

Waldgebirge, dessen Gipfel, der Lisin, bereits in die alpine Region ragt. Kurze steile Seitenthäler reißen zu beiden Seiten tiefe Querrinnen in den Kumpf des Ivan, und eines derselben — das der Trešćanica — welches bei Konjica endet, benützen nun Bahn wie Straße, um die große Wasserscheide zu bezwingen. Die Bahn hat natürlich eine ungleich schwierigere Aufgabe zu bewältigen, denn die Steigung beginnt sofort nach dem Verlassen der Station Konjica. Auf den weißen Felshängen des Wildbaches zeigen sich die ersten Nadelhölzer, rauher wird die Luft, während man sich allmählig über das Thal der Narenta



Das Ramathal.

erhebt. Aber nach Podorošac vermag die schwerkeuchende Gebirgslocomotive allein den Zug nicht mehr weiter zu bringen, ihr Tempo verlangsamt sich, und bald zeigt ein eigenthümlich klapperndes Geräusch den Beginn der Zahnradstrecke an, auf der der Zug nun flink weiter klimmt. Eine Entwicklung der Bahn mit den gewöhnlich bei Gebirgsbahnen vorkommenden Steigungen wäre nur dann möglich gewesen, wenn, wie am Gotthard, ein großer Theil derselben in Tunnels gelegt worden wäre, um die zu ersteigende Höhe auf eine größere Weglänge zu vertheilen. Um dies zu vermeiden, ist das bisher in bedeutender Ausdehnung nur bei einer Bahn im Harz, einigen überseeischen und einer Reihe von Touristenbahnen angewendete System der Abt'schen Zahnstange benützt worden, welche