

Đường xe lửa Tháp Chàm Dalat

Nguyễn thái Hai

Đa số chúng ta không biết đường xe lửa Dalat có nhiều đoạn có răng cưa. Tôi được may mắn là năm lên 14 tuổi (1945) trên đường từ Phan thiết về Dalat trong một đêm trăng khi xe ngừng tại ga Kabeu giữa đèo Bellevue (Ngoạn Mục) để lấy thêm nước, ba tôi đã đưa tôi đến goong cuối cùng và chỉ cho xem đường răng cưa và cho biết chỉ có đường lên Dalat mới có cái này và nhờ có răng cưa nên các goong xe lửa không tụt dốc khi lên hay xuống đèo. Vừa mệt vừa buồn ngủ nên tôi không hỏi thêm làm sao ba tôi biết được điều này. Nhờ đó, bây giờ tôi mới tìm kiếm và ghi lại các điều dưới đây.

Đường xe lửa Tháp Chàm Dalat	
Chiều dài	
Chiều rộng	2610 mm
Chiều cao	3510 mm
Trọng lượng khi hoạt động	45 T
Công suất	820CV, 600KW
Vận tốc trên ray thường	40km/giờ
Vận tốc trên ray răng cưa	15 km/giờ
Trọng tải kéo theo trên đường dốc 11%	75 T
Áp suất nồi hơi	14 bar

Đường xe lửa Tháp Chàm - Dalat dài 84km được khởi công năm 1903. Đoạn đường bằng phẳng Tháp Chàm – K'rong Pha dài 41km được hoàn tất năm 1919, nhưng đoạn đường dốc cheo leo K'rong Pha - Dalat dài 43km, phải 33 năm mới hoàn thành (1936), vì có 3 đoạn có răng cưa với độ dốc đến 120% và 5 cái hầm.

Hệ thống đường rầy xe lửa loại này có thêm một đường rầy ở chính giữa có răng cưa móc ăn khớp với răng bánh xe của đầu tàu và goong.

Hệ thống răng cưa được chế tạo đặc biệt để kéo đoàn tàu lên dốc và để giữ cho đoàn tàu không bị tuột nhanh khi xuống dốc. Tàu lên

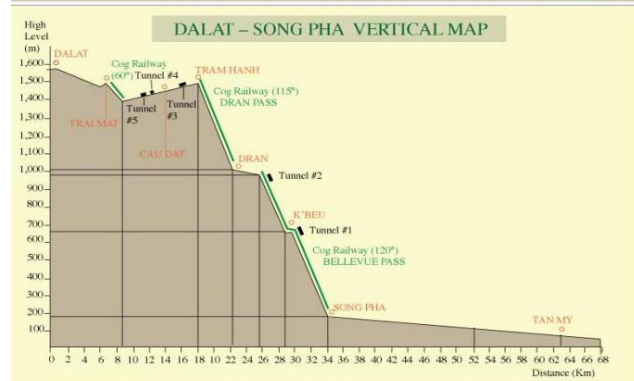
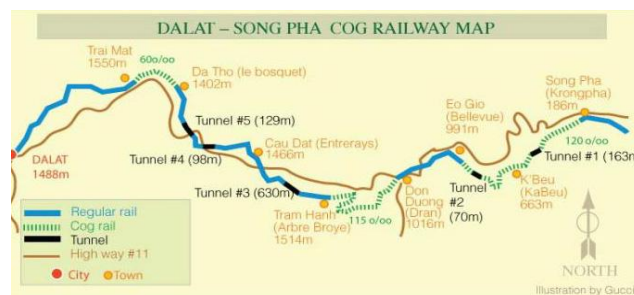
chờ tối đa 65 tấn và xuống chỉ chờ được 55 tấn thôi.



