

Tìm Dấu Vết Đường Xe Lửa ở Bình Dương

AH Từ Minh Tâm

Tôi mở mắt chào đời khi người Pháp sắp thua và chuẩn bị rút quân về nước. Họ đã để lại một tuyến đường xe lửa chạy ngang tỉnh Bình Dương. Dưới thời Đế Nhứt Cộng Hoà, tuyến đường này cũng chỉ hoạt động tới năm 1960 thì ngưng. Do đó, khi tôi lớn lên thì chỉ nghe tiếng còi tàu chạy ngang tỉnh có vài lần mà thôi. Sau đó thì không còn thấy xe lửa chạy ngang tỉnh nhà nữa. Tuy nhiên dấu vết của đường xe lửa vẫn còn rải rác khắp nơi như các đoạn đường rầy, các nhà ga, cầu... nên hỏi nhỏ mỗi lần đi ngang các đoạn đường rầy, tôi lại tự hỏi là không biết nó đã đi qua những nơi nào? Chiến tranh cũng làm mất dấu những cung đường thời xưa cũ khiến cho người muốn tìm hiểu cũng không biết đâu mà tìm.

Ngày nay, nhờ có internet và các bản đồ vệ tinh mà việc tìm tòi có thể dễ hơn đôi chút. Ngồi ở Mỹ ta cũng có thể tìm hiểu khái quát về các tuyến đường sắt đã chạy qua tỉnh nhà.

1. Vài hàng lịch sử:

Sau khi chiếm được Nam Kỳ và ổn định tình hình, Người Pháp bắt đầu xây dựng các tuyến đường xe lửa để khai thác thuộc địa. Tuyến đường đầu tiên xây cất từ năm 1881 là tuyến đi từ Cột Cờ Thủ Ngũ đến Bến Xe Chợ Lớn. Tiếp theo đó là tuyến Sài Gòn Mỹ Tho, khánh thành năm 1886. Đến năm 1933, tuyến đường xe lửa Sài Gòn - Lộc Ninh được chánh thức khánh thành. Tuyến đường này chạy ngang qua tỉnh Bình Dương, lúc đó có tên

là Thủ Dầu Một, khởi hành từ Ga Sài Gòn (trước chợ Bến Thành) qua Lái Thiêu, Bình Dương, Hớn Quản (Bình Long), Lộc Ninh và kéo dài tới biên giới Campuchia. Chiều dài tổng cộng là 141 km. Tuyến đường này có mục đích khai thác và vận chuyển cao su từ Mimot (bên Cam Bốt) về Saigon và ngược lại đưa những người phu cao su, những người nghèo khó từ miền Bắc vào các đồn điền ở Hớn Quản, Phước Long, Phú Riềng, Lộc Ninh... Đường xe lửa Sài Gòn - Lộc Ninh khá nổi tiếng vào những năm trước thế chiến thứ hai. Trong ca dao có bài thơ sau đây:

*“Ai đi xe lửa Sài Gòn - Lộc Ninh
Mẹ theo ông đội về dinh
Bỏ con ở lại một mình quạnh hiu
Ai đi xe lửa Lộc Ninh - Sài Gòn”
(Hoàng Anh sưu tầm)*

Thêm vào đó bài vọng cổ Trái Gùi Bến Cát cũng góp phần không ít vào sự nổi tiếng của tuyến đường xe lửa này.

2. Lộ trình:

Từ Sài Gòn trước năm 1945 có hai tuyến xe lửa để đi Lái Thiêu:

Một tuyến chạy qua ga Xóm Thơm (Gò Vấp), chạy ra đường Nguyễn Oanh, Hà Huy Giáp bây giờ. Sau đó băng qua nhiều cầu nhỏ để lên Thạnh Lộc, qua cầu Phú Long vào Lái Thiêu ... Có một nhà ga tại giao điểm giữa xa lộ Đại Hàn và đường Hà Huy Giáp nên ngày nay người ta vẫn gọi giao lộ này là Ngã tư Ga. Nhà ga Lái

Thiêu nằm ở phía đông cầu Phú Long, gần tua 18. Ga Lái Thiêu đã bị dân chúng lần chiếm phá bỏ nên không còn dấu tích. Tuyến đường này chỉ khai thác tới năm 1945 thì chấm dứt vì bị lỗ. Thêm vào đó, trong chiến tranh Việt Pháp vùng An Phú Đông không an ninh nên người Pháp không tái thiết.

