

Hilfswagen W 30031 der ehemaligen Zahnradbahn Krong Pha – Đà Lạt (Vietnam)

Baujahr: 1923

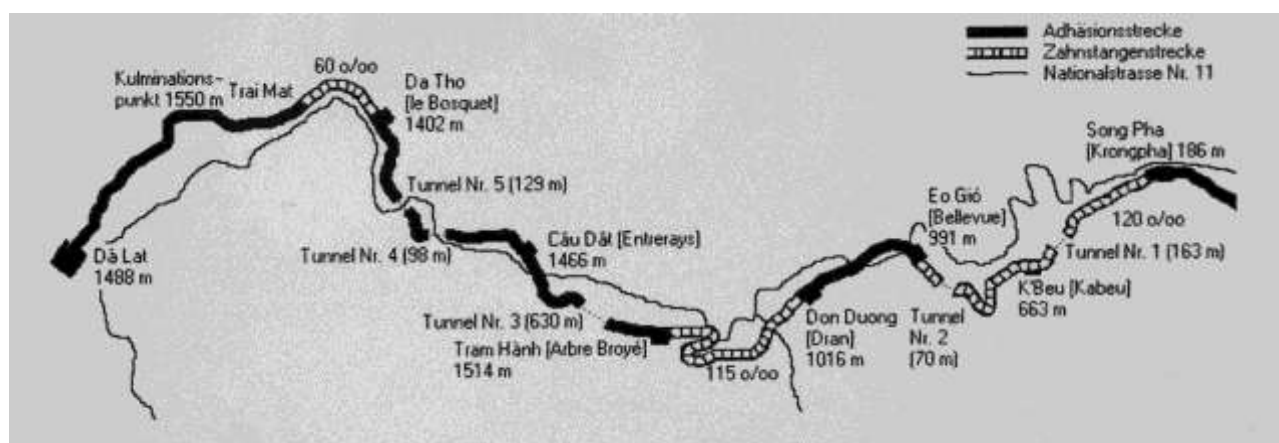
Erbauer: S^{IE} HORME et BUIRE, Lyon

Dieser Wagen gelangte 1990 im Rahmen der Aktion «Back to Switzerland» in die Schweiz. Im Innern des Wagens besteht ein kleines Museum, welches einiges an Informationen über eine der abenteuerlichsten Aktionen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke verrät — der Rückführung der Dampflokomotiven von Vietnam an die Furka.

Die Strecke Tháp Chàm – Krong Pha – Đà Lạt (1931-1977)

Đà Lạt ist eine Stadt mit 120'000 Einwohnern, im südlichen Teil des zentralen vietnamesischen Berglandes gelegen. Aufgrund der erhöhten Lage (1475 Meter über Meer) herrscht ein angenehmes Klima. Đà Lạt ist die Hauptstadt der Provinz Lam Dong und verfügt über eine Universität und mehrere Forschungsinstitute, Gemüseanbau und Blumenzucht sind die Haupteinnahmequellen. Die wörtliche Bedeutung des Namens in der lokalen Lạt-Sprache ist: «Fluss des Lạt-Volkes». Die Stadt ist von Seen, Wasserfällen und Wäldern umgeben.

Aufgrund des kühlen Klimas, der parkähnlichen Umgebung und den immergrünen Wäldern gilt die Gegend als beliebtes Urlaubsziel ausländischer und einheimischer Touristen. Đà Lạt wird auch «Klein Paris», «St. Moritz des Viet Nam», «Stadt des ewigen Frühlings» oder «Stadt der Künstler» genannt.



Diese Gegend war bei den damaligen französischen Kolonialisten beliebt. Um auf komfortable Art dorthin zu kommen, wurde in den Jahren 1913 bis 1932 die 84 Kilometer lange Strecke durch das landschaftlich ausserordentlich reizvolle Gebiet gelegt. Zur Überwindung des grossen Höhenunterschiedes wurden insgesamt drei Zahnstangen Abschnitte des Systems Abt mit Steigungen bis 120‰ eingebaut.

Ausgangspunkt für diese ehemalige Strecke nach Đà Lạt war die an der ebenfalls meter-spurigen Hauptstrecke Hanoi - Saigon gelegene Station Tháp Chàm [Tourcham], etwa 300 km nördlich von Saigon (Ho chí Minh-stadt) und nur wenige Meter über dem Meeresspiegel gelegen. Dort befindet sich auch heute noch eine Depotwerkstätte, welche in ihrer Art und Grösse etwa an diejenige von Erstfeld (an der Gotthardstrecke gelegen) erinnert. Diese Stichstrecke Tháp Chàm [Tourcham] — Đà Lạt ist seit August 1975 stillgelegt, das Oberbaumaterial wurde für die Instandsetzung der durch jahrelange Kriegshandlungen arg in Mitleidenschaft gezogenen Hauptstrecke verwendet.