Looking underneath the steam engine

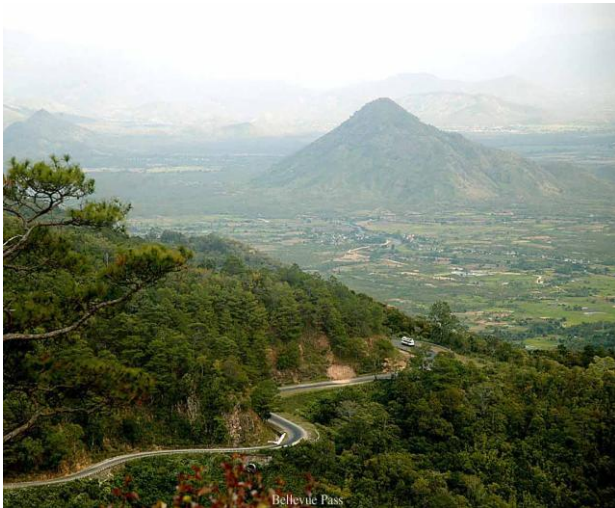
side view of cog wheels

Cog rail of ABT system that has been used on Song Pha - Dalat railway



Các đầu máy xe lửa, chạy bằng hơi nước được đốt bằng củi, khói và hơi nước phụt ra từng cột khói đen ngòm, có 4 cầu, liên kết từng đôi một. Loại HG 4/4 (040T), được chế tạo bởi các công ty Thụy Sĩ Schweizetische Locomotiv und Maschinenfabrik (SLM) tại Winterthur và công ty Đức Maschinen Fabrik

Esslingen (MFE) sản xuất theo bản quyền của SLM.



Từ năm 1924 đến 1930, các hãng SLM và MFE đã bán 9 đầu máy loại ghi trên cho Công ty Chemin de fer de l'Indochine (Hỏa xa Đông Dương). Con đường xe lửa này đã đưa dụng cụ cơ giới nặng, vật liệu xây cất, lương thực lên Dalat và sau này là phương tiện đưa đón học sinh các tỉnh lên Dalat học, đi về 4 lần hàng năm. Đường xe lửa này ngưng hoạt động năm 1968 vì không còn an toàn do sự phá hoại của chiến quân. Con đường xe lửa này có ba cái độc đáo: nhà ga xe lửa nay đã được công nhận là di tích lịch sử và văn hóa Việt Nam; đường xe lửa răng cưa (cog railroad) chỉ có tại núi Furka, Thụy Sĩ và Dalat.; cảnh đẹp nên thơ khi leo đèo Ngoạn Mục nhưng nay chỉ còn nhà ga.



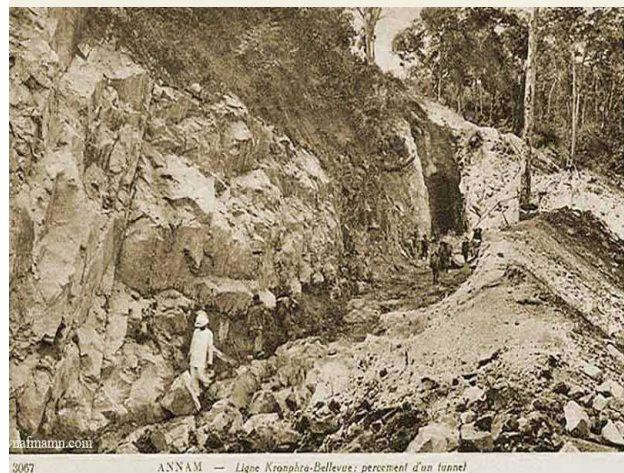
Ga Đa Thọ tại cuối đường răng cưa Trai Mát

Cái quý của đường K'rong Pha Dalat là đường xe lửa được phát minh tại Châu Âu, nơi có nhiều núi cao với hầm dài nhưng chỉ có vài nơi có loại đường này. Do đó năm 1990 Công

ty hỏa xa Thụy Sĩ DFB SA (**D**ampf**b**ahn **F**urka- **B**erg**S**trecke **A**G – công ty xe lửa hơi nước của tuyến đường núi Furka SA) đã mua lại những đầu máy loại trên để phục hồi tuyến đường sắt của họ. Vào năm 1997, khung sườn và các bộ phận truyền động cho hệ thống răng cưa của các đầu máy này cũng được thu gom và chuyển về Thụy Sĩ. Sau khi được phục hồi những đầu máy trên là những đầu máy hơi nước mạnh nhất châu Âu hiện nay. Đường Xe lửa K'rong Pha – ĐàLat nổi tiếng đẹp khi đoàn tàu leo lên đèo Ngoạn Mục (Bellevue pass), những toa tàu ngoằn ngoèo chạy ven theo vách núi đầy thông mọc thẳng đứng hoặc cõ voi cao cả thước lã lướt theo từng cơn gió. Những phong cảnh tuyệt vời thay đổi luôn luôn theo từng địa thế, từng khúc quanh.



Workers building lay of gravel along the cograil at an unknown section of Song Pha - Dala railroad.



ANNAM — Ligne Krongpha-Bellevue: percement d'un tunnel

Đường Xe lửa K'rong Pha – ĐàLat nổi tiếng đẹp khi đoàn tàu leo lên đèo Ngoạn Mục (Bellevue pass), những toa tàu ngoằn ngoèo chạy ven theo vách núi đầy thông mọc thẳng đứng hoặc cõ voi cao cả thước lã lướt theo từng

con gió. Những phong cảnh tuyệt vời thay đổi luôn luôn theo từng địa thế, từng khúc quanh.



