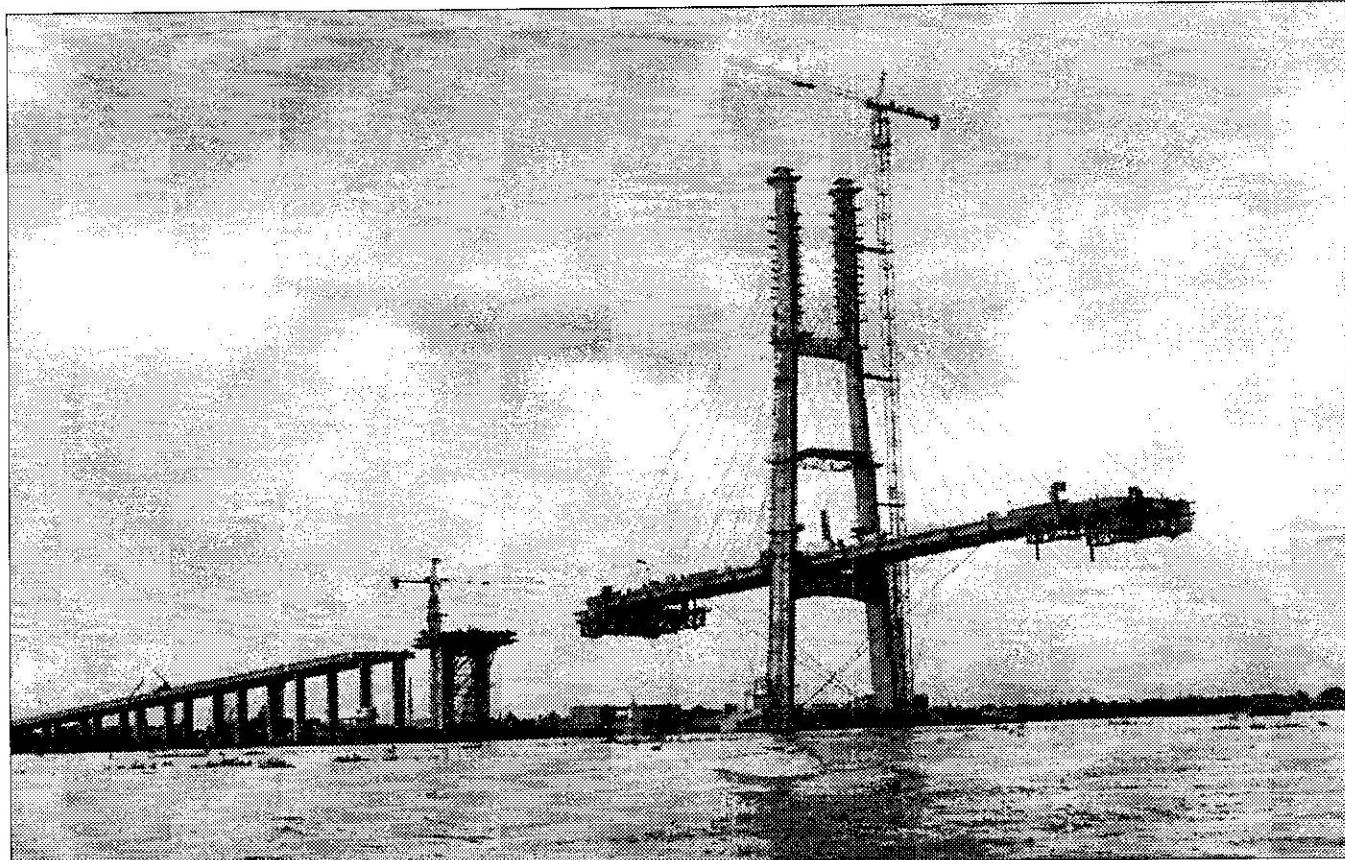


DỰ ÁM VỀ CẦU TREO MỸ THUẬN

Nguyễn Quang Cách tổng hợp



Cầu Mỹ Thuận đang xây cất.

