Gesäuse.

Leoben ist eine der lebhaftesten Städte des Landes, mit 2500 Einwohnern. Sie hat einen schönen Platz mit Springbrunnen. Eine halbe Stunde nördlich am Münzenberge und im Seegraben eines der reichsten Braunkohlenwerke von 1—10 Klafter Mächtigkeit. Drei Gewerkschaften, Ritter von Friedau, Meier und Drasche bauen dort, die beiden ersten jährlich jeder 100.000, der letztere jährlich 400.000 Centner.

Von Leoben über Göss nach dem Markte Tröfajach; von da nach Vordernberg, einem ansehnlichen Markt mit mehr als 1600 Einwohnern, umgeben von herrlichen Alpengebirgen: Reichenstein 6829 Fuss, die Griesmauer 6018 Fuss, der spitzige Polster 5997 Fuss, der Reiting 6983 Fuss, der Hieselegg, der Thallerkogel. Der Vordernbach strömt durch den in der Thal-

schlucht langausgedehnten Ort. Das Posthaus liegt schon 2564 Fuss über der Meeresfläche.

Noch um 1200 Fuss höher geht die Poststrasse über die Einsattlung des Prebühl nach Eisenerz, wohin sie sich steil hinabsenkt. Westlich von dieser Strasse erhebt sich 4835 Fuss hoch der Erzberg mit seinem unerschöpflichen Eisenlager. Man hat berechnet, dass der Vorrath für 900 Jahre ausreichte, wenn jährlich eine Million Centner gewonnen würde. Der Bergbau ist höchst interessant, besonders die Klüfte mit der weissen Eisenblüthe (die sogenannten Schatzkammern).

Eisenerz, der Sitz der kaiserl. Eisenwerks-Direktion und Bergverwaltung, ein Markt mit 1500 Bewohnern, mit dunklen düsteren Häusern in der schönsten Gegend. Auf einer Anhöhe die altdeutsche Pfarrkirche zu St. Oswald, 1279 vom Kaiser Rudolf von Habsburg erbaut.

Von da nach Hieflau, das 1506 Fuss Seehöhe hat. Grossartig ist hier der Anblick des 6951 Fuss hohen Lungauers mit seinem überhängenden Felsengipfel.

Von Hieflau durch den wilden Felsenpass zwischen dem Damischbachthurm (6140 Fuss), der Teufelsmauer (6122 Fuss), dem Buchstein (7008 Fuss) am linken Ufer der Enns, — dem Kappel (6702 Fuss),

dem Lungauer (6951 Fuss) und dem Hochthore (7394 Fuss) am rechten Ufer. Der Pass hat den Namen „das Gesäuse“ von dem tobenden Rauschen der Enns, die unter fortwährendem Abstürzen mit einem Gefälle von 600 Fuss durch diese Wildniss dringt. Vom Ausgange des Felsenpasses gelangt man über Dorf Krumau durch das freundliche Ennsthal nach Admont.

Admont, Markt mit über 100 Häusern, Eisenschmelzen und Hammerwerken, berühmt durch die herrliche Lage des uralten Benediktinerstiftes, in einem weiten grünen Thale, das ringsum von Hochalpen eingeschlossen ist (die meisten über sechs und sieben tausend Fuss hoch). Die Stiftskirche hat 10 Altäre mit bedeutenden Bildern und schönen Skulpturen, die letzteren von Staml, einem Künstler, der im Kloster lebte und starb (1796). Die Orgel, ein Meisterwerk von Chrismanni aus dem Jahre 1785. Das Stiftsgebäude hat einen der schönsten Bibliotheksäle mit Deckengemälde von Altamonte (1776). Der Fussboden von Admonter Marmor, die Schnitzwerke von Staml. Die Bibliothek hat mehr als 20.000 Bände, über 800 Incunabeln und über 1000 Handschriften.

Von Uebelstein (links hinter Bruck, rechts von der Bahn) über Bärnegg,

Mixnitz, bis Frohnleiten hatte der Bau der Bahnstrecke mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen. Der steile Abfall der Berge, die scharfen Krümmungen der Mur erforderten eine ununterbrochene Folge von Felsensprengungen, Einschnitten und Dämmen.

Vom Brucker Calvarienberge an verengt sich das Thal zur stundenlangen Schlucht, in die nur das Gasthaus zur Linde mit einem Sauerbrunnen einige Abwechslung bringt. Um so freundlicher ist die Gegend der nächsten Station.

Station Pernegg.

Links vom Stationsplatze die Wallfahrtskirche **Maria-Pernegg** aus dem 15. Jahrhundert. Hinter der Kirche auf einer Anhöhe das schöne Schloss Pernegg, Eigenthum des Grafen Dietrichstein. Hoch über dem Schlosse die Ruinen der alten Veste Pernegg. Eine dichte Allee führt von der Kirche zur Murbrücke, die das Dorf Kirchdorf mit Pernegg verbindet.

Bei Pernegg liegt das Thal Breitenau, welches der 5500 Fuss hohe Hochlantsch vom Mixnitzer Thale scheidet. Im Eingange der Breitenau: Mauthstadt mit dem Freih. von Hagen'schen Hammerwerke; weiter rückwärts ein Bleiglanzbruch und die wichtige Schaffer'sche Sensen-

fabrik. Das Thal treibt bedeutenden Schneckenhandel.

Station Mixnitz.

Das Dorf **Mixnitz** liegt am Fusse eines basteiartig gruppirten Felsberges. Es ist von Hammerwerken und Zeugschmieden belebt. Grossartig ist die Landschaft am Eingange des Thales zwischen dem Lantsch und dem von drei Seiten unersteiglichen Röthelstein (auch Drachentauern) an dem Mixnitzbache, um den die Eisenwerke gelagert sind.

Im Röthelstein ist die berühmte Mixnitzerhöhle, auch Drachenhöhle oder Kugellücke genannt. Den letzten Namen hat eigentlich das halbkreisförmige Portal von fast 10 Klfr. Radius. Man besucht sie mit Führer. Der Weg dahin ist sehr beschwerlich, denn der Eingang zur Höhle liegt 3011 Fuss hoch, 1598 Fuss über dem Dorfe. Sie ist reich an phantastischen Stalaktitengebilden, der häufige Tropfenfall der Wände bildet sumpfige Stellen und macht den Kleidern der Besucher unverthigbare schmutzgrothe Flecken. Fast in halber Länge der Höhle muss ein über 2 Klfr. hoher Steindamm mit Leitern überstiegen werden, von da an wechselt die Höhe des Gewölbes, gegen das Ende zu kann man nur gebückt fortkommen; den Schluss bildet eine hohe und weite domartige Rotunde.

Station Frohnleiten.

Frohnleiten, ein freundlicher Markt am rechten Ufer der Mur (der Stationsplatz liegt am linken). Der gegenüber liegende Berg, der die Mur und die Bahn zu einer starken Biegung nöthigt, heisst die steinerne Wand.

Jenseits der Mur, bei Schloss Weiher, öffnet sich das Thal des Gamsbaches, der das grosse Eggenwald'sche Hammerwerk treibt. Von hier durch den Gamsgraben über die Diebsalpe durch den Gössergraben führt durch Wald und Felschluchten der kurze aber beschwerliche und nicht ohne Führer zu unternehmende Diebsweg (der Name hat jetzt keine praktische Bedeutung mehr) nach Leoben.

Ausserhalb Frohnleiten geht die Bahn über die Poststrasse und durchschneidet die schöne Allee, welche zu dem neuen Schlosse Pfannberg des Fürsten Lobkowitz führt, ein grosses schönes Gebäude an der Mur mit ausgedehnten Gartenanlagen. Links von der Bahn und der Strasse auf einem isolirten Berge die alte Burg Pfannberg, der Stammsitz des Grafenhauses der Pfannberge, das schon 1368 erlosch und von den Montfort's beerbt wurde. Die Burg ist ganz in Verfall, nur der

800jährige Warthurm, sechseckig und sechs Stock hoch, in den oberen Theilen bereits unzugänglich, trotz der Zerstörung. In den Fensterbogen der Kapelle sind schöne Fresken von einem italienischen Meister.

Weiter abwärts am rechten Flussufer, unweit des Schlosses Neupfannberg, erhebt sich am äussersten Rande eines steilen Felsens das Schloss Rabenstein, grossentheils Ruine, jedoch von dem jetzigen Eigenthümer Freiherrn v. Mandell möglichst conservirt. Vom Balkone des restaurirten Saales an der Flussseite eine herrliche Aussicht.

Von Frohnleiten über das idyllische Adriach, mit einer der ältesten Kirchen des Landes (1040), über Rabenstein und längs der Badelwand geht ein sehr interessanter Weg nach Feistritz (s. unten). Er führt über den Kugelstein (auch Jungfernsprung), eine steile, oben abgerundete Felspyramide, an deren Fuss im Jahre 1827 ein Römergrab mit Inschrift auf einer Marmorplatte, 1843 ein zweites mit Gerippen zweier Erwachsenen und eines Kindes gefunden wurden. Am linken Murufer ist abermals eine Grotte, die ziemlich besuchte Badelhöhle; der Eindruck der flachen, niederen Gewölbe, in denen man wie in einer halb verschütteten Halle fortwandert, ist widrig und beklemmend, für Geogno-

sten aber ist die Grotte sehr beachtenswerth.

Die Bahn bleibt stets links an der Mur. Links auf der Anhöhe die Ruine Pfannberg. An den Ortschaften Ungarsdorf und Schrauding vorüber kommt man an das wichtigste Objekt dieser Bahnstrecke, die Badelwand an dem Felsengleichen Namens. Die Mur drängt sich so nahe an diese Wand, dass schon die alte Strasse kaum Raum fand. Nun sollte noch die Bahn Platz finden, ohne dass der Strassenzug unterbrochen wurde. Um diese schwere Aufgabe zu lösen, wollte man Anfangs hinter Rabenstein die Mur übersetzen und die Bahn am rechten Ufer beim Jungfernsprung über Feistritz fortführen, allein die Wände am Jungfernsprunge und die Ufer der Mur hätten weit gewagtere und kostspieligere Bauten erfordert. Am linken Ufer aber war die Bahn neben der Poststrasse eben so unausführbar. Es wurde daher die kühne Idee gefasst, Bahn und Strasse in demselben Raume zu führen. Nach Sprengung von über 11.000 Kubikklfr. festen Gesteines wurde eine 191 Klfr. lange Gallerie aufgeführt, durch welche die Eisenbahn, auf ihrer gewölbten Decke aber die Poststrasse geht. Die Bogenstellung, mit 35 Bogen, jeder 4 Klfr. breit

und 27 Fuss hoch, zieht in einer Krümmung hin, tonnengewölbartig gegen den Felsengestützt, mit 36 Pfeilern gegen den Strom. Die Einwölbung ist in Form eines Kreuzgewölbes aus Ziegeln gebaut; die Pfeiler und das Mauerwerk aus behauenen Kalkstein. Vor und nach der Gallerie sind 300 Klfr. lange Stützmauern für die Poststrasse, die $4\frac{1}{2}$ Klfr. breit ist. Die Felswand erhebt sich noch 150 Fuss über die Gallerie.

Von der Badelwand fährt man durch grossartige Felsenpartien an der Mur nach Peggau.

Station Peggau.

Peggau, Markt von 60 Häusern mit Schloss und Gut des Stiftes Voralpe, liegt am Fusse einer hohen, fast senkrechten Felswand, der Thaneben, die Tropfsteingrotten enthält. Gegen das südliche Ende der Wand wölbt sich eine imposant natürliche Felsenbrücke.

Von Peggau führt eine Brücke über die Mur zu dem gegenüber liegenden Markte Feistritz mit der Kirche auf einem Waldhügel. Es ist hier ein Kupferhammer, das schöne Eisenhammerwerk des Freiherrn von Thinnfeld, die Sensen- und Sichelabrik von Johann Pachernegg, und ein silberhältiges Bleibergwerk. Die Gegend gehört zu den schönsten Stellen des Murthales.

Von Feistritz lässt sich ein kurzer, aber interessanter Ausflug durch das Thal am Nebelbache über Waldstein und Nebelbach auf die Kleinalpe machen, einen 6274 Fuss hohen Berg, der, durch seine Lage im Mittelpunkte einer Reihe strahlenartig auslaufender Thäler besonders begünstigt, den Anblick eines sehr umfassenden Alpenpanoramas gewährt: Die Höhenzüge von Salzburg, Steiermark und Oesterreich, vom Grossglockner bis zum Schneeberg mit all' den berühmten Gebirgsriesen, Hochgolling, Venediger, Dachstein, der furchtbar schroffen Kette der Admonter Riesen, im Norden die Felsenwälle des Hochschwab, Ebenstein und Brandstein.

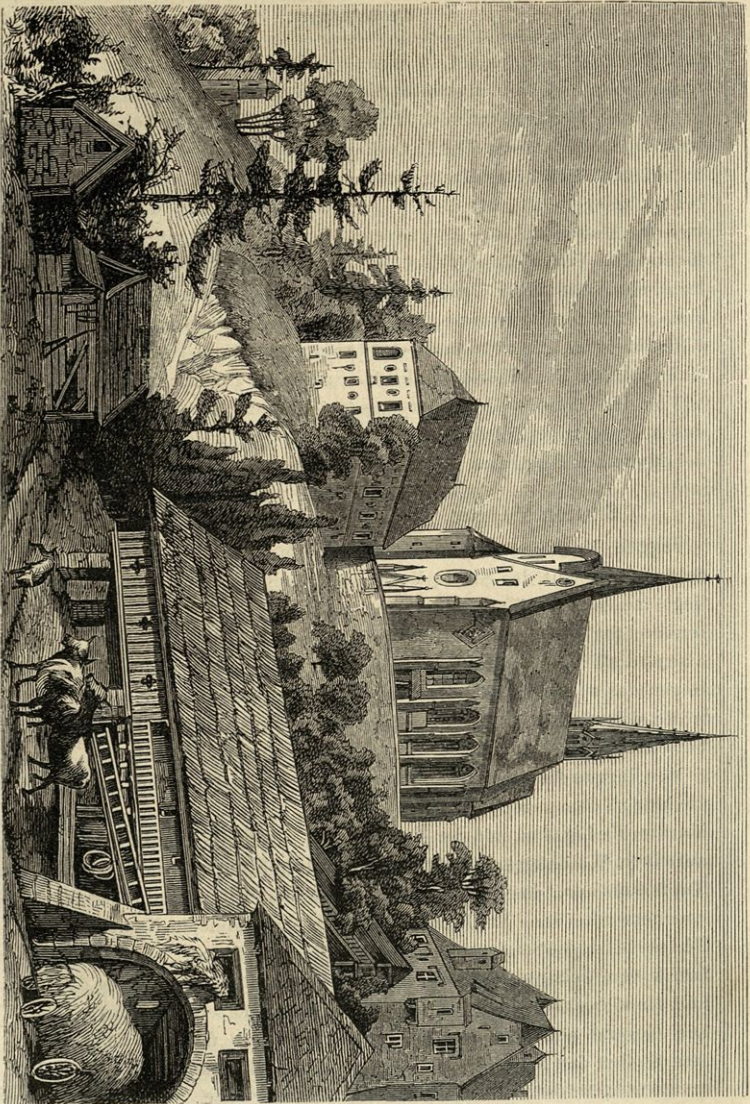
Hinter Peggau am linken Ufer der Mur auf einem schroffen Kalkfelsen die alte Veste Peggau, eine der schönsten Ruinen des Landes aus dem 12. Jahrhundert.

Station Stübing.

Klein-Stübing, ein Dorf an dem besonders wilden und reissenden Gebirgsbache gleichen Namens, der hier in die Mur fliesst.

Unterhalb Peggau ging die Bahn auf einer hölzernen Brücke von 62 Klfr. Länge und 150 Klfr. Krümmungs-Halbmesser über die Mur

Abtei Judentorf.



und bleibt bis Gratz am rechten Ufer des Flusses. Der hölzerne Viadukt bei Stübing ist 40 Klfr. lang, und hat eine Lichtöffnung von 22½ Klfr.

Links von der Bahn sieht man jenseits der Mur die Ortschaften: Friesach — Wörth — Eggenfeld — Markt und Kirche St. Stefan.

Station Gratwein.

Gratwein, rechts an der Bahn, ist ein Markt von 100 Häusern und 600 Einwohnern. Eine halbe Stunde entfernt liegt die Cisterzienser Abtei Rein, im Jahre 1129 gegründet, in sehr freundlicher Gegend. Die Stiftskirche, eine der grössten und schönsten des Landes, ward 1740—1745 erbaut.

Das Murthal wird von hier an breiter und zeigt sorgfältige Cultur, mit Ausnahme der Niederungen, die der Strom trotz aller Regulierungsarbeiten doch jährlich überflutet.

Station Judendorf.

Dem Orte **Judendorf** zunächst liegt das Dorf Strassengel und über ihm auf einem Waldhügel die schöne Wallfahrtskirche Maria-Strassengel. Der Grundstein der Kirche wurde 1346 gelegt, der Bau 1355 vollendet. Der echt gothische, im Detail sehr reiche Bau der Kirche und der schöne durchbrochene Thurm, werden dem ersten Baumeister des

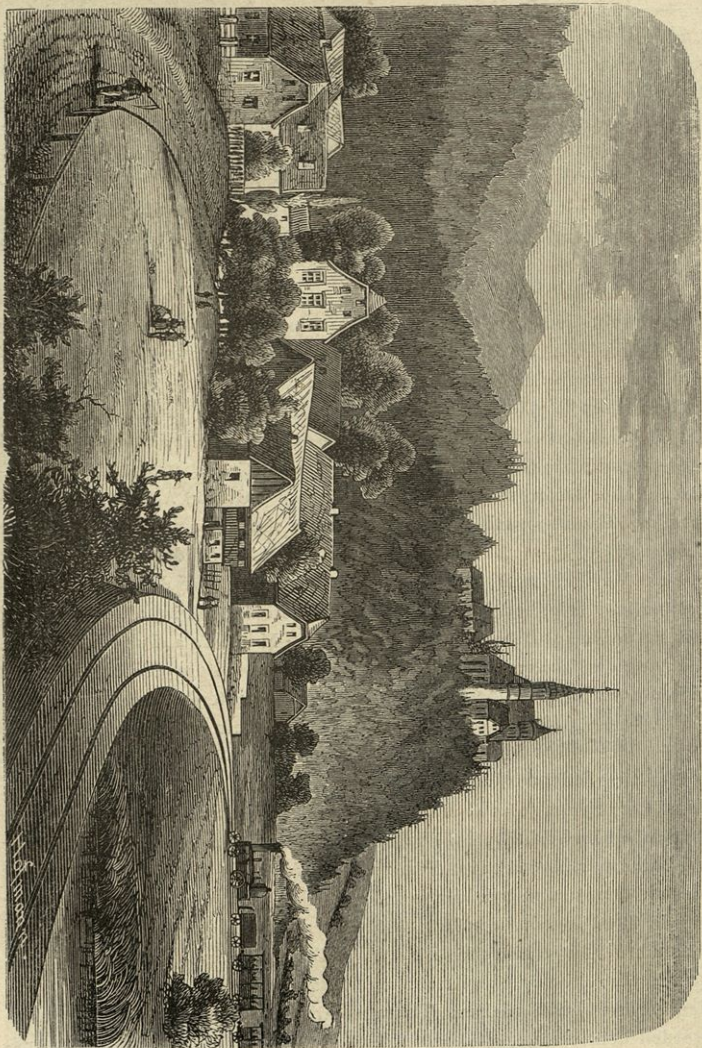
Stefansthurmes, Hauser, zugeschrieben. Auf dem Hochaltare steht das uralte Gnadenbild vom Jahre 1149.

Strassengel ist ein beliebter Frühlingswallfahrtsort der Grater, welche die ländliche Anmuth der Gegend, namentlich die blüthenreiche Partie gegen St. Oswald, zahlreich hieher lockt.

Von der Station weg fährt man an der Felswand vorüber, welche den Schlussstein des Mürzthales bildet; sie heisst der Göstinger Berg, von der schönen und grossen Ruine Gösting, die von ihrem Gipfel herabsieht. Sie ist seit 1707 Eigenthum des Grafen Attems, seit 1718 unbewohnt. Die Aussicht von der Burg sowie von der im Jahre 1832 auf der Südspitze des Berges erbauten Votivkapelle ist allseitig schön, in das Murthal, auf die Alpenkette und in die heitere durch Villen und Gärten belebte Grater Ebene. Auch Gösting ist ein sehr beliebter Ausflug der Grater.

An den Bergwänden von Gösting, durch grosse Stützmauern geschützt, setzt die Bahn ihren Weg längs der Mur fort, an der Weinzettelbrücke vorüber, in der schönen Grater Ebene, durch das Eggenberger Feld.

Die Mur wird hier immer breiter, die anmuthige Hauptstadt von Steiermark liegt links vor uns, rechts der Plawutschberg, Algers-



Straßengel.



Gösting.

dorf, dann Schloss Eggenberg, durch eine Allee mit der Stadt verbunden, mit grossem Parke im Style des Louvre, jetzt gräflich Herbersteinisch. In der Kapelle ein Grabdenkmal der Gräfin von Canova.

G r a t z.

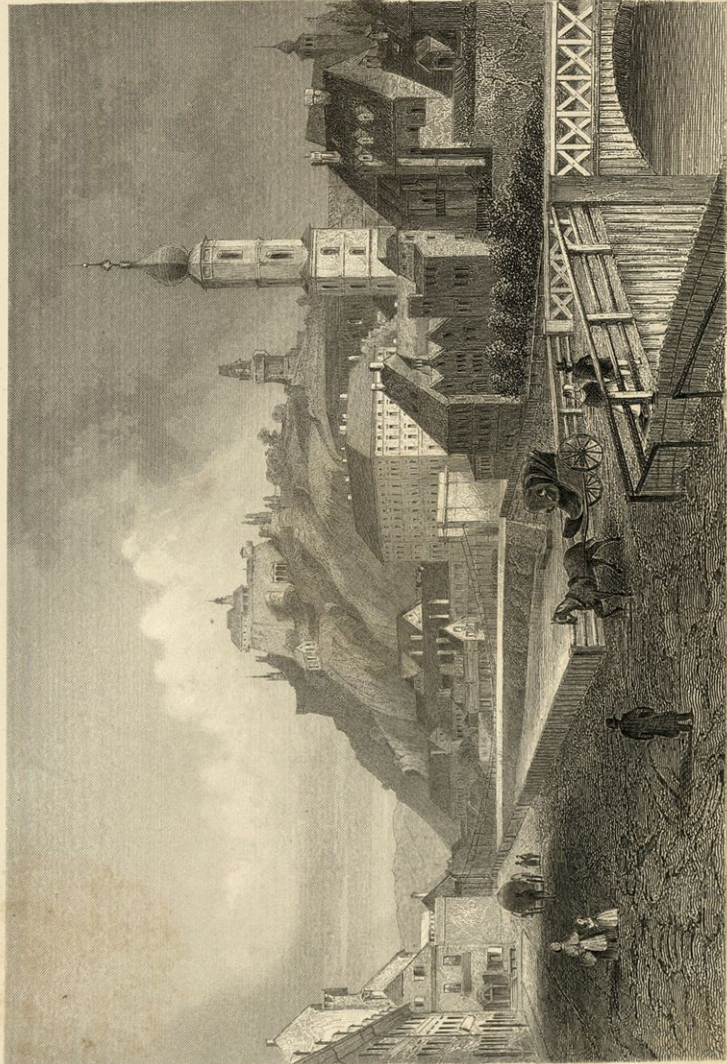
Gasthöfe 1. Cl.: Elefant, Stadt Triest, Erzherzog Johann. 2. Cl.: Goldenes Ross, Goldene Sonne, Florian, Engel, Goldene Krone, Ungarische Krone. (Man findet hier überall gutes steirisches Bier, vom Bräuhaus in Puntigam.)

Graz (wendisch Hradec), die anmuthigste Provinzialhauptstadt Oesterreichs, liegt an beiden Ufern der Mur, über die zwei Holzbrücken und zwei Kettenbrücken führen. Sie hat sich seit 1848 bedeutend erweitert, und zählt jetzt schon gegen 63.000 Einwohner. Sie besteht aus der innern Stadt, die mit den Vorstädten St. Leonhard mit dem Graben und Geydorf, Jakominvorstadt und Münzgraben an dem linken Ufer der Mur liegt, und den Vorstädten am rechten Ufer: Murvorstadt mit der Lend und dem Gries.

Für kurzen Aufenthalt ist der wichtigste Punkt der Schlossberg. Er erhebt sich isolirt auf der Ebene an der Nordseite der Stadt, gegen

400 Fuss. Schon im 15. Jahrhundert gegen die Türken befestigt, hielt er sich auch im Jahre 1809 mit 500 Mann Besatzung gegen 3000 Franzosen, bis er in Folge des Waffenstillstandes in deren Hände fiel. Sie sprengten die Festungswerke mit Ausnahme des alten Bürgerthurmes und des Glockenthurmes. Der obere Theil des Berges wurde 1849 nochmals leicht befestigt, der übrige Theil durch herrliche Parkanlagen in einen öffentlichen Spaziergang verwandelt. Die Aussicht ist eine der schönsten in Deutschland: auf die ganze Stadt und die weite Umgebung, den 4500 Fuss hohen Schöckel, den Hochschwab (7144 Fuss) und die ganze obersteirische Alpenkette, die Schwanberger Alpen mit dem 6760 Fuss hohen Speikkogel. Im Bürgerthurm hängt die alte, im Jahre 1382 gegossene Glocke; im Glockenthurme die grösste Glocke des Landes von 1587 (im Gewichte von 16.000 Pfund). Der beste Zugang zum Schlossberg ist vom Karmeliterplatze links durch den Bogen eines Hauses mit der Inschrift: „Am Fuss des Schlossberges.“

Die Domkirche zu St. Aegydt, von Kaiser Friedrich IV. 1450 erbaut; der kupferne Thurm vom J. 1663 hat ein interessantes Portal (rechts das portugiesische Wappen der Gemalin Kaiser Friedrichs, Eleonore



Graz.

W. H. Stieglitz del.

und der steirische Panther, links der Reichsadler und das österreichische Wappen mit Friedrich's IV. Devise: A. E. I. O. U.: — Aller Ehren ist Oestreich Voll).

Zunächst der Domkirche: das Mausoleum Kaiser Ferdinands II., italienischer Bau ganz von Quadern. Kaiser Ferdinand II. († 1637) liess es zu Anfang des 30jährigen Krieges an der Stelle der ehemaligen Katharinenkirche erbauen. In der Gruft: der Sarkophag des Erzherzog Karl II. († 1590) und seiner Gemalin Maria von Baiern; das Herz der Gemalin König Karls X. von Frankreich, die hier 1805 noch als Gräfin von Artois im Exil starb.

In der Nähe das ständische Theater am Franzensplatze mit der erzenen Bildsäule des Kaisers Franz I. von Marchesi.

Die Stadtpfarrkirche in der Herrengasse, mit dem schönsten Thurme der Stadt, hat ein schönes Hochaltarblatt von Tintoretto (Maria Himmelfahrt und Krönung).

In derselben Gasse: Das Landhaus der steirischen Stände aus dem J. 1557. Ein Flügel ist Zeughaus mit alten Rüstungen und Waffen. Im Hofe ein Brunnen mit kunstvollem Eisengitter aus dem 16. Jahrhundert. Ferner das gemalte Haus, der alte Lehnhof mit Fresken vom J. 1742.

Am Hauptwachplatze: Das Rathhaus, 1807 erbaut. Der Platz ist historisch merkwürdig durch die Enthauptung der Rädelsführer des Bauernaufstandes im J. 1560, ferner des Grafen von Tattenbach, Statthalters von Steiermark, 1671 Mitverschwornen von Zriny und Frangipani. (S. S. 45.)

Das Convikt, früher Jesuitenhaus, ist das grösste Gebäude der Stadt.

Das Joanneum, 1811 von den Ständen gekauft und vom Erzherzog Johann zum National-Institute für Landeskultur erhoben. Besonders beachtenswerth ist das Museum für Naturgeschichte. (Ein landwirthschaftlicher Versuchshof liegt in der Nähe des Bahnhofes.) Es werden hier Vorlesungen über alle Zweige der Naturwissenschaft gehalten. Botanischer Garten, chemisches Laboratorium, Bibliothek von 36.000 Bänden, Lesezimmer, Münzen- und Antikensammlung, physikalisches und technisches Museum.

In der Murvorstadt: Die Minoritenkirche, die schönste Kirche von Gratz, aus dem 16. Jahrhundert. Die beiden Thürme von 1742. Der Conventsaal hat grossartige Dimensionen.

Das Kloster der barmherzigen Brüder, von Erzherzog Maximilian, Bruder des Kaisers Fer-

dinand II., im J. 1615 gegründet. Am ersten Seitenaltare ist ein Meisterstück von Holzschnittarbeit.

In der Jakominivorstadt: Die Mariensäule vom J. 1796. — Die protestantische Kirche von 1824.

In der Vorstadt St. Leonhard: Die Pfarrkirche aus dem J. 1433. — Die Kirche des deutschen Ordens, von Herzog Leopold 1202 gegründet.

Die nächsten und besuchtesten Spaziergänge von Gratz sind:

Maria-Grün, über Geydorf an der Strasse nach Maria-Trost, dann links durch den Wald. Neben der Marienkirche, erbaut im J. 1665, findet man ein gutes Gasthaus.

Maria-Trost, uralter Wallfahrtsort. Auf dem Bergrücken zwischen den beiden Orten, die Platte, ein Bergrücken von 2041 Fuss, eine der schönsten Aussichten der Gratzter Umgebung.

Der Rukerlberg, sehr nahe an der Stadt, rechts von St. Leonhard, ein anmuthiger Waldaufenthalt mit Kaffeewirthschaften.

Der Bachkogel (2077 Fuss), südlich von Gratz, ein Nachmittagsausflug zu Wagen (Einspanner 2 fl. 45 kr.). Oben ein hölzerner Thurm für die schöne und weite Fernsicht.

Der weiteste Ausflug von Gratz (4 Stunden) ist auf den Schöckel. Ueber Maria-Trost und Eber-

dorf nach Radegund, Dorf am Fusse des Berges. Es liegt schon 1614 Fuss hoch (522 Fuss höher als Gratz), der Schöckel selbst noch gegen 3000 Fuss höher. Die Besteigung erfordert drei bis vier Stunden, sie ist beschwerlich, aber ganz ungefährlich und sehr lohnend, denn am Gipfel bietet sich eine grossartige Aussicht auf die steirischen Alpen, die steirische und ungarische Ebene.

Tobelbad — Voitsberg — Köflach.

Von Gratz über das alte, schon 1005 genannte Strassgang mit einer hochgelegenen im J. 1461 erbauten Kirche, zu welcher in einer Allee von Obstbäumen 159 Stufen hinanführen — nach Tobelbad, Badeort in einem engen romantischen Thale gelegen. Die Heilquellen sind schon seit 600 Jahren bekannt und sehr besucht. Sie haben eine Temperatur von 21—23° Réaumur, und sind Stahlwasser mit kohlenurem Natron. Die Badesaison ist in fünf Touren zu 23 Tagen eingetheilt, die Unterkunft gut, die Preise sind sehr billig.

Von Tobelbad über Krems, mit einer schönen Burgruine, nach Voitsberg, einem Städtchen mit 130 Häusern, malerisch gelegen zwischen den Ruinen Voitsberg und Greisenegg.

Von da nach Köflach, Markt am Gradenbache, mit mehr als 600 Einwohnern. Hinter Köflach erhebt sich der steile, vielfach durchklüftete Zigöller Kogel. Eine halbe Stunde von Köflach liegt der kleine Markt Lankowitz auf einer breiten, das Gradner Thal weit überragenden Bergterrasse, von welcher eine Fahrstrasse nach Kärnthen führt.

Um Voitsberg, Köflach, Lankowitz und Biber liegen unermessliche Lager von Braunkohlen. Sie wurden schon im J. 1766 entdeckt, aber lange vernachlässigt, doch war die Kohलगewinnung von 1820, wo sie kaum 5000 Centner betrug, bis 1840 auf 200.000 Centner gestiegen, jetzt beträgt sie wohl das Dreifache, und wird, in noch viel grösserem Massstabe betrieben, das Lager auch in einem Jahrtausend nicht erschöpfen.

Drei und dreissig Gruben sind bisher aufgeschlossen. Sie sind höchst sehenswerth, zum Theile sehr grossartig.

Die industrielle Bedeutung dieser Gegend hat eine Zweigbahn von Gratz, die Gratz-Köflacher Bahn, hervorgerufen. Sie läuft eine Strecke lang mit der Staatsbahn parallel, wendet sich dann westlich gegen Strassgang, verlässt hier die Ebene und zieht durch Wälder bis zum Thale des Tobelbaches, das mittelst eines grossen Viaduktes

übersetzt wird, wendet sich über Liboch, Schadendorf und Kleinsöding zur engen Thalschlucht bei Hohenburg, aus welcher die Kainach hervortritt, und verfolgt ihr rechtes Ufer bis Krems, wo der einzige Tunnel von 30 Klfr. vorkommt. Hierauf geht sie über Voitsberg nach Köflach. Die Bahn ist 6 Meilen lang mit 11 Stationen, und wurde den 11. April 1859 zum ersten Male von Gratz bis Köflach befahren.

Auf die Koralpe.

Ueber Strassgang und Tobelbad (s. oben) in das schöne Kainachthal an dem freundlichen Schlässchen Lanach vorüber, nach Stainz, gut gebautem Markt mit einem grossen Schlosse des Erzherzogs Johann, das auf einem mit Reben bepflanzten Hügel liegt. Westlich vom Markte der Rosenkogel, ein höchst malerischer Berg, auf dessen 2400 Fuss hohen Gipfel jährlich ein Volksfest mit Musik, Tanz und Bestschüssen gefeiert wird.

Ueber Frauenthal, mit der grossen Messingfabrik Stadler's, gelangen wir in das fruchtbare Lassnitzthal, dessen üppiger Boden, wie in den gesegnetsten Theilen der Lombardie, eine in mehrere Stockwerke vertheilte Vegetation von Mais, Bohnen und Rebengewinden aufweist. Am westlichen Ende des Thales liegt

der Markt Landsberg mit der hochgelegenen alten Burgruine. Von hier aus gelangt man auf mehreren Punkten über die Schwanberger Alpen nach Kärnthen.

Auf dem gegenüber liegenden, lang gestreckten Vorgebirge der Koralpe erreicht man die einsame Lokalität Trauhütten mit bezaubernder Aussicht, dann nach zwei Stunden die Glashütte, eine kleine Ortschaft am Fusse der steilen Hundsalpe, wo man auch übernachten kann. Von hier aus ersteigt man die Koralpe in vier Stunden.

Weidmann gibt einen anderen Weg auf dem Gipfel der Koralpe an: Von Landsberg über Liebenfeld und an der prachtvollen Burg Hollenegg vorüber nach Schwanberg, Markt am Fusse der Schwanberger Alpen, deren höchster Punkt wegen seines Reichthumes an *Valeriana celtica* (in Steiermark: Speik) hier Speikkogel genannt wird, während er in Kärnthen Koralpe heisst.

Ausserhalb Schwanberg steigt man den Bergrücken hinan bis zur Wallfahrtskirche St. Anna, die schon 3194 Fuss hoch liegt. — Von dieser Höhe, die eine bezaubernde Aussicht bietet, weiter aufwärts zur Gallerhütte, — von da der Gemseebene zu. Man kommt nun an der Nordseite des Gipfels zu einer von

Felsen umgebenen Mulde, aus welcher der Seebach abfließt. Hier lässt sich bei günstigem windstillen Wetter die schöne akustische Erscheinung eines harmonischen Klingens vernehmen, das unter dem Namen „Geläute der Schwanberger Alpen“ bekannt ist.

Der Weg von St. Anna bis zum Gipfel beträgt 6 Stunden. Er liegt 6781 Fuss über dem Meere, die Aussicht ist eine der schönsten des Landes. Man hat das tiefgrüne Lavantthal zu seinen Füßen und übersieht den grössten Theil Kärnthens, im Süden jenseits der Drau die Riesen Oberkrains mit dem Terglou, östlich die Steiermark bis gegen Ungarn, nur nordwestlich ist die Aussicht durch die gegenüberliegende Schneethalalpe und ihre Nachbarn etwas gehemmt.

Den Rückweg zur Eisenbahn macht man durch das Thal der auf der Koralpe entspringenden Sulm über Kleinstädten und Ottersbach nach Station Leibnitz. — Ein zweiter Strassenzug führt über Frauenthal zu dem grossen Markte St. Florian gegen Preding, dann durch die Schlucht zwischen den Hügeln des Saufels und dem im Lande weit gesehenen Wildoner Buchkogel, auch Bocksberg genannt, zur Bahnstation Lebering.

Von Preding aufwärts führt eine

für den Produktenverkehr sehr wichtige Strasse über Premstetten und Strassgang nach Gratz. Für den Touristen aber ist deren südliche Fortsetzung über das Sauselgebirge gegen Seckau weit interessanter; diese Partie gehört unter die reizendsten in Steiermark. Man versäume nicht den Dammerkogel in der Nähe des Schösschens Harachegg zu besteigen, der Weg hinauf fordert kaum eine Viertelstunde und wird durch eine besonders heitere und reiche Aussicht gelohnt. Man übersieht hier den belebtesten Theil der Steiermark, der mit Schlössern, Märkten und Ortschaften übersät ist, die Hauptstadt in besonders günstigem Prospekte, den Kranz der Berghäupter im Hintergrunde, überragt von den Felsenwänden des Hochschwab, Ebenstein und Brandstein, im Westen die sanft anstrebende aber hohe Pyramide des Obir in Kärnthen. Der Standpunkt selbst ist ein sehr anmuthiger, man steht auf der höchsten Erhebung zahlreicher, mit Rebengrün überdeckter Hügelwellen, die alle mit netten Landsitzen und Winzereien, mit Kirchen und Kapellen — wie St. Andre und das freundliche Kitzegg — geschmückt sind. Das Produkt dieser gesegneten Anhöhen, der Sausaler, gehört zu den gesuchtesten steierischen Weinen; er steht an Reinheit des Gefü-

ges und an Dauerhaftigkeit den edlen Oesterreicher Weinen am nächsten.

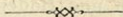
In das Lavantthal.

Mit der Partie auf die Koralpe lässt sich auch ein kurzer aber interessanter Ausflug nach Kärnthen, und zwar in eines seiner schönsten Thäler, das Lavantthal, verbinden; doch muss man zu diesem Zwecke Nachmittags (mit Führer) von Schwanberg aufbrechen, in der Bodenhütte übernachten und den nächsten Morgen den Speikkogel ersteigen. Vom Gipfel des Berges steigt man auf der Kärnthner Seite in 5 Stunden in das Lavantthal hinab. Man kommt zuerst bei dem Dorfe St. Ulrich auf den Thalboden, von da nach St. Andrä, freundliches Städtchen, Sitz des Bischofes von Lavant. Von St. Andrä geht man im Thale aufwärts zwischen den Schwanberger Alpen und der Sausalpe in 3 Stunden nach Wolfsberg, Städtchen von 1500 Einwohnern, in der Mitte des Thales anmuthig gelegen, mit dem Schlosse der alten Bamberger Vicedome, zu dem eine hohe Treppe führt. In Wolfsberg hat die Direction der grossen Eisengewerke des Grafen Henkel von Donnersmark ihren Sitz. Der gesammte Gewerbs-Complex gehört zu den grossartigsten der Monarchie und umfasst die Eisenstein-Bergbaue in St.

Gertraud, St. Leonhard, Frantschach, Kollnitz. Bemerkenswerth ist in dem Städtchen Wolfsberg auch die ausgezeichnete Bleiweissfabrik der Freiherren von Herbert.

Der Rückweg nach Steiermark geht von hier über St. Gertraud und

St. Leonhard nach Twinberg. Von da führt quer durch das Thal eine gute Strasse über Schloss Waldstein und Breitenegg, über den Pass der vier Thore auf die Pack (in 8 Stunden). Von hier in 5 Stunden in das Kainachthal nach Köflach. (Köflach — Gratz S. 91.)



FÜNFTE ABTHEILUNG.

Gratz — Cilly.

Die Bahn. — Land und Volk von Untersteier. — Die
Bahnfahrt.



Die Südbahn von Gratz bis Cilly.

Gratz — Cilly.

Die Bahn.

Zugleich mit der Bahnstrecke von Mürzzuschlag wurde auch diese Strecke in Angriff genommen.

Vom Inspector Theodor v. Blumfeld im Jahre 1842 tracirt, wurde sie im Juni 1846 dem Verkehre übergeben.

Die Ausdehnung beträgt 69.916 Klfr., gegen 17½ Meilen. Die Gesamtkosten des Baues betragen 10,102.300 fl., mithin die Meile über 582 fl. Für den Betrieb der ganzen Strecke Mürzzuschlag-Cilly wurden 48 Lokomotive (4200 Pferdekraft), darunter 36 der Wien-Gloggnitzer Maschinenfabrik, 22 von Norris in Philadelphia hergestellt.

Auf der Strecke von Lebering-Leibnitz-Wagna, wo sich die Bahn dem westlichen Bergrücken anschliesst, trifft man die erste amerikanische Brücke (How'sche Konstruktion) über den Sulmfluss mit einem Mittelpfeiler und der Jochfeldspannung von je 25 Klfr. Ueber das Ufer läuft die Bahn mit zwei Geleisen im Innern des Balken-Gitterwerkes.

Die nur einige Meilen lange Strecke zwischen dem Mur- und Draugebiete forderte die umfangreichsten Kunstarbeiten. Ein Theil des „windischen Bühels“, des grossen mit Rebenpflanzungen bedeckten Distriktes von dem tiefen Pössnitzthale durchschnitten, bietet hier besondere Terrain-Schwierigkeiten. Lockerer fruchtbarer Humus auf glattem, unreifen Thonschiefer gelagert, machte schon in der Nähe des Schlosses Spielfeld die grösste Vorsicht nöthig, um bei den Abgrabungen dem massenhaften Nachsitzen des Erdreiches abzuwehren; dennoch erhielten die Gewölbe der Kirche tiefe Risse und sie musste umgebaut werden. Dieselben Schwierigkeiten ergaben sich beim Baue des Tunnels von St. Egyden.

Hinter der Station Pössnitz ist der Viadukt über das Pössnitzthal, der längste der ganzen Südbahn, 342 Klfr. lang mit 64 Bogen, Ziegelbau.

Unmittelbar darauf folgt das imposante Portal des Leitersberger

Tunnels (350 Klfr. lang, 4 Klfr. hoch, 25 Fuss breit). Sein Bau war der Bergnässe wegen äusserst schwierig, es musste eine Art Schild wie beim Baue des Themse-Tunnels in Anwendung kommen.

Von dem schönen Marburger Bahnhofe führt eine starke Aufdämmung bis zur Drau, die hier 100 Klfr. breit und 12 Klfr. tief strömt. Sie wird von einer prachtvollen amerikanischen Brücke übersetzt, nach How's System gebaut, mit zwei Uferpfeilern und zwei Strompfeilern aus Quadern, 82 Fuss über dem mittleren Wasserstande. Die Spannweite der drei Felder zwischen den Pfeilern beträgt 30 Klfr., die Höhe des Balkengitters 3 Klfr., die Bahn liegt in der Ebene des obern Theiles der Brückenfelder, 100 Fuss über dem Flusse. Der Bau ist durch eine Bedachung von Eisenblech zwischen den Doppelgeleisen und an ihrer Aussenseite gegen die Einflüsse der Witterung geschützt. Er wurde im Jahre 1844 begonnen, 1846 vollendet, und brauchte 941 Kubik-Klfr. Bruchsteine, 109.328 Kubik-Fuss Quadern, 2954 Centner Eisen und 63.800 Kubik-Fuss Lärchenholz, das aus Oberkärnthen bezogen wurde.

Land und Volk von Untersteier.

Dass bald unterhalb Gratz in dem Charakter der Landschaft und der

Bewohner ein Abschnitt beginne, ist schon beim oberflächlichen Anblicke erkennbar. Die Kultur des Bodens, die Bauart der Häuser und Hütten, die Zahl und Form der kleinen Kirchen, die überall von den Bergspitzen und zwischen den Thaleinschnitten sichtbar werden, Tracht und Haltung der Bewohner erinnern uns, dass wir aus dem Hochlande in's Mittelgebirg, aus dem deutschen in's slovenische Land versetzt sind.

Untersteier und das benachbarte Krain ist zum grössten Theile von dem slovenischen Volksstamme der Wenden bewohnt.

Die Wenden, ursprünglich dem grossen Slavenvolke angehörig, sind Abkömmlinge eines Stammes, der im 5. Jahrhunderte nach Christo von den Avaren geknechtet, dann nach Tassilo's I., Herzogs von Baiern, Siege (595), von ihnen gegen die Deutschen zu Hilfe gerufen, dennoch ihnen botmässig blieb. Mit den Avaren vermischt bildeten sie ein Geschlecht, das von seinen slavischen Verwandten zurückgewiesen, von seinen deutschen Nachbarn nicht angenommen wurde. Dadurch dem Bereiche des grossen Völkerkampfes entrückt, griff der Wende zum Pflug und zur Haue, trieb Feld- und Weinbau, zog aus den Höhen in die Ebene herab, und gründete auf den Trümmern norischer Kastelle blü-

hende Ortschaften, deren Urgeschichte zum Theil noch in den jetzigen Ortsnamen fortlebt.