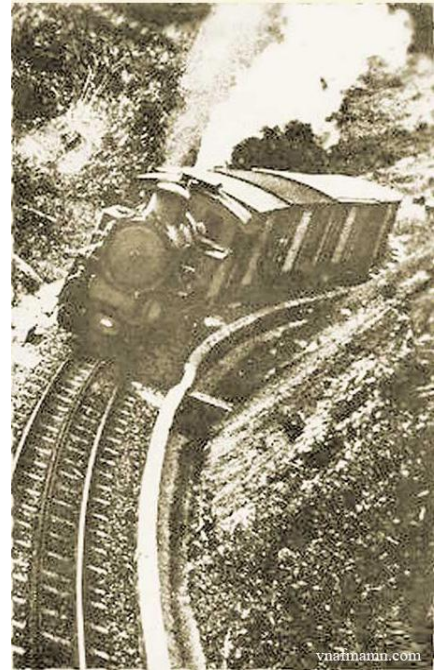
Photo shows montagnard workers laboring on Dalat cog railway's construction.

Hành khách sẽ có cảm giác kỳ diệu với cảnh trí một bên là núi thông xanh thoáng, một bên là khoảng không gian mênh mông bất tận, trải dài đến bờ biển Phan Rang. Nhưng cảnh trí thiên nhiên tuyệt vời khó quên đã bị chôn vùi trong quá khứ bởi vì sau 1975 chánh quyền đương thời đã cho tháo gỡ đường rầy để dùng trong con đường xe lửa xuyên Việt nhưng không dùng được và đã thành vật phế thải. Sự kiện xảy ra vì không biết đường rầy xe lửa có răng cưa này được chế tạo riêng cho địa thế dốc, có thể chịu sức kéo lớn khi leo hay xuống dốc. Bị bỏ hoang phế lâu ngày các răng cưa, con ốc và bù-loong sau này đã bị dân chúng tháo gỡ và bán làm sắt vụn., và nếu khúc đường răng cưa ngắn Trại Mát –Đa Thọ dùng bị tháo gỡ thì nay những du khách trong và ngoài nước đã lên Dalat đều đến tham quan cái di tích có một không hai này và thành phố ngời mà hót bạc. Tiếc thay.

Đường rầy răng cưa đầu tiên trên thế giới do ông John Blenkinsop sáng chế là đường Middleton Railway ở Leeds với đầu máy Salamanca (1812). Ở Mỹ là đường xe lửa lên núi Washington (1917m cao) ở tiểu bang New Hampshire (1869), cao nhất miền Đông Bắc, và ở Châu Âu là đường Vitznau-Rigi-Bahn leo núi Rigi ở Thụy Sĩ, (1871). Cả hai đường này hiện vẫn đang hoạt động. Hệ thống đường rầy răng cưa có 4 loại: Riggenbach, Strub, Abt và Locher’.

Loại ở Dalat là loại Abt do ông Roman Abt người Thụy Sĩ sáng chế. Loại này, thông dụng nhất hiện nay, dùng những thanh thép dày được

gắn thẳng đứng và song song với đường rầy. Những răng cưa này đều được đúc và tiện với kích thước thật chính xác và ăn khớp với răng cưa trên không máy và goong dễ dàng và sát sao hơn



loại Riggenbach. Hai hay ba bộ răng cưa được dùng tùy theo số không của đầu máy để luôn luôn có một hệ thống ăn khớp với nhau một cách an toàn.



GGI Rene Robin and Emperor Bao Dai inaugurate "Le Chemin De Fer Transindochinois" (unknown train station, 1936)

Năm 1932, hai kiến trúc sư người Pháp, ông Moncet và Révéron thiết lập đồ án nhà ga này theo kiểu Tây phương cộng thêm một vài điểm đặc thù của vùng cao nguyên: phòng hành khách chính giữa mái cao và dốc. Nhà ga được chia làm ba gian nhà, mỗi gian đều rộng lớn với những cửa kính màu và trần hình vòm cung. Ông Võ đình Dung, nhà thầu khoán và là chủ nhân mấy dãy phố xung quanh chợ Hòa Bình là người thực hiện nhà ga này từ 1932 đến 1938.