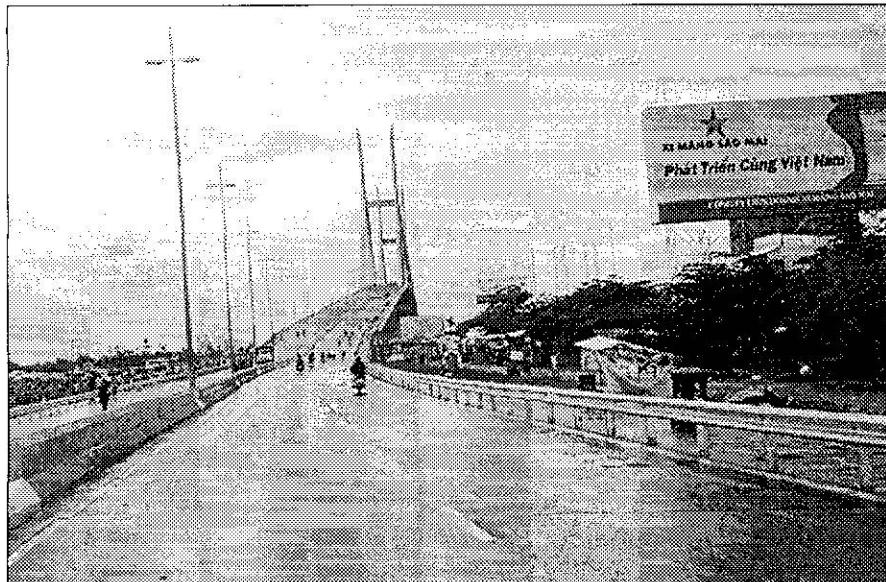
Tính đến tháng 5-2000, cầu treo Mỹ Thuận bắc qua sông Tiền Giang (một nhánh của sông Cửu Long) nối liền hai tỉnh Tiền Giang (Định Tường cũ) và Vĩnh Long, nằm trên quốc lộ số 4 huyết mạch nối liền vùng Sài Gòn và lưu vực sông Cửu Long đã được khánh thành. Đây là một công trình quan trọng có một lịch sử lâu dài, khởi thủy từ thời đệ nhất, đệ nhị Cộng Hòa, có rất nhiều đề nghị cho dự án này, nhưng phải mất gần 50 năm nay mới được hoàn thành và đây là cầu treo lớn nhất từ trước đến nay tại Việt Nam.

Có rất nhiều ý kiến về vị trí, cấu trúc, độ cao thông thoáng cho cầu, cũng như về mặt kinh tế chính trị xã hội liên hệ đến việc xây dựng cầu treo này của những nhân vật chuyên môn, chính trị, của các quốc gia liên hệ như Việt Nam, Campuchia và các quốc gia viện trợ kinh phí cho việc xây cầu. Và cuối cùng cầu cũng được hoàn thành, dân chúng trong vùng hưởng được sự tiện lợi về giao thông qua lại, kinh tế toàn vùng miền Nam Việt Nam sẽ có ảnh hưởng lớn về lâu về dài.

Các cơ quan báo chí, thông tấn, tạp chí kỹ thuật đã nói nhiều

về chiếc cầu này, người viết chỉ xin tổng hợp lại các dữ kiện tiêu biểu cho đứa con khó sinh là cầu Mỹ Thuận từ lúc sở khởi cho đến ngày hoàn thành.

- Cầu dài tổng cộng 1535 mét
- Cầu rộng cho 4 làn xe 24 mét
- Hai trụ cầu hình chữ H cao 121 mét
- Độ cao thông thoáng (clearance) 37.5 mét
- Tổng cộng có 128 dây cáp dài 600 mét nặng 750 tấn
- Cấu trúc cầu theo dạng Cable-stayed Structure



Cầu Mỹ Thuận nhìn từ phía Mỹ Tho

- Khởi công tháng 6/1997
- Hoàn tất 5/2000
- Kinh phí tổng cộng là 90 triệu Úc kim trong đó chính phủ Úc tài trợ 75% cho dự án

- Công ty Snowy Mountains Engineering Corporation phụ trách nghiên cứu khả thi, công ty Maunsell Pauderstone Hornibrook Engineering phụ trách xây cất và một số công ty Việt Nam tham gia xây cất với tư cách là nhà thầu phụ (subcontract).

- Đặc biệt có một kỹ sư Việt

Nam, Ái hữu Công Chánh, tốt nghiệp Kỹ Sư tại trường Cao đẳng Công Chánh (khóa 15) là Lê Nguyên Tùng hiện định cư tại Úc là Kỹ Sư của công ty xây cất cầu này.