Der Volkscharakter steht auch hier unter dem doppelten Einflusse des Bodens und der Nationalität. Statt der Ungebundenheit und derben Naivetät des obersteirischen Alpenvolkes tritt uns hier ein Zug von Zurückhaltung und melancholischer Sentimentalität entgegen, der sich namentlich in den Volksgesängen in auffälligem Contraste ausspricht. Das steirische Volkslied in Text und Melodie voll Abwechslung, ist der Ausdruck frischer kräftiger Lebenslust — die Gesänge der Slovenen sind einförmig und gleichtönend, dieselben meistens etwas schleppenden Melodien bei den verschiedensten Anlässen des Lebens. Der Slovene hat scharf ausgeprägte Gesichtszüge, ist schlank, aber sehnig, ein wohlgebauter kerniger Mensch. Das dunkle feurige Auge hat einen ernsten melancholischen Ausdruck. Die Frauen der unteren Classen sind schöner als die deutschen, griechische Gesichtszüge sind nicht selten. Die Tracht hat viel Eigenthümliches, wie den breiten Hut und blauen Mantel der Männer, das weisse Kopftuch der Frauen.

Auch auf die Beschäftigung und Lebensweise wirken hier das Mittelgebirg und die Niederung massge-

bend ein. Die Hügel der wendischen Mark, namentlich die Südseite, erwecken ein weinbauendes Volk. In den Luttenberger, Pickerer und Feistritzer Weinbergen werden ausgezeichnete Reben (in den letzteren der König der steirischen Weine, der rheinweinähnliche Brandtner) in symmetrisch angelegten, sorgfältig gepflegten Pflanzungen gebaut. Die Fläche ist mitunter vortrefflicher Weizenboden; aber dem Lande eigenthümlich ist die Mannigfaltigkeit des Anbaues, die selbst den flachen Gegenden einen Farbenreiz verleiht. Neben dem blauen Lein blüht der gelbe Raps, Hanf, kolbiger Sirk, Hirse, Himmelthau wuchern neben den üppigen Maisfeldern, die hier und in Krain vorzugsweise gedeihen. Einen besonders freundlichen Anblick gibt die weissröthliche Blüthe des Buchweizens im Herbste, wenn im benachbarten Oesterreich die Felder schon brach liegen. Die Obstzucht wird sehr kultivirt, die Pflirsche von Marburg, die Wachsäpfel der Savegend haben einen verdienten Ruf.

Das Hügelland ist reich an herrlichen frischen Waldungen, die höher hinauf, wie im Bachergebirge, mitunter noch Urwald sind; hier haben die Holzknechte („Bacheranzen“) vollauf zu thun. Wo die südwestliche Alpenwelt beginnt, nähert sich das slovenische Untersteier wieder

dem Charakter der deutschen Steiermark; die gleichen Anschauungen und Empfindungen sind nur mehr im nationalen Ausdrücke verschieden.

Die Bahnfahrt.

Vom Grätzer Bahnhofe fährt man gegen Süden am rechten Ufer der Mur fort; mit der Aussicht auf die lachende Ebene, die sich über zwei Meilen von Gratz ausdehnt.

Man sieht hier rechts: Eggenberg mit seinem grossen Parke (s. oben), Baiersdorf, Wetzelsdorf, auf Berggipfeln St. Johann und Paul, St. Martin, im Hintergrunde den Rosenkogel (bei Landsberg, 4300 Fuss) und die majestätische Koralpe (6783 Fuss. S. oben bei Gratz).

Links (östlich) im Gebirge über den Baumgruppen des Murufers den von Landhäusern übersäten Rukerlberg, — Lustbühel, — den einsamen hochgelegenen Pfeilhof, St. Peter mit der Kirche am Berge, die Dörfer Messendorf und Hart.

Näher an der Bahn in der Ebene: Schönau, Harmsdorf, Liebenau, Engelsdorf.

Station Puntigam.

Die Gegend von hier bis zur nächsten Station zeichnet sich durch eine Fülle von Ortschaften aus, die

zwischen den beiden Gebirgsrändern in mehrfacher Reihe dicht an einander liegen. Man sieht rechts an der Bahn die Dechantei bei Strassgang, am Berge die Kirche von St. Florian, Seyersberg, Hofstätten, Pirka, Windorf, Hautzendorf, Ober- und Unter-Premstätten mit dem grossen Schlosse der Grafen Saurau. Ferner in ununterbrochener Reihe: Bierbaum, Laa, Zettling, Gradenfeld.

Links in der Nähe der Bahn: Rudgersdorf, Feldkirchen, Lebern, Abtissendorf, Wagnitz.

Jenseits der Mur:

Engelsdorf, Neudorf, Thondorf, Dörfla, Gössendorf.

In dritter Reihe am Bergabhange Raba, Steierhof, Grambach, Berndorf, Gössendorf, Hausmanstetten, Ober- und Unter-Fernitz.

Station Kalsdorf.

Der Thurm gegenüber der Station gehört dem Dorfe Fernitz, bei welchem Katzianer im Jahre 1532 ein starkes türkisches Heer nach wüthendem Kampfe vernichtete. Rechts an der Bahn liegt das Schloss Neuschloss, links auf der Poststrasse: Klein- und Gross-Sulz, Warndorf, am jenseitigen Ufer des Flusses,

— der Murberg. An dessen südlichem Ende, in überaus fruchtbarer Umgebung, Schloss Weissenegg, sehr alt, aber gut erhalten und bewohnt, in reizender Lage am Eingange des idyllischen Villacher Thales.

Vor der Station Wildon geht die 61 Klfr. lange schiefe Brücke über die Kainach.

Station Wildon.

Links von der Bahn liegt die Ruine der uralten Burg **Wildon**, aus dem 11. Jahrhundert; das Geschlecht der Wildoner starb schon 1314 aus. Der jetzige Herrschaftssitz ist im Markte Wildon, der in doppelter Häuserreihe sich an der Abdachung des Schlossberges herabzieht und gegen 2000 Einwohner hat. Der Schlossberg, so wie der nahe Buchkogel und die ganze das Leibnitzer Feld begrenzende Hügelkette, bestehen aus einer Steinart, welche ein Conglomerat mikroskopischer Schalthiere, im Bruche selbst weich und leicht zu bearbeiten ist, an der Luft aber eine Härte gewinnt, die sich im Laufe der Zeit bis zur Härte des Porphyrs steigert.

Ueber St. Magarethen nach Lebring.

Station Lebring.

Schon bei dem Berge von Wildon endet das Gratzter Feld und die Bahn

zieht durch das Leibnitzer Feld fort, das sich bis Ehrenhausen erstreckt. Das Feld war noch vor 30 Jahren eine Haide, weit über eine halbe Quadratmeile von Römergrabhügeln bedeckt, deren viele gegen Wagna hin noch sichtbar sind. Man machte hier einen reichen Fund von Waffen, Münzen, Urnen und andern Ueberresten einer ehemaligen römischen Colonie.

Im fürstbischöflichen Schlosse Seckau ob Leibnitz, dessen Glockenthurm (jetzt abgetragen) fast ausschliesslich aus römischen Denksteinen bestand, befindet sich ein ganzes Museum solcher Alterthümer.

Die Gegend bis Leibnitz ist sehr anmuthig, rechts von der Bahn kommt man dem Gebirge näher, an dessen Rande der Lassnitzfluss und die Ortschaften Stangersdorf, Jöss, Tilmitsch. Schon von weitem sieht man das ansehnliche Schloss Seckau auf bewaldetem Berge.

Station Leibnitz.

Schon im 9. Jahrhundert war hier eine Stadt: Lipnitz. Sie verlor ihre Mauern und ihr Stadtrecht wegen Abfall vom Landesfürsten im Kriege Friedrichs IV. mit Mathias Corvinus (1478). Der Markt wurde 1529 von den Türken geplündert, Sigmund von Weichselberg vertrieb sie und erschlug 2000 Mann auf den

Römergräbern. Jetzt zählt der Ort 1500 Seelen und ist einer der lebhaftesten im Lande.

Von Leibnitz weiter kommt man zu Schloss **Wagna**, das rechts am Berge liegt, das Dorf **Wagna** links an der Bahn. Von Station **Lebring** bis hierher geht die Bahn fast horizontal und 4336 Klfr. lang vollkommen geradlinig fort. Hinter **Wagna** setzt die schöne amerikanische Gitterbrücke über die **Sulm**. Von hier bis **Spielfeld** geht die Bahn immer längs der **Mur** fort.

Station Ehrenhausen.

Der Stationsplatz liegt dicht am Strome, über den hier für die Commercialstrasse eine gedeckte Brücke mit zwei Portalen führt. Der kleine Markt **Ehrenhausen** liegt an der Mündung des **Gemlitzbaches** in die **Mur**. Auf bewaldeter Anhöhe liegt das Schloss **Ehrenhausen**, ihm zur Seite das Mausoleum der Fürsten von **Eggenberg**, ein stämmiger Kuppelbau mit zwei kolossalen Kriegerstatuen am Eingange. Der Stammvater dieses Hauses war **Balthasar Eggenberger**, Bürger und Münzmeister in **Gratz** um das Jahr 1470; die Fürstenkrone erhielt **Hans Ulrich**, Minister und Gesandter **Ferdinands II. und III.**, 1612. — 1717 erlosch das Haus. Das Schloss ist jetzt Eigenthum des Grafen **Attens**.

Die Bahn geht am rechten Ufer der **Mur** fort und hat über den **Strom** (links) eine weite Aussicht: die stattliche Kirche **St. Veit** am **Vogau**, der Markt **Strass** mit dem gleichnamigen Schlosse (jetzt als Militärerziehungshaus benützt); noch östlicher **Brunnsee** und **Weinburg**, Güter der **Herzogin von Berry**.

Station Spielfeld.

Der Stationsplatz ist auf **Piloten** und **Holzrüstungen** gestellt, wegen des von **Quellen** durchzogenen Bodens. Das Schloss **Spielfeld**, jetzt Eigenthum der **Herzogin von Berry** gross aber schmucklos, ist von dem tapferen **General Heister** unter **Kaiser Leopold I.** gebaut.

Gleichenberg.

Seit Eröffnung der Eisenbahn fährt man in den berühmten Kurort **Gleichenberg**, von der Station **Spielfeld** aus mit **Post** oder mit **Stellwagen**, die von hier täglich abgehen. Der Platz im **Omnibus**: 2 fl. 45 kr., ein viersitziger **Separatwagen**: 7 fl. 40 kr. — in 3½ Stunde. (Von **Gratz** fährt die **Post** täglich, die **Person** 3 fl., in 6 Stunden, ein **Lohnkutscher** der **Badedirektion** wöchentlich dreimal, **Montag**, **Mittwoch** und **Freitag** 5½ Uhr Früh, die **Person** 2 fl. 20 kr.). Der nächste Weg geht über **Brunnsee** und **Weinburg**.

Das erstere, Schloss mit schönem Park, ist Eigenthum der Herzogin von Berry (Gräfin Lucchesi-Palli). Die Heilquellen waren schon von den Römern entdeckt, blieben aber wenig bekannt und benützt bis zum Jahre 1833, da auf Antrieb des damaligen Gouverneurs der Steiermark, Grafen von Wickenburg, der Kurort durch eine Aktiengesellschaft gegründet wurde und seitdem zu einem europäischen Rufe gediehen ist.

Gleichenberg hat sechs Quellen, die bei vielen Leiden der Vegetation, namentlich aber in Lungen- und Luftröhrenkrankheiten jeder Art die wirksamsten Dienste leisten. Die Hauptquelle, das eigentliche Gleichenberger Wasser, ist die frühere Sulzleitner-, jetzt Constantinsquelle. Sie gehört zu den vorzüglichsten alkalischen Säuerlingen (wie Vichy, Ems, Selters) und ist ein ganz eisenfreier, kochsalzhaltiger alkalischer Sauerbrunn von 14° Wärme. Der Johannisbrunnen, ebenfalls Natrokrene, aber mit einer Mischung von Eisenoxydul, bildet eine Uebergangsstufe zur tonisch stärkenden Behandlung. Der Klausnerbrunnen endlich ist eine der kräftigsten bekannten Stahlquellen. (Das successiv steigende Verhältniss dieser Quellen ist dem im berühmten Kurorte Pyrmont ähnlich, nur mit dem Vorzuge, dass die Constantinsquelle

ganz eisenfrei und der Klausnerbrunnen beinahe salzfrei ist, mithin an hohem Eisengehalte die berühmten Stahlquellen von Pyrmont und Spaa übertrifft.) Zur Badekur werden die Werlequelle, die Karlsquelle und die Römerquelle verwendet. Es sind im Ganzen gegen 500 Zimmer für Kurgäste vorhanden, im Preise von 42 kr. bis 1 fl. 40 kr. täglich. (Kurtaxe: die Person 4 fl. mit Ausnahme der Kinder unter 14 Jahren und der Domestiken.) Die Bäder: 40—50 kr. Die Kost ist überall billig.

Gleichenberg liegt in einem weiten lieblichen Thale, dessen nördlichen Schluss die majestätische Felsenburg Gleichenberg bildet, ein wohlerhaltener Bau aus dem J. 1624, den südlichen der Stradnerkogel, 1900 Fuss hoch, mit herrlicher Aussicht. Die Schönheit des Thales hat durch die Parkanlagen, die zahlreichen Wohnhäuser und Villen, die in elegantem Style gebaut sind, einen erhöhten Reiz gewonnen. Ausgezeichnet ist die Villa Süss in italienischem Style.

Man gelangt nun zu dem Tunnel von St. Aegydt, 100 Klfr. lang. Die Bahn geht bis Marburg in einer anmuthig ländlichen Gegend fort, an schönen meist mit Reben bepflanzten Hügeln, vielen mitunter eleganten Villen vorüber, westlich das

Posruker Gebirge, geschmückt mit Kirchlein und Kapellen. Darunter die höchste: Heiligen Geist bei Leutschach.

Station Pössnitz.

In geringer Entfernung nach der Station kommt man auf den schönen Viadukt von 64 Bogen, der das tiefe und breite Pössnitzthal übersetzt. Er ist der längste der Südbahn, 342 Klfr.

Zunächst hinter dem Viadukte fährt man durch ein schönes Portal aus weissem Stein in den Leitersberger Tunnel, den grössten nach dem Semmeringer, ohne die Flügelmauern 350 Klfr. lang. (Durchfahrt 3 Minuten.) Nach der Ausfahrt aus dem Tunnel geht die Bahn durch Weinberge bis zum Marburger Bahnhofe.

Die mit hohen Pappeln bepflanzte Commercialstrasse zieht sich bald rechts, bald links, ober und unter der Bahn fort, kommt uns beim Leiterberg aus dem Gesicht, kehrt jedoch hinter dem Tunnel zurück, und begleitet uns bis Marburg.

Station Marburg.

Der Bahnhof liegt hoch am linken Ufer der Drau und gewährt eine schöne Aussicht auf die Stadt und das weite von Weinbergen umgebene Thal der Drau. Südwestlich der 4000 Fuss hohe ganz bewaldete

Bacher. Wir sind schon ganz im wendischen Lande, daher man auch von hier bis Triest nur in den Städten die deutsche Sprache findet.

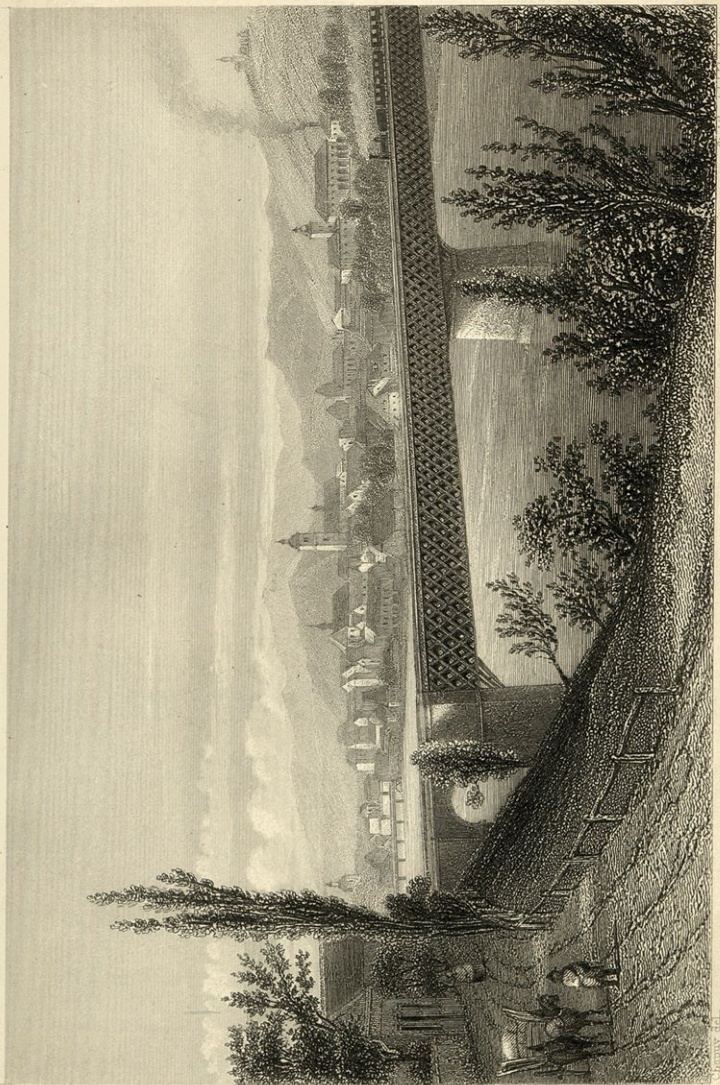
Marburg (5000 Einwohner), die zweite Stadt in Steiermark, hat eine besonders günstige Lage. Eine vollständige Uebersicht hat man von den Anhöhen der Magdalenvorstadt. Der Kranz der windischen Bühel schützt sie im Norden, die Südstürme wehrt das Bachergebirg ab. Daher gedeiht hier ausgezeichnete Wein (Pickerer, Luttenberger, Radiseller), Kastanien, Feigen und anderes edles Obst, Mais und jede Körnergattung. In Marburg und Umgebung wird die Fabrikation von Surrogat-Kaffe in grossem Umfange betrieben.

Die Stadt ist in neuerer Zeit weit belebter als früher. (Gymnasium, Militär-Erziehungsanstalt, Theater, Casino, Musikverein.)

Die Burg Marburg in der Grätzer Vorstadt, aus dem 17. Jahrhundert, mit herrlichen Aussichten von den Schlossgängen, ist seit 100 Jahren im Besitze des Grafen von Brandis.

Ausflüge.

Von Marburg westlich (rechts von der Bahn) über Lembach durch das Pickerer Weingebirgenach Maria-Rast (mit der sehenswerthen Glasfabrik Benediktthal) über Zellnitz und den Berg von Heiligen Geist



Marburg.

Chapman del.

Engraved by J. G. G. G. G.

nach Leutschach; von da nach Eibiswald (Eisenhammerwerk, Steinkohlenbau, Glasfabrik).

Oestlich von Marburg, über das Pettauer Feld, die grösste Ebene des Landes, oder an der Hügelreihe am linken Ufer der Drau nach Pettau, der ältesten Stadt der Steiermark, das Petavium der Römer, Standort der XIII. Legion. Hier wurde Vespasian von den Legionen zum Kaiser ausgerufen. Die Stadt ist dem Historiker sehr interessant: fast jedes Haus enthält Römersteine: auf dem Platze vor der Pfarrkirche steht ein sechs Fuss hoher Römeraltar mit einem Basrelief (Orpheus) am Obertheile. Man fährt nach Pettau von Station Pragerhof. (S. unten.)

Hinter Marburg geht die Bahn über die hier sehr ansehnliche Drau auf der grossartigen amerikanischen Gitterbrücke (s. S. 98. Von da weiter sieht man südwestlich das Bachergebirge, im Vordergrund rechts die Schlösser Windenau, Haus am Bacher, Kötsch, Burg und Dorf Schleinitz, links über die weite Pettauer Ebene auf der Hügelreihe jenseits der Drau das Kirchlein St. Barbara, die Veste Wurmberg; in gerader Richtung der Bahn die Berge bei Rohitsch, Wotsch und Donatiberg.

Station Kranichsfeld.

Das Schloss **Kranichsfeld**, von der Station nur zum Theile sichtbar, ist historisch merkwürdig als Zusammenkunftsort der im J. 1670 gegen Kaiser Leopold I. verschwornen Magnaten. Das Schloss gehörte nämlich dem Statthalter in Steiermark, Grafen von Tättenbach, der hierauf 1671 in Gratz enthauptet wurde.

Kranichsfeld ist für den Verkehr bedeutend wegen der von Pettau hier in kürzester Linie einmündenden Strasse.

Das Bachergebirge, ein gewaltiger Bergriese von 16 Quadratmeilen Grundfläche, reich an Holz, Eisen, Marmor, welchen schon die Römer benützten, mit 80 Ortschaften und 50 Kirchen auf seinem Gebiete, bleibt fortwährend zur Rechten. Während der Fahrt kann man mit Musse seinen hier deutlich hervortretenden Gipfel, die Velka Kappa betrachten und die an seinen Abhängen gelagerten Dörfer und Schlösser, Windenau, Haus am Bacher, Kötsch, Schleinitz, Ober- und Unter-Pulsgau bis hinab zu der ziemlich entlegenen Stadt Windisch-Feistritz; zur Linken begleitet uns lange die Ansicht der stattlichen Veste Wurmberg auf ihrem erhabenen Standpunkte jenseits der Drau.

Station Pragerhof.

Die Station führt ihren Namen von dem Schlosse der alten Freiherren von Prager, die im J. 1627 ausstarben.

Von Pragerhof ist der nächste Weg nach Pettau. Auch sind hier im Sommer immer Kaleschen und Omnibus (Person 53 kr.) zur Fahrt nach Pettau bereit.

Die Bahn geht durch den Kerschbacher Tunnel, 127 Klfr. lang, und den Tunnel am Kreuzberg, 79 Klfr., man fährt in romantischer Waldgegend, die dicht bewaldete Pyramide des Boč (Wotsch) mit seinen Fortsetzungen, dem Plessiwetz und dem Donati, fortwährend vor sich.

Station Pöltschach.

Das Dörfchen **Pöltschach** liegt dicht am Fusse des 3096 Fuss hohen Wotsch.

Von hier führt eine schöne Kunststrasse in weniger als zwei Stunden nach Rohitsch. So wird gewöhnlich der bekannte Kurort genannt, der aber Sauerbrunn heisst und von dem Dorfe Rohitsch noch eine ziemliche Strecke entfernt liegt.

Die Verbindung zwischen Pöltschach und Sauerbrunn wird durch eine Stellwagenfahrt und durch Lohnkutscher vermittelt. Die Stell-

wagen gehen täglich im Anschlusse an die Trains von und nach Wien und Laibach, die Taxe für den Platz ist 88 kr., 25 Pfund Gepäck sind frei, für das Uebergewicht je 25 Pfund 18 kr. Die Lohnkutscher dürfen nur den ganzen Wagen, bestehend aus 4 Plätzen, verdingen und zwar nach der Taxe von 3 fl. 50 kr.

Der Sauerbrunn wurde vom Grafen Niklas Zriny im J. 1640 entdeckt, von den steirischen Ständen im J. 1803 übernommen und zur Kur- und Badeanstalt eingerichtet.

Die Hauptquelle ist der Tempelbrunn, der eigentliche Sauerbrunn; ein alkalisch-erdiger Säuerling, der kohlen-sauren Kalk und Bittererde mit schwefelsaurem Natron in so bedeutendem Masse und so günstigem Mischungsverhältnisse enthält, dass sich hieraus der weit verbreitete Ruf dieser Quelle erklären lässt. Sie wird nach allen Weltgegenden, sogar in den Orient und nach Amerika, in den bekannten grünen Glasflaschen ($1\frac{1}{8}$ Mass haltend) versendet. In Italien nennt man es aqua di Cilly. Die Versendung ist in neuerer Zeit auf mehr als 600.000 Flaschen jährlich gestiegen. Die vier anderen Quellen werden nur zu Bädern benützt.

Der Kurort steht an Frequenz keinem in Europa nach; durchschnittlich jedes Jahr über dritthalb-

tausend Personen. In Bezug auf Comfort und Billigkeit ist die Anstalt in gutem Rufe, besonders wird die gute und verhältnissmässig billige Kost gerühmt. Es sind hier 300 Zimmer für Gäste in 15 Wohnhäusern; im Juli und August ist der stärkste Andrang von Gästen — für diese Zeit ist es rätlich die Wohnung bei dem steirisch-ständischen Rentamte zu Sauerbrunn unter à conto Zahlung voraus zu bestellen. Die Preise der Zimmer sind von 28 kr. bis 1 fl. 40 kr., die Preise der table d'ôte: 60—80 kr. Das Badeleben ist sehr regsam, die nahe und entferntere Umgebung des Ortes sehr interessant (Besteigung des Wotsch, des Donatiberger).

Von Pöltschach verfolgt die Bahn eine kurze Strecke das Drauthal und wendet sich nächst der Ruine Plankenstein (Veste aus dem 13. Jahrhundert, jetzt dem Grafen Thurn gehörig) einer Anhöhe zu, die jeden Ausweg zu versperren scheint. Hier bricht der Tunnel von Lipoglawä durch, 125 Klfr. lang.

Station Ponigl.

Von hier an schliesst sich die Bahn dem Laufe des Slombaches an, bis sie nach einer schroffen Wendung das Vogleinathal erreicht. Links

die Pfarrkirche St. Veit, bevor man sie erreicht, setzt die Bahn über die Rohitscher Strasse und auf einer Steinbrücke über den Vogleina-bach. Die Berge treten näher zusammen, zur Linken die Thürme der imposanten Ruine Reichenegg (aus dem 13. Jahrhundert. Nach dem Absterben der Reichenegger kam sie 1430 an die Grafen von Cilly).

Rechts die Kirchen von St. Lutz, St. Primus, Lokarje, Stopsche, — links die Kirchen von Wertesche und Seicze, die Dörfer Ponquitzä, Grobelno und Trattna.

Station St. Georgen.

St. Georgen, Markt von 60 Häusern mit 300 Einwohnern. Die Rosalienkirche auf einem Hügel.

(Auf der ganzen Bahnstrecke von Marburg bis Laibach sieht man nah und fern kleine Kirchen, nach wendischer Sitte auf den Waldbergen erbaut, so zahlreich, dass wir den Reisenden mit der vollständigen Angabe der grossen Theils unbekanntenen wendischen Namen verschonen.)

Die Bahn geht mehrmals über die Vogleina, dann auf einem Einschnitte von 200 Klfr. Länge durch den Thonschieferhügel von St. Stefan, endlich hinter Tüchern über Fluss und Strasse.

Station Store.

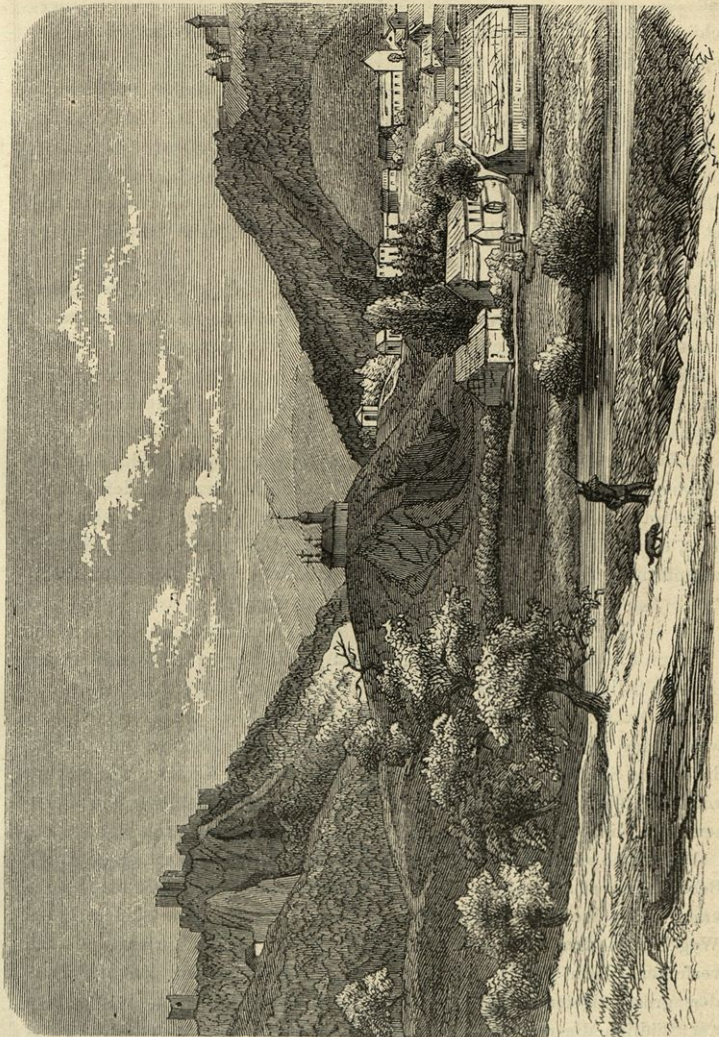
Die Station wurde erst später errichtet und zwar aus Betriebs- und Industrierücksichten wegen des bedeutenden Frachtenverkehrs der Paul von Putzer'schen Gewerkschaft in Store. Das Eisen-, Puddlings- und Walzwerk liegt nächst Tüchern dicht an der Bahn, eine Stunde vor Cilly, und wird nach seiner grossartigen Anlage und den günstigen Lokalverhältnissen zu einer hervorragenden Stellung in der österreichischen Industrie gelangen. Das Werk, zu welchem die Steinkohlenlager zu Pecovje bei Cilly und Gonze bei Tüffer gehören, wird erst seit zwei Jahren mit Dampf betrieben: die Zahl der dort verwendeten Arbeiter beläuft sich jetzt schon auf 550 Individuen, die jährliche Produktion auf 50.000 Centner Eisen, wozu das Roheisen aus Obersteier und Kärnten bezogen wird. Von Store bis zum Kohlenbaue Pecovje ist zur Beförderung der Braunkohle eine Eisenbahn gebaut, eben so von Tüffer bis zum Kohlenbau in Gonze eine Bahn projektirt. In Store selbst ist ein zweites Walzenwerk im Bau, wodurch die Eisenproduktion auf 100.000 Centner steigen wird. Die Ausbeute an Steinkohlen kann und wird bis auf jährlich 800.000 Centner gesteigert werden.

Hier öffnet sich das obere Santhal mit den grotesken Formen der Sulzbacher und Steiner Alpen im Hintergrunde, rechts die Dörfer Puchenschlag, Lubetschna, Dornbichl, Köttning, die Bergkirche St. Nikolai — links die schöne Burgruine Ober-Cilly.

Mit einer Wendung der Bahn nach Südost gelangen wir an den Bahnhof von Cilly, welcher den Sümpfen der Vogleina durch hohe Anschüttungen abgewonnen werden musste.

Station Cilly.

Cilly, Stadt mit 2000 Einwohnern (Stern, Krone, Bahnhofrestauration), das alte Claudia celeja der Römer; Sitz der Proconsuln und späteren Kaiser Pertinax, Sept. Severus, Aurelian und Valerian. Im fünften Jahrhundert verfiel es, erhob sich aber wieder unter Karl dem Grossen. Seine Glanzzeit hatte es unter den mächtigen selbstständigen Grafen von Cilly, deren Haus im J. 1480 ausstarb. Die Reihe der Grafen von Cilly begann mit Friedrich von Saneck 1341. In der sogenannten deutschen Kirche ist noch ihr Thron zu sehen mit ihrem Wappen der drei Sterne, und hinter dem Hochaltare die 18 Totenköpfe jener Dynasten. Die wendische Pfarrkirche ist ein bedeutender Bau aus dem 13. Jahrhunderte mit einer



Cilly.

Printed and Published by W. & A. G. & Co. 15, Old Bailey, London.

schönen und antiquarisch interessanten gothischen Seitenkapelle.

Man findet noch manche Römerdenkmale und Inschriften, obschon die Mehrzahl nach Wien und Gratz gebracht, viele verschleppt und zerstört worden sind. Ganz erhalten aber ist die römische Kloakenleitung, von weissem Marmor gewölbt, das ganze Souterrain der Stadt durchkreuzend. Sie wurde vor 30 Jahren aufgefunden und wird seitdem benützt.

Eine alte Kapelle beim Friedhofe ausser der Stadt hat die Inschrift: *Fons decollationis Sti. Maximiliani*. Der Bischof Maximilian von Lorch (*Laureacum*) wurde hier im J. 283 enthauptet als Märtyrer seines Glaubens, da er sich weigerte, dem Mars zu opfern.

Umgebung.

Schon die kleine Erhöhung nördlich von Cilly, in der Nähe des Bahnhofes, Galgenberg genannt, gewährt eine herrliche Aussicht über das obere Santhal mit seiner Fülle von Marktflecken, Dörfern, Schlössern und Kirchen.

Wer nicht zwei Stunden auf den Besuch der alten Burg verwenden kann, möge wenigstens den halben Weg bis zu dem Weingartenhause verfolgen. Man findet hier eines der grossartigsten Landschaftsbilder: südlich die dunklen grotesken

Berge mit dem unteren Theile des Santhales, gegenüber das Nikolai-kirchlein am Laisberge, westlich die freundliche Ebene bei Cilly, im Hintergrunde die erhabene Gebirgsformation der Sulzbacher Alpen (windischen Schweiz), überragt von der noch unerstiegenen Rinka (9114 Fuss).

Die Burg Ober-Cilly ist schon sehr verfallen, die zerklüfteten Mauern sind besonders reich mit Epheu bewachsen. Ursprünglich stand ein Römerkastell auf dem Platze, worauf im Mittelalter die Veste gebaut ward, die im Anfange des 14. Jahrhunderts von den Herren von Auffenstein und den Gebrüdern Grasel an die Freiherrn von Saneck (vom Jahre 1341 Grafen von Cilly) verkauft wurde.

Weit grossartiger ist die Aussicht vom Laisberge südwestlich der Stadt. Man übersieht das ganze schöne Santhal, die ausgedehnten Vorberge des Bachers mit vielen Schlössern und Kirchen, die Märkte Gonobitz, Hohenegg und Wöllau, bis hinüber nach Frasslau, dem zur Rechten die mächtige Ruine Saneck. Im Vordergrunde Sachsenfeld, das schöne Schloss Neu-Cilly, der Wallfahrtsort Maria Pletrowitsch, von dem zum Christenthume bekehrten wendischen Fürsten Privina schon vor einem

Jahrtausend gegründet, Greis mit wichtigen Steinkohlenwerken Dra-sche's. Zu dieser anmuthigen Thalansicht bilden die schon erwähnten wendischen Hochalpen den grossartigsten Hintergrund.

Bad Neuhaus.

Zu Wagen zwei Stunden von Cilly (tägliche Omnibusfahrt um 8 Uhr Früh von Neuhaus nach Cilly, um 3 Uhr Nachmittags von Cilly nach Neuhaus, die Person 53 kr.). Der Kurort Neuhaus, früher Topplitza, ist das Gastein der Frauen, die zwei Drittheile der Besucher ausmachen, es wird jedoch von bewährten Fachmännern für ein allseitig wirksames, stärkendes und verjüngendes Heilbad erklärt, welches den Thermen von Pfeffers, Gastein und Tüffer wenig nachsteht. Die sehr mächtige alkalische Quelle ist noch bei weitem nicht nach Verdienst erkannt, obgleich die jährliche Frequenz durchschnittlich 500 Gäste beträgt.

Das Bad Neuhaus ist so eben von den steirischen Ständen angekauft worden, und werden alle Einrichtungen einer Reorganisirung unterzogen.

Excurs in die Sulzbacher Gebirge.

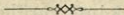
Da es bei dem ausgebildeten Touristenwesen unserer Zeit wenig Par-

tien mehr gibt, die schön und doch noch neu wären, so müsste der Ausflug nach Sulzbach einen doppelten Reiz bieten, die seltene Naturschönheit und die unentwehte Originalität dieser wilden Alpengegend. Von Natur schwer zugänglich, war sie bisher dem Reisenden geradezu verschlossen, denn sie war ein Asyl für Rekrutierungsflüchtige, Deserteure, Vagabunden und Gesindel aller Art, die von den Ansässigen unterstützt, in unnahbaren Klüften und Höhlen verborgen, jedem Angriffe Trotz boten. Endlich wurde im J. 1851 in Folge eines mörderischen Attentates auf eine Gendarmerie-Patrouille die ganze Gegend durch eine förmliche militärische Operation gesäubert und über 200 der Sicherheit gefährliche Individuen aufgehoben. Seitdem ist die Tour nicht mehr unsicher; dem einzelnen Reisenden wäre sie schon wegen der Schwierigkeiten des Weges nicht anzurathen, für Mehrere hingegen ist sie eben so lohnend, als gefahrlos.

Der Weg führt an Neu-Cilly vorüber, das Santhal aufwärts über Sachsenfeld bis zur Poststation St. Peter. Von da verlässt man die Cilly-Laibacher Poststrasse und wendet sich nordwestlich nach Frasslau, Prassberg und von da immer an der San nach Rietz und Laufen. Das anmuthige Santhal

hört hier auf und die wilde Alpen-
 gegend beginnt. Der einzige Zugang
 zu dem abgeschlossenen Berglaby-
 rinth, in welchem am Fusse der 6510
 Fuss hohen Radocha das einsame
 Dorf Sulzbach liegt, ist durch eine
 kleine Felsenspalte, die Nadel (jigla)
 genannt, einen Engpass, der seines
 Gleichen nicht findet, 3 Fuss breit,
 6 Fuss lang. Nachdem man sich
 hier durchgewunden, ist ein tiefer
 Felsenriss auf einem Brete zu über-
 schreiten. Wer nicht schwindelfrei
 ist, muss von Leutschdorf durch das
 Flussbett nach Sulzbach reiten (Un-
 terkunft in Sulzbach bei dem gast-
 freundlichen Pfarrer). Von hier aus
 durch einen schauerlichen Engpass
 am Absturze der 6936 Fuss hohen
 Onsova, über mehr als ein
 Dutzend schwindelerregender Stege,
 nach dem letzten frischgrünen Wald-
 thale der Steiermark, dem Logar-
 thale überragt von dem majestäti-

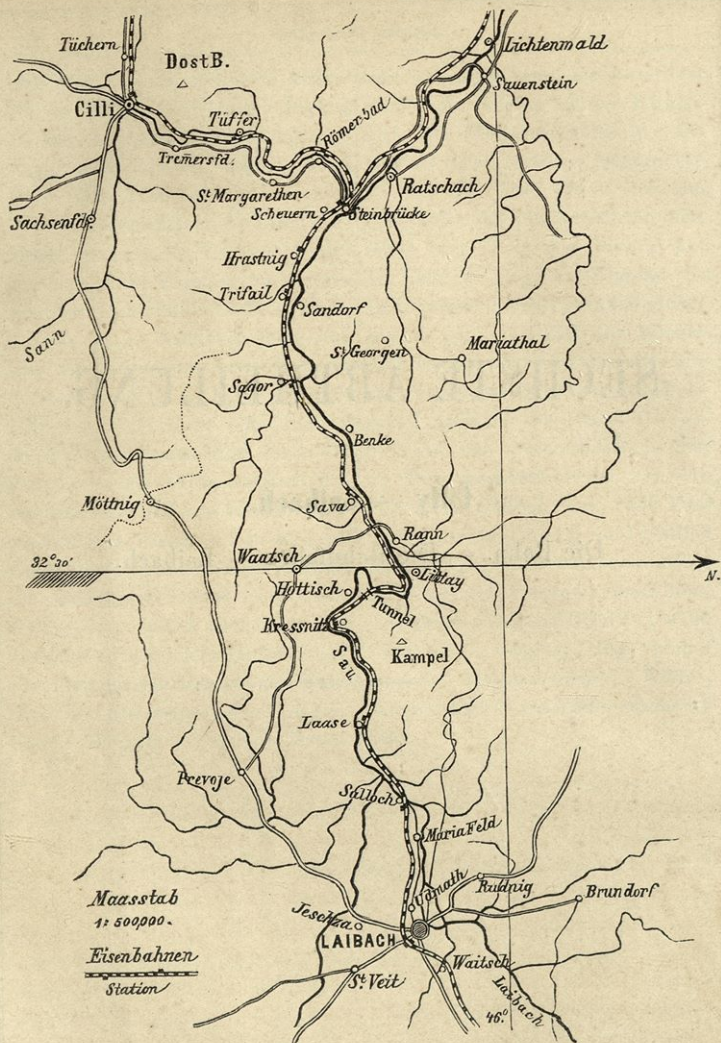
sehen Hochgebirgen. Am jenseitigen
 Rande des Thales ist der Logar-
 hof. Der Weg geht höher in's Ge-
 birg zu einem zweiten Bauernhofe,
 Plessnigg. Hier öffnet sich eine
 Felspartie, die von bewährten Tou-
 risten dem Thale von Gavarni und
 der Oule de Heas am Plateau des
 Troumousse in den Pyrenäen gleich-
 gestellt wird. Das Ziel der Wande-
 rung ist noch 2½ Stunden weiter hin-
 auf, durch einen Wald und über Fels-
 geröll nach der Bergwand Okres-
 hell mit der in einer Kaskade über
 50 Fuss herabstürzenden Quelle
 der San. Südlich der 7430 Fuss
 hohe Oistritzaberg, nordwestlich
 die Kotschna, 8600 Fuss, und über
 allen ragt die noch von keinem Men-
 schenfusse betretene Rinke, 9100
 Fuss hoch, empor; rings umher
 schroffe Felsenabstürze, Klüfte,
 Schneefelder — ein düster erhabenes
 Bild.



SECHSTE ABTHEILUNG.

Cilly — Laibach.

Die Bahn. — Die Bahnfahrt. — Laibach.



Die Südbahn von Cilly bis Laibach.

Cilly — Laibach.

Die Bahn.

Zwischen den zwei möglichen Richtungen der Bahn, der einen parallel mit der Triester Commercialstrasse, der anderen durch das untere Santhal, wurde die letztere theils wegen des günstigen Niveauverhältnisses, vorzüglich aber wegen der Wichtigkeit Steinbrück's gewählt, wo sich von der Save aufwärts ein jährlich gegen eine Million Centner betragender Waarenverkehr concentrirt.

Die Gesamtkosten dieser Bahnstrecke betragen gegen 11 Millionen Gulden. Sie war besonders kostspielig, weil eine Masse von Abgrabungen, Aufdämmungen, Wand- und Stützmauern, Brücken, Durchlässen, Felssprengungen durch die Enge des Thales und die unsicheren Gewässer der San und Save nothwendig wurden. Der Bau wurde nach dem Plane Ghega's vom Inspektor Fillunger, der architektonische Theil vom Inspektor Löhr ausgeführt. Eröffnet wurde die Bahnstrecke den 16. September 1849.

Von den zahlreichen Bauten zum Schutze der Bahn gegen Fluss- und Felsenandränge ist besonders der Bau bei Skaloje zu erwähnen, wo allein 30.000 Klfr. Gestein gesprengt werden mussten; bei der Filialkirche Maria-Gratz waren die grössten Anstrengungen nöthig, um dem Nachdrängen der Berghalde Einhalt zu thun. An mehreren Stellen musste dem Unterbau erst durch massenhafte Versenkung von Felsblöcken ein sicherer Haltpunkt verschafft werden.

Fast alle Arten von Brücken-Constructionen kommen auf der Strecke vor, am häufigsten jene mit Quaderpfeilern und Holzsprengwerk. Der Glanzpunkt aller Objekte ist die Sanbrücke bei Steinbrück, in der Länge von 46 Klfr. im Halbmesser von 100 Klfr. gekrümmt, auf dem Punkte, wo die San in die Save mündet. Ihre Bahn von 8 Klfr. Breite liegt 48 Fuss über dem niedrigsten Stande beider Flüsse, drei Bogen der lichten Weite von 72 Fuss geben ihr ein klassisch gediegenes Aussehen.

Die längste Brücke dieser Bahnstrecke ist die bei Poganek über die Save, nach amerikanischem System, mit dem Landpfeiler 100 Klfr. messend. Sie unterscheidet sich von der Draubrücke bei Marburg dadurch, dass wegen geringer Erhöhung des Schienenweges über das Niveau der Ufer die doppelgleisige Bahn in der Ebene des unteren Balkens der Jochfelder, mithin innerhalb des Gitterwerkes läuft. Der Bau, mit einer Dachung von Eisenblech versehen, hat gegen 400.000 fl. gekostet.

Die ganze Länge dieser Bahnstrecke misst 47.000 Klfr. (11 $\frac{3}{4}$ Meilen).

Die Bahnfahrt.

