

LAI LỊCH TUYẾN ĐƯỜNG SẮT THÁP CHÀM- ĐÀ LẠT

Nguyễn Thanh Lợi*

Việt Nam đã từng có một tuyến đường sắt răng cưa nối Tháp Chàm (Phan Rang, Ninh Thuận) với Đà Lạt (Lâm Đồng), một trong ba tuyến đường sắt răng cưa (crémaillère) hiếm hoi trên thế giới, được mệnh danh là con đường sắt huyền thoại ở châu Á. Hai con đường kia nằm ở Jung Fraujiooch và Montenvers thuộc Thụy Sĩ. Không chỉ có giá trị kinh tế, tuyến đường sắt này còn là một bảo tàng những kiến trúc cổ độc đáo. Ngày 9/6/2004, cây cầu Dran nằm trên tuyến đường này, cây cầu xe lửa duy nhất trên đất Tây Nguyên, “biểu tượng” của thị trấn Đơn Dương (Lâm Đồng) lại bị Liên hiệp Đường sắt Việt Nam cho “xẻ thịt” bán sắt vụn, chỉ để đổi lấy 360 triệu đồng cho 250 tấn sắt! Sự việc này đã để lại nỗi nuối tiếc cho bao nhiêu người dân, không chỉ ở Lâm Đồng và Ninh Thuận. Nhân dịp tuyến đường sắt này được Chính phủ cho khôi phục lại, chúng ta hãy cùng nhau ôn lại đôi nét về lịch sử.

Ngày 25/12/1898 một đạo luật chấp thuận một khoản vay 200 triệu francs với tiền lời 3,5% cho phép Toàn quyền Đông Dương Paul Doumer thực hiện chương trình chỉnh trang đường xe lửa quy mô toàn Đông Dương, trong đó có việc thiết lập nhánh đường sắt Sài Gòn-Khánh Hòa để lên Đà Lạt, dự kiến hoàn thành năm 1930, được chính phủ Pháp thông qua. Nhánh đường này bắt đầu từ Phan Rang lên phía Đơn Dương được khởi công từ năm 1903. Trước đó, con đường sắt Sài Gòn-Khánh Hòa được làm từ năm 1901 và đến năm 1908 mới làm được 132km, và mãi đến năm 1913 thì tuyến đường này mới kéo dài đến Nha Trang. Lúc bấy giờ ở Việt Nam mới chỉ có mấy con đường xe lửa: Sài Gòn-Mỹ Tho (1885),⁽¹⁾ Phủ Lạng Thương-Lạng Sơn (1894), Hà Nội-Đồng Đăng (1902).

Nhưng sau khi Toàn quyền Doumer bị đổi về Pháp, thì kế hoạch bị ngưng lại. Đoạn đường sắt từ Phan Rang đến Xóm Gòn được hoàn tất trong 6 năm (1903-1909), đoạn đường này nằm ở khu vực đồng bằng. Mãi đến năm 1909, đoạn đường sắt dài 38km nối ga Tháp Chàm (Tourcham) và Xóm Gòn mới tiếp tục được thi công. Năm 1910, công việc xây dựng phải ngưng lại vì thiếu ngân sách. Năm 1912, công tác xây dựng đoạn đường này lại được tiếp tục.

Năm 1914, đoạn đường sắt từ Phan Rang đến Xóm Gòn được đưa vào khai thác. Từ Xóm Gòn lên Đà Lạt khách vẫn phải dùng ngựa. Đến năm 1916, những chuyến xe lửa đầu tiên bắt đầu hoạt động, hai chuyến một tuần. Năm sau, đoạn đường sắt này được kéo dài đến tận Sông Pha (Krông Pha), dưới chân đèo Ngoạn Mục. Từ đây, khách phải tiếp tục theo đường bộ lên Đà Lạt.

* Thành phố Hồ Chí Minh.