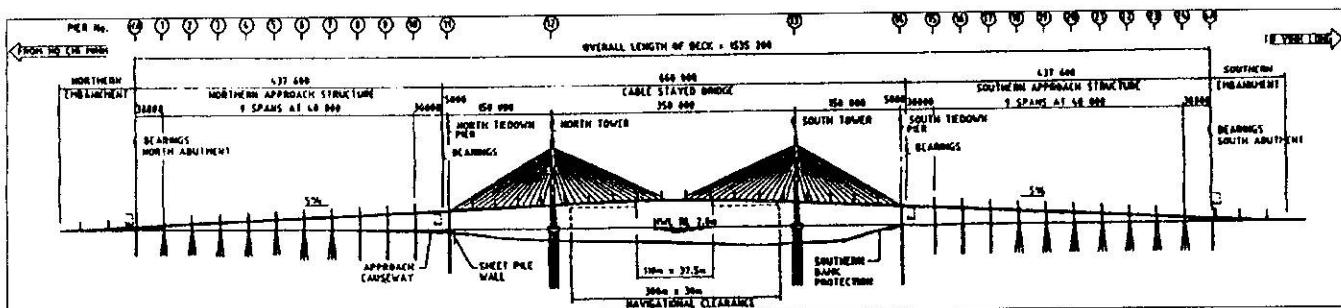
Sau đây là những ý kiến thu nhận được:

*** Ái hữu Phan Đình Tăng -
Tổng giám đốc Kiều lộ trước
năm 1975 và giáo sư trường
Công Chánh.**

“Cầu tên là Mỹ Thuận” nhưng chính phủ Mỹ không chấp

thuận cấp viện trợ xây cầu phải đình hoãn vì không có kinh phí.

Vào khoảng đầu thập niên 1960, trong lúc phục vụ ở Nha Kiều lộ thuộc Bộ Công Chánh và Giao Thông Vận Tải, tôi đã nghe nói về cầu Mỹ Thuận rất nhiều. Sau đó khoảng 1964, tôi được bổ nhiệm lên Tân Sơn Nhứt phụ trách Nha Căn cứ Hàng không nên xa Kiều lộ một thời gian. Nhưng có lẽ số tôi nặng nợ với Kiều lộ, nên năm 1968 vị tân tổng trưởng nhất định buộc tôi phải nhận trách nhiệm tổng nha Kiều lộ và tạm thời kiêm cả Căn cứ Hàng không! Về đến Kiều lộ, tôi thấy nhiều sự thay đổi. Viện trợ Mỹ trước do cơ quan United States Agency for International Development (USAID) lo thì nay lại giao qua cho cơ quan quân sự Military Advisory Command in Vietnam (MACV), mà chủ yếu là bộ phận Lines of Communications (LOC). MACV có khác với USAID vì lực lượng rất hùng hậu: tiền bạc, nhân lực, phương tiện rất dồi dào. Các sĩ quan chỉ phục vụ lâu nhất là một năm, ai cũng lo cho công tác, ít lý đến chính trị. Công tác lại quá nhiều nên cầu Mỹ Thuận bị quên đi một thời gian. Họ giải thích với tôi là sau khi các căn cứ quân sự đã gần hoàn tất thì họ phải nối giao thông thủy lộ giữa các căn cứ đó, và đó là nhiệm vụ chính của LOC. Vì vậy mỗi tháng, các cơ quan Việt-Mỹ có một buổi họp khoáng đại gọi là Ủy ban Thiết kế Kiều lộ và Thủy lộ (Committee for Highways and Waterways) gồm tất cả các cơ quan quân sự và dân sự Việt-Mỹ. Tôi rất thích thú, vì hễ quyết định đến đâu là ào ào làm đến đó rồi



Cầu dài tổng cộng 1.535m, cao 37,5m trên mặt nước, vây chính ở giữa dài 350m. Phần cầu chính dài 660m được treo vào hai trụ tháp cao 121m bằng dây cáp. Dốc cầu mỗi bên dài 437,6m với độ dốc 5%. Cầu có độ thông thoáng là 37,5m.

mới báo cáo về.