Die Bahnfahrt von Cilly bis Sava durch das enge gebirgige waldbewachsene Felsenthal der San nennt Bädcker mit Recht den Glanzpunkt der ganzen Fahrt. Die seltene Ueppigkeit der Wälder im Thale selbst und in den Seitenthälern, die vielen weissen Kirchen und Kapellen auf den Anhöhen und selbst auf hohen Bergspitzen verleihen dieser Gegend einen eigenthümlichen Reiz.

Die Bahn geht auf zwei Brücken über die San, zuerst bei der Ausfahrt aus dem Bahnhofe, dann vor dem Felsen mit der Ruine Cilly.

Man fährt an der schönen Um-

gebung von Cilly vorüber, zuerst links am Schlossberg, weiterhin rechts am Nikolaiberg. Auf skarpirtem Grunde, dann auf einem langen Kunstdamme geht die Bahn fort bis Tremersfeld. Hier setzt sie auf das rechte Ufer über. Bei Riffingost wird das Thal etwas breiter; links der 2634 Fuss hohe waldige Dost, rechts die Vorberge der Malibaba. Wir kommen zu den bedeutenden Felssprengungen, wo der Skalojebach aus einer Felschlucht fliesst.

Jenseits des Flusses das Dorf Jagotsche. Die westliche Aussicht (zur Rechten) erweitert sich, man sieht bis zu dem Bergkirchlein St. Hermagor. Im Hintergrunde die hohen Berge Merslica, Gosnik, Konjsinea.

Von Pissarje an steigt die Bahn. Rechts strömt der Retschitzbach herbei in die San.

Station Tüffer.

Der malerisch gelegene Markt **Tüffer** hat über 100 Häuser mit mehr als 600 Einwohnern.

Auf einem Felsenvorsprunge des Homberges liegt die Ruine der Herren von Tüver. Die Grafen von Wildenstein bewohnten das Schloss bis zum Jahre 1675; da es durch einen grossen Brand zerstört wurde, bauten sie das jetzige Neuschloss, jetzt



Bad Tuffer.

Eigenthum der Grafen von Lilien. Eine industrielle Merkwürdigkeit Tüffer's ist Uhlich's Brauerei, die ihren Porter bis Alexandrien und Calcutta versendet. Seit dem Jahre 1852 hat sich im Markte Tüffer ein Heilbad etablirt; Eigenthümer Prof. Stein, Badearzt Dr. Kleinhanns. Die Anstalt hat 55 Zimmer, die bis jetzt selbst bescheidenen Anforderungen nicht entsprechen.

Das Bad ist stärker als das im Römerbade, weil es am Ursprunge der Quellen liegt. Es ist ein ähnliches Verhältniss wie von Wildbad-Gastein zu Hofgastein, der Unterschied aber geringer, weil er in Gastein auf künstlicher Röhrenleitung, hier nur auf der Entfernung vom Ursprunge beruht: Uebrigens stehen das Bad im Markte und das Römerbad noch auf gleich unterer Stufe der Kultur, man vermisst Reinlichkeit und allen Comfort, und die Badegäste beider Anstalten haben sich im verflossenen Jahre bitter beklagt. — Die Umgebung von Markt Tüffer steht der des Römerbades bedeutend nach.

Von hier geht die Bahn wieder auf das linke Ufer der San; rechts Dorf und Kirche St. Christoph. Ein 300 Klfr. langer Quaderbau trägt die Bahn bis zu dem Hügel links, auf dem die Kirche Maria-Gratz steht, nächst der Einmündung des aus der Schlucht hervorraschenden

Lahomblbaches in die San. Ein Stationsweg zieht sich den Felsenhügel hinan bis zur Kirche, die eine Ringmauer und einen achteckigen Thurm hat. Die Bahn geht auf einer festen Brücke über den Lahomblbach.

Aussicht auf das jenseitige Stromufer, die zweithürmige Wallfahrtskirche St. Michael, die Kirchlein St. Christoph und St. Katharina.

Bei der weiteren Fahrt: links Dorf Plassovie, rechts Dorf und Kirche St. Gertraud, auf der Anhöhe St. Stefan Turje, Dorf und Kirche St. Margarethen, Dorf Ogetschie.

Station Römerbad.

An dem sehr freundlichen Stationsgebäude sieht man eine zierliche Brücke über die San, jenseits eine schöne Anlage mit Blumen, Springbrunnen, Pappelgruppen, die zum Badeort führt. Der Ort selbst auf der Anhöhe des dicht bewaldeten Senošek, ist vom Stationsplatze sichtbar.

Das Römerbad Tüffer.

Die Heilquellen von Tüffer (Tep-litz, Römerbad) waren schon von den Römern gekannt und benützt; diess beweisen die aufgefundenen Denksteine mit römischen Inschriften und andere Alterthümer. Nach der Römerzeit scheint das Bad verschollen geblieben zu sein, bis zum 14. Jahr-

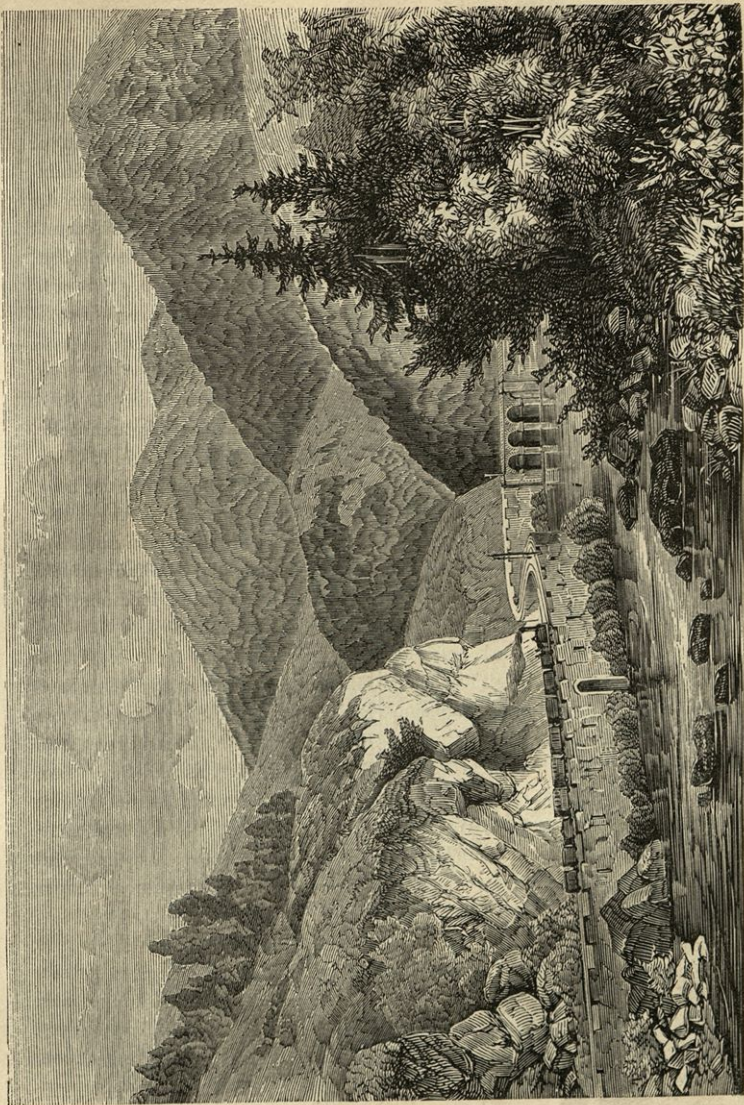
hundert. Sein Aufschwung und sein nicht unbedeutender Ruf datirt erst aus neuester Zeit.

Die Heilquellen (29^o R. Wärme) sind den Bädern von Pfeffers und Gastein verwandt und werden für dieselben Leiden gebraucht (namentlich gegen Zustände von allgemeiner oder lokaler Schwäche). Die drei Quellen entspringen am Fusse des Waldgebirges Senošek aus Dolomitlagern 736 Fuss über dem Meere, 120 Fuss über dem Spiegel der San. Sie sind sehr ergiebig und liefern gegen 1000 Kubikfuss Wasser in der Stunde. Ihre Heilkraft wird durch die günstige Lage und das milde Klima des Ortes unterstützt. Das Wetter ist dort in der Regel sehr beständig, Nachtfröste nur im Spätherbste.

Der jetzige Eigenthümer des Bades ist Herr Uhlich aus Triest, Badearzt Dr. Leidesdorf. Nebst 117 Zimmern im Badhause und den dazu gehörigen Gebäuden sind noch im sogenannten Sofienschloss 62 Zimmer, so dass man für die Badetour (zu 21 Tagen wie in Gastein) ausreichende Unterkunft findet. Nur wird in den Monaten Juli und August durch vorübergehende Besuche der Andrang grösser, daher Quartierbestellungen im Voraus an die Direktion des Römerbades zu machen sind. Preise der Zimmer: von 43 kr. bis 1 fl. 52 kr.

— Die Umgebung ist sehr schön, die Einrichtung lässt viel zu wünschen übrig, und der Aufenthalt gehört trotz des Mangels an Comfort zu den theueren, wie schon aus dem sehr präventösen Tarife ersichtlich, der dort in der Kanzlei unentgeltlich zu haben ist.

Von der Station Römerbad an wird die Gegend immer ernster und grossartiger, die Berge höher, das Thal enger, die Felsen senken sich bis in den Strom herab. Am rechten Ufer der San geht die Fahrstrasse von Römerbad nach Steinbrück; die Bahn geht am linken Ufer fort in starken Krümmungen mit riesigen Stützen und Wandmauern gegen Strom und Berg. Die Gegend hiess schon früher Blasovje (zu den Erdstürzen). Der interessanteste Punkt dieser kühn gebauten Bahnstrecke ist die Gegend an der Bleischmelze, von einem früheren Bleibergbaue so genannt. Jetzt stehen nur noch die verfallenen Hütten auf der Anhöhe, in der Nähe der Meierhof und die Ziegelei Uhlich's. Hier ist die Bahn durch grossartige Felsensprengungen dem Felsen abgerungen und gegen den Strom durch Quadermauern von 5 Klfr. Höhe in einer Länge von 4000 Klfr. geschützt. Unmittelbar nach dieser Bahnstrecke mündet rechts der wilde Gebirgsbach Grasnica in die San, die



Bleischmelze.

Bahn geht auf einer schönen Brücke von drei Bogen darüber. Von hier bis Steinbrück ist jede Klfr. der Bahn dem Strome oder dem Gebirge abgewonnen.

Station Steinbrück.

Der Bahnhof in Steinbrück ist einer der wichtigsten der ganzen Strecke Cilly-Laibach. Hier mündet die in den Sulzbacher Alpen entspringende San nach einem Laufe von etwa 15 Meilen in die Save, dem Grenzfluss zwischen Steiermark und Illyrien. Von hier aus geht auch die Strasse nach Agram, wohin jetzt eine Eisenbahn in Aussicht steht. Steinbrück ist der Hafen für das aus Croatien und dem Banat anlangende Getreide und liegt überdiess mitten unter reichen, stark betriebenen Steinkohlenlagern. Mit Rücksicht auf die jetzige und die künftige commercielle Bedeutung dieses Punktes ist auch der Bahnhof in grösserem Massstabe angelegt. Er hat eine Postanstalt, Restauration, Wartsaal, doppelte Wasserstationen, ein Hauptheizhaus, Remisen für Locomotive, Magazine, Werkstätten.

Der Ort **Steinbrück** ist unbedeutend, er besteht nur aus einigen kleinen Häusern, wird aber schon in den ältesten Urkunden genannt. Der Babenberger Herzog Leopold hatte hier eine Steinbrücke über die Save

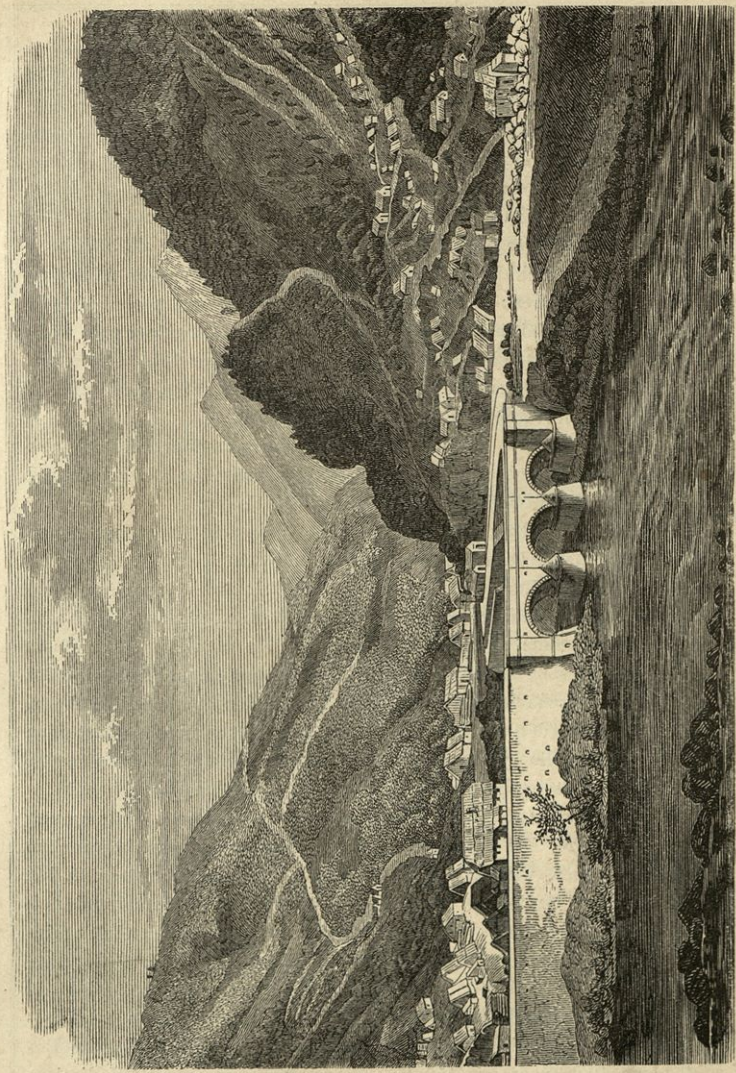
erbaut, die vom Jahre 1224 bis 1445 stand. Jetzt führt der Ort doppelt begründet seinen Namen, denn er hat nun zwei ausgezeichnete Steinbrücken, die jedoch beide über die San gehen. Die eine zur Fortsetzung der Strasse auf dem steirischen Boden längs der Save, im J. 1828 vollendet, ist 214 Fuss lang, mit 5 Bogen in einer Höhe von 5 Klfrn. Ganz nahe an dieser Brücke und dicht vor der Mündung der San in die Save ist die imposante Eisenbahnbrücke, Quaderbau, 3 Bogen von je 12 Klfr. Spannung, im Ganzen 276 Fuss lang.

Rechts von der Bahn, gegenüber von Steinbrück, sieht man am Berge das Dorf und die Wallfahrtskirche Scheuern mit einem im Lande berühmten Marienbilde.

Die weitere Bahnfahrt bis Trifail führt uns noch immer auf steirischem Boden längs der Save. Rechts am Flusse Dorf Schaunapetsch, am Berge, Dorf und Kirche St. Georgen. Das Stromthal ist hier beengt, wenig fruchtbar, nur selten zeigt sich urbarer Boden; dagegen sind hier unermessliche Steinkohlenlager.

Station Hrastnigg.

Am Stationsplatze rechts ist eine gegen Norden ziehende Flügelbahn, eine halbe Meile lang, welche die im Hrastnigger Gebiete gewonnene Kohle an den Stationsplatz fördert.



Steinbrück.

Deshalb sind hier auch geräumige Kohlenmagazine. Es geht nämlich westlich (rechts) von der Bahn ein reiches und ausgedehntes Braunkohlenlager von Tüffer in Steiermark bis unter Sagor in Krain. Der Bau im Hrastnigger Gebiete wird von der Triestiner Gewerkschaft energisch und rationell betrieben; er liefert im Durchschnitt jährlich über 300.000 Centner Kohlen, welche grossentheils an die Staatseisenbahn und die Dampfschiffahrtsgesellschaft abgesetzt werden.

Ein schönes Bauobjekt ist die Brücke über den Wernitzabach, von Quadern, 3 Bogen mit 6 Klfr. Spannung. Links die Ortschaft S a u d ö r f l, rechts am Berge Dorf und Kirche St. Leonhard. Hier beginnen die bedeutenden Felsensprengungen, welche der Bahn von hier bis Sagor Raum schaffen mussten.

Der Charakter der Gegend wird immer ernster; die Save rauscht durch lauter Felsenengen, nur hier und da zeigt sich eine Mühle oder ein einsamer Hof. Die Felsen werden immer höher, wilder und unwirthbarer. So erreichen wir die nächste Station.

Station Trifail.

Die Gemeinde **Trifail** (slavisch, Terboule), die letzte in Steiermark, zählt kaum 40 Häuser mit 150 Be-

wohnern. Es wird hier und in der Umgebung in Loke, Wade und Lakanza lebhafter Steinkohlenbau betrieben. Die Mächtigkeit des Flötzes beträgt bis zu 20 Klfr., in der Mitte ist die Kohle am besten. Die Kohlenlager sind seit mehr als 50 Jahren gekannt, sie waren aber früher so wenig beachtet, dass noch 1818 die Ausbeute nur 400 Centner war, während sie im Jahre 1850 schon auf 15.000 Centner stieg, und seitdem noch zunimmt.

Die Bahn geht über den Bach, der die Grenze zwischen Steiermark und Krain bildet.

Wir sind nun in einem neuen Kronlande, dem Herzogthume Krain. Es ist jetzt in zwei Gerichtssprengel eingetheilt, den Bezirk von Laibach und von Neustadt. Es umfasst im Ganzen auf einem Flächeninhalte von 173 Meilen 502.788 Einwohner. Diese Bevölkerung besteht fast ganz aus dem slavischen Volksstamme der Wenden (von den Deutschen Winden genannt), deren Abstammung und Charakter wir oben besprochen haben. Die Krainer gehören zu den illyrischen Slavenstämmen, und theilen sich in die Oberkrainer (Gorenzi, auch Krainski), Gebirgsbewohner, deren reinsten Dialekt in der Wochein gesprochen wird; — Unterkrainer (Dolenzi), die Bewohner der sogenannten Windischen

Mark, längs der kroatischen Grenze, zwischen der Gurk und Kulpa; — die Innerkrainer, auch Wippacher genannt (Viporzi), in Innerkrain, Nachbarn der Friauler; — die Karster (Kraschowzi), Poiker (Puzchene) und Tschitschen (Zsitzhe), im Adelsbergischen am Karste. Ausser diesen leben noch in Krain mehrere anderen Slavenstämmen angehörige Familien: Kroaten, in der Gegend von Möttling, Tschernembl u. s. w.; Uskokken, an der kroatischen Grenze zwischen Neustadt und Tschernembl. Mitten unter der slavischen Bevölkerung hat sich ein echt germanischer Volksstamm, die Gottscheer, erhalten, über die wir bei Laibach Näheres mittheilen.

Von Trifail bis zur nächsten Station bleibt sich die Gegend ziemlich gleich. Bahnbrücke über den Mediabach, ein flacher Bogen von 12 Klfr. Spannung; furchtbar zerrissene Felsenmassen am rechten Ufer der Save.

Station Sagor.

Das Pfarrdorf **Sagor**, slavisch Sagorje, gehört zum Bezirke Littay; es ist im Lande durch seine Jahrmärkte berühmt, auch industriell bedeutend als Sitz der Berg- und Hüttenverwaltung der Sagorer

Gewerkschaft, welche den Steinkohlenbau, die Blei- und Zinkschmelze mit grossen Erfolgen betreibt.

Von hier bis zum nächsten Stationsplatze sind die Ufer der Save von grossartiger Wildheit. Das Thal verengt sich zur wüsten Felsenschlucht, in der zahlreiche Wildbäche herabstürzen. Der Bahnbau hatte besonders an der „weissen Katze“, einem der mächtigsten Felsen, mit den hartnäckigsten Erdfällen zu kämpfen.

Station Sava.

Von hier erweitert sich das Thal. Nachdem man meilenlang durch eine kaum 30—40 Klfr. breite Schlucht gefahren, macht der Contrast dieser eine halbe Meile breiten fruchtbaren Stromniederung einen freundlichen Eindruck. So ist auch das Schloss Ponowicz rechts auf der Anhöhe ein sehr anmuthiges Bild. Links das Dorf Rann.

Station Littay.

Der Markt **Littay** (slav. Litja) liegt jenseits des Stromes am Fusse des Berges Sitariuz. Er ist einer der bedeutendsten Orte des Landes. Hier ist ein höchst wichtiger Punkt für die Sava-Schiffahrt, ein Stapelplatz mit Werften, auf denen die meisten Sava-Schiffe gebaut werden, beson-

ders die sogenannten Tomba's, grosse Frachtschiffe, die auf der Save bis Sissek gehen. Sie tragen 1000 bis 1200 Centner und sind jedes mit 16 Schiffern bemannt, deren vorzüglichste sich unter den Bewohnern Littay's selbst finden. Littay hat auch grosse Seilerwerkstätten, in welchen Schiffseile meistens aus italienischem Hanf verfertigt werden. Das bedeutendste Gebäude ist das ehemalige Schloss Thurn - Littay. Im J. 1855 wurde eine ansehnliche Brücke über die Save gebaut, die wegen der Verbindung von Unterkrain mit der Südbahn wichtig ist.

Von hier folgt die Bahn immer am linken Stromufer der grossen Krümmung der Save. Links Dorf und Kirche St. Georg, rechts Dorf Ober-Log. Vor dem hochliegenden Schlosse Poganegg geht eine schöne Latticebrücke von 100 Klfr. Länge mit zwei Pfeilern über den Strom, dann folgt unmittelbar unter dem Schlosse ein Tunnel von 64 Klfr. Länge mit egyptischem Portale und maurischen Bogen. (Das Schloss Poganegg liegt sehr schön und hat eine herrliche Aussicht, weit über den Strom hin in die Thalschlucht des linken Ufers bis zu dem grossen Markte Waatsch im Hintergrunde.)

Hinter Poganegg rechts Dorf und Kirche Höttitsch; Dorf und Kirche Wernegg.

Station Kressnitz.

Hier wird das Thal wieder enger. Rechts: Dorf Fischern. Links: Dorf und Kirche Kressnitzpolane. Rechts: Dorf Snoschet.

Station Laase.

Gegenüber rechts am Gebirge: Schloss und Kirche St. Helena.

Hinter Laase erweitert sich das Thal. Man sieht rechts am Berg- rande Schloss und Kirche Lust- thal, und in der Ebene eine grosse Zahl von Ortschaften.

Auf einer schönen Brücke mit drei Bogen zu sechs Klfr. Spannung übersetzt die Bahn den Gestinzebach und führt an den Ortschaften Gradule und Podgrad vorüber, zwischen denen die Laibach und die Save mündet.

Ueber die Save selbst geht nächst Salloch eine Bahnbrücke.

Station Salloch.

Nun eröffnet sich die reiche Aussicht in die weite fruchtbare Ebene von Laibach, die meilenweit mit Ortschaften, Kirchen, Schlössern übersät ist. Man sieht die Kirchen von Sadobrava, St. Märthen, Stoschze, Jeschza, Tazen; im Hintergrunde das Schloss Ruzing am Abhange des Gallenberges (2080 Fuss hoch), auf dessen Höhe

die schöne Liebfrauenkirche ein besuchter Wallfahrtsort. Im fernen Nordwesten die riesigen Gipfel der Karavanken, mit dem 10.000 Fuss hohen Terglou.

Von Salloch führt die Bahn fast in gerader Linie von mehr als 4000 Klfr. nach dem grossartigen Bahnhofe von Laibach.

Laibach.

Der Bahnhof in Laibach ist in grossem Style gebaut, auf die bedeutende Zukunft des Platzes berechnet. Das palastähnliche Stationsgebäude ist zweistöckig und mit allen für den Bahn-, Post- und Telegraphendienst nöthigen Lokalitäten versehen.

Gasthöfe: Stadt Wien, Oesterr. Hof, Elefant, Wilder Mann, Zum Sturm, Restauration im Bahnhofe.

Laibach, die Hauptstadt des Herzogthums Krain, liegt im Mittelpunkt der breitesten Ebene des ganzen Alpengebietes. Diese weite Fläche ist nördlich von den Steinalpen begrenzt, deren höchster Berg, der Grintouz, 8086 Fuss hoch ist, nordwestlich von der Wochein, im Hintergrunde dem riesigen Grenzberge Terglou (9639 Fuss); die übrigen Theile der Gebirgsumgebung sind zwar minder hoch, aber doch über der Höhe des Mittelgebirges;

so im Süden der Krimberg 3516 Fuss. Nebst dieser äusseren Umwallung erheben sich innerhalb der Fläche selbst zahlreiche, ganz isolirte Berge und Hügel, von denen der grosse Gallenberg über 2000 Fuss, die Uraschitza über 1500 Fuss emporragen. Diese Inselberge gliedern die grosse Ebene in drei Abtheilungen, das nördliche oder Krainburger, das mittlere und das südliche Becken.

Das Laibacher Moor.

Im südlichen Becken sind die ausgedehnten Moorgründe der bekannten Laibacher Sumpfggend, während die ersten beiden fast ganz aus Kulturland bestehen. Das grosse Laibacher Moor nimmt einen Raum von fast vier Quadratmeilen ein und ist jetzt zum Theil schon in fruchtbares Land verwandelt. Schon unter Maria Theresia wurden Entsumpfungsarbeiten vorgenommen; es wurde nämlich ein 1074 Klfr. langer Entwässerungskanal durch den Sumpf bis an die Laibach geführt. Dieser Kanal, dessen Bau 200.000 fl. kostete, schliesst mit einer grossartigen Schleusse ab, die zugleich eine 38 Klfr. lange Brücke über die Neustädterstrasse bildet. Hiemit war aber dem Uebel nicht vollständig abgeholfen, die dem Sumpfe entsteigenden, die Gesundheit der Laibacher gefährdenden

Miasmen nicht gründlich beseitigt. Erst nach dem Laibacher Congresse liess Kaiser Franz umfassendere Arbeiten ausführen. Das Flussbett wurde vertieft, die Wehren unter der Stadt entfernt, und ausser dem Hauptkanale noch besondere Ableitungsgräben durch den Sumpf gezogen. Dadurch wurde ein grosser Theil des Moores in fruchtbares Land verwandelt, das nun, mit Fruchtfeldern und Ansiedlungen bedeckt, von Fahrstrassen durchschnitten ist. Die Südbahn aber geht noch über den nicht urbar gemachten Theil des Laibacher Moores und musste sich erst den festen Boden gründen.

Die Stadt Laibach.

Laibach ist eine uralte Stadt, das Aemona der Römer, das von Attila zerstört, von Justinian wieder erbaut wurde. Erst unter Karl dem Grossen erhielt sie den slayischen Namen Lubliana, den deutschen Laibach. Nach dem Kriege von 1809 wurde Krain an Frankreich abgetreten, im Pariser Frieden 1814 an Oesterreich zurückgegeben.

Diese äusseren Veränderungen liessen den Charakter Laibach's unberührt, erst die Urbarmachung des Moores im J. 1822—1825, die Führung der Staatsbahn bis Laibach 1849, vollends aber der Bau der Bahn durch das Laibacher Moor und

ihre Vollendung bis Triest im J. 1857, gaben dem inneren Leben der Stadt ein neues Gepräge und eine erweiterte Bedeutung für die Zukunft.

Der grösste Theil der Stadt liegt am linken Ufer der Laibach, der Schlossberg am rechten, fünf Brücken verbinden die Stadttheile. Im Jahre 1808 hatte sie 9000, jetzt über 20.000 Bewohner.

Laibach hat viele und sehenswerthe Kirchen. Die Dom- und Kathedrale St. Nikolaus war schon im J. 745 ein Fischerkirchlein, wurde im J. 1248 zu einer grossen Kirche umgestaltet und nach Errichtung des Bisthums Laibach im J. 1461 zur Kathedrale erhoben. Im J. 1699 ward sie in der jetzigen Gestalt umgebaut nach dem Plane des Jesuiten Pozzo von dem Venetianer Bombasio. Sie hat schöne Fresken von Quaglia.

Die St. Jakobs-Pfarrkirche, schon im 14. Jahrhundert als Spitalskirche genannt, ward in den Jahren 1613—1615 von den Jesuiten ganz neu gebaut. Der Hochaltar hat ausgezeichnete Skulpturen von Francesco Robba aus dem J. 1732.

Die Franziskanerkirche aus dem J. 1646 hat einen prachtvollen Marmoraltar vom Bildhauer de Giorgi.

Eine der schönsten Kirchen Laibachs ist die Kirche der Ursuline-

rinen aus dem J. 1718. Der Hochaltar ein Prachtbau aus afrikanischem Marmor mit Bildsäulen aus cararischem Marmor.

Die älteste Kirche der Stadt ist die Pfarrkirche zu St. Peter, noch aus dem alten Aemona stammend, vielfach umgebaut, bis sie im J. 1700 in ihrer jetzigen Gestalt hergestellt wurde. Auch sie hat Fresken von Quaglia, werthvolle Altarbilder von Menzinger. An der St. Christofskirche (von 1497), einer Filiale von St. Peter, ist seit 1779 der Friedhof von Laibach mit der Inschrift: *Ecce sortem*.

Die Deutsch-Ordenskirche, auch „Maria della Rotonda“ genannt. Hier war ursprünglich ein Tempel des Neptun, auf dessen Ruinen 1292 Ordenshaus und Kirche der Tempelritter gebaut wurden, die nach dem Sturze des Ordens im J. 1313 an die deutschen Herren übergingen. Deren Comthur Guido von Starhemberg liess sie abermals demoliren und durch den Venetianer Architekten Domenico Rossi im J. 1714 neu erbauen. Die Altarbilder sind Meisterwerke von Menzinger.

Die neue protestantische Kirche, 1852 vollendet, im byzantinischen Style, schön gebaut und dekoriert. Altarbild von Künl, Christus und die Samaritanerin am Brunnen. Sie führt den Namen Christuskirche.

Das bedeutendste Denkmal Laibach's ist der schöne Brunnen auf dem Hauptplatze vom Venetianer Francesco Robba, welcher 10 Jahre daran arbeitete und ihn 1733 vollendete; ein grosses Bassin von Marmor, aus dem sich ein 20 Fuss hoher Obelisk von krainerischem rothgrauen Marmor erhebt, umgeben von Delphinen und Tritonen.

Ein zweites Denkmal wurde zur Erinnerung an die von Kaiser Franz angeordnete Trockenlegung des Laibacher Moores an der Brücke des Gruber'schen Kanales errichtet, ein Obelisk aus cararischem Marmor mit bezüglichen Inschriften.

Der Congress im J. 1821 hat Laibach bekannter gemacht; der grösste Platz der Stadt, früher Capuzinerplatz, heisst seitdem Congressplatz. Dort ist die besuchteste Promenade, die Stern-Allee.

Ein anderer Spaziergang: die Lattermann-Allee, führt zu dem Schlosse Unter-Thurn, einem reizend gelegenen Besitzthume, zuletzt den Krainer Ständen gehörig, im J. 1851 vom Kaiser Franz Josef I. angekauft, um es dem Feldmarschall Grafen Radetzky zur Benützung zu überlassen. Das Plateau des Schlosses, noch mehr aber der Berg hinter dem Schlosse haben eine herrliche Aussicht gegen Laibach hin.

Am Fusse des Berges liegt auch das

Schloss Leopoldsrue, 1720 vom Landeshauptmann Leopold Lamberg erbaut.

Auf derselben Seite gegen Südosten (links von der Bahn) liegt das freundliche Schloss Kaltenbrunn, wo die Laibach einen schönen Wasserfall bildet. Das Schloss wurde 1582 vom Laibacher Bürgermeister Veit Khisel erbaut, dem Stammherrn der Barone und Grafen dieses Namens. Nahe an Kaltenbrunn ist das schöne Privatgut Thiergarten. Durch die Brühl (wendisch Prula) führt der Weg zu dem malerisch gelegenen Gütchen Kreisnegg, einst Eigenthum der Fürsten von Eggenberg.

Auf der Nordwestseite (rechts von der Bahn) liegt das Schloss Stobelhof (Bohalze) am Bache Gradaschza, begrenzt von dem Lutikerwalde, in malerischer Umgebung. Von hier aus öffnet sich das liebliche Thal der vielbesuchten Wallfahrtskirche Dobrawa. In der Nähe der Berg Klutsch, gegen 2000 Fuss hoch, der ziemlich schwer zu ersteigen ist, aber eine grossartige Aussicht bietet.

Laibach hat überhaupt in der nächsten Umgebung lohnende Bergpartien. Die nächste ist der Laibacher Schlossberg selbst, der, obgleich nur 246 Fuss höher als die Stadt, doch eine weite, prachtvolle

Aussicht auf die Laibacher Ebene und die weiter entfernten Hochgebirge mit dem Terglou und Grintouz gewährt.

Eine Stunde von der Stadt gelangt man über das von den Laibachern vielbesuchte Dorf Schischka nach St. Veit, von hier in einer Stunde auf den Gross-Gallenberg (2080 Fuss), mit einer berühmten Wallfahrtskirche aus dem Jahre 1432, und einer grossartigen Aussicht, südlich gegen Laibach, nördlich auf die Riesengruppen der Kornyaken mit dem 9639 Fuss hohen Terglou und die kolossalen Kalkmassen der Steirer Alpen mit dem 8085 Fuss hohen Grintouz.

Wie der Gallenberg im Norden, so ist südlich von Laibach der noch höher (3504 Fuss) aufsteigende Krim einer der schönsten Aussichtspunkte. Am Fusse des Berges liegt das Schloss Sonneg.

Weitere Excurse von Laibach.

1. Nach Gottschee. Ein Ausflug nach Süden führt in das originelle Land Gottschee, diese deutsche Oase in ringsum slavischer Umgebung.

Im Mittelalter war es ein wüstes, wildes Wald- und Gebirgsgebiet, welches der Besitzer, der Patriarch von Aquileja, im Jahre 1347 den Grafen von Ortenburg zum Lehen gab.

Kaiser Karl IV. sendete dem Grafen eine Colonie von 300 Männern mit Weibern und Kindern, um das Land urbar zu machen. Dieser deutsche Stamm ist jetzt gegen 20.000 Köpfe angewachsen. Nach dem Aussterben der Ortenburge kam das Ländchen an die Grafen von Cilly (1420), dann an die Freiherren von Khysel; 1623 wurde ein Freiherr von Khysel zum Grafen von Gottschee erhoben. Später ging diese Grafschaft an das Haus Auersperg über, und wurde von Kaiser Leopold II. 1791 zum Herzogthume erhoben.

Der Zugang in das Ländchen ist ringsum von Gebirgen umgeben, über welche bis in die neuere Zeit nur Fussessteige führten. Durch diese Abgeschlossenheit haben Land und Volk ihren primitiven Charakter und ihre nationale Eigenthümlichkeit bewahrt. Sorgfältig vermeiden sie jede Vermischung mit fremden Stämmen. Die Erziehung der Kinder ist meist den Weibern überlassen, die auch das ganze Hauswesen besorgen, da die Männer als Hausirer in die Fremde ziehen und selbst die erwachsenen Söhne mitnehmen. Diesen Krämer- und Hausirergeist haben sie mit einigen Tiroler Gegenden gemein, aber auch die feste Anhänglichkeit an die Heimat, zu der sie immer wieder zurückkehren. Und doch ist ihre Heimat ein armer unfruchtbarer

Erdstrich. Der Winter tritt hier schon mit Anfang Oktober ein und währt durch 8 Monate. Der Wein, an dem Krain sonst nicht arm ist, gedeiht hier natürlich nicht, der Ackerbau nur karg, Obstbau und Viehzucht sind dürftig bestellt. Das Land ist nur reich an Holz und an Wild aller Art in den weiten dichten Wäldern, die zum Theile noch Urwald sind.

Der Weg von Laibach dahin geht auf der Bezirksstrasse nach Markt und Schloss Auersperg, von da über Gross-Loschitz nach Reifnitz, einem ansehnlichen Markte mit mehr als 150 Häusern und über 1000 Einwohnern, in einem von den Berggruppen der Mala-Gora im Osten und der Velka-Gora im Westen eingeschlossenen Thale. Von da über Niederdorf nach Gottschee.

Die Stadt Gottschee hat gegen 700 Einwohner, welche Leinwandweberei treiben, Holz- und Töpferwaaren verfertigen, die sie dann im Hausirhandel verwerthen. Ein eigenthümlicher Handelszweig der Reifnitzer und Gottscheer sind die Bilchfelle. Die Bilche (*Myoxus glis*), auch Siebenschläfer genannt, finden sich zahlreich in den dortigen Wäldern und Gebirgen, sie sind Nagethiere, etwas grösser als die Ratten, und nähren sich von Buchnüssen. Es werden jährlich viele Tausende dieser Thiere gefangen,

das Fleisch wird gegessen, die Felle geben ein sehr beliebtes Pelzwerk, das, von den Kürschnern bearbeitet, in viereckige Stücke, Bilchtafeln genannt, zusammengenäht und im ganzen Lande, auch in Kroatien, zu Pelzmützen und Pelzfütterung verkauft wird.

2. In die Wochein. Der Ausflug von Laibach gegen Nordwesten führt in eine wenig bekannte Gegend, die aber zu den interessantesten des europäischen Alpengebietes gehört. Einsam ernste Alpenseen, tiefgrüne Matten, brausende Katarakte, die majestätische Gruppe der Karawanen mit dem Könige dieser Bergwelt, dem gegen 10.000 Fuss hohen Terglou, entfalten allen Zauber, der dem Hochgebirge allein eigen ist.

Der Weg dahin geht von Laibach auf der Klagenfurter Poststrasse über Schischka und St. Veit (s. oben Umgebungen Laibach's) nach Zwischenwässer (slav.: Med-Vodna). Hier vereinen sich die Zeyer und die Save und bilden einen kleinen malerischen Wasserfall. Von da führt die Poststrasse nach Krainburg, stets das schöne Bild des Gross-Gallenberges mit der Liebfrauenkirche zur Rechten.

Von Zwischenwässer nach Krainburg geht auch eine Seitenstrasse über Laak (oder Bischoflak, slav.: Shkofialoka), ein uraltes Be-

sitzthum der Bischöfe von Freising. In den Jahren 1490—1502 ward der Ort von den Bischöfen zu einer Stadt erhoben, mit Ringmauern umgeben und befestigt. Das Städtchen hat gegen 1200 Einwohner, die bedeutenden Leinwandhandel treiben.

Auf dem Wege von Laak bis Krainburg findet man fast lauter Weber, und in dem Orte Strassische und seiner Umgebung einen besonders blühenden Gewerbszweig: die Siebmacherei, die für Krain als spezifisches Fabrikat von grosser Wichtigkeit ist. Die Verfertigung von Rosshaarsieben wird dort seit mehr als fünfzig Jahren betrieben. Jetzt sind die vorzüglichsten Firmen die Fabriken von Locker, Globoschnigg, Prezv und Venedig. Die Produktion dieses als vorzüglich geschätzten Artikels steigt jährlich auf den Werth von mehr als 100.000 fl., der Hauptsitz des Geschäftes ist in dem Orte Strassische, von dessen 1000 Einwohnern sich 800 mit der Siebmacherei beschäftigen. Im Ganzen sind bei dieser Fabrikation 1500 Personen in Thätigkeit und der Artikel findet in Oesterreich selbst, nebst dem aber nach Frankreich, Italien, England, Spanien, Holland, Belgien, Griechenland und die Türkei lebhaften Absatz.

Die Stadt Krainburg liegt sehr romantisch, hoch auf einem Breccia-

felsen zwischen der Save und Kanaker, die sich hier vereinen. Ein Theil der Stadt liegt mehr als 130 Fuss über den unten rauschenden Gebirgsströmen; daher wird auch das Wasser in einer eigenen sehenswerthen Maschine aus der Save in den Stadtbrunnen geleitet. Die schöne Steinbrücke, 90 Fuss über dem Wasserspiegel, mit einem Bogen von 109 Fuss Spannung, im Jahre 1828 erbaut, ist eine Zierde der Stadt. Vom Thurm der Pfarrkirche, die mehr als 1200 Fuss über der Meeresfläche steht, hat man eine grossartige Aussicht.

Die grosse Poststrasse führt von hier über Neumarkt und über den Loibl nach Kärnthen (der Uebergangspunkt über den Loibl liegt 4243 Fuss hoch). Neumarkt ist ein industriell sehr bedeutender Ort mit 1500 Einwohnern. Es ist hier der grosse Complex der jetzt fürstlich Sulkowsky'schen Eisenwerke, bestehend aus dem Eisen- und Stahlwerke, der Eisengeschmeidewaaren- und Feilenfabrik. Dazu gehören: ein Galmeibergbau, ein Kupfer- und sechs Eisensteinbergbaue. Der in der Stahlhütte zu Neumarktlerzeugte Cementstahl war das erste, und lange Zeit das einzige Fabrikat dieser Art in Oesterreich. Es findet Absatz nach Italien, Frankreich, Portugal, Aegypten, Brasilien, den Vereinigten Staa-

ten u. s. w.; das Eisen geht besonders nach Laibach, Idria und ganz Krain, die Feilen in alle Hauptstädte der Monarchie, in den Kirchenstaat und in die Schweiz. Ausserdem sind in Neumarkt die Jabornigg'schen Stahl- und Eisenwerke, ferner bedeutende Sensengewerke, Lederfabriken, Strumpfwirkereien, Cottondruckfabriken, endlich die Fabrikation rosshaarener Pferddecke, die stark nach Italien gehen.

Der Weg in die Wochein geht auf der über Neumarkt führenden Klagenfurter Poststrasse nur bis zu dem Dorfe Naklass, von da auf der westlich ablenkenden Tarviser Strasse bis Radmannsdorf, einer Bezirksstadt mit 20.000 Einwohnern in sehr malerischer Umgebung. Das schöne Thal der Save, die sich hier aus zwei Gebirgswässern in einen Strom vereint, ist im Norden von der Alpenkette zwischen Krain und Kärnthen begrenzt, im Westen von den Karawanken mit dem Terglou, im Osten von den Steirer Alpen mit dem Grintouz. (Von Laibach bis Radmannsdorf zu Wagen: 5 Stunden.)

Eine Stunde von hier liegt der ausgezeichnet schöne Veldeser See. Er ist nicht gross (nur 56 Joeh), aber von herrlichen Gebirgen und Waldwiesen umgeben. Mitten am See, auf einer Felseninsel, steht

die Wallfahrtskirche Maria am See mit dem Curathause und einer alten Einsiedelei, zu welchen man auf Treppen hinaufsteigt. Am Ufer des See's, über dem Dörfchen Veldes, erhebt sich die hohe Felsenburg Veldes, zu der zwei Wege führen, der eine von der Seeseite, der andere vom Dorfe aus. Die Burg ist aus dem 11. Jahrhundert, und Kaiser Heinrich II. schenkte sie dem Bischofe Alboin von Brixen im J. 1004. Der alte Bau wurde jedoch durch das Erdbeben vom J. 1511 zertrümmert und erst 1519 in der jetzigen Gestalt hergestellt. Der Felsblock, auf dem sie ruht, erhebt sich 420 Fuss über den See. Sie ist noch ganz bewohnbar, nur sehr vernachlässigt; doch ist die schön gebaute Kapelle wohl erhalten. Die Aussicht von der Burg ist von seltener Schönheit.

Das Dorf Veldes ist seit 1851 auch Badeort und hat seit dem Bekanntwerden seiner nicht unbedeutenden warmen Heilquellen an Comfort und bequemer Unterkunft für Fremde sehr zugenommen. Nebst dem Gasthause in Veldes sind noch am See-Ufer das stattliche Gasthaus von Mallner und Meyer, und der sehr gute Gasthof von Petran in Seebach.

Ein naher Ausflug von Veldes ist nach dem Dorfe Vigaun und der

dazu gehörigen Burg Katzenstein, dem Stammhause des bekannten krainischen Rittergeschlechtes der Katzianer. Die Burg ist ein stattliches Gebäude, in alterthümlicher Pracht möblirt, mit Ahnenbildern, Wandgemälden, Turnierdarstellungen etc. In der Nähe die Ruine der alten Burg Stein, das romantische Kirchlein zu St. Peter, ein interessanter altdeutscher Bau aus dem 13. Jahrhundert und die düstere Burgruine Wallenburg.

Die Fortsetzung des Weges von Veldes in die Wochein führt über Seebach und Wocheiner Vellach, stets dem Laufe der Savitza entgegen, durch die wilde Schlucht des tiefen Einrisses in dem Kalkplateau des Poklouka- und Jelouza-Gebirges, die eine Vorterrasse des Terglou bilden. Die Schlucht ist gegen zwei Meilen lang. An mehreren kleinen Wasserfällen vorüber gelangt man an den Ort Bitnje. Hier erweitert sich die Schlucht zu dem eigentlichen Wocheiner Thale von 1½ Meile Ausdehnung. Der rings von Hochgebirgen umgebene Kessel schliesst wieder mit dem Wocheiner See. Im Wocheiner Thale liegen südlich die Pfarrdörfer Feistritz, Deutsch-Gereuth, Brod, Feld, nördlich Jeraka, Kerschdorf, Mitterdorf, Althammer.