Năm 1922, Toàn quyền Maurice Long giao cho Công ty thầu khoán Châu Á do kỹ sư Porte chỉ huy nghiên cứu và xây dựng một con đường sắt với những đoạn răng cưa nối Sông Pha tới Trạm Hành-Đà Lạt. Để vượt qua được đoạn đèo dốc này, người ta phải thiết kế những bánh răng cưa lắp thêm vào trong đầu máy xe lửa. Tàu chạy đến đây đều phải dừng lại để gắn bánh răng cưa để vượt dốc. Công việc khảo sát rất vất vả, đoạn đường ngoằn ngoèo với nhiều đoạn cong có bán kính nhỏ, phải xây nhiều cầu, hầm rất phức tạp, thiên nhiên lại khắc nghiệt.

Ngày 29/1/1927, Toàn quyền Đông Dương thông qua nghị định về việc xây dựng đoạn đường này. Và ngày 10/2/1927 chính thức khởi công với mục tiêu là đưa vào sử dụng từng chặng một.

Năm 1928, khai thác đoạn Sông Pha-Ngoạn Mục (10km), mở ra cánh cửa lớn nối liền Đà Lạt với miền Trung và nhanh chóng làm thành phố nhỏ bé này thay đổi diện mạo. Nhiều công trình lớn của Đà



Dấu tích cuối cùng của cầu Dran

Lạt như nhà ga Đà Lạt, khách sạn Palace, Trường Grand Lycée (nay là Trường Cao đẳng Sư phạm Đà Lạt) được xây dựng ngay sau đó.

Năm 1929, hoàn thành đoạn Ngoạn Mục-Dran (5km). Năm 1930, làm tiếp đoạn Dran-Trạm Hành (13km). Năm 1932, làm xong đoạn Trạm Hành-Đà Lạt (23km), xem như hoàn tất tuyến đường sắt Tháp Chàm-Đà Lạt sau 29 năm xây dựng (1903-1932).

Tuyến đường sắt này có đoạn khó nhất là đoạn leo lên các triền núi thẳng đứng của dãy Trường Sơn bắt đầu từ đèo Sông Pha, đoạn Eo Gió-Sông Pha, là chặng đường gay go và hiểm trở nhất. Đường leo ngay trên một đoạn dài 10,4km, trong đó có 8,2km đường răng cưa (crémaillère) với độ dốc 12%, đục 3 hầm xuyên núi (những chiếc cống thoát nước nằm ở trên... đầu đoàn tàu) với độ cao chênh lệch 900m khoảng cách giữa đồng bằng và đèo Ngoạn Mục⁽²⁾. Các biện pháp thi công hoàn toàn bằng thủ công, tính trung bình mỗi năm người ta chỉ xây dựng được có 1km.

Toàn tuyến đường sắt dài 84km, có 13 ga, nhưng có tới 16km đường răng cưa và qua 5 hầm dài gần 1.000m với hầm dài nhất là hầm số 3 trên đoạn Trạm Hành-Cầu Đất dài 600m. Cây cầu Dran⁽³⁾ với 3 nhịp vòng cung sắt, bắc qua sông Đa Nhim,⁽⁴⁾ thuộc thị trấn Dran (huyện Đơn Dương, Lâm Đồng), mang nét đẹp cổ điển của cây cầu sông Kwai,⁽⁵⁾ nó như một điểm nhấn quan trọng, tô điểm thêm cho tuyến đường lịch sử này. Đoạn đường có cây cầu Dran này được xây dựng năm 1919 và hoàn thành năm 1925.

Do đường khá dốc, nên tàu lên xuống nhờ hệ thống răng cưa (roudanteé) làm bằng thép chịu được trọng lực 65 tấn, đầu máy không được kéo quá 65 tấn khi lên dốc và 55 tấn khi xuống dốc. Từ Tháp Chàm đến Đà Lạt có tới 6 ga chính và 3 ga phụ, trong đó thuộc địa bàn tỉnh Lâm Viên⁽⁶⁾ có các ga: Đà Lạt, Đa Thọ, Trạm Hành⁽⁷⁾, Cầu Đất⁽⁸⁾, Càn Rang, Eo Gió⁽⁹⁾ và ga phụ Trại Mát. Trong đó có những nhà ga đẹp như Eo Gió, Trạm Hành và tiêu biểu là nhà ga Đà Lạt.



