

Con Đèo Ng Sắt Rặng Cọ a

Thấp Chầm – Đà Lạt

Độc Đáo Bánh Xe Lọ a Có Rặng Cọ a

AI ĐÃ HỖ Y HOỖ I CON ĐÈO NG SẮT HUYỀN THOỖ I KHÔNG CHỈ CỌ A VIỆT NAM MÀ LÀ CỌ A CHÂU Á VÀ CỌ A THẾ GIỖ I: CON ĐÈO NG SẮT RẶNG CỌ A THẤP CHẦM – ĐÀ LẠT?

GiỖ i là con đèo ng huyệ n thoỖ i vì đây là mỗ t trong hai tuyệ n đèo ng sắ t rặ ng cọ a leo núi cọ a Thậ giỖ i: mỗ t cọ a Việ t nam và mỗ t cọ a Thậ y sĩ. Con đèo ng cọ a Việ t Nam kỗ vĩ hỖ n vì nó vậ a dài lỖ i có đ

□

đ c l n h n

con đèo ng cọ a Thậ y sĩ.

(VN dài 84 km, trong đó có l l

43 km đèo ng rặng cọ a

; Thậ y Sĩ chỖ có gỖ n 25 km đ c n vậ t qua đèo Furka trên dãy Alpes)

□ Nhà ga xe lọ a Dalat. Đây là mỗ t nhà ga đ c x p vào loỖ i đ p nhậ t Đông Nam Á. Nhà ga đ c thiậ t kỖ giỖ ng vậ i hình dáng ngỖ n núi Lang Bian trên cao nguyên Lâm Viên, đ c thậ i mang cậ t cách giỖ ng nhỖ các nhà ga mỖ n Nam nỖ c Pháp. *Đây là kỖ t tác cọ a hai KTS Moncet và Reveron* . Nhà ga này đ c xây đ c ng t

năm 1932 đ c năm 1938 thì hoàn thành.

Con đèo ng sắ t rặ ng cọ a nỖ i liỖ n Phan Rang – Đà Lạt đ c bậ t đ u thi công vào năm 1908 (có tài liỖ u nói sỖ m hỖ n vài năm) theo lỖ nh cọ a Toàn quyệ n Paul Doumer. Sau nhiỖ u năm gian khỖ xây đ c ng, đ c năm 1932 chính thậ c hoậ t đ c ng.

Con đồi ng sắt này m t th i là c u n i h u ích và th m ng gi m i n bi n Nam Trung b v i thành ph du l ch Dalat trên cao nguyên Lâm viên. Nh ng vì “chi n s ác li t” nên đ n năm 1972 con đồi ng sắt huy n tho i này ph i ng ng ho t đ ng!?

Sau khi “gi i phóng mi n nam” (?), l ra ng i ta ph i khô ph c l i con đồi ng sắt đ c bi t quý giá này, thì vào năm 1986 Liên hi p Đ ng s t Vi t nam đã cho tháo ray và tà v t đ ph c v cho vi c s a ch a đ ng s t Th ng nh t. Nh ng đ n đ ng ray rằng c a hi m hoi và giá tr , cùng nh ng cái gì g i là s t đ u b ng i ta bán làm s t v n đ n đ n t năm 1980-2004 thì h t s ch (c cây c u đ ng s t Đ’ran đ p nh trong tranh cũng b tháo ra bán n t!?). C v y mà t m t con đồi ng sắt dài g n 100km, nay ch còn l i m t ph n ng n ng n là ho t đ ng, đó là đ n t Dalat đi Tr i mát.

Câu chuy n đầu bu n này ch a đ ng l i đ y. Sau khi tuy n đ ng s t g n nh b khai t , thì ngay sau đó C c Đ ng s t VN đã h bút ký bán l i cho công ty DFB c a Thụy sĩ 7 đ u máy h i n c + m t s toa h ng nh t v i cái giá r m t là 650 000 USD? Ng i ta g i đây là chi n đ ch “Back To Switzerland “. Chi n đ ch k t thúc, nh ng ng i Th y sĩ khôn ngoan đã mang món hàng quá h i này v n c tu s a l i. R i t đó nh ng đ u máy h i n c đ c đáo và hi m hoi này ngày ngày rong ru i vu t dãy Alps, h t b c đ vào túi các ông ch c a công ty DFB! (60 USD/vé).

Trong khi đó VN, t i ga DL, ch còn l i m t đ u máy h i n c đ ph i n ng m a cùng tháng năm và là ch đ cho thiên h tho i mái leo trèo lên đ ch p hình k ni m? M y toa tàu h ng bét đ c kéo b ng đ u máy ch y đ i n, ngày ngày l c x c đ a khách du l ch ch y đ i ch y l i t Dalat đi Tr i Mát!?

Chi c đ u máy h i n c c a Nh t B n ch t o (không ph i c a Th y sĩ hay Đ c ch t o) đ c c ga Dalat tr ng bày, ngày tháng n m ph i n ng m a và là ch cho du khách tho i mái leo lên ch p hình k ni m?

M t đ n đ ng s t leo núi : Đ ng rằng c a n m gi a 2 đ ng s t bình th ng.

Xây dựng đường sắt kiêu này rất khó khăn và tốn kém.