Der nächste und interessanteste Ort ist Feistritz (Bistrizza) mit den grossartigen Eisenwerken der Freiherrn von Zois. Sie bestehen aus den Berg-, Schmelz- und Hammerwerken von Feistritz, Althammer und Posableno. Diess ist die eine Hälfte des ganzen Complexes, die zweite Hälfte ist durch die Kalkplateaus Jelouza und Poklouka von der Wochein geschieden, und besteht aus den Schmelz- und Hammerwerken von Jauerburg, Rothwein, Hohenbrücken und dem Bergbau Bresouz. Die Wocheiner Werke beziehen ihr Erz aus dem Jurakalke der eben genannten Plateau's (es ist Bohnenerz und die Ausbeutung kostspielig und schwierig), die Werke von Jauerburg aus der Liasformation der Krain-Kärntner Grenzgebirge. Das Holz zum Betriebe ist billig, es wird aus den Wäldern der Kerma, der Jelouza und Poklouka gefällt, wobei die Gewerkschaft über 500 Holzknechte beschäftigt. Für die Wocheiner Werke sind mehr als 150, für jene von Jauerburg über 200 Köhlereien in Thätigkeit. In den Hochöfen von Jauerburg und Feistritz werden jährlich über 30.000 Centner Roheisen erzeugt und auf die Hammerwerke geliefert, welche jährlich über 10.000 Centner trefflichen Stahl und fast eben so viel Stabeisen ausarbeiten. Der Absatz

geht fast ganz ins Ausland, nach Spanien, Frankreich, den jonischen Inseln, in die Levante und nach Italien. Besonders werden Neapel und der Kirchenstaat fast ausschliesslich mit dem dortigen Fabrikate versehen und die „marca Zois“ ist dort sehr bekannt und geachtet. Der dortige Hüttenbetrieb ist musterhaft geordnet und hat sich alle Fortschritte der Zeit und der Wissenschaft angeeignet.

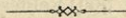
Von Feistritz erreicht man in einer Stunde den Wocheiner See, dessen tiefgrünes Wasser sich gegen $\frac{1}{2}$ Meile lang und $\frac{1}{4}$ Meile breit ausdehnt (er hat 560 Joch Flächeninhalt). Man kommt zunächst an die Ostspitze des Sees; am Ausflusse der Savitza, die ihn der Länge nach durchzieht, steht hier das alte Kirchlein zu St. Johann mit Gemälden und Inschriften aus dem 16. Jahrhundert. Wie sich der Veldeser See durch heitere Anmuth auszeichnet, so der Wocheiner durch düsteren erhabenen Ernst; sein Charakter erinnert an den des Hallstädter Sees. Er ist von hohen Gebirgswänden umgeben, die an der Nordseite schroff in den See abfallen, und für einen Pfad keinen Raum lassen, an der Südseite (links) zieht ein gut gangbarer Steig längs dem See hin; aber auch auf diesem Ufer herrscht tiefe Stille und Einsamkeit,

man findet keine Hütte, keine Spur von Menschenwohnung. Nur an einer einsamen Kapelle, zum heiligen Geist genannt, kommt man am ersten Drittel des Fussessteiges vorüber.

Am westlichen Ende des Sees (beim Einflusse der Savitza) wendet man sich nach der Alpenmatte Ukauza, wo mehrere Sennhütten stehen. Feistritz liegt 1723 Fuss ü. d. M., der Wocheiner See 1902 Fuss, die Ukauza 3405 Fuss. Auf dem ganzen Wege vernimmt man schon das Donnern des Wasserfalles der Savitza. Am Schlusse der Schlucht führt ein Holztrepfenweg auf die dem Wasserfalle gegenüber liegende Felsenpartie; hier hat man den prachtvollen Katarakt der Savitza vor sich, die über die Felsenwand

Schonlastenza gegen 250 Fuss hoch herabstürzt.

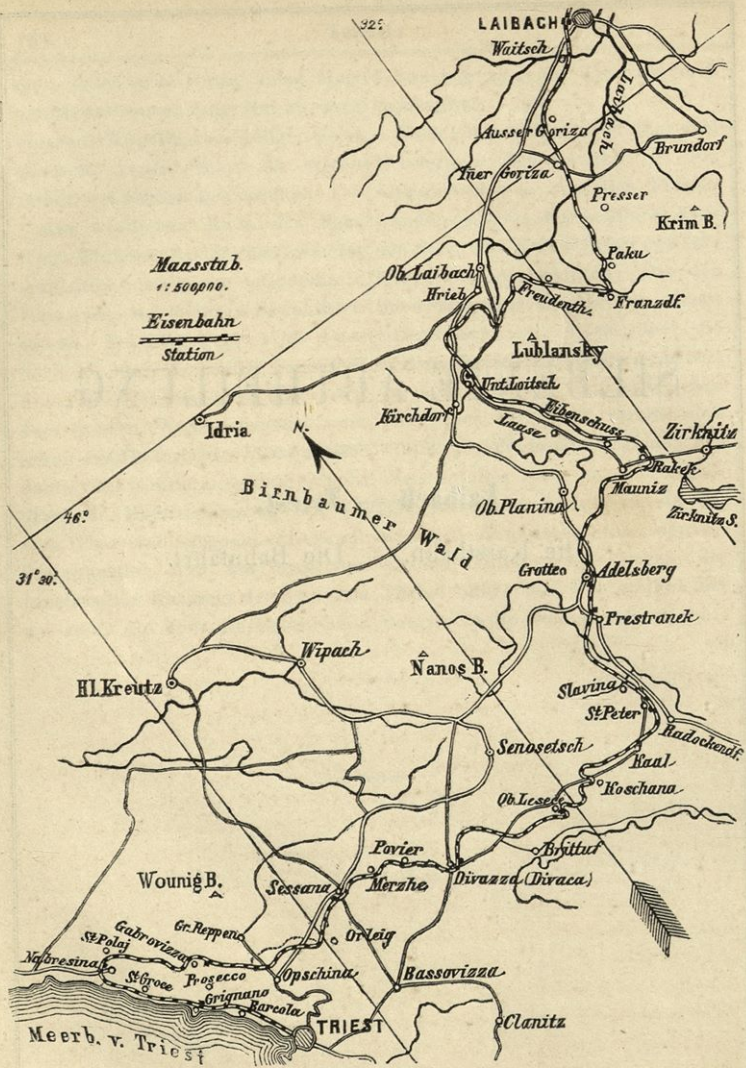
Noch höher hinauf, weit über dem Wasserfalle der Savitza, ist ein Alpenkessel von schroffen Felsenwänden gebildet, mit acht sehr kleinen Seen. Der Kessel heisst *za Utah*; hinter den Alpenhütten, aus den Seen entspringt die Savitza, fließt unterirdisch fort, stürzt über die Felswand Schonlastenza, braust durch die Schlucht, durchströmt den Wocheiner See, und vereint sich endlich bei Radmannsdorf mit der Weissenfelser Save zu dem mächtigen Savestrom, der ganz Krain und Kroatien durchzieht, die österreichische Militärgrenze gegen die Türkei bildet und sich endlich bei Belgrad in die Donau ergießt.



SIEBENTE ABTHEILUNG.

Laibach — Triest.

Die Karstbahn. — Die Bahnfahrt.



Die Südbahn von Laibach bis Triest.

Laibach — Triest.

Die Karstbahn.

Man kann dieser Bahn mit vollem Rechte den Ausspruch des Plinius als Motto vorsetzen: „*Multa fieri non posse, priusquam sint facta, iudicantur.*“ Sie steht der Bahn über den Semmering darin ganz gleich, dass man beide so lang für unmöglich hielt, bis sie ausgeführt waren. Und wenn man die Führung der Trace über den grundlosen Boden des Laibacher Moores, die Durchhaue durch die stundenlangen Felsen des Karstes aus eigener Anschauung kennen lernt, so weiss man nicht zu entscheiden, ob an Kühnheit des Entwurfes und an unverzagter Beharrlichkeit der Ausführung der Semmering- oder der Karstbahn der Preis gebühre.

Die Vorbereitungsarbeiten für diese Bahnstrecke fallen schon in die Jahre 1843—1844. Für die Untersuchung des schwierigen Terrains wurden beinahe 6 Jahre verwendet, von 1843 bis 1849. Im Spätherbste 1849 war die nunmehr ausgeführte Bahnanlage

definitiv bestimmt. Im Frühlinge 1850 wurde der langwierigste und schwierigste Bau der ganzen Strecke, der Uebergang über das Laibacher Moor begonnen, die übrigen Bauabtheilungen, in 22 Baustrecken vertheilt, wurden in den Jahren 1851, 1852 und 1853 an verschiedene Unternehmer übergeben. Dem kräftigen Zusammenwirken aller beteiligten Organe ist es zu verdanken, dass das riesige Werk schon am 27. Juli 1857 dem Verkehre übergeben werden konnte.

An diesem Tage fand unter den Auspizien Sr. Majestät des Kaisers die feierliche Eröffnungsfahrt Statt. Die Bedeutung dieser Bahn für den Weltverkehr, die Grösse der überwundenen Hindernisse gaben der Fahrt eine besondere Weihe. So war denn endlich nach Besiegung von Schwierigkeiten, wie sie kein anderer Schienenweg Europa's fand, das lang erstrebte Ziel erreicht, der Zug durch ganz Deutschland, von einem Meere zum andern, hergestellt, die Inschrift am Semmering: „*Adriaticum*

Germanico junxit mare“ zur Tatsache geworden.

Es ist wahrhaft überraschend, wie durch die Vollendung dieser Bahn Orte zusammenrücken, die wir uns bis jetzt nur in weitester Entfernung vorstellen konnten. Man fährt heute Morgens vom Stefansplatze in Wien ab und betritt morgen früh schon die Piazzetta von Venedig, und zwar nachdem man den Semmering und den Karst übersetzt, zahlreiche Tunnels durchfahren, Oesterreich, Steiermark, Krain und Istrien durchflogen, und eine tüchtige Partie auf dem adriatischen Meere gemacht hat. (Der Wien-Triester Frühzug kommt Abends nach Triest, die Lloyd dampfer fahren im Sommer um 12 Uhr Nachts ab und kommen zwischen 6 und 7 Uhr in Venedig an.)

Die ganze Strecke von Laibach bis Triest hat eine Länge von 19½ Meilen (über 75.000 Klfr.). Die einzelnen Bauobjekte werden wir bei den Stationen selbst besprechen, denn auf dieser Strecke fallen die Beschreibung der Reise und der Bahn vollständig zusammen, die Bahn selbst ist dem Reisenden der interessanteste Gegenstand. Nur einige allgemeine Bemerkungen über die Beschaffenheit des Bahnterrains zwischen Laibach und Adelsberg mögen hier vorangehen.

Laibach liegt 906 Fuss über dem

Meeresspiegel, das Kesselthal des Laibacher Moores 950 Fuss, es ist nur im Norden gegen die Save offen, sonst rund herum von Gebirgsausläufern umschlossen. Der Laibachfluss durchströmt diese Sumpfebene. Er entspringt zwischen Oberlaibach und Freudenthal am Fusse der Berge aus mehreren Quellen und fällt nach kurzem Laufe (von 3½ Meilen) in die Save, mit der Eigenthümlichkeit, dass er bei dem sehr geringen Gefälle von kaum 3 Fuss doch eine Tiefe von 30 Fuss hat und schiffbar ist.

Aus dem Laibacher Kesselthale erheben wir uns auf das Plateau von Loistch, welches um 600 Fuss über die Sumpfebene steigt. Von diesem Plateau zieht die Bahn in das Kesselthal bei Planina mit 1580 Fuss Seehöhe, und in das Kesselthal Mautnitz mit 1620 Fuss Seehöhe. Der höchste Punkt, den die Bahn ersteigt, liegt vor der Station Adelsberg mit 1900 Fuss Seehöhe, die Karstbahn hat demnach die Höhe von 960 Fuss bewältigt.

Die Bahnfahrt.

Die Bahn zieht westlich von der Stadt durch den Stern der Lattermann'schen Allee, der Triester Poststrasse entlang über Waitsch bis

Skander, und ist dann in einer sanften grossen Krümmung zwischen den im Laibacher Thalkessel isolirten Kalkbergen bei Ausser- und Inner-Goricza und bis an den Auslaufspunkt des eigentlichen Laibacher Sumpfüberganges geführt.

Dieser Sumpfübergang liegt zwischen Inner-Goricza und Trauerberg, ist 1200 Klfr. lang und wurde durch eine kolossale Dammanschüttung ausgeführt. Das Material dazu, aus Steinen und schwerem Schotter bestehend, wurde an beiden Enden des Sumpfes, bei Goricza und Trauerberg gewonnen. Von diesen Felsen Sprengungen mussten 100.000 Kubik-Klfr. eingeschüttet, hievon 82.000 Kubik-Klfr. bloss versenkt werden, um dann den 2 Klfr. hohen Dammkörper herzustellen.

Der Laibacher Moorboden wurde durch Bohrungen bis zur Tiefe von 120 Fuss in der Länge von 1000 Klfrn. mittelst 17 Bohrlöchern untersucht. Es fanden sich hiebei sieben Schichten: 1. der brennbare Torf, der in Laibach verwendet wird, 2. wasserhältiger Thon mit Sand gemengt, 3. magerer grauer Tegel, 4. feinkörniger Sand mit wenig Thon gemischt, 5. fester reiner Tegel, 6. fester gröberer Sand, 7. sehr fester dichter Thon von blaugrauer Farbe. Die grösste Tiefe des eingesenkten Materiales ist 40—50 Fuss unter

dem natürlichen Moorboden, so dass das eingeschüttete Material sich auf der dritten Schichte, der 3 bis 4 Klfr. mächtigen Tegelschicht, auflagern musste, welche schon so fest ist, dass sie der aufgeschütteten Last Widerstand leisten konnte.

Die Kosten dieses Baues, der in Europa nicht seines Gleichen hat, betragen (für die Anschüttung allein) anderthalb Millionen Gulden.

In die Abtheilung des Sumpfüberganges gehören noch zwei grosse Brücken, die eine über den Laibachfluss, die andere über das Bett der alten Laibach, beide nach amerikanischer Konstruktion mit Widerlagspfeilern aus Quadern; dann noch zwei Brücken über den Moosthaler und Trauerberger Graben.

In der Moorgegend zwischen Waitsch und Inner-Goricza liegt rechts von der Bahn an der Poststrasse: Dorf und Kirche Bresowitz, Dorf Lukowitz, weiterhin am Gebirge Schloss St. Lorenz. Nachdem man bei Inner-Goricza vorüber ist, sieht man links in die Ebene von Laibach zurück, rechts in die Ebene von Ober-Laibach und zwar am Kalkberge von Goricza, an dessen Fusse der Moosthaler Graben fliesst: das Schloss Moosthal, weiterhin im Gebirge Dorf und Kirche Loog; Dorf und

Kirche Gross- und Klein-Ligojina, Markt und Poststation Ober-Laibach.

Auf den in der Mitte der Ebene sich einzeln erhebenden Höhen: Dorf und Kirche Lepa Goricza, das Dorf Blatna Bresowitz, Dorf und Kirche Veuka.

Die grosse Fläche ist vom Laibachflusse durchschnitten, in den vom südlichen Gebirge aus die Flüsse Braunischitza, Bistra und Lobia münden.

Jenseits des Sumpfes vom Trauerberge zieht die Bahn in felsiges Terrain und läuft längs der Berglehne am Rande des Gebirgszuges, der das Laibacher Moor im Süden begrenzt. Sie übersetzt die Thalschluchten von Paku und Bregg auf Viadukten von 10 und 12 Klfr. Höhe.

Man sieht nun schon von weitem den grossartigen Franzdorfer Viadukt, das schönste Bauobjekt der Karstbahn. Er hat sammt den Flügelmauern die Länge von 1800 Fuss, die höchste Höhe von 120 Fuss, zwei Etagen, wovon die untere 22 Bogen (mit 8 Klfr. Lichtenöffnung), die obere 25 Bogen (mit 8° 5' Lichtenöffnung). Die Pfeiler sind aus Stein, mit Kalksteinquadern verkleidet, die Gewölbe aus Ziegeln, die Stirnmauer der untern Etage aus Bruchstein, die der oberen Etage

aus Ziegeln, die Parapete, Kämpfer, Gesimse, Cordons und Gewölbsanläufe aus Quadern gebaut. Die Pfeiler stehen auf sorgfältig pilotirten eichenen Kästen; jene Pfeiler aber, die sich, so wie die Flügelmauern, an die Gebirgsabdachungen anschliessen, sind auf festem Felsgrund erbaut.

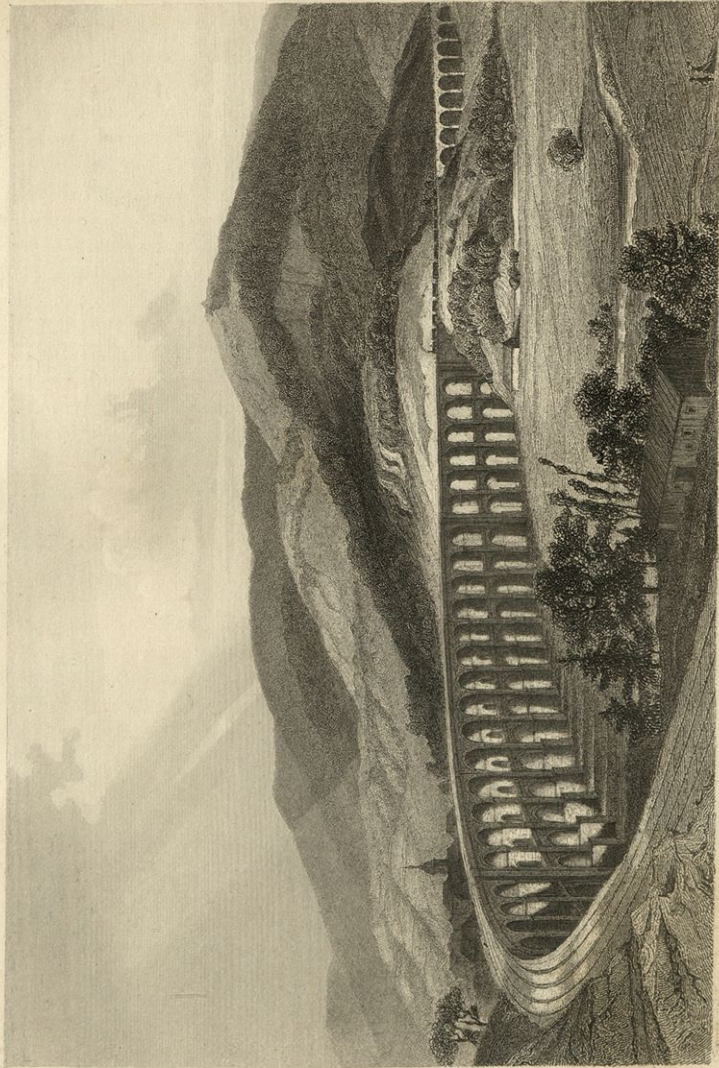
Wir haben nun die erste Wasserstation Franzdorf erreicht.

Station Franzdorf.

Dorf und Kirche **Franzdorf** oder Braunitza, liegt links von der Bahn in dem vom Viadukte überbrückten Thale, durch das die Braunischitza der Ebene zufliesst.

Der Stationsplatz ist Aufnahme-Station für Personen und Frachten. Er hat die weite Aussicht auf die Ebene von Ober-Laibach mit den oben genannten Ortschaften. Im Norden ragen die Gebirgsgruppen der Steiner Alpen und des Terglou hervor.

Unmittelbar hinter den Stationsgebäuden von Franzdorf beginnt die erste grössere Steigung mit 1 : 90, die in einer Länge von $\frac{3}{4}$ Meilen, bis zur Hochebene von Loitsch andauert. Das Hirschthal wird auf einem Viadukte von 726 Fuss Länge und 89 Fuss Höhe übersetzt (links der Ort Laase), dann folgt der



Verfasser des Bildes ist unbekannt

Viaduct zu Franzensdorf

Viadukt bei Dulle (das Dorf liegt rechts an der Bahn) von 162 Fuss Länge und 72 Fuss Höhe.

Die Bahn zieht nun durch hochstämmige Waldungen, den Verder Wald, vor dem Eisenbahnbau nur von Jägern und Holzknechten beschritten, an den Berglehnen des südlich vom Laibacher Moore liegenden Gebirges, über Thäler, Schluchten, durch tiefe Felseneinschnitte über hohe Aufdämmungen mit zahlreichen Brücken. Rechts: Dorf und Schloss Freudenthal, Verd, Hrieb, Ober-Laibach.

Ueber die alte Triester Strasse (seit 1799 aufgelassen) auf einem schönen Viadukt von 324 Fuss Länge und 78 Fuss Höhe. Dann fährt man durch den Raskovzer Wald, übersetzt die Triester Poststrasse und erreicht die Loitscher Höhe. Hier zieht die Bahn noch gegen 1000 Klfr. lang auf dem Plateau hin, bis zur zweiten Station.

Station Loitsch.

Der ausgedehnte Ort **Loitsch** mit dem Schlosse des Grafen Coronini, liegt rechts (westlich) von der Bahn, links das Stationsgebäude, das zur Personen- und Frachtaufnahme bestimmt und auf den künftigen Verkehr mit Idria und Görz berechnet ist.

Die Quecksilbergruben von Idria.

Von Loitsch führt eine gute Strasse in vier Stunden nach Idria. (Der Preis eines Wagens ist 6 fl. 30 kr. bis 8 fl. 40 kr. Die Besichtigung der Gruben, der Hüttenwerke und der Zinnerfabrik nimmt 4—5 Stunden in Anspruch.

Die alte Bergstadt Idria liegt in einem einsamen Thalkessel, von steilen Hügeln eingeschlossen. Sie hat gegen 5000 Einwohner und 400 Häuser, die meistens vereinzelt stehen, theils an den Anhöhen, theils an der Idrizza, die durch das Thal dem Isonzo zufließt. Man findet gute Unterkunft im Gasthofs zum Schwarzen Adler.

Idria ist nächst Almaden in Spanien das bedeutendste Quecksilberbergwerk in Europa. Im J. 1497 durch einen Bauer entdeckt, der am Fusse des Antoniberges Quecksilbertropfen fand, ward es schon im J. 1504 von einer Gewerkschaft betrieben. Jetzt wird es vom Staate verwaltet und ein k. k. Bergamt hat in Idria seinen Sitz.

Der Eingang in das Bergwerk, das Mundloch des Antoni-Stollen, ist mitten in der Stadt. Hier, in der sehr geräumigen Anfahrtstube, erhält man die Bergkleider, in welchen man einfahrt. Die Einfahrt ist durch den schönen Bau des ganzen Werkes

ohne grosse Beschwerde zu unternehmen; nur die in manchen Schächten his zu 26° R. steigende Hitze wird mitunter drückend.

Das Quecksilber wird hier zum kleinsten Theile gediegen, grösstentheils in Erzen gewonnen, und zwar in Stahlerz, Ziegelerz, Korallenerz, Brandorz. Diess letztere hat neuerlich den Namen Idriantin erhalten; es kommt in grösserer Tiefe vor und ist leicht entzündlich; man hält es daher auch für die Ursache der dortigen Grubenbrände. Der furchtbarste Grubenbrand war im J. 1803. Im J. 1837 wurden die Gruben durch einbrechende Wasser bedroht, durch eine vom Mechaniker Wurm aufgestellte Dampfmaschine wurde das Wasser bewältigt und das Werk 1838 wieder fortgebaut. 1846 brach abermals ein Grubenbrand aus, ward aber mit Energie gedämpft. Seitdem wird das Bergwerk fortwährend von Feuerwächtern durchstreift.

Das gediegene Quecksilber wird gleich in der Grube in eigene Lederbeutel gesammelt. Das Erz wird mit Spitzhämmern ausgehauen, in den Hauptschacht zusammengeführt und von da in Tonnen zu Tage gezogen. Dann kommt es auf die Stampf- und Pochwerke, von hier durch Kanäle in die Schlemmhäuser, endlich in die Brennöfen; aus diesen

zieht es in Dämpfe zersetzt in die anstossenden Köhlöfen, wo es wie feiner Regen in Metall-Tropfen niederschlägt, durch Rinnen in die Sammelkästengeleitet und in grossen eisernen Kesseln aufbewahrt wird, deren jeder gegen 40.000 fl. Werth enthält. Zur Versendung wird es in Lederbeutel zu 50 Pfund verwahrt. Die Hüttenwerke bilden einen eigenen, mit einer Mauer umgebenen Complex, der 1000 Schritte nördlich von den Gruben an der Idriizza liegt.

Im Jahre 1848 wurden 2875 Centner Quecksilber erzeugt, und von der Zinnoberfabrik 486 Centner Vermillen im Werthe von 103.000 fl. C. M.; 1853 wurden 2541 Centner Quecksilber gewonnen, davon 1070 Centner an Ort und Stelle zu Zinnober verwendet. Im Durchschnitt kann man die jährliche Erzeugung auf 2800 Centner Quecksilber anschlagen. Die grosse Quecksilberproduktion Californiens hat die Preise des Metalls so herabgedrückt, dass der reine Geldertrag des Betriebes jetzt verhältnissmässig unbedeutend ist. Erze, die im Centner nicht wenigstens 24 Loth Quecksilbergehalt haben, können gegenwärtig nicht mehr mit Gewinn verhüttet werden. Die jetzt in Betrieb stehenden Gruben liefern noch meist 36 bis 48 Loth im Centner Erz.

Man kommt nun immer mehr in die originelle Steinwüste des öden trockenen Karstes. (Karst heisst der Zweig der Julischen Alpen, der sich vom Tarnowaner Walde über den Birnbaumer Wald nach Istrien ausdehnt. Zu ihm gehört das ganze dürre felsige Plateau, das sich am adriatischen Meere von Duino bis über Triest hinzieht.) Hier, wo sich alle Gewässer spurlos in die zahllosen Trichter und Schluchten verlieren, war es eine der schwersten Aufgaben des Bahnbaues, das zum Betriebe nöthige Wasser herbeizuschaffen. Schon vom Trauerberg an sind alle Wachhäuser mit Cisternen versehen. Für die Wasserstationen selbst wurden bei Loitsch und der nächsten Station Rakek Wasserthürme mit Pumpwerken erbaut, die mit Dampf betrieben werden. Der Wasserthurm von Loitsch steht am Rande eines Abgrundes, in dem sich ein Bach stürzt, und ist von der Bahn aus sichtbar.

Man sieht noch links die Dörfer Brod und Martinhib, dann geht die Bahn in fortwährender Steigung durch wilde, ganz unbewohnte Waldungen, an dem „abgebrannten Walde“ vorüber (er brannte vor 13 Jahren, die Spuren sind noch sichtbar). Man passirt die Ausweichstation Laase, in einer wahren Wildniss gelegen, und erreicht dann

die Höhe von Eibenschuss mit überraschender Aussicht auf das rings von Gebirgen umschlossene Planina, Poststation an der Triester Strasse, das bisher ein bedeutender Stationsort war.

Das Kesselthal von Planina, vom Unzflusse durchströmt, gewährt auf mehreren Punkten dieser Bahnstrecke einen sehr freundlichen Anblick.

Auf dieser Strecke ist die Bahn fast zwei Meilen lang in Stein gehauen, die mühevollsten Felsensprengungen mussten sie durch die endlosen Querriegel des in Mulden und Anhöhen wechselnden Kalkgebirges zum Ziele führen. Man sieht rechts am Gebirge die Ruine Kleinhäusl, Dorf Unz oder Mautnitz, Dorf Slivitz und gelangt längs der Gebirgswiesen des Ravnik an die dritte Station. Den Ausflug in die Kleinhäusler Höhlen (s. unten bei Edelsberg), kann man von Loitsch oder von Edelsberg machen.

Station Rakek.

Es ist diess die dritte Wasserstation (sie hat auch wieder einen der erwähnten Wasserthürme), zugleich Aufnahme- und Frachstation für Personen und Frachten; von Laibach gegen $7\frac{1}{4}$ Meilen entfernt.

Der Cirknitzer See.

In der Nähe des Stationsplatzes führt die Strasse südlich nach dem See, der unter die Merkwürdigkeiten Krain's gehört. Der Cirknitzer See, Strabo's *lacus Lugeus*, bekannt durch seine periodische Austrocknung, hat bei mittlerem Wasserstande 9875 Joch, gegen zwei Stunden Länge, eine Stunde Breite, und bildet ein längliches Viereck. Die Tiefe des Sees ist unbedeutend, gewöhnlich zwischen 6 und 10 Fuss, an einigen Stellen bis 24 Fuss, aber auf seinem Boden öffnen sich mehr als 400 Trichter, von welchen mehrere über 50 Fuss tief sind. Der See ist ein Haupt-Wasserreservoir des Karstgebietes. Er hat zahlreiche unterirdische Zuflüsse, worunter die Kanäle Vranja-Jama und Sulha-Dulza die bedeutendsten sind. Strömen diese Zuflüsse stark, so wächst der See oft bis zu einem Wasserstande von mehr als 1800 Joch; dagegen steht er durch seine Trichter mit den Gewässern in Verbindung, die am Tieferrande des Karstes vordringen, dadurch läuft das Wasser wieder ab, so dass der See bisweilen ganz austrocknet, bis auf einige Stellen, wo man die Setzlinge der Hechte, Weissfische und Schleien, die dort heimisch sind, aufbewahrt. Die trockenen Stellen werden als Wiesen oder Weiden

benützt, theils auch mit Hirse und Buchweizen bebaut. Da sich im Rohre viel Wassergeflügel aufhält, so ist auch die Jagd nicht unbedeutend, daher das Volkswort, dass im Cirknitzer See gefischt, gejagt und geerntet wird. Im Anfange des Jahrhunderts lief der See sehr selten ab. Als man 1825 die Abzugslöcher etwas reinigte, war der Ablauf regelmässiger, gewöhnlich im August, doch kam in feuchten Jahren das Wasser so schnell zurück, dass man die Wiesen nicht mähen konnte. Erst im J. 1834 trat der seltene Fall ein, dass der See schon im Jänner abließ und über ein Jahr, bis Februar 1835, trocken blieb. Diese Gelegenheit wurde benützt, um die Abzugstrichter zu reinigen, und die dort angehäuften Aufschwemmungen zu beseitigen. Das Wasser hat nun freieren Abfluss, der See schwillt seitdem nicht mehr so stark an, die Bodenkultur hat an Raum und Zeit gewonnen.

Der See hat zahlreiche Buchten, Vorgebirge und Inseln, auf der Insel Vornegg liegt das Dörfchen Ottok, die bedeutendsten Ortschaften des Seeufers sind der Markt Cirknitz an der Nordspitze des Sees mit 1500 Bewohnern, welche Fischerei treiben, Unter-Seedorf, am östlichen Ufer weiter unten Ober-Seedorf, und Laase an der Südspitze.

Am Westrande des Sees steigt der felsige Javornik mit seinen bewaldeten Abhängen gegen 5000 Fuss empor, am jenseitigen Ufer der steile Slivnizza gegen 4000 Fuss.

Von der Station Rakek zieht die Bahn in einer grossen, kreisförmigen Anlage, wobei das Kesselthal von Maunitz umfahren wird und längs der Slivitzer Lehne, wo man die volle Uebersicht über die Strecke von Eibenschuss hat, durch den Wald von St. Kanzian. Oberhalb desselben tangirt sie abermals die Triester Poststrasse und hat nun den höchsten Punkt, 1900 Fuss über dem adriatischen Meere, erreicht. Vor Adelsberg erblickt man die malerische Ruine der Burg Adelsberg und den Markt, mit dem Thale der Poik; die Karsthöhen und das gewaltige Berggebilde des über 4000 Fuss hohen Nanos vereinen sich zu einem schönen Bilde.

Station Adelsberg.

Adelsberg ist ein lebhafter Markt an der Poik, der über 1500 Einwohner hat. Er liegt 1650 Fuss ü. d. M., das alte Schloss auf dem Sovitsch, 479 Fuss höher, es ist seit 1689 Ruine. Die Herrschaft Adelsberg ging im Laufe der Zeiten von den Grafen von Cilly an die Fürsten von

Eggenberg und Auersperg, endlich im J. 1722 an Kaiser Karl VI. über. Adelsberg ist an zahlreichen Fremdenbesuch gewohnt, daher das Gasthaus zur Krone gut eingerichtet.

Die Adelsberger Tropfsteinhöhle.

Die berühmteste unter den zahlreichen Höhlenbildungen des Karstes liegt in der Nähe des Stationsplatzes. Sie war schon im Mittelalter bekannt und besucht, wie es zahlreiche Inschriften an den Wänden der „alten Grotte“ bezeugen, die von 1213—1676 fortlaufen; sonderbarer Weise nicht weiter, obgleich die Höhle keineswegs verschollen, sondern mehrfach besucht war. Doch wurden erst 1818 die weiteren Abtheilungen der Grotte aufgefunden. 1824 wurde eine eigene Grottenverwaltungs-Commission gebildet und das Grottenfest eingeführt, welches jährlich am Pfingstmontage gefeiert wird. An diesem Tage wird die Grotte erleuchtet, ein Orchester dort placirt und ein Ball abgehalten. (Der Eintritt zum Balle für einzelne Reisende ist 1 fl. 5 kr., für Gesellschaften von 1—6 Personen 3 fl. 15 kr.) Die Führer bilden ein eigenes beeidetes Corps, sie dürfen nur Kerzen- oder Grubenlichter führen, um die Weisse der Stalaktiten zu schonen. Der Grottenfond, bereits gegen 10.000 fl., wird zur Erhaltung und

Adelsberger Grotte.



weiteren Erforschung der Höhle verwendet. Erst vor Kurzem wurde durch Sprengung ein neuer interessanter Höhlenraum eröffnet, der bei dem Besuche der kaiserlichen Majestäten am 11. März 1857 den Namen: Franz Josefs- und Elisabeths-Grotte erhielt.

Seit der Eröffnung der Triester Bahn wird die Adelsberger Höhle so häufig besucht, dass man am Stationsplatze fast immer Gesellschaft findet. Dadurch wird der Besuch in ökonomischer Beziehung erleichtert; denn die Bezahlung der Beleuchtung und der Führer bleibt immer gleich und vertheilt sich unter die Gesellschaft.

Der Eintritt für die Civilperson: 70 kr. — Militär: 35 kr. Es müssen wenigstens 3 Grottenführer genommen werden, bei mehr als 4 Personen für je 4 weitere Gäste 1 Führer mehr. Man nimmt gewöhnlich die sogenannte mittlere Beleuchtung, wobei die vorzüglichsten Höhlenpartien genügend beleuchtet werden. Die Kosten des Grotten-Besuches stellen sich bei 4 Personen so heraus:

Eintritt à 70 kr.	2 fl. 80 kr.
3 Führer à 79 kr.	2 „ 37 „
Mittlere Beleuchtung	5 „ 78 „
	10 fl. 95 kr.

Mithin entfällt auf die Person 2 fl. 74 kr. (Kinder zahlen dasselbe).

Von Adelsberg aus führt eine Lindenallee aufwärts in einer kleinen

halben Stunde an den geschlossenen Eingang der Höhle. Ueber 50 Fuss tiefer stürzt sich die Poik in eine besondere Höhle. Vom Eingange der Grotte kommt man an eine natürliche Steinbrücke, steigt dann abwärts, übersetzt abermals auf einer Naturbrücke den Fluss und gelangt in den sogenannten Dom, 70 Fuss hoch, 144 Fuss breit. Die schnee-weissen Kalksinter- oder Tropfstein-gebilde thürmen sich hier in den grotesksten Formen vom Boden auf (Stalaktiten), oder hängen in Draperien und Zacken von den Decken herab (Stalagmiten). Die auffallendsten dieser Gebilde haben nach der Aehnlichkeit mit anderen Gegenständen eigene Namen, es sind über sechzig von der Kanzel an, mit der begonnen wird, bis zum grossen Kalvarienberg, der den Schluss bildet. Darunter sind besonders interessant: das Grab, ein kolossaler Stalagmit, 60 Fuss im Umfange, das rothe Meer, wellenförmige Bildungen des Kalksinters, St. Nikolaus, die längste Tropfsteinsäule von 5 Klfr. Höhe.

Ausser dem Dome ist auch der Tanzsaal eine besonders merkwürdige Partie der Höhle. Er ist gegen 150 Fuss lang, 90 Fuss breit, gegen 50 Fuss hoch. Hier wird bei dem Grottenfeste das Orchester placirt und getantz. Ferner der Kal-

varienberg, ein freistehender Hügel von einer Masse von Stalaktiten gebildet, 192 Fuss hoch; der Loibl, eine ähnliche Masse, 55 Fuss hoch; der Tartarus, 50 Klfr. lang, 25 Klfr. breit.

Bei dem Monumente zur Erinnerung an den Besuch des Kaisers Franz 1816 musste man früher einen Treppenweg hinab bis an die Poik und jenseits der oft überschwemmten und fortgerissenen Brücke über dieselbe wieder eine Treppe hinauf steigen, um in die Ferdinands-grotte zu gelangen.

Im J. 1856 aber ist eine Gallerie durch die Wand gesprengt worden, durch welche man jetzt von dem Franzensmonumente an dem Ferdinandsmonument (von 1819) vorüber mit wenig Schritten in die Ferdinands-grotte tritt.

Hinter dem Stalaktitengebilde des Vorhanges, zunächst jener des Tabernakels, öffnet sich der Zugang in die Erzherzog Johannsgrotte. Sie ist gegen 260 Klfr. lang und ihre schönsten Partien sind: die gothische Halle und der kleine Vorhang.

Bei dem sogenannten Grabe verlässt man die „alte Grotte“, die sich gegen Osten erstreckt. In nördlicher Richtung von dem „Grabe“ öffnen sich zwei Grottenarme, die bis 1857 blind ausliefen, daher man in die-

selben nur auf den beiden entgegengesetzten Enden eindringen konnte. Nun aber ist durch den Kalkfelsen, der die beiden Arme trennte, ein Durchschlag gemacht und eine neue imposante Abtheilung eröffnet worden, welche den Namen: Franz Josefs- und Elisabethsgrotte erhielt. Sie ist 280 Klfr. lang und besonders ausgezeichnet durch den primitiven Zustand der Stalaktiten, die sich hier noch in der blendendsten Weise zeigen. Ihr bedeutendstes Objekt ist der sogenannte kleine Kalvarienberg.

Die Adelsberger Höhle hat im Ganzen mit allen Verzweigungen über 20.000 Fuss Länge. Ihren Boden deckt eingeschwemmter gelbbrauner Lehm, in dem man Knochen des urweltlichen Höhlenbären in Menge gefunden hat.

Aus dem dort aufliegenden Grottenbuche ersieht man, dass bisher der Besuch der Grotte jährlich zugenommen hat. Die nunmehrige Vollendung der Südbahn aber wird jene europäische Merkwürdigkeit noch bekannter machen. Der Besuch der kaiserlichen Majestäten vom 11. März 1857 wird durch ein Denkmal am sogenannten „Belvedere“ bezeichnet, eine Pyramide aus schwarzem Krainer Marmor.

Ausser der berühmten Adelsberger Höhle hat der Karst noch mehrere

sehr interessante, aber minder kultivirte und daherschwerer zugängliche Höhlen. Die merkwürdigsten sind:

Die Magdalenengrotte.

Die Magdalenengrotte, eine Stunde nördlich von Adelsberg, nach der nahe liegenden Magdalenenkapelle benannt. Sie ist zugänglich und nicht selten besucht; steht an Grösse der Adelsberger weit nach, ist aber ausgezeichnet durch kolossale Stalaktitenbildungen und durch ihren See, in welchem der *proteus anguinus* gefunden wird, ein seltenes salamanderähnliches Thier, eine Art Aal von blassrother Farbe.

Die Poikhöhle.

Eine halbe Stunde nördlicher liegt die Poikhöhle, ein Abgrund mitten im Gebüsch. Sie ist schwer zugänglich, gar nicht besucht, doch zeigt sie höchst merkwürdige Formen und Partien, darunter besonders das Felsenthor. An 650 Klfr. tief, reiht sich in dieser Grotte Saal an Saal.

Die Unzgrotte.

Höchst merkwürdig ist auch die Kleinhäusler- oder Unzgrotte bei Planina. Der Eingang ist höchst malerisch, ein majestätisches Portal in einer über 40 Klfr. hohen Felswand. Die erste Halle ist 60 Fuss hoch, 80 Fuss breit. Aus ihr rauscht

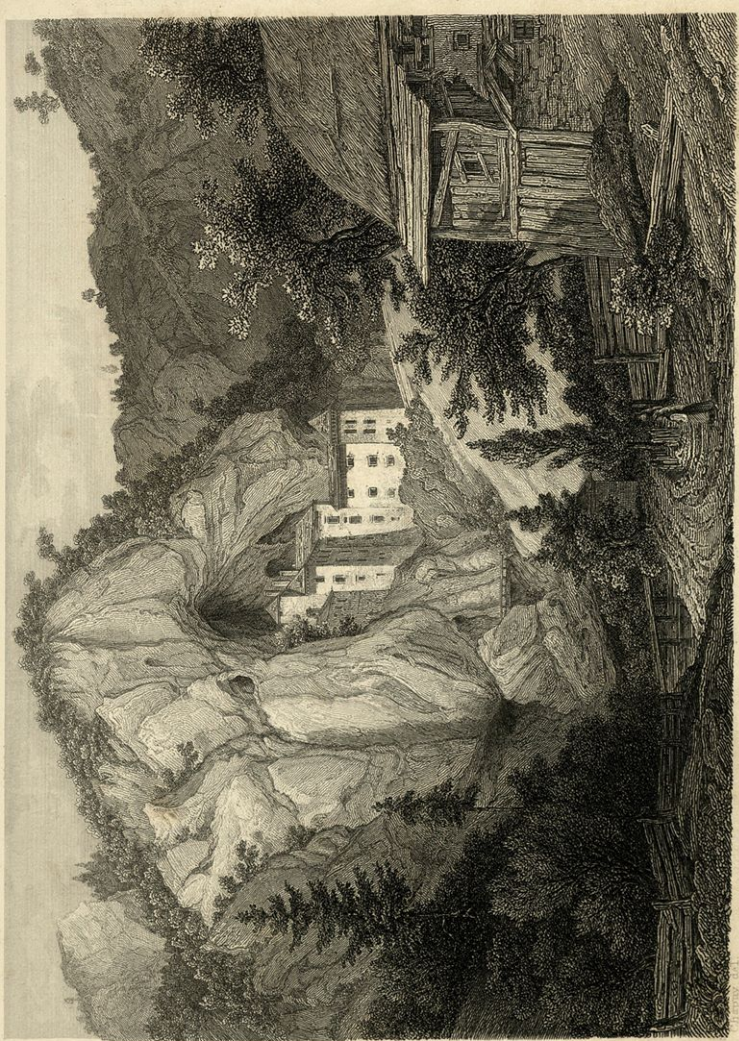
der Bach hervor, er durchströmt als fahrbarer Kanal die Höhle in mächtiger Ausdehnung; das Vordringen ist nur zu Schiff möglich. Auch hier reiht sich Halle an Halle mit den interessantesten Partien. So erreicht man endlich ein grosses Gewölbe mit einem See erfüllt. Zwei Seitenarme der Grotte laufen von hier aus, beide mit Wasser gefüllt. Der Grottenarm rechts bildet einen imposanten Kanal von 150 Klfr. Länge, bis 30 Fuss breit, 9—20 Fuss tief. Hier zeigen sich merkwürdige Gebilde, denen man die Namen Kaiserthron, Isis, Rochusaltar, Golgatha, Haidingergrotte, Elefantenkopf u. s. w. beilegte. Der Höhlenarm links wird von der Poik durchströmt, ein 1½ Stunden langer Kanal. Der letzte Wasserspiegel dieses Kanals liegt in einer Grotte, welche kein weiteres Vordringen gestattet, da die Felswände sich ringsum bis unter den Wasserspiegel senken. Dr. Schmidl, welcher die Karsthöhlen zuerst gründlich untersuchte und ein Werk darüber veröffentlichte (zur Höhlenkunde des Karstes), hat die Ausdehnung des Kanals vom Eingange der Höhle bis zu jener Grotte auf 1710 Klfr. bemessen. Er ist 18 Fuss, in der letzten Halle sogar 30 Fuss tief.

Planina und die letztgenannte Höhle können auch von Station Loitsch aus besucht werden.

Die Höhlen von Lueg.