Đoạn đường sắt răng cưa vượt đèo Sông Pha lên Dran.

Nhà ga Đà Lạt được khởi công năm 1932 và xây xong vào năm 1938, do nhà thầu Võ Đình Dung và hai kiến trúc sư người Pháp là Moncet và Réveron thiết kế và thi công, mô phỏng ngọn núi Lang Biang hùng vĩ và thơ mộng. Nhà ga dài 66,5m, ngang 11,4m và cao 11m. Đây là nhà ga đẹp nhất Đông Dương, được Bộ Văn hóa-Thông tin công nhận di tích lịch sử-văn hóa cấp quốc gia vào ngày 28/1/2001. Vào thập niên 30, đây là kiến trúc có quy mô đáng kể, mang đậm dấu ấn kiến trúc cổ điển. Tòa nhà có bố cục đăng đối giữa các phần kiến trúc, mái ngói đỏ cao vút, ở những phần mái gấp, mái bẻ góc và những ô cửa sổ mái cùng với những bức tường xây đá chẻ tới ngang cửa sổ. Nổi bật là 3 mái vút cao song song liền nhau chạy suốt từ đỉnh rìa mái giả ở tầng một, phía dưới là dòng chữ lớn “Đà Lạt”. Cả tòa nhà tạo nên sự liên tưởng tới những đỉnh núi nhấp nhô của vùng đất cao nguyên.



Ga Đà Lạt xưa

Vào lúc đầu khai trương, đoàn tàu có 4 toa khách và toa hành lý được kéo bằng đầu máy hơi nước gắn bánh xe răng cưa. Một toa hạng nhất (chủ yếu là khách nước ngoài, nhiều nhất là người Pháp), một toa hạng hai, một toa hạng ba dành

cho khách bình dân và toa thứ tư để chở hàng. Mỗi ngày có 2 đôi tàu chạy tuyến Đà Lạt-Nha Trang, Đà Lạt-Sài Gòn, khách chủ yếu là người Pháp và quan chức người Việt. Năm 1930 đã có 8 đầu máy và tăng lên 12 đầu máy vào năm 1946.

Về sau, từ dưới đồng bằng lên có một chuyến khởi hành từ Sài Gòn, một chuyến từ Tháp Chàm, một chuyến từ Nha Trang và 3 chuyến ngược lại. Tàu xuất phát ở ga Đà Lạt lúc 5 giờ sáng, băng trong sương mù xuôi về đồng bằng, vận tốc không quá 10km/giờ. Du khách có thể ngồi sẵn ở toa gần đầu máy, nhảy xuống đất để chụp ảnh, chiêm ngưỡng cảnh đẹp, rồi lại bám lên lan can cuối toa lên tàu lại dễ dàng. Ga Tháp Chàm trở thành ga trung chuyển cho các tuyến Sài Gòn-Đà Lạt, Nha Trang-Đà Lạt. Tàu dừng ở đây để nghỉ và thay đầu máy. Có 3 đoạn tàu phải dừng rãnh cửa để kéo dài 16km, trong đó đoạn dài nhất là từ Eo Gió đến Sông Pha (10,4km).

