

# ĐỘI MÃU CHUYÊN VỀ CÁC CẦU Ở HUẾ ĐỘI MÃU CHUYÊN VỀ CÁC CẦU Ở HUẾ

NGUYỄN HỮU THÚ

Huế nổi tiếng là đẹp, thơ mộng nhờ có sự hợp lại giữa thiên nhiên và con người, quà của thiên nhiên vừa phong phú, vừa đa dạng. Trong bài "Giòng Sông Ngày Nào" đăng trong Đặc San Nhớ Huế, phát hành ngày 24-10-1991, tác giả Nguyễn Đông Anh viết: "...Sông Hương, tôi nghĩ, có lẽ đây là một công trình tuyệt mỹ của tạo hóa của đất nước tôi đã sản sinh ra nó. Tôi đã đi qua mọi miền của đất nước, tôi đã nhìn tận mắt những giòng sông lớn nhỏ khác nhau, tôi chưa thấy một giòng sông đẹp, duyên dáng, dịu hiền và trữ tình như thế. Tôi không biết trên quả đất này có một giòng sông nào đẹp như giòng sông Hương của tôi không..."

Sông Hương không dài không rộng nhưng hai bờ luôn luôn có cây che mát, nước thường xanh, trong chảy nhẹ nhàng.

Đoạn qua Huế, thẳng từ điện Hòn Chén (Ngọc Trản) thẳng cho đến Đập Đá, rồi uốn cong về phía Gia Hội như để bao bọc che chở cho thành phố. Phía tây có cồn Dã Viên, phía đông bắc có cồn Phú Lưu (Cồn Hến) cũng nhu để che chở cho thành phố. Phía nam là núi Ngự Bình và núi Thiên Thai, thời nào đầy thông, đẹp đẽ, mát mắt,

cũng như đóng góp vào sự che chở nhân dân. Phía tây, xa xa lâ dãy Trường Sơn, nền nhạt trên bức vẽ thủy mặc.

Không cần phải giỏi địa lý, người thường cũng nghĩ rằng Huế là nơi đế đô. Trong cuốn Mộng Kinh Sư, tác giả Phan Du có nói rằng: "Trong thế kỷ thứ IX sau Công nguyên, Cao Biền đã đến vùng Quảng Trị, Thừa Thiên bây giờ, trong việc dẹp giặc Nam Chiếu, ông thấy đất vùng này "phát" nên đã tìm cách "yểm", vết tích là con rùa ở chùa Linh Mụ, cái hồ bất thường ở cạnh đền Voi Đá thuộc vùng Long Thọ.

Các chúa nhà Nguyễn muốn lập cố đô riêng chống với họ Trịnh đã nam tiến theo lời khuyên của Nguyễn Bình Khiêm, lê dĩ nhiên cũng tìm một nơi nào để lập kinh sư. Nguyễn Hoàng (1525-1613), nam tiến năm 1558, lụa Ái Tử, huyện Đặng Xương, tỉnh Quảng Trị bây giờ, làm kinh sư. Hơn mươi năm sau, ông thiền đô đến Trà Bạt cùng huyện. Năm 1626, chúa Sãi Nguyễn Phúc Nguyên (1568-1635), con thứ sáu của Nguyễn Hoàng dời đô vào làng Phuốc Yên, gần chợ Kẹ, huyện Quảng Điền, tỉnh Thừa Thiên. Chỉ mười năm

sau, năm 1636, chúa Thuượng Nguyễn Phúc Lan (1601-1648), con thứ hai của Nguyễn Phúc Nguyên, dời vào Kim Long, huyện Hương Trà, tỉnh Thừa Thiên. Năm 1687, chúa Nghĩa Nguyễn Phúc Trân (1651-1691), con của chúa Hiển Nguyễn Phúc Tân, chọn làng Phú Xuân làm kinh đô mới. Phú Xuân là Huế bây giờ. Năm 1712, chúa Minh Nguyễn Phúc Chu (1675-1725) lại dời đô ra làng Bác Vọng, thuộc huyện Quảng Điền, không xa Phuốc Yên bao nhiêu.