Bài học đầu đời



Năm 13 tuổi đang học lớp nhì nhất niên tại Phan Thiết, lần đầu tiên tôi được đi Saigon theo ba tôi trong một chuyến đi mua hàng. Mỗi ngày khi ông vào nói chuyện với chủ tiệm tôi ngó quanh ngó quẩn mọi thứ trong và trước cửa tiệm một cách thích thú. Một buổi sang ông dắt tôi ra trước cửa École d'apprentissage (Trường Thực Hành, tiền thân trường Cao Thắng) tại đường Đỗ hữu Vị (Huỳnh thục Kháng) đưa tôi tờ giấy nhỏ ghi rõ địa chỉ và tên trường, và một số tiền rồi dặn “hôm nay con đi chơi một mình cất kỹ tờ giấy và tiền trong hai túi khác nhau. Muốn ăn gì cứ mua ăn, muốn xem gì cứ xem nhưng không được làm hư làm bẽ mặt người ta. Khi nào mệt hay chán và hoặc bị lạc đường, muốn về thì đưa tờ giấy này hỏi đường về hoặc kêu xích lô chở về. Nếu đã tiêu hết tiền vào mượn tiền của bác gái trả. Đứng đây con đi về tay phải là ra chợ cũ nơi có nhiều tiệm trà và bán vải; đi ra trước mặt là tiệm con đứng xem cái đồng hồ có con gà gáy; qua tay trái là ra chợ Bến Thành.

Đừng sợ gì hết, đói bụng cứ vào tiệm gọi thức ăn như ba đã làm. Dám không?” Sợ run, đứng im cúi mặt. Ông vỗ vai an ủi và khuyến khích “cứ mạnh dạn lên, cứ đi từ từ và cẩn thận khi qua đường.” Theo đường Đỗ hữu Vị tôi ra chợ cũ thấy một xe bán chè đủ loại, và không nhớ tại sao lại mua chén chè hột vịt nước đen đen, dờ ẹc. Ra đến đường Charner (Nguyễn Huệ) đường lớn quá không dám qua, quay trái gặp đường Bonard (Lê Lợi) lớn nữa lại quẹo trái đi một lúc thấy tiệm có cái đồng hồ hôm nọ bên kia đường. Mừng quá nhưng không dám qua, tiếp tục đi, thấy chợ Bến Thành và xe chạy vòng vòng theo bốn bình đông quá, không dám qua, quẹo trái đụng đường La Somme (

Hàm Nghi) cũng lớn. Sợ quá, rút bừa bồi ra hỏi đường về. Quay trở lại có mấy bước thấy đường Đỗ hữu Vị và về đến nhà. Thở phào nhẹ nhõm, ngần ngừ một lát rồi an tâm tiếp tục làm *đế mèn phiêu lưu*. Lần này quẹo phải ra La Somme quẹo trái thấy nhà hàng ăn hôm nọ, đói bụng và mệt ngán ngại một chút rồi vào tiệm kéo ghế ngồi. Người bồi bàn đến tôi kêu móngà hấp, giống như ba tôi kêu lần trước. Người bồi bàn trở mặt hỏi “Mày có tiền không? Có ăn hết không? tiếp tục hỏi trong khi tôi lần túi moi tiền. Bị hổ món chè hỏi sáng đầu biết kêu gì nên gọi đại món này. Cuối cùng anh ta đề nghị lấy nửa con sau khi kiểm thấy tôi đủ tiền. An tâm không sợ lạc, chiều đó đi lang thang theo đường buổi sáng, vào tiệm Charner xem, bị đuổi ra, lại đi, lát sau mua một cây cà rem mát rượi rồi về nhà. Tối kể lại chuyện ông khen và hướng dẫn thêm cách qua đường, gọi thức ăn v...v... Bốn ngày sau đó tôi đã lê gót khắp vùng từ bến Bạch Đằng đến nhà thờ Đức Bà, qua chợ Bến Thành. Đó là bài học đầu của trường đời của tôi.



Năm sau Nhật đầu hàng, ba tôi ghé Phan Thiết đưa tôi về. Đường xe lửa Tháp Chàm Dalat bị đất chuối phải ngưng cả tuần. Ba tôi đi thăm bạn bè suốt ngày, tôi ở lại ga giữ đồ. Xế trưa hôm đó ông báo cho biết tối nay xe lửa sẽ đi, tôi liền xin và được ông cho đi xem thành phố. Ông dặn cứ theo con đường nhựa này mà đi, khi qua cây cầu thì quẹo mặt đé vào chợ. Tôi cứ theo lời dặn mà hớn hờ đi. Trời nắng chang chang. Cột số ghi Phan Rang 5km. Nghĩ là mình đi cũng đã khá xa và cũng không biết km là gì và bắt đầu để ý đến cột số: nhỏ dần. Mệt, mỏi chân và khát nước quá trời nhưng vẫn tiếp tục đi, bắt đầu lo vì trời đã bắt đầu tối mặc dầu số km nhỏ dần. Tôi đến đầu thành phố Phan Rang khi đèn đường đã tỏa sáng. Tôi mừng và ung dung vào quán gọi thức ăn vì nghĩ rằng ăn xong dạo phố một vòng rồi thuê xe về ga xe lửa. Ông chủ quán ngạc nhiên thấy đứa nhỏ lạ hoắc vào quán chững chặc gọi thức ăn như người lớn đến hỏi:

- Mày ở đâu mới đến đây hả?
- Từ ga xe lửa.
- Tối nay xe lửa chạy rồi, đâu còn xe lên Tháp Chàm nữa.