Một hôm, tôi nhận được lệnh phải bàn với Viện trợ Mỹ về cầu Mỹ Thuận. Tôi nghĩ MACV chắc không chống đối như USAID, nên nhân một buổi đi kinh lý Quốc lộ 4 từ Sài Gòn đến Cà Mau, khi qua phà Mỹ Thuận, tôi gợi ý xây cầu với đại tá Công binh cố vấn Mỹ của Tổng nhà Kiều lộ. Ông ta chỉ âm ỉ nói rằng chắc là tốn tiền mà ngân sách dành cho Quốc lộ 4 đang bị thâm hụt nặng, vì nền đất xấu phèn nhiều, họ phải chở vôi từ Mỹ qua trộn vào để chế ngự chất át xít. Ông ta nói:

"Các nơi khác, quốc lộ làm lại chỉ tốn khoảng 100,000 đô cho một cây số, còn Quốc lộ 4 phải tốn hơn 200,000 đô. Ông không nhớ là vừa rồi, tôi có đưa cho ông cái Thỏa hiệp Án để ông tổng trưởng chấp thuận du di 4,000,000 đô qua cho Quốc lộ 4 đó sao? Ông Tăng này, hôm nào tôi phải bàn với ông là chúng ta đề nghị lấy tiền Quốc lộ 4 để đào kinh và thuê cả thuyền chuyên chở dân chúng, chắc còn rẻ hơn làm đường!" Đến đây, tôi thấy không thuận tiện nên bàn sang chuyện khác.

Sau đó MACV chính thức đưa ra hai lý do cho việc trì hoãn công tác xây cầu Mỹ Thuận:

1. Ngân sách eo hẹp, cần

phải dành cho các công tác cấp bách như tái thiết Quốc lộ 4.

2. An ninh không được bảo đảm, làm cầu không giữ được, nếu bị phá hoại giao thông sẽ tắt nghẽn và tốn tiền sửa chữa.

Khi được Bộ Công Chánh và Giao Thông Vận Tải đệ trình, thủ tướng hỏi ý kiến của trung Tướng Tư lệnh vùng 4. Vị tướng này trả lời là giữ được! Khi nghe tôi thuật lại, ông đại tá MACV cười và nói: "Ông Tăng có nhớ không? Cầu Ông Vẽ trên Quốc lộ gần Sài Gòn mà bị phá hoại bao nhiêu lần. Các bạn Công binh Việt Nam khổ cực biết bao?" Tôi thấy cách trả lời của Công binh Mỹ rất đúng và thẳng thắn. Trong kế hoạch, chúng tôi còn bao nhiêu việc cấp bách khác mà không đủ tiền để làm!

Sau đó, có lẽ nghi tôi không về phe "Mỹ Thuận" mà thiên về phe "Mỹ Không Thuận" nên Bộ Công Chánh và Giao Thông Vận Tải chuyển dự án cầu Mỹ Thuận lên cho Bộ trực tiếp phụ trách. Bên Công binh Mỹ cũng ái ngại về việc này, nên họ bàn với tôi là có cầu nào cần làm hơn cầu Mỹ Thuận, họ sẽ tập trung nỗ lực thực hiện để tỏ thiện chí với Bộ. Tôi đề nghị 6 cây cầu: Bình Lợi, Biên Hòa, Bình Phước, Bến Lức, Tân An và Chợ Gạo. Họ mang về trao

cho hãng Raymond, Morrison, Knudsen, Inc. (RMK) làm trong nháy mắt. Chỉ vỏn vẹn trong 5 tháng thì ông tổng trưởng đã đi cắt băng khánh thành 6 cây cầu. Công binh Mỹ còn nói với ông tổng trưởng: "Ông tổng trưởng có chịu đổi cầu Mỹ Thuận lấy 6 cây cầu này không?"

Tôi lược lại ký ức kể lại cho anh bạn nghe chuyện cổ tích "Cầu có tên là MỸ THUẬN mà MỸ KHÔNG THUẬN" để anh biết. Tôi cố gắng khách quan, nhưng anh cũng biết, khi già ta có hai cái tật là nhớ không đúng và chủ quan hay khoe mình. Nay nghe nói cầu Mỹ Thuận đang làm. Tôi xa xứ đã lâu nên không rõ môi trường bên ấy mà bàn đến. Làm được gì cũng là cái hay.