Thời gian chạy tàu từ Đà Lạt đến Sài Gòn mất 21 giờ, từ Hà Nội đến Đà Lạt chỉ khoảng 48 giờ, nên thu hút rất đông du khách ở miền Bắc đến Đà Lạt nghỉ hè. Chỉ riêng hành khách đi vé hạng 4 trong năm 1937 đã có đến 77.000 lượt. Tuyến đường sắt này đã đóng vai trò tích cực trong việc vận chuyển hàng hóa giữa hai vùng. Xe lửa chở gạch từ Tháp Chàm và Dran; thiếc, xi măng, ống nước, máy móc từ Sài Gòn lên. Đà Lạt còn tiếp nhận từ vùng đồng bằng gạo, cá mắm, gia súc, nhu yếu phẩm... Đà Lạt chở xuống Sài Gòn gỗ, trà Cầu Đất, cà phê Phi Nôm và nhất là rau và hoa với giá cả rất hợp lý. Rau và hoa 20 đồng/tấn hay 2 xu/kg. Doanh thu của các nhà ga tăng 50% từ năm 1936 đến năm 1937.

Năm 1920, con đường bộ từ Phan Rang lên Đà Lạt được hoàn tất, tạo điều kiện thuận lợi cho việc giao lưu giữa Đà Lạt với các tỉnh duyên hải Trung Bộ. Tháng 7/1932, quốc lộ 20 từ Sài Gòn lên Đà Lạt qua đèo Bảo Lộc được chính thức khai trương. Xe cộ bắt đầu chạy thẳng từ Sài Gòn lên Đà Lạt ngày càng đông.

Về sau, do khả năng vận chuyển có hạn, chủ yếu chở khách và hàng hóa nhẹ, chất lượng của hệ thống đường sắt và đầu máy, toa xe ngày càng giảm sút không đáp ứng yêu cầu đảm bảo an toàn và hoạt động kém hiệu quả, nên tuyến đường sắt này ngày càng mất đi vai trò.

Sau năm 1954, tuyến đường này chủ yếu dành cho việc vận chuyển các phương tiện quân sự từ sân bay Phan Rang lên Đà Lạt.

Năm 1956, người Pháp đã có phương án tiến hành điện khí hóa tuyến đường này để giảm một nửa thời gian chạy tàu nhưng không được chấp thuận. Năm 1968, ngừng khai thác tuyến đường này.

Thời kháng chiến chống Mỹ, bên ta đánh phá đường vận chuyển đạn pháo của địch cũng chỉ nhắm vào các đầu máy xe lửa. Chính quyền Sài Gòn đã dùng 2 máy bay đánh sập một dầm cầu khi bỏ chạy vào tháng 4/1975. Tuy nhiên, tuyến đường chỉ gián đoạn hoạt động vài tháng sau ngày giải phóng.

Giữa năm 1975, sau khi đất nước thống nhất, đường sắt được vận hành trở lại nhưng chỉ chạy được 7 chuyến từ Đà Lạt đến cầu Tân Mỹ,⁽¹⁰⁾ thì ngừng hoạt động vì không có hiệu quả kinh tế.

Năm 1986, ngành đường sắt đã tháo dỡ cả thanh ray, tà vẹt để gia cố cho đường sắt Thống nhất nhưng do thiết bị không đồng bộ nên cuối cùng cũng phải vứt bỏ. Phần còn lại bị bán làm sắt vụn dần dần từ những năm 1980 đến 2004,

khi cầu đường sắt Dran bị tháo dỡ để bán sắt vụn. Do không có tầm nhìn xa, chúng ta đã vô tình xóa sổ tuyến đường sắt độc đáo này.

Năm 1988, Liên hiệp Đường sắt Việt Nam đã bán nốt 2 chiếc đầu máy hơi nước hiệu Fulka⁽¹¹⁾ do Thụy Sĩ sản xuất vào đầu thế kỷ 19 mà chính Thụy Sĩ cũng không còn giữ được với giá phế liệu cho Hãng SLM (Thụy Sĩ) để về khởi động lại đường sắt răng cưa phục vụ du lịch bên nước họ! Sau khi mua về sửa chữa, xây nhà bảo tàng cho từng chiếc, họ đã xuất bản một cuốn sách dày về hai chiếc đầu máy này và có gửi tặng cho Liên hiệp Đường sắt Việt Nam một cuốn!