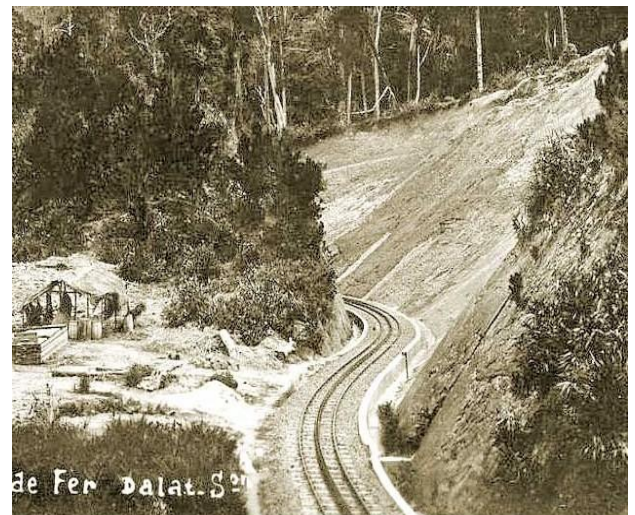
Như sét đánh ngang tai, tay chân bủn rủn làm sao về, chưa bao giờ sợ như vậy.

- Đừng sợ để tao lại xem còn xe cá nào nữa không, tao bảo nó đến đón mày. Cứ yên tâm ăn cho no đi.

Bụng dạ nào mà ăn được, ngồi đó lo sợ chờ ông ấy. Lát sau ông về thấy tôi chưa hề đụng đũa, ông ấy cho biết lát nữa xe đến đón và bảo “Yên tâm mà ăn đi.” Tôi vẫn sợ hỏi xe cá là xe gì và được biết đó là xe ngựa chở cá lên ga để đưa cá lên Dalat nên mới yên tâm. Ông hỏi sao mà dám vào tiệm gọi thức ăn gọn gàng vậy. Tôi vừa ăn vừa kể chuyện thám hiểm Saigon. Ăn xong xe vẫn chưa đến tôi sợ họ quên thì chết nên xin ông đưa tôi đến đó chờ.

Về đến ga bao nhiêu người xúm lại rầy la tôi đi đâu mà làm ba tôi xuôi ngược tìm kiếm lo âu. Kể xong câu chuyện, họ cho biết là ba tôi bảo đi chợ Tháp Chàm chứ có bảo đi Phan Rang đâu, và chưa từng thấy đứa nhỏ nào cả gan như vậy. Tôi nhờ ông ngồi bên cạnh đưa tôi đến chợ Tháp Chàm tìm ba tôi kéo để lâu ông lo sợ thêm. Đi một chút thì đến chợ. Chỉ là

một chợ nhỏ tối thui và trên đường về tôi mới nhận ra cây cầu: cây cầu nhỏ dài chừng 5 mét bắc ngang một mương dẫn nước tưới ruộng. Chẳng biết bây giờ ba tôi đang kiếm tôi ở đâu và lo sợ, không phải sợ bị la rầy mà sợ mãi lo kiếm tôi làm ba trễ tàu thì nguy. Về đến ga thấy ba tôi ngồi đó không có vẻ gì giận dữ cả. Tôi đến ngồi bên ông không dám nói gì, không dám nhìn mặt ông. Mãi khi ông thoa đầu tôi, tôi mới dám nhìn và cảm thấy một sự dịu dàng chưa từng thấy trên nụ cười của ông. Thì ra khi chúng tôi đi ra chợ TC, ông ngồi ăn trong quán bên đường thấy chúng tôi đi nhưng không kịp kêu và ông đã được nghe những hành khách kể câu chuyện của tôi. Tối hôm đó là dịp tôi biết đường rầy rãng cưa. Mấy tháng sau tôi vĩnh viễn xa người, nhưng bài học này đã được tôi áp dụng rất nhiều lần trong suốt cuộc đời.



Chuẩn bị để khánh thành, bên mặt có rãnh thoát nước bằng bê tông, bên trái doanh trại nhân công (1936)