Trên tuyến đường xe lửa này có một chiếc cầu lớn và quan trọng. Đó là cầu sắt Lái Thiêu (sau này đổi tên là cầu Phú Long). Cầu này bắc ngang sông Sài Gòn, chiều dài tương đương cầu Bình Lợi. Đây là một cầu dùng cho đường xe lửa và xe ô tô đi chung. Kết cấu ban đầu là dàn sắt kiểu Eiffel. Trong chiến tranh Việt Pháp, năm 1953 cầu bị đánh sập mấy nhịp phía Sài Gòn. Đến năm 1967 cầu được khôi phục bằng dàn sắt Bailey kiểu Mỹ, sàn lót gỗ chỉ dùng cho xe ô tô. Sau 1975, sàn gỗ được thay bằng sàn vỉ thép mặt cầu trải nhựa. Do được xây cất quá lâu và bị phá hoại nhiều lần nên cầu rất yếu, chỉ cho phép các loại xe trọng tải nhẹ đi qua.

Mới đây, TP Sài Gòn và Bình Dương đã kết hợp xây cầu Phú Long mới ở phía hạ lưu cầu cũ. Cầu mới rộng 28 mét, có sáu làn xe, dài khoảng 600 mét.

Tuyến đường xe lửa thứ hai nối từ Sài Gòn lên Dĩ An sau đó chạy ngược về hướng tây, qua Cầu Ông Bó để về Lái Thiêu.

Sau đó từ Lái Thiêu tuyến đường xe lửa chạy bên hướng đông của quốc lộ 13 cũ, cách đường khoảng 2 km. Ở Bình Nhâm, có một chiếc cầu sắt ở khu Suối Đồn.

Lên đến Búng, tuyến đường này chạy ngang sau chợ. Qua khỏi Búng,

ngang cánh đồng củ sắn sẽ thấy trường Cộng Đồng và trường Trịnh Hoài Đức ở phía tây.



Cầu Phú Long cũ (cầu sắt Lái Thiêu)



Cầu Phú Long (nhìn về phía Lái Thiêu)



Cầu đường sắt ở Bình Nhâm

Đường rầy tiếp tục lên phía bắc, qua Phú Văn rồi tới nhà ga Thủ Dầu Một ở

ngay trước chùa Cô Hồn. Khu sân ga sau này trở thành Bến Xe Bình Dương. Khi bến xe dời về Gò Đậu thì nơi đây trở thành Công Viên Bình Dương.



Dấu tích đường xe lửa chạy trước chợ Thủ Dầu Một (ảnh chụp năm 1949)

Nhà ga Thủ Dầu Một trước 1975 là một quán cơm xã hội. Sau này cũng mất dấu. Từ nhà ga Thủ Dầu Một, có một nhánh đường rầy chạy ra chợ Thủ. Bến xe lửa chợ Thủ nằm ngay khu Chợ Mới hiện nay (phía bắc Phòng Thông Tin cũ).

Từ ga Thủ Dầu Một, tuyến đường xe lửa theo hướng bắc (đường Võ thành Long hiện nay) chạy dưới một chiếc cầu nhỏ bắc ngang đường Bác Sĩ Yersin (cắt ngang Tiểu Khu Bình Dương – nay là Phòng Cảnh Sát Giao Thông) sau đó ra An Mỹ rồi thẳng đường lên Bến Cát, Bến Đồng Sổ, Bầu Bàng, Chơn Thành, Hớn Quản, Lộc Ninh. Ở Lộc Ninh, ngoài nhà ga còn có Trạm Sửa Chữa và Bảo Trì đầu máy (depot). Vị trí nhà ga Lộc Ninh hiện nay là Công Ty Cao Su Lộc Ninh. Nếu tiếp tục theo đường xe lửa ta sẽ ra tới biên giới Cam Bốt để tới đồn điền cao su Mimot. Địa điểm nối rầy qua Cam Bốt gần với cột cây số 141.

Xe lửa thời Pháp chạy chậm lắm. Ba tôi hay kể chuyện hồi nhỏ, lúc ông còn

làm ở kho xăng Nhà Bè. Cuối tuần ông về thăm nhà ở Thủ Dầu Một. Sáng sớm thứ hai thì cùng với người em đạp xe đạp đi làm.



Nhà ga xe lửa Lộc Ninh

Ông nói ra tới nhà ga Thủ Dầu Một thì thấy xe lửa bắt đầu chạy. Hai anh em chạy xe đạp cũng nhanh nên tới Búng thì thấy xe lửa cũng từ từ chạy tới. Như vậy tốc độ xe lửa chỉ bằng tốc độ xe đạp mà thôi. Hai thanh đường rầy xe lửa cách nhau chỉ một mét. Đầu máy kéo đoàn tàu thì chạy bằng hơi nước nên tuy đường bằng phẳng mà vận tốc không cao. Được một điều là xe chạy đúng giờ nên tạo được sự tin tưởng và nhiều công chức ở Thủ Dầu Một, Lái Thiêu có thể đi xe lửa về Sài Gòn làm việc hàng ngày.