Năm 1738, Võ Vương Nguyễn Phúc Khoát, sau khi lên nối ngôi cha là chúa Nguyễn Phúc Túc (1696-1738) lại đưa kinh đô trở về Phú Xuân như trước. Nhà Nguyễn Tây Sơn (Nguyễn Huệ) cũng giữ Huế làm thủ đô cũng như Nguyễn Phúc Ánh (con Nguyễn Phúc Luân, cháu nội Võ Vương Nguyễn Phúc Khoát) năm 1802 lúc lên ngôi với niên hiệu Gia Long.

Sau khi chế độ có phần ổn định, vua Gia Long bắt đầu công cuộc xây dựng thủ đô. Bất cứ những ai ở Á Đông, kể luôn cả những người theo Thiên Chúa giáo hay chủ nghĩa duy vật hiện nay, lúc xây dựng những gì to lớn đều không bỏ qua vấn đề địa lý, phong thủy. Vua Gia

Long đã mời các thày địa lý nổi tiếng khắp nước về kinh cố vấn trong việc xây dựng thủ đô Huế. Về phần quân sự, có phái đoàn Pháp.

Về chiến thuật, Huế được xây dựng theo kế hoạch Vauban. Ông không phải là thành viên của phái bộ Pháp. Tên đầy đủ của ông là Sébastien le Presdre de Vauban (1633-1707), thống chế Pháp thời Louis XIV (1638-1715), được cử làm tổng Ủy Viên Chiến Lũy năm 1645. Không phải chỉ thành Huế mới được xây theo kế hoạch này mà còn nơi khác nữa như Đồng Hới (Quảng Bình). Trên nguyên tắc, thành ngoài có sông che chở, thành trong có hào ngăn cách. Cho nên thành Huế dựa vào một phần của sông Hương một phần của các con sông đào.

Theo tạp chí Nghiên Cứu xuất bản (chi mấy số) ở Huế trước 1975, thì chỗ cầu Bạch Hổ (nối liền với Kim Long) có nhánh sông Hương chảy vào thành nội bây giờ: một phần sông đó đã được lấp, một phần còn lại là vò sô hò nhỏ hiện còn. Nhưng từ chỗ cầu đó lại có con sông đào bao bọc phía tây thành nội cho đến chỗ gấp con sông Bạch Yến, chi nhánh của sông Hương tách ra từ Eo Bầu (Long Hồ). Phía đông thành nội, có sông đào Đông Ba bắt đầu từ cầu Gia Hội cho đến Bao Vinh. Còn ở phía bắc thành nội là một con sông đào khác nối liền Bao Vinh với Vạn Xuân. Ngoài ra, cũng có những con sông nhỏ được đào hay săn có được điều chỉnh vì lý do kinh tế hơn là quân sự. Đó là sông Lợi Nông, sông Thiên Lộc, sông Phố Lợi. Sông Lợi Nông là sông đào An Cựu, chảy ra đầm Hà Trung, đông nam tỉnh Thừa Thiên. Sông Thiên Lợi bị Đập Đá dẫn đến Vỹ Dạ cách sông Hương chảy qua vùng Vân Dương,

đổ vào sông An Cựu cùng đi về vùng Phú Thứ. Sông Phố Lai chảy qua Nam Phố để đổ về Thuận An. Có sông thì phải có cầu; vùng Huế có gần 20 cây cầu, kê như sau:

- Trên sông Hương, có các cầu Dã Viên, Phú Xuân, Trường Tiền

- Trên sông đào An Cựu, có các cầu Ga, Nam Giao, Bến Ngụ, Phú Cam, Lò Rèn, An Cựu

- Trên sông đào Đông Ba, có các cầu Gia Hội, Đông Ba, Bao Vinh

- Trên "Sông Đào" nối liền Bao Vinh và Vạn Xuân, có cầu Sông Đào, An Hòa (nằm trên QL1).