Ý kiến của AH Trần Lê Quang, Bộ trưởng Công Chánh, Bộ Cải Tiến Nông thôn Đệ nhất Cộng Hòa

1/ Một ưu điểm nên ghi nhận là cầu đã được xây cất theo phương pháp Cable-stayed structure, thay vì Cable-suspended structure (như cầu Golden Gate chẳng hạn). Với đất phù sa, bùn lầy tại địa điểm Mỹ Thuận, lúc nào cũng nên đề phòng rằng các trụ cầu có thể bị

lún (settlement). Với cable stayed structure, nếu design có dự phòng và chuẩn bị trước những bộ phận cần thiết, thì có thể chữa trị “bịnh” trụ cầu bị lún, bằng cách thu ngắn lại, hoặc kéo dài thêm ra, các dây cables, từng dây một. Đối với cable-suspended structure thì việc chữa trị trụ cầu bị lún, gần như vô phương! Cầu Golden Gate được may, trụ đặt trên đá, không bao giờ sợ bị lún!

2/ Bề ngang sông Mekong, tại địa điểm Mỹ Thuận, rộng chừng 700/800m. Để đáp ứng nhu cầu của Việt Nam mà thôi, để ghe thuyền qua lại dưới cầu, chúng ta chỉ cần một khoảng trống (clearance) dưới central span chừng 10m, tối đa. Ghe thuyền Việt Nam qua lại tại địa điểm Mỹ Thuận, toàn là ghe thuyền đi trên sông rạch, không phải đi trên biển. Như vậy, độ dốc lên cầu vào khoảng 3% là nhiều để thiết bị một clearance 10m. Nhưng theo Description Summary, và hình ảnh nhận được hôm nay, hình như khoảng clearance dưới central span hơn 30m. Do đó, cầu phải nâng cao lên, bắt buộc mỗi bên phải xây approach viaduc dài 400m. Bề dài của cầu, kể cả approach viaduc hai bên, ngày nay là 1450m. Sự kiện đó, nếu tôi không lầm, xác nhận rằng độ dốc trên cầu có lẽ vào khoảng 6% như tôi phỏng đoán.

3/ Sở dĩ hôm nay cầu Mỹ Thuận được xây cất dài tới 1450m, và với độ dốc không chừng vào khoảng 6%, có lẽ là vì phải đáp ứng yêu cầu khẩn thiết của Kampuchea. Kampuchea, từ xưa, vẫn yêu cầu Việt Nam, nếu xây cất cầu Mỹ Thuận, phải để

khoảng trống dưới cầu ít nhất 30m, để tàu biển có thể qua lại, đi tận tới Phnom-Penh. Yêu cầu đó có phần chính đáng khi Kampuchea chưa xây cất hải cảng Sihanouk-Ville. Ngày nay, hải cảng Sihanouk-Ville đã có rồi, thì việc cần tàu biển đi tới tận Pnom-Penh không còn khẩn thiết cho mấy.

4/ Tuy vậy, hôm nay cầu Mỹ Thuận đã được thiết kế, dài 1450m (thay vì 800m), là cốt ý để có khoảng trống dưới cầu hơn 30m. Phí tổn phụ trội có lẽ rất nhiều. Vậy, theo lẽ công bình, nước Kampuchea, hoặc một quốc gia nào khác, phải giúp Việt Nam gánh chịu chi phí phụ trội đó, vì ngoài nhu cầu của Việt Nam? Chi phí xây cất cầu Mỹ Thuận ngày nay có lẽ nhờ một ngoại vien nào đó phụ cấp, một phần. Nhưng ít khi ngoại vien được cho suông! Thường là một món nợ mà trước sau rồi, con cháu chúng mình cũng phải gánh chịu và thanh toán. Tôi không biết khi thu xếp tài chính cho dự án, Chính Phủ Việt Nam ngày nay có lưu ý về điểm đó hay không, để yêu cầu đỡ gánh tài chánh về sau cho Việt Nam.

