

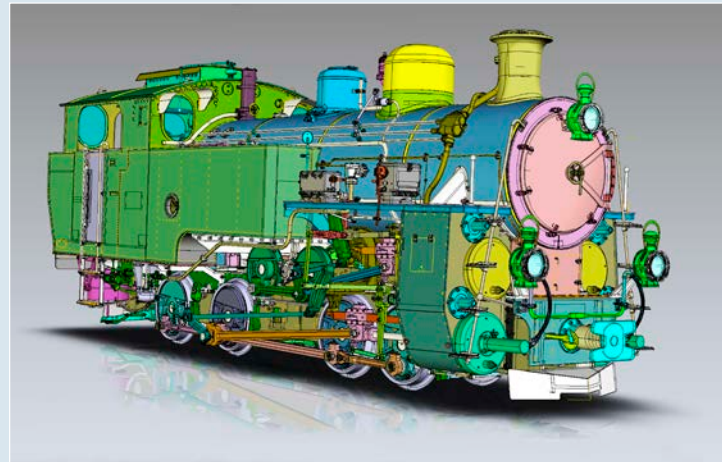
Die «Vietnamesin» dampft in die Welt der Modellbahn

Die einzigartige Geschichte, die das Vorbild geschrieben hat, liegt nicht nur in der damals fortschrittlichen Technik, sondern vor allem auch an ihrem abenteuerlichen Leben auf einem ausserordentlichen Schienenstrang im Dschungel Vietnams.

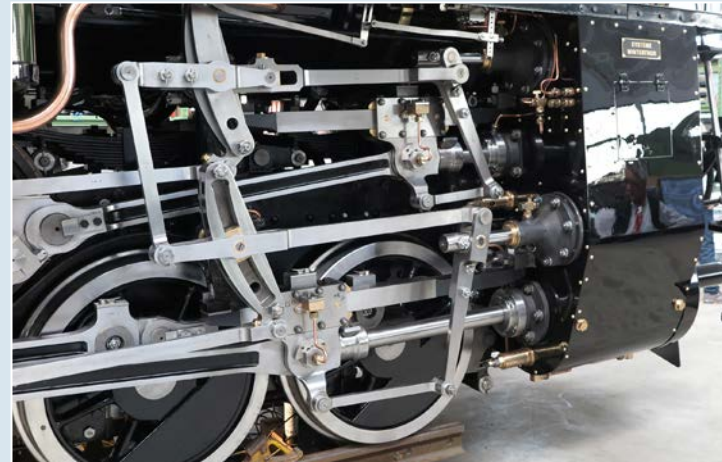
Das Ganzmetall-Messing-Präzisionsmodell wird vollständig in Handarbeit gefertigt und besteht aus rund 2000 Einzelteilen, die sich als Konstruktionselemente

in selektiven Lötverfahren zusammenbauen lassen, analog zum grossen Vorbild, wo Schweissverfahren zur Anwendung kommen. Die Modellproduktion in Handarbeit und kleinen Stückzahlen erlaubt den Einsatz von Messingblech und Messingfeinguss, dabei wird grundsätzlich auf Bauteile aus Kunststoff und Zinkdruckguss verzichtet. Dadurch sind aber hunderte von Einzelteilen mehr anzufertigen.

Bei der Produktion des Modells kann sich Kiss Modellbahnen – wie einst die SLM beim grossen Vorbild – auf die Erfahrungen bei der Herstellung ihrer erfolgreichen Modellumsetzung der HG 3/4 stützen. Das filigrane Modell soll über optimale Fahreigenschaften verfügen und als authentisches Exponat einen Beitrag zur bewegten Eisenbahngeschichte dieser Lokomotive leisten.



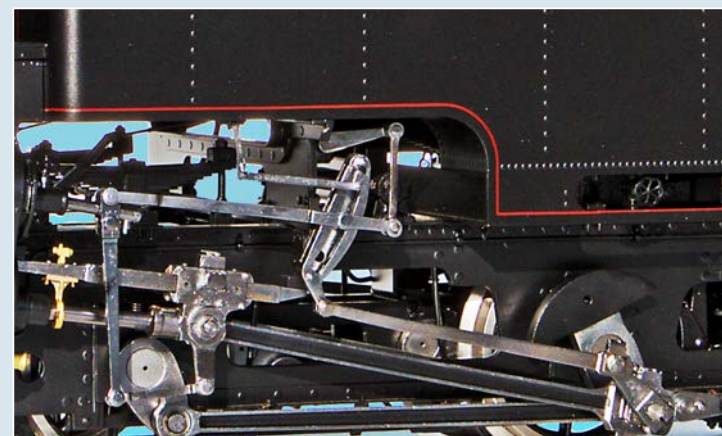
Genau wie beim Vorbild erfolgt die Konstruktion heute nicht mehr am Reissbrett, sondern am Bildschirm. Die CAD-Konstrukteure erstellen für jedes einzelne der hunderten von Einzelteilen eine Detailzeichnung für die Produktion. Die virtuellen dreidimensionalen Objekte liefern beliebige räumliche Abbildungen des Modells. Sie sind auch die Grundlage für die erste Begutachtung durch unsere Experten. Bei der Projektierung und Umsetzung ins Modell standen uns Sachkundige der DFB zur Seite.



