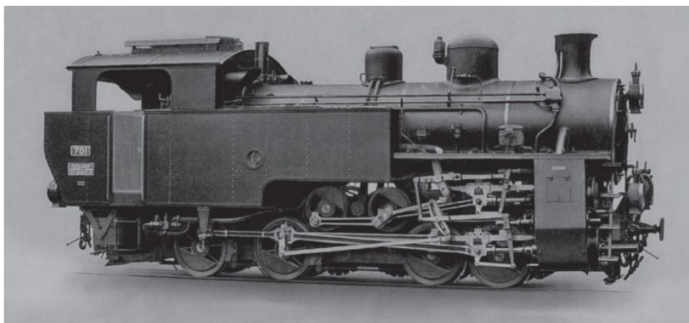


Von Herbert Cadosch

**D**ie Geschichte der Eisenbahn in Französisch-Indochina begann um 1880 und war anfänglich ganz von regionalen Interessen geprägt. Das betraf vor allem auch die geplante Strecke von Tháp Chàm am südchinesischen Meer hinauf ins zentrale Hochland nach Đà Lạt auf 1500 Metern über Meer. Damals bekannt als «die Stadt des ewigen Frühlings» war die Region schon in den Anfängen der Kolonialzeit ein begehrtes Urlaubsziel für wohlhabende Leute. Ursprünglich wurde das Provinzstädtchen von den ersten Bewohnern als «Le Petit Paris» bezeichnet, weil es als luxuriöser Zufluchtsort von den Kolonialherren begehrt war. Wer der Hitze von Saigon entfliehen wollte, fand da oben in den Bergen und terrassenförmig angelegten Feldern einen Rückzugsort mit ganzjährig mildem Klima.

Der Bau der 84 km langen meterspurigen Eisenbahnstrecke von Tháp Chàm auf das Plateau von Đà Lạt war deshalb ein erklärtes Ziel der Kolonialbehörde. Der Entscheid für den Bahnbau erfolgte im Mutter-



Die HG 4/4 im Jahre 1923 vor der Auslieferung an die Chemins de Fer Indochinois.

land, seine Vollendung dauerte dann noch ganze 24 Jahre.

## Die Triebfahrzeuge

Spätestens 1919, bei der Planung der Bergstrecke ab Kilometer 41, musste auch die Frage nach einem geeigneten Traktionsmit-

tel geklärt werden. Die Anforderungen an die Lokomotiven in der flachen Tiefebene waren ganz andere als danach auf den drei Zahnstangenabschnitten mit bis zu 120 Promille Steigung. Eine optimale technische Lösung bot ein getrennter und unabhängiger Antrieb für Adhäsion und Zahnstange.



Die Grafik der Linienführung der Bahnstrecke von Tháp Chàm nach Đà Lạt wurde anhand der Karte «Indochina and Thailand» (Army Map Service, Washington, D.C.) im Massstab 1:250 000 von 1955 erstellt, die auf Daten des Service Géographique de l'Indochina aus den Jahren 1952–1953 beruht.