

KHẮC KHOẢI TIẾNG CÒI TÀU

Hôm giữa tháng 8 vừa rồi, tin tức đột ngột của Thụy Sĩ xa xôi: Hai chiếc đầu máy hơi nước cổ mua từ Đà Lạt của Việt Nam hơi cũ kỹ nhưng năm 1980 đã chính thức được đưa vào sử dụng phục vụ du khách trên tuyến tàu lửa rằng của đường sắt Furka. Nghe tin, không biết là nên buồn hay vui!

Tiếng còi tàu tuối thối

Tôi gọi cho Trưởng nhà ga Đà Lạt – anh Ngô Minh Châu. Trong điện thoại đi đường, tôi nói rõ tiếng tuối thối của anh Ngô Minh Châu rằng: “Cho tôi xin hai vé tàu đi về... quá khứ, anh nhé!”. Phía đầu dây bên kia, nghe tiếng anh Châu cười: “Hoài cổ, nhé!”. Tôi đùa: “Không hoài mà được à! Thì, anh biết đấy, tiếng còi tàu của xã hội này đã và đang khắc khoải trong tâm can biết bao nhiêu là người mà!”. Thế là tôi lên hẻm xa.

Ngồi trên tàu, tôi bắt gặp với anh: Nguyễn Đức Xuân – nguyên Trưởng Văn phòng đi đi về về miền Trung của Báo Lao Động. Cũng đã khá lâu, trước lúc về hưu, anh Nguyễn Đức Xuân trở lại Đà Lạt và “lịch” cho tôi đưa anh đến những nơi cũ quen để tìm lại... tiếng còi tàu tuối thối. Hóa ra, anh Xuân là người gốc Huế nhưng tuối thối sống ở vùng quê Trại Mát của xã hội này Đà Lạt, Lâm Động – nơi có tuyến tàu lửa bánh răng của đường sắt vô nhọc của Việt Nam đi ngang qua.

Anh Xuân kể: “Hồi nhỏ, khi nghe tiếng còi tàu hơi xa, tôi nhớ con bò mình bắt gặp ở đâu đó chạy ra đường rồi đứng vẫy tay chào những vị khách trên boong. Khi lớn lên, mình mới biết đó là tuyến hẻm xa rằng của duy nhất của Việt Nam và là thủ hai của thủ giới - sau Thụy Sĩ”. Chiếc xe máy của tôi chở anh Nguyễn Đức Xuân chạy lòng vòng mấy ngày hết trung tâm Đà Lạt đến Trại Mát, Trại Hồ, Xuân Trường, Xuân Thọ (Đà Lạt) rồi lại đến Drann (Đường Động, Lâm Động)

và cả Sông Pha (Ninh Thuận) để tìm gặp những nhân chứng lịch sử của tuyến đường sắt rằng cả duy nhất của Việt Nam.

Mọi khi qua một đoàn đường xóc, anh Xuân hóm: “Tất, chú em! Đi tìm quá khứ là cả phải tất! Đường để xe xóc, khiến thóc vãi quá khứ văng ra khỏi đầu một đời!”. Tôi cầm tay lái, bỗng bỏ dõ: “Ông già này... gàn thật! Cái tuyến hàng xa rằng cả thì ngớ ngẩn ta đã vớt trời, cả cái củu sắt Drann cũng bỏ dõ bỏ, còn tìm được gì chứ!”. Tôi cũng tất nhõ: “Cả Xuân sắp hàng rồi nên... hoài cả đây mà!”. Những, tôi đã nhõ m!

Nhõ m là bỏ i lịch, giờ thì tôi cũng đã trên dõ i năm mõi i tu i rõi, và lịch ngõi trên toa tàu xinh xõ chõ phõ núi để nghĩ vãi tiêng còi tàu cách nay mõi mõi năm mà tôi đã tất ng nghe, những chõ ng mõi khi để ý để làm gì.

Còn ngớ ngẩn bỏ n giáo viên xa cả tôi cả ngõ c nhiên nõi tiêng ngõ c nhiên: “Tuyến du lịch để ng sắt này để c đảo vỹ mà chõ có chõ ng chõ c cây sõ thôi sao anh? Sao không bám đèo Sông Pha bỗng tuyến rằng cả? Chõ c là thú vãi lịch lịch!”. Tôi trả lịch: “Hõ n rõi! Rõ t thú vãi! Những đáng tiêng, cả tuyến để ng sắt rằng cả và cả cây củu chõ ng nhân lịch sõ đã bỏ phá bỏ!”.

Nhõ lịch lúc chiõu, anh Châu - Trưởng nhà ga hàng xa Đà Lạt nói vãng trõ c khi tôi bỏ c lên tàu: “Biết gì chứ cả? Hai để máy xe lịch cả Đà Lạt bán qua Thụy Sĩ để để c cả vào sõ dõ ng trên tuyến để ng rằng cả qua đèo Furka cả nõi c này rõi đời!”. Tôi nghe rõ, những không biết đây là tin vui hay buồn, chõ có câu hỏi này là cả ong ong trong đểu: “Sõ sai lịch cả lịch sõ là bán sắt vãn hai để máy xe lịch cả Đà Lạt để n bao giờ mõi để c sõ cả chõ cả? Và, nõi có thiêng chí sõ cả chõ cả, lịch có thể chõ?”. Câu trả lịch: Khó lịch là khó!