In der Betriebswerkstatt Realp hat man uns freundlich die Tore geöffnet. Von Kopf bis Fuß haben wir das Prunkstück mit Kamera und Maßstab bis in alle Details dokumentiert. Bei jedem Modell wird ein Vorabmuster gefertigt, das von Experten begutachtet wird. Erst nach dem «Nietenzählen» unter der Lupe und der Prüfung der Fahreigenschaften wird die Produktion frei gegeben, denn jedes einzelne in Handarbeit gefertigte Modell erhebt Anspruch, ein Unikat von hoher Vorbildtreue zu sein.



Bei der Fertigung des Modells der HG 4/4 können – wie einst beim grossen Vorbild – die Erfahrungen mit der Herstellung des erfolgreichen Modells der HG 3/4 zu Nutze gemacht werden, wo bereits bezüglich Vorbildtreue als auch Fahreigenschaften die Messlatte hoch angesetzt wurde.



Jedes Modell ist ein in feiner und aufwändiger Handarbeit gefertigtes Unikat und vom Vorbild kaum zu unterscheiden. Die meisterhafte Umsetzung ist bei der Zahnrad-Dampflokomotive HG 3/4 meisterhaft gelungen und dieser grossen Herausforderung hat sich Kiss auch im Falle der HG 4/4 gestellt.

Kiss
Modellbahnen

GANZMETALL
MESSING
PRÄZISIONSMODELL

SPUR 2m

€
3'290

Die Zahnrad-Dampflokomotive HG 4/4 in drei Varianten

Alle Versionen sind mit dem neuesten ESU Decoder LS5XL ausgerüstet mit umfangreichen vorbildgerechten Funktionen.



HG 4/4 Nr. 704, Baujahr 1923, Zustand 2018 nach Wiederaufbau.

Artikel Nr. 600 500



HG 4/4 Nr. 701, Baujahr 1923, SLM Variante, Zustand bei Auslieferung 1923

Artikel Nr. 600 501



**AUFLAGE LIMITIERT
AUF 25 STÜCK**

HG 4/4 Nr. 40 304, Baujahr 1923, als «Vietnam Variante» im Zustand der 1965er Jahre mit der Nummer der Südvietnamesischen Staatsbahn VHX 40 304

Artikel Nr. 600 502

EXKLUSIVE MODELLVARIANTE

Der UVP von 3'290 € gilt bis zum 31. Oktober 2019. Bei Bestellungen ab 1. November 2019 kostet die Lok 3'450 €. Ab diesem Zeitpunkt können wir Ihr Wunschmodell nicht mehr gewährleisten.

Die damalige Langbiangbahn

Aufgrund der schwierigen topografischen Verhältnisse in der zentralen Bergregion wurde die 84 Kilometer lange Strecke als Zahnradbahn nach Schweizer Vorbild gebaut. Die Bahnstrecke wurde in den Jahren 1908 bis 1932 in drei aufeinanderfolgenden Streckenabschnitten erstellt. Die ersten Züge verkehrten 1913 bis Tân Mỹ, und ein Jahr später bis Sông Pha am Fusse der Gebirgskette. Bis zur Kilometermarke 41 lag die Trasse in einer Tiefebene, die in bautechnischer Hinsicht keine grossen Anforderungen stellte.

Der erste Spatenstich in Sông Pha für die Bergstrecke erfolgte 1923. Der Bau der ganzen Gebirgsstrecke hatte nochmals satte 9 Jahre beansprucht, weshalb der durchgehende Verkehr bis Đà Lạt erst im Jahre 1933 möglich wurde.

