

CẦU THĂNG LONG Ở HÀ NỘI

LÊ THÀNH TRINH

T_rước khi vào đề, tôi xin nói với các bạn rằng đây không phải là một tài liệu kỹ thuật. Một tài liệu kỹ thuật phải có những con số chính xác, mà những con số thuộc cầu Thăng long ở Hà Nội là “bí mật quốc phòng” nên tôi làm sao có thể biết đúng được! Ngay cả Bộ Giao Thông Vận Tải ở Hà Nội cũng khó lòng biết được tổng số phí tổn làm cầu. Lý do là vì cầu Thăng Long đã được thực hiện bởi ba nước, Việt Nam, Liên Xô và Trung Quốc. Phần đóng góp của Việt Nam thì tính bằng tiền VN, phần của Liên Xô thì tính bằng đồng rúp, còn phần của Trung Quốc thì tính bằng nhân dân tệ. Vì không có cách nào để định giá chính xác của ba loại tiền này, so với đồng đô la Mỹ chẳng hạn, nên không ai có thể tính đúng số tiền đã đầu tư để làm cầu.

Sở dĩ tôi muốn trình bày với các bạn về cầu Thăng Long ở Hà Nội là vì những lý do sau đây:

1. Cầu Thăng Long là một đại công tác công chánh có tầm vóc quốc tế. Cầu dài khoảng 5km (3 miles) và có hai tầng: tầng dưới có hai đường rầy xe lửa và hai băng (lanes) đường bộ dành cho xe thô sơ, tức là các loại xe bò, xe ngựa, xích lô, xe đạp, vv...; tầng trên có bốn băng dành cho xe hơi.

2. Cầu được thực hiện với kỹ thuật và vật liệu của ba nước cộng sản lớn là VN, Liên Xô và

Trung Quốc, nên tôi muốn nêu lên với các bạn một vài ý niệm về cách thực hiện các công tác công chánh của các nước CS.

3. Tuy cầu là một thành công về mặt kỹ thuật nhưng lại là một thất bại về mặt kinh tế: cầu làm rất tốn kém mà lại ít được sử dụng.

Như đã nói ở trên, tôi không có được các con số chính xác về cầu Thăng Long. Tất cả những điều tôi biết về cầu này là qua báo chí, qua các cuộc nói chuyện với cán bộ kỹ thuật miền Bắc, và qua hai lần đi thăm cầu, một lần trong lúc đang làm cầu và một lần sau khi cầu đã được mở cho lưu thông. Vì vậy xin các bạn thông cảm cho những sự sai sót trong bài viết này.

Vì có nhiều bạn, nhất là bạn trẻ, chưa biết Hà Nội, nên tôi xin phép được dài dòng một chút, để các bạn thấy lý do đã khiến các kế hoạch gia VN đầu tư rất nhiều công của để làm cầu Thăng Long.

Cũng như Saigon nằm trên bờ sông Saigon, Hà Nội nằm trên hữu ngạn sông Hồng. Muốn đi lên các tỉnh ở phía bắc Hà Nội hay là qua Trung Quốc bằng đường bộ hay đường sắt, muốn đi nước ngoài bằng đường biển qua cảng Hải Phòng hay bằng đường hàng không qua các phi cảng Gia Lâm và Nội Bài, thì bắt buộc phải băng qua sông

Hồng, tức là sang bên tả ngạn sông Hồng ở Hà Nội. Nơi đây, khúc sông này rộng gần 2km; về mùa khô thì cạn khô, chỉ còn lại một luồng nước nhỏ, nhưng về mùa lụt, thì mực nước lên cao tới nóc nhà của nhiều nhà trong thành phố. Vì vậy, ở hai bên bờ sông Hồng, cha ông ta đã đắp những con đê khá cao để ngăn cho nước sông khỏi tràn vào thành phố. Một cây cầu qua sông Hồng phải được xây cất vừa dài vừa cao, nên thời xưa các cụ tổ tiên ta nghĩ rằng không thể nào bắc được cầu qua sông Hồng.

