der *Alt-Strecke,* deren Einrichtungen das Gepräge des Provisorischen nach und nach zu verlieren begannen. Bei der ersten Herstellung war der Oberbau ziemlich mangelhaft ausgefallen, die Schwellen wurden dem nächsten Gehölze entnommen und wiesen alle möglichen Holzgattungen auf, *sieben Schienenprofile,* in der Eile von *14 österreichischen Werken* zusammengekauft, lagen auf der Strecke, *noch grösser war die Zahl der Schienenbefestigungs-Typen.* Alle Unterbau-Objecte waren provisorisch aus Holz hergestellt, nur die *Bosna*-Brücken bei *Žepče* und *Zenica* hatten von vornherein Eisenconstructionen.

Der Wagenpark bestand aus Rollwagen mit offenen Kästen, welche nach Einführung des Personen-Transportes ein einfaches Dach und Sitzbänke erhielten.

Der Train, welcher nie über 40 Achsen hatte, wurde von Maschinen von 20—60 Pferdekräften mit einer Geschwindigkeit von 13·5 km per Stunde fortgebracht, was eine Fahrtdauer von über 17 Stunden von *Brod* nach *Zenica* ergab.

Dies waren die Anfänge jenes Unternehmens, welches im Laufe der Zeit durch rastlose Arbeit und nie verzagenden Muth seiner Schöpfer aus eigenen Mitteln eine Wohlthat für das Land geworden ist, dessen Wohlstand hob und dessen Anschluss an die Monarchie mächtig fördert.

Rasch ging man an die Verbesserungen. Zahlreiche, dem Verkehre hinderliche Krümmungen wurden gemildert, solide Gebäude errichtet, nach und nach die provisorisch aus Holz erbauten Objecte in Stein und Eisen umgebaut; an Stelle der schwachen Schienen traten stärkere, vier Schienenprofile wurden eliminirt. Die alten Waggons wurden in rascher Folge durch moderne, bequeme Typen ersetzt; die gleichen Fortschritte wiesen die Maschinen auf, deren neueste die dreifache Zugkraft der stärksten alten haben.

Der Betrieb, welcher kurze Zeit nach der Eröffnung von der Bau-Unternehmung geführt wurde, ging sehr bald in militärische Hände über, unter deren Leitung die Bahn ihren Umgestaltungsprocess vollzog.

II. Technisches.

Bei der technischen Beschreibung der *Bosna*-Bahn muss vor allem der Unterschied der baulichen Verhältnisse zwischen der »*Alt-Strecke*« Brod—Zenica und der »*Neu-Strecke*« Zenica—Sarajevo hervorgehoben werden. Erstere wurde ohne specielles Vorproject, ohne Detailentwurf, also durch directe Absteckung am Terrain tracirt. Um die Bauarbeiten zu beschränken, schmiegte man die Trace dem Terrain möglichst an, wodurch scharfe Curven und grosse Steigungen