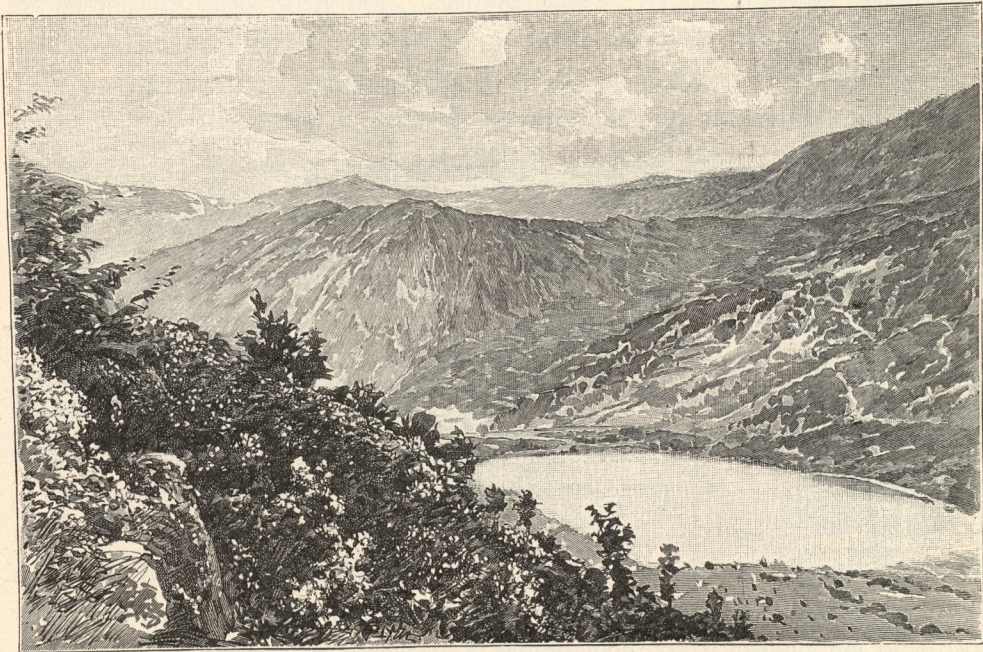


Die schwierige technische Seite ihrer Aufgabe hat sie nicht minder glänzend gelöst. Nirgend sind die großen Vorzüge der Schmalspur so zur vollen Geltung gelangt, wie hier. Ihre außerordentliche Biegsamkeit ließ sie den großen Schwierigkeiten des Narentathales sich organisch anpassen, und wenn trotzdem noch eine außergewöhnlich große Zahl interessanter und kostspieliger Bauten nothwendig geworden, so führt dies zu der Betrachtung, wie schwer dem Lande erst die Herstellung einer Normalspur gefallen wäre, die in ihrer großen, vollen Leistungsfähigkeit in absehbarer Zeit doch hätte nicht ausgenützt werden können.

Von der in einem tiefen Buchenwalde versteckten Station Zvan, von welcher man ein echt mittelbosnisches Landschaftsbild mit seinen tiefen Waldeshälern und hurtigen



Der Vorsee bei Konjica.

Bächen überschaut, gleitet die Bahn rasch bis an den Fuß des Zvan hinab, wo bei Rastelica die Bahnstange endet. In Wiesenthälern geht es noch weiter steil bis in das malerische Tarčin hinunter, wo uns bereits die Schatten der Bjelašnica umfassen. Noch eine kleine sekundäre Wasserscheide wird mit Hilfe der Bahnstange überwunden. Bei Bazaric ist die Žujevina erreicht. Ringkalköfen zeigen sich als erste Vorläufer der Hauptstadt; dann das große Sägewerk in Hadžici, welches die mittelst einer Waldbahn aus den Igman-Wäldern gebrachten Stämme zu Schnittholz verarbeitet, das bis Neapel und Palermo geht. Jetzt noch die Igman-Ecke, und endlich dampft der Mostarer Zug in das Sarajevsko Polje ein.