

viel größerem Maßstabe betrieben, das Lager auch in einem Jahrtausend nicht erschöpfen.

Drei und dreißig Gruben sind aufgeschlossen, manche darunter, wie die Erbkais. Hoheit des Erzherrzogs Johann werden regelrecht bebaut, der täglich wachsende Verkehr mit diesem Brennstoffe, die erhebliche Anzahl der im Kainachthal und seiner Concurrenz vorhandenen Eisenwerke und Fabriken, der Umstand, daß der größte Theil der obern Steiermark seinen Wein- und Körnerbedarf über die Stupalpenstraße bezieht, brachte schon vor 12 Jahren den Bau einer Eisenbahn in Anregung. Der Plan, zweimal gescheitert, ist nun zur Reife gediehen. Ein Verein industrieller Realitäten- und Kohlenwerks-Besitzer hat zur Ausführung eines Schienenweges die Concession erhalten, der, wenn auch die vielen Einmündungspunkte einer Pferdebahn das Wort reden, jedenfalls für Locomotive benutzbar hergestellt wird.

Wir wollen von Graz aus die bereits tracirte Schienenstraße verfolgen, deren Bahnhof jenem der südlichen Staatsbahn ganz nahe zu stehen kommt. Mit dieser eine Strecke lang parallel laufend, wendet sich jene unterhalb der Karlau gegen Westen nach Straßgang und Windorf, verläßt hier die Ebene und zieht durch Wälder bis zum Thal des Dobelbaches, das mittelst eines Viaductes von 39 Oeffnungen überschritten wird, wendet sich über Liboch, Schabendorf und Kleinsöding zur engen Thalschlucht bei Hohenburg, aus welcher die Kainach hervortritt, verfolgt ihr rechtes Ufer bis Krems, wo der einzige Tunnel von 30 Kl. vorkommt. Umweit der alten Kirche Heiligenstadt kehrt sie zum linken Ufer zurück, umgeht die östliche Häuserreihe der Stadt Voitsberg, von hier bis zum Endpunkte Köflach ergiebt sich keine Terrain-Schwierigkeit, doch beträgt die Steigung bei Obergorden auf 1000 Kl. Länge 1:100.

Dies sind die wesentlichen Umriffe der Trace des Werkes eines erprobten Sachverständigen, des Staats-Eisenbahnbau-Ingenieur Eduard Paulizza, dessen Entwurf, den früheren gegenüber gehalten, den wesentlichen Vorzug hat, daß der Bahnkörper den Angriffen der ungestümen Kainach mehr entrickt und ein verhältnißmäßig kleiner Theil der, ihrer außerordentlichen Fruchtbarkeit wegen sehr werthvollen Thalsohle, dem Anbau entzogen wird.

Die Bahn erhält genau die Länge von 6 Meilen und 11 Stationen. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß sie durch die Höhen westlich von Graz einen großen Bogen bildet, als dessen Scheitelpunkte der Viaduct im Dobelbadthale sich darstellt. Es ist klar, daß, soll der Zweck vollständig erreicht werden, eine Verbindung desselben mit der Staatsbahn bei dem höchsten, 5000 Kl. entfernten Kallendorf angeferbt werden müsse; sie wird den nach der obern Steiermark bestimmten Wein- und Kornsendungen Umweg, Umladung und Achsenfracht ersparen, auch den Braunkohlenverkehr des Kainachbodens um Vieles heben; denn seit der unternehmende Müller Heinrich nächst Kallendorf eine Brücke über die