

## ÔN LẠI SỬ CŨ: NHÀ CÁCH MẠNG NGUYỄN HẢI THẦN.

*Nguyễn Sỹ Tín sưu tầm.*

### Tiểu sử.

Nhà cách mạng Nguyễn Hải Thần, tên thật là Nguyễn Cẩm Giang, sinh năm 1864, người làng Đại Từ, Huyện Thanh Trì, tỉnh Hà Đông (nay là Hà Tây). Cụ đỗ Tú Tài năm Tân Mão (1891), không đi làm quan mà theo Cụ Phan Bội Châu sang Trung Hoa làm cách mạng<sup>(1)</sup>. Đến Trung Hoa, Cụ vào học ở trường võ bị Hoàng Phố với tên Vũ Hải Thu. Đỗ cao, Cụ được mời ở lại trường dạy học. Cụ giúp quân đội Trung Hoa trong chiến tranh Hoa Nhật (1939-1945), lập nhiều chiến công và được Thống chế Tưởng Giới Thạch khen ngợi.

Cụ tập hợp các Đảng cách mạng Việt Nam ở Trung Hoa thành đảng duy nhất "Việt Nam Cách Mạng Đồng Minh Hội" để chung lo việc nước. Ở đây cụ đã xin tướng Trương Phát Khuê tha cho Hồ Chí Minh bị bắt giữ vì tình nghi làm gián điệp<sup>(2)</sup>.

Sau Hồ Chí Minh được cử về nước quan sát tình hình. Gặp đồng đảng (đảng viên Cộng Sản), Hồ Chí Minh bội ước thành lập đảng mới "Việt Nam Độc Lập Đồng Minh Hội" (Việt Minh) và tổ chức cướp chính quyền, thi hành chính sách Cộng Sản ở Việt Nam, làm nhân dân khổ sở, lầm than như chúng ta thấy.

Tháng 3, 1946, Hồ Chí Minh ký hiếp

Đảng Cộng Sản Việt Nam  
Hồ Chí Minh ký



định sơ bộ (modus vivendi) để Pháp trở lại Việt Nam, Cụ Hải Thần phản đối và tuyên bố "Tôi suốt đời chống Pháp, nay Hồ Chí Minh đón Pháp trở lại, tôi không thể ở lại Việt Nam nữa". Cụ lại bỏ nước ra đi sống ở Quảng Châu và từ trần năm 1954 tại đây.

Năm 1954, trên đường về nước, tới biên giới Cao Bằng, Cụ làm bài thơ "Cảm tác" bằng chữ Hán được giáo sư Huyền Thanh Lữ, bạn của Tiến Sĩ Nguyễn Xuân Vinh viết thanh chữ Hán rất đẹp và dịch ra thơ Nôm rất hay. Xin mời quý Ái Hữu thưởng lãm và nhớ tới người xưa, đã suốt đời hy sinh cho lý tưởng quốc gia.

### Cảm tác

Lập mả biên thành nhân giới khai,  
Giang san vô dạng ngã qui lai.  
Hồi đầu tứ thập dư niên sự,  
Bất tận y hí cố quốc hoài.

*Nguyễn Hải Thần (1945).*

### Cảm Tác.

Dừng ngựa cõi bờ mở mắt trông,  
Ta về hùng sáng cảnh non sông.  
Bốn chục năm hơn hồi tưởng lại.  
Nước xưa than tiếc mãi chờ mong.

*Quí dậu, mạnh Xuân  
Huyền Thanh Lữ (dịch).*

### Chú thích:

1. Cụ Nguyễn Hải Thần cộng tác với Cụ Phan Bội Châu, có ghi trong cuốn "Phan Bội Châu Tự Phán" của Cụ Phan Bội Châu.
2. Nhân dịp bị tù ở Quảng Châu, Hồ Chí Minh viết cuốn "Ngục Trung Nhật Ký" (Nhật Ký trong tù). ■

## CHÂU THỔ SÔNG MISSISSIPPI VÀ NHỮNG NHỊP CẦU DI-ĐỘNG.

Lê Thành Trinh, tháng 10-2001

Tôi là dân miền đồng bằng và ngoài những lần đi công trường hay đi chơi ngắn hạn, tôi chưa bao giờ sống ở một vùng cao nguyên trong một thời gian lâu hơn vài tuần lễ. Tôi sinh ra và lớn lên tại đồng bằng sông Hồng, đã sống ở đồng bằng sông Cửu Long trong suốt thời trung niên, và hiện đang cư trú ở đồng bằng sông Mississippi tại Mỹ.

Khi tôi vào trường Cao Đẳng Công Chánh ở Sài-Gòn năm 1954, ông hiệu trưởng, lúc ấy là thầy Trần Văn Sách, đã chỉ định cư trú tương lai của tôi là cao nguyên Lâm Viên, bằng cách ghi tên tôi vào ban địa-dư. Lúc ấy miền Nam Việt Nam có sở Địa Dư Quốc Gia, trụ sở gần trường Trung Học Yersin tại Đà-Lạt. Nhiệm vụ chính của sở này là lập các họa đồ. Sở dĩ thầy Sách bắt tôi theo ban địa dư vì sở Địa Dư đang cần chuyên viên mà không có sinh viên nào tình nguyện theo ngành này. Cũng có thể vì thầy nghĩ rằng tôi đã có được chút ít hiểu biết về toán học để có thể tiếp thu được những kiến thức của môn học thật khó này. Các bạn đều biết là quả đất của chúng ta là một hình cầu hơi dẹp ở hai cực, mà các nhà toán học gọi là hình ellipsoid. Tính toán về hình cầu đã khó rồi, nay cái hình cầu ấy lại dẹp thì sẽ khó hơn nữa.

Ngoài những môn căn bản về Công Chánh học chung với các bạn, tôi phải học riêng thêm mỗi tuần 5 giờ về môn địa dư với thầy Breton, một chuyên viên ngành địa dư đã hồi hưu. Một thầy một trò với nhau. Thầy thường bảo tôi đến học tại nhà thầy ở Ngã Sáu Sài Gòn để thầy khỏi phải đến trường, vì thầy đã lớn tuổi, đi lại hơi khó khăn. Thầy Breton có rất nhiều sách về địa dư, và thầy đưa sách cho tôi để học thêm ở nhà. Môn này rất khó và thú thật với các bạn là sau khi học xong với thầy, tôi vẫn không biết gì nhiều về ngành địa dư cả.

Đáng lẽ sau khi ra trường tôi về làm việc tại sở Địa Dư ở Đà Lạt, nhưng số tôi không có điểm phúc được sống ở miền cao nguyên xinh đẹp này. Vào thời gian chúng tôi sắp mãn khóa, dưới áp lực của USOM, bộ Công Chánh đã phải miễn cưỡng thành lập Nha Kiều Lộ để chuyên phụ trách các đường bộ, và thầy Trần Ngọc Oanh, người dạy chúng tôi về môn Sức Bền Vật Liệu và môn Bêtông cốt thép, đã được bổ nhiệm làm Phó Giám Đốc của cơ quan mới thành lập này. Khi chúng tôi vừa ra trường thì thầy Oanh đã yêu cầu Bộ Công Chánh tuyển dụng ba chúng tôi là anh Nguyễn Thế Diễn, anh Lê Cảnh Túc và tôi vào Nha Kiều Lộ. Như vậy tôi đã bỏ rơi ngành địa dư và bắt đầu gắn bó với Kiều Lộ từ đó cho đến nay. Không biết trong quãng đời còn lại của tôi, có khi nào tôi có dịp sống ở một miền cao nguyên nào không?

Cầu là phương tiện cần thiết để giúp cho xe cộ băng qua các sông lạch, nhưng chúng cũng có thể gây cản trở cho lưu thông của tàu bè trên sông. Vì lộ vận và thủy vận đều quan trọng như nhau nên trước khi làm cầu, các nhà thiết kế cầu phải bàn thảo với các chuyên viên thủy vận để ấn định thông khoảng tối thiểu của cầu, tức là khoảng trống dưới sàn cầu để cho tàu bè có đủ khoảng trống để qua cầu.

Đối với những sông nhỏ thì bờ ngang thông khoảng này thường là 25m và bờ cao là 10m, nhưng đối với những sông lớn thì bờ ngang có thể hơn 100m, và bờ cao hơn 50m. Làm cầu cao đúng với các tiêu chuẩn này thì rất tốn kém nên tại những địa điểm mà lưu thông trên bộ hay dưới sông không

mấy quan trọng, hoặc tại những nơi khó giải tỏa được lộ giới để làm cầu cao, người ta thường làm những cầu thấp, với một nhịp có thể tạm thời tháo gỡ hoặc nâng lên cao để cho tàu bè đi qua, rồi sau đó mồi ráp lại hoặc hạ xuống như cũ. Loại cầu này được gọi là cầu có nhịp di-dộng (movable bridges) mà tôi muốn trình bày với các bạn trong bài này.

Châu thổ sông Mississippi là một miền đất rất phẳng và thấp, có mạng lưới kinh lạch chằng chịt nối liền dòng sông chính với các phụ lưu. Dòng sông chính và mạng lưới kinh lạch phụ thuộc, rất thuận tiện cho tàu bè đi lại, là một ưu điểm đối với vận tải đường thủy nhưng lại là một cản trở rất lớn cho việc xây cất đường bộ. Phải làm rất nhiều cầu và các nhịp cầu phải đủ dài và cao để khỏi cản trở giao thông thủy vận. Bạn nào đã đi qua những cầu trên sông Mississippi ở vùng hạ lưu sông, từ Baton Rouge cho tới biển, thì thấy các cầu này dài và cao như thế nào!

Về phương diện lưu thông thì cách tốt nhất là làm những nhịp cầu đủ dài và cao để không cản trở gì đến cả lộ vận và thủy vận, nhưng giải pháp này rất tốn kém. Một cây cầu dài 100m, nếu muốn làm cao 10m, sẽ phải dài tới 500m. Ngoài ra phải tính đến việc giải tỏa thêm nhà cửa và những chướng ngại vật ở gần cầu, mà việc này rất khó khăn ở những vùng thị trấn đông đúc. Do đó việc làm cầu đúng với tiêu chuẩn thông khoáng của thủy vận chỉ áp dụng cho những trực lộ giao thông quan trọng, như hệ thống xa lộ xuyên bang (interstate system) và một số đường khác, còn ngoài ra thì sẽ dùng những kiểu cầu di-dộng, để thích ứng với khả năng ngân sách. Lê dĩ nhiên dùng loại cầu này thì lưu thông sẽ bị hạn chế phần nào vì khi mở cầu cho tàu bè dưới sông thì lưu thông đường bộ sẽ phải ngừng, hay ngược lại. Louisiana có địa hình rất thích hợp cho việc sử dụng những cầu có nhịp di-dộng nên nó đã là tiểu bang có nhiều cầu di-dộng nhất nước Mỹ.

Về phương diện thông khoáng cao, các cầu có nhịp di-dộng có thể là cầu thấp, cầu cao hay cầu cao vừa.

## CẦU THẤP

Cao độ mặt cầu thường được thực hiện bằng cao độ mặt đường ở vùng lân cận nên cần nâng cao đường vào cầu và làm cầu dài hơn chiều rộng của sông. Giải pháp này rất ít tốn kém nhất nhưng nhịp di-dộng sẽ phải mở ra cho hầu hết các tàu bè có chiều cao dưới trung bình. Lê dĩ nhiên, với giải pháp này thì lưu thông đường bộ sẽ bị cản trở rất nhiều.

## CẦU CAO

Cầu được làm cao để hầu hết các tàu bè có thể chui qua nhịp cầu lúc chưa mở và chỉ cần mở cầu trong những trường hợp đặc biệt. Giải pháp này tốn kém nhất vì phải nâng cao đường vào cầu và tăng thêm rất nhiều chiều dài cầu. Ưu điểm chính là sự cản trở lưu thông đường bộ được giảm tối mức tối thiểu.

## CẦU CAO VỪA

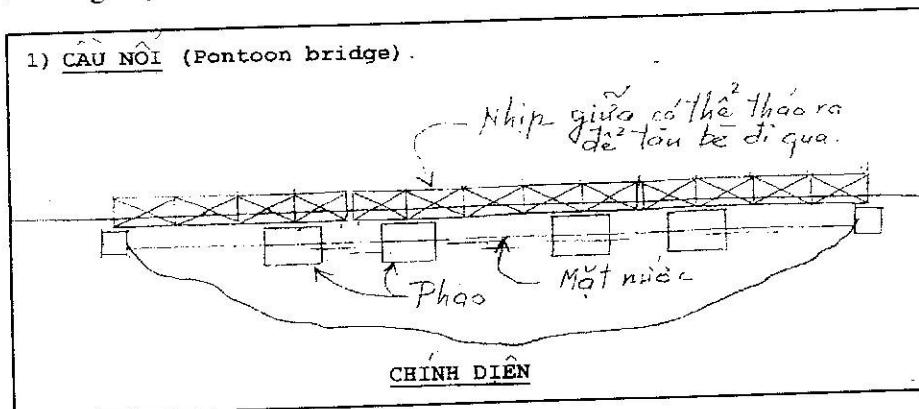
Đây là giải pháp trung dung giữa hai giải pháp trên: nhịp di-dộng chỉ cần phải mở cho các tàu có chiều cao trên trung bình, nên số lần mở cầu sẽ ít hơn đối với cầu thấp nhưng nhiều hơn đối với cầu cao.

Các nhà thiết kế cầu cần phải phân tích kỹ lưỡng các khía cạnh kỹ thuật và kinh tế của mỗi trường hợp, với các ước lượng về lưu thông thủy bộ trong tương lai 10 hay 20 năm, để so sánh lợi ích kinh tế của mỗi giải pháp, trước khi có quyết định dứt khoát về một giải pháp nào. Khi đã quyết định làm cầu cao, thấp hay vừa rồi thì sẽ lựa một trong các kiểu cầu sau đây:

### 1. CẦU NỐI (Pontoon Bridge).

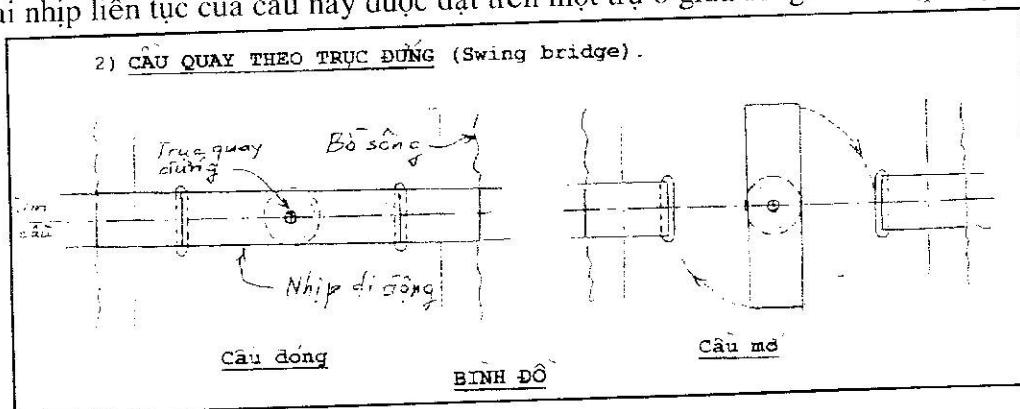
Đây là cầu dã chiến thường được Công Binh dùng. Cầu gồm những nhịp thép đặt trên những bè làm bằng phao cao-su, những thùng fút hay những thuyền bằng thép có đáy phẳng. Một vài nhịp cầu sẽ được tháo gỡ tạm mỗi khi có tàu bè đi qua. Tuy là loại cầu dã chiến nhưng Louisiana hiện còn rất

nhiều kiểu cầu này, nhiều cái đã trên 50 năm tuổi, với tình trạng rất đáng e ngại. Chúng tôi đã có chương trình thay thế tất cả các cầu nối này, nhưng chắc còn phải một thời gian dài nữa thì chương trình này mới hoàn tất.



### 2. CẦU QUAY THEO TRỤC ĐỨNG (Swing Brige).

Hai nhịp liên tục của cầu này được đặt trên một trụ ở giữa sông. Các nhịp này nằm trên những bánh xe để có thể dễ dàng xoay quanh trục đứng của trụ. Khi muốn mở cầu cho tàu bè đi qua

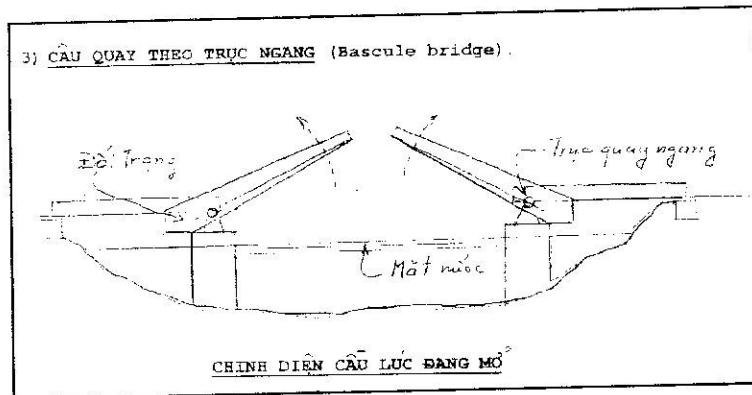


khoảng trống ở hai bên trụ.

Tại Sài Gòn trước đây có cầu quay Khánh Hội qua kinh Tàu Hủ, ở gần cột cờ Thủ Ngữ. Cầu này sau được gọi là cầu Trình Minh Thế và tôi không biết hiện nay tên nó là gì? Cầu quay Khánh Hội đã được thay thế bằng một cầu bê-tông tiền áp do nhà thầu Pháp Dragages thực hiện. Đây là cây cầu bê-tông tiền áp đầu tiên ở Việt Nam. Cây cầu bê-tông tiền áp thứ hai qua kinh Tàu Hủ là cầu Calmette, ở giữa cầu Mống và cầu Ông Lãnh, do một nhà thầu Việt Nam là AHCC Đoàn Trinh Giác thực hiện.

### 3. CẦU QUAY TRỤC NGANG (Bascule Bridge).

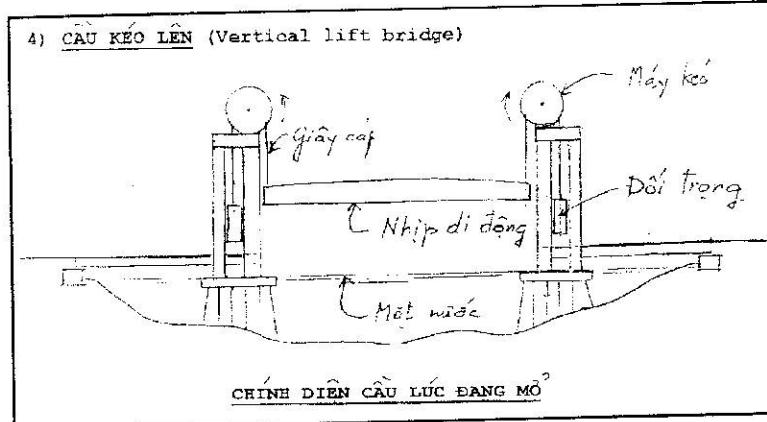
Nhip di-dộng gồm hai nửa rời nhau và mỗi nửa này có một đầu gối lên một trục ngang ở phía trụ, còn đầu kia thì để tự do. Nửa nhịp cầu này có thể quay quanh trục ngang được sử dụng như một cái bản lề. Vì ở giữa nhịp không có gì để đỡ đầu tự do nên phải có những đối trọng đặt ở phía trong các trục quay để giữ cho nhịp cầu được thẳng bằng. Khi quay thì cả hai nhịp cầu được chuyển dần từ vị trí nằm ngang đến vị trí gần thẳng đứng.



Cầu này nhỏ, máy móc chuyển động bằng sức người do các cần quay tay. Hồi tôi được di chuyển từ khám Vĩnh Long đến nông trường Rạch Nò thuộc huyện Duyên Hải để đi lao động, tôi có đi qua cầu này. Tôi không rõ các máy móc để quay cầu có còn hoạt động được nữa không?

#### 4. CẦU KÉO LÊN (Vertical Lift Bridge)

Hai trụ mang nhịp di-dộng có những tháp cao và trên đỉnh mỗi tháp có đặt hai máy kéo. Những dây cáp nối mỗi máy kéo vào mỗi góc của nhịp di-dộng và bốn máy kéo này sẽ nâng nhịp di-dộng lên tối đa cao cần thiết. Điều quan trọng là các máy móc này phải hoạt động thật đồng bộ để nhịp cầu luôn luôn ở vị trí cân bằng.



áp lực của yếu tố thời gian, xin mời các bạn chậm rãi lái xe vào những đường nhỏ. Ngoài những cảnh đẹp mà chúng ta không thể thấy được trên các xa lộ lớn, có thể các bạn sẽ gặp được một cầu có nhịp di-dộng, và nếu may mắn, bạn có thể đến vào lúc cầu đang đóng hay đang mở. Bạn sẽ chứng kiến được kỹ thuật tinh vi của những cầu di-dộng và nhận thức được sự cần thiết của loại cầu này trong hệ thống giao thông của mỗi quốc gia.

Ở Việt nam, địa hình của các đồng bằng sông Hồng và sông Cửu Long có rất nhiều điểm tương đồng với đồng bằng sông Mississippi. Trong tương lai, chắc chắn sẽ có rất nhiều cầu có nhịp di-dộng được xây cất để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế tại các miền này. ■

Cầu chữ Y ở Sài Gòn có một nhịp có thể kéo lên được nhưng việc kéo này ít được sử dụng vì cầu đã khá cao ở vị trí đóng. Bạn nào đã đi qua cầu chữ Y hẳn còn nhớ là các đường vào cầu ở cả ba nhánh của cầu này dài và gồm nhiều nhịp cầu trên cạn.

Nếu quý Ái Hữu chỉ chạy xe trên những xa lộ lớn thì ít khi các bạn thấy được những cầu có nhịp di-dộng. Vì vậy khi nào các bạn rảnh rỗi, không bị

## TRỒNG HOA BÊN BỜ FREEWAY Ở NAM CALIFORNIA.

Trần Đức Hợp, San Diego, tháng 10-2001

Sống ở Nam California, bạn chạy xe trên freeway và nhìn dọc hai bên đường thấy toàn những bức tường "sound wall" màu xám đen, bằng gạch đúc. Cứ nhìn hoài cũng chán và "xốn xao" con mắt. Vì thế các nhà "Landscape" trong Caltrans đã tận dụng những khoảng đất đầu thừa đuôi theo dọc theo freeway này để làm đất dụng võ, tạo thành những phong cảnh với những cây xanh, tươi mát và đầy màu sắc rực rỡ. Nó cũng tạo công ăn việc làm cho nhiều người, kể cả dân Việt Nam ở California. Người trồng thì tưởng "Tứ cỗ vô thân", nhưng lương lậu lại rất khá và được coi là đóng góp "good credit" cho quê hương thứ hai này. Cứ nghĩ đến anh

Tân Nguyễn kể chuyện trong tờ Việt Báo kinh tế ở Santa Ana, trong kỳ dự thi viết và đã trúng giải thưởng "Viết về nước Mỹ" mà tôi rất vui và mừng cho anh ấy (anh Tân là một trong những nhà thầu phụ về landscape của Caltrans). "Giê-Xu-Ma lạy Chúa tôi, các anh là người Việt sao mà lại ra nông nỗi này? Con cái nhà ai sao mà lại trồng cây dọc freeway...". Và bà ta đã mua bánh mì thịt và nước ngọt hậu đãi anh em VN ta. Bà có biết đâu, đi trồng cây mà

lương được chính phủ trả khoảng trên 20 đô một giờ, còn khá hơn là kỹ sư hay chuyên viên Computer đang trong thời kỳ khó khăn "lay-off", mà cũng không cần bằng cấp hay tốt nghiệp Đại Học gì cả vì lao động chân tay được trả công rất xứng đáng.

Chắc là tại tôi có nợ với trường Đại Học cũ ở Việt Nam, đã ăn dầm ở dề, biết chút đỉnh về ngành trồng cây mà Việt Nam gọi là khoa Thủy Lâm, nên xếp nào cũng giao cho công tác trồng cây dọc theo xa lộ 55 và 73 ở Orange County, Nam California.

Nông dân ta có câu "Nhất nước, nhì phân, tam cầu, tứ giống" coi vậy mà trúng phong phoc. Ở



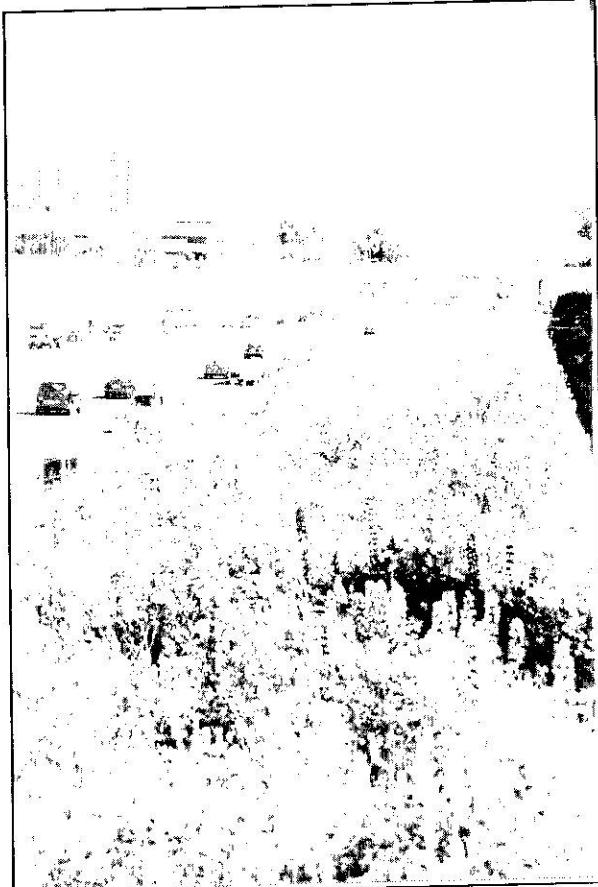
Freeway 405 với thảm Hoa Cúc Vàng, đang rực rỡ dưới ánh nắng ban mai. Bên cạnh là chiếc xe truck màu cam của người Công Chánh, tiểu bang California. Có lẽ vài năm nữa xe sẽ có màu trắng và viền xanh lam.

Mỹ cũng y chang, nhưng họ có sự tính toán, suy nghĩ hǎn hòi, có dự án, chương trình và kế hoạch đàng hoàng. Chỉ riêng việc trồng cây bên bờ freeway, đất thì xấu, đá thì từng tảng, xe cộ chạy như mắc cưởi, bờ đất thì dốc

cheo leo, cho nên việc trồng rồng dọc xa lộ cũng lấm lillard khẽ, trần ăn trăn cuốn chứ chẳng phải chơi. Do đó dân làm landscape cũng luôn luôn được trả công hậu hĩnh, lương hơn cả nhân viên xây dựng công trường từ 1-2 đô/giờ. Đào đường ống dẫn nước thì có máy xẻ rãnh, chỉ việc nối ống tới mỗi cây đã có những ống phụ và hệ thống tưới thẩm để cho nước chỉ chảy nhỉ rò rạt cho đỡ tốn nước và có thể điều khiển qua một hệ thống phun tưới tự động. Tùy theo

mùa nóng lạnh mà lưu lượng nước có thể giảm 5-15 phút cho mỗi lần tưới trước khi mặt trời mọc.

Cây cối trồng dọc freeway thì cốt sao cho ít tốn



Hoa nở bên bờ freeway làm cảnh vật thêm màu sắc tươi mát. Hình chụp freeway 55 ở Santa Ana, Orange County, Nam California.

nước, công việc bảo trì ít công sức, cây mọc mạnh, sống dai, ít chết; nếu không anh chị em làm công tác dưỡng cây (landscape maintenance) chắc cũng không lấy gì làm vui sướng cho lắm và cũng hăm he bọn tui nhiều lần...

Có cây thì phải có hoa, do đó cứ đến mùa Xuân, sau những đợt mưa ồ ạt, thì khoảng 4-8 tuần sau đó, hoa sẽ nở rộ và rất đẹp khi bạn lái xe chạy dọc theo freeway, nhìn hoa hai bên đường xa lộ và nghĩ là hoa đại có lẽ do gió vô tình thổi đến làm hạt hoa vương mạc, bạn có

biết đâu đó là do công sức và mồ hôi của những người làm vườn dọc freeway, làm cho tạo hóa thêm hoa, thêm sắc.

Riêng những nơi nào có khí hậu tốt, mát mẻ, ít nắng gắt và gió Lào khô khốc thì cây cối càng xanh tươi, còn nơi nào mà cát trắng thì họa may trồng cây xương rồng và để dăm cục đá tảng giống như hòn non bộ, bonsai của người Nhật cho chắc ăn, khỏi phải tưới thấm gì cả, cũng là cảnh quan kỳ lạ của vùng xa mạc phải không các bạn...

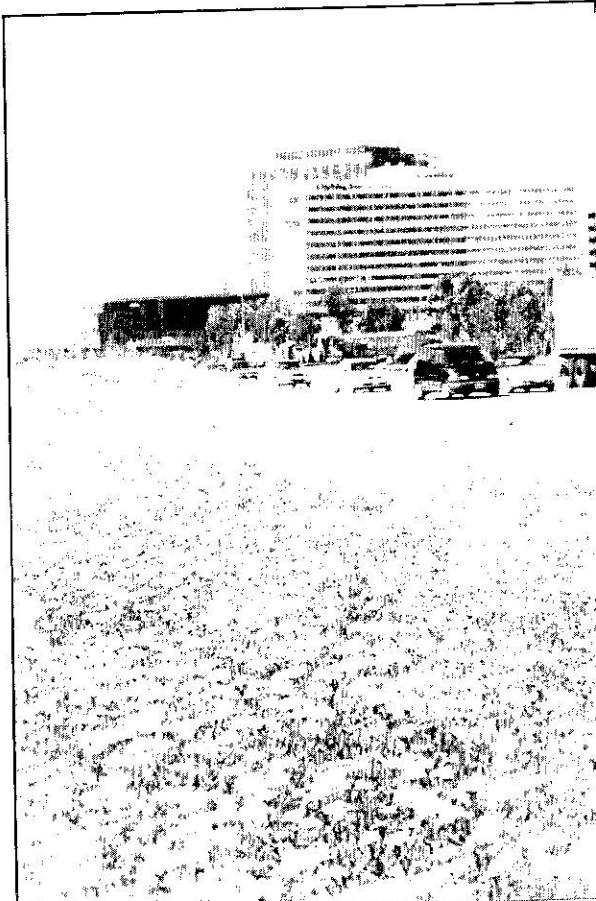
Những tay Đại Tú Bản cõi bụi như chủ hãng Disney hay chủ hãng bóng đập (Baseball) "Angel" hay Ice Hockey của Mighty Duck ở Orange County họ đều có cái nhìn xa và liên lạc tốt đẹp, nên khu vực đông du khách thăm viếng, luôn luôn được chăm sóc và chiếu cố kỹ lưỡng. Chẳng hạn dọc freeway 57, nơi exit Katella, cây Palm được trồng rất đẹp và rất nhiều. Mỗi cây được chăm sóc phân bón và "bồi dưỡng" Vitamin đều đặn. Cây chết được thay thế trị giá khoảng 2-5 ngàn đô mỗi cây, tùy giống và chiều dài. Có khoảng 36 loại cây Palm khác nhau, cây rẻ độ vài trăm đô, như VN gọi là cây cọ dừa; còn cây cao 25 feet và được trồng dọc đường Las Vegas thì khoảng 5-6 ngàn đô mỗi cây.

Nghe qua mà thè lưỡi ra, cây chi sao mà mắc quá vậy!! Có nhiều bạn nói với tôi rằng họ chỉ có trồng có mỗi một cây thôi, đó là cây "Si".

Những nơi dọc freeway mà không có đất, các nhà điêu khắc trong Caltrans lại có dịp trổ tài, họ tạo và gắn lên tường những bức tranh cây, hoa bằng đất sét đã được sơn màu cho đẹp và hợp với màu sắc của bức tường. Ôi thỉ "mai, lan, cúc, trúc" cứ loạn như cào cào lên mà trông rất bắt mắt, hay những vân màu khi bạn chạy dọc freeway 405 ở Costa Mesa và Newport Beach cũng rất ư là mỹ thuật.

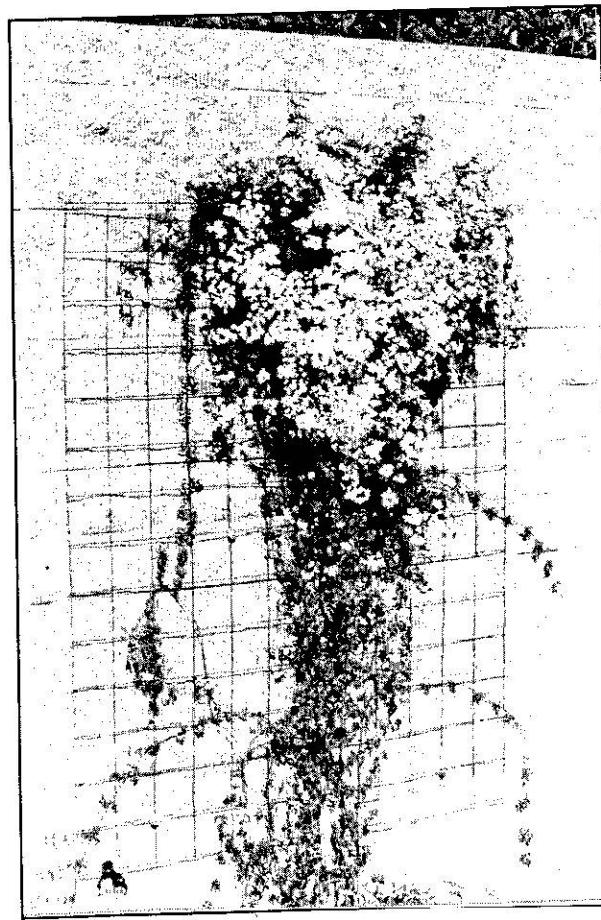
Thỉnh thoảng, có những nơi cây hoa được trồng trên giàn treo, giống như tường thảm do những

cây dây leo Boston Ivy, trông bức tường xanh rì làm tươi mát hai bên đường freeway. Cuộc sống và làm việc của các anh em làm landscape dọc freeway luôn luôn có sự chân thành, cởi mở và khiêm tốn vì họ hiểu rằng cây cần có nước, ánh sáng, phân bón và sự chăm sóc mới phát triển. Cây xanh không thể mọc và trưởng thành qua một ngày một đêm và phải có sự thương yêu chăm sóc nó. Các bạn AHCC đang vui thú điền viên chắc chắn cũng sẽ có những cảm giác tương tự, đa số chọn lọc "Vương Giả Chi Hoa" vì nó biểu tượng cho loài hoa quý, tuy sự chăm sóc và tốn kém khá cao. Với công tác trồng rừng dọc freeway, tôi cũng có những lúc yêu cây cỏ da diết và rất quý



Cả rừng hoa nở, vàng rực dọc freeway 405 ở Irvine, xa xa là Holiday Inns và Well Fargo Bank nằm phía tay phải.

trọng những công trình tim óc và đôi bàn tay của những nhà làm vườn dọc freeway. Cứ nhìn những cành liễu rũ xuống lại cảm thấy lòng mình mong manh, như gió thoảng mây trời hay giống như những mái tóc đẹp của các cô thiếu nữ đang tung tăng bay trước những cơn gió nhẹ, hay sự rung động trước cảnh vũng hoa mọc cạnh bờ freeway mãi mãi là những hình ảnh đẹp trong ký ức. ■



Giàn Hoa nằm dọc bờ tường freeway 57, góc Ball. Hình dạng giống trái tim gồm những hoa đôn trắng rải đều từ dưới lên trên.