- Ngoài ra còn có một số cầu khác: cầu Bạch Hổ bắc qua sông đào Vạn Xuân, nối liền Kim Long và Huế

- Cống Thanh Long bắc qua cống nối liền sông đào Đông Ba vào các hào rạch thành nội

- Cầu Lòn dùng cho hỏa xa, nối liền cầu Dã Viên và ga Huế, bắc trên đường Huyền Trần Công Chúa (mà nhà cầm quyền hiện nay đã vô ý thúc đổi là Bùi Thị Xuân)

- Cầu quân sự từ Bái Dâu qua Bao Vinh để chở hàng tiếp liệu ra Quảng Trị.

Các cầu Thanh Long Bạch Hổ đi vào văn hóa dân gian chỉ là những cầu nhỏ, hẹp mà thôi, nhưng chúng cũng có những mẩu chuyện riêng của nó.

### CẦU TRƯỜNG TIỀN

Năm 1896, Huế có hai việc có thể xem như lịch sử: xây dựng trường Quốc Học và làm cầu bắc ngang sông Hương. Cầu xây xong vào cuối thế kỷ, lấy tên là cầu Thành Thái. Sau khi vua Thành

Thái bị phế thì nó có tên là Clémenceau do tên Georges Clémenceau !(1841-1929), một chính trị gia lỗi lạc sau này có lúc làm tổng thống Pháp. Thay đổi tên từ Việt qua Pháp không đáng hoan nghênh, nhân dân sau thường gọi nó là cầu Trường Tiền do có công trường đúc tiền ở trong khuôn viên rạp Hưng Đạo ngày nay. Cầu dùng chua được bao lâu thì có bão năm Giáp Thìn (1904), một trong những bão lớn nhất vùng Huế từ trước đến nay. Bão gây hư hại nặng nề cho cầu: một phần sập, một phần cần được sửa chữa. Cũng may là móng cầu không bị gì. Việt "cũng may" vì lúc đó, kỹ thuật xây móng cầu không tiến bộ như bây giờ mà phải dùng kỹ thuật "chuông", theo đó phải dùng áp lực không khí cao mà đẩy nước trong chuông ra; áp lực cao làm cho súc khỏe công nhân lâm nguy.

Cầu làm ở cuối thế kỷ XIX, bê ngang các loại xe còn nhỏ nên đường không cần phải rộng. Cho nên trước 1945, lúc số xe lưu thông nhiều, xe lại to hơn nên cơ quan cầu đường đã nói rộng lòng đường bằng cách làm lối dành cho khách bộ hành ra hai bên, ở ngoài.

Trong Đệ nhị thế chiến, lúc Nhật cưỡng chiếm Đông Dương, phi cơ đồng minh có lúc đến đánh phá cầu; thường chúng nhắm vào cầu Dã Viên hơn. Cũng may lúc đó chưa có loại bom "smart" nên các cầu không bị hư hại. Nhưng lúc quân Pháp tái chiếm VN theo Hiệp định sơ bộ 6.3.1946, Việt Minh tìm cách đánh lại quân Pháp bằng cuộc tổng tấn công 19-12-1946. Quân Pháp chỉ chiếm phố tây của Huế trong tam giác cầu Ga, cầu An Cựu, Đập Đá; đặc biệt quân Pháp chiếm đóng trường Quốc Học. Cuộc tấn công không gây bất ngờ vì ông Hồ

Chí Minh đã bị một người Pháp lai làm gián điệp cho Pháp, lọt vào cấp chỉ huy của dân quân tự vệ Hà Nội lừa gạt. Đó là Fernand Petit. Đầu 1947, Việt Minh ở Huế phải áp dụng tiêu thổ kháng chiến trước khi rút lui: phá sập một phần quan trọng của đại nội, đụt sập cầu Trường Tiền...

Một nhà giáo kiêm thi sĩ - lúc bấy giờ đang học ở Quốc Học - có làm bài "Cầu Trường Tiền 1947":

Sáu vòng trăng xóa bắc ngang sông,  
Ba gãy, còn ba đứng ngóng trông.  
Nước xoáy đào sâu quanh cột đổ,  
Bèo trôi nước cạn giữa giòng nóng.  
Lối xưa xe cuộn đường khôn tránh,  
Cánh mới đò đưa nước khó thông.  
Dâu bể viù dây hồn giống Việt,  
Suối vàng nóng đợi một vòng bông.

