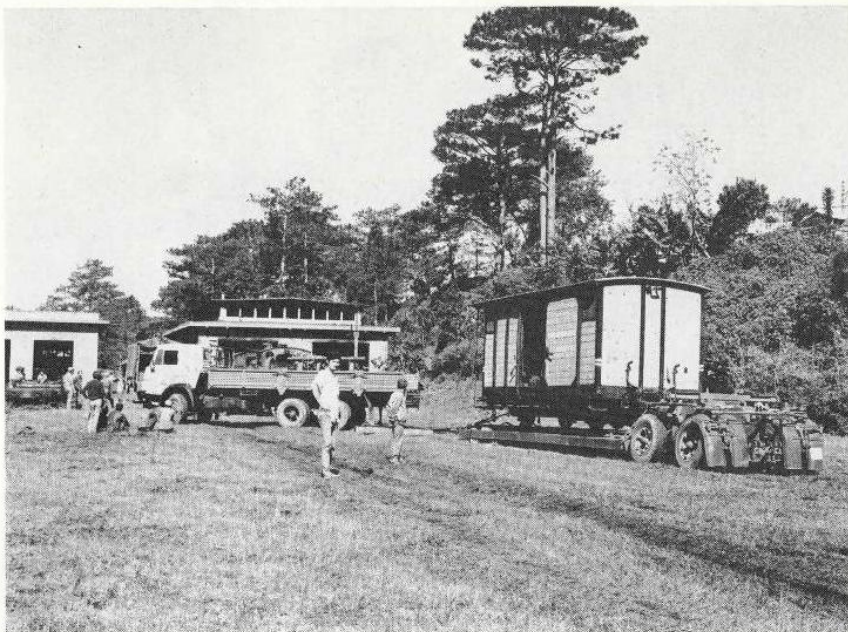




GK 30031 auf dem Tiefgangwagen, der noch mit einem Fahrgestell versehen werden muss, ehe die Fahrt ins Tal beginnen kann.

worden, auch die Presse hatte ihr Interesse an dieser Einmaligkeit bekundet. Im Mitteilungsblatt 4/88 erschien ein weiterer Beitrag: «Eine vergessene Zahnradbahn im Dschungel von Vietnam». Hier wird die Strecke beschrieben und das Rollmaterial vorgestellt, wobei natürlich die Lokomotiven im Zentrum des Interesses stehen.

Der zuständige Rollmaterial-Leiter, begleitet von einem Spezialisten der SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik) Winterthur, reiste im Auftrag der DFB in den Fernen Osten, um den Zustand der Kaufobjekte zu prüfen und Voraussetzungen für eine Rückschaffung kennenzulernen. Es stellte sich rasch heraus, dass ein Transport auf der Schiene zur Küste nicht in Frage kommen konnte, da das Gleis an mehreren Orten abgetragen

worden war. Seit 1976 ist es um diese Zahnradbahn ruhig geworden, und bedauerlich ist, dass die Wunden des Vietnamkrieges überall noch zu erkennen sind.

Es blieb nur die eine Möglichkeit, den Transport auf der Strasse ins Auge zu fassen, um überhaupt aus den Bergen bis zur Küste zu gelangen. Die gewonnenen Erkenntnisse in Vietnam wurden nun durchdacht, und daraus entstand ein Operationsplan, der alle Einzelheiten aufzeigte, um den Weg aus den Bergen über Passstrassen mit schweren Lasten zu bewältigen.

Als grosser Tag, an dem eine in der Geschichte der Eisenbahn wohl einmalige Aktion unter der Leitung der DFB AG begann, ist der 30. Juli 1990 zu bezeichnen. Zwar traf das Schiff «Georg Handke» mit geringer Verspätung am



Oben: Zwischenlagerung auf der Strasse, weil hier ein Stück Eisenbahnbrücke benutzt werden muss.
Unten: Nach mehr als 40 Jahren wartet die FO 2 auf den Verlad.