5/ Một khía cạnh khác, về mặt kỹ thuật, làm cho tôi lo ngại. Nếu dốc trên cầu quả thật là 6% như tôi phỏng đoán, trên một khoảng dài gần 800m (phân nửa bề dài của cầu, gồm approach viaduc), thì đó sẽ là một yếu tố rất khó khăn giải quyết cho xe hàng tại Việt Nam, nhất là xe hàng lưu chuyển tại vùng đồng bằng sông Mekong, mà thường ra đường bằng phẳng, không có dốc. Anh không lạ gì, lúc nào các xe hàng tại Việt Nam cũng chở hàng

hở, hoặc hành khách, quá mức trọng tải cho phép. Do đó, xe thường bị chết máy, khi trèo dốc cao và dài. Nếu một xe chết máy giữa cầu, thì tôi e ngại rằng cầu Mỹ Thuận hôm nay sẽ bị tắc nghẽn, không biết bao lâu mới giải quyết được. Bề ngang của cầu, chỉ có 2 lanes, không đủ rộng để hai xe qua lại tránh nhau, nếu có một xe chết máy nằm giữa đường.

6/ Tuy nhiên, cầu Mỹ Thuận hôm nay đã xây cất xong, đó cũng là một sự cải tiến đáng kể cho nhân dân Việt Nam sinh sống tại vùng đồng bằng sông Mekong. Tôi còn nhớ khi xưa, khi quân đội viễn chinh Mỹ còn chiến đấu tại Việt Nam, chúng mình tranh đấu để thực hiện việc xây cầu Mỹ Thuận. Nhưng rất tiếc, lúc bấy giờ vì lý do an ninh, Mỹ không ưng thuận ủng hộ dự án đó. Thời thì một trang lịch sử đã qua. Mình cũng vui ghi nhận một tiến bộ trên hạ tầng cơ sở Việt Nam có lợi ích chung, bất cứ dù ai đã thực hiện.

* Ái hữu Dương Kích Nhuưỡng, Bộ trưởng Công Chánh Đệ nhị Cộng hòa

Trong thời gian AH Dương Kích Nhuưỡng làm bộ trưởng Công Chánh có nhiều dự án cho việc xây dựng cầu Mỹ Thuận, các dự án đều được dựa vào kinh phí Viện trợ Mỹ.

Khi biết được Việt Nam có dự án xây cầu, thì Sihanouk của Cam bốt yêu cầu chiều cao chính thức của cầu là 40 mét để cho tàu trọng tải 10,000 tấn có thể lưu thông đến Nam Vang trong khi một dự án được xem là khả thi nhất là chiều cao cầu 25 mét mà

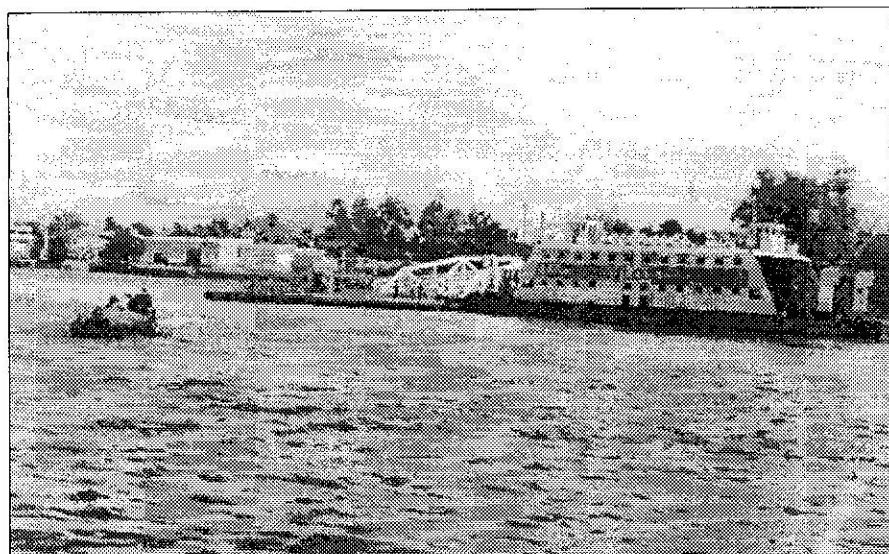
thôi.

Trong một chuyến du hành sang Mỹ với mục đích là đạt cho được một thỏa ước Viện trợ Mỹ để xây cầu, trong đó chính phủ Mỹ chỉ thỏa thuận cấp 40% viện trợ, ông vẫn cứ ký với hy vọng khi thực hiện nửa chừng sẽ có thêm ngân khoản khác không thể để dở dang được.

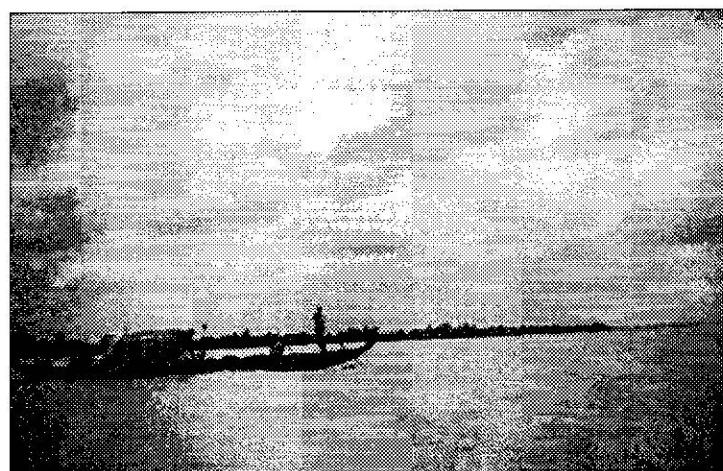
Trước khi về nước, một viên chức cao cấp trong phái bộ Viện trợ Mỹ nói thẳng với người quyết chí xây cầu rằng “Từ trước đến nay tất cả viện trợ của chính phủ chúng tôi dành cho bất cứ chương trình nào cũng giữ tối thiểu 60% trong toàn bộ ngân khoản, nên khi chúng tôi chỉ chấp nhận 40% thì điều đó có nghĩa chính phủ Mỹ không muốn tiến hành dự án.” Và chính vì vậy mà kế hoạch xây cầu Mỹ Thuận bị ngưng lại, dù cho lúc đó đã tiến hành ủi đất mở rộng thành những mối đường lăn đến hai đầu cầu.

* Ý kiến của Ái hữu Nguyễn Minh Quang (khóa 11 KSCC)

Không ai có thể chối cãi hoặc phủ nhận công lao của những người đã đóng góp vào công cuộc xây dựng cầu Mỹ Thuận, kể từ lúc nó được manh nha vào thập niên 1950 cho đến khi nó được khánh thành vào năm 2000. Tất cả đều đổ mồ hôi và không ít người đã hy sinh xương máu cho việc xây cất cầu Mỹ Thuận. Cầu Mỹ Thuận, hay bất



Sẽ không còn những chuyến đò, chuyến bắc sang sông khi cầu Mỹ Thuận hoàn thành



cứ một công trình nào, cho dù được ai xây dựng, một khi nó nằm trên lãnh thổ Việt Nam thì nó là tài sản và di sản của đất nước và dân tộc Việt Nam.

* Ý kiến của một Phó thường dân

Đã nhiều thập niên trôi qua, tất cả những ai từng đi qua bến bắc Mỹ Thuận đều không thể không biết mùi thịt sườn nướng thơm ngào ngọt bốc lên từ những chiếc lò than hồng đỏ rực. Mùi thơm khiến cho mọi người đột nhiên đều cảm thấy đói bụng, cần phải gấp rút cho cái bao tử phải

bận rộn ngay và thế là, thuật ngữ miền đồng bằng Cửu Long giang nẩy ra câu “ngon như cơm sườn nướng” hay “đẹp như ăn cơm sườn nướng”.

BẾN ĐÒ MỸ THUẬN sẽ không còn! SÔNG CỬU LONG vẫn mang theo nguồn

sống, mặc cho đám dân trên thượng nguồn thay dòng, đổi hướng nó làm giảm sút kết quả do nó bồi đắp theo suốt chiều dài của dòng nước cho con người qua bao quốc gia hàng bao thế kỷ... và dù qua bao cách ngăn sông Cửu Long vẫn âm thầm mang nước lũ từ thượng nguồn về bồi đắp phù sa, rửa bớt độ phèn trong đất cho người nông dân miền Nam hiền hòa chon chất thêm nụ cười vui mỗi mùa lúa chín. Nó vẫn hằng năm có “mùa nước nổi” và “mùa nước giật” mang theo phù sa, tôm cá về đây thành cơn áó cho bà con lối xóm bên nhau.