Huế, 20-9-1947

Tu Nguyên Bùi Ngoạn Lạc

Vài chục năm sau là vụ tết Mậu Thân. Chính quyền miền Bắc có "sáng kiến" được nhân dân miền Nam hoan nghênh: hưu chiến 10 ngày. Nhưng ngung bắn mối bắt đầu, bộ đội miền Bắc đã thi đua giết dân Huế. Có lúc miền Nam chỉ còn kiểm soát hai vùng nhỏ: ở hữu ngạn, từ khách sạn Morin cũ đến Đập Đá và đến khách sạn Thuận Hóa (do MACV đóng) ở thành nội từ Mang Cá ra đến đường Mai Thúc Loan, Đoàn Thị Điểm. Cầu Trường Tiền bị đụt sập một lần nữa, trông quá thê thảm nên có nhiều bài nhạc được soạn ra để cùng nhau khóc thương Huế, thương dân Huế; trong các bài đó có bài "Chuyện cây cầu đá gãy" của Trầm Tử Thiêng.

Sau 1975, hình như chính

quyền CS không săn sóc các cầu đúng mức, màu sơn dù đã nhuộm chỗ cho màu đen do bẩn của sắt trên cây cầu nổi tiếng nhất của Huế. Bỗng năm 1990, trên Đài truyền hình Huế có chiếu cuốn phim gọi là "tài liệu" về cầu Trường Tiền: người ta lột những mảng sắt dẽ như lột lớp vôi tô ở bức tảng đó vỡ! Ít hôm sau, có lệnh cấm xe bốn bánh lưu thông trên cầu. Cuối 1991, lưu thông cấm hẳn đối với các loại xe vì, theo tin đồn, cầu cần sửa chữa trong ba năm. Nhân dân Huế quen với các lời hứa hẹn. Trong lúc đợi chờ, xe đi qua cầu Phú Xuân quá đông, các chuyến đò ngang thời nào tái xuất hiện.

#### CẦU PHÚ XUÂN

Cầu này nằm về hướng tây cầu Trường Tiền, cách nửa km. Cũng hằng Eiffel phụ trách xây nhu cầu Trường Tiền ba phần từ thế kỷ trước đây. Phương pháp xây cất hoàn toàn khác: tiền áp. Cầu xây đồng thời với sự trùng tu Bệnh Viện Trung Ương Huế, 1969-1970. Lẽ ra năm 1970, lễ khánh thành cầu được cử một cách long trọng vì vai trò của cầu trong giao thông thành phố quá rõ ràng. Nhưng có những cuộc biểu tình liên miên nên cầu được dùng mà chẳng có lễ gì cả.

Hình như chính quyền CS không thạo về phương pháp tiền áp, họ lấp các khoảng trống giữa hai vòi, cho nên sự đàn hồi lớn lao ở một vùng quá nóng ẩm, quá lạnh như Huế đã làm cho các vòi cầu chóng cong và sự hư hỏng đến từ đó. Đã nhiều năm, cầu được sửa chữa như sau: chỉ dùng nửa vòi cho lưu thông cả hai chiều; nửa còn lại bị phá đi để trùng tu. Vài này xong thì đến vài khác. Đầu này xong đã thấy sửa lại ở đầu kia. Các chuyên viên nghĩ sao?

#### CẦU DÃ VIÊN

"Dã Viên" có nghĩa là vườn ở thôn quê, cho nên viết "Giã Viên" là không đúng. Cầu Dã viên không phải là cầu Bạch Hổ. Bây giờ, vùng từ cầu Lòn trở lên quá Cống Trắng thuộc về Phường Đức, sáp nhập vào thành phố Huế. Nhưng đâu thế kỷ XIX, vùng đó xem là thôn quê nên cồn đất ở gần đó gọi là cồn Dã Viên.