Diese Höhlen liegen zwei starke Stunden nordwestlich von Adelsberg, etwas näher westlich von Planina. Der Weg von Adelsberg führt über die Ortschaften Hrenowitz und Landol in einen wilden Gebirgskessel am Fusse des über 4000 Fuss hohen Manos. Dort erhebt sich eine Kalkwand von mehr als 500 Fuss Höhe, in dieser Wand öffnen sich die Grotten von Lueg, und der Absatz an der obersten dieser Grotten trägt die Burg Lueg (slav. Predjana). An, oder eigentlich in dieser obersten Grotte stand die alte Stammveste der ritterlichen Lueger, deren letzter, Erasmus Lueger, ein Freund Baumkircher's, und mit ihm gegen den Kaiser Friedrich IV. ankämpfend, durch die kaiserlichen Schaaren unter dem Feldhauptmann Rauber hier belagert wurde. Er leistete langen Widerstand und erlag nur durch Verrath eines seiner Diener. Nach seinem Tode ward die Burg landesfürstlich, kam 1479 an die Gallenberge, 1566 an die Cobenzl, durch Erbschaft an die Coronini's und von diesen erkaufte 1846 Fürst Veriand Windischgrätz die Herrschaften Lueg, Haasberg, Stegberg und Loitsch. — Von der alten Veste sind nur mehr Trümmer übrig. Das jetzige Schloss ward 1580 von den Coronini's erbaut und steht ausser der Höhle.

Im Thale, am Fusse der Felswand, rauscht der Lokvabach, treibt ein Paar Sägemühlen und stürzt sich dann über Felsblöcke in die unterste Grotte. Ihre Decke senkt sich, schon etwa 10 Klfr. von der Eingangshalle, so tief herab, dass man nicht weiter dringen kann. — Ungefähr 15 Klfr. über dieser Grotte öffnet sich in der Wand eine zweite, grössere, sehr sehenswerthe; sie ist mit einer Pforte verschlossen, zu welcher ein Weg von der rechten Seite des Bergabhanges führt. Es ist ein seltsames Geklüfte; zuerst eine grosse Halle, links eine hohe Oeffnung, durch welche man in die untere Grotte sieht; dringt man vorwärts, so gelangt man zu einem Absturze, über welchen eine Brücke zu einem Durchgang und auf einen Trümmerhaufen einstiger Abstürze führt. Seitenschluchten führen hier auf- und abwärts. Auf einer Leiter ersteigt man eine zweite Etage, welche 200 Klfr. lang ist, sich stellenweise verengt, und an der Vorderseite der Bergwand über dem neuen Schlossthore mündet, zu welchem man wieder auf Leitern herabsteigt. — Ueber dem Schlosse, gegen 20 Klfr. höher, als die mittlere Grotte, öffnet sich ein dritter Höhlenschlund, an 10 Klfr. hoch, der sich tief in den Berg hineinwindet. Hier liegen die Trümmer der alten Burg. Links, neben der



Schlösser Lucy.

alten Cisterne, zieht sich ein Höhlengang 5 Klftr. lang aufwärts, dann horizontal bergewärts, worauf eine schachtartige Spalte folgt von 5 Klftr. Tiefe, die sich am Grunde schliesst.

Die südlicher liegenden Karsthöhlen werden weiter unten erwähnt werden (die Höhlen von San Canziano, Corgnale und Trebich — bei Divazza, die Grotte von S. Servolo bei Triest).

Station Prestranek.

Bei der Station Adelsberg hat die Bahn die Strassenrichtung verlassen und überschreitet bei Station **Prestranek** den Poik und das Poiker Thal. Gleich nach Adelsberg, rechts an der Bahn, Dorf und Kirche Altdorf. Zwischen Prestranek und St. Peter, rechts am Gebirgsrande, die Kirchdörfer: Slavina, Seuze, Gratz. Die Poststrasse erreicht bei Adelsberg ihren Höhepunkt von 1800 Fuss. Sie geht von dort nach Prävald, wo sich die Görzer Strasse von der Triestiner trennt. Prävald ist ein besonders von Triest als Sommeraufenthalt vielbesuchter Ort. Von hier aus wird der Nanos (4099 Fuss) häufig bestiegen. Die Besteigung fordert 3 Stunden, sie ist lohnend, aber beschwerlich und muss mit Führer unternommen werden. Gleich hinter dem Thurme der Pfarr-

kirche beginnt der steile und steinige Pfad. Auf einem Absatze unterhalb des Gipfels ist eine kleine, ländliche, dem heil. Hieronymus gewidmete Kirche, wo jährlich acht Tage vor Pfingsten eine Messe gelesen wird. An dem Tage kommen viele Seeleute hieher, weil der Nanos die erste Bergspitze ist, die sie auf der Heimkehr von Seereisen erblicken. Oben findet man eine reiche Flora: Die Aussicht ist herrlich und umfassend, man sieht bis Laibach, und den Monte Santo bei Görz, das adriatische Meer, Venedig, die Tiroler und die Julischen Alpen.

Von Prävald geht die Strasse nach Senoschetsch, einem Markt mit einem alten Schlosse, berührt die Bahn noch einmal bei Sessana und geht dann über Opschina nach Triest. Die Steinwüste des Karst schneidet plötzlich bei dem Zollhause von Opschina ab. Dort ist der berühmte Aussichtspunkt auf Triest und das Meer.

Station St. Peter.

St. Peter ist die vierte Wasserstation, sie liegt $1\frac{1}{2}$ Meilen von Adelsberg, 10 Meilen von Laibach, 1800 Fuss über dem Meere. Die Bahn verlässt hier das Poikthal und wendet sich dem Reccathale zu, ohne die eine oder die andere Thalebene

benützen zu können. Von diesem Punkte ab fällt die Bahn bis Triest, und zwar von St. Peter bis Sessana mit dem Gefälle von 1 : 150 und 1 : 300; erst hinter der Station Sessana, abwärts der Chaussée-Übersetzung vor Opeschina, beginnt das stärkere Gefälle von 1 : 80, welches sich über Prosecco bis Nabresina erstreckt; von Nabresina abwärts über Contovello bis Triest kommen Gefällsverhältnisse mit 1 : 90 vor. In St. Peter mündet der Verkehr Fiume's und der Ortschaften der Fiumanerstrasse entlang.

Wir fahren hier fortwährend durch die wüste Karstgegend. Nach einer südlichen Wendung der Bahn liegen links die Ortschaften Ober- und Unter-Koschana. Von hier bis Goritsche unterscheidet sich die Bahnanlage wesentlich von der früheren Strecke. In dieser nur eine Meile langen Strecke haben sich die grössten Schwierigkeiten des Baues so zusammengedrängt, wie man dies selten bei einer so kurzen Bahnstrecke finden wird. Durch die in das Reccathal auslaufenden Berg Rücken mussten sechs Tunnels in der Gesamtlänge von 1280 Klftn. geschlagen werden; die drei längsten messen 285, 280, 225 Klftn. Bei der Ausführung dieser Tunnels waren bedeutende Schwierigkeiten zu über-

winden, die aus der ungünstigen Lagerung der Formationsschichten des Gebirges entstanden. Man musste nämlich bei fünf dieser Tunnels die Trennungsschichten der Karst- oder Kalkstein- und der Sandsteinformation durchbrechen.

Auf dieser Tunnelstrecke mussten mehrere Thalschluchten übersetzt werden, was hier, ausnahmsweise gegen andere Bahnanlagen, nicht mit Viadukten, sondern mit hohen Dammschüttungen und langen Durchlässen für den Abzug der Gewässer bewirkt wurde. Es kommen auf dieser Strecke sechs solche Dammkörper vor, welche die beim Eisenbahnbau ungewöhnliche Höhe von 120—144 Fuss erreichen. Hier war diese Bauart durch die Lokalverhältnisse geboten und dem Viaduktbaue vorzuziehen, da die leichte Gewinnung des guten Dammmaterials die Aufschüttung ökonomisch vorthellhafter machte.

Station Ober-Lesece.

In der Mitte der Tunnelstrecke, zwischen dem vierten und fünften Tunnel, liegt die Station **Ober-Lesece**, anderthalb Meilen von St. Peter, 11½ Meilen von Laibach entfernt. Sie ist die fünfte Wasserstation und mehr für den Bahnbetrieb, als für den Lokalverkehr nöthig.

Die Wasserleitung des Karstes.

Der Karst ist so wasserarm, dass die Bewohner der Gegend zwischen St. Peter und Nabresina in der trockenen Jahreszeit oft die grösste Wassernoth leiden und sich ihren Bedarf nur durch die Aufsammlung des Regenwassers in Cisternen verschaffen.

Diese Wassernoth würde den Bahnbetrieb unmöglich machen, wenn ihr nicht durch eine 5 Meilen lange Wasserleitung abgeholfen wäre. Die unmittelbar an die Station Ober-Lesece stossende Thalschlucht enthält eine ziemlich reichhaltige Wasserquelle, welche aufgefangen und abgebaut wurde, um die folgenden Stationen mit dem nöthigen Wasser für den Bahnbetrieb zu versehen. Die Quelle entspringt in doppelten Armen, sie wurde am Ursprunge durch einen Damm gestaut und durch drei Filtrirkästen in zwei grosse überwölbte Reservoirs geleitet, die, aus Quadern gebaut, jedes gegen 30.000 Kubikfuss Wasser fassen. Von da wird das Wasser mittelst fünfzölliger Röhren über zwei Aquädukte zur Bahn, und längs dieser, durch den fünften und sechsten Tunnel der Tunnelstrecke bis zum Stationsplatze Divaca, von dort durch vierzöllige Röhren über die Station Sessana bis Prosecco fortgeführt. Jede dieser Stationen hat

einen gewölbten Wasserbehälter für 20.000 Kubikfuss Wasser. Mit diesem in seiner Art seltenen und ausgezeichneten Baue ist der Bahnbetrieb selbst für die Fälle von Reparaturen der Wasserleitung auf sechs bis acht Tage gedeckt.

Hinter Ober-Lesece bei Brittof verlässt man die Tunnelstrecke, und die weitere Bahnanlage von da bis Nabresina über den eigentlichen öden Karstboden ist nach den aufmerksamsten Terrainstudien in vielen Krümmungen und durch fast ununterbrochene massenhafte Felsensprengungen geführt worden. Dieser beharrliche Kampf mit der widerstrebenden Natur und der thatsächliche Sieg über sie verleiht dieser Bahn einen eigenthümlich erhabenen Charakter, der durch die trostlose Oede der Gegend noch verstärkt wird. Man fährt hier, wie nirgends in der Welt, fortwährend zwischen Felsenwänden, durch welche sich die Bahn den Durchgang erzwungen hat.

Station Divaca.

Die Wasser- und Aufnahmsstation **Divaca** ist anderthalb Meilen von der Station Ober-Lesece entfernt (Divaca ist ein slavischer Name und wird Divazza ausgesprochen, mitunter auch geschrieben).

Corgnale.

Von Divaca führt eine Strasse nach dem Dorfe Corgnale, das seiner Tropfsteinhöhle wegen berühmt ist. Im Gasthose des Dorfes findet man Führer in die Grotte (die Person zahlt 63 kr.) Man steigt auf einer Treppe 140 Klfr. hinab zur sogenannten Kanzel. Die Grotte ist wie die Adelsberger, eine Stalaktitenhöhle, in der man eine Viertelstunde weit fortgehen kann. Ihre Tropfsteinbildungen sind jedoch grossartiger, als die in Adelsberg.

San Canzian.

Noch merkwürdiger ist die Höhle von San Canziano (nicht zu verwechseln mit der gleichnamigen bei Planina). Von Corgnale kommt man in zwei Stunden hieher; man kann auch von Divaca aus zuerst über Unter-Lesece nach San Canzian und von da nach Corgnale gehen. In der Nähe des Dorfes zeigt sich eine der spezifischen Eigenthümlichkeiten des Karstgebirges. Der Fluss Rjeka verliert sich hier in einem unterirdischen Kanal, fliesst fünf Meilen weit unter dem Karste fort und kommt erst bei Duino wieder zum Vorschein, wo er unter dem Namen Timeus in's Meer fällt.

Unweit der Ruinen des alten Schlosses Nakla gelangt die Rjeka zu dem ersten Felsenthore, in wel-

ches man nicht eindringen kann. Doch gelangt man durch einen Seitenschlund in das Innere. Unten, schräg in der Tiefe, ragt ein riesenhafter Block empor, dem man ersteigen und von dessen Spitze aus man die ganze Grotte überblicken und durch ihre Oeffnungen hinaussehen kann. Oben in San Canzian ist noch ein grosser Schlund (Okrugliza) bemerkenswerth, um den sich das Dorf gruppiert. Hinter San Canzian befinden sich noch zwei sehr interessante Trichter, welche die Rjeka durchbricht. Auch ist eine grosse trockene Höhle mit schönen Stalaktiten in der Nähe zu sehen.

Auch von Triest gelangt man direkt nach Corgnale in 2 Stunden, von da nach San Canzian in 2¹/₂ Stunden.

Von Divaca fährt man weiter durch gespaltene Felsen. Rechts sieht man einmal das Dorf Goregno. Später geht die Bahn durch das Dorf Povier. Weiterhin links an einer bedeutenden Bahnkrümmung Dorf und Kirche Merzhe.

Station Sessana.

Die Station ist von der vorhergehenden zwei Meilen entfernt. Das Dorf Sessana liegt 1570 Fuss hoch, und ist zugleich Post- und Eisenbahnstation. Die Triester Poststrasse

trifft nämlich an diesem Punkte mit der Eisenbahn zusammen, entfernt sich dann in nördlicher Richtung und wird erst wieder auf dem halben Wege nach Opschina (s. oben S. 151) von der Bahn durchschnitten.

Trebich.

Von Sessana südwestlich liegt das Dorf Trebich, wo man eine ebenfalls merkwürdige, senkrecht abgetiefte Höhle findet von 1022 Fuss Tiefe, nebst einer 270 Fuss hohen Grotte, durch welche ein starkes Wasser fließt. Ohne Zweifel ist diess die Rjeka, welche, bei San Canzian in den Karst eintretend, sich einen Weg in das adriatische Meer bahnt, und höchst wahrscheinlich erst bei Duino ihren Ausfluss findet, da in der natürlichen Richtung des Flusses gegen Triest ein dichtes Sandsteingebirge zwischen dem Meere und der Karstmauer liegt, welches alle Oeffnungen und Höhlen des Karstplateau's verklebt und vermauert.

Lipizza.

Von Sessana führt eine Strasse direkt südlich nach Lipizza, die so grasreiche, bewaldete Oase des Karstes, in deren Mitte das interessante kais. Hofgestüt liegt. Pferdekennner finden dort ausgezeichnete Hengste und Mutterstuten. Von Lipizza fährt man in einer Stunde nach Triest.

Hat man den Weg über Divaca nach Corgnale genommen, so kann man über Basovitza, Lipizza nach Sessana auf die Bahn zurückkommen.

Haidenschaft.

In nordöstlicher Richtung gelangt man von Sessana in drei Stunden über Storia und St. Veit nach Haidenschaft und in das Wippacher Thal, in welches auch eine gute Strasse von Prävald aus führt.

Der Ort Haidenschaft ist sowohl wegen seiner schönen Lage, als auch wegen der ihn umgebenden industriellen Etablissements eines Besuches werth. Der Hubelfluss, der ihn von Storia trennt und die Grenze zwischen dem Küstenlande und Krain bildet, entspringt aus den naheliegenden Bergen in mehreren malerischen Wasserfällen, und setzt auf der kurzen Strecke von kaum einer halben Stunde viele bedeutende Fabriken in Bewegung; zuerst: die Kupfer- und Eisenhämmer von Zamengo und Schlegel, dann sämtliche Werke der Industriegesellschaft von Paly, bestehend aus zwei mechanischen Mühlen, Gerstenrollwerken, Reishülsmaschinen und einer grossartigen Brauerei. Bevor das Flüsschen in die Wippach fällt, betreibt es noch die Rothgarnfärberei und die mechanische Baumwollspinnerei

von Minerbi, die erstere berühmt wegen der schönen rothen Farbe ihrer Garne, welche weder von Schweizern noch von Franzosen und Engländern erreicht wird.

Von Storia kommt man nach Wip-pach, einem anmuthig gelegenen Markt-flecken. Ober dem Markte liegt eine Ruine, von der man eine sehr schöne Aussicht über das ganze Wip-pacher Thal hat. In der Nähe von Haidenschaft liegt sehr malerisch auf einer Anhöhe das Dorf und Schloss Heil. Kreuz, Eigenthum des Grafen Attems.

Auf dem halben Wege von Sessana nach Prosecco durchschneidet die Bahn in der Gegend von Opschina die Triester Poststrasse, und senkt sich allmählig vom Gebirge an's Meer hinab.

Station Prosecco.

Die Station ist eine Meile von der vorigen entfernt. Der Ort **Prosecco**, von welchem die Station den Namen hat, liegt links von der Bahn. Von Triest aus führt eine freundliche Fahrstrasse über Contovello dahin. Prosecco ist seines guten champagnerartigen Weines wegen berühmt, es hat auch einige gute Gasthäuser.

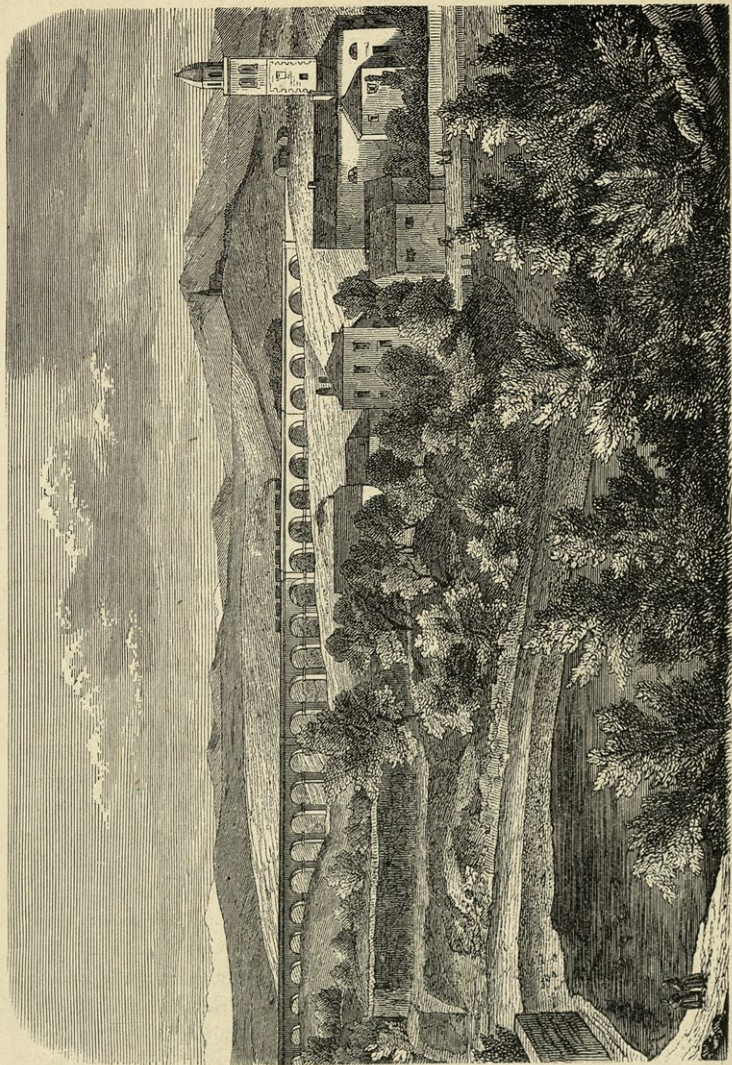
Bis Sessana ist die Bahn in einem ziemlich günstigen Gefälle gelegt,

erst hinter der Station Sessana, die gegen 1200 Fuss über der See liegt, beginnt das grössere Gefälle.

Station Nabresina.

Auch der Name dieser Station ist ein slavischer und wird nicht Nabresina, sondern Nabrēsina ausgesprochen (*na brēsina*, am Ufer), die dortige Wasserleitung hingegen erhielt den italienischen Namen *acquedotto di Aurisina*.

Vom Stationsplatze Nabresina an reiht sich eine stete Folge grossartiger Bauobjekte bis zu dem Bahnhofe von Triest. Gleich ausserhalb der Station musste über die Thalvertiefung gegen die Uebersetzung der italienischen Strasse ein ansehnlicher Viadukt von 340 Klfr. Länge und gegen 60 Fuss Höhe gebaut werden, er heisst Viadukt von Santa Croce und ist das längste Bauwerk der Karstbahn, schon von weitem ein imponirender Anblick. Der Viadukt hat 42 Bogen, 2 mit 10 Klfr., 40 mit 5 Klfr. Oeffnung; er ist ganz aus dem in der Nähe gebrochenen Marmor-Muschelkalk gebaut, demselben, aus dem die Römer und Venetianer in alter Zeit ihre schönsten Gebäude aufgeführt haben; der Steinbruch trägt noch den Namen *cava Romana*. Mehrere der prachtvollsten alten Paläste Venedigs sind von diesem Marmor. Er nimmt einen



Nabresina.

schönen Schlift an und wird jetzt in Triest zu feinen Steinmetz- und Bildhauerarbeiten verwendet.

Von dem Viadukte kommt die Bahn nach einer kurzen Dammstrecke in einen sanft gekrümmten, bis 10 Klfr. tiefen Einschnitt, dessen hohe Felswände jede Aussicht abschneiden. Man passirt eine Felsenspitze, der Einschnitt öffnet sich und wie mit einem Zauberschlage liegt das ganze weite Meer vor uns. In einer Höhe von mehr als 400 Fuss über dem Meeresufer überblickt man die Küste von Triest bis Pirano, gegenüber im Westen liegen die Niederungen der alten Römer-Niederlassung von Aquileja, darüber hinaus aber dehnt sich der unermessliche, nur vom Himmel begrenzte Spiegel des adriatischen Meeres aus. Von diesem Punkte an musste die Bahnanlage an den steilen Gebirgsabhängen gegen das Meer geführt werden und man fährt eine ziemliche Strecke dicht am Meere hin. Man passirt das im gothischen Style ausgeführte Gebäude der grossartigen Wasserleitung (die Wasserleitung von Aurisina, s. unten bei Triest).

Station Grignano.

In der Mitte dieser Bahnanlage am Meeresufer liegt die Station **Grignano**. Dieselbe hat ihren Namen von der in die See vorspringenden Punta Gri-

gnano, wo sich der herrliche Bau des erzherzoglichen Schlosses Miramar (ein spanischer Name, welcher „Blick auf's Meer“ bedeutet) erhebt. Die Station liegt eine Meile von Nabresina und ebenso weit von Triest entfernt, 160 Fuss über der See, in bezaubernder Lage mit der prachtvollsten Aussicht auf das Meer.

Von hier aus mussten mehrere kurze, aber durch ihre Höhe bemerkbare Viadukte über tiefe Schluchten erbaut werden. Vor dem Orte Barcola sieht man die schöne Bogenstellung eines 168 Klfr. langen, 60 Fuss hohen Viaduktes aus Triester Sandstein. Unmittelbar nach diesem Viadukte folgt ein tiefer Einschnitt, zum Theil tunnelartig eingewölbt. Von hier an ist die Bahn an den steilen Wänden bis zu dem Tunnel bei Triest geführt. Der Tunnel vor Triest, der siebente in der Bahnanlage, 145 Klfr. lang, liegt unmittelbar vor der grossartigen Station Triest, und bildet für diese ein langes Abschlussthor. Zwischen diesem Tunnel und dem Anfange des Stationsplatzes führt ein Viadukt mit vollkommen geschlossenen Glaswänden über das Lazaretto nuovo, wodurch jede atmosphärische Berührung mit der sanitätlichen Lazarethimbarcation vermieden wird. Dieser überdeckte Viadukt bildet zugleich eine Vorhalle des Stationsplatzes.



Engraving by J. G. ...

Engraving by J. G. ...

Barcelona

Station Triest.

Der Triester Stationsplatz hat die bedeutende Flächenausdehnung von nahe 80.900 Quadratklftr. oder 50 Joch, zu deren Gewinnung mehr als die Hälfte der See zwischen dem neuen Lazareth und dem Molo Klutsch durch Abscarpirung des nahegelegenen Berges verschüttet wurde. Dieser Stationsplatz ist nach Ausdehnung und Anlage der grösste aller österreichischen Bahnen. Der Bahnhof liegt im Gebiete des Freihafens, mithin musste zugleich die Triester Handelsfreiheit und die ausser Triest beginnende Zolllinie berücksichtigt werden. Deshalb besteht der Bahnhof aus zwei Abstufungen: die untere, mit der Stadt in gleicher Höhe, $9\frac{1}{2}$ Fuss über der Meeresfläche, noch im Freihafengebiete, der obere um 20 Fuss höher, schon innerhalb der Zollgrenze.

Der untere Bahnhof hat die Aufgabe, die Triester Schifffahrt mit dem Bahnverkehre unmittelbar zu verbinden, daher wurde hier ein eigener neuer Hafen angelegt, in dem mindestens 50 Kauffahrtsschiffe Platz finden.

Für diese Abtheilung des Bahnhofes mussten nebst der Verschüttung der See noch die beiden Gebirgswässer Torrente Klutsch und Torrente Martesin über-

wölbt, ferner die Bahnhofsquaimauer, die äusseren und inneren Molomauern erbaut werden, welche sammt dem verlängerten Molo Klutsch den neuen Bahnhofshafen begrenzen.

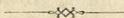
Der obere Bahnhof dient ausschliessend dem Eisenbahnverkehre; hier waren andere nicht minder grossartige Bauten nothwendig.

Das obere Plateau wurde bis zur Höhe von $22\frac{1}{2}$ Fuss über das untere mit 80.000 Kubikklftr. Material aufgeschüttet; Begrenzungsmauern gegen die See, gegen den Packhof, gegen das Lazaretto und Stützmauern gegen die neue Strasse nach Prosecco gebaut; im Ganzen Mauern von 900 Klftr. Länge. Endlich wurde die prachtvolle Strasse nach Prosecco, 18 Fuss über dem Bahnhofplateau, gegen 400 Klftr. lang, durch massenhafte Sprengungen an der Bergseite angelegt. Sie übersetzt mit einem Viadukte das Rojanothal und den Torrente Martesin.

Der obere Bahnhof umfasst die Aufnahmsgebäude der Passagiere, die Ab- und Aufgabsmazine, den Packhof, die Lokomotiven- und Waggonsremisen, die Reparaturwerkstätten, Magazine und das grosse Kohlendepôt.

Die Fläche dieser Gebäude, mit Ausschluss der provisorischen Aufnahmsgebäude, beträgt zusammen

9260 Quadratklftr. Die noch im Bau begriffene Hauptfaçade, gebildet von der Personenhalle, den Personenaufnahmsgebäuden, den Bureaux und Wohnungen der Bahnbeamten, endlich den zollämtlichen Bureaux wird 2400 Quadratklftr. Raum einnehmen, so dass dann die Gesamtfläche der Bahnhofgebäude 11.660 Quadratklftr. betragen wird.



ACHTE ABTHEILUNG.

TR I E S T.

T r i e s t.

Der Bahnhof ist eine Viertelstunde von der Stadt entfernt. Bei der Ankunft findet man eine grosse Auswahl von Omnibus, sowie von ein- und zweispännigen Fiakerwägen. Die Omnibus sind gut und geräumig, sie rufen dem Fremden den Namen des Hôtels entgegen, zu dem sie die Reisenden führen.

Wer zur Zeit eines lebhaften Fremdenverkehrs in einem bestimmten Hôtel Platz finden will, fährt besser mit Fiaker, weil der Omnibus wartet, bis seine Plätze besetzt sind, und indessen die gewünschten Zimmer von den mit Fiakern sogleich fortfahrenden weggenommen werden. Man zahle durchaus nur die Taxe, deren Ueberschreitung streng bestraft wird. Sie beträgt für die Fahrt vom Bahnhofe in jeden Theil der Stadt (und umgekehrt): mit Einspänner 50 kr. mit Zweispänner 1 fl.

Das Gepäck, welches man in der Hand trägt, ist dabei kostenfrei; für jedes Stück Gepäck grösseren Umfanges: 10 kr. Der Einspänner ist

nur verpflichtet, zwei Personen, der Zweispänner vier Personen aufzunehmen. Der Platz im Omnibus kostet ohne Unterschied 14 kr. (Handgepäck frei), für die Nachtfahrt 20 kr.

Gasthöfe.

Hôtel de la ville, das grösste und vornehmste. Es hat vier Stockwerke, die Hauptfront geht auf das Meer, an der Riva Carciotti.

Locanda grande (Grand Hôtel) auf dem grossen Platze, auf einer Seite mit der Aussicht auf den Hafen.

Hôtel Vittoria, dem Tergesteum gegenüber, elegant und solid.

Aquilanera am Corso, meistens von Italienern besucht.

Hôtel de France, am grossen Platze, als Hôtel garni besonders zu empfehlen, mit der guten und billigen Restauration Müller.

Gasthöfe mit mässigen Preisen sind noch: *Albergo Daniel* (Hôtel Elise) in der Nähe der Börse, *Corona ferrea* in der via S. Nicolò, zum *Pellegrino* (Pilger) in derselben Strasse.

Zum weissen Rössel, gegenüber der grossen Kaserne, mit Stallungen und Remisen.

Zum Sandwirth, gegenüber der Post, mit sehr billiger Restauration.

Die Eilrädere dampfer des Oesterr. Lloyd nach Venedig gehen täglich, und zwar um 9 Uhr Morgens von Triest ab und langen nach sechsstündiger Fahrt in Venedig an. Die Schraubendampfer gehen jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um 12 Uhr Nachts von Triest ab. Sie dienen vorzugsweise dem Güterverkehr, fahren langsamer, haben aber auch billigere Fahrpreise, als die Eilrädere dampfer.

Die Standorte der Omnibus zum Bahnhofs und die Strassen, durch welche sie zu fahren haben, sind:

1. Lazaretto vecchio. Leipziger Platz. Strasse des Fischplatzes. Hôtel de la ville. Neue Brücke über den Canal grande.

2. Börsenplatz. Rothe Brücke und Doganastrasse.

3. Platz beim alten Schranken. Holzplatz. Corso. Kasernenstrasse.

4. Ponte dei Gelmi. Corsia Stadion. Caffé Chiozza. Contrada del Torrente.

Die Omnibus müssen 20 Minuten vor der Abfahrt am Bahnhofs sein.

Die Einspanner stehen bei der Post, in der Corsia Stadion, auf dem

Börsen-, Theater-, Leipziger und Ponte-rosso-Platz; die Zweispänner auf dem Ponterosso- und Börsen-Platze.

Die Taxe für Fahrten mit Einspannern in jeden Theil der Stadt ist: bei Tag 30 kr. die Viertelstunde, 50 kr. die halbe, 75 kr. $\frac{3}{4}$ Stunde, 1 fl. die ganze Stunde, und 20 kr. für jede folgende Viertelstunde. — Nachts für jede Viertelstunde 5 kr. mehr.

Zollbehandlung.

Triest ist Freihafen, daher bei der Einfahrt mit der Bahn keine Visitation. Bei der Ankunft zur See sind von der freien Einfuhr nur die Gegenstände des Staatsmonopols: Tabak, Salz, Salpeter und Schiesspulver ausgenommen, ferner Quecksilber, Spiegel, ungestempelte Kalender und Spielkarten.

Bei der Abreise von Triest in's Zollgebiet hingegen wird eine Untersuchung vorgenommen und zwar bei der Bahnfahrt im Bahnhofs selbst. — Hier gelten die für den Eintritt in Oesterreich überhaupt bestehenden zollämtlichen Normen (s. bei Bodenbach S. 3).

Uebersichtspunkte.

Die Terrasse vor der Kirche S. Giusto bietet eine herrliche Aussicht über Triest und das Meer. Nicht minder schön ist die Aussicht auf

das Meer und den Golf mit der Bucht von Muggia vom Ferdinandeum, auf dem Gipfel des Boschetto.

Eine vollständige Ansicht des Meeres und der Stadt mit den Campagnen hat man vom Castell.

Der Leuchtthurm ist wegen der weiten Aussicht auf das Meer besonders zu empfehlen.

Der Hafen.

Triest hat eigentlich nur eine offene Rhede, in die sich mehrere Steindämme oder Molo's erstrecken. Der bedeutendste ist: Der Molo San Carlo, im Centrum der Stadt, auf dem Wrack des 1737 versunkenen Kriegsschiffes gleichen Namens erbaut, ein sehr belebter Spaziergang sowohl an Sommerabenden, als auch an heiteren Wintertagen, namentlich Sonntags, wo von 1—2 Uhr eine Musikbande daselbst zu spielen pflegt. Die linke Seite desselben ist den Lloyd dampfern eingeräumt, an der rechten Seite liegen die kleinen Boote, Guzzi genannt, die theils im Hafen herum, theils in die Bäder und zu interessanten Schiffen führen. (Die neueren grossen Lloyd dampfer, die im Hafen ankern, werden ihrer eleganten Einrichtung wegen stets von Fremden besucht.)

Am schönen, bedeutend verlängertem Molo Ferdinando haben

die kleineren Schraubendampfer des Lloyd ihren Platz.

An der Spitze des Molo Teresa liegt der Leuchtthurm, im Jahre 1833 erbaut. Er ist 106 Fuss hoch und hat einen Leuchtapparat nach Fresnel'schen Systeme mit einer grossen Moderateur - Lampe und zwei concentrischen Dochten. (Der Zutritt zum Leuchtthurm mittelst Erlaubnisskarte des Platzkommando's.)

Jenseits des Leuchtthurmes liegt die Bucht von Servola, der Stationsplatz der k. k. Flotte. Die sehr interessante Besichtigung der k. k. Kriegsschiffe unterliegt keinem Anstande, besonders in den Mittags- und Abendstunden (nach den Exercitien). Man wendet sich an den wachhabenden Officier.

Badanstalten.

Zwei Bäder sind in der Stadt selbst, von süssem und von Seewasser. Ein Bad im Hôtel de la ville: 1 fl. 5 kr.; bei Oesterreicher, am Ende der Via del Lazzaretto vecchio: 88 kr.

Seebad- und Schwimmanstalten alle Sommer im Hafen. Die Militär - Schwimmschule, mit sehr billigem Tarife.

Tarif des Stabilimento balneario

Maria.

fl. kr.

1 Bad in einer Badekammer . — 42

„ im Gesellschaftsbade für

Damen — 35

	fl. kr.
1 Bad im Gesellschaftsbade für Herren	— 32
1 Bad im Bassin für 2 bis 4 Personen	1 60
1 Bad im Bassin für 2 bis 3 Personen	1 30

Abonnement:

	für		
	d. ganze Saison	24 Bäder	12 Bäder
	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
In Badekammern für 1 Person	15 —	7 40	4 20
Im Gesellschaftsbade für Damen	12 60	6 30	3 50
Im Gesellschaftsbade für Herren	8 40	5 25	3 15

Das Abonnement beginnt den 18. Juni und endet den 31. August.

Schwimmunterricht:

Für Eine Lektion	— fl. 25 kr.
„ die ganze Saison	8 „ 40 „

Tarif der Barken zum Stabilimento balneario Maria:

	Hin-fahrt	Rück-fahrt
Von der rechten Seite des Molo S. Carlo, von der neuen Brücke am Canal und von der Stiege gegenüber dem Hôtel de la ville — für 1 Person	4 kr.	2 kr.

	Hin-fahrt	Rück-fahrt
Von der rechten Seite des Molo del Sale und der Riva della Sanità für 1 Person	7 kr.	4 kr.
Bei mehreren Personen, jede	4 „	2 „
Von den Molo's Ferdinando und Sartorio, für 1 Person	11 „	6 „
Bei mehreren Personen, jede	6 „	2 „

Privat-Seebäder mit Breterboden für Nichtschwimmer und geschlossenen Badekammern für Damen.

Angeli in der Nähe der Sanität. Die älteste Badeanstalt in Triest.

Galleggiante Nazionale des F. Boscaglia beim Molo del Sale. 1 Bad in einer Badekammer: 1 Person 40 kr., 2 Personen 60 kr. Abonnement auf 12 Bäder: 4 fl. 20 kr.; für die ganze Saison: 12 fl. 50 kr.

Gesellschaftsbad für Damen à 30 kr., 12 Bäder: 3 fl. 50 kr., die ganze Saison: 10 fl. 50 kr.

Für Herren im grossen Bassin: 25 kr., 12 Bäder: 2 fl. 50 kr., die Saison: 7 fl. 50 kr.

Die neueste Badeanstalt, das Stabilimento balneario Maria, von Ferrari und Chiozza errichtet, liegt dem Hôtel de la ville gerade gegenüber, in geringer Entfernung

vom Ufer. Das Badegerüst, 186 Fuss lang, 86 breit, ruht weder auf Booten noch Flössen, ein Kasten aus Gusseisenröhren bietet bei dem leichtesten Aussehen den stärksten Stürmen Trotz. Die Anstalt hat eine breite Treppe, Peristyl, Saal, Vorsaal und Kaffehaus; Herren- und Damen-Vollbäder, geräumige und wohlmöblirte Badekammern für Familien- und Einzelnbäder. Die von vier kleinen Thürmen flankirte Fassade hat sechs Bögen, einen äusseren Gang und Seitengalerien für Herren und Damen; die letzteren haben weibliche Badebediening. Die Einrichtung ist reich und geschmackvoll, die Bedienung ausgezeichnet.

Ausser diesen stabilen Seebädern ist ein als schwimmende Badekammer eingerichtetes Boot am Molo S. Carlo (der Eigenthümer heisst Onesto) zu miethen, mit dem man an jedem beliebigen Punkte der Rhede baden kann.

Traiterien.

Nebst den oben genannten Gasthöfen gibt es noch viele kleinere Gasthäuser (trattorie), wo man billige Kost findet, in mehreren derselben auch gutes steirisches Bier.

Beim Josef, am teatro filodrammatico, bekannt durch sein gutes Bier, viel von Deutschen besucht.

In letzterer Beziehung steht ihm

der Tiroler in der Altstadt gleich. Huber, in der Casernstrasse, gegenüber dem deutschen Kaffehaus. Die Bierhalle in der Nähe des Gadola-Platzes. Buon Pastore in der contrada San Nicolò.

Mehrere Etablissements dieser Art haben kleine Gärten, als: zum Hirschen am Acquedotto, zum Löwen an der Corsia Stadion, zum grünen Berge (Monte verde), zur Scala d'oro. Sehr besucht ist seiner schönen Aussicht wegen der Berger'sche Garten unterhalb des Castells mit einem eleganten Salon.

Caffé's.

Die Kaffehäuser in Triest sind sehr zahlreich. Wir nennen nur die dem Fremden interessantesten: Das Caffé im Hôtel de la ville, am Hafen. Nahe daran, gegenüber der griechischen Kirche, das Caffé Tomaso mit besonders gutem Kaffee und ausgezeichnetem Eis.

Caffé degli specchi am grossen Platze, sehr besucht.

Am Anfange des Acquedotto, das Caffé Ferrari unter den sogenannten Volti (Hallen) di Chiozza, im Sommer sehr kühl.

Ferner sind erwähnenswerth als namentlich von Deutschen zahlreich besucht: Das Caffé Stella polare und das Deutsche Kaffehaus, beide in der Nähe der Post.

Buchhandlungen.

Münster im Tergesteum, Schimpff am Börsenplatz, Colombo Coen und Schubert am Corso und Saraval in der Rothen Brückenstrasse.

Kunsthandlungen.

Habnit am Börsenplatz, Scabarvis-à-vis dem Caffé Stella Polare, Tedeschi, Contrada Cavanna.

Bilder- und Rahmenhandlung des W. Schollian am Corso mit einer Auswahl von Gemälden neuerer Meister.

Kaufläden.

Seiden-Stoff-, Quincaillerie- und Bijouterie-Handlungen sind einige

auf der Via ponte rosso, die meisten am Corso zu finden.

Die Stadt.

Der erste Gang des Reisenden ist stets zum Hafen, denn hier ist das Interesse der Seestadt concentrirt.

Die Besichtigung der Stadt geschieht daher meistens von der Seite des Hafens aus. Eine besondere Annehmlichkeit der Neustadt Triest's ist das schöne Pflaster aus grossen Quadern.

Der Canal grande.

Geht man auf der Riva Carciotti, so genannt vom Palaste Carciotti neben dem Hôtel de la ville, von



Ponte rosso.

diesem Hôtel etwas nach rechts, so kommt man zum Canal grande, der, eine Merkwürdigkeit der Stadt, sich tief hinein erstreckt bis zur Kirche S. Antonio nuovo, und grosse Kauffahrteischiffe birgt, die hier in der Stadt selbst ihre Ladungen lösen oder aufnehmen.

In der Mitte des Canales ist eine Drehbrücke, Ponte rosso, zur Verbindung der beiden Stadttheile. Am Anfange des Canals aber wird die Uferverbindung durch eine eben vollendete neue, aus dem Stabilimento tecnico hervorgegangene Drehbrücke bewerkstelligt.

Die Kirche S. Antonio nuovo am

Ende des Canals wurde 1830 nach dem Plane des Architekten Pietro Nobili (Erbauer des Burgthores in Wien) von Valentino Valle im griechischen Style erbaut. Unter den sechs Altarbildern sind die heil. Anna v. Grigoletti, der Gekreuzigte von Turner, Maria Opferung von Schiavoni, S. Antonio von Politi, und die 4 Märtyrer von Cipparini beachtenswerth.

Wir kehren nun an den Molo zurück, am Hôtel de la ville vorüber. Nahe daran liegt die griechische Kirche San Nicolò, 1782 erbaut; reich ausgestattet, mit zwei schönen neuen Gemälden, Predigt Johannes



Börsenplatz.

Bapt. und Christus segnet die Kinder, vom Maler Dell' Aqua (Triestiner, jetzt in Belgien). Sie hat einen Archimandriten zum Vorstande. Sonntags 10 Uhr und täglich Morgens von 9—6, Abends von 5—7 Uhr, kann man den griechisch-orientalischen Cultus dort kennen lernen.

Einige Schritte von hier, beim Caffé Tomaso vorüber, kommt man auf den Börsenplatz (Piazza della Borsa).

Hier ist das Tergesteum, das bedeutendste und imposanteste Gebäude der Stadt, der Brennpunkt des Triester öffentlichen Lebens; ein grossartiges viereckiges Gebäude, welches ein ganzes Strassenviertel einnimmt, und im Innern durch einen mit Glas gedeckten Kreuzgang gegen alle Launen des Wetters geschützt ist. Es wurde von einer Aktiengesellschaft mit dem Capital von 750.000 fl. C. M. erbaut. Hier sind die Haupt-Bureaux und die Druckerei des österr. Lloyd, die Lesesäle des Lloyd und des kaufmännischen Vereines; hier findet man die Zeitungen aller Länder in allen Sprachen; hier erfährt man die Ankunft aller Segel- und Dampfschiffe. Jedes in Sicht befindliche Schiff wird am Leuchthurme mit Signalflaggen und Kugeln und sogleich auch mittelst eigener Tafeln an den Thüren des Einschreib-Bureau des Lloyd und im

Kreuzgange des Tergesteums angezeigt. Der Name jedes angelangten Handelsschiffes wird nebst seiner Ladung und Bestimmung sogleich in ein Buch eingetragen, welches hier zu Jedermanns Einsicht aufliegt. Wer eine Correspondenz zu besorgen hat, findet ein eigenes mit Schreibmaterial versehenes Zimmer.

Die Lesesäle des Lloyd, die reichsten an Zeitungen im ganzen Lande, bestehen aus 3 Abtheilungen. In der ersten liegen italienische, französische, englische, griechische etc. Blätter; in der zweiten alle interessanten deutschen Zeitschriften; in der dritten Correspondenzen der auswärtigen Handelsplätze und Seehäfen, Berichte der Lloyd-Agenten und Capitäne, die Namenslisten der mit den Lloyd-Dampfern angekommenen Passagiere. Der Fremde kann immerhin eintreten, bei längerem Aufenthalte kann er, von einem Mitgliede eingeschrieben, einen Monat lang unentgeltlich die Lesezimmer besuchen. Im Conversationsaale wird auch Schach und Domino gespielt. Erfrischungen im anstossenden Caffélokale.

Das Börsengebäude liegt neben dem Tergesteum, ebenfalls von einer Aktiengesellschaft erbaut. Der Bau wurde vom Architekten Molinari im dorischen Style mit einer Säulen-façade ausgeführt und kostete

360.000 fl. C. M. Der Saal des Erdgeschosses hat Plafond-Fresken vom Venetianer Carlo Bevilacqua. In dem Gebäude befindet sich das Börsenamt, die Spar- und Scontocasse, das Telegraphenamt und die Filiale der Nationalbank. Als Börse selbst aber wird es nicht benützt, weil der Raum zu klein geworden. Die Börse wird im Kreuzgange des Tergesteums von 12—2 Uhr abgehalten.

Vor dem Börsengebäude steht ein Brunnen und das Standbild des Kaisers Leopold I., 1660 errichtet.

Nahe am Börsenplatze liegt der grosse Platz, Piazza grande, vom Municipaliätsgebäude mit der Hauptwache, der Locanda grande, und einigen Privathäusern eingeschlossen, jedoch mit freier Aussicht auf den Hafen. In der Mitte des Platzes die Bildsäule Carls VI. vom J. 1728, und der grosse Brunnen vom J. 1750 nach dem Plane von Mazzoleni, einen aus grossen Karsteinen gebildeten Felsen vorstellend. Die vier Eckstatuen sind die Symbole der 4 Welttheile (Afrika aus schwarzem Marmor).

