

Frühling 1847 nächst Krieglach bedeutende Strecken des Bahnkörpers durchbrochen und verwüstet.

Erwägt man die große Zahl der zum Theil sehr intensiven Terrain-Hindernisse, so erscheint die Zeit, in welcher die ganze Strecke, mit Ausnahme des Viaductes der Babelwand, von dem Unternehmer Felix Tallacchini zu Stande gebracht wurde, ausnehmend kurz; sie beschränkt sich auf 66 Bauwochen, die sich wieder nach Abzug der Sonn- und Feiertage, dann der Tage mit anhaltendem Regen, auf 369 Tage, somit fast auf ein Jahr reduciren. Durchschnittlich beschäftigte ein Tag 4200 Arbeiter, doch war die Zahl der letztern während einiger Perioden des Baues auf mehr als das Dreifache erhöht.

Die Gesamt-Länge der eingleisigen Bahn, deren feierliche Eröffnung am 21. October 1844 unter den Auspicien Sr. kais. Hoheit des durchlauchtigsten Erzherzogs Johann erfolgte, beträgt 50,423 Klafter, oder mehr als $12\frac{1}{2}$ Meile, wovon auf die obere Strecke bis Bruck 22,070.3 Klafter beiläufig $5\frac{1}{2}$ Meile, und von da bis Graz 28,532.7 Klafter oder 7 Meilen entfallen.

Die Erhöhung über den Spiegel des adriatischen Meeres stellt sich in Mürzzuschlag auf 350.60, in Bruck auf 249.50, in Graz auf 182.91 Klafter, der gesammte Höhenunterschied zwischen den Endpuncten von 167.69 Klafter ist daher mit 101.10 Klafter auf das Mürz-, mit 66.59 Klafter auf das Murthal vertheilt, und in jenem um Vieles beträchtlicher als in diesem. Die Abweichung von der Horizontallinie überschreitet jedoch nirgends das Verhältniß von 1:130, das nur bei Wartberg in der Länge von 600 Klafter vorkommt.

Die geraden Linien betragen bis Bruck 14,088.1, von da bis Graz 17,268.7, zusammen 31,356.8 Klafter, die Krümmungen in ersterer Strecke 7,982.2 — in letzterer 11,084.0, im Ganzen 19,066.2 Klafter; doch ergiebt sich kein kürzerer Radius der Curven als mit 150 Klafter (bei Langenwang, der Babelwand und Peggau).

Hieraus erseht man, daß die Bahn in ihrer ersten Abtheilung, ungeachtet des starken Gefälls, durch die größere Breite und die minder coupirte Beschaffenheit des Mürzthales begünstigt ist, während sie in der zweiten dem Laufe der Mur und ihren starken Krümmungen durch ein von nahe gerückten Bergen und Felsen eingeengtes Defilée zu folgen hat. Vorzüglich war es diese Strecke, welche die Projectirung der Bahn zu einer technischen Aufgabe von ungemeiner Schwierigkeit, und ihre Ausführung zu einer der kostspieligeren unter den Schienenwegen des Continents gemacht hat. Großartige, in's Auge fallende Objecte sind zwar nicht häufig, doch hat sie dafür verhältnißmäßig viele Erdbewegung, Felsprengungen, Maßregeln gegen das Nachsinken von Erde und Gestein und gegen die Anfälle eines der reißendsten Flüsse Europa's in Anspruch genommen.

Erdaushebungen und Anschüttungen betragen von Mürzzuschlag bis Graz 626.200 Klafter; die Felsprengungen 83.592 Klafter. Abgesehen von Stein-