Cầu Dã Viên dùng chung cho xe lửa và các loại xe khác nhưng phần quan trọng vẫn dành cho xe lửa. Cho nên cầu được xây chắc hơn, không có mặt đường đúc xi măng, có lề nhô đó mà nước dễ chảy, không đọng để dễ gây rỉ như cầu Trường Tiền. Tuy nhiên, sự thiếu săn sóc các cầu hỏa xa gây lo ngại, nhất là các chuyến xe lửa đều quá tải. Có lẽ cơ quan xe lửa không kiểm soát nổi việc chuyên chở vì sự những lạm; cứ có sự đồng ý của trưởng toa là chở bao nhiêu cũng được, đi đông mà chẳng cần mua vé. Có nhiều tai nạn đã xảy ra. Có còn những tai nạn khủng khiếp hơn với những cầu thiếu săn sóc như cầu Dã Viên trên không?

#### CẦU LÒ RÈN

Cầu Lò Rèn ngắn cũng như các cầu trên sông đào An Cựu; nó đã được xây lại sau 1954 nên mặt cầu rộng hơn. Năm 1988 xảy ra một vụ đáng buồn. Người ta vớt ở dưới sông lên xác một thanh niên. Nạn nhân là người hôm trước đã cùng nhiều người thuộc băng đảng khác ấu đả, cuối cùng y đã nhảy xuống sông, bị đội đá từ trên và chìm luôn. Cơ quan công an mời người y sĩ lý khám đến mổ tử thi để bên lề đường Phan Đình Phùng. Người đứng xung quanh xem quá đông nên nhân viên hữu trách đã nói mọi người đứng xa. Người hiếu kỳ liền

đứng lên cầu, phía nhìn về An Cựu. Bỗng một mảnh cầu nứt ra, gần hết người đứng trên cầu rơi xuống sông. Lúc bấy giờ mảnh cầu ấy mới rời ra để rơi xuống sông đánh trên đầu nhiều người, làm chết trên 30 người lớn nhỏ.

Lối quan trọng nhất là mố tủ thi ở bên đường. Mố tủ thi là để tìm nguyên nhân dẫn đến cái chết. Muốn đạt kết quả kỹ thuật tốt, thường y sĩ lý khám chi hoạt động ở bệnh viện mới có những y cụ cần thiết. Bác sĩ chuyên môn, nhân viên tư pháp cảnh lại thường rõ điều đó, không rõ vì sao lại có thể xảy ra vụ cầu Lò Rèn trên. Ở các nước tiên tiến, chính phủ phải chịu trách nhiệm bồi thường cho các gia đình nạn nhân. Còn ở VN ngày nay?

#### CẦU AN CỰU

Cầu An Cựu cũng chỉ dài bằng cầu Lò Rèn. Nó nằm trên QL1 nên quan trọng. Năm 1989, nó được sửa chữa. Lê ra, cơ quan cầu đường làm một cầu tạm gần đó để có thể dùng QL1 tốt hơn đường khác. Cơ quan đó làm một bài tính, cho chạy đường Phan Châu Trinh rồi qua cầu Lò Rèn, theo đường Lý Thường Kiệt, đến ngã sáu Chaffanjon đi đường Hà Nội (tên cũ: Lê Thánh Tôn) và qua cầu sông Hương (Phú Xuân). Tiên tiết kiệm về không làm cầu tạm sẽ dành cho việc sửa chữa cầu Lò Rèn. Nghe cũng êm tai! Nhưng trong thực tế, các đường Phan Châu Trinh, Lý Thường Kiệt không chịu đựng nổi các xe trọng tải trên 15 tấn trong thời gian dài, chỉ ít tuần là đường Phan Châu Trinh nát bét trở thành bùn. Có một công việc kinh doanh mới, một nhóm dăm ba người đem những tấm nhôm tốt để giữa đường cho xe chạy qua với điều kiện là trả nhiều tiền, cao thấp tùy lúc. Đường Lý Thường Kiệt không có bùn

nhưng cũng hư hại nặng nề. Trong nhiều tháng, xe chạy qua Huế than phiền quá độ. Cuối cùng, cơ quan cầu đường mới chịu làm cầu tạm và lo sửa chữa các đoạn đường hỏng, tốn thêm một số tiền quá lớn.

