

# HỘI ÁI-HỮU BIÊN-HOÀ

Website: <https://www.bienhoatx.com>

Email liên lạc: datlam1951@yahoo.com

Hội Ái-Hữu Biên-Hoà hân hạnh giới thiệu đến quý vị bài: **Đường Hoả Xa Lâm Nghiệp Biên-Hoà** được đồng hương **Huỳnh H. Hiền** sưu tầm gửi về đóng góp trên diễn đàn Hội. Hội chân thành cảm tạ tác giả. Kính mời. **Trân trọng.**



## ĐƯỜNG HOẢ XA LÂM SẢN BIÊN HOÀ

Khai thác thương mại của các khu rừng là chính sách ưu tiên cho nền kinh tế của chính phủ thuộc địa Pháp (Cochinchina), và vào đầu thế kỷ 20, một số tuyến đường hoả xa tư nhân đã được thành lập để tạo điều kiện cho công việc này. Có lẽ được nổi tiếng nhất là Donnai Forestry Tramway: Donnai Lâm Sản Hoả Xa, được thành lập vào năm 1911, phục vụ cho Công Ty Kỹ Nghệ Lâm Sản Biên Hòa (BIF: Biên Hòa Industrielle et Forestière Company).

Vào tháng 10 năm 1910, Công ty BIF (được thành lập năm 1908) đã ký hợp đồng với chính quyền thuộc địa Pháp (Cochinchina) để khai thác 30 ngàn mẫu rừng ở tỉnh Biên Hoà.

Trong một phần của hợp đồng, họ đã thực hiện xây dựng một đoạn đường hoả xa 21km 9 để vận chuyển gỗ và các lâm sản khác, từ trại khai thác chính của nó tại Bến Nôm đến Trảng Bom trên tuyến đường hoả xa Sài Gòn - Nha Trang.

Vào năm sau, công ty cũng đã mở một nhà máy Vôi tại Tân Mai, kết nối với tuyến chính bằng một đường sắt 0 km 5. The Compagnie Française des Tramways du Donnai (CFTD: Công Ty Hoả Xa Donnai của Pháp) đã được BIF thành lập vào năm 1911 để điều hành cả hai tuyến đường này.

Đường rầy xe lửa được thiết kế để các toa xe của nó có thể tiếp tục hành trình từ Trảng Bom đến Sài Gòn trên đoạn đường sắt kim loại CFI. The Compagnie Française des Tramways du Donnai (CFTD: Công Ty Hoả Xa Donnai của Pháp) đã thiết lập bốn tuyến đường rầy ngắn, cộng chung chiều dài kết hợp là 3 ngàn 144km. Xây dựng mất hai năm và được hoạt động vào cuối năm 1913.

Ba năm sau, để phù hợp với việc xây dựng một giao lộ lớn hơn và được trang bị tốt hơn giữa nhánh và đường chính, chính quyền thuộc địa đã đồng ý dời Trạm Trảng Bom, khoảng gần 2km về phía Tây của vị trí ban đầu.

Cuộc suy thoái kinh tế sau Thế Chiến I đã gây thiệt hại trầm trọng cho cả BIF và CFTD, và vào năm 1922, cả 2 cộng ty đã cố gắng

không thành công trong việc thuyết phục chính quyền mua lại những tuyến đường hoả xa.

Một cuộc khảo sát tồn kho lưu trữ cổ phiếu được thực hiện tại thời điểm này tiết lộ rằng công ty sở hữu bốn đầu máy. Hai Borsig 0-6-0Ts, Bienhoa số 1 và Bienhoa số 2, mỗi đầu máy nặng 23 tấn; một đầu máy 14 tấn Ateliers de Tubize (Bi); và một đầu máy Decauville 5 tấn 3 có tên là Bébé, được sử dụng độc quyền cho nhà máy Vôì tại Tân Mai.

The Compagnie Française des Tramways du Donnai (CFTD: Công Ty Hoả Xa Donnai của Pháp) được tân trang toàn diện vào năm 1925-1926, và mặc dù lịch sử sau này của nó được ghi nhận kém cỏi, nhưng được biết là đã tiếp tục hoạt động trong ít nhất bốn thập kỷ nữa.

Cuộc Đại Khủng Hoảng Kinh Tế Thế Giới (Great Depression) đã làm cho BIF suy sụp, và vào năm 1939, nó đã được chia thành hai công ty, Les Caoutchoucs du Donnai (Cao Su Đồng Nai) và Forêts et Scieries de Biên Hòa (Hãng Máy Cưa Biên Hòa). The Compagnie Française des Tramways du Donnai (CFTD: Công Ty Hoả Xa Donnai của Pháp) về sau được sát nhập vào hai công ty trên.

Năm 1958, cả hai công ty đã được chính quyền Nam Việt Nam mua, và trong những năm sau đó, đoạn chi nhánh Trảng Bom - Bến Nôm đã được điều hành của Hoả Xa Việt Nam (HXVN) và tiếp tục hoạt động cho đến ít nhất là năm 1968.

Ngày nay không có dấu vết của đường rầy cũ. Vào những năm 1970, hầu hết các đường rầy trước đây đã được chuyển đổi thành đường Trắng Bom.

## **Hữu Hiền**

Trích từ "Đường Sắt Và Xe Điện Của Việt Nam" của tác giả Tim Doling (White Lotus Press, Bangkok, 2012).