Quelle: www.dieselcrew.ch/archiv

<http://www.dieselcrew.ch/web/vn/vn.html>

1990: «Back to Switzerland» — aus dem Bergland Vietnams zurück an die Furka

Die Furkabahn Brig-Furka-Disentis (BFD) bzw. ihre Nachfolgerin, die Furka-Oberalp-Bahn (FO), verfügte über zehn baugleiche Lokomotiven HG $\frac{3}{4}$, die alle 1913/14 von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) gebaut wurden. Nach der Elektrifizierung 1941/42 blieben vier Maschinen zunächst als Reserve der FO, die anderen wurden ins Ausland verkauft. Schliesslich verblieben in der Schweiz nur noch zwei Original-FO-Dampflokomotiven, die Nr. 3 bei der Museumsbahn Blonay-Chamby und die Nr. 4 bei der Furka-Oberalp-Bahn selbst.

Die FO hatte 1947 die Lokomotiven 1, 2, 8 und 9 an Frankreich verkauft, die auf der 84 km langen Strecke Tháp Chàm - Đà Lạt in Französisch-Indochina, dem heutigen Vietnam, eingesetzt wurden. Recherchen der DFB ergaben, dass noch acht Dampflokomotiven in unterschiedlichem Zustand, darunter alle vier von der FO stammenden Loks existierten. Nach einer Rekognoszierung vor Ort nahm die DFB Gespräche mit der Regierung der Volksrepublik Vietnam auf, mit dem Ziel, die noch brauchbaren Lokomotiven in die Schweiz zurück zu holen. Nach komplizierten und langwierigen Verhandlungen kam es am 7. April 1990 zu einem Vertragsabschluss. Innerhalb kürzester Zeit musste die DFB nun die Rückholaktion vorbereiten und durchführen, da die Kaufverträge nur bis Ende 1990 verbindlich waren. Im Juni wurden zwei Container mit Werkzeug und Material sowie ein speziell ausgerüsteter Strassentieflader verladen und per Bahn und Schiffl nach Vietnam verfrachtet. Eine zwölfköpfige Mannschaft der DFB folgte Ende Juli 1990 per Flugzeug.

Die Aktion vor Ort in Vietnam gestaltete sich für das gesamte Team zu einer mehrwöchigen, harten Belastungsprobe, die teilweise zum Abenteuer ausartete. Der grösste Teil der für die DFB noch brauchbaren Maschinen stand in Đà Lạt, dem oberen Endpunkt der ehemaligen Bahnlinie auf knapp 1500m Meereshöhe; dort waren die Loks 31-201 ex FO 1, 31-204 ex FO 9, sowie zwei der 1923 bzw. 1930 direkt nach Vietnam gelieferten Loks Typ HG $\frac{4}{4}$ (Nr. 40-304, 40-308) abgestellt. Es galt nun, diese bis zu 40t schweren Lasten über kurvenreiche und anspruchsvolle Strassen mit bis zu 10% Gefälle ins Tiefland nach Tháp Chàm hinunter zu befördern, und das bei ungewohnten klimatischen Verhältnissen und ungewohnter Verpflegung.

Quasi als Testfahrt wurde am 9. August der mit gewichtigen Ersatzteilen beladene **Hilfswagen WS 30031** (WS = Wagon de Secours = Hilfswagen) mit einem Gesamtgewicht von etwa 20 Tonnen mit Hilfe des Tiefladers und zweier sowjetischer Lastwagen erfolgreich zu Tal bis Tháp Chàm gebracht. Daraufhin wagte man sich an den ersten «schweren Brocken» und verlud die teilweise zerlegte FO 9 in Đà Lạt, um sie am 12.8. nach Song Pha und tags darauf zur Brücke über den Fluss Đà Nhim zu transportieren. Während das Team die technischen Probleme im Griff hatte, machten lokale Behörden Schwierigkeiten wegen der offensichtlich fehlenden Abstimmung mit den übergeordneten Stellen. Der Abtransport der FO 1 am 16.8. wurde auf halber Strecke von den Behörden gestoppt, schliesslich die Weiterfahrt nur bis Song Pha zugelassen; hier wurde die Lok abgeladen und auf einem provisorischen Gleisstück auf der Strasse abgestellt. Ein unbefristetes Fahrverbot bis zur Klärung der Kompetenzen zwischen Lokal- und Zentralbehörden drohte die knappe Zeit- und Finanzkalkulation der DFB über den Haufen zu werfen. Die DFB ging daher das Wagnis ein, sich über das Verbot hinwegzusetzen. In der — zutreffenden — Annahme, dass die Behörden am Wochenende untätig blieben, nutzte man den 18. und den 19. August, um die bereits verladene Vierkuppplerlok 40-308 zu Tal zu bringen — dies übrigens unter dem Geleitschutz der Ortspolizei von Đà Lạt! Die Lok wurde in Song Pha hinter der FO 1 auf der Strasse abgeladen, dann ging es unverzüglich zurück nach Đà Lạt, wo noch die Lokomotive 40-304 wartete. Diese wurde am späten Samstagabend verladen und dann im Schutz der Dunkelheit und im strömenden Regen über die verbotene Strecke bis zur Brücke des Flusses Đà Nhim gebracht. Ebenfalls am 19. August wurde die ex FO 2 von der Remise Song Pha zur Đà Nhim-Brücke transportiert — alles in allem ein rechter Kraftakt für die DFB-

Mannschaft! Das behördliche Nachspiel dieser «illegalen» Aktion fiel weniger drastisch aus als erwartet: es blieb bei einer Geldstrafe.

