



Bauarbeiten am letzten Zahnradabschnitt. Im Hintergrund eine HG 4/4.



Ein Bauzug mit Baumaterial und einer HG 4/4 1927 in der Gegend von Eo Gio.

Fotos: Tim Doling / Historic Vietnam

schend auf die Strecke geschickt. Nach den behördlichen Begutachtungen wurde vom zuständigen Bundesamt die unbefristete Betriebsbewilligung erteilt. Die Zahnradlok, einst für das Bergland in Indochina gebaut, fährt nun auf der Furka-Bergstrecke, wo sie sich bereits bestens akklimatisiert hat.

## Der ehemalige Schienenstrang und was davon übrig blieb

Die Bahnstrecke wurde in den Jahren von 1908 bis 1932 in drei aufeinanderfolgenden Streckenabschnitten gebaut. Die ersten

Züge verkehrten 1913 bis Tân My und ein Jahr später bis Sông Pha am Fusse der Gebirgskette. Bis zur Kilometermarke 41 lag das Trasse auf einer Tiefebene, die in bautechnischer Hinsicht keine grossen Anforderungen stellte.

Ab 1923 konnten bereits die neuen Lokomotiven des Typs HG 4/4 beim Bau der Bergstrecke eingesetzt werden. Die zweite Hälfte der projektierten Strecke hinauf ins zentrale Bergland lag durchwegs in einem wilden Gebirge und war bautechnisch eine grosse Herausforderung. Deshalb wurden

schwedische Ingenieure mit Erfahrung im Bau steiler Gebirgsbahnen verpflichtet.

Zur Bewältigung der 1500 Höhenmeter in der brüsk ansteigenden Bergregion ab Sông Pha kamen drei Zahnstangenabschnitte zum Einsatz. Allein auf der nur 10 km langen Strecke von Sông Pha nach Eo Gio war eine Höhendifferenz von 850 m zu bewältigen! Dazu wurde der erste Zahnstangenabschnitt mit einer Steigung von 120 Promille und zwei Tunnels gebaut. Die Bauarbeiten für den wohl anspruchsvollsten Streckenabschnitt konnten nach längerer Planungs- und Bauzeit erst 1928 abgeschlossen werden, während auf der folgenden flachen und unproblematischen Strecke bis Don Duong der Betrieb bereits ein Jahr später aufgenommen wurde.

Mit dem 1930 fertiggestellten, 6 km langen Zahnstangenabschnitt zwischen Don Duong und Tram Hanh überwand das Trasse mit einer Steigung von 115 Promille weitere 500 Höhenmeter. Danach folgte der abfallende Adhäsionsabschnitt bis Da Tho mit drei Tunnels in leichtem Gefälle.

Die letzte, 3 km lange Zahnradstrecke bis zum Scheitelpunkt auf 1550 m Höhe weist eine relativ geringe Steigung von nur



Foto: DFB

Die beiden HG 4/4 mit den Nummern 704 und 708 in der DFB-Werkstätte Uzwil während der Revision.