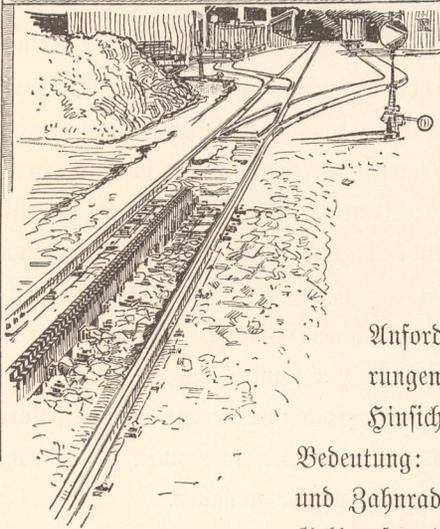


Von der Zahnradbahn über den Zvansattel:  
Luftansicht, unterhalb ein Detail des  
combinirten Gestänges.



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  
Gebirgsfäattel 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