Hier ist auch die kleine aber sehr alte Peterskirche 1367 erbaut.

Wir gehen von der Piazza grande auf den Börsenplatz zurück in die Hauptstrasse von Triest, den Corso, der sich von der Piazza della borsa

bis zur Piazza della legna (Holzplatz) erstreckt. Der Corso, eine sehr belebte Strasse, trennt die Neustadt von der Altstadt.

Die Altstadt.

Die Altstadt liegt rechts aufwärts gegen den Hügel des Castells. Sie hat enge, steile Strassen, die grossentheils krumm gebaut sind, um das Eindringen der Bora zu verhindern.

Am Wege zum Castell liegt die ehemalige Jesuiten-, jetzt Pfarrkirche S. Maria Maggiore, 1627 erbaut. Die Kirche hat eine Madonna von Sassoferato, in der Chorrundung ein grosses Freskobild von Santi, oben: Gott Vater, die Himmelskönigin und Engelsschaaren, unten: links die Vertreibung aus dem Paradies, — rechts Moses und die Propheten.

Auf dem Hügel unterhalb des Castells, zu welchem ein ziemlich steiler Weg hinaufführt, liegt die Domkirche, Cattedrale S. Giusto, ein altherwürdiger Bau, entstanden aus der Vereinigung von zwei in grauer Vorzeit getrennten Kirchen; deren eine aus dem vierten Jahrhundert stammt, mit drei Schiffen im Style der römischen Basiliken, während die andere, dem Märtyrer St. Just geweiht, das Gepräge der Justinianischen Zeit trägt. Die 2 Mosaiken im Innern der Kirche, Christus und

Maria, stehen den Venetianern weit nach. Ein schwarzer Marmorstein mit Messingschrift bezeichnet das Grab des in Triest 1855 verstorbenen Infanten von Spanien, Don Carlos.

In der St. Just-Capelle wird der neue Votivaltar für die Rettung des Erzherzogs Ferdinand Max aufgestellt, mit Marmorarbeiten vom Venetianer Luigi Ferrari.

Der Glockenthurm des Domes wurde um das Jahr 1000 mit einer einzigen Mauer auf den Trümmern eines Tempels der capitolinischen Gottheiten (Jupiter, Juno und Minerva) erbaut, welche bereits früher als Atrium zu einer Basilika der heil. Maria gedient hatten. Zwischen 1337 bis 1343 wurde er mit einer zweiten, soliden Mauer überkleidet, zwischen den beiden Mauern aber die Stiege angebracht. Zu dieser Ueberkleidung wurden Fragmente des altrömischen Baues verwendet, die bei Untersuchungen neuerer Zeit wieder ausgeschieden und im Museo Winkelmann aufbewahrt wurden. Diess ist ein kleiner freier Platz, früher Gottesacker, neben der Kirche, der dem Fremden vom Küster geöffnet wird. In einer kleinen Halle steht hier das Denkmal Winkelmann's, der 1768 in der Locanda grande von einem Italiener aus Habacht ermordet wurde.

Auf der Terrasse vor der Kirche ist das Grab des Herzogs von Otranto (Josef Fouché), der 1820 in Triest starb.

Das Castell ist nur seiner Lage wegen merkwürdig, denn es beherrscht die Stadt von der Spitze des Hügels, wo einst das römische Capitol stand, steht über der Domkirche, und hat auf der Plattform eine herrliche Aussicht auf Stadt und Hafen.

Der Bau des Castells wurde auf Befehl Friedrichs III. 1508 begonnen, 1680 vollendet, nebst der Schanze St. Vito auf dem benachbarten Hügel. Der Eintritt nur gegen Karte des k. k. Platzkommando's; allein der Platz vor und hinter dem Castell bietet dieselbe Aussicht.

Paläste.

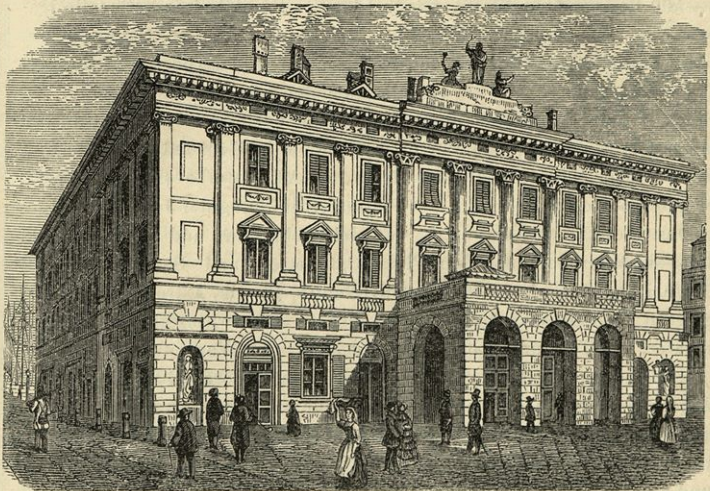
Besonders zu erwähnen sind der Palazzo Carciotti an der Riva gleichen Namens, gegenüber dem Hôtel de la ville.

Palazzo Revoltella in der Contrada del Lazzaretto Vecchio, Eigenthum des Ritter von Revoltella, neu erbaut nach dem Plane des k. preuss. Baurathes Hitzig und fürstlich ausgestattet. Prachtvolle Façade mit 4 schönen Statuen vom Venetianer Bosa, und einem Balkon im Rundbogenstyle. Auch die innere Einrichtung ist unter Leitung des

Ingenieurs Sforzi prachtvoll ausgeführt. Vier Statuen auf der grossen Stiege von cararischem Marmor (die Jahreszeiten) nach Modellen von Canova und Thorwaldsen. Die Säulen des Portikus von Karst-Marmor, der Fussboden von künstlichem Marmor aus der Fabrik Galimberti in Mailand.

In derselben Strasse ist das Palais Ara in venetianischem Geschmack, und ein anderes desselben Eigenthümers am Canal grande.

dem Tergesteum und dem Molo San Carlo; im J. 1800 vom venetianischen Architekten Selva erbaut. Es hat 6 Stockwerke und fasst über 1300, der Redoutensaal über 2000 Personen. Die Logen werden auf 3 Jahre vermietet und sind daher für einzelne Vorstellungen nicht zu haben. Die Parterre-Sperrsitze aber sind bequem, und die offenen in den letzten Reihen billig. Jährlich zweimal Opernvorstellungen. Die erste Saison vom halben September bis



Teatro grande.

Theater.

Triest hat jetzt vier Theater.

Das Teatro grande zwischen

Anfang Dezember hat die bessere Oper, die zweite von Weihnachten bis zur Charwoche das bessere Ballet. Nach Ostern: italienisches Drama.

Teatro Armonia, auf der Piazza della legna (Holzplatz), eben erst vollendet; gebaut vom Architekten Dr. Scala aus Udine. Es umfasst einen Flächenraum von 200 Quadratklaftern. Die reich mit Stukkatur verzierte Façade ist im lombardischen Style gehalten. Die 14 Cariatiden des Hauptgesimses sind von Angelo Camerani. Die Frontseite hat fünf Eingänge (nebst dem sind noch zwei Seitengänge), die Schaubühne ist im ersten Stock. Das Parterre fasst 4—500 Personen, im fünften Stockwerke ist eine amphitheatralisch gebaute Gallerie, die für eben so viel Personen Raum hat; der zweite Stock hat ein elegantes und geräumiges Foyer, in dem 250 Personen Platz haben. Im Carneval sind hier elegante Bälle.

Das **Teatro Mauroner**, von Leopold Mauroner nach dem Plane Ferrari's gebaut, ein gedecktes, mit grossen Fenstern versehenes Amphitheater, für Tag- und Nachtvorstellungen geeignet. Es fasst gegen 3000 Zuseher. Im Laufe des Jahres wird es abwechselnd als Circus für Kunstreiter und als Theater für Drama und Oper benützt. Im Carneval sind hier die Bälle für die unteren Stände.

Das **Teatro Filodrammatico** ist nur ein kleiner Saal mit zwei Gallerien, der an Schauspielgesellschaften vermietet wird.

Oeffentliche Institute.

Der Charakter der Seehandelsstadt ist allen öffentlichen und Privatanstalten der Stadt Triest eingepägt.

Sie ist der Sitz der k. k. Central-Seebehörde (Via della nuova sanità), welcher die Leitung und Ueberwachung des Hafendienstes und des See-Sanitätsdienstes in allen Seebezirken des Reiches zusteht. Unter ihr stehen das Central-Sanitätsamt, das See-Sanitäts-Lazareth, alle Hafen- und Sanitäts-Deputationen, Agentien und Exposituren des gesammten Litorales.

Eine spezifische Unterrichtsanstalt ist die k. k. Handels- und nautische Akademie (Piazza Lipsia) zur Ausbildung der Jugend für Handel, Schifffahrt und Schiffbau, mit Cabinetten und Sammlungen für Nautik, Physik, Astronomie (magnetisches Observatorium), Naturgeschichte und Waarenkunde (mit chemischem Laboratorium), Schiffbaukunde und Zeichnung.

Ein astronomisch-nautisches Observatorium unter der Leitung des Professors Franz Schaub (Chiarbola inferiore).

Eine besondere Spezialität der Stadt Triest ist das grosse weltbekannte Institut des Oesterreichischen Lloyd.

Der europäische Ruf des Lloyd ist in seiner, die gesammte Dampfschiffahrt des adriatischen und schwarzen Meeres seit Jahren beherrschenden Stellung, anderseits in seinen ausgebreiteten literarisch - artistischen Unternehmungen begründet.

Er wurde im J. 1833 nach dem Muster des Londoner Lloyd von einem Verein von Kaufleuten gegründet und bestand anfangs nur aus den Assekuranz-Kammern, die jetzt die I. Section bilden.

Gegenwärtig besteht der Lloyd aus 3 Sectionen.

Die I. Section sind die Versicherungskammern, der Mittelpunkt für alle Angelegenheiten der Schifffahrts - Assekuranz, für alle Handels- und Schifffahrts-Nachrichten, und die Leitung der Hilfeleistungen in Fällen von Seegefahren oder Verlusten.

Die II. Section ist die Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Sie wurde im J. 1836 gegründet, und begann ihre Wirksamkeit zur See am 15. Mai 1837 mit ihrem ersten in London gebauten Dampfer „Erzherzog Ludwig“ Nr. 1, welcher an jenem Tage seine erste Fahrt nach Constantinopel antrat. Jetzt besitzt der Lloyd 68 Dampfschiffe, mit welchen er die Fahrten nach Venedig, Istrien, Italien, Dalmatien, Griechenland, der Levante, Alexandrien, Spa-

nien und auf dem schwarzen Meere macht.

Die III. Section ist die literarisch - artistische Abtheilung. Sie umfasst die Redaktionen der von ihr herausgegebenen Zeitschriften, die Druckerei, die Kunstanstalt und die Lesesäle.

Die Section gibt folgende Zeitschriften heraus:

Osservatore Triestino, das offizielle Provinzialblatt politischen und kommerziellen Inhaltes.

Ferner werden daselbst gedruckt:

Die Triester Zeitung, Tagblatt für Politik und kommerzielle Interessen. Diavoletto, ein populäres Volksblatt.

Die griechische Zeitung „*Ημερα*“ (der Tag), eine Wochenschrift; der wöchentlich zweimal erscheinende „*Novelliere*“; das täglich erscheinende Verzeichniss der ein- und ausgelaufenen Schiffe (*il listino*).

Ferner die Monatschriften: Das Illustrierte Familienbuch und die *Letture di Famiglia*.

Die Buchdruckerei hat sieben Schnellpressen und eine eigene Schriftgiesserei. Die Kunstanstalt hat ein Stahl- und Kupferstich-Atelier, dann eine Kupfer- und Stahl-druckerei mit 18 Pressen, und ein photographisches Atelier.

Die Bureaux des Lloyd sind

im Tergesteum, und zwar die II. Sektion, 3. Stiege, 2. Stock.

Hier ist auch das Bureau der Direktion, der Sitzungssaal, das Bureau des General-Sekretärs.

Die Einschreib - Bureaux für die Reisenden, Aufnahme und Expedition der Frachten: auf derselben Seite des Hauses im Erdgeschoss. Hier ist auch das Informations-Bureau der Anstalt, welches über alle die Anstalt betreffenden Gegenstände, namentlich bezüglich der Dampfschiffahrt, Auskunft gibt.

Unter der II. Sektion stehen die beiden Lloyd - Arsenale. Das alte Lloyd-Arsenal liegt am Ende der contrada del Lazzaretto vecchio. Ein Oberingenieur und 14 Werkführer leiten die für die Dampfer und Maschinen der Anstalt nöthigen Arbeiten, bei welchen 800 Personen beschäftigt sind.

Das neue Lloyd-Arsenal liegt an der Promenade nach Servola. Der Bauplatz wurde dem Meere abgewonnen, indem die alte unebene Strasse abgegraben, erweitert, mit Stützmauern versehen und mit dem abgegrabenen Erdreich eine Strecke des Hafens verschüttet wurde.

Das theils fertige, theils schon sehr vorgeschrittene Arsenal besteht aus zwei Abtheilungen, wovon die eine, ausschliesslich dem Schiffbaue gewidmet, schon seit längerer Zeit

in Benützung ist. Die zweite Abtheilung ist ganz für den Maschinenbau bestimmt, so dass die in der ersten Abtheilung erbauten oder reparirten Schiffe hier vollständig ausgerüstet werden. In der Mitte der beiden Abtheilungen erhebt sich ein Thurm, von dessen Plattform man eine herrliche Aussicht auf Triest und den Hafen hat.

An der Seeseite ist das ganze Arsenal durch eine Quaimauer begrenzt, welche das Anlegen jedes Schiffes zulässt und worauf sich die Krahnne zum Versetzen der Kessel und Maschinentheile in die Schiffe befinden. Der Plan des Ganzen ist vom Architekten Hansen, der Entwurf für die Wasserbauten vom Ingenieur Heider, dem auch die Leitung des ganzen Baues übertragen ist.

In der unmittelbaren Nähe des Lloyd-Arsenales werden jetzt für Rechnung des Pensionsfondes eine grössere Anzahl von Arbeiterwohnungen gebaut.

Eintrittskarten zur Besichtigung beider Arsenale: im Bureau der II. Sektion (Tergesteum 3. Stiege, 2. Stock).

Promenaden.

Ausser dem Corso und dem Molo San Carlo, die besonders im Sommer Abends, im Winter Mittags stark besucht werden, ist die Promenade von St. André vorzüglich zu erwähnen. Vom alten Laza-

reth führt eine Fahrstrasse gegen das Meer hin und theilt sich am Fusse eines Hügels in zwei Wege, der eine den Hügel hinauf, der andere am Meeresufer hin, bis sie beide zusammentreffen. Der Spaziergang bietet die schöne Aussicht auf das Meer und den Golf, die friaulische und istrische Küste, die Bucht und das Städtchen Muggia, das Dorf Servola auf einer Anhöhe, das Lloyd-Arsenal.

Ein besuchter Sommerspaziergang ist der des *Acquedotto*, eine breite mit Akazien und Linden besetzte Strasse, an deren Ende sich das *Caffé cosmopolita* befindet, wo zweimal wöchentlich Militärmusik.

Von hier gelangt man links in den neuen öffentlichen Garten (*giardino publico*) an der Fahrstrasse in's *Boschetto*, mit einem eleganten Kaffehause. In der Nähe ist der neue Prater mit einem Gasthause.

Vom *Acquedotto* führt eine Fahrstrasse in's *Boschetto*, einen mit Eichen bewaldeten Berg, auf dem sich mehrere Gasthäuser mit kleinen Gärten befinden. Der Fussweg geht rechts von der Fahrstrasse etwas steiler hinauf. Auf dem Gipfel des *Boschetto* befindet sich das *Ferdinandeam* — ein stattliches, palastartiges Vergnügungs-Lokal, welches mit einem, dem Kaiser Ferdinand I., der diesen Wald der Stadt schenkte,

gewidmeten Monumente geziert ist. Dasselbe wurde nach dem Plane des kön. preussischen Baurathes Hitzig ausgeführt und enthält unter andern einen sehr geräumigen und eleganten Ballsaal. Die Aussicht von diesem Punkte ist eine wirklich entzückende. Nicht weit davon liegt in der Mitte eines reizenden Parkes das anmuthige Schweizerhaus des Herrn P. Ritter v. *Revoltella*, der auf dieser vor wenigen Jahren noch rauhen Stätte einen prächtigen Landsitz mit einem reichlich ausgestatteten Treibhaus schuf. Auf einem noch höher gelegenen Punkte erhebt sich die von Herrn *Botaccin* erbaute Ruine — die eine bezaubernde Rundsicht gewährt.

Entstehung und Wachsthum der Stadt Triest.

Triest ist eine uralte Stadt, schon im siebenten Jahrhundert von *tracischen* Einwanderern gegründet. Seine eigentliche Blüte beginnt unter Kaiser Karl VI., der 1719 Triest und Fiume zu Freihäfen erklärte. *Maria Theresia* setzte das Werk ihres Vaters fort, die Handelsintendantz, die Börse, die erste Assekuranzkammer sind Schöpfungen der grossen Kaiserin, unter den Bauwerken: der *Molo San Carlo*, die *Mauth*, der *Canal grande*, das Statthaltereigebäude, das neue Lazareth, das Spital, die Kaserne.

Durch den Aufschwung des Handels mit der Levante nahm die Einwanderung aus allen Theilen Europa's, namentlich aus Griechenland, fortwährend zu (den Griechen wurde 1751 freier Kultus und eine eigene Kirche bewilligt). Zur Zeit des Ablebens der Kaiserin Maria Theresia hatte sich die Seelenzahl von 6000 auf 17.000 erhöht.

Unter Kaiser Joseph II. war der Aufschwung Triest's fortwährend im Steigen. Die evangelische Confession erhielt freien Kultus, der Ghetto wurde aufgehoben, die Israeliten zu den Börsen- und Municipalämtern ermächtigt; dadurch nahm die Einwanderung zu, neue Fabriken entstanden, der Schiffbau machte grosse Fortschritte.

Die Zeit der französischen Invasionen von 1796 an war ein Stillstand für das Gedeihen der Stadt. Erst 1813 wurde mit Deutschland auch Triest, das immer getreu zu Oesterreich gehalten hatte, von der Fremdherrschaft befreit. Es wurde die Hauptstadt des österr. Küstenlandes mit dem verdienten Prädikate: „die Getreueste“ und ging einer neuen Epoche der Wohlfahrt entgegen. Von 1814 bis 1836 war jedes Jahr durch einen bedeutenden kommerziellen Fortschritt bezeichnet. Die Handelsakademie wurde eröffnet, 1833 der österreichische Lloyd gegründet —

drei Jahre später waren seine Dampfer schon auf der See, den 12. April 1837 fuhr der erste Lloydampfer nach Constantinopel.

Das Jahr 1848 ging an dem loyalen Sinne der Triester ohne Nachtheil vorüber; 1850 wurde es zur reichsunmittelbaren Stadterhoben und das Freihafenprivilegium bestätigt. In diesem Jahre wurde auch die Central-Seebehörde errichtet, von Sr. Majestät dem Kaiser Franz Josef der Grundstein zum Bahnhofe gelegt, und die Bahnarbeiten begonnen, mit deren Vollendung die Stadt Triest einer neuen glänzenden und hoffnungsvollen Epoche entgegen sieht.

Lage und Klima.

Triest liegt am Fusse des Karstes auf einem Raume von 17 italienischen Quadratmeilen, durchaus hügeligem und steinigem Boden, der nur wenig producirt. Es ist wasserarm und dem mitunter eintretenden gänzlichen Mangel an Trinkwasser wurde erst durch die Wasserleitung von Aurisina gründlich abgeholfen (s. unten S. 182).

Die Triest umgebenden Höhen sind folgende:

Der Opschina	1246	Wr.F.
der Medveja bei Opschina	1494	„
das Schloss San Servolo	1389	„
die Spitze von Muggia .	722	„
das Castell	273	„

Das Klima von Triest ist sehr veränderlich, Murray verklagt es mit Recht als „*subject to the most abrupt alterations, from intense heat to piercing cold, owing to the prevalence of two winds equally opposite in character and equally intolerable*“. Von diesem Vorwurfe lässt sich Triest nicht befreien, der Bewohner der Stadt gewöhnt sich an das Klima, der Fremde wird der Herrschaft eines dieser windigen Tyrannen schwerlich entgehen. Der Scirocco, der von Südosten weht, macht eine erstickend warme, ungesunde, erschlaffende Atmosphäre; weniger schädlich, aber weit lästiger ist die Bora, die namentlich im Herbst und Winter von Nordosten mit solcher Gewalt wüthet, dass man sich in den Strassen nur mit Mühe aufrecht halten kann, und die Nähe des Wassers vermeiden muss.

Diesem Wechsel der Witterung muss bei einiger Empfindlichkeit auch die Lebensweise angepasst werden; bei Scirocco ist leichte, mehr vegetabilische Kost anzurathen, bei Bora kräftige Nahrung; selbst die Austern sind nur bei Bora zu empfehlen. Im Juli und August verlassen viele Triestiner die Stadt wegen der drückenden Hitze.

Bevölkerung.

Die Einwohnerzahl des ganzen Gebietes von Triest beträgt 96.253

Seelen, darunter 89.718 Katholiken, 2534 Akatholiken und 4001 Israeliten. Die eigentliche Stadt zählt 59.585 Bewohner. Triest ist eine polyglotte Stadt, wie es wenige gibt, die gebildeten Stände sprechen meistens deutsch und italienisch, ausserdem aber ist die Kenntniss der französischen, englischen, griechischen und slavischen Sprache sehr verbreitet. Selbst die Landleute des Triester Gebietes sprechen meistens zwei Sprachen: italienisch und slavisch.

Diese Bewohner des Territoriums haben eine ganz eigenthümliche Tracht, welche dem Klima und der Beschäftigung entspricht. Bei den Männern kurze Jacke und Hose, diese am Knie offen, im Winter die Pelzmütze wegen der Bora, im Sommer ein leichter Strohhut.

Das Triester Territorium war bisher von der Militärpflichtigkeit befreit, dagegen stellte es ein leichtes Jägerbataillon von 1000 Mann, welche aus der gegen 16.000 Seelen betragenden grundbesitzenden Landbevölkerung konskriptionsmässig ausgehoben wurden.

Die Dienstpflicht dauert vom achtzehnten bis zum sechzigsten Jahre; Waffen und Rüstung gibt der Magistrat, die Kleidung der Mann selbst, die Erhaltung trägt die Stadtgemeinde. Diese Miliz leistet Sicherheitsdienste in der Stadt und im Territorium —



Männliche Trachten.

nöthigenfalls auch Garnisons- und Kriegsdienste. Die Officiere werden aus den selbstständigen Bürgern, Grundbesitzern, Kaufleuten gewählt, von der Behörde bestätigt. Ihr Commandant hat den Titel eines Oberstlieutenants. Die Kleidung der Mannschaft weicht wenig von ihrer gewöhnlichen Tracht ab, statt der Mütze tragen sie bei Ausrückungen einen schwarzen aufgestülpten Filzhut mit kleinen Krämpen, der mit einem

kleinen Jägerhorn als Abzeichen gezeichnet ist.

Die Frauen und Mädchen des Gebietes (Mandrierengenannt) zeichnen sich durch grosse Reinlichkeit des Anzuges und die Weisse ihrer Wäsche aus. Sie tragen meist ein schwarzes Leibchen, das bis an den Gürtel reicht, an der Brust offen und farbig ausgeschlagen ist. Ein faltenreicher farbiger Unterrock, unten mit schmalen Borten von anderer Farbe



Weibliche Trachten.

benäht, reicht bis unter die halben Waden, dazu weisse Strümpfe und — des Bergsteigens wegen — starke Schuhe mit hohen Absätzen. Man sieht meistens schlanke Gestalten von mittlerer Grösse mit zartem frischen Teint, sanften Gesichtszügen und elastischem Gange. Man findet sie in ihrem Putze Sonntags um 9 Uhr früh in der Kirche St. Antonio vecchio, wo in ihrer Sprache Predigten gehalten werden.

Die Triester halten viel auf Eleganz der Kleidung. Selbst Mädchen aus den unteren Ständen tragen seidene Kleider, mitunter auch Sammt-

mantillen; von den höheren Classen aber unterscheiden sie sich dennoch auffallend, indem sie im Sommer und Winter ohne Kopfbedeckung auf der Strasse gehen, daher sie auch ihr meistens schönes Haar sorgfältig ordnen. Wer das Triester Volk beobachten will, findet es zahlreich versammelt an Sonntagen zwischen 12 und 1 Uhr zur Zeit der letzten Messe auf dem Corso und dem Molo San Carlo.

Die Wohlhabenden bringen nur den Winter in der Stadt zu, den Sommer auf ihren Villen (Campagnen), welche rings um Triest mit grossem

Luxus angelegt sind. Die steinigen Bergabhänge des Karstes sind mit eleganten Landhäusern bedeckt, die von freundlichen Gärten und Treibhäusern, Gemüse- und Weingärten umgeben sind. Dazu musste von entfernten Gegenden die fruchtbare Gartenerde zu Schiffe herbeigeführt werden. Die höher gelegenen Campagnen bieten die schönsten Aussichten auf den Hafen und die Meeresküste.

Der Triester Carneval ist sehr beliebt, besonders in den letzten Faschingstagen, wo Nachmittags am Corso Wagen auf Wagen in unendlichem, langsamen Zuge folgen, von Masken und Nichtmasken umschwärmt. Das Confettiwerfen wird dabei mit Leidenschaft betrieben. Auf den Redouten (hier Veglioni genannt), gibt sich das untere Volk ganz seiner Fröhlichkeit hin, es wird der von den Venetianern entlehnte Nationaltanz, der Monferin, getanzt. Man sieht hier schon ein Stück echt italienischen Volkslebens.

Umgebungen von Triest.

Der Besuch der interessanten Triester Umgebungen ist jetzt durch die Bahn sowohl, als durch die Lloyd-Dampfschiffahrt sehr erleichtert. Der Lloyd lässt im Sommer jeden Sonntag und Feiertag bei gutem Wetter eine

Lustfahrt nach den näheren Punkten des Golfes, als Capodistria, Isola, Pirano, Duino u. s. w. unternehmen. Der Preis für die Hin- und Rückfahrt ist 2 fl. 10 kr. pr. Person, für die Hin- oder Rückfahrt allein 1 fl. 58 kr.

An der friaulischen Küste.

Barcola, ein kleines freundliches Dörfchen, in einem üppigen Thale zwischen dem Meeresstrande und der Eisenbahn, die hier über einen schönen Viadukt führt. Man erreicht es in $\frac{3}{4}$ Stunden sowohl zur See in einem Boote, als zu Wagen auf der Fahrstrasse. Man findet hier einige ländliche Gasthäuser. Von hier entweder zur See oder auf der neuen Fahrstrasse zu Wagen, oder in einer kleinen Stunde auch von dem Stationsplatze Grignano zu Fuss zu dem neuen See-Lustschlosse von :

Mira Mar, welches der Erzherzog Ferdinand Max auf der „Punta di Grignano“ in grossartigem Style mit schönen Gartenanlagen erbauen liess. Von hier erreicht man in einer halben Stunde zur See, oder vom Stationsplatze Nabresina zu Fuss:

Die Wasserleitung von Aurisina. Von Freih. von Bruck in's Leben gerufen, von einer Triestiner Aktiengesellschaft durchgeführt, die technische Anlage vom Ingenieur Junker entworfen, ist diess grossartige Unternehmen, wodurch sowohl

die Bahnstationen Nabresina, Grignano und Triest, als auch die Stadt Triest mit dem nöthigen Wasser versorgt werden, so eben zur Vollendung gelangt.

Hiezu wurden die am Fusse des Kalkgebirges in St. Croce, im Niveau des Meeres entspringenden und dort in die See fließenden Quellen verwendet und so gesammelt, dass jede Vermischung des Süßwassers mit der See vollkommen verhindert wird.

Das Wasser wird durch Dampf-pump-Maschinen nach dem Cornwall-Princip (Fabrik von Sigl in Wien) auf die Höhe von 414—580 Fuss über den Nullpunkt der Quellen gehoben, und in gusseisernen Röhren nach Nabresina und Triest geführt.

Das Werk hat als Betriebskraft vier Dampfmaschinen mit zusammen 270 Pferdekraft, sie heben in 24 Stunden 200.000 Kubikfuss Wasser.

Von hier in einer halben Stunde zur See, oder in einer kleinen Stunde zu Wagen vom Stationsplatz Nabresina nach:

Duino, ein malerisch gelegenes Schloss auf steilem Felsenufer. Es gehört der Fürstin Hohenlohe. Von dem Schlosse hat man eine herrliche Aussicht auf Triest und Umgebung, die friaulische Küste, die Alpen und das Meer. Unter dem Schlosse ist ein kleiner Hafen für geringere

Fahrzeuge. In der Nähe mündet der räthselhafte Fluss Timaus in's Meer; er soll die Rjeka sein, welche bei San Canzian sich in die Erde verliert und nach einem unterirdischen Laufe von fünf Meilen hier durch sieben Felsenlöcher als Timaus zu Tage kommt. Am rechten Ufer desselben liegt die alte Kirche von S. Giovanni, die aus den Trümmern eines alten römischen Tempels erbaut ist.

Von hier in einer kleinen Stunde nach:

Monfalcone, besuchter Badeort mit warmen Heilquellen. Er hat gute Gasthäuser und Privatwohnungen zu billigen Preisen. Die Umgebungen: Ronchi, S. Pietro, Fogliano sind interessant.

Von hier mit Post in drei Stunden nach:

Aquileja, ein alter Ort mit sehenswerthen Alterthümern. Die schönsten Monumente sind in der alten Metropolitankirche, auf dem St. Johannesplatze in der antiken Klosterkirche, am Hause Guato.

An der istrischen Küste.

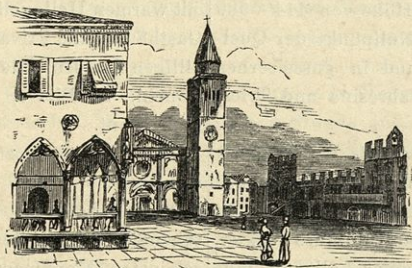
Servola. Auf dem Spaziergange von St. André kommt man, eine halbe Stunde von der Stadt entfernt, auf einen Hügel, dessen Gipfel eine freundliche Kirche nebst andern Gebäuden bedecken. Auf dem Rücken

des Hügels sind Bauernhäuser zerstreut, die mit jener Kirche das von den Triestern stark besuchte Dorf Servola bilden. Es hat ein gutes Gasthaus, wo man besonders gute Austern findet.

Von hier aus gelangt man auf einem fahrbaren Wege, der sich um die Bucht von Servola herumzieht, nach dem alten und ziemlich verfallenen Orte:

Muggia. Angenehm kommt man von Triest in einem Boote dahin. In der Nähe der Ruinen des alten Schlosses ist hier die Schiffs-

wie jene für die Trockenlegung der Sümpfe im Venetianischen; in letzter Zeit die Dampfmaschine von 800 Pferdekraft für das k. k. Linienschiff Kaiser. — Sie verbraucht jährlich gegen 12.000 Centner Steinkohlen, 6000 Centner Cokes, 9000 Centner Gusseisen, 6000 Centner gestrecktes Eisen, 1000 Centner Kupfer. Auf dem Hügel ober Muggia, auf dessen Abhänge die alte Kirche steht, hat man eine umfassende Aussicht (namentlich auf Triest und Capodistria). Man erreicht den Gipfel in $\frac{3}{4}$ Stunden.



Capodistria.

werfte der k. k. Kriegsmarine, ferner eine Maschinengiesserei und einer Schiffswerfte des grossen stabilimento tecnico in Triest, einer Aktiengesellschaft, deren Direktoren die Herren Ritter von Reyer und Revoltella sind. Die Leitung besorgt Edm. Bauer, die technische Inspektion D. Strudthoff. Die Anstalt stellt die grossartigsten Maschinen her,

Capodistria. Wer es nicht im Sommer mit einer Sonntagsfahrt des Lloyd dampfers besuchen kann, der gelangt zu Wagen in zwei Stunden dahin. Es ist interessant wegen des venetianischen Charakters seiner Gebäude. Der schöne Hauptplatz, von der Hauptkirche, dem in altem Style gebauten Casinohause und der Loggia (dem Amtsgebäude) eingeschlos-

sen, erinnert an den Markusplatz in Venedig. Viele Denkmäler und Inschriften deuten auf die venetianische Zeit zurück.

Interessant sind die naheliegenden Salinen, in welchen aus dem Meerwasser Salz gewonnen wird. Sie fordern bezüglich der vollkommenen Nivellirung des Terrains und der Verwahrung gegen alle äusseren Einflüsse der Witterung anhaltende Sorgfalt, damit sie in der Periode der Salzproduktion hinlänglich solid sind. Diese beginnt mit der zunehmenden Wärme und hört mit der rauheren Jahreszeit auf.

Isola. In der Nähe von Capodistria ist die kleine anmuthige Halbinsel Isola mit 3700 Einwohnern und einem Heilbade.

Die Küstenfahrt von Triest bis Fiume.

Eine weitere, aber sehr lohnende Excursion ist längs der interessanten Küste von Istrien bis Fiume. Ein Lloydampfer geht jeden Samstag und im Sommer auch jeden Dienstag früh 6 Uhr von Triest ab, berührt die wichtigsten istrischen Häfen und läuft den nächsten Morgen um 8 Uhr in Fiume ein, wo man den ganzen folgenden Tag verweilen kann. Mittwoch und Sonntag um 6 Uhr Abends geht das Schiff von Fiume wieder ab und kommt den nächstfolgenden

Abend nach Triest zurück. Auf dieser Tour wird in folgenden Häfen angehalten

Pirano.

Auf einem vorspringenden Hügel liegt die durch Bogen gestützte Kirche, welche schon von Triest aus die Blicke auf sich zieht. Der Ort (mit 9000 Einwohnern) liegt malerisch in einer Bucht, die Mauern und Thürme der ehemaligen Festung blicken aus Olivenwäldern hervor. Von der Anhöhe der Kirche hat man eine herrliche Aussicht auf den Golf und seine Umgebungen. Der Hafen von Pirano kann gegen 200 Schiffe fassen, hieher flüchten sich bei starker Bora die Schiffe, die Triest nicht erreichen können.

In dem gleich in der Nähe befindlichen grossen Hafen Porto Rose sind bedeutende Salinen, die seit dem 13. Jahrhundert bestehen und auf einem Terrain von 1,202.607 Quadratklftrn. ausgebreitet sind.

Unweit davon ist die Landspitze von Salvore mit dem 1817 nach dem Plane Nobile's erbauten Leuchthurme, ähnlich jenem von Livorno. Die Gegend ist bekannt durch den Seesieg der Venetianer über die Flotte Kaiser Friedrichs I., wobei des Kaisers Sohn Otto gefangen wurde (s. die drei Bilder im Dogenpalaste zu Venedig von Palma, Vicentino und Tintoretto).

Umago.

Mit 1900 Einwohnern unter sanften wellenförmigen Hügeln.

Cittanuova.

Das alte Aemonia. Es hat ein Bisthum mit einem Kapitel. In der Nähe ist eine tiefe Einbuchtung des Meeres, „der ruhige Hafen“ genannt.

Parenzo.

Auf einem Felsen im Meere, es war vor 600 Jahren der gewöhnliche erste Haltplatz der Kreuzfahrer. Es ist ebenfalls der Sitz eines Bischofes, hat interessante Alterthümer und einen antiken Dom mit schönen alten Mosaiken. Fast gegenüber steht auf einer Insel neben dem alten verlassenen Kloster S. Nicolò ein Wartthurm, der als Leuchthurm benützt wird. Etwas weiter hinab liegt Orsera, einst bischöfliches Schloss auf einer Anhöhe, weit in der Ferne der Monte Maggiore (4400 Fuss).

Rovigno.

Eine malerisch gelegene Stadt, die grösste Istriens, mit 14.000 Einwohnern, der Sitz des Landesgerichtes. Sie treibt bedeutenden Oelhandel, die jährliche Ausfuhr beträgt gegen 30.000 Fässer. Auch die Sardellenfischerei wird stark betrieben. Der jährliche Ertrag beträgt gegen 30.000 Dukaten. Die hohe Domkirche, mit dem Bilde der heil. Eufemia an der

Thurmspitze, ist beachtenswerth, sie erinnert im Style an die Markuskirche in Venedig.

In allen vorbenannten Häfen wird eine, auch 1¼ Stunde gehalten. — Von hier aus wird die Küste flach und einförmig.

Fasana.

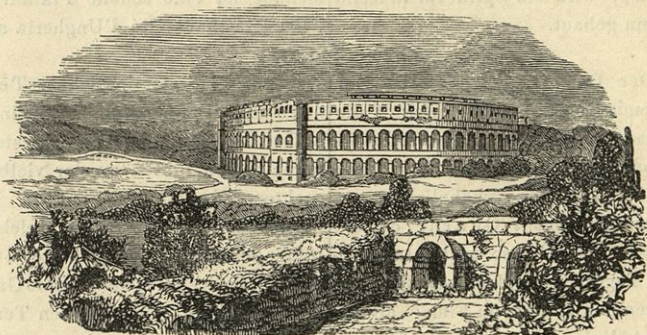
Hier hält sich der Dampfer ¾ Stunden auf. Unterhalb Fasana liegen die Brionischen Inseln, durch eine schmale Meerenge vom Festlande getrennt. Hier wurde von den Venetianern der Marmor für ihre Paläste geholt.

Sobald man diese Meerenge passirt hat, tritt uns plötzlich der grossartige Anblick des Amphitheaters von Pola entgegen. Der Hafen von Pola ist einer der grössten und sichersten, er war zur Römerzeit stets Standort einer Flottenabtheilung, jetzt ist er wenig benützt.

Pola.

Hier hat man drei Stunden Zeit, die berühmten Alterthümer dieser Stadt zu sehen. Pola ist in der neuesten Zeit wieder ein bedeutender Ort geworden, doch zählt es nur 1200 Einwohner, während es als römische Kolonie 33.000 Einwohner hatte. Im Jahre 1379 wurde es im Kampfe der Genuesen gegen die Venetianer zerstört. Die herrlichen Bauwerke sind noch aus der Römerzeit.

Zuerst am Markte, dicht neben dem Kaffeuhause, steht der Tempel pitols steht, gelangt man zur berühmten Arena. Das kolossale Ge-



Pola.

des Augustus. Er ist im schönsten griechischen Style gebaut, 50 Fuss breit, 26 Fuss hoch; der Portikus ruht auf korinthischen Säulen von 22 Fuss Höhe. Der Tempel ist noch in sehr gutem Zustande.

Nahe daran ist der (unrichtig) sogenannte Tempel der Diana, eigentlich nur dessen Rückseite, woran im Jahre 1300 das Rathhaus angebaut wurde.

Vom Marktplatze führt eine gerade Strasse in's Freie. Hier steht die Porta aurea, ein Bogen von 21 Fuss Höhe zum Gedächtniss der Familie des Sergius, von Salvia Posthuma erbaut, später als Stadthor benützt.

Hinter dem Kastelle, das an der Stelle des ehemaligen römischen Ca-

bäude ist dem Style nach aus der Zeit der Antonine, 150 Jahre nach Chr. Es fasst 15.000 Menschen, ist 366 Fuss lang, 75 Fuss hoch, hat 333 Fuss im Durchmesser, zwei Stockwerke, jedes mit 72 Bogen von 18 Fuss Höhe, ein drittes mit viereckigen Oeffnungen. Das Aeussere des Amphitheaters ist ganz unversehrt, das Innere zerstört, Schutt und Geröll mit Kräutern und Schlingpflanzen überwachsen. Von der Arena führt eine lange Strasse wieder auf den Markt zurück.

Der Hafen von Pola ist ein Hauptkriegshafen der Monarchie, gewöhnlich liegen mehrere Kriegsschiffe hier. In neuester Zeit sind grossartige Arsenal- und Befestigungsbauten entstanden, nebst einer grossen Ca-

serne und auf einer freundlichen Anhöhe, an dem gesunden Punkte Pola's, wird ein Spital für tausend Mann gebaut.

Der Dampfer geht um 10 Uhr Abends von Pola ab, umschiff die äusserste Spitze von Istrien (Punta Promontore) und fährt die Nacht hindurch in der gewöhnlich etwas unruhigen Bucht Quarnero, die grosse Insel Cherso rechts lassend. Bei Tagesanbruch kommt man schon gegen den Hafen von Fiume, an der Küste links erhebt sich der Monte Maggiore (s. unten), rechts begrenzt das Kapellagebirge von Kroatien den Horizont. Um 6 Uhr sind wir am Ziele der Fahrt.

Fiume.

Fiume (slawisch Reka) ist die Hauptstadt des kroatischen Küstenlandes mit 10.000 Einwohnern. Der Hafen ist gross und schön, aber der Verkehr nicht bedeutend. Das Meer macht hier den Eindruck eines grossen Landsee's, da es fast ringsum von den Bergen der Inseln Cherso und Veglio eingeschlossen ist. Die Stadt hat eine alte, reich mit Marmor verzierte Hauptkirche, ein Theater, ein neues Casino, ein prächtiges Gebäude der Militär-Schule, eine grosse Papiermühle von Smith und

Meynier, welche jährlich 14—15.000 Centner Papier producirt. Die Promenade ist eine schöne Platanen-Allee (Gasthaus: Ré d'Ungheria am Hafen).

Sehenswürdig ist das Schloss Tër-säto auf der nahen Anhöhe, in einer halben Stunde zu ersteigen. 411 steinerne Stufen führen zu der vielbesuchten Wallfahrtskirche. In deren Nähe liegt das Schloss, welches früher den Frangipani's gehörte, jetzt Eigenthum des Feldzeugmeisters Grafen Nugent. In einem kleinen Tempel findet man sehr beachtenswerthe römische Alterthümer. Die Aussicht von Tersato auf den weiten Golf Quarnero, auf Fiume und die Küsten ist von ausgezeichneter Schönheit.

Gegen eine Stunde von Fiume entfernt, an der Poststrasse nach Triest, liegt der 1410 Fuss hohe Monte Maggiore, der höchste Berg Istriens, von dessen Spitze man eine umfassende, reizende Fernsicht über das ganze Land geniesst.

Den Reisenden, welche die eben geschilderte Tour mit dem Lloyd-dampfer machen wollen, ist das vom österr. Lloyd herausgegebene Panorama der Küste von Istrien zu empfehlen, welches sie in allen Buch- und Kunsthandlungen von Triest finden.

Von Triest nach Venedig

ANHANG.

VENEDIG.

Von Triest nach Venedig. — Venedig. — Platen's Sonette.

Von Triest nach Venedig.

Der Lloyd dampfer geht im Sommer um Mitternacht von Triest ab. Bei mond heller Nacht ist diess um so interessanter, weil man den Rückweg von Venedig des Morgens macht, somit Tag- und Nachtfahrt genießt. Fährt man in dunkler Nacht fort, so sucht man die ersten Stunden zu verschlafen, der Schlaf ist kaum so fest, dass man nicht zur rechten Zeit beim ersten Tagesdämmern erwachte. Jedenfalls aber ist es rathsam, wenigstens eine Stunde vor der Abfahrt an Bord des Dampfers zu gehen, sonst findet man alle Ruheplätze besetzt.

Man fährt gegen eine Stunde im ruhigen ebenen Wasser des Golfes von Triest, im Rücken die Lichter der Stadt und des Leuchthurmes, zur Rechten den Karst und die friaulische Küste mit den an der Bahn liegenden Ortschaften Barcola, Miramare, Grignano, Duino — zuletzt noch Grado. Links gegen Süden liegt die Küste von Istrien, die Bucht und die Stadt Capodistria, Pirano, der Leucht-

thurm von Salvore. Nun tritt die Küste zurück, man fährt in das offene adriatische Meer hinaus. Der Uebergang ist auffallend, selbst bei gutem Wetter tritt an die Stelle des bisher ganz ruhigen Dahingleitens ein Neigen und Schaukeln des Schiffes nach beiden Seiten sowohl als nach der Länge. Das Spaziergehen auf dem Verdecke hört nun plötzlich auf, wer nicht geübt ist, wird beim Gehen wie ein Trunkener umhergeworfen. Wer das Schaukeln nicht verträgt, thut am besten, seine Schlafstelle zu suchen; es gibt kaum ein Mittel gegen die Seekrankheit, bei so kurzen Strecken wie hier, kann man sie jedoch vielleicht verschlafen.