In der folgenden Woche zog die Mannschaft von Đà Lạt um nach Tháp Chàm und übernahm von dort aus den Weitertransport der in Song Pha bzw. vor der Brücke des Flusses Đà Nhim zusammengezogenen Lokomotiven. Das Hauptproblem auf dem Abschnitt Song Pha - Tháp Chàm war die Überquerung dieses Flusses, wo die Strassenbrücke zu schwach für die grossen Lasten war. Ein vietnamesischer Gleisbautrupps hatte daher in der Zwischenzeit auf der noch vorhandenen Eisenbahnbrücke wieder ein provisorisches Gleis verlegt. So musste jede Lok vor der Flussüberquerung vom Strassentiefelader abgeladen, über die Eisenbahnbrücke gerollt und drüben wieder aufgeladen werden! Am 28. August waren schliesslich alle Loks in Tháp Chàm eingetroffen. Hier wurden die Vierkupplermaschinen und die FO 1 per Eisenbahnkran auf die Gleise umgesetzt und für die Weiterfahrt auf Schienen in der dortigen Werkstätte lauffähig hergerichtet. Die Reste der FO-Maschinen 2 und 9 wurden hier zerlegt und in Einzelteilen auf Güterwagen verladen, gleiches geschah mit der in Tháp Chàm vorgefundenen ehemaligen FO 8. Am 5. September starteten Loks und DFB-Mannschaft zur letzten Etappe in Vietnam. Eine Diesellok nahm den Konvoi aus Zahndampflokomotiven und mit Einzelteilen beladenen Güterwagen — insgesamt 58 Achsen — in Schleppl, um ihn mit 15 km/h, unterbrochen und bereichert von diversen Bremsstörungen und ausgiebigen Schmier- und Kreuzungshalten, nach Saigon zu bringen, wo er am Abend des 6. September nach 36-stündiger Fahrt eintraf. Für den grössten Teil des DFB-Teams war damit das Abenteuer Vietnam zu Ende; nur fünf Mann blieben noch vor Ort, um die Schlussphase mit Verzollung, Bezahlung, Transport vom Güterbahnhof Sóng Thanh zum Seehafen und Verlad auf das Frachtschiff «Friedrich Engels» durchzuführen und zu überwachen. Am 17. September war die letzte Lok verladen, am 20. September legte das Schiff ab und trat die lange Seereise nach Hamburg an. Am 1. und 2. November 1990 wurde die wertvolle Fracht im Hamburger Hafen entladen und gleichzeitig erstmals der Presse vorgestellt. Auf Rollplatteln rollten die aus Vietnam heimgekehrten Lokomotiven dann auf dem Schienenweg nach Luzern, wo sie während des Winters 1990/91 in einer Sonderausstellung des Verkehrshauses der Schweiz einem breiten Publikum präsentiert wurden.

Xuong **Đâu** **Máy** **Toa Xe** **Đà Lạt** = Hilfswagen des Lokdepots Đà Lạt
 Depot Kopf Maschine Wagen
 Lokomotive

Die vietnamesische Sprache (Vietnamesisch. Annamitisch. Tiếng Việt, Tiếng Việt Nam oder Việt ngữ) ist die Amtssprache in Vietnam. Sie wird von etwa 90 Millionen Menschen als Muttersprache gesprochen. davon etwa 83 Millionen Menschen in Vietnam und schätzungsweise sechs bis sieben Millionen Vietnamesen im Ausland.

Vietnamesisch ist nicht mit der chinesischen Sprache verwandt, obwohl das Vietnamesische eine hohe Zahl an Lehnwörtern aus dem Chinesischen aufweist. Vietnamesisch ist eine tonale und monosyllabische Sprache (die Wörter bestehen aus nur einer Silbe). Aufgrund jahrzehntelanger kriegerischer Auseinandersetzungen und der darauf folgenden Abschottung des Landes bis in die 1980er Jahre gehört Vietnamesisch zu den linguistisch weniger erforschten Sprachen.

Quelle: Wikipedia

Mit der ab 1880 durch die französischen Kolonialherren eingeführten Eisenbahntechnologie gelangten auch viele ihrer Begriffe in die vietnamesische Sprache, zum Beispiel:

Deutsch	Französisch	Vietnamesisch
Schiene	rail	rây
Laschenbolzen	boulon	bùn-lon