Đội úy Baudesson và đoàn tùy tùng lên cao nguyên Lâm Viên khảo sát địa hình cho tuyến đường sắt Phan Rang – Dalat.

Năm 1908 tuyến đường sắt chính thức được khởi công xây dựng. Vì địa hình đồi núi phức tạp, độ dốc cao, việc thi công thêm đường rừng củ a độ dài 2 đường trục, nên việc xây dựng tuyến đường này cực kỳ khó khăn.

Năm 1932 toàn tuyến đường sắt dài gần 100 km chính thức hoàn thành và được đưa vào sử dụng. Đây là tuyến đường sắt rừng củ a dài nhất và được đào nhất không chỉ củ a Việt Nam mà là củ a Thế giới.

Độ dốc củ a nhiều đoạn trong tuyến đường này rất lớn, lên tới 12 phần trăm. (độ dốc tuyến đường đèo Furka bên Thụy Sĩ tới đã là 11,8 phần trăm) Để vượt được độ dốc này, người Pháp đã cho nhập loại đầu máy HG 4/4 củ a Thụy Sĩ là loại duy nhất có công suất lớn. (bên Thụy Sĩ, để vượt đèo Furka, người ta chỉ cần dùng loại đầu máy HG thôi)

Vua Bảo Đại và Toàn Quyền Pháp Rene Robin khánh thành tuyến xe lửa

Những chuyến tàu thép hoàng kim hiếm hoi đi về giữa Dalat và Phan rang

Hành khách trên chuyến xe lửa vượt đèo này. Việc đi tới giữa Dalat cùng vùng cao nguyên với miền biển rất thú vị.

Tàu đang qua cầu Đ' Ran.

Rau quả từ Dalat được đưa lên tàu chuyên vận miền biển; người cưỡi heo, vịt liên tục xây dựng

...đồng chuyển lên cao nguyên. Vậy mà vì “chiến sự ác liệt”, tuyến đường sắt thềm nguyên và hữu ích này đã bị khai tử!?

Sau khi tuyến đường sắt nguyên hoạt động, các đầu máy quý giá này (đồng chuyển từ ở Thụy Sĩ) bị bỏ lăn lóc quanh khu vực ga Dalat.

Rồi bị người ta chuyển đi bán cho Thụy Sĩ (nơi trước kia chuyển ra ngoài đường đầu máy này) với cái giá rẻ mạt.

Những đầu máy đã đồng chuyển về Thụy Sĩ và đồng chuyển tu sửa lại rồi trở hoành tráng!

Rồi rong ruổi trên đất Thụy Sĩ!?

Các chuyển xe đồng chuyển đảo chuyển bị vứt bỏ đèo Furka ở Thụy Sĩ. Tiếc thật!

Trong khi đó ở ga Dalat còn lại một chiếc đầu máy đồng chuyển cô đơn và tàn tạ, khiến cho những ai biết suy nghĩ và có lòng tin tưởng đầu không khỏi bùi ngùi và tiếc nuối.

Một đầu rớt buồm là người ta lại dùng đầu máy chuyển đi nên đồng chuyển hành những chuyển xe. Chiếc đầu máy hiếm có bị liệt đồng chuyển nằm ở sân ga.

Rồi ngày ngày có vài toa hàng bétchơy lúc lúc chuyển khách Tây ở địa phương và những hành khách hoài cổ Việt Nam chuyển đi, chuyển lại giữa Dalat và Trại Mát.

Bổ sung từ chính tác giả:

Kính g... i : V... t Nam x... a và nay.

Tôi là Nguyễn n B... o Châu, ng... i v... t bài .Đ... ng s... t răng c... a Phan Rang – Đà L... t. Bài v... t c... a tôi đã đ... c nh... u ng... i quan tâm.. Trang “V... t Nam x... a và nay” cũng đ... a lên trang web. Tôi r... t vui m... ng. Nh... ng th... a quý v... , trong bài v... t c... a tôi có chút ít nh... m l... n v... ch... c đ... u máy h... n đang đ... c đ... t... ga Dalat. Tôi nghĩ r... ng (nh... u ng... i khác cũng v... y) ch... c đ... u máy đó là đ... u máy răng c... a đ... c ch... t... o... Th... y sĩ ho... c Đ... c mà ga Dalat đ... l... i sau v... bán mua g... a VN và Th... y S... . Hóa ra l... i không ph... i th... . Sau khi bán 7 đ... u máy h... i n... c leo núi quý giá cho Th... y S... , đ... ng s... t VN đã th... vào đó m... t đầu máy... mua t... Trung Qu... c có ngu... n g... c... Nh... t B... n. V... c làm m... p m... này kh... n bao ng... i l... m t... ng là ĐSVN v... n g... l... i đ... c m... t đ... u máy leo núi c... a TS



CLIMBING THE BELLEVUE PASS
A rare archive photo showed a train climbing Bellevue pass pulled by a Swiss steam locomotive on the first part of the trail that was equipped with a cogwheel track at the point of intersection of Krongkeo-Eo Gio, which also included a siding. This photo was probably taken in the early period of Vietnam War, during which the line was still used daily. Notice that the two-line crossing platform was also equipped with cogwheel track.