Bei Tagesanbruch kriecht Alles aus den Gesellschafts - Schlafsälen der grossen Kajüte und den schubladenartigen Privat - Schlafstellen heraus, und steigt auf das Verdeck. Man befindet sich auf offenem Meere, doch zwischen 5 und 6 Uhr zeigt sich die nördliche Küste wieder, man erblickt den Leuchthurm von Caval-

lino, in der Ferne die Thürme von Burano. Eine Strecke weiter sieht man rechts die Thürme von S. Nicolò del Lido, links den Malamocco. Dann tauchen der Thurm von S. Marco und die Kuppel der Kirche S. Maria della Salute aus der Fluth auf, und Venedig tritt immer mehr hervor. Der Dampfer macht einen grossen Umweg nach rechts, um eine Sandbank zu umfahren, fährt dann in dem Hafen des Lido ein, an der kleinen befestigten Insel S. Andrea del Lido, der Insel St. Eleno, den Girardini pubblici vorüber — und hat das Ziel der Fahrt erreicht.

Im Kanal S. Marco, gegenüber der Insel und Kirche S. Giorgio Maggiore, gerade vor der Piazzetta, legt er sich vor Anker — umschwärmt von Barken und Gondeln aller Art, die auf den Fang der Fremden ausfahren. Diese Jagd wird so eifrig betrieben, dass Hôtels und Privatvermieter ihre Agenten auf das Schiff selbst senden, um die Ankömmlinge festzunehmen.

Venedig.

Gasthöfe.

Wer am Markusplatze selbst im Central-Punkte des geselligen Verkehrs wohnen will, dem sind

die eleganten Räume des Hôtel St. Marc zu empfehlen, verbunden mit einer französischen Restauration und dem Café français. Die Bedienung ist gut und billig. Ferner: das Hôtel Belle Vue mit deutscher Küche und Bedienung. Der Gasthof wird als solid gelobt, hat die Aussicht auf den Markusplatz, die Piazzetta und die Lagunen, und ist jetzt durch Einbeziehung des östlichen Flügels des Orologio di San Marco um das Doppelte vergrössert.

Wer das Volksleben der Riva und die herrliche Aussicht auf die Lagunen und die benachbarten Inseln vorzieht, findet im Albergo reale, auch Hôtel Danieli, eine mit allem Comfort versehene Unterkunft.

Wem hingegen die melancholische Ruhe des Canal grande mehr zusagt, wird das Hôtel de la ville mit seinen durchaus neuen elegant eingerichteten Räumen ganz entsprechen. (Früher im Palazzo Grassi, jetzt im Palazzo Loredan.)

Näher noch als dieses liegen dem Markusplatze: das Hôtel d'Europe mit einer empfehlenswerthen Table d'hôte.

Nur 10 Schritte vom Markusplatze liegt das Grand Albergo alla Luna, das vorzugsweise von Deutschen besucht wird.

Auch das Hôtel Vittoria, in

der Nähe der Luna, gehört unter die Gasthöfe ersten Ranges.

Die Preise dieser grösseren Hôtels variiren mit den Jahreszeiten und dem Fremdenzuflusse. Im Allgemeinen kann man grössere Appartements zum Preise von 5—20 fl. für den Tag, kleinere von 1—3 fl., Schlafzimmer zu 40 kr. bis 1 fl. bekommen.

Bei längerem Aufenthalte erhält man die Wohnung billiger durch einen Akkord mit dem Wirth oder man nehme eine Privatwohnung. Diess letztere kann man auch bei ganz kurzem Aufenthalte thun, denn die Zimmer werden tagweise berechnet. Wir können namentlich die bequemen und billigen Wohnungen der Madame Elisabetta Grasso (calle del traghetto della Salute) empfehlen, mit der schönen Aussicht auf den Canal grande und die Kirchen S. Maria della Salute und S. Giorgio Maggiore.

Uebrigens findet man auch auf der Riva dei Schiavoni, Casa Antonini, hübsche Wohnungen mit der herrlichsten Aussicht auf die Lagunen.

Von kleineren Gasthöfen zu mässigen Preisen erwähnen wir: Albergo al Vapore (S. Marco, Campiolo Pygmoli) und Café San Gallo (S. Marco, Campo San Gallo Nr. 1093), beide mit Restaurationen, die sich des Rufes er-

freuen, dass man dort verhältnissmässig am besten in ganz Venedig speist, daher sie von Fremden und Einheimischensehr besucht sind.

Verkehrsmittel.

Der Verkehr in der Stadt wird nur durch Barken und Gondeln vermittelt. Die altvenetianische Gondel (Fiaker und Equipage) hat einen niedrigen schwarzen Kasten, innen weich gepolstert, für 2 auch 4 Personen, offen oder mit Glasfenstern geschlossen. Die schwarze Farbe ist durch ein Gesetz des 15. Jahrhunderts für alle Gondeln vorgeschrieben. Das allgemeine Kennzeichen der Gondel ist das breite gezackte Windeisen am Vordertheile. Alle übrigen kleineren Schiffe zur Befahrung der Kanäle und der Lagunen heissen Kähne (Batelli). Die Barken (Barche - Omnibus), eine neuere Erfindung, grössere offene Fahrzeuge, deren Bänke mit bunten Stoffen belegt sind, lassen sich den Gesellschaftswägen vergleichen, sie sind für 6 bis 8 Personen. Omnibus nach dem Lido die Person 5 kr. Ueberfahrt (Traghetto) von einem Ufer des Canal grande zum andern 2 kr. C. M.

Innerhalb der Stadt und der Inseln S. Giorgio Maggiore und Murano ist die Taxe der Gondel mit 1 Ruder (für 1—4 Personen) die Stunde oder

weniger als 1 Stunde: 20 kr. C. M.,
für jede nachfolgende Stunde: 12 kr.,
für einen Tag von 10 Stunden: 2 fl.
C. M., mit 2 Rudern 3 fl. 10 kr.,
ausserhalb der bezeichneten Gegend
das Drittel mehr.

Von den Dampfschiffen an den
Rand des Hafens, von der Gegend
der Giardini pubblici bis zur Dogana
Salute (und umgekehrt, der Sicher-
heit wegen immer mit zwei Rudern):
20 kr. C. M., zu jedem anderen Punkte
der Stadt 40 kr., zur Eisenbahnsta-
tion und nach Murano: 1 fl. C. M.
von der Piazzetta San Marco zum
Triester Dampfschiff: 10 kr. — Für
jedes Stück Gepäck, das nicht in
der Hand getragen wird, 4 kr.

Für alle Fahrten der Gondeln be-
steht ein sehr genauer von der Muni-
cipalität festgestellter Tarif, dem die
obigen Bestimmungen entnommen
sind. Er enthält die Anordnung, dass
der Schiffer den Anspruch auf Be-
zahlung verliert, wenn er nicht dem
Reisenden den Tarif mit der Num-
mer des Schiffes einhändigt. Uebri-
gens sind die Gondolieri in der
Regel bescheiden, anständig und für
ein kleines Trinkgeld dankbar.

Man rechnet in Venedig nach
österreichischen Silberzwanzigern,
die dort Lire austriache genannt wer-
den. Sie bestehen aus hundert Cen-
tesimi, so dass also fünf Centesimi

= 1 Kreuzer sind, 50 Cent. = 10 kr.
100 Cent. = 20 kr., 3 Lire = 1
Gulden C. M. = 1 fl. 5 kr. öst. W.

Die Brief- und Fahrpost befindet
sich im Palazzo Grimani am Canal
grande. Für die Briefaufgabe finden
sich in allen Theilen der Stadt Brief-
kasten, wovon der am Markusplatze
unter den neuen Prokuratien (Nr. 1)
auch noch um 9 Uhr Abends geleert
wird. Auch auf den Dampfschif-
fen des österreichischen Lloyd findet
man für die über Triest abzusen-
dende Correspondenz Briefkasten,
in welche man noch nach Post-
schluss Briefe zur Beförderung legen
kann.

Die Kaufläden sind in Venedig
möglichst concentrirt. Unter den
Prokuratien des Markusplatzes, und
in dem langen, engen Strassenzuge
der Merceria, der vom Markus-
platze bis zum Ponte Rialto führt,
findet man einen reichen Bazar für
fast alle Industrie-Gegenstände, mit-
unter mit sehr glänzenden Auslag-
fenstern.

Denjenigen, welche von Venedig
aus über Triest ohne Aufenthalt in
die deutsch-österreichischen Kron-
länder reisen wollen, ist, nament-
lich wenn sie viel Gepäck haben, zu
empfehlen, dass sie dasselbe vor ihrer
Abreise in Venedig auf der Dogana

della Salute zollamtlich behandeln lassen, das hier revidirte Gepäck ist bei der Abfahrt von Triest keiner Revision mehr unterworfen.

Die Lage der Stadt.

„*Sie wiegt sich marmorbleich auf der Lagune,*

Wie eine grosse, welke Wasserrose.“

Venedig — Venezia — nach Mailand die zweite Hauptstadt des lombardisch-venetianischen Königreiches, liegt in den Lagunen des adriatischen Meeres. Die Lagunen sind vom Meere selbst zu unterscheiden, obgleich Ebbe und Fluth auf sie einwirken. Sie sind nämlich eine Sumpf- und Seegegend, welche dadurch entstand, dass das adriatische Meer einen Theil der benachbarten Küste durchriss und überschwemmte. Das seichte Wasserbecken, in dem Venedig liegt, ist 5 Meilen lang, 2 Meilen breit und wird gegen die offene See durch einen schmalen Landstreifen, den Lido, mit drei befestigten Einfahrten geschützt. Das Triester Dampfboot fährt bei gutem Wetter durch den Porto di Lido ein, bei Sturm durch den von einem Steindamme geschützten Porto di Malamocco.

Die Stadt ist auf 70 bis 80 Inseln gebaut, die durch beiläufig 400 Kanäle getrennt und stellenweise durch 450 Brücken verbunden sind. Der

grösste Theil der Häuser liegt so unmittelbar an den Kanälen, dass das Wasser die Thorschwellen bespült und die Gondel dicht am Thore hält; mitunter ziehen sich dazwischen schmale Gässchen hin, die man hier Calli nennt. Der Canal grande durchschneidet Venedig in der Form eines S und theilt es in zwei Hälften, deren Verbindung ungefähr in der Mitte der Stadt durch die hochgeschwungene Rialto-Brücke hergestellt wird.

Die Häuserzahl Venedigs beläuft sich auf 15.000, die Einwohnerzahl auf 123.000, während sie zu den Zeiten der Republik auf 200.000 gestiegen war. Die Stadt hat 41 öffentliche Plätze, 29 katholische Pfarrkirchen ausser der Patriarchalkirche, eine protestantische Kirche, Kirchen für Armenier und Griechen, mehrere jüdische Synagogen.

Die Blüthezeit Venedigs ist längst vorüber, es ist eine Stadt der Vergangenheit und ihr mächtiger Eindruck auf den Fremden hat immer einen Zusatz von Schwermuth. „*Medio de fonte leporum semper amari aliquid surgit.*“ Man hat aus übel verstandenem Patriotismus diesen Charakterzug ablängnen und das Allen gemeinsame Gefühl als traditionelle Melancholie und pflichtmässig affigirte Sentimentalität verhöhnen wollen; allein diess ist ein

eben so unnöthiger als vergeblicher Versuch. Der Verfall Venedigs steht als eine Thatsache vor uns, die naturgemäss, unaufhaltsam geworden ist — das Loos alles Menschlichen, das zu allen Zeiten und aller Orten durchlebt wird, das Blühen und Verwelken des Menschen und der Völker.

Das alte Venedig war aus einer Combination innerer und äusserer Umstände entstanden, die in dieser Weise nicht wiederkehren können. Dieses alte Venedig ist todt, und die überlebenden steinernen Zeugen rufen uns noch immer das glänzende Leben seiner Vorzeit zurück.

Ein flüchtiger Rückblick auf das politische Leben der Lagunenstadt zeigt uns, wie ihr Glückstern sinken musste, nachdem er am höchsten gestiegen war.

Das Jahr 1204, da der Doge Enrico Dandolo Konstantinopel und Candia eroberte, machte die venetianische Republik zur Beherrscherin des damaligen Welthandels. 1318 erlag ihre Nebenbuhlerin Genua nach 130-jährigem Kampfe; die Oberherrschaft der Lombardie fiel Venedig zu, im Jahre 1486 auch noch das schöne Land Cypern durch Katharina Cornaro, Gemalin des letzten Königs von Cypern. Fünf Jahrhunderte vergingen unter stets erneuerten Kämpfen, welche die Meere des Orients, die Felder der Lombardie

und die Flüsse der Romagna immer neu mit Blut tränkten — allein die errungenen Erfolge hoben den Unternehmungsgeist des Volkes, der Krieg stählte seine Thatkraft. Zu Ende des 15. Jahrhunderts war die venetianische Republik auf dem Höhepunkte ihrer Grösse, sie war reich, mächtig, geehrt, das gebildetste Volk der Welt umfassend, ein Heiligthum der Künste und Wissenschaften — ganz Europa bewarb sich um ihre Gunst. Die Blüthe ihrer Macht war auch die Zeit ihrer Kunst; die gefeierten Namen Jacopo Sansovino, Andrea Palladio, Antonio da Ponte, Michele Sammicheli, waren die Architekten der Republik, die weit berühmten Künstler Gentile und Giovanni Bellini, Giorgione, Palma, Pordenone, Tiziano Vecellio, Paolo Veronese, Jacopo Tintoretto waren ihre Maler.

Von der Mitte des 16. Jahrhunderts beginnt der Untergang. Die Wiedereroberung Konstantinopels durch die Türken war der erste, die Entdeckung des Caps der guten Hoffnung durch die Portugiesen der zweite tödtliche Schlag. Jener verkleinerte ihr Gebiet, dieser entriss ihr den ganzen ostindischen Handel. Das 17. und 18. Jahrhundert wurde von der Republik verschlafen und verträumt, während das übrige

Europa wachte und handelte. Hier der mächtigste Aufschwung der Civilisation, dort Stillstand und kraftloses Fortvegetiren, — statt des früheren kühnen Umsichgreifens, ein kleinlicher Terrorismus im Innern — statt Krieg und Handel, ein schwelgerisches Leben in Festen und Lustbarkeiten, welche die physische und moralische Kraft des Volkes vernichteten. Indessen hatten sich die Verhältnisse der Kultur und der Industrie, der Zug des Handels, die politische Machtstellung von ganz Europa verändert, und Venedig hatte aufgehört, eine europäische Macht zu sein. So fand Napoleon die einst so stolze Republik — ohnmächtig, feig, widerstandslos. Sie beugte sich dem Sieger und liess sogar ihre Kunstschätze fortschleppen. (Erst durch den Pariser Frieden 1815 wurden sie zurückgestellt, der grosse Meister Canova war von der österreichischen Regierung mit der Zurückführung beauftragt.)

Doch sind diess nur die äussersten Umrisse, das Steigen und Sinken Venedigs ist ein grosses geschichtliches Bild, das Jahrhunderte umfasst, voll des reichsten kräftigsten Lebens und der düstersten Schatten des Todes, man kann es nicht ohne tiefes Mitgefühl betrachten. An der Geschichte des venetianischen Staates hat Oesterreich keinen Theil und

bedarf keiner Vertheidigung ob seines Verfalles. Es hat die Stadt Venedig gesunken übernommen, und die Regierung Oesterreichs hat, wie es weltbekannt ist, Alles gethan um sie emporzuheben. Es gelang ihr auch, die Zahl der Einwohner hob sich von 96.000, die Napoleon vorfand, auf 120.000; die Handelsverhältnisse der Stadt nahmen eine verhältnissmässig günstigere Richtung, als das Jahr 1848 eintrat und einen Rückschlag übte, an dem Venedig noch lange leiden wird. Der alte venetianische Adel ist theils ausgestorben, theils verarmt, seine Paläste sind verödet, zum Theil verfallen. Wenn viele dieser Prachtgebäude dadurch erhalten werden, dass sie als Amtsgebäude, als Kasernen, als Hôtels dienen, so ist diess wohl besser, als wenn sie verlassen in Schutt zerfielen, aber hebt eine solche Erhaltung wohl den Eindruck gesunkener Grösse auf?

Darum ist der schwermüthige Zug, der sich in die Freude an Venedigs Schönheit immer und für Jeden eindrängt, kein gemachtes, sondern ein ächtes Gefühl — die grossen Prachtbauten Venedigs werden noch Jahrhunderten trotzen; aber der Abglanz einer längst entschwundenen Vergangenheit, der auf diesen farbenwarmen Marmor-Kirchen und Palästen liegt, der Nachklang jener fer-

nen ganz anderen Zeit, der in die Gegenwart wie ein Mahnruf an die Vergänglichkeit hereinklingt, dazu die unlängbaren Spuren des einzelnen Verfalles im Contraste mit der erhabenen Dauer des Ganzen — diess Alles unter dem ewig gleichen, schönen Himmel Italiens, lässt das magische Halbdunkel erklären, in welchem Venedig Allen erscheint, die es sehen, und den Zauber, mit dem es Alle fesselt und aus der Ferne immer wieder hinzieht.

„Wie eine ernste, halbverwischte Rune
Steht sie im Buch der Welt, im Völkerreigen;
Und wenn die Menschen schweigen,
Hier haben alle Quaderwürfel Zungen.“

Um Venedig ganz zu geniessen, ist es unerlässlich, sich mit den Denkmälern seiner Kunst und Geschichte mehr als obenhin vertraut zu machen. Hiezu könnten wir keine besseren Führer empfehlen als das vor Kurzem in zweiter Auflage erschienene Buch: „Venedigs historisch-topographisch-artistisches Reisehandbuch für die Besucher der Lagunenstadt. Triest 1857.“ Bei der nachfolgenden Erklärung des Markusplatzes haben wir uns hauptsächlich an die Angaben dieses Werkes gehalten.

Der Markusplatz.

Einer der grössten und schönsten Plätze der Welt, von dem schon Petrarca sagt: „*Platea illa cui nescio*

an terrarum orbis parem habeat“. Jeder Ankommende sucht ihn zuerst auf, denn er ist der Mittelpunkt alles öffentlichen Lebens, der allgemeine Spaziergang, Concertsaal, Börse.

Der Markusplatz, den die Venetianer nur la piazza nennen, ist ein längliches Viereck, 680 Fuss lang, an seiner östlichen Seite 530 Fuss breit, mit grossen Quadern gepflastert. Kommt man von oben durch das Atrio del palazzo reale auf den Platz, so liegt rechts der Palazzo reale oder die neuen Prokurationen, links hat man die alten Prokurationen und den Uhrthurm (Torre dell'orologio), vor sich die Markuskirche; vor der Kirche die drei Standarten und den Glockenthurm (il Campanile), am Fusse desselben die Loggetta und rechts von der Markuskirche den Dogenpalast (Palazzo ducale), der mit der gegenüber liegenden Ostseite des palazzo reale den anstossenden kleineren Platz, die Piazzetta bildet.

Die Façade der St. Markus-Basilica ist der prachtvollste Theil des Platzes. Nach dem Muster der Sophienkirche in Konstantinopel erbaut, hat sie drei verschiedene Ueberarbeitungen erlebt, deren Resultate wir in der Façade vor uns sehen. Ueber fünf majestätische Bronceportalen erheben sich fünf Bogen mit bewundernswerthen Bild-

hauer- und Mosaikarbeiten. Die letzteren sind: über dem Haupteingange, das jüngste Gericht (vom J. 1836); rechts die Einschiffung des Leichnames des heil. Markus in Alexandrien, die Ausschiffung in Venedig (vom J. 1660); links die Verehrung des heil. Markus (vom J. 1728), die St. Markuskirche selbst.

Die Wölbungen der Façade werden von 292 Säulen getragen, in der ersten Ordnung stehen 128, in der zweiten 164. Acht dieser Säulen an den Seiten des Hauptthores sind von Porphy, alle übrigen von seltenem Marmor. Oberhalb dieser Bögen erheben sich die fünf rundgewölbten Giebel, die später durch Laubverzierungen in spitzige umgewandelt wurden; dazwischen machte man gothische Baldachine, unter welchen Heiligenstatuen stehen. Die gothischen Verzierungen stammen aus der Periode der Erbauung des Dogenpalastes, demnach wahrscheinlich aus der Werkstätte des Maestro Buono.

Ueber dem Riesenthore stehen die berühmten vier Rosse des Lyssippus aus vergoldetem Erz. Den Griechen von den Römern geraubt, wurden sie zu Triumphbögen des Nero und Trajan verwendet, von Konstantin nach Konstantinopel gebracht, von den Venetianern bei der Eroberung Konstantinopels aus dem

Hippodrom entführt, und im J. 1205 nach Venedig gebracht; — von Napoleon im J. 1797 nach Paris geführt und auf dem Triumphbogen am Carousselplatze aufgestellt, — im J. 1815 von Kaiser Franz nach Venedig zurückgesendet. Jedes der vier Pferde soll 1750 Pfund schwer sein. Von der früheren Vergoldung bemerkt man nur noch schwache Spuren. Sie sind weniger durch ihren Kunstwerth ausgezeichnet, als durch ihr hohes, gegen zweitausendjähriges Alter, und ihr vielfach wechselndes Schicksal.

Neben ihnen sind vier Mosaikgemälde: die Kreuzabnahme, Verklärung, Auferstehung, Himmelfahrt Christi, von Luigi Gaetano im J. 1617, nach den Kartons des Maffeo Verona, gemacht. An der Fronte des Riesenbogens, der als Fenster der Kirche Licht gibt, befindet sich der vier Fuss hohe vergoldete geflügelte Löwe des St. Markus im azurnen Felde, seine Tatze auf ein Buch stützend, worauf die Worte: „*Pax tibi Marce Evangelista meus.*“

Der Markusplatz war früher kleiner als jetzt. Bis zum Jahre 1500 ging er nur bis zu dem rothen Steine, den man unweit der 16. Arcade der neuen Prokuratien im Pflaster sieht. Dort befand sich der Kanal Batario und die Kirche S. Geminiano, im sechsten Jahrhundert erbaut. Im

12. Jahrhundert ward sie zur Vergrößerung des Platzes niedergedrückt und der Kanal verschüttet. Mehrere Jahre später ward eine neue Kirche S. Geminiano der Markuskirche gegenüber erbaut. Sie bestand bis zum Jahre 1809, da sie Napoleon, um den Platz zu verschönern, niederreißen, und die neue Gebäudefronte bauen liess (von Giuseppe Soli aus Modena), welche jetzt als *Atrio del palazzo reale* den Vorhof der Regierungskolonnen bildet, die den ersten Stock der neuen Prokuration einnehmen.

Diese neuen Prokurationen nehmen die ganze Südseite des Platzes ein (von oben rechts). Ihr Bau wurde von Sansovino 1536 begonnen, von Scamozzi vollendet.

Die Nordseite des Platzes (vom *Atrio reale* links) besteht noch aus denselben Gebäuden, welche gegen das Ende des 15. Jahrhunderts im Renaissancestyl erbaut und von den zweiten Würdenträgern der Republik, den sechs Prokuratoren von St. Markus, bewohnt wurden, wesshalb sie die alten Prokurationen heissen. Das Erdgeschoss bildet einen Säulengang von 50 Arkaden; diese und die zweite Etage sind von Pietro Lombardo um 1496 erbaut, die dritte 1517 von Guglielmo Bergamasco, unter der Leitung des Bartolomeo Buono. Dieses Gebäude,

obwohl bei weitem nicht so prachtvoll, als die im sogenannten klassischen Style gebauten neuen Prokurationen, hat doch vor diesen den Vorzug viel grösserer Leichtigkeit und eines viel organischeren Zusammenhanges.

Der Torre dell' orologio,

Uhrthurm am Ende der neuen Prokurationen, ist im J. 1496 von Gian Paolo und Gian Carlo Rinaldi da Reggio in Renaissancestyle erbaut. Das Zifferblatt zeigt die italienische Stunde (von 1 bis 24), die Mondviertel und den Sonneneintritt in den Zodiakus. Oberhalb der Uhr sieht man das vergoldete Bild der heil. Jungfrau, zu deren Füßen ein mechanischer Zirkel die heil. drei Könige in Bewegung setzt, welche am Dreikönigs- und Himmelfahrtstage in der Oeffnung einer der benachbarten Pforten erscheinen, und an der Madonna vorüberschwebend, in den andern Pfortchen wieder verschwinden. Auf dem Giebel des Thurmes stehen zwei Statuen von Bronze, die Mohren genannt, welche mit einem Hammer die Stunden anschlagen.

Der Mechanismus wurde 1750 vom Blitze zerstört, die Wiederherstellung durch Bartolomeo Terracina von der Republik mit 8500 Dukaten belohnt. Der Uhrthurm bildet das

Eingangsthor in die Merceria, die Haupthandelsstrasse Venedigs.

Freistehend neben der Kirche S. Marko erhebt sich 304 Fuss hoch der berühmte Glockenthurm (Campanile di S. Marco). Sein Bau ward im Anfange des zehnten Jahrhunderts begonnen und dauerte mit vielfachen Unterbrechungen fast 240 Jahre. Er besteht eigentlich aus zwei Thürmen in einander, zwischen denen ein Weg aus 32, sechs Fuss breiten, sanft ansteigenden, schiefen Ebenen bis zu der Zelle, in welcher die Glocken hängen, hinaufführt.

König Heinrich III. von Frankreich soll diesen Weg hinaufgeritten sein. Oberhalb der Gallerien des Glockenthurmes erhebt sich eine 63 Fuss hohe Pyramide, in welcher man bis zu dem goldenen Engel, der die Spitze ziert, emporsteigen kann. Diese Thurmspitze ward erst im Jahre 1510 von Bartolomeo Buono erbaut; der mit vergoldetem Kupfer bekleidete hölzerne Engel ist vom Jahre 1517.

Die Aussicht von der Gallerie des Glockenthurmes ist bezaubernd, die grosse im Meere schwimmende Stadt, mit ihren dunklen Dächern, die Lagunen, das adriatische Meer, in weiter Ferne die duftigen Umrisse der Alpen geben ein unvergleichliches Bild.

An den Markusthurm lehnt sich

nach der Seite des Dogenpalastes die Loggetta, ein Juwel von Geschmack und Kunst, von dem berühmten Sansovino 1540 im Renaissancestyle erbaut. Auf vier Stufen erhebt sich eine marmorne Loge; hinter der Balustrade ist ein prachtvoller Salon; acht Säulen gemischter Ordnung bilden vier Bogen und Nischen, zwischen welchen vier schöne Broncestatuen stehen: Minerva, Apollo, Merkur und die Göttin des Friedens. Die bronzenen Thorflügel der Balustrade sind schöne Gussarbeiten von Ant. Gai aus dem Jahre 1750. Die Basreliefs des Gebäudes sind aus dem 16. Jahrhunderte von Girolamo da Ferrara. Die Loggetta war seit 1569 die Wachstube der Garde, die während der Rathssitzung unter dem Befehle eines der Prokuratoren über die Sicherheit des Palastes zu wachen hatte.

Vor der Markuskirche stehen die drei kolossalen Flaggenstangen von Cedernholz, auf denen zur Zeit der Republik die erbeuteten Siegesbanner von Cypern, Candia und Morea flatterten; die herrlichen mit Tritonen und Sirenen gezierten Piedestale aus Bronze wurden im Jahre 1505 unter dem Dogen Loredano von Alessandro Leopardi gearbeitet.

Es ist ein Hauptreiz des Markusplatzes, dass man die ganze Geschichte der Baukunst seit tausend

Jahren in vortrefflichen Mustern vor sich hat: den ältesten byzantinischen Baustyl in der Markuskirche, den schönsten gothischen im Dogenpalaste, ein Muster des guten Renaissancestyles in den alten Prokuratien, während die viel reicheren neuen Prokuratien uns die spätere Periode der römischen Baukunst vorführen, die nur noch eine äusserliche, wenn auch geschmackvolle Nachahmung der Antike war, endlich das Atrio im Hintergrunde die ganze Nüchternheit der heutigen Architektur repräsentirt.

Der Markusplatz ist früh Morgens fast ganz leer. Die Venetianer stehen spät auf, die Wenigen, die in den Kaffehäusern frühstücken, sind Fremde, die von dort aus ihren Tageslauf mit oder ohne Führer beginnen. Von Früh bis Mittags hat daher die sich dort herumtreibende Taubenschaar ziemlich freien Raum. Diese berühmten Tauben von St. Markus nisten in den umliegenden Gebäuden, besonders in den Bogenwölbungen der Kirche. Sie sollen der Republik im 13. Jahrhundert bei der Belagerung von Candia als Briefpost wichtige Dienste geleistet haben, und werden seitdem auf Kosten der Stadt gefüttert.

Später beleben sich die Arkaden durch Käufer und Verkäufer. In den eleganten kleinen Gewölben, die an

die Läden des Palais Royal erinnern, werden alle Gegenstände des Luxus und Comfort verkauft. Auch der ambulante Kleinhandel findet sich dort zu allen Tagszeiten ein, nette und billige Muschelfabrikate, echte und falsche Havannaheigarren, Theaterbilleten, ferner die beliebten Caramelle (zuckerglacirte Früchte) werden von Knaben herumgetragen, niedliche Blumensträuschen, mazzetti, von jungen Mädchen. Um die Mittagsstunde geben sich auch die Kaufleute ein Rendezvous, und zwar unter den Arkaden des Palazzo Reale, wo die Bureau's der Geldwechsler, Notare, Schiffs-Agenten sind. Nachmittags ist der Platz ganz leer, wenn die heisse Sonne auf die Quadern brennt, scheucht sie Fremde und Einheimische zurück. Erst nach Sonnenuntergang beginnt das Leben des Platzes — und welch ein Leben! Aus der Merceria und den übrigen engen Gassen Venedigs strömt Alles herbei, was sich nach des Tages Mühe erholen will, denn hier ist der Mittelpunkt aller geselligen Unterhaltung. Wenn nun bei den Klängen der Militärmusik — Sonntag Abends von 8—10 Uhr, oft auch am Dienstag und Donnerstag — zu den 177 Gasflammen, die am Platze selbst und unter den Hallen brennen, noch die grossen Gaskandelaber ihr Licht verbreiten, die Cafés der Prokuratien

durch die vielen Tische und Stühle, die sie im Freien aufstellen, sich bis in die Mitte des Platzes ausdehnen, während unter den Arkaden eine dichtgedrängte Reihe von Spaziergängern auf und abwandelt, so glaubt man in dem grössten und seltensten aller Redoutensäle zu sein, über dessen Marmorwänden sich der dunkelazurblaue Sternenhimmel wölbt. Dabei herrscht, obgleich Menschen aller Stände hier zusammen kommen, doch Ordnung und Anstand, denn die Venetianer auch der untersten Klassen haben etwas Feines und Gesittetes in ihrem öffentlichen Auftreten.

Die Piazzetta ist die Fortsetzung des Markusplatzes gegen die Lagunen zu. Wenn man mit dem Dampfschiffe ankommt, ist diess der erste Punkt, den man, aus der Gondel steigend, zu betreten pflegt, und die beiden mächtigen Säulen des Platzes sind wie ein offenes Thor, durch das man in die Stadt eintritt.

Beide Säulen sind von Granit und griechischen Ursprunges; der Doge Domenico Michieli soll sie im Jahre 1127 als Siegesbeute mitgebracht haben. Man war aber zu jener Zeit so ausschliessend mit der Markuskirche beschäftigt, dass man die Säulen, weil sie für das Innere der Kirche zu gross waren, unbeachtet liegen liess. Erst fünfzig Jahre spä-

ter wurden sie durch den Architekten Nicolo il Barattiere am Orte ihrer Ausschiffung aufgestellt. Bei den damals noch sehr mangelhaften Hilfsmitteln der Mechanik konnte diess nur mit unsäglicher Anstrengung bewirkt werden, und die Republik belohnte das grosse Verdienst in ungewöhnlicher Weise, indem sie dem Architekten freistellte, den Lohn für seine Arbeit selbst zu bestimmen. Er forderte statt des Geldes das Privilegium, zwischen den beiden Säulen Bank halten zu dürfen. Das Hazardspiel war auch damals schon verboten, allein der Doge konnte sein Wort nicht zurücknehmen, und so trug das Privilegium des grünen Tisches dem Barattiere und seinen Nachkommen durch vierhundert Jahre einen enormen Gewinn. Erst unter dem Dogen Andrea Gritti fand man das Mittel es aufzuheben, man liess nämlich alle Hinrichtungen zwischen den beiden Säulen vollziehen, dadurch ward dieser Platz unehrlich und verrufen— und die Bank, an den Platz gebunden, war nun für immer gesprengt.

Im Jahre 1329 setzte man auf die eine der Säulen, auf die röthliche, eine Marmorstatue des San Teodoro, welcher als Schutzpatron Venedigs der Vorgänger des S. Marco war, und gab ihm sein Attribut, das Krokodil, als Postament, — auf die graue Säule

wurde erst im sechzehnten Jahrhundert der geflügelte Löwe von S. Marco, mit der Tatze auf dem offenen Evangelium, gesetzt. Auch dieser Löwe, das Wahrzeichen der alten Republik, wurde im Jahre 1797 nach Paris geschleppt, und kam erst im Jahre 1815 zurück.

Wenn wir mit dem Rücken gegen das Meer vor den Säulen stehen, sehen wir zur Linken ein massives Gebäude, ganz aus Istrianer Quadersteinen, ohne Holz, im Jahre 1536 nach J. Sansovino's Entwurf von Scamozzi aufgeführt, es ist diess die Zecca, das Münzgebäude der alten Republik. Lange Zeit war hier die merkwürdige Werkstätte, in welcher sich die Kriegsbeute der Venetianer in Dukaten verwandelte. Die Façade der Zecca schmücken drei Säulenreihen in rustiker, dorischer und römischer Ordnung, in dem von Vincenzo Scamozzi erbauten Atrium stehen zwei colossale Statuen, die zur Rechten von G. Campagna, werthvoller als die links von Tiziano Aspetti. Im innern Hof der Zecca befindet sich oberhalb des Brunnens eine Statue der Sonne, als Sinnbild des Goldes, ein Meisterwerk des Danese Cattaneo. In den Gemächern der Stamperia befinden sich werthvolle Gemälde von Tizian, Tintoretto und Bonifazio.

Die Façade der linken, westlichen

Seite der Piazzetta, von der Zecca bis an den Markusplatz, bilden die 21 dorischen und jonischen Arkaden und die oberhalb derselben hinlaufende mit Statuen geschmückte Balustrade des auch unter dem Namen der Libreria vecchia (alten Bibliothek) bekannten Theiles des Palazzo reale, ein Meisterwerk Sansovino's, von diesem im Jahre 1536 begonnen, und später von Vincenzo Scamozzi vollendet. Pietro Aretino nennt diess Gebäude „über jeden Neid erhaben“ (superiore all' invidia), und Palladio betrachtete es als das reichste und schmuckvollste Bauwerk, das seit dem Alterthume errichtet worden. Unstreitig ist es eines der heitersten und grossartigsten Gebäude dieses Styles und verdient die Bewunderung, die ihm von jeher gezollt wurde. Durch das Hauptthor in der Mitte gelangt man zu der grossen schönen Stiege mit den reichen Stuccaturarbeiten Alessandro Vittoria's, von dem auch die beiden herrlich gearbeiteten colossalen Karyatiden dieses Eingangsthores herrühren. Das Gebäude ward früher, wie schon sein Name andeutet, als Bibliothek benützt, zuerst für die im Jahre 1468 der Republik vom Kardinal Bessarion aus Trapezunt geschenkten Bücher, zu denen später andere literarische Kunstschätze kamen. Die ganze Bibliothek wurde jedoch im Jahre 1812 in den gegen-

überliegenden Dogenpalast geschafft, so dass die Libreria vecchia jetzt zum Theile leer steht.

Die Vorderseite der Piazzetta bietet die Ansicht des Glockenthurmes und der Loggetta. Die hiehergekehrte Seite der Markuskirche zeigt am auffallendsten, wie planlos deren äussere Ausschmückung unternommen wurde: es ist ein buntes Durcheinander von profanen, unbekanntem, unerklärlichen Basreliefs, von Mosaiken auf schadhaftem Goldgrunde, von griechischen, gothischen, römischen und persischen Kunstschatzen, von byzantinischen und maurischen Säulen, von unentzifferbaren Inschriften, von Fenstern, von Balkons, Statuen — so dass man sich vergeblich bemüht, sich darin zu orientiren. An dem Winkel neben dem Thore des Dogenpalastes bemerkt man eine porphyrene Gruppe seltsamer Formation, deren hohes Alter ausser Zweifel steht, Zweck und Ursprung aber nicht sicher zu ermitteln sind. Sie soll im 12. Jahrhunderte aus Ptolemais hierher gebracht worden sein und stellt wahrscheinlich vier byzantinische Kaiser vor. — Vor der Thüre des Baptisteriums stehen zwei viereckige Säulen, welche unter Lorenzo Tiepolo (1265) ebenfalls aus Ptolemais aus der Kirche San Saba hingebbracht wurden.

Das Eingangsthor des Dogen-

palastes ward von 1440—1443 vom Giovanni und Bartolomeo Buono erbaut, und heisst die Porta della carta, weil hier früher öffentliche Publikationen angeheftet wurden, und öffentliche Schreiber hier für Geld arbeiteten. Die vier Statuen des Thores, die Tapferkeit, Weisheit, Liebe und Hoffnung, gehören zu den besten Werken der venetianischen Skulptur. Die Seiten des Dogenpalastes an der Piazzetta und am Molo bieten den originellsten und grossartigsten Anblick; — sie sind im Jahre 1424 erbaut worden. Vorzüglich beachtenswerth sind die herrlichen Capitäle der unteren Säulenreihe. Es sind deren von der Porta della carta bis an den Ponte della paglia sechsunddreissig, und jedes stellt andere Gegenstände vor, die in schlechtem Latein darauf verzeichnet sind. (Das Capitäl der dreizehnten Säule: den Wechsel des menschlichen Lebens in acht Abtheilungen, die sich sämmtlich auf geschlechtliche Verhältnisse beziehen.) In der zweiten Reihe dieser Säulen sind die neunte und zehnte von rothem Marmor; hier wurden die peinlichen Urtheile verlesen.

Der Dogenpalast ist unstreitig das genialste Gebäude Venedigs; er löst die Aufgabe, die stolze, aristokratische Republik zu personificiren in bewunderungswürdiger Weise. Unten offen, und aller Welt zugänglich,

trägt schon die zweite, herrlich componirte Gallerie den Charakter vornehmer Zurückhaltung. Die darauf liegende Etage hat denselben Charakter der Abgeschlossenheit; das Ganze ist voll Würde und weltbeherrschendem Stolze. Die Gothik hat in der Composition, besonders dieser zwei Arkadenreihen, eine weit organischere Bildung geschaffen, als ihr diess in Italien gewöhnlich gelang, wo sie sonst fast nur als Dekoration benützt wurde.

Wir haben den Markusplatz und die Piazzetta beschrieben, weil sie stets das Erste und Letzte sind, was man in Venedig besucht, weil selbst die täglichen Excursionen in der Stadt dort beginnen, und dort abschliessen. Niemand bringt einen schönen Abend anderswo zu. Das in Form und Farbe bezaubernde Bild dieser Plätze wird sich noch tiefer einprägen, wenn man die Betrachtung bis in's Einzelne verfolgt hat. — Hiermit schliessen wir aber ab, aus mehreren Gründen.

Die Kunstschatze, welche Venedig in seinen Palästen und Kirchen, in der Akademie, im Arsenale besitzt, so genau zu beschreiben, wie es nöthig wäre, um den Fremden als selbstständiger Führer zu dienen, diess erfordert ein eigenes Buch. Wir ha-

ben oben schon ein Reisehandbuch genannt, welches in der That allen diesen Anforderungen entspricht. Wer einige Wochen dort verweilt, dem müssen wir den Gebrauch eines solchen Handbuches unbedingt anrathen. Wir hingegen schreiben nur für den kurzen Aufenthalt von zwei bis vier Tagen, und können für diesen Fall den Leser versichern, dass ihm für so kurze Zeit kein Reisebuch den lebendigen Führer ersetzen würde, der ihn in der kürzesten bequemsten und billigsten Weise mit den sehenswürdigsten Objecten bekannt macht. Der Führer überhebt ihn der Mühe und des Zeitverlustes die Dinge aufzusuchen, sich mit Gondelführern und Trinkgeldern herumzuschlagen; er gibt überdiess eine kurze und einfache Erklärung der Gegenstände. Allen Besuchern der alten Dogenstadt empfehlen wir aber das mit Recht gepriesene Stahlstichwerk: „Die Kunstschatze Venedigs“ mit erläuterndem Text von Friedrich Pecht. Triest, 1858. Durch den gediegenen Text gewinnt man ein tieferes Verständniß venetianischer Kunst und durch die vortrefflichen Stahlstiche wird nicht allein das Gesehene und Genossene dem geistigen Auge erhalten, sondern man erfreut damit in der Heimat auch noch Andere, denen der Besuch der wundervollen Stadt versagt blieb.

Vortheilhaft bekannte Fremdenführer sind: Bulgari, Nado, Baratti, Francesco Romano, Huber, Soss, Ferrari. Ausserdem, dass jeder Gasthof seinen bestimmten Führer hat, findet man sie auch vor 9 Uhr Früh, oder nach 8 Uhr Abends in den Cafés der Prokuratien, beim Imperatore d'Austria, im Café Mendel und in der Buchhandlung Münster. Diese Führer machen nach Umständen einen Curcus von vier, gewöhnlicher von zwei Tagen, in welchen man ausser der Besteigung des Marksthurmes, in den Dogenpalast, ins Arsenal, in die Akademie, in die vorzüglichsten Kirchen und einige der bedeutendsten Privatpaläste geführt wird, den Canal grande und mehrere der kleinen Wasserstrassen Venedigs befahrt, und die vorzüglichsten Brücken der Stadt mit Inbegriff der grossen Lagunenbrücke kennen lernt. Es schliessen sich mehrere Fremde zusammen, und die Person zahlt täglich 4 österr. Lire = 1 fl. 20 kr., mithin für die zwei Tage 2 fl. 40 kr. C. M., ein Preis, der bei dem Entfallen aller übrigen Auslagen (Gondel- und Trinkgelder bestreitet der Führer), sehr billig ist. Die tägliche Tour dauert von 9 Uhr Früh bis 4 oder 5 Uhr Nachmittags, mit kurzer Unterbrechung durch ein einfaches Gabelfrühstück, das in irgend einer der kleinen Trattorien genommen wird. Man wird sonach

gegen Abend wieder auf den Markusplatze abgesetzt, von dem man gewöhnlich des Morgens ausging, und hat den Abend ganz zu seiner Verfügung, um an dem Leben Venedigs Theil zu nehmen.

Kann man hingegen länger in Venedig verweilen, und wäre es auch nur 4 bis 8 Tage, so können wir keinen besseren Rath geben als folgenden: Die ersten zwei Tage schliesse man sich jedenfalls einem Führer an, um eine schnelle, allgemeine Uebersicht zu erlangen; dann aber kehre man mit Ruhe und Musse zu einzelnen Gegenständen zurück, mit einem guten Handbuche, welches dann erst weit bessere Dienste leisten wird, als die cursorischen Erklärungen der Ciceroni.

Endlich halte man es nicht für unberechtigte Empfindsamkeit, wenn wir, falls die Reise speciell auf Venedig berechnet ist, auf den Mondschein besonderen Nachdruck legen, und erinnern, man wolle den Kalender zu Rathe ziehen. Bädiker, dem man Sentimentalität sicher nicht vorwerfen kann, der aber gesunden Sinn für Natur- und Kunstschnheit hat, bemerkt ausdrücklich: „von wunderbarster Wirkung aber ist der Markusplatz mit seiner Umgebung (Markuskirche, Dogenpalast, Piazzetta, Canal) in einer hellen Mondnacht“. Jedes Bild bedarf zur vollen

Wirkung einer günstigen Beleuchtung, so auch das grosse Bild der uralten Inselstadt.

Wir verlassen hier die geneigten Leser — wahrhaft ungerne, denn man trennt sich von Venedig eben so schwer in der Erinnerung als in der Wirklichkeit, aber für das, was wir als Führer, uns selbst beschränkend, versäumen mussten, glauben wir mehr als Ersatz zu bieten, wenn wir den kleinen Raum, der uns noch zu Gebote steht, dem schönsten aller Commentare Venedigs abtreten; — wir meinen die venetianischen Sonette des Grafen von Platen. Für Literaten, die ohnediess, wie Paul Heyse sagt: „Platen-feste Reisende“ sind, wäre diess wohl überflüssig; dagegen glauben wir allen Andern einen guten Dienst zu erweisen. Wenige werden jene Gedichte mit sich führen, Viele sie zwar kennen, aber vergessen haben; denn was vergisst man nicht im Geräusche des Lebens, und im fortwogenden Gedränge der Literatur, und doch passen sie zu Venedig, wie die Composition zum Texte; es wird sicher erfreulich sein, beides zusammen zu geniessen, und die eigene Empfindung in einer Form ausgeprägt zu finden, die uns erhebt und befreit wie alle Poesie. Der Zauber der Lagunenstadt ist eine so sel-

tene Mischung von Eindrücken der Natur, Kunst und Geschichte, dass er sich nur durch die Dichtung, in deren reinem Spiegel sich das Gesamtbild darstellt, wiedergeben lässt.

