

So entsprechen die Übersetzungsverhältnisse dem jeweiligen System, d. h., auf flachen Strecken kann mit wesentlich höherer Geschwindigkeit gefahren werden und auf den Steilrampen mit Zahnstange langsamer, aber mit grösserer Zugkraft.

Es war kein Zufall, dass die Chemins de Fer Indochinois (CFI) für die Beschaffung geeigneter Triebfahrzeuge bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur anklopfen, denn diese konnte sich auf die guten Erfahrungen mit den zehn Jahre zuvor an die Brig-Furka-Disentis-Bahn gelieferten Zahnradlokomotiven des Typs HG 3/4 stützen. SLM bot für das zweilamelige Abtsystem einen sehr ähnlich gebauten, aber leistungsstärkeren Loktyp an. Die topografischen Verhältnisse im Einsatzgebiet waren vergleichbar und deshalb auch die technischen Anforderungen an die Maschinen. Zwar war die maximale Steigung im Zahnstangenbereich in den Bergen von Sông Pha mit 120 Promille etwas grösser als die 110 bei der Furka-Oberalp-Bahn. Das wäre technisch wohl kein Problem, dennoch wurde die Leistung der HG 4/4 von 600 auf 800 PS erhöht, indem die Laufachse durch eine vierte angetriebene Achse ersetzt wurde. Trotzdem ist die Länge über Puffer mit 200 mm nur unwesentlich grösser als bei der HG 3/4.

Der getrennte Antrieb für Adhäsion und Zahnrad hatte sich bereits an der Furka-Bergstrecke bestens bewährt und erlaubte auf flachen Strecken sogar eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Das war im Falle der CFI von grosser Bedeutung, lag doch die Hälfte der Bahnstrecke in einer Tiefebene, wo die maximale Geschwindigkeit gefahren werden konnte.

Ab 1923 wurden die ersten von insgesamt neun Lokomotiven an die unter französischer Kolonialverwaltung stehende Compagnie Générale de Colonies Paris nach



Foto: VNAF PHOTOS

Beim Bahnbau im letzten Zahnstangenabschnitt vor dem Scheitelpunkt um 1930.



Foto: VNAF PHOTOS

Ab 1923 wurden bereits die neuen Lokomotiven HG 4/4 beim Bau der Bergstrecke eingesetzt.

Indochina geliefert. Zu diesem Zeitpunkt wurde mit dem Bau der Bergstrecke angefangen, und da waren diese zugkräftigen Maschinen willkommen für den Transport von Baumaterial.

Im Verlaufe des Indochina-Kriegs wurden vier dieser Loks zerstört und durch Lokomotiven der FO des Typs HG 3/4 ersetzt. Diese wurden nach der vollständigen Elektrifizierung durch Elektrolokomotiven ersetzt und deshalb 1947 nach Vietnam verkauft.

Aufgrund der ständigen Angriffe während der Têt-Offensive und auch danach

musste der Bahnbetrieb immer wieder eingestellt werden, bis 1975 das endgültige Aus für die Bahn kam. In der legendären Aktion «Back to Switzerland» von 1990 wurden die als Ersatz gelieferten Loks HG 3/4 zusammen mit den Wracks der beiden HG 4/4 in die Schweiz zurückgeführt. Acht Jahre später fanden noch die restlichen Komponenten der beiden Loks 704 und 708 den Weg in die Schweiz.

Die HG 4/4 704 wurde nach zwölf Jahren sorgsamer Freiwilligenarbeit 2018 in betriebsfähigem Zustand dampfend und zi-

Foto: Đà Lạt Reiseführer für ausländische Touristen



Der wunderschöne Bahnhof von Đà Lạt aus dem Jahre 1938 ist heute eine Sehenswürdigkeit. Hier kann man Fahrkarten kaufen für die Fahrt mit der Museumsbahn auf dem verbliebenen Reststück nach Trại Mát.



Foto: VNAF PHOTOS

Anfänglich war die Bahn für die Reise wohlhabender Kolonialherren nach Đà Lạt vorgesehen. Bald aber wurde sie auch zu einer wichtigen Güterbahn, vor allem für den Transport von Gemüse ins Tal und Konsumgütern ins Bergland um 1934.