

# Tôi đi làm công trường xây cát xa lộ I05 Los Angeles.

TRẦN ĐỨC HỢP

Kỹ Sư Công Chánh/Caltrans 12

**A**i đã từng lái xe ở California chắc cũng không lạ khi đi lạc vào mê hồn trận Freeway System ở Los Angeles. Cứ vào freeway mà không chuẩn bị lối ra exit là cảm giác lạc vào bát quái đồ trộn không biết đâu mà ra. Thế mà cũng lạ lùng, tôi cũng đã góp phần vào việc xây dựng cái freeway lớn nhất của thế kỷ 21 này, mà lại là một tên gốc Việt Nam nhỏ bé.

Khi vào làm ở Caltrans Los Angeles trong lòng tôi cũng muốn dự phần làm một cái gì đó, để mai mốt cũng hành diện là người gốc Việt Nam đã đóng góp vào việc xây dựng nước Mỹ hùng mạnh và tiến bộ, nên tôi cũng đã sắp xếp với “big boss” để xin làm construction ở freeway 105 khổng lồ này.

Century Freeway tức Interstate 105 nối liền từ thành phố Norwalk đến phi trường quốc tế Los Angeles, băng qua các Freeway 605, 710, 110 và 405, gồm 4 lanes mỗi chiều và có hai con đường xe điện Green Lines chạy ở giữa. Đây là một freeway hoàn toàn mới chạy xuyên qua nhiều thành phố nhỏ đông dân và chật chội của Los Angeles với chiều dài 17.3 miles và tốn khoảng 2.2 tỷ dollars (2200 triệu mỹ kim) tính cho construction, design và right-of-way. Freeway 105 này đã được cắt băng khánh thành vào tháng 10-1993 nhưng sự chuẩn bị và nghiên cứu đã bắt đầu vào khoảng 25-30 năm về trước. Thời gian xây cát chỉ mất

khoảng 4 năm là hoàn tất.

Làm nghề gì cũng có cái vinh, cái nhục của nghề đó. Ai đã làm ngành nghề xây dựng cầu đường freeway là phải biết cái nóng ác liệt vào khoảng tháng 6 đến tháng 8 ở Los Angeles, nhiệt độ có lúc bốc lên đến hơn 100F, nóng như sa mạc, nóng như cháy mõi ra theo như ca dao tục ngữ. Có lúc tôi vừa dội cả thùng nước lạnh lên đầu (vì lúc nào cũng mang thùng cooler), nhưng chỉ 15 phút sau là đầu khô rang trở lại mà chung quanh nào có bóng mát cây cối gì cho cam, toàn là đất và cát tro troi từ trên xuống dưới. Thỉnh thoảng nóng quá tôi cũng lẩn trốn dưới các chân cầu bê tông cho hạ hỏa.

Vì là công trường xây cát nên chung quanh đều có hoạt động nhộn nhịp của xe ủi đất và cát đất chạy đi chạy lại như thoi đưa mắc cửi. Xe vàng và xe cam của công ty xây cát và của Caltrans lúc nào cũng có mặt để phối hợp làm việc. Trong việc làm cầu đường thì giai đoạn chuẩn bị trước khi đổ bê tông AC hay PCC là quan trọng. Đường xa lộ có bền và tốt hay không là do có chuẩn bị kỹ lưỡng hay không mà thôi. Ai làm đường ở Việt Nam chắc cũng không ngạc nhiên lắm vì xa lộ ở Việt Nam dạo này đường xá cứ bị ổ gà, mặt đường thì nứt nẻ vì thời tiết nắng mưa và chịu đựng quá tải của xe truck. Còn freeway ở California có độ dày khoảng 2.15 feet gồm 4 hoặc

5 lớp bê-tông khác nhau và nằm trên một lớp sub-grade đã được nén thật chặt và kiểm soát kỹ lưỡng bằng máy compaction test về độ cứng của đất. Vì xa lộ là infrastructure của một xã hội phát triển nên bất cứ Governor nào của California cũng đều quan tâm, chú trọng về xây dựng và mở rộng đường xá và freeway. Vì đây là tiền của dân nước Mỹ đóng thuế nên cứ tính trung bình 1 mile freeway và các facilities của I-105 tốn khoảng 70 triệu Mỹ Kim (Đây là nói vào thời giá năm 1990 mà thôi).

I-105 là freeway chạy không phải trả tiền môtô. Nếu các bạn ở khu Little Saigon chạy về hướng Nam của Orange County tương lai sẽ có 3 hay 4 Toll Freeway đang được xây dựng và sẽ full opening vào khoảng năm 1997, nhưng bạn sẽ phải móc túi trả tiền trước khi lái trên những xa lộ này (qua card transponder phải mua trước). Đó là các Freeway 73, 231, 241 và 261 nối liền Riverside County đến thành phố San Juan Capistrano hay Irvine. Tiền xây dựng cả tỷ dollars mỗi cái do tiền bán bond trên thị trường chứng khoán ở New York và việc mua bán cả tỷ dollars này xảy ra rất nhanh, khoảng 15 phút là thiên hạ mua hết ngay. Các đại công ty ở Mỹ rất nhạy bén trong vấn đề đầu tư về xây dựng freeway ở California. Đầu tư về Toll Freeway chán ăn như bắp, chỉ sợ có trời sập hay động đất mạnh 8 hay 9 chấm làm sập hay hư hại cầu đường là te tua mà thôi, còn không freeway

rất bảo đảm 30 năm sau cũng chẳng nhầm nhò gì cả.