Sõ sai lịch lịch sõ

Trưởng nhà ga hàng xa Đà Lạt Ngô Minh Châu gĩ cho tôi mõi tài lịch vãi nhà ga Đà Lạt vãi lịch dõ n dõ: “Nên nhõ tuyến để ng sắt rằng cả Đà Lạt – Tháp Chàm là để c nhõ t vô nhõ cả Việt Nam và là thõ hai trên thõ giõi; và nhà ga Đà Lạt là nhà ga để c đánh giá là để p nhõ t Đông Dõ ng đời!”.

Đó là câu chuyện về những tài liệu trên, tôi tập hợp lại cho mình những thông tin mới nhất: Hồi giữa tháng tám này, du khách khi đến Thụy Sĩ đã được đi trên tuyến tàu lửa rằng câu duy nhất của thế giới hiện nay, bằng hai đầu tàu bánh răng của chuyên bằng hai người lái mà họ đã mua lại từ Đà Lạt với giá mua từ ba trăm ngàn franc Thụy Sĩ cách nay vài chục năm. Tuyến đường sắt đầu tiên này của Thụy Sĩ và được khôi phục bởi một công ty có tên là Dampfbahn Furka Begstrecke.

Nói đến con đường xa Đà Lạt ngày nào là nói đến một chuyến bao gồm nhà ga (ga Đà Lạt), đường sắt rằng của và đầu máy hai người lái rằng của của”. Tuyến đường sắt đầu tiên vô này của Việt Nam chỉ dài 84km, những bởi được thiết kế đường rằng của theo kiểu đường sắt qua đèo Furka Thụy Sĩ để vượt qua núi đèo để tới Tháp Chàm lên Đà Lạt, nhất là đèo Krông Pha (người đi nay được là Sông Pha) nên đầu được khôi phục từ 1908, những người Pháp đã một đến gần một phần tư thế kỷ – đến 1932 – mới hoàn thành và chính thức đưa vào khai thác.

Riêng cây cầu sắt bắc qua sông Đa Nhim trên tuyến đường này cũng được xây dựng trong quãng thời gian khá dài, với sự tham gia của nhiều chuyên gia hàng đầu và đường sắt trên thế giới như Thụy Sĩ, Pháp... Tuyến hỏa xa rằng của Tháp Chàm – Đà Lạt hoàn thành, người Pháp ngay lập tức mua máy móc để đầu máy hai người lái được thiết kế đường để bắc của hãng Furka Thụy Sĩ đưa sang và sử dụng trên tuyến đường này.

Trên thế giới, đường đường sắt kiểu rằng của của có 3 tuyến: Thụy Sĩ sở hữu hai tuyến và Việt Nam một tuyến; cũng như vậy, đầu máy hai người lái thiết kế đường rằng của của Thụy Sĩ và Việt Nam mới có.

Thực tế, sau 1975, tuyến đường sắt rằng của dài 84km từ Tháp Chàm lên Đà Lạt đã bị tháo rời... bán đứt với. Con đường sắt rằng của duy nhất của Việt Nam bị phá bỏ hoàn toàn. Sau đó, đến cuối thập niên 80 của thế kỷ trước, qua cuộc họp của ông Ralph Schorno - một kỹ sư chuyên ngành đường sắt của Thụy Sĩ có một thời gian ở Việt Nam lúc bấy giờ, cùng với sự giúp đỡ của nhân viên Địch quán Thụy Sĩ tại Việt Nam - những đầu máy hai người lái của Đà Lạt cũng đã bị ngành đường sắt mang ra bán cho Thụy Sĩ cũng với giá... đứt với.

Hiện tại đây, giữa năm 2004, ngành đường sắt tiếp tục thực hiện “điều tra” của mình là để bỏ hoàn toàn cây cầu trên tuyến đường sắt bắc ngang qua sông Đa Nhim, thu của phần tư trên Drann của huyện Địch (Lâm Đồng) – cây cầu sắt được hình thành với không ít mối hôi của các chuyên gia hàng đầu trong ngành đường sắt của Thụy Sĩ, Pháp... và với của của không ít công nhân người Việt mà với sau họ trở thành những chuyên gia kỹ thuật.

Điêu khôi hài là, tôi còn nhớ nhớ in lòng của ông Trần Phú Điền – nguyên Chánh Văn phòng UBND tỉnh Lâm Đồng, trong cuốn tạp chí báo ngày 30.6.2004 - rằng: “Việc phá bỏ cây cầu sắt Drann, chính quyền tỉnh Lâm Đồng không hề hay biết!”. Nhớ vậy, chính thức tuyên bố rằng cầu duy nhất của Việt Nam hiện còn lại mãi mãi tại cái nhà ga – ga hàng xa Đà Lạt, cùng với tuyên bố rằng sự tồn tại của khối phố trên đồi núi cây sắt Đà Lạt đi Trại Mát để phố và du lịch.

Con tàu lại lên một hồi còi dài. Nó đã vào ga Trại Mát. Nhớ ng du khách cứ tây lên ta lại cứ bồng bồng xuống tàu và rời ga. Nhớ riêng tiếng còi tàu thì vẫn cứ âm âm dội vào vách núi trên cao. “Nó vẫn khóc khoéi quá!” – tôi nhớ rõ điều này! Và lúc này đây, tôi lại từng ng từng ra chiếc đầu máy hàng xa Đà Lạt xưa cũ lăn trên đường ray qua đèo Furka cao hơn 2.150m để du khách ngắm dòng sông băng Rhone chảy trên từng ng cầu đất nước Thụy Sĩ!

Ghi chép của

Khóc Dũng