

cher ober dem Grottenraum nur der Quer durchfließt und gleich wieder unter einem Felsenbogen sich verliert. Alle Geographen Krains sind darin einig, dass die Poik 3000 Klafter nordöstlich bei Planina aus der Neuhäusler Grotte wieder zu Tage tritt, und zwar geschieht diess unter demselben Namen der Poik, welche sich dann bei dem Schlosse Hasberg mit dem Mühlthaler Grottenbache verbindet, und hier erst den Namen Unz annimmt. Am Ende des Thales von Planina verliert sich auch die Unz bei Jakobovitz in Höhlen und soll 5000 Klafter weiterhin bei Oberlaibach als Laibachfluss wieder zu Tage treten.

So einstimmig nun auch die Nachrichten über die Identität dieser Flüsse lauten, so mangelhaft sind die Versuche, den unterirdischen Verlauf derselben kennen zu lernen. Das bedeutendste Unternehmen dieser Art scheint Herr Caplan Anton Urbas ausgeführt zu haben, der darüber im Illyrischen Blatte 1849, N. 32, einen interessanten Bericht veröffentlichte. Allerdings sind grosse Schwierigkeiten zu überwinden, aber sowohl Herr Urbas wie alle seine Vorgänger sind nur umgekehrt, weil ihnen die Lichter nicht auszureichen drohten. Im Ganzen mag man von Adelsberg abwärts und von Planina aufwärts etwa 800 Klafter zusammengenommen zurückgelegt haben, also gegen $\frac{1}{4}$ der ganzen Länge.

Vom Professor Dr. Christ. Aug. Voigt erschien im verflossenen Frühjahr bei L. Sommer in Wien eine Broschüre „Vorschlag zu einer Eisenbahn, welche Triest und Fiume direct untereinander und beide wieder mit Laibach auf dem möglichst kurzen Wege verbindet.“ Er hatte im Illyrischen Blatte zuerst seine Idee veröffentlicht, die Höhlen des Karst, insbesondere die Verbindung der Adelsberger und der Unzhöhle als natürliche Tunnels für die Eisenbahn zu benutzen. Jener Aufsatz des Herrn Urbas war gewissermassen eine Entgegnung darauf, indem er auf die grossen Schwierigkeiten aufmerksam machte, die der Ausführung entgegen ständen. Uebrigens habe ich selbst bereits im Jahre 1837 in meiner Beschreibung der österreichischen Monarchie (Stuttgart bei Scheible) auf diese unterirdischen Communicationen und ihre Wichtigkeit hingewiesen.

Wenn auch die Führung der Eisenbahn schon der scharfen Krümmungen wegen zu den Unmöglichkeiten gehören dürfte, so unterliegt es wohl keinem Zweifel, dass eine Untersuchung die-