Năm 2001, một tập đoàn xe lửa của Thụy Sĩ đề nghị khôi phục lại tuyến đường xe lửa răng cưa Đà Lạt-Tháp Chàm với mức đầu tư 250 triệu USD, thời gian hoàn vốn trong 50 năm nhưng lãnh đạo tỉnh Lâm Đồng chỉ đồng ý 30 năm. Trong lần trở lại ấy, kỹ sư Palph Schorno, người vào năm 1988 đã thương lượng thành công mua 6 đầu máy hơi nước của ta có đem theo quyển sách ảnh được in ấn rất đẹp, trong đó có hình những chiếc đầu máy xe lửa cổ họ mua về từ Đà Lạt đang được sử dụng bên Thụy Sĩ. Và họ đề nghị bán lại cho ta những chiếc đầu máy hơi nước cổ với giá 1 triệu USD/ chiếc!

Để xoa dịu “nỗi đau” của người dân Đà Lạt, ngành đường sắt đã đem về nơi đây một đầu máy hơi nước do Nhật sản xuất năm 1936. Đầu máy này được Nhật tặng cho Trung Quốc, sau đó Trung Quốc tặng lại cho Việt Nam, nhưng không chạy được, chỉ để trưng cho vui.

Năm 1996, tuyến đường sắt này đã được khôi phục một đoạn dài 7km chạy ô tô ray, động cơ diesel kéo đoàn xe khách khổ đường 1m, từ ga Đà Lạt đi Trại Mát phục vụ khách du lịch kết hợp với tham quan chùa Linh Phước,⁽¹²⁾ cách ga Trại Mát 200m, với kinh phí 11 tỷ đồng. Hàng ngày có 4 chuyến tàu, mỗi chuyến chở 15-20 khách. Cao điểm nhất là những dịp hè, lễ, Tết phải tăng chuyến và kéo thêm toa. Hai đầu máy chạy bằng hơi nước đang vận chuyển hành khách ở ga Đà Lạt hiện nay là do Liên Xô (cũ) sản xuất trước những năm 60 của thế kỷ trước.

Ngày 11/10/2006, Chính phủ đã đồng ý cho phép khôi phục lại tuyến đường sắt Tháp Chàm-Đà Lạt với số vốn đầu tư khoảng 320 triệu USD (5.000 tỷ đồng) theo hình thức BOT, nguồn vốn huy động trong và ngoài nước. Công trình khởi công vào cuối năm 2007 và dự kiến hoàn thành vào năm 2015.

Theo quy hoạch mới do Công ty Cổ phần Tư vấn và Đầu tư Xây dựng (thuộc Bộ Giao thông Vận tải) lập, tuyến đường này được khôi phục trên cơ sở tuyến cũ với các tiêu chuẩn kỹ thuật tương tự như tuyến đường được xây dựng và khai thác trước đây. Chiều rộng của đường là 1m, dài 84km, tốc độ chạy tàu cao nhất đạt 70km/h, thấp nhất 35km/h. Toàn tuyến có 5 hầm, 46 cầu, 14 ga, có 2 đoạn răng cưa dài gần 14km vượt đèo có độ dốc 12%. Bắt đầu từ ga Tháp Chàm (km 1.407+630 tuyến đường sắt Hà Nội-TP Hồ Chí Minh) đến Đà Lạt (km 84+084 tuyến đường sắt Tháp Chàm-Đà Lạt). Nhà ga, nhà xưởng và các công trình kiến trúc được xây dựng vĩnh cửu phù hợp với quy hoạch chung của địa phương.

Thông tin trên tuyến sẽ dùng cáp quang và tổng đài điện tử số, tín hiệu bán tự động. Toa xe dùng trên tuyến là toa xe ghế ngồi hoặc giường nằm có điều hòa không khí, toa xe hàng không mui để chở quặng và các loại hàng hóa công kênh. Việc khôi phục tuyến đường sắt này sẽ thúc đẩy du lịch, vận tải giữa các tỉnh

miền Trung và Tây Nguyên phát triển. Đồng thời, đây cũng là cơ sở để Tổng công ty Đường sắt Việt Nam có điều kiện đề nghị UNESCO công nhận di sản thế giới cho quần thể di tích của ngành đường sắt Việt Nam.

Việc Nhà nước có quyết định khôi phục lại tuyến đường sắt lịch sử này là một động thái tích cực trong việc phát triển kinh tế Tây Nguyên, đặc biệt là một trung tâm du lịch lớn như Đà Lạt với những lợi thế vốn có của nó. Đồng thời nó cũng giúp ta giữ gìn những giá trị văn hóa vật thể mà trong thời gian qua chúng ta đã vô tình đánh mất do những suy nghĩ ấu trĩ của mình. Mong sao tuyến đường sớm được hoàn thành, để chúng ta lại có thể thưởng ngoạn cảnh đẹp trên những chuyến tàu “xình xịch qua núi” trên tuyến đường sắt “nổi biển và hoa”.

N T L

CHÚ THÍCH

1. Xây dựng tháng 11/1881 và hoàn thành vào năm 1885, dài 71km. Đây là tuyến đường sắt đầu tiên ở Đông Nam Á, nó đánh dấu một cột mốc đầu tiên trong lịch sử đường sắt Việt Nam.
2. Đèo Ngoạn Mục (Bellevue), đèo dốc nhất miền Nam dài 18km, nằm ở ranh giới hai tỉnh Lâm Đồng và Ninh Thuận, kế đèo Dran. Đèo có tất cả 4 đoạn cua khuỷu tay rất gấp, uốn lượn mềm mại qua những sườn đồi núi lớn, nhỏ khác nhau theo hình vòng sóng. Năm 1893, Yersin phát hiện ra Đà Lạt, thì 4 năm sau, trong kế hoạch xây dựng thành phố này, viên Toàn quyền Doumer đã phái một đoàn nghiên cứu thực địa, lập bản đồ mở tuyến đường bộ từ Phan Rang lên Đà Lạt. Lộ trình ấy đi theo hướng quốc lộ 27 ngày nay, tức qua đèo Ngoạn Mục.
3. Được xây dựng trong một quãng thời gian khá dài với sự tham gia của nhiều chuyên gia hàng đầu về đường sắt trên thế giới như Thụy Sĩ, Pháp... và cả những người công nhân mà về sau trở thành những người chiến sĩ cộng sản. Tên tuổi của họ đã được khắc ghi trên Đài Tưởng niệm Dran bên cây cầu lịch sử này.
4. Nơi có nhà máy thủy điện Đa Nhim-nhà máy thủy điện đầu tiên của Việt Nam. Công trình được khởi công xây dựng từ 27/2/1962 đến tháng 12/1964, toàn bộ công trình được đưa vào sử dụng với công suất 160 MW. Hiện Đa Nhim cung cấp mỗi năm 1 tỷ KWh cho mạng lưới điện quốc gia.
5. Cầu sắt bắc qua giữa biên giới Myanmar và Thái Lan, được xây dựng trong chiến tranh thế giới thứ hai, do tù binh của các nước Đồng minh lao động khổ sai dưới sự cưỡng bức của quân Nhật, hiện nay đang được bảo tồn nguyên vẹn và đưa vào khai thác du lịch rất hiệu quả. Tuyến đường sắt này dài 415km, được hoàn thành ngày 17/1/1943 tại Konkuita (Kanchanabury, Thái Lan), 16.000 tù binh và 100.000 dân phu châu Á đã chết khi xây dựng tuyến đường này.
6. Thành lập ngày 6/1/1916, tỉnh lỵ đặt tại Đà Lạt. Địa bàn tỉnh Lâm Viên bao gồm Đà Lạt và Di Linh tách ra từ tỉnh Bình Thuận. Ngày 31/10/1920, Toàn quyền Đông Dương ra nghị định xóa bỏ tỉnh Lâm Viên; thành lập tỉnh Đồng Nai Thượng, tỉnh lỵ đặt tại Di Linh. Địa bàn tỉnh Lâm Viên được chia thành thành phố Đà Lạt và một phần thành lập lại tỉnh Đồng Nai Thượng (thành lập ngày 1/11/1899, bị xóa bỏ ngày 11/9/1903). Ngày 14/9/1928, Toàn quyền Đông Dương ra nghị định chuyển tỉnh lỵ Đồng Nai Thượng từ Di Linh về Đà Lạt. Ngày 8/1/1941, Toàn quyền Đông Dương ra nghị định thành lập lại tỉnh Lâm Viên, tỉnh lỵ đặt tại Đà Lạt, đồng thời chuyển tỉnh lỵ của tỉnh Đồng Nai Thượng từ Đà Lạt về Di Linh.
7. Ga lớn đầu tiên trên đất Đà Lạt, cách đèo Dran 15km.
8. Cách ga Trạm Hành 5km, nhà ga được xây dựng sau cùng, kiến trúc gần giống với các biệt thự ở Đà Lạt.
9. Ga bề thế đầu tiên của tuyến đường trên cao nguyên, trước đây là một ga sầm uất.
10. Nằm trên địa bàn huyện Ninh Sơn (Ninh Thuận), cách thành phố Phan Rang-Tháp Chàm 10km. Đây là cây cầu dài nhất trên toàn tuyến đường sắt với 16 nhịp, chạy song song với quốc lộ 27, cách cầu Sông Pha 25km.
11. Bấy giờ, các nhà ga trên tuyến đường sắt này còn tổng cộng 6 đầu máy hơi nước: ga Đà Lạt 3 cái (số hiệu VHX 31-201, VHX 31-203 và VHX 40-308), ga Sông Pha 1 cái và ga Tháp Chàm 2 cái. Trong đó, 2 cái để trong để-pô nhà ga Đà Lạt vẫn còn chạy tốt và đều do chính hãng Fulka chế tạo vào khoảng thời gian từ 1913 đến 1929. Tất cả 6 đầu máy chỉ được bán có 650.000 USD cùng với các thiết bị kèm theo như goong, đường răng cưa... Trong số đó có cả một số goong của Mỹ còn rất tốt. Tháng 8/1990, các đầu máy đã trong tình trạng sẵn sàng để vận chuyển về Thụy Sĩ.

12. Còn gọi là chùa Ve Chai hay chùa Miếng Sành, tọa lạc tại số 120 Tự Phước, phường 11 trên quốc lộ 27 cũ. Một con rồng dài 49m, uốn quanh hồ nước, đầu bành ra che mắt cho Phật Di Lặc, toàn thân rồng được khảm bằng mảnh sành của 12.000 vỏ chai bia các loại. Đây là công trình kiến trúc khảm sành đặc sắc của thành phố Đà Lạt, một điểm thăm viếng của nhiều du khách.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. A.Pouyanne, *Các công trình giao thông công chính Đông Dương*, Nguyễn Trọng Giai dịch, Nxb Giao thông vận tải, 1998.
2. Trần Sỹ Thứ chủ biên, *Địa chí Lâm Đồng*, Nxb Văn hóa dân tộc, 2001.
3. Nguyễn Hữu Tranh, *Đà Lạt năm xưa*, Nxb Thành phố Hồ Chí Minh, 2001.
4. Tôn Thất Sam, Phạm Nguyệt Châu, *Cẩm nang hướng dẫn du lịch Đà Lạt*, Nxb Trẻ, 2003.
5. Văn Phong, *Cẩm nang du lịch Đà Lạt năm 2001*, Nxb Văn nghệ Thành phố Hồ Chí Minh - Công ty Phát hành sách Lâm Đồng, 2001.
6. Nhiều tác giả, *Danh lam thắng cảnh Đà Lạt-Lâm Đồng*, Nxb Văn hóa dân tộc- Công ty In & Phát hành sách Lâm Đồng, 2004.
7. Trương Phúc Ân, *Bí mật thành phố hoa Đà Lạt*, Nxb Văn nghệ Thành phố Hồ Chí Minh - Công ty Phát hành sách Lâm Đồng, 2000.
8. Tập san *Sử Địa*, Đặc khảo về Đà Lạt, số 23-24, 1971.
9. Nguyễn Dược-Trung Hải, *Sổ tay địa danh Việt Nam*, Tái bản lần thứ tám, Nxb Giáo dục, 2008.
10. Trương Trổ chủ biên, *Đà Lạt thành phố cao nguyên*, Ủy ban Nhân dân thành phố Đà Lạt- Nxb Thành phố Hồ Chí Minh, 1993.
11. Dương Kinh Quốc, *Việt Nam những sự kiện lịch sử (1858-1918)*, Nxb Giáo dục, 1999.
12. <http://nld.com.vn/tintuc/chinh-tri-xa-hoi/202434.asp> - 47k -
13. <http://vietbao.vn/Kinh-te/Khoi-phuc-tuyen-duong-sat-Thap-Cham-Da-Lat/40174315/87/>
14. <http://giaothongvantai.com.vn/Destop.aspx/News/kinh-te-xahoi/>
15. <http://vi.wikipedia.org/wiki/>
16. <http://www.sggp.org.vn/SGGP12h/2007/3/90438/>
17. <http://www.dalat.gov.vn/ctv/baold/2002/01/59/text/bandoc.htm>
18. <http://vietnamnet.vn/xahoi/doesong/2004/07/171838/>
19. <http://vietstarttravel.com/modules.php?name=News&file=save&sid=451>
20. <http://www.nextreunion.com:8080/mvnforum/mvnforum/printthread?thread=10563>
21. <http://dalatmylove.blogspot.com/2008/01/xui-tu-ha-v-tri-mt.html>
22. <http://web.thanhnien.com.vn/News/PrintView.aspx?ID=65457>
23. <http://dongtac.net/spip.php?article1528>

TÓM TẮT

Tuyến đường sắt răng cưa Tháp Chàm-Đà Lạt là một trong những tuyến đường sắt răng cưa hiếm hoi trên thế giới, được mệnh danh là con đường sắt huyền thoại ở châu Á. Dài 84km, được xây dựng trong 29 năm (1903-1932), tuyến đường này đã từng đóng vai trò quan trọng trong việc phát triển kinh tế của thành phố Đà Lạt, nhất là du lịch. Về sau, do đường bộ phát triển và chiến tranh nên tuyến đường này không còn đủ sức cạnh tranh, nên mất dần vai trò của nó. Sau năm 1975, tuyến đường bị bỏ phế, thanh ray, tà vẹt, cầu cống bị tháo dỡ bán sắt vụn, 7 cái đầu máy xe lửa cổ rất có giá trị bị bán đổ bán tháo cho Thụy Sĩ. Năm 2006, Chính phủ đã có quyết định khôi phục lại tuyến đường để thúc đẩy việc phát triển kinh tế Tây Nguyên, trong đó có Đà Lạt. Đây cũng là cách để chúng ta giữ gìn những di sản trong quá khứ.

ABSTRACT

THE HISTORY OF THE RAIL LINE THÁP CHÀM - ĐÀ LẠT

The serrated railway between Tháp Chàm and Đà Lạt is one of the rare serrated railway in the world, which is referred to as the legendary railway of Asia. Built in 29 years (1903-1932), with its length of 84km, this railway once played an important part in the economic development of Đà Lạt, especially in tourism. Later, due to the development of the road system in the area, this railway could not compete well in the market and step by step lost its role. After 1975, the it was abandoned: The rails, ties and relevant bridges were dismantled for scrap metal and 7 valuable old-style engines were sold off to Switzerland. In 2006, the Vietnamese government decided to rebuild the railway as a measure to stimulate the economic development of the Central Highlands of which Đà Lạt is a part. This can also be regarded as a gesture to preserve our old historical heritages.