Công việc xây dựng Freeway 105 tương đối dễ dàng vì là một free-way mới tinh nên ít gặp trở ngại về lưu thông traffic như việc xây dựng I-5 widening ở Santa Ana, Orange County (dày là chuyện làm đường 1995 sẽ viết sau).

Ở Mỹ chỉ có vài đại công ty mới có khả năng đấu thầu những projects freeway hàng trăm triệu dollars mà thôi. Với máy móc làm thay người và kỹ thuật tân tiến nên công việc làm cũng dễ dàng và nhẹ gánh cho công nhân xây dựng freeway. Ở Mỹ công nhân xây dựng làm đường được trả lương khá cao, khoảng 20 đến 30 dollars một giờ và có union bảo vệ天堂 hoang nêu ai nấy đều làm việc với tin thần hoan hỷ, vui vẻ, cởi mở và hợp tác. Công tác xây dựng freeway đều có nguyên tắc, đâu ra đó, mỗi người một việc, phận ai nấy làm, làm việc 8 tiếng là xứng đáng đồng tiền bát gạo, công việc làm kỹ lưỡng, không dư bớt, ăn chăn nên quality rất bảo đảm châm ngôn của Construction Caltrans là làm việc với chất lượng tốt, trong giới hạn ngân sách và hoàn rất đúng hạn. Cả ba yếu tố đó phải đi song song mới được gọi là kế hoạch tốt đẹp.

Tôi đã rời Caltrans ở Los Angeles và chuyển về làm ở Caltrans, Orange County vào cuối năm 1992 nên không dự ngày cắt băng khánh thành xa lộ I-105 này, nhưng qua TV và báo chí, lòng tôi cũng bồi hồi và xúc động vì mình cũng đã tham dự cả năm làm việc nắng mưa dãi dầu để hoàn tất công trình xây dựng freeway của thế kỷ thứ 21 này.

*Viết xong tại Orange County  
5-1996*

## Máy cái may kỳ lạ

(tiếp theo trang 118)

đã dành 14 năm liên tục nghiên cứu Phật học tại Tây Tạng đã nói trong cuốn “Huyền Thuật và Đạo Sĩ Tây Tạng” do Nguyên Phong dịch tại trang 55 như sau: “... những biến chuyển đường như tình cờ, nhưng trên đời này làm gì có chuyện gọi là tình cờ được?”

Cho nên bài Thơ Tiên của đèn lồng Ngọc Hà cho chúng tôi cách đây trên nửa thế kỷ mà tôi đã nói sơ qua, lại cho thấy thêm sự mâu nhiệm của số mạng.

Thêm nữa, cách đây không lâu, đọc cuốn “Đường Mây Qua Xứ Tuyết” cũng do Nguyên Phong dịch cuốn sách của Lạt Ma Anagarika Govinda, người Bolivia (Nam Mỹ) qua Tích Lan xuất gia, năm 1947 qua Tây Tạng trở thành một Lạt Ma danh tiếng, có nói tại trang 17 như sau: “Để có thể hiểu diễn tiến xảy ra trong cuộc sống, đợi khi chúng ta

phải quay trở lại đi tìm nguyên nhân của lý do đã khiến đời sống của chúng ta trở nên như thế.”

Đó chính là việc tôi đã làm, một phần qua hai bài viết đã được quý Ái Hữu đọc qua, nhất là bài viết này, trong đó cái “nguyên nhân” nói trên đối với tôi chỉ nằm trong hai chữ “an bài” của một số mạng tốt mà thôi” Một số mạng được tổ tiên che chở, được tiên kiếp tốt nhập vào thân xác từ khi sơ sinh, có thể là hóa thân của một Cụ Tổ trong gia đình, được hưởng luật nhân quả, và theo khả năng rất hữu hạn đang tiếp tục gieo nhân tốt cho kiếp sau.

Và tôi cũng ước ao rằng những ưu tư của tôi trong việc “quay trở lại đi tìm nguyên nhân...” ghi trên được trùng hợp với quý ái hữu nào đã làm hoặc sắp làm qua sự tìm hiểu thêm về đạo Phật, đem tới cho một lợi ích về tâm linh vô cùng cần thiết cho các tuổi nhất là kể từ tuổi xế chiều của chúng ta.

Ottawa 20 Avril 96

## Vài Giòng về Tiểu Bang...

(tiếp theo trang 112)

thi cử), chính ngạch tạm thời (certified temp tuyển qua kỳ thi “mở rộng” nhưng chức vụ không ghi trong sơ đồ tổ chức chính thức), sau cùng là chính ngạch chính thức (permanent, owning the position) đậu kỳ thi tuyển lên ngạch và được lựa chọn sau khi phỏng vấn 3 người đậu cao nhất.

Ngoài ra, kỹ sư chính ngạch có quyền xin chuyển từ Bộ này qua Bộ khác mà vẫn giữ nguyên ngạch trật và quyền lợi, hoặc là được dự kỳ thi lên ngạch (promotional exam) trong khi các công chức khác không có

điều kiện, v.v.... Số công chức chính ngạch so với số còn lại chỉ chiếm khoảng 30% trên tổng số tại Massachusetts.

Trên đây là một vài nét sơ lược giới thiệu Tiểu Bang Massachusetts. Khó mà có thể tả hết những chuyện hay, dở của Bang này, nhất là người viết bài chưa đi thăm được hết mọi vùng trong địa phương. Nhưng vẫn hy vọng là bài này, mặc dù có nhiều thiếu sót, cũng sẽ được coi như một lời mời các AHCC ghé chơi miền Đông Bắc Mỹ để thưởng thức cảnh vật đẹp đẽ của Massachusetts, hoặc gửi con em đến học tại đây, hoặc tới làm việc tại nơi này.

NGUYỄN SĨ TUẤT