Sau khi nước Pháp đã chiếm nước ta, vì muốn chứng tỏ trình độ kỹ thuật cao của nước mình, nên toàn quyền Paul Doumer đã đề nghị với chính phủ Pháp làm một cây cầu qua sông Hồng ngay tại Hà Nội. Cầu đã được thực hiện và có tên cầu Doumer, và sau được đổi tên là cầu Long Biên. Phần chính của cầu dài 2km. Cầu thật hẹp. Ở giữa có một đường rầy xe lửa và hai bên có hai băng đường bộ cho xe hơi, mỗi băng rộng khoảng hơn 2m (độ 7ft), xe vận tải đi vừa khít. Cầu làm trước năm 1900, lại bị bom nhiều lần, nên xe lửa cần phải di thật chậm, còn xe hơi thì phải chạy cách nhau khá xa. Vì vậy tình trạng kẹt xe tại đây rất là trầm trọng, và Hà Nội rất cần một cây cầu mới.

Vấn đề làm cầu đã được đặt ra từ lâu, nhưng công việc chỉ mới được xúc tiến từ năm 1972, sau khi Hà Nội đã có được những dàn xếp chính trị với Mỹ.

Ba vấn đề đã được đặt ra: a/ ai chi tiền để làm cầu, b/ làm cầu ở vị trí nào và c/ làm cầu như thế nào?

a/ Về vấn đề thứ nhất, thì miền Bắc đã được các nước CS viện trợ rất nhiều, và phần lớn viện trợ là của Liên Xô và Trung Quốc. Về quân sự, Liên Xô viện trợ các vũ khí nặng như máy bay, xe tăng, hỏa tiễn, vv... Trung Quốc viện trợ các vũ khí nhẹ và các đồ quân nhu. Về kinh tế, Liên Xô viện trợ những đại công tác công chánh, như nhà

máy thủy điện Sông Đà ở miền Bắc (công suất 2.000.000kw) và nhà máy thủy điện Trị An ở miền Nam (công suất 300.000kw). Trung Quốc chỉ giúp các công tác nhỏ và các nhu yếu phẩm. Các công tác lớn thường được tuyên truyền rầm rộ cho Liên Xô và đã gây bức xúc cho Trung Quốc nên sau đó Trung Quốc đã bắt đầu viện trợ kinh tế cho những công tác khá quan trọng như xây trường Đại Học Thủy Lợi ở Hà Nội. Gặp dịp cần làm cầu Thăng Long, Trung Quốc thấy có cơ hội để tranh đua với Liên Xô nên đã thỏa thuận giúp đỡ miền Bắc làm cầu này. Như vậy, vấn đề thứ nhất đã được giải quyết.

b/ Vấn đề thứ hai là làm cầu ở vị trí nào?

Ta có thể so sánh Saigon với Hà Nội về vấn đề này. Mỹ đã bắt đầu giúp đỡ miền Nam xây dựng hệ thống đường bộ từ năm 1956 và đã mướn hãng kỹ sư cố vấn Capitol Engineering Corporation để lập đồ án tân tạo xa lộ Saigon-Biên Hòa và tái thiết hai quốc lộ số 19 (Qui Nhơn-Pleiku) và số 21 (Ninh Hòa-Ban Mê Thuột). Việc thực hiện các công tác này do hãng thầu Johnson Drake and Piper.

Từ Saigon muốn đi Biên Hòa thì phải băng qua sông Saiogn, và lúc ấy chỉ có cầu Bình Lợi là cầu chung đường sắt và đường bộ. Cầu chỉ đi được một chiều, nên thường bị kẹt xe, nhất là vào dịp cuối tuần, khi các tài tử giai nhân kéo nhau đi Vũng Tàu. Như vậy, muốn làm xa lộ Saigon-Biên Hòa thì phải băng qua sông Saigon và sẽ băng qua ở vị trí nào?

Có nhiều vị trí đã được hãng kỹ sư cố vấn đề nghị. Có vị trí ở ngay Cột Cờ Thủ Ngữ, nối thẳng đường Hàm Nghi với Thủ Thiêm. Có vị trí ở thật xa như vị trí gần cầu xe lửa Lái Thiêu. Cuối cùng vị trí cầu hiện tại, ở trên đường Phan Thanh Giản nối dài, đã được chấp nhận. Sự chọn lựa khéo léo này đã nói lên tính sáng suốt của các vị lãnh đạo Bộ Công Chánh và ngành kiều lộ lúc bấy giờ, vì xa lộ Biên Hòa đã giúp cải thiện lưu thông ở phía

bắc Saigon trong một thời gian khá dài.

Vấn đề được đặt ra cho cầu Thăng Long ở Hà Nội cũng vậy. Làm cầu mới ở gần cầu cũ hay làm ở thật xa?