#### CẦU BẠCH HỒ

Tên thì có vẻ kêu, được bắt hủ hóa trong văn học dân gian nhưng nó chỉ là một cầu nhỏ, trọng tài chỉ 6 tấn. Thế mà có chiếc xe chở gỗ trọng tải 22 tấn đã di qua làm gãy hẳn. Cuộc điều tra cho thấy rằng chủ xe vận tải hạng nặng ấy ở Kim Long, bấy lâu qua, lại cầu dễ dàng nhờ sự "cảm thông" của các nhân viên hữu trách. "Không ngờ" lần này lại có tai nạn này.

Lẽ ra, chủ xe phải chịu trách nhiệm bồi thường, song chắc cũng có sự "cảm thông" nào đó nên cơ quan hữu trách buộc các người dùng cầu tạm cùng đóng góp vào bằng cách trả một số tiền lùn qua cầu. Song có sự phản đối của nhân dân nên việc trả tiền không còn nữa.

#### CẦU THANH LONG

Tên có vẻ "oai" lắm, nhưng các người dùng "cống" thôi, vì nó bắc ngang cái cống nối liền sông đào Đông Ba với hai rạch từ thành nội chảy ra. Cầu nhỏ nên lưu thông ở đó nguy hiểm lắm, nhất là lúc có xe vận tải hạng nặng. Vì thế, vào năm 1987, có một cô gái trẻ, đẹp đi xe đạp bị cán chết. Sau đó, thành phố đồn nhiều chuyện về việc "hiện hồn" của cô gái chết oan. Tin đồn: nhiều xe xích lô đi qua đó, gặp cô gái đẹp xin đi xe. Sau đó chẳng rõ vì sao cô biến mất lúc xe đi vào chỗ tối. Có xe lai chở cô đến một nhà đó, xin xe đợi mà không thấy cô trở lại, lúc vào nhà hỏi thì mới hay là nhà quá có cô cháu tử nạn ở cầu Thanh Long, nhưng không có cô

nào mối vào nhà cả...

Huế nhiều sông mà với gần chục cái cầu thì không đủ cho nên có nhiều chuyến đò ngang: đò Trường Súng nối liên bến Me và vùng Bồ Ghề (Bogaert) gần ga.

- Bến Thừa Phủ nối liên Phú Văn Lâu và tòa Hành Chánh tỉnh

- Bến đò Tòa Khâm nối liên với chợ Đông Ba

- Bến đò Đập Đá nối liên với chợ Đông Ba

- Bến đò Cồn nối liên Gia Hội và Cồn Hến rồi Vỹ Dạ (qua cầu Phú Lưu)

- Bến đò chợ Dinh nối liên Bãi Dâu và chợ Mai

Trong các bến đò ấy, chỗ đáng nói đến nhất trước đây là bến đò Thừa Phủ. Nó chở khách từ tả ngạn đến hai trường Quốc Học, Đồng Khánh, ngoài ra đến Bệnh Viện, Phủ Thừa, Phủ Doãn, tòa Công Sứ..., Mỗi chuyến mất trên 15 phút chèo tay nên nam sinh, nữ sinh dần dần biết nhau, quen nhau, nhân đó có tình bạn, có những mối tình đầu đồng hạng... Không phải luôn luôn tình yêu được kết thúc tốt đẹp, đâu sao mối tình đầy nét nênh thô mà các người liên hệ khó quên. Các cuộc hôn nhân dẫn đến hạnh phúc cũng nhiều, chàng và nàng thầm cảm ơn bến đò Thừa Phủ.

Xin chấm dứt bài này với một câu chuyện có vẻ huyền bí, cũng như tương lai của các cầu ở Huế: chẳng ai rõ nó sẽ nhu thế nào...

Canada 9/1992

- **Cuộc chúc:** Ban PTLC xin cảm ơn LS Nguyễn Hữu Thủ đã có nhiều cảm tình với AHCC và đã viết bài cho LT.