

Gegen 12 Uhr ward auf der Höhe von Optschina das Zeichen der Abfahrt von Sessana gegeben und um halb ein Uhr fuhr der Zug, unter dem lebhaften Jubelruf einer zahllosen Menschenmenge in den Triester Stationshof ein. Die Fahrt war ohne das geringste Hinderniß in $6\frac{1}{2}$ Stunde zurückgelegt. Die Rückfahrt wurde am 21. eben so glücklich bewerkstelligt. Der Zug verließ Triest um 4 Uhr Morgens, und traf um 9 Uhr in Laibach ein, also in 5 Stunden.

Die Studien über die Trace, die Erforschungen des Terrains wurden 1843 begonnen, und bis 1849 fortgesetzt. Im Dezember 1849 erfolgte die Allerhöchste Genehmigung der gewählten Trace, und im Frühling 1851 begannen die Arbeiten, und zwar mit dem schwierigsten Theile der ganzen Strecke, der Gewaltigung des Laibacher Sumpfundes. Auf den übrigen Abtheilungen der Karstbahn begannen die Arbeiten erst 1853.

Die Bahn von Laibach bis Triest ist nahe an 19 Meilen lang. Sie theilt sich in die Stationen:

Laibach,	Divazza,
Franzdorf	Sessana
Voitsch,	Prosecco,
Nafek,	Nabresina,
Adelsberg,	Contovello,
St. Peter,	Triest.
Ober-Lesce,	

Die Höhe, welche die Karstbahn zu bestiegen hatte, beträgt 163 Klafter (978 Fuß), der Bahnhof von Laibach liegt nämlich 156 Klafter (939 Fuß) über dem Meere, der höchste Punkt, den die Bahn ersteigt (zwischen Nafek und Adelsberg) erhebt sich 319 Klafter (1900) Fuß über das Meer.

Die Bahn zieht von dem Bahnhofe von Laibach westlich der Stadt, durch die Stern- und Lattermann-Allee über Voitsch und Skander nach Außer- und Inner-Gorizza, wo die Uebersezung des Sumpfes beginnt.

Dieser große Moorgrund nimmt ein Areal von mehr als 3 Meilen (34.000 Joch) ein. Hier schienen sich dem Baue