Về việc này, các nhà lãnh đạo miền Bắc, do có những dự tính quá lớn, nên đã quyết định làm cầu mới ở xa cầu cũ, để có chỗ mở mang thành phố sau này. Vì vậy, vị trí được chọn là ở vùng Chèm, Vẽ (Hà Đông), cách cầu cũ khoảng 10km về phía thượng lưu.

c/ Làm cầu mới như thế nào?

Việc này được giải quyết rất dễ dàng. Trước đây Liên Xô có viện trợ cho Trung Quốc một cây cầu qua sông Trường Giang ở vùng Hán Khẩu. Vì các điều kiện địa hình, địa chất không khác nhau lắm nên các chuyên gia Trung Quốc đã đem đồ án cầu Trường Giang dùng cho cầu Sông Hồng với rất ít sửa đổi.

Cầu gồm ba phần: hai phần “vào cầu” (ramps) cho xe lửa bằng các nhịp bê tông tiền áp với các trụ xây trên cù bê tông. Phần chính ở giữa gồm 17 nhịp đơn, mỗi nhịp dài 110m (360ft) bằng đà thép loại truss (poutre triangulée), chiều cao không thay đổi nên hình dạng trông đơn điệu, không được đẹp và hùng vĩ như cầu cũ Long Biên, với chiều cao đà thay đổi. Các trụ cầu có hình ống, đường kính 18m (58ft) và sâu khoảng 30m (98ft). Trụ không đặc nhưng có sáu lỗ tròn ở bên trong, trông giống như cái ống đựng các viên đạn của khẩu súng sáu revolver mà chúng ta thường thấy ở trong các phim cao bồi.

Việc thực hiện cầu do Tổng Công Ty Xây Dựng Cầu Thăng Long đảm trách, với sự giúp đỡ của các chuyên gia Trung Quốc. Những vật liệu chính như thép, sắt tròn, dây cable tiền áp thì do Trung Quốc cung cấp. Phía VN cung cấp các chuyên viên, công nhân và các vật liệu như xi măng, sạn, cát... Tổng Công Ty Cầu Thăng Long gồm nhiều công ty nhỏ, mỗi công ty chuyên về một việc: công ty bê tông đúc sẵn thực hiện các bộ

phận đúc sẵn như đà tiền áp, cù bê tông... công ty làm trụ cầu giữa sông, công ty làm phần cầu trên bờ, công ty thực hiện các bộ phận bằng thép, vv... Mỗi công ty, ngoài các chuyên viên, công nhân và nhân viên hành chánh, còn có bộ phận chính trị (đảng ủy, công đoàn và đoàn thanh niên) và ban đời sống để lo vấn đề ăn ở và các nhu yếu phẩm cho các nhân viên. Tổng số nhân viên làm cầu lên tới mấy ngàn người.

Cầu chỉ mới thực hiện được một phần trên bờ và mấy trụ ở giữa sông thì đã gặp cảnh cơm không lành, canh không ngọt giữa Trung Quốc và VN. Trung Quốc đã ngưng công tác làm cầu, thôi gửi các vật liệu làm cầu và rút hết các chuyên gia về.

Việt Nam đã yêu cầu Liên Xô giúp đỡ để công tác cầu được tiếp tục, và Liên Xô đã nhận lời. Sau đó công tác làm cầu đã hoàn thành, và lễ khánh thành đã được tổ chức.

Điều đáng buồn là sau khi mở cầu cho lưu thông thì có rất ít xe sử dụng cầu. Hồi năm 1986, nhân có dịp đi Hà Nội, tôi đã được một người bạn chở đi xem cầu lúc khoảng 10 giờ sáng. Chúng tôi đi xe qua cầu rồi trở lại, và trong thời gian đi về trên cầu, tôi chỉ gặp được có 4 cái xe khác. Sở dĩ cầu ít được sử dụng là vì dùng cầu mới thì sẽ xa thêm khoảng 30km nữa, nên các xe cộ vẫn dùng cầu cũ. Tình trạng kẹt xe ở cầu Long Biên không được cải thiện. Xe lửa cũng chưa qua được cầu mới, vì cho tới ngày tôi qua Mỹ, vào cuối năm 1989, thì vẫn chưa có những đoạn đường sắt nối cầu mới vào hệ thống đường sắt hiện hữu.

