

CẢM NGHĨ SAU MỘT CHUYẾN ĐI

Lê Thành Trinh

“Đường về nhà em, ..., tuy xa mà gần, tuy gần mà xa.”

Khái niệm về xa gần quả là tương đối. Đối với một người vợ, xách giỏ quà đi thăm nuôi chồng, thì vài chục km đường rừng quả thật là xa, còn ở quận Cam này, chở bồ đi Las Vegas, cách hàng mấy trăm miles, thì đường lại thật là gần.

Hồi năm 1986, tôi đã có dịp sử dụng đường bộ ở đồng bằng sông Hồng và trong chuyến đi này tôi đã phải dùng bốn loại xe, qua một đò ngang và đi bộ mấy quãng đường, để vượt qua 120km đường (khoảng hơn 70 miles) trong 10 tiếng đồng hồ. Như vậy chuyến đi này đối với tôi thật là xa.

Tôi sinh trưởng ở miền Bắc, tại tỉnh Nam Định, ở phía nam thủ đô Hà Nội. Tỉnh Nam Định sau này sát nhập với hai tỉnh Hà Nam và Ninh Bình thành tỉnh Hà Nam Ninh sau này. Quê ngoại tôi ở huyện Hải Hậu, một huyện duyên hải của Hà Nam Ninh và là một trong những huyện trù phú của miền Bắc.

Cha tôi mất năm 1952 và được chôn cất tại thành phố Nam Định. Sau này vì nghĩa trang bị giải tỏa nên người em mẹ tôi, còn ở lại miền Bắc, đã giúp cải táng hài cốt cha tôi và đem về chôn tại huyện Hải Hậu. Đến năm 1986, được tin là nơi chôn cất hài cốt cha tôi lại đục dịch bị giải tỏa nữa nên tôi đã quyết định trở về quê ngoại, sau 40 năm xa cách, để hỏa thiêu hài cốt cha tôi rồi đem tro về thành phố Hồ Chí Minh. Như

vậy tôi mong rằng di cốt của cha tôi sẽ không còn phải di tản một lần nữa.

Sau khi đã có đủ các giấy phép đi đường, tôi cùng thẳng con trai đi xe lửa từ thành phố Hồ Chí Minh đến Hà Nội. Chuyến đi ba ngày này đầy những kỷ niệm vui buồn nhưng tôi chưa muốn đề cập đến giao thông đường sắt ở bài này, mà chỉ muốn nói đến đường bộ, vì đường bộ quả là cái nghiệp của tôi.

Hồi năm 1956, miền Nam Việt Nam đã có Nha Kiều Lộ, nhưng là Nha Kiều Lộ “ma”, lập ra để làm vừa lòng các cố vấn Mỹ vì họ nói rằng Bộ Công Chánh phải có một tổ chức riêng biệt để lo về kiều lộ thì họ mới cung cấp các viện trợ cần thiết để xây dựng hệ thống kiều lộ cho miền Nam Việt Nam. Vì vậy Bộ Công Chánh mới cho lập ra một tổ chức “ma” gọi là Nha Kiều Lộ mà giám đốc là cụ Nguyễn Dân (lúc ấy là phó tổng giám đốc Công Chánh) và phó giám đốc là cụ Nguyễn Xuân Đản (lúc ấy là phó giám đốc Công Chánh Nam Phân). Người hoạt động mạnh nhất trong tổ chức này là anh Nguyễn Hữu Tuân, lúc ấy là trưởng phòng Ngoại Viện Nha Tổng Giám Đốc Công Chánh. Tuy có Nha Kiều Lộ nhưng mọi việc vẫn được giải quyết trong khuôn khổ Nha Tổng giám Đốc Công Chánh như trước.

Các cụ ta tính vốn bảo thủ nên không ưa thay đổi. Vì vậy sau một thời gian hoạt động mà Nha Kiều Lộ “ma” vẫn hoàn “ma”, các cố vấn Mỹ, thấy mình bị gạt,

nên đã yêu cầu phải tổ chức một Nha Kiêu Lộ thiêt, có đủ nhân viên các cấp đàng hoàng.

Tôi ra trường khóa 4, năm 1956. Thày dạy môn Résistance des Matériaux là thày Trần Ngọc Oanh (nay đã mất). Thày Oanh, kỹ sư kiêu lộ ở Pháp về, sau khi thôi làm cho hảng Eiffel thì đã vào làm cho Nha Tổng Giám Đốc Công Chánh, và đồng thời dạy học ở trường Cao Đẳng Công Chánh. Nhằm khi thấy cần lập Nha Kiêu Lộ thứ thiêt, bộ mới cử thày Oanh làm phó giám đốc Kiêu lộ và thày Oanh đã kéo ba đứa tôi mới ra trường là anh Nguyễn Thế Diển (còn ở VN), anh Lê Cảnh Túc (hiện ở Úc) và tôi, về làm với thày. Có thêm hai anh ở lớp cán sự nữa là các anh Châu minh Ba (nghe nói mới qua Mỹ) và anh Phan tuấn Kiệt (đã mất trong trại cải tạo). Lịch sử thành lập Nha Kiêu Lộ, sau trở thành Tổng Cuộc Kiêu Lộ VN, theo sự hiểu biết của tôi, là như thế đó.

