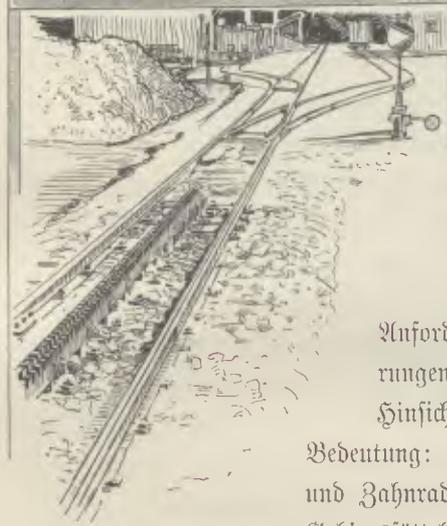




Von der Zahnradbahn über den Zvanjattel:  
Zulaßflucht, unterhalb ein Detail des  
combinirten Gefänges.



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 Verbesserungen sämtlicher Einrichtungen derselben. In dieser Hinsicht waren zwei Momente von ausschlaggebender Bedeutung: Die Anwendung des combinirten Adhäsions- und Zahnradsystemes (System N. 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