Để giải quyết tình trạng này, Bộ Giao Thông Vận Tải đã quyết định làm thêm một cầu nữa ở gần cầu cũ, đặt tên là cầu Chương Dương. Tất cả các vật liệu và dụng cụ làm cầu ở cả hai miền Nam Bắc đã được huy động cho công tác này và cầu đã được hoàn tất trong một thời gian khá nhanh. Cây cầu Chương Dương này đã giải quyết được nạn kẹt xe và là một niềm hân diện cho các cán bộ kỹ thuật miền Bắc, vì cầu hoàn toàn do các

chuyên viên VN thực hiện, không có sự giúp đỡ của Liên Xô và Trung Quốc.

Như vậy, hiện nay ở Hà Nội có ba cầu qua sông Hồng: cầu cũ Long Biên, dùng cho xe lửa, người đi bộ và các loại xe thô sơ; cầu Chương Dương dành riêng cho xe hơi; và cầu Thăng Long dành cho tất cả các loại xe nhưng lại rất ít được sử dụng.

Công tác làm cầu Thăng Long là một thành công về kỹ thuật nhưng lại là một thất bại về kinh tế. Đầu tư rất nhiều mà lợi ích chẳng được bao nhiêu. Có thể vài chục năm nữa, tình trạng cầu sẽ khả quan hơn, nhưng hiện nay VN cần rất nhiều tài nguyên để thực hiện những dự án khẩn cấp mà các kế hoạch gia VN lại đầu tư quá nhiều vào cầu Thăng Long để đem lại lợi ích nhỏ nhoi!

Trong tình hình chính trị hiện nay, nhiều chuyên viên VN ở hải ngoại đã đặt vấn đề tái thiết VN và nêu lên những ý kiến xác đáng. Tuy nhiên ít thấy ai đề cập đến những điều kiện xây dựng hiện nay ở VN cũng như việc sử dụng các tài nguyên hiện có ở trong nước trong các dự án tái thiết. Ước mong rằng những vấn đề này sẽ được các AH đề cập đến trong những LTCC sắp tới, để ngày nào đó chương trình tái thiết VN được thực hiện trong niềm vui và hy vọng của tất cả những người Việt ở trong và ngoài nước. □



MỘT BUỔI TỐI TUYỆT VỜI

Chàng nói thăm vào tai nàng:

— Em ơi, tối nay chúng ta sẽ có một buổi tối tuyệt vời. Anh đã mua ba vé cải lương xuất tối.

Nàng ngạc nhiên:

— Có em với anh thôi sao anh mua tối ba vé?

— Thị một vé cho ba, một vé cho má, một vé cho thằng út, chứ đi đâu mà thừa?

Cái Tết thứ 17

ở Nam Cali

Có thể nói đây là một buổi họp mặt đông đảo nhất từ 17 năm qua của AH Nam Cali: 165 AH và gia đình tham dự buổi tiệc Tất Niên tại "Saigon Nhỏ", thủ đô tị nạn nắng ấm cả vào mùa đông.

Nhà hàng Kono rộng lớn, dành một khu riêng biệt cho AHCC, một phòng được trang hoàng đẹp đẽ, thoải mái cho buổi họp mặt.

Sở dĩ được đông đúc như vậy vì có một số gia đình AH mới đến từ VN và nhờ ban tổ chức chuẩn bị chu đáo, thành phần trẻ tham dự đông, chương trình buổi tất niên phong phú và có ca nhạc giúp vui...

Sau phần AH Thí giới thiệu, mở đầu là lời chúc Tết của cụ Hoàng Đạo Lượng, AH niên trưởng. Cụ năm nay 92 tuổi, hồng hào, minh mẫn, lời nói rõ ràng, mạch lạc. Cụ gửi đến AH khắp măm châu lời chúc mừng tốt đẹp nhất cho gia đình CC nhân dịp đầu năm, nhăm Nhâm Thân, năm nhiều hy vọng đem lại tự do no ấm cho đất nước, cho dân tộc VN.

Xin ghi thêm là cụ Lương ra trường Công Chánh Hà Nội năm 1924, lúc mà đại đa số AH và phu nhân chưa chào đời hay còn ở đâu không ai biết. Cụ về hưu năm 1957, lúc đa số các đồng nghiệp chưa vào trường hay chưa vào nghề.

Vừa qua, theo lời yêu cầu của AH Khúc Dản ở Paris, cụ Lương đã cung cấp nhiều tài liệu về Thủy Nông, liên quan đến những công trình cụ phụ trách đồ án ngày xưa mà cụ còn nhớ, thật là quý hóa.

Anh em lại được đón tiếp AH Lê Sĩ Ngạc từ miền đông qua thăm miền tây. Cụ Lê Sĩ Ngạc đã ngoại bát