Zwar hat sich ein wohlfeiler Spott auch dagegen gewendet, dass man die Dichtungen Platen's dort zu lesen liebt, wo sie wie die Pflanze aus dem ihr günstigen Boden, unmittelbar entstanden sind — es ist nichts leichter als die ganze Welt zu entzaubern, man darf nur den Schleier zerreißen, den die Fantasie über die Dinge gewebt hat, und an die sogenannte Nüchternheit appelliren, die sich keinen blauen Dunst vormachen lässt. Die wird es allerdings lächerlich finden, dass man Venedig noch immer mit dem poetisch - melancholischen Auge Platen's betrachten will, denn erstens ist diess schon zu verbraucht, zu oft dagewesen, zweitens ist Venedig in der That noch eine lebendige, mitunter sogar noch lustige Stadt; sie hat eine gute Municipal-Verwaltung, gutes Pflaster, gute Beleuchtung; — ja sie hat aller Wahrscheinlichkeit nach durch die neuesten Hafnarbeiten von Spignone und der Rochetta, noch eine bedeutende merkantile Zukunft. Diess freut uns als Oesterreicher, denn diese Zukunft wird die Stadt nur Oesterreichs Sorge und Mühe verdanken; aber als Frem-

denführer kann es uns garnicht kümmern, denn für den Reisenden ist weder die Gegenwart noch die Zukunft Venedigs der Magnet, der ihn so gewaltig hinzieht, und als sein wohlmeinender Begleiter müssen wir wünschen, dass er es wahrhaft genieße, dass der historisch-poetische Duft, der es so reizend macht, nicht abgestreift, sondern mit verdienter Achtung erhalten werde. Wir haben diess übrigens schon erörtert, und berufen uns bezüglich Platen's auf das, was der kunstverständige und feinfühlende Kenner Italiens, Adolf Stahr, vor einigen Jahren aus Venedig schrieb. (Ein Jahr in Italien von Ad. Stahr, Oldenburg 1853): „Vergib, dass ich nur in stammelnden Lauten von diesem Eindrucke Venedigs rede. Wer vermöchte es überhaupt hier zu schildern, wenn ihm die Seele noch erfüllt ist von der Musik jener Sonette, in denen Platen's unsterblicher Genius seinem Entzücken Sprache verliehen. Nur ein Dichter kann diess marmorne Gedicht aus seinem Schweigen erlösen, während wir anderen armen Menschen in unserer Qual verstummen.“

V E N E D I G .



AUS DEN GEDICHTEN

VON

AUGUST GRAFEN VON PLATEN.

SONETTE.

V E N E D I G.

Mein Auge liess das hohe Meer zurücke,
 Als aus der Fluth Palladio's Tempel stiegen,
 An deren Staffeln sich die Wellen schmiegen,
 Die uns getragen ohne Falsch und Tücke.

Wir landen an, wir danken es dem Glücke,
 Und die Lagune scheint zurück zu fliegen,
 Der Dogen alte Säulengänge liegen
 Vor uns gigantisch mit der Seufzerbrücke.

Venedigs Löwen, sonst Venedigs Wonne,
 Mit eh'nen Flügeln sehen wir ihn ragen
 Auf seiner kolossalischen Colonne.

Ich steig' an's Land, nicht ohne Furcht und Zagen,
 Da glänzt der Markusplatz im Licht der Sonne:
 Soll ich ihn wirklich zu betreten wagen?

Diess Labyrinth von Brücken und von Gassen,
Die tausendfach sich ineinander schlingen,
Wie wird hindurchzugeh'n mir je gelingen?
Wie werd' ich je diess grosse Räthsel fassen?

Ersteigend erst des Markusthürms Terrassen,
Vermag ich vorwärts mit dem Blick zu dringen,
Und aus den Wundern, welche mich umringen,
Entsteht ein Bild, es theilen sich die Massen.

Ich grüsse dort den Ocean, den blauen,
Und hier die Alpen, die im weiten Bogen
Auf die Laguneninseln niederschauen.

Und sieh! da kam ein muth'ges Volk gezogen,
Paläste sich und Tempel sich zu bauen
Auf Eichenpfähle mitten in die Wogen.

Wie lieblich ist's, wenn sich der Tag verkühlet,
Hinaus zu seh'n, wo Schiff und Gondel schweben,
Wenn die Lagune, ruhig, spiegeleben,
In sich verfließt, Venedig sanft umspühlet!

In's Inn're wieder dann gezogen fühlet
Das Auge sich, wo nach den Wolken streben
Palast und Kirche, wo ein lautes Leben
Auf allen Stufen des Rialto wühlet,

Ein frohes Völkchen lieber Müssiggänger,
Es schwärmt umher, es lässt durch nichts sich stören,
Und stört auch niemals einen Grillenfänger.

Des Abends sammelt sich's zu ganzen Chören,
Denn auf dem Markusplatze will's den Sänger,
Und den Erzähler auf der Riva hören.

Nun hab' ich diesen Taumel überwunden,
Und irre nicht mehr hier und dort in's Weite,
Mein Geist gewann ein sicheres Geleite,
Seitdem er endlich einen Freund gefunden.

Dir nun, o Freund, gehören meine Stunden,
Du gabst ein Ziel mir nun, wonach ich schreite,
Nach dieser eil' ich oder jener Seite,
Wo ich, dich anzutreffen, kann erkunden.

Du winkst mir zu von manchem Weihaltare,
Dein Geist ist ein harmonisches Bestreben,
Und deine sanfte Seele liebt das Wahre.

O welch' ein Glück, sich ganz dir hinzugeben,
Und, wenn es möglich wäre, Jahr' um Jahre
Mit deinen Engeln, Gian Bellin, zu leben!

Venedig liegt nur noch im Land der Träume,
Und wirft nur Schatten her aus alten Tagen,
Es liegt der Leu der Republik erschlagen,
Und öde feiern seines Kerkers Räume.

Die eh'rnen Hengste, die durch salz'ge Schäume
Dahergeschleppt, auf jener Kirche ragen,
Nicht mehr dieselben sind sie, ach sie tragen
Des korsikan'schen Ueberwinders Zäume.

Wo ist das Volk von Königen geblieben,
Das diese Marmorhäuser durfte bauen,
Die nun verfallen und gemach zerstieben?

Nur selten finden auf der Enkel Brauen
Der Ahnen grosse Züge sich geschrieben,
An Dogengräbern in den Stein gehauen.

Erst hab' ich weniger auf dich geachtet,
O Tizian, du Mann voll Kraft und Leben!
Jetzt siehst du mich vor deiner Grösse beben,
Seit ich Mariä Himmelfahrt betrachtet!

Von Wolken war mein trüber Sinn umnachtet,
Wie deiner Heil'gen sie zu Füßen schweben:
Nun seh' ich selbst dich gegen Himmel streben:
Wonach so brünstiglich Maria trachtet!

Dir fast zur Seite zeigt sich Pordenone:
Ihr wolltet lebend nicht einander weichen,
Im Tode hat nun jeder seine Krone.

Verbrüdert mögt ihr noch die Hände reichen
Dem treuen, vaterländischen Giorgione,
Und jenem Paul, dem wen'ge Maler gleichen!

Es scheint ein langes, ew'ges Ach zu wohnen
In diesen Lüften, die sich leise regen,
Aus jenen Hallen weht es mir entgegen,
Wo Scherz und Jubel sonst gepflegt zu thronen.

Venedig fiel, wie wohl's getrotzt Aeonen,
Das Rad des Glücks kann nichts zurückbewegen:
Oed' ist der Hafen, wen'ge Schiffe legen
Sich an die schöne Riva der Slavonen.

Wie hast du sonst, Venetia geprahlet
Als stolzes Weib mit goldenen Gewändern,
So wie dich Paolo Veronese malet!

Nun steht ein Dichter an den Prachtgeländern
Der Riesentreppe staunend und bezahlet
Den Thränenzoll, der nichts vermag zu ändern!

Ich fühle Woch' auf Woche mir verstreichen,
 Und kann mich nicht von dir, Venedig, trennen,
 Hör' ich Fusina, hör' ich Mestre nennen,
 So scheint ein Frost mir durch die Brust zu schleichen.

Stets mehr empfind' ich dich als ohne Gleichen,
 Seit mir's gelingt dich mehr und mehr zu kennen:
 Im Tiefsten fühl' ich meine Seele brennen,
 Die Grosses sieht und Grosses will erreichen.

Welch eine Fülle wohnt von Kraft und Milde
 Sogar im Marmor hier, im spröden, kalten,
 Und in so manchem tiefgefühlten Bilde!

Doch um noch mehr zu fesseln mich, zu halten,
 So mischt sich unter jene Kunstgebilde
 Die schönste Blüthe lebender Gestalten.

Hier wuchs die Kunst wie eine Tulipane,
 Mit ihrer Farbenpracht dem Meer entstiegen,
 Hier scheint auf bunten Wolken sie zu fliegen,
 Gleich einer zauberischen Fee Morgane.

Wie seid ihr gross, ihr hohen Tiziane,
 Wie zart Bellin, dal Piombo wie gediegen,
 Und o wie lernt sich ird'scher Schmerz besiegen
 Vor Paolo's heiligem Sebastiane!

Doch was auch Farb' und Pinsel hier vollbrachte,
 Der Meissel ist nicht ungebraucht geblieben,
 Und manchen Stein durchdringt das Schöngedachte:

Ja, wen es je nach San Giulian getrieben,
 Damit er dort des Heilands Schlaf betrachte,
 Der muss den göttlichen Campagna lieben!

Ihr Maler führt mich in das ew'ge Leben,
Denn euch zu missen könnt' ich nicht ertragen,
Noch dem Genuss auf ew'ge Zeit entsagen,
Nach eurer Herrlichkeit emporzustreben!

Um Gottes eig'ne Glorie zu schweben
Vermag die Kunst allein und darf es wagen,
Und wessen Herz Vollendetem geschlagen,
Dem hat der Himmel weiter nichts zu geben!

Wer wollte nicht den Glauben aller Zeiten,
Durch alle Länder, alle Kirchensprengel
Des schönen Evangelium verbreiten:

Wenn Palma's Heil'ge mit dem Palmenstengel,
Und Paolo's Alexander ihn begleiten,
Und Tizian's Tobias mit dem Engel?

Zur Wüste fliehend vor dem Menschenschwarme,
Steht hier ein Jüngling, um zu reinern Sphären
Durch Einsamkeit die Seele zu verklären,
Die hohe, grossgestimmte, gotteswarne.

Voll von Begeisterung, von heil'gem Harme
Erglänzt sein ew'ger, ernster Blick von Zähren,
Nach Jenem, den Maria soll gebären,
Scheint er zu deuten mit erhob'nem Arme.

Wer kann sich weg von diesem Bilde kehren,
Und möchte nicht, mit brünstigen Geberden,
Den Gott im Busen Tizian's verehren?

O gold'ne Zeit, die nicht mehr ist im Werden,
Als noch die Kunst vermocht die Welt zu lehren,
Und nur das Schöne heilig war auf Erden!

Hier seht ihr freilich keine grünen Auen,
 Und könnt euch nicht im Duft der Rose baden;
 Doch was ihr sah't an blumigern Gestaden,
 Vergesst ihr hier und wünscht es kaum zu schauen.

Die stern'ge Nacht beginnt gemach zu thauen,
 Um auf den Markus Alles einzuladen:
 Da sitzen unter herrlichen Arkaden,
 In langen Reih'n, Venedigs schönste Frauen.

Doch auf des Platzes Mitte treibt geschwinde,
 Wie Canaletto das versucht zu malen,
 Sich Schaar an Schaar, Musik verhaucht gelinde.

Indessen weh'n auf eh'rnen Piedestalen,
 Die Flaggen dreier Monarchien im Winde,
 Die von Venedigs altem Ruhme strahlen.

Weil da, wo Schönheit waltet, Liebe waltet,
 So dürfte Keiner sich verwundert zeigen,
 Wenn ich nicht ganz vermöchte zu verschweigen,
 Wie deine Liebe meine Seele spaltet.

Ich weiss, dass nie mir diess Gefühl veraltet,
 Denn mit Venedig wird sich's eng verzweigen:
 Stets wird ein Seufzer meiner Brust entsteigen
 Nach einem Lenz, der sich nur halb entfaltet.

Wie soll der Fremdling eine Gunst dir danken,
 Selbst wenn dein Herz ihn zu beglücken dächte,
 Begegnend ihm in zärtlichen Gedanken?

Kein Mittel gibt's, das mich dir näher brächte,
 Und einsam siehst du meine Tritte wanken
 Den Markus auf und nieder alle Nächte.

Wenn tiefe Schwermuth meine Seele wieget,
Mag's um die Buden am Rialto flittern:
Um nicht dem Geist im Tande zu zersplittern,
Such' ich die Stille, die den Tag besieget.

Dann blick' ich oft, an Brücken angeschmieget,
In öde Wellen, die nur leise zittern,
Wo über Mauern, welche halb verwittern,
Ein wilder Lorbeerbusch die Zweige bieget.

Und wann ich, stehend auf versteinten Pfählen,
Den Blick hinaus in's dunkle Meer verliere,
Dem fürder keine Dogen sich vermählen:

Dann stört mich kaum im schweigenden Reviere,
Herschallend aus entlegenen Kanälen,
Von Zeit zu Zeit ein Ruf der Gondoliere.

Der Canalazzo trägt auf breitem Rücken
Die lange Gondel mit dem fremden Gaste,
Den vor Grimani's, Pesaro's Palaste
Die Kraft, das Ebenmass, der Prunk entzücken.

Doch mehr noch muss er sich den Meisterstücken
Der frühern Kunst, die nie ein Spott betaste,
Euch muss er sich und eurem alten Glaste,
Pisani, Vendramin, Ca Doro bücken.

Die goth'schen Bogen, die sich reich verweben,
Sind von Rosetten überblüht, gehalten
Durch Marmorschäfte, vom Balkon umgeben:

Welch' eine reine Fülle von Gestalten,
Wo, triefend von des Augenblickes Leben,
Tiefsinn und Schönheit im Vereine walten.

Ich liebe dich, wie jener Formen eine,
 Die hier in Bildern uns Venedig zeigt:
 Wie sehr das Herz sich auch nach ihnen neiget,
 Wir zieh'n davon und wir besitzen keine.

Wohl bist du gleich dem schöngestalteten Steine,
 Der aber nie dem Piedestal entsteiget,
 Der selbst Pygmalion's Begierden schweiget,
 Doch sei's darum, ich bleibe stets der Deine.

Dich aber hat Venedig auferzogen,
 Du bleibst zurück in diesem Himmelreiche,
 Von allen Engeln Gian Bellin's umflogen:

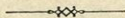
Ich fühle mich, indem ich weiter schleiche,
 Um eine Welt von Herrlichkeit betrogen,
 Die ich den Träumen einer Nacht vergleiche.

Was lässt im Leben sich zuletzt gewinnen?
 Was sichern wir von seinen Schätzen allen?
 Das gold'ne Glück, das süsse Wohlgefallen,
 Sie eilen — treu ist nur der Schmerz — von hinnen.

Eh' mir in's Nichts die letzten Stunden rinnen,
 Will noch einmal ich auf und nieder wallen,
 Venedigs Meer, Venedigs Marmorhallen
 Beschau'n mit sehnsuchtsvoll erstaunten Sinnen.

Das Auge schweift mit emsigen Bestreben,
 Als ob zurück in seinem Spiegel bliebe,
 Was länger nicht vor ihm vermag zu schweben:

Zuletzt, entziehend sich dem letzten Triebe,
 Fällt ach! zum letztenmal im kurzen Leben,
 Auf jenes Angesicht ein Blick der Liebe.



Fahrplan der k. k. österreichischen Staatsbahn

WIEN — TRIEST

Tarife und Fahrpläne.

(Im Januar 1861.)

Kategorie	Klasse	Wien - Triest		Triest - Wien	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
1	I	12	10	11	9
2	II	8	7	7	6
3	III	5	4	5	4
4	IV	3	2	3	2
5	V	2	1	2	1
6	VI	1	0	1	0
7	VII	0	0	0	0
8	VIII	0	0	0	0
9	IX	0	0	0	0
10	X	0	0	0	0
11	XI	0	0	0	0
12	XII	0	0	0	0
13	XIII	0	0	0	0
14	XIV	0	0	0	0
15	XV	0	0	0	0
16	XVI	0	0	0	0
17	XVII	0	0	0	0
18	XVIII	0	0	0	0
19	XIX	0	0	0	0
20	XX	0	0	0	0
21	XXI	0	0	0	0
22	XXII	0	0	0	0
23	XXIII	0	0	0	0
24	XXIV	0	0	0	0
25	XXV	0	0	0	0
26	XXVI	0	0	0	0
27	XXVII	0	0	0	0
28	XXVIII	0	0	0	0
29	XXIX	0	0	0	0
30	XXX	0	0	0	0

Fahrplan der südlichen Staatsbahn

von
TRIEST — WIEN.

Meilen-Distanz von Triest	A b f a h r t				Gewöhnlicher Fahrpreis						Reisegepäck- Uebere- wicht und Bilgut		
	von den		um		I.		II.		III.				
	Stationen				C l a s s e								
					von Triest aus								
	S.	M.	S.	M.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
		Abfahrt	Vorm.	Abends									
		Triest	6 45	6 15									
1 1/2		Grignano	7 6	6 56	—	54	—	41	—	27	—	—	02
2 1/2		Nabresina	7 45	7 15	—	90	—	68	—	45	—	—	04
3 1/2		Prosecco	8 7	7 57	1	26	—	95	—	65	—	—	05
5 1/2		Sessana	8 58	8 8	1	80	1	55	—	90	—	—	08
6		Divaca	9 1	8 51	2	16	1	62	1	08	—	—	09
8		Ober-Lesece	9 27	8 57	2	88	2	16	1	44	—	—	12
9 1/2		St. Peter	9 54	9 24	3	42	2	57	1	71	—	—	14
10		Prestranek	10 7	9 58	3	60	2	70	1	80	—	—	15
11		Adelsberg	10 26	9 57	3	96	2	97	1	98	—	—	17
13		Rakek	10 51	10 22	4	68	3	51	2	54	—	—	20
14 1/2		Loitsch	11 25	10 54	5	22	3	92	2	61	—	—	22
16 1/2		Franzdorf	12 —	11 51	5	94	4	46	2	97	—	—	25
			Nachm.	Nachts									
19 1/2		Laibach	1 1	12 18	7	02	5	27	3	51	—	—	29
20 1/2		Salloch	1 17	12 34	7	58	5	54	3	69	—	—	31
21 1/2		Laase	1 50	12 47	7	74	5	81	3	87	—	—	32
22 1/2		Kressnitz	1 46	1 3	8	10	6	08	4	05	—	—	34
23 1/2		Littai	2 —	1 17	8	46	6	35	4	23	—	—	35
24 1/2		Sava	2 15	1 50	8	82	6	62	4	41	—	—	37
25 1/2		Sagor	2 55	1 52	9	18	6	89	4	59	—	—	38
26		Trifail	2 44	2 1	9	56	7	02	4	68	—	—	39
26 1/2		Hrastnigg	2 54	2 11	9	54	7	16	4	77	—	—	40
27 1/2		Steinbrück	3 9	2 27	9	90	7	45	4	95	—	—	41
28 1/2		Römerbad Tuffer	3 26	2 44	10	26	7	70	5	15	—	—	45
29 1/2		Markt Tuffer	3 42	3 —	10	62	7	97	5	51	—	—	44
31		Cilli	4 5	3 25	11	16	8	37	5	58	—	—	47
31 1/2		Store	4 15	3 53	11	54	8	31	5	67	—	—	47
32 1/2		St. Georgen	4 26	3 45	11	70	8	78	5	85	—	—	49
33 1/2		Ponigl	4 41	3 59	12	06	9	05	6	05	—	—	50
33 1/2		Pölschach	5 14	4 32	12	78	9	59	6	39	—	—	53
37 1/2		Pragerhof	5 45	5 05	15	50	10	15	6	75	—	—	56
38		Kranichfeld	5 58	5 16	15	68	10	26	6	84	—	—	57
			Abends	Früh									
40		Marburg	6 24	5 42	14	40	10	80	7	20	—	—	60
41		Pössnitz	6 40	5 58	14	76	11	07	7	58	—	—	62
42 1/2		Spielfeld	7 4	6 22	15	30	11	48	7	65	—	—	64
45		Ehrenhausen	7 15	6 31	15	48	11	61	7	74	—	—	65
44		Leibnitz	7 26	6 44	15	84	11	88	7	92	—	—	66
45		Lebring	7 40	6 58	16	20	12	15	8	10	—	—	68

Meilen-Distanz von Triest	A b f a h r t				Gewöhnlicher Fahrpreis						Reisegepäck- Uebergewicht und Eilgut		
	von den Stationen	um				I.			II.			20 Zlpf	
						C l a s s e							
						von Triest aus							
	S.	M.	S.	M.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
	Abfahrt	Abends		Früh									
45 ¹ / ₂	Wildon	7	49	7	7	16	58	12	29	8	19	—	68
47	Kalsdorf	8	9	7	27	16	92	12	69	8	46	—	71
47 ¹ / ₂	Puntigam	8	23	7	44	17	40	12	85	8	33	—	71
48 ¹ / ₂	Graz	8	42	8	—	17	46	15	40	8	75	—	75
49 ¹ / ₂	Judendorf	8	39	8	17	17	82	15	37	8	91	—	74
50	Gradwein	9	6	8	24	18	—	15	50	9	—	—	75
50 ¹ / ₂	Stübing	9	19	8	37	18	18	15	64	9	09	—	76
51	Peggau	9	29	8	47	18	56	15	77	9	18	—	77
52	Frohnleite	9	43	9	1	18	72	14	04	9	36	—	78
55 ¹ / ₂	Mixnitz	10	5	9	25	19	26	14	45	9	65	—	80
54	Pernegg	10	15	9	51	19	44	14	58	9	72	—	81
55 ¹ / ₂	Bruck	10	59	9	57	19	98	14	99	9	99	—	85
56	Kapfenberg	10	49	10	7	20	16	15	12	10	08	—	84
57	Marein	11	5	10	25	20	52	15	59	10	26	—	86
58	Kindberg	11	25	10	41	20	88	15	66	10	44	—	87
59	Mitterndorf	11	40	10	58	21	24	15	95	10	62	—	89
59 ¹ / ₂	Krieglach	11	49	11	7	21	42	16	07	10	71	—	89
60	Langenwang	12	—	11	18	21	60	16	20	10	80	—	90
		Nachts		Vorm.									
61	Mürzzuschlag	12	20	11	55	21	96	16	47	10	98	—	92
62	Spital	12	40	12	15	22	32	13	74	11	16	—	95
65 ¹ / ₂	Semmering	1	4	12	58	22	86	17	15	11	45	—	95
64 ¹ / ₂	Breitenstein	1	21	12	56	25	22	17	42	11	61	—	97
65 ¹ / ₂	Klamm	1	57	1	15	25	58	17	69	11	79	—	98
66	Eichberg	1	50	1	27	25	76	17	82	11	88	—	99
67	Payerbach	2	8	1	46	24	12	18	09	12	06	1	01
68 ¹ / ₂	Gloggnitz	2	40	2	17	24	66	18	50	12	55	1	05
69	Pottschach	—	—	—	—	24	84	18	65	12	42	1	04
69 ¹ / ₂	Ternitz	2	56	2	55	25	02	18	77	12	51	1	04
70	Neunkirchen	3	5	2	42	25	20	18	90	12	60	1	05
71	St. Egyden	—	—	—	—	25	56	19	17	12	78	1	07
		Nachts		Nachm.									
72	Neustadt	3	54	3	11	25	92	19	44	12	96	1	08
73	Felixdorf	3	50	3	27	26	28	19	71	15	14	1	10
74	Leobersdorf	4	2	3	59	26	64	19	98	15	32	1	11
74 ¹ / ₂	Vöslau	4	10	3	47	26	82	20	12	15	41	1	12
75	Baden	4	22	3	59	27	—	20	25	15	50	1	15
75 ¹ / ₂	Gumpoldskirchen	4	53	4	10	27	18	20	59	15	59	1	15
76	Mödling	4	45	4	22	27	56	20	52	15	68	1	14
76 ¹ / ₂	Brunn	—	—	4	27	27	54	20	66	15	77	1	15
77	Liesing	4	57	4	55	27	72	20	79	15	86	1	16
78	Meidling	5	11	4	51	28	8	21	06	14	04	1	17
	Ankunft	Morg.		Nachm.									
78 ¹ / ₂	Wien	5	20	5	—	28	26	21	20	14	15	1	18

Jeder Reisende hat an Gepäck 50 Pfund frei. Kinder unter 2 Jahren sind frei, von 2 bis 10 Jahren halber Fahrpreis. — 25 Pfund frei.

Verlorenes oder beschädigtes Gepäck wird mit f. 1 per Pfund vergütet.

F a h r p l a n

von

MAILAND — VENEDIG — NABRESINA — TRIEST.

Fahrplan von Mailand — Venedig — Nabresina — Triest.

7

Meilen-Distanz	A b f a h r t			A b f a h r t			C l a s s e		
	von den Stationen	um		von den Stationen	um		I.	II.	III.
		S.	M. S. M.		S.	M. S. M.			
	Mailand.	Nachm.	Vorm.	Mogliano	Nachts		6 48	5 13	3 42
1	Bergamo	—	11 15 Nachm.	Preganzio.	—		7 02	5 27	3 51
2	Brescia	—	1 7	Treviso } Ank.	11 26				
3	Desenzano	—	2 38	} Abf.	11 38				
4	Peschiera { Ank.	—	3 55	Lancenigo	11 46		7 38	5 54	3 69
5	} Abf.	—	4 17		12 —				
6	Castelnuovo	—	5 22	Nachm.	12 17		7 56	5 68	3 78
7	Sommacampagna	—	5 35	Sproseano	12 17				
8	Verona P. N.	—	5 52	Piave	12 30		7 92	5 95	3 96
9	Verona P. V.	—	6 11	Conegliano	12 48		8 28	6 22	4 14
10	S. Martino.	6 12	6 39	Pianzano	1 18		8 64	6 49	4 32
11	Caldiero	6 24	6 51	Sacile	1 18		9 00	6 76	4 50
12	Sambonifacio	6 36	7 3	Portonone	1 40		9 36	7 03	4 68
13	Lonigo	6 50	7 17	Casarsa	2 4		10 08	7 56	5 04
14	Montebello	7 1	7 28	Codroipo	2 48		10 80	8 10	5 40
15	Tavernelle.	7 16	7 44	Pasian Schiav.	2 48		11 16	8 37	5 58
16	Pojana	7 30	7 58	Udine	3 30		11 58	8 91	5 94
17	Vicenza	7 52	8 18	Buttrio	3 48		12 24	9 18	6 12
18	Ponte di Brenta	8 15	8 41	S. Giv. Manzano	4 2		12 78	9 59	6 39
19	Dolo	8 45	9 13	Cormons	4 14		12 96	9 73	6 48
20	Marano	8 59	9 27	Görz	5 9		13 32	10 00	6 66
21	Mestre	9 15	9 43	Rubbia.	5 22		13 86	10 41	6 93
22		9 25	9 53	Sagrado	5 37		14 04	10 58	7 02
23		9 45	10 15	Montalcone	6 1		14 40	10 80	7 20
24		Früh	10 15	Nabresina } Ank.	6 44		14 94	11 21	7 47
25		10 30	10 30	} Abf.	7 —		15 66	11 75	7 83
26	Venedig { Ank.	10 36	11 —	Griignano	7 20		16 02	12 02	8 01
27	} Abf.	11 1	11 21	Triest	7 41		16 56	12 42	8 28

F a h r p l a n

der

Dampfschiffe des österreichischen Lloyd.

(Fahrpreise in österreichischer Währung.)

Von Triest nach	Fahrpreis von Triest aus						Preis für ein Bett		Abfahrt der Dampfboote und Dauer der Fahrt von Triest ab
	I.		II.		III.		fl.	kr.	
	C l a s s e								
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
I. Venedig:									
Für die blosse Hin- oder Herreise	7	—	5	—	3	—	—	50	Täglich um 9 Uhr Vormittags. — In 6 Stunden.
Hin- und Rückreise binnen 1 Monat	10	—	8	—	5	—	—	4	
II. Istrien:									
Pirano	1	75	1	20	—	60	—	35	Jeden Dienstag und Samstag um 6 Uhr Früh. — in 27 Stunden. NB. Im Winter erstreckt sich die Samstagfahrt nur bis Pola.
Umago	2	80	1	45	—	85	—	35	
Cittanuova	2	85	1	80	—	85	—	35	
Parenzo	3	55	2	35	1	20	—	35	
Rovigno	4	20	2	90	1	45	—	35	
Fasana	5	25	3	55	1	75	—	35	
Pola	5	40	3	65	1	75	—	35	
Cherso	5	60	3	85	1	90	—	50	
Malinska	5	90	4	15	2	10	—	50	
Fiume	6	—	4	20	2	10	—	50	
III. Croatien:									
über Fiume nach									
Castelmuschio	7	35	5	—	2	45	—	50	Jeden Dienstag um 6 Uhr Früh von Triest aus über Fiume nach Zengg, Besca Nuova, Arbe, Lussin grande, Val Cassione nach Zara. — In 4 1/2 Tagen, und jeden Samstag 6 Uhr Früh von Triest aus über Fiume, Castelmuschio, Veglia nach Lussin grande. — In 4 1/2 Tagen.
Veglia	9	45	6	65	2	80	—	75	
Zengg	9	75	6	75	3	—	—	75	
Besca Nuova (Insel Veglia)	10	30	7	15	3	10	—	75	
Arbe	11	55	8	—	3	60	—	75	
Lussin grande	14	15	9	80	4	20	—	75	
Val Cassione (Insel Pago)	14	40	9	90	4	50	—	75	
Zara	16	80	11	25	5	40	—	85	

Von Triest nach	Fahrpreis von Triest aus						Preis für ein Bett		Abfahrt der Dampfschiffe und Dauer der Fahrt von Triest ab
	I.		II.		III.				
	C l a s s e								
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
IV. Dalmatien:									
Lussin piccolo	9	80	6	60	3	15	—	50	<i>Jeden Dienstag am 4 Uhr Nachmittags. — In 4 Ta- gen.</i>
Selve	10	—	6	65	3	30	—	50	
Zara	16	80	11	25	5	45	—	85	
Sebenico	19	25	12	90	6	30	—	85	
Spalato	21	50	14	40	7	—	—	1 20	
S. Pietro della Brazza	21	50	14	40	7	—	—	1 20	
Milnà (Brazza)	22	75	15	20	7	50	—	1 50	
Lesina	24	—	16	10	7	80	—	1 50	
Macarsca	25	20	16	80	8	20	—	1 50	
Curzola	26	25	17	65	8	50	—	1 50	
Lissa	26	25	17	65	8	50	—	1 50	
Ragusa (Gravosa)	28	70	19	25	9	45	—	1 75	
Megline	30	90	20	70	10	20	—	1 90	
Perasto	31	—	20	75	10	25	—	1 90	
Cattaro	31	15	20	80	10	30	—	1 90	

V. Ueber Dalmatien nach Albanien und Corfù:	Fahrpreis						Preis		Jeden Samstag um 12 Uhr Mittags. — In 6 Tagen.
	I.		II.		III.				
	C l a s s e								
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
Zara	16	80	11	25	5	45	—	85	<i>Jeden Samstag um 12 Uhr Mittags. — In 6 Tagen.</i>
Sebenico	19	25	12	90	6	30	—	85	
Spalato	21	50	14	40	7	—	—	1 20	
Milnà	22	75	15	20	7	50	—	1 50	
Lesina	24	—	16	10	7	80	—	1 50	
Curzola	26	25	17	65	8	50	—	1 50	
Lissa	26	25	17	65	8	50	—	1 50	
Gravosa (Ragusa)	28	70	19	25	9	45	—	1 75	
Megline	30	90	20	70	10	20	—	1 90	
Budua	30	90	20	70	10	20	—	1 90	
Perasto	31	—	20	75	10	25	—	1 90	
Cattaro	31	15	20	80	10	30	—	1 90	
Antivari	34	—	23	—	11	—	—	2 —	
Durazzo	39	—	27	—	12	—	—	2 —	
Valona	45	—	31	—	14	—	—	2 —	
Corfù	53	—	40	—	27	—	—	2 —	

NB. In den Fahrpreisen der vorgehenden Linien ist die Beköstigung nicht inbegriffen.

VI. Alexandrien (directe Linie).	Fahrpreis			Preis für ein Bett	Abfahrt
	Lst.	Lst.	Lst.		
Corfù	6	—	4 ¹ / ₂	3	<i>Jeden 11. und 27. des Monats um 12 Uhr Mittags. — In 5 Tagen.) incl. Bett und Beköstigung.</i>
Alexandria	16	—	11	7	

Von Triest nach	Fahrpreis von Triest aus						Preis für ein Bett	Abfahrt der Dampfboote und Dauer der Fahrt von Triest ab
	I.		II.		III.			
	C l a s s e							
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
VII. Griechenland und Levante:								
Ancona	17	—	12	—	8	—	1	—
Molfetta *)	41	—	31	75	18	—	2	—
Brindisi *)	51	25	39	25	21	—	2	—
Corfù	64	50	47	75	27	—	2	—
Itaca (Opisso-Aitò)	75	50	54	75	29	—	3	—
Samos	76	—	56	—	29	—	3	—
Zante	78	75	57	50	30	—	3	—
Cerigo (S. Niccolò)	99	—	72	—	36	—	4	—
Syra	106	—	77	—	39	—	4	50
Scio	108	50	79	75	40	—	5	—
Smyrna	113	75	84	50	42	—	5	—
Mit den Nebenlinien von:								
1. Corfù pr. Isthmus n. Paxò	64	25	46	50	27	—	2	50
» » » » Prevesa	66	25	48	50	28	—	3	—
» » » » Sta. Maura	67	50	49	25	28	—	3	—
» » » » Argostoli	72	50	53	75	29	—	3	—
» » » » Zante	74	50	54	75	30	—	3	—
2. Corfù nach Messina *)	96	—	70	—	36	—	4	—
» » Malta *)	112	—	80	75	39	—	4	50
3. nach Smyrna Constantinopel	136	—	99	—	48	—	6	—
4. » » Salonich	143	50	104	25	49	—	6	—
5. » » Volo	147	50	107	25	50	—	6	—
6. » » Alexandrien	164	50	119	—	55	—	6	50
7. » » Jaffa	201	—	140	—	58	—	8	—
8. » » »	198	—	138	—	58	—	8	—
8. » » Beyrut	183	75	128	25	56	—	8	—

Jeden Mittwoch um 4 Uhr
Nachmittags. In 9 Tagen.

Wöchentlich.

Zweimal wöchentlich.
Wöchentlich.
Jede zweite Reise.

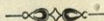
» » » über Syrien.
» » » » Egypten.
» » » —

NB. In den obigen Fahrpreisen der I. und II. Classe (mit Ausnahme von Ancona) ist die Beköstigung inbegriffen.

*) Sind gegenwärtig suspendierte Linien.

Von Triest nach	Fahrpreis von Triest aus						Preis für ein Bett	Abfahrt der Dampfboote und Dauer der Fahrt von Triest ab	
	I.		II.		III.				
	C l a s s e								
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
VIII. Constantinopel									
(Eilfahrt):									
Corfû	59	25	44	25	27	—	2	—	<i>Jeden Samstag um 2 Uhr Nachmittags.— In 5 Tagen.</i>
Syra	96	50	70	75	39	—	4	50	
Constantinopel	136	—	99	—	48	—	6	—	
Mit den Nebenlinien:									
1. Von Syra nach Pyräus	99	50	72	—	39	—	4	50	<i>Zweimal wöchentlich. Wöchentlich. „</i>
2. „ „ „ Candia	102	75	75	50	41	—	4	50	
3. „ „ „ Smyrna	113	75	84	50	42	—	5	—	
IX. Linien im schwarzen Meere:									
1. Von Constantinopel nach den Donauhäfen:									
Burgas	143	75	109	25	50	—	7	—	<i>Wöchentlich zweimal (von Constantinopel aus) in Verbindung mit den Do- nauschiffen.— In 3 Tagen.</i>
Varna	146	—	111	—	51	—	7	—	
Sulina	163	25	121	50	56	—	8	—	
Tultscha	170	—	128	—	59	—	8	—	
Galatz	173	25	130	50	60	—	8	—	
Ibraila	174	25	131	50	60	50	8	—	
2. Von Constantinopel nach Trapezunt:									
Ineboli	156	—	111	—	53	—	6	50	<i>Wöchentlich.— In 3 Tagen.</i>
Sinope	163	25	115	50	54	—	6	50	
Samsun	167	25	119	50	55	—	6	50	
Kerasunt	178	25	125	50	58	—	7	—	
Trapezunt	183	50	130	25	60	—	7	—	

In den obigen Fahrpreisen (für die I. und II. Classe) ist die Beköstigung mitgerechnet.



Von Triest nach	Fahrpreis			Preis für den Dampboot und Dauer der Fahrt von Triest ab
	I.	II.	III.	
Genova	59 25	44 35	37	2 --
Venedig	59 50	45 30	38	4 50
Triest	109 --	99 --	48	6 --
Mit den Kesselsteinen				
Von Syra nach Piräus	99 50	78 --	30	4 50
Corinth	102 75	78 50	44	4 30
Samina	118 75	94 50	42	2 --
Zweimal wöchentlich				
Wöchentlich				
Leben Samstag um 3 Uhr				
Nachmittag -- in 2 Tagen				

Buchdruckerei des österreichischen Lloyd.

IX. Linien im schwarzen Meere:		1. Von Constantinopel nach den Donauorten:			2. Von Constantinopel nach Trapezunt:				
Constantinopel	148 75	109 25	50	7 --	102 --	117 --	58 --		
Adrianopel	146 --	111 --	51	7 --	108 25	119 50	64 --		
Edirne	168 25	121 50	53	8 --	107 25	119 50	62 --		
Tulitscha	170 --	128 --	55	8 --	118 25	128 50	68 --		
Galatz	173 25	130 50	56	8 --	119 25	132 50	70 --		
Braila	174 25	131 50	56	8 --	120 25	135 50	72 --		
Wöchentlich zweimal (von Constantinopel aus) in Verbindung mit dem Donauischen -- in 3 Tagen					Wöchentlich -- in 3 Tagen				

In den obigen Fahrpreisen (für die I. und II. Classe) ist die Beköstigung mitgerechnet.



Alphabetisches Ortsregister.

	Seite		Seite
Adelsberg	145	Corgnale	154
Admont	80	Divaca	153
Aflenz	78	Duino	183
Aegyden St.	49	Ehrenhausen	102
Aninger	37	Eichberg	61
Aquileja	183	Eisenerz	79
Aspang	48	Enzersdorf	34
Atzgersdorf	33	Fasana	186
Baden	38	Felixdorf	42
Barcola	182	Fiume	188
Bodenbach	3	Forchtenstein	48
Brandhof	78	Franzdorf	140
Breitenstein	64	Friaul'sche Küste	182
Bruck	78	Frohnleiten	81
Brühl	35	Froschdorf	48
Brunn	34	Gaden	36
Brünn	8	Gainfahn	39
Buchberg	49	Georgen St.	107
Canziano (San)	154	Gleichenberg	102
Capodistria	184	Gloggnitz	50
Cilly	108	Gösting	85
Cirknitzer See	144	Gottschee	128
Cittanuova	186	Gratwein	85

	Seite		Seite
Gratz	88	Lavantthal	93
Grignano	158	Laxenburg	36
Gumpoldskirchen	37	Lebring	101
Guntramsdorf	37	Leibnitz	101
Guttenstein	43	Leoben	79
Haidenschaft	155	Leobersdorf	40
Heiligenkreuz	36	Liechtenstein	34
Hetzendorf	32	Liesing	33
Hieflau	79	Linz	10
Hietzing	32	Lipizza	155
Hrastnigg	120	Littay	123
Idria	141	Loitsch	141
Inzersdorf	32	Lueg-Höhlen	150
Istrische Küste	183	Lundenburg	9
Judendorf	85	Magdalengrotte	149
Kalksburg	34	Marburg	104
Kalsdorf	100	Marein	77
Kapfenberg	77	Mariazell	70, 78
Karstbahn	137	Mauer	33
Kindberg	76	Meidling	32
Kirchberg am Wechsel	48, 50	Merkenstein	39
Klamm	61	Miramar	158, 182
Köflach	91	Mitterndorf	76
Koralpe	100	Mixnitz	81
Kottingbrunn	40	Mödling	35
Krakau	10	Monfalcone	183
Kranichsfeld	105	Muggia	184
Kressnitz	124	Mürzsteg	69
Krieglach	76	Mürzzuschlag	69
Laase	124	Nabresina	156
Laibach	125	Neuberg	69
Langenwang	76	Neue Welt	48

	Seite		Seite
Neuhaus	111	Puntigam	100
Neunkirchen	49	Rakek	143
Neustadt (Wiener)	44	Reichenau	51
Neustadt-Oedenburger Bahn	47	Rodaun	34
Ober-Lesece	152	Rohitsch	106
Obersteier Land und Volk	73	Römerbad	117
Oedenburg	47	Rosalienkapelle	48
Olmütz	9	Rovigo	186
Parenzo	186	Sagor	123
Pass- und Zollbehandlung	3	Salloch	124
Payerbach	59	Sauerbrunn (bei Rohitsch)	106
Peggau	83	Sava	123
Perchtholdsdorf	34	Schönau	41
Pernegg	80	Schönbrunn	32
Pesth	13	Semmering	66
Peter St.	151	Semmeringbahn	55
Pettau	105	Servola	183
Piestingthal	43	Sessana	154
Pirano	185	Solenau	42
Pitten	48	Sonnwendstein	66
Poikhöhle	149	Spielfeld	103
Pola	186	Spital	68
Pöltschach	106	Steinbrück	120
Ponigl	107	Store	108
Pössnitz	104	Stübing	83
Pottendorf	42	Strassengel	85
Pottschach	49	Sulzbacher Gebirge	111
Prag	6	Ternitz	49
Pragerhof	106	Theresienfeld	41
Prestranek	151	Tobelbad	91
Priessnitzthal	35	Trebich	155
Prosecco	156	Triest	163—182

	Seite		Seite
Triestingthal	41	Venedig	192—216
Trifail	122	Voitsberg	90
Tüffer	116	Vöslau	39
Umago	186	Wien	15—26
Untersteier Land und Volk	98	Wien-Gloggnitzer Bahn	29
Unzgrotte	149	Wildon	101
Veldes	132	Wochein	130



Die Kunstschatze Venedig's in 36 Stahlstichen, nebst erläuterndem Text von **Friedrich Pecht**. gr. 4. Preis: Pracht-Ausgabe auf chin. Papier 25 fl. 44 kr., dieselbe auf weissem Papier 19 fl. 20 kr., feine Ausgabe 12 fl. 72 kr. 6. W.

Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pesth, von **J. G. Kohl**. Mit 27 Original-Ansichten in Stahlstich mit einer Stromkarte. gr. 4. Preis: feine Ausgabe 12 fl. 72 kr., gewöhnliche Ausgabe 8 fl. 64 kr. 6. W.

Die Staatsbahn von Wien bis Triest, von **A. von Mandl** und **Dr. Joh. Gabr. Seidl**. Mit 30 Original-Ansichten in Stahlstich. Preis: 6 fl. 48 kr. 6. W.

Venise. Guide, historique-typographique et artistique. Avec douze gravures et un plan de Venise sur acier. gr. 16. Preis: 2 fl. 12 kr. 6. W.

Trieste et ses environs. Guide avec 6 gravures sur acier. 16. Preis: 1 fl. 42 kr. 6. W.

Erinnerung an Italien (Ricordo d'Italia). Eine Sammlung der interessantesten Städte-Ansichten mit Randbildern, die vorzüglicheren Paläste, Kirchen, Denkmale, Plätze etc. darstellend. 16 Stahlstiche. Quer 4. Preis: 4 fl. 20 kr. 6. W.

Album malerischer Ansichten aus Dalmatien und seinen Nachbarlanden. 24 Stahlstiche. Quer 4. Preis: 4 fl. 20 kr. 6. W.

Album malerischer Donau-Ansichten. 27 Stahlstiche. Folio. Preis: schwarz 6 fl. 32 kr., colorirt 14 fl. 72 kr. 6. W.

Malerisch-historisches Album von Italien. 48 nach der Natur aufgenommene und künstlerisch ausgeführte Ansichten von Städten, malerischen Gegenden und historisch merkwürdigen Baudenkmalen. Quer 4. Preis: 5 fl. 30 kr. 6. W.

Südbahn-Album. Malerische Ansichten in der Nähe der k. k. Staatsbahn von **Wien** nach **Triest**. Nach der Natur aufgenommen von **Chapny** und **Fiedler** und von bewährten Künstlern in Stahl gestochen. In cartonirtem Umschlag. 8. Preis: 2 fl. 12 kr. 6. W.

Panorama di Trieste. Nach der Natur aufgenommen von **A. Tishbein**, in Stahl gestochen von **A. Fesca**. 6 à 26 Zoll gross. Preis: schwarz 2 fl. 12 kr., colorirt 4 fl. 20 kr. 6. W.

