

Lần theo dấu tích tuyến đường sắt răng cưa cổ nhất thế giới

Hà Huy Vũ



Gắn liền những ngày lập làng, lập phố trên cao nguyên Langbiang. Có kết cấu răng cưa độc đáo. Vượt qua những cánh rừng nguyên sơ và độ cao hơn 1.500m so với mặt nước biển. Đó là những kỷ ức vẹn nguyên về tuyến đường sắt răng cưa Tháp Chàm - Đà Lạt.

Đầu máy xe lửa chạy bằng hơi nước của Nhật Bản, dùng để trưng bày cho khách du lịch thường lãm tại ga Đà Lạt

“Thích lên Đà Lạt bằng tàu không” - câu hỏi của một người bạn đã đưa tôi đến với chuyến đi khám phá tuyến đường sắt răng cưa được xem là cổ nhất thế giới, do người Pháp xây dựng, nối liền Tháp Chàm (Ninh Thuận) với Đà Lạt (Lâm Đồng). Từ TP Tháp Chàm - Phan Rang, chúng tôi đi xe máy ngược lên theo quốc lộ 27 về phía Ninh Sơn (Ninh Thuận), vùng đất nổi danh với những chùm nho lúc lỉu và những đàn cừu xù mượt lông trên du mục nắng và gió.



Cây cầu Tân Mỹ với 16 nhịp bắc qua con sông Dinh nằm song song với quốc lộ 20 tại tỉnh Ninh Thuận

Dấu tích của tuyến đường sắt răng cưa độc đáo là hai cây cầu Tân Mỹ và Sông Pha. Cầu Tân Mỹ sừng sững nằm song song theo trục quốc lộ 27, phủ đầy rêu phong, bị lãng quên cùng thời gian. Cầu Sông Pha vẫn đang được sử dụng làm cầu dân sinh. Lần theo những đường mòn người dân thường qua lại, chúng tôi tìm về với ga Krông Pha - một trong những nhà ga có vị thế quan trọng bậc nhất của tuyến đường sắt này. Vì đây là nơi gắn bánh răng cưa để chuẩn bị lên đèo. Nhà ga bây giờ chỉ còn cái xác tro trụi, cây cỏ mọc um tùm, mái dột nát tan hoang.



Dấu tích còn sót lại tại ga Eo Gió

Một nhà ga khác cũng đã phai nhạt, hoang tàn, cũ kĩ cùng thời gian, hiện là nơi trú ngụ của 50 nhân khẩu vô gia cư, đó là ga Eo Gió. Không còn lấy một thanh tà vẹt, chỉ còn vài chữ tiếng Pháp mờ nhạt trên bức tường đã rêu phong. Bên ngoài hoa cỏ mọc um tùm. Nhà ga vốn được xem là bề thế nhất trên cao nguyên này nay điêu tàn. Theo lời ông Hải, người đã sinh sống ở đây gần 30 năm, thì “nhà ga khi xưa vẫn còn như nguyên vẹn, khi nhà nước thu hồi những thanh sắt và các tài sản quý thì đây là nơi cư ngụ của những hộ dân nghèo tha phương”.



Hầm số 1 trên đèo Ngoạn Mục

Đi bộ khoảng 30 phút từ ga Eo Gió, chúng tôi bắt gặp một căn hầm nhỏ dài chừng 200m, còn khá nguyên vẹn, vẫn được dùng làm nơi nghỉ chân của người dân khi đi làm rẫy. Qua bên kia căn hầm là vực thung lũng sâu thăm thẳm. Theo lối mòn của những người dân, chúng tôi len qua những bụi rậm chi chít cây dại, xuống một con suối nhỏ và đi qua vùng đất Ninh Thuận mới thấy những tảng đá lớn cao bắc qua các thung lũng ở đèo Ngoạn Mục...



Những cột đá sừng sững bất kể sự bào mòn của thời gian và mưa nắng tại 1 thung lũng của đèo Ngoạn Mục

Chúng tôi lại tiếp tục cuộc hành trình qua cây cầu Dran bắc qua con sông Đa Nhim. Chỉ tay về phía những tảng bê tông trên sông, một người dân bụi ngời cho biết: “Cây cầu bây giờ chỉ còn là ký ức thôi”.

Đèo Dran khúc khuỷa với rừng thông già cổ. Nơi đây xưa kia là có một con đường rặng cưa bám chặt vào các phiến đá để đưa tàu vượt núi, giờ không còn một dấu tích. Theo hướng Đà Lạt, chúng tôi tìm lại những dấu tích xưa của những nhà ga còn sót lại. Băng qua những con đèo sâu thăm thẳm, vẻ hoang tàn, mục nát của ga Cầu Đất dần hiện rõ bên phía con

đường mòn dẫn vào khu xóm nhỏ, những dấu tích mờ nhạt của con đường sắt như bị mất dần theo năm tháng, chỉ còn lại một ngôi nhà theo kiểu biệt thự cổ Đà Lạt cũ nát với cuộc sống xung quanh của những người dân ở trong ga.



Mô hình đường sắt rặng cưa tại nhà ga Đà Lạt hiện nay

Theo chỉ dẫn của lũ trẻ địa phương, chúng tôi men theo những lùm cây dại theo đường mòn vào căn hầm dài nhất của tuyến đường này (600m). Chưa đến miệng hầm, một cảnh sắc tiêu điều, hoang vu hiện hữu khiến lũ trẻ nơi đây sợ, chưa bao giờ dám băng hầm. Kỹ thuật xây của người Pháp giúp căn hầm sừng sững như thách thức cùng thời gian.



Hoang tàn phế tích ga Trạm Hành

Ngược theo lối mòn hướng về con đèo Dran, ga Trạm Hành hiện ra. Đây là một trong những nhà ga có cấu trúc đẹp và độc đáo nhất trên tuyến đường sắt này, vẫn còn được lưu giữ khá nguyên vẹn cho đến bây giờ, với một nhà ga chính và hơn 20 biệt thự cổ.

Tuyến đường sắt duy nhất còn sót lại từ Đà Lạt về Trại Mát, hầu như còn nguyên vẹn. Đường sắt băng qua những vườn rau xanh ngun ngút, những nhà kiếng hiện lên dưới những đồi thông vút cao. Dấu tích hiếm hoi này tồn tại với sứ mệnh lịch sử chứng minh cho một thời vàng son của tuyến đường sắt rặng cưa trên dải đất Langbiang này.



Ga Đà Lạt, một di tích quốc gia hiện đang bị xâm hại nặng

Tuyến đường sắt rặng cưa Tháp Chàm - Đà Lạt được lập dự án và xây dựng vào năm 1901, hoàn thành đưa vào khai thác vào năm 1932. Tuyến đường sắt này có chiều dài tổng cộng 84km, trong đó có tới 14km đường rặng cưa để lên 2 con đèo Krông Pha và Dran; đi qua 5 hầm chui, trong đó hầm dài nhất đi qua đoạn từ ga Trạm Hành đến Cầu Đất dài 600m; 46 cầu qua vực, suối và 14 ga.

Hiện nay dấu tích của tuyến đường sắt "vàng son" này chỉ còn lại 7km từ ga Đà Lạt đến Trại Mát để phục vụ du lịch. Vào cuối năm 2007, Chính phủ đã cho phép khôi phục lại tuyến đường sắt Tháp Chàm - Đà Lạt với

vốn đầu tư khoảng 320 triệu USD theo hình thức BOT, trong vòng 9 năm từ năm 2007-2015.

Hà Huy Vũ