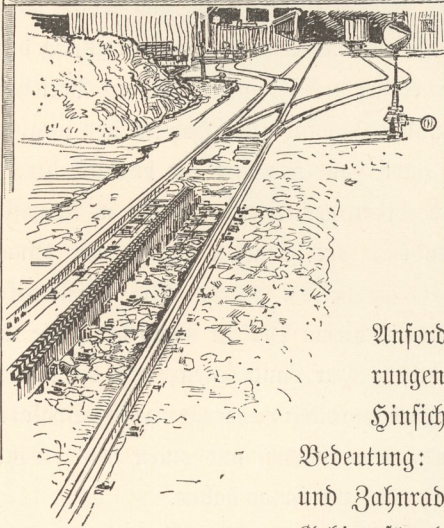


Von der Zahnradbahn über den Zvansattel:
Luftansicht, unterhalb ein Detail des
combinirten Gestänges.



Bosnien und der Hercegovina in kaum
10 Jahren nahe an 700 Kilometer Eisenbahnen
in zumeist schwierigem Gebirgsterrain zu bauen.

Hand in Hand mit den steigenden
Anforderungen an die Bahnen gingen die Verbesse-
rungen sämtlicher Einrichtungen derselben. In dieser
Hinsicht waren zwei Momente von ausschlaggebender
Bedeutung: Die Anwendung des combinirten Adhäsions-
und Zahnradsystemes (System R. Abt) zur Übersezung der
Gebirgsfästel und die Ausgestaltung der Fahrbetriebsmittel

zu einer kaum erhofften Vollkommenheit, indem gegenwärtig auf den Schmalspurbahnen
für den Personenverkehr mit allem Comfort ausgestattete Schlafwagen und für den
Frachtenverkehr 15 tonnige Lastwagen in Verwendung stehen. Nach Fertigstellung der
Eisenbahn Brod—Zenica wurde an die Fortsetzung dieser Bahn bis Sarajevo geschritten
und gleichzeitig ununterbrochen an der Verbesserung der erstgebauten Strecke gearbeitet.

Am 5. October 1882 wurde die Bahnstrecke Zenica—Sarajevo dem öffentlichen
Verkehre übergeben, und damit war die Hauptstadt Bosniens durch einen Schienenstrang