Sau năm 1954, tuyến đường xe lửa Sài Gòn - Lộc Ninh chỉ có vài chuyến xe lên xuống. Xe chạy rất chậm. Buổi sáng xe từ Sài Gòn chạy lên thì xế chiều mới tới. Ngược lại cũng có chuyến xe lửa chạy từ Lộc Ninh về Sài Gòn khởi hành từ buổi sáng. Xe đi ngang Bến Cát vì vậy mới có bài vọng cổ Trái Gùi Bến Cát kể chuyện một phụ nữ đi buôn bán xa, thương con, mua cho nó mấy trái gùi nhưng vì mệt nhọc rồi té vào đường rầy mà mất mạng.

Câu chuyện thương tâm đã làm biết bao người xao xuyến qua giọng ca truyền cảm của danh ca Minh Cảnh.



909 COCHINCHINE — Thudaumot - Plantation de canne à sucre

Đường rầy xe lửa chạy qua các cánh đồng mía ở Thủ Dầu Một

Tới năm 1960, do bị phá hoại và làm ăn không có lời nên chuyển xe lửa cuối cùng rời Lộc Ninh về Sài Gòn. Ta hãy đọc một đoạn hồi ký của Châu Long, con ông Trương Ga Lộc Ninh viết về chuyến xe cuối cùng này:

“...Người đứng chung quanh nhà ga khá đông, ngoái cổ nhìn về phía dọc theo đường rầy chờ đoàn xe tới. Tụm nhau lại nói chuyện, thấy ai cũng có vẻ bồn chồn chờ nhìn thấy chuyến xe lửa cuối cùng, chẳng phải là chuyến tàu thường lệ gì hết, không có hành khách, là chuyến xe rút lui, từ biệt chỉ có đầu tàu, đẩy toa xe bằng phẳng phía trước để đón rà mình, hai ba toa phía sau, chuyến tàu dọn nhà đi về Sài Gòn của nhân viên hỏa xa Lộc Ninh, rồi ghé đến ga Hớn Quản hay Bình Long rồi vẫy tay chào nhau lần chót. Con tàu không trở lại nữa. Người trên xe lửa, người dưới đất, hai bên đường sắt nhìn nhau ngậm ngùi đưa tay vẫy từ biệt chuyến tàu chót. Tôi chẳng hiểu gì cả, nhìn theo đuôi chuyến xe cuối cùng đi về hướng nam, kéo hụ vài tiếng còi buồn bã.

Chuyến xe lửa bỏ ga Hớn Quản ở lại đằng sau, chắc là bỏ kỷ niệm lại trong lòng biết bao người sống gần đường rầy, trong ánh mắt buồn bã của mọi người trên ga. Má đưa nhỏ, đã té xe lửa, rớt vô đường rầy bị xe cán chết cùng với chùm trái gùi mua về làm quà cho con. Má đưa nhỏ không còn sống nữa, đâu cần chuyển xe lửa để lên tàu mang những trái gùi Bến Cát mang về làm quà cho con ăn. Nếu câu chuyện có thật, chắc đứa bé phải khóc nhiều lắm, hàng ngày ra chờ đón má về trên chuyến xe lửa hàng ngày



Đường xe lửa Cầu Bình Lợi

Chuyến xe lửa cuối cùng bỏ đường rầy, bỏ nhà ga, bỏ làn bụi đất đỏ, bỏ những hàng cây cao su, bỏ núi rừng hoang vu, bỏ đạn mìn, bỏ thầy người ngã gục, bỏ người An Lộc - Bình Long - Hớn Quản lại, chuyến xe lửa, đầu tàu, kéo toa hàng chót, bỏ lại đằng sau đám người lố nhố trên sân ga, nhìn theo, chắc thế nào cũng có người

rung rung nước mắt, chờ một ngày nào đó, đoàn tàu sẽ trở lại. Nay đã qua thế kỷ sau, đoàn tàu vẫn chưa trở lại.”...

3. Kế hoạch tái thiết:

Hiện nay, trong chương trình hợp tác với Campuchia và các nước Châu Á, Việt Nam đã có kế hoạch tái thiết đường xe lửa Sài Gòn - Lộc Ninh để nối vào đường sắt Xuyên Á. Theo báo trong nước, dự án này có tổng chiều dài của tuyến là 128,5km, khởi điểm từ ga Dĩ An (thuộc tuyến đường sắt Bắc - Nam) đi qua các thị trấn Thủ Dầu Một, Chơn Thành, Lộc Ninh đến ga Hoa Lư tiếp giáp biên giới Campuchia. Toàn tuyến có tổng cộng 13 ga gồm: ga Dĩ An, Phù Trung, Thủ Dầu Một, Chánh Lưu, Bàu Bàng, Chơn Thành, Minh Hưng, Tân Khai, An Lư, Tân Phúc, Đồng Tâm, Lộc An, Hoa Lư. Khoảng cách

4. Lời kết:

Đường xe lửa là một phương tiện giao thông hữu hiệu đem lại lợi ích kinh tế rất lớn nhờ chuyên chở được nhiều hàng hoá và hành khách. Tuