

Lâm Đồng: Kỳ vọng hồi sinh tuyến đường sắt rừng của Tháp Chàm - Đà Lạt

09:09 12/02/2026

Tuyến đường sắt leo núi độc đáo từng nối Phan Rang với Đà Lạt đang được nghiên cứu khôi phục sau nhiều thập kỷ ngưng hoạt động. Dự án được kỳ vọng góp phần bảo tồn di sản kỹ thuật, phát triển du lịch và thúc đẩy liên kết vùng trong giai đoạn tới.



Nhà ga Đà Lạt đang khai thác các chuyến tàu tuyến Đà Lạt - Trại Mát phục vụ du lịch

Trong những ngày đầu đông se lạnh, chúng tôi theo chân đoàn khảo sát của Công ty TNHH Đơn Dương Xanh (DD Tours) lần tìm dấu tích còn sót lại của tuyến đường sắt leo núi Tháp Chàm - Đà Lạt, một công trình từng được xem là độc đáo bậc nhất thế giới. Hành trình ấy không chỉ là chuyến trekking xuyên rừng núi, mà còn là cuộc trở về với ký ức vàng son của cao nguyên Lâm Viên - nơi Lâm Đồng đang đặt nhiều kỳ vọng hồi sinh tuyến đường sắt huyền thoại vượt mây này trong tương lai gần.

Lần theo dấu tích đường sắt răng cưa leo núi

Xuất phát từ khu vực Ga Krông Pha – nhà ga đầu tiên của hành trình leo núi, nằm dưới chân đèo Sông Pha (huyện Ninh Sơn, giáp ranh Đơn Dương), chúng tôi được ông Hà Văn Hồng (68 tuổi) dẫn đường. Ông từng là công nhân bảo trì tuyến đường sắt răng cưa Tháp Chàm – Đà Lạt từ năm 17 tuổi, ngay sau ngày đất nước thống nhất.



Đoàn khảo sát tuyến đường sắt răng cưa bắt đầu từ phế tích Ga Krông Pha

Theo lời ông Hồng, mỗi ngày chỉ có hai chuyến tàu – một lên, một xuống – với 6 đến 8 toa hàng. Công việc của tổ 12 công nhân là đi dọc tuyến ray để dọn cỏ, sàng đá, chỉnh ray lệch. Họ di chuyển bằng xe goòng thủ công, bám trụ giữa núi rừng heo hút.

Từ Ga Krông Pha (Km 41) đến Ga Eo Gió (Km 52), đoàn khảo sát mất gần 7 tiếng đồng hồ. Phần lớn cung đường vẫn còn nguyên nền đường sắt cũ, đi qua xóm làng, nương rẫy, suối khe, rừng tạp và những khoảng rừng mênh mông quấn mây. Dấu tích xưa vẫn hiện hữu: bờ thành giữ đá, mố cầu, trụ cầu, hầm xuyên núi, ta-luy cắt sườn đèo... Những gì còn lại đủ để gợi lên một công trình kỹ thuật kỳ vĩ từng thách thức địa hình hiểm trở bậc nhất Đông Dương.

Âm vang ký ức của một thời

Sau chuyến khảo sát, qua kết nối của ông Huỳnh Văn Sử (D'ran), chúng tôi gặp hai nhân chứng sống của đô thị cổ này: ông Nguyễn Hữu Đô (75 tuổi) và ông

Lâm Trung Châu (90 tuổi).

Ông Đô nhớ lại thời học trung học ở Trường Trần Hưng Đạo (nay là Đại học Yersin Đà Lạt), ông cùng bạn bè thường “nhảy tàu” mỗi dịp cuối tuần để về D’ran rồi quay lại trường. Đó là ký ức tuổi trẻ gắn liền với tiếng còi tàu và nhịp bánh sắt lăn trên ray.

Còn ông Châu – người sống gần ga – vẫn nhớ rõ âm thanh tàu mỗi chiều. Trong tập “Chuyện xứ D’ran xưa”, ông viết: “Con tàu từ Phan Rang đi Đà Lạt đến D’ran đúng 6 giờ. Khi tàu tới khúc quanh chân đồi Giác Nguyên cổ tự thì rúc lên một hồi còi dài. Tiếng còi lạnh lạnh xé toang bầu không khí yên ắng của thị trấn nhỏ bé...”

Tiếng còi ấy giờ chỉ còn trong hoài niệm, nhưng khát vọng hồi sinh vẫn đang lớn dần theo thời gian.

Dự án khôi phục: Từ ký ức đến siêu dự án hạ tầng

Ngày 14/1/2025, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 90/QĐ-TTg về Kế hoạch thực hiện Quy hoạch tỉnh Lâm Đồng giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn 2050. Trong đó, nâng cấp Ga Đà Lạt thành Trung tâm TOD (Transit-Oriented Development) được xác định là dự án ưu tiên. Ga Đà Lạt sẽ không chỉ là điểm đón trả khách, mà còn trở thành tổ hợp thương mại – dịch vụ – văn hóa cao cấp, gắn phát triển đô thị với giao thông công cộng.

Song song đó, dự án khôi phục tuyến đường sắt răng cưa Tháp Chàm – Đà Lạt đang được xem là một trong những dự án hạ tầng du lịch di sản lớn nhất khu vực.

Một số thông tin chính của dự án: Tổng vốn đầu tư dự kiến: khoảng 29.000 tỷ đồng; Chiều dài tuyến: khoảng 84 km; Kết nối: Phan Rang – Tháp Chàm (Khánh Hòa) với Đà Lạt (Lâm Đồng); Khôi phục 16 km đường ray răng cưa tại các đoạn đèo dốc lớn; Xây dựng 16 ga và trạm khách, cùng 5 hầm xuyên núi.



Hi vọng trong thời gian không xa, những chuyến tàu leo núi trên đường sắt răng cưa không còn là ước mơ hay hoài niệm. Ảnh tư liệu

Đặc biệt, Ga Eo Gió (xã D'ran) ở độ cao khoảng 1.000m được định vị là điểm dừng chân du lịch trọng điểm. Nhà ga sẽ được phục dựng theo nguyên mẫu kiến trúc Pháp để trở thành không gian ngắm cảnh và khai thác dịch vụ cà phê, lưu niệm.

So với tuyến cũ, dự án mới bổ sung thêm 2 nhà ga nhằm tăng cường kết nối du lịch. Hệ thống đầu máy diesel hiện đại kết hợp bánh răng được thiết kế để vận hành an toàn, êm ái hơn so với đầu máy hơi nước trước đây.

Hiện dự án đang trong giai đoạn hoàn thiện báo cáo nghiên cứu tiền khả thi và thẩm định chủ trương đầu tư, với mục tiêu triển khai thi công trước năm 2030.

Một di sản kỹ thuật độc nhất - Kỳ vọng vượt mây

Tuyến đường sắt Tháp Chàm - Đà Lạt được Toàn quyền Đông Dương Paul Doumer phê duyệt từ năm 1908. Do địa hình hiểm trở, việc thi công kéo dài nhiều thập kỷ và đến năm 1938 mới hoàn thành.

Tuyến dài 84 km, trong đó 16 km sử dụng hệ thống đường ray răng cưa để vượt đèo Ngoạn Mục với độ dốc lên tới 12%. Vào thời điểm đó, công nghệ này chỉ xuất hiện tại Thụy Sĩ và Việt Nam - trở thành biểu tượng kỹ thuật hiếm có của thế giới.

Ga Đà Lạt được xây dựng từ năm 1932 và hoàn thành năm 1938, do hai kiến trúc sư người Pháp Moncet và Revéron thiết kế – đến nay vẫn được xem là một trong những nhà ga đẹp nhất Đông Nam Á.

Giữa bạt ngàn núi rừng, khi đứng trên nền ray cũ phủ rêu phong, chúng tôi không khỏi hình dung một ngày những đoàn tàu sẽ lại xuyên mây leo dốc, đưa du khách từ duyên hải lên cao nguyên trong hành trình vừa du lịch, vừa trải nghiệm di sản.

Nếu dự án thành hiện thực, đó không chỉ là sự hồi sinh của một tuyến đường sắt, mà còn là sự đánh thức ký ức, kết nối lịch sử với tương lai – nơi tiếng còi tàu năm xưa có thể một lần nữa vang vọng giữa mây ngàn Đà Lạt.

Hoàng Phương (t/h)