Ein Vorteil beim Bau der Gebirgsstrecke war, dass bereits ab 1923 die aus der

Schweiz gelieferten Lokomotiven des Typs HG 4/4 eingesetzt werden konnten. Auf der zweiten Hälfte der Langbiangbahn hinauf auf die Hochebene von Đà Lạt waren 1'500 Höhenmeter in einem wilden Gebirge zu überwinden. Das brüsk ansteigende Gelände am Rand der Bergkette ab Sông Pha stellte bautechnisch eine grosse Herausforderung dar mit vielen Kunstbauten. Es wurden drei Zahnstangenabschnitte mit Viadukten und Tunnels, mit Stütz- und Schutzmauern zur Absicherung von Klippen, Abgründen und Felsschneisen erforderlich.

Die Triebfahrzeuge

Spätestens 1919, bei der Planung der Bergstrecke ab Kilometer 41, musste auch die Frage nach einem geeigneten Traktionsmittel 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. So können die Übersetzungsverhältnisse dem jeweiligen System angepasst werden, 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 für die Beschaffung geeigneter Triebfahrzeuge bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur anklopfen, denn diese konnte sich auf die langjährigen Erfahrungen mit dem Loktyp HG 3/4 stützen. Der getrennte Antrieb für Adhäsion und Zahnrad hatte sich bereits an der Furkabergstrecke und im Nilgiri Gebirge in Indien bewährt, wo es auch längere Adhäsionsstrecken gab.

Ab 1923 wurden die ersten von insgesamt 9 Lokomotiven an die unter französischer Kolonialverwaltung stehende Compagnie Générale de Colonies Paris nach Indochina geliefert. Zu diesem Zeitpunkt begann der Bau der Bergstrecke, und da kamen von Anfang an diese zugkräftigen Maschinen für den Transport von Baumaterial zum Einsatz.

Im Verlaufe des Indochina-Kriegs wurden vier dieser Loks zerstört und 1947 durch Lokomotiven der FO-Bahn des Typs HG 3/4 ersetzt, die nach der Elektrifizierung nicht mehr benötigt und deshalb nach Vietnam verkauft wurden.

In der legendären Aktion «Back to Switzerland» von 1990 wurden die als Ersatz gelieferten Loks des Typs HG 3/4 zusammen mit den Wracks zweier HG 4/4 in die Schweiz zurückgeführt.

Die HG 4/4 Nummer 704 wurde nach 12 Jahren aufwändiger und akribischer Freiwilligenarbeit 2018 in betriebsfähigem Zustand und in glanzvoller Aufmachung auf die Strecke geschickt. Nach den behördlichen Begutachtungen wurde vom zuständigen Bundesamt die unbefristete Betriebsbewilligung erteilt. Die Zahnradlok, einst für das tropische Bergland Indochinas gebaut, fährt nun auf der Furkabergstrecke, wo sie sich bereits bestens an die Höhenluft der Schweizer Berge akklimatisiert hat.

Links oben: Linienführung der Bahnstrecke von Tháp Chàm nach Đà Lạt.

Links unten: Bauarbeiten am letzten Zahnstangenabschnitt um 1931. Im Hintergrund Zahnradlokomotive HG 4/4 im Einsatz.

(Aus der Broschüre «Die legendäre Zahnrad-Dampflok HG 4/4»)



Kiss
Modellbahnen

EXKLUSIVE MODELLEVARIANTE

LIMITED EDITION
25 STÜCK

Die HG 4/4 im Zustand um 1965: Die «Vietnam Variante»

Bereits bei den Recherchen für das Modell der HG 4/4 stellte sich die Frage, welche Version der ursprünglichen Loks gewählt werden soll, die im Auslieferungszustand oder die, wie sie spä-



ter viele Jahre mit einer grauen Lackierung im Einsatz stand. Die Loks haben immer wieder kleinere Änderungen erfahren, bevor sie 1975 endgültig von den Schienen genommen wurden. Kiss hat sich aus guten Gründen und trotz erheblichem Mehraufwand für beide Varianten entschieden, denn im Verlaufe der Jahre hat sich das Aussehen der «Vietnam Lok» in Einzelheiten markant verändert, zum Beispiel erhöhter Kohlebehälter mit Trittstufen, andere Griffstangen, Lackierung mit feinen weißen Streifen, andere Beschilderung und ein niedliches Detail, die Warnglocke an der Außenseite der Führerstandstüre.

Die Loks bei der Langbiang Bahn wurden im Verlaufe der Jahre auch individuell verändert, weshalb wir uns im Falle der «Vietnam Lok» für eine Variante entschieden haben, wie sie in den 1960er Jahren bei der Vietnamesischen Staatsbahn (Đường sắt Việt Nam, ĐVN) in Betrieb war. Auch das Vorbild der Lok VHX 40-304 soll in allen Einzelheiten als Meisterwerk realisiert werden.