Trở lại chuyên du lịch miền Bắc của tôi, sau khi chúng tôi đến Hà Nội bằng đường sắt và nghỉ ngơi mấy ngày cho lại sức để chuẩn bị đi về quê ngoại tôi ở huyện Hải Hậu, thì sáng sớm hôm đó hai cha con tôi ra bến xe Kim liên (ở gần nhà ga Hàng Cỏ) để lấy vé đi Nam Định. Ra tới bến xe đò, chúng tôi mới biết là vé đã bán hết từ lâu rồi. Sau này tôi được biết là nếu không có giấy giới thiệu thì phải sáp hàng mua vé từ nửa đêm.

Tuy nhiên không phải là không mua được vé mà chúng tôi không đi được. Dân chúng ở miền Bắc, sống trong những điều kiện cực kỳ khó khăn, đã có những sáng kiến rất hay để giải quyết các việc khó đến mức tưởng không cách nào giải quyết nổi.

Các bạn còn nhớ trước đây mỗi khi đi công trường thì chúng ta thường lo liệu vấn đề ăn uống cho bác tài xe lái xe cho chúng ta. Ở VN hiện nay thì ngược lại: việc ăn uống của thủ trưởng (danh từ mới chỉ ông chef) lại do các tài xế lo. Phí tổn ăn uống là do bác tài xe đã tận dụng những chỗ trống của xe để chở khách và hàng hóa, lẽ dĩ nhiên với sự đồng ý của thủ trưởng. Theo cách này thì ba ta, gồm hành khách, thủ trưởng và tài xế, đều có lợi.

Tôi đã dùng cách này để đi hết quãng đường từ Hà Nội tới quê ngoại tôi. Chỉ cần đứng ở lề đường, vẩy tay cho bất kỳ xe nào đi qua, là có cơ được leo lên xe, sau khi đã ngã giá với bác tài. Trên quãng đường 120km, tôi đã sử dụng những xe sau đây:

1) từ Hà Nội đi Phủ Lý (40km): xe Falcon của Bộ Nông Nghiệp

2) từ Phủ Lý đi Nam Định (30km): xe vận tải chở cùi

3) từ Nam Định đi Cổ Lễ (15km): xe lam ba bánh

4) từ Cổ Lễ đi Hải Hậu (35km): xe của bộ đội

Chúng tôi đi từ 6 giờ sáng đến 4 giờ chiều mới tới nơi. Trung bình vận tốc là 12km/giờ.

Trong chuyến đi này, tôi đã được sử dụng cả ba hệ thống đường lộ tại miền Bắc: quốc lộ (đoạn Hà Nội-Phủ Lý), liên tỉnh lộ (đoạn Phủ Lý-Nam Định) và tỉnh lộ (đoạn Nam Định-Hải Hậu). Trong ba đoạn đường này chỉ có quốc lộ là có tráng nhựa lớp mặt, nhưng mặt đường cũng không được bằng phẳng. Liên tỉnh lộ và tỉnh lộ chỉ có cát đá. Đá đã bị tróc và mặt đường đầy ổ gà và ổ trâu. Ngồi xe vận tải trên các đường này thì về nhà như mẩy mẩy mẩy ngày mới hết.

Trước năm 1975, miền Nam VN đã có một hệ thống đường xá vào loại khá ở vùng Đông Nam Á, cùng với một tổ chức quản lý kiêu lộ tương đối hoàn chỉnh. Ngày nay, tổ chức quản lý kiêu lộ, như Tổng Cuộc Kiêu Lộ trước đây, không còn nữa. Việc quản lý kiêu lộ đã trở lại gần giống như thời Pháp thuộc. Đường xá thì đã hư hỏng gần hết vì đã không được tu bổ và tái thiết đúng cách.

Ở miền Bắc, các đoạn đường tôi đã sử dụng, ở gần ngay thủ đô Hà nội, mà đã xấu như thế thì chắc ở các nơi khác, tình trạng đường xá còn tệ hơn nhiều.

Ai cũng biết là giao thông vận tải là vấn đề then chốt trong việc xây dựng lại nền kinh tế Việt Nam. Các bạn Ái Hữu Công Chánh, nhất là các bạn trẻ, có thể làm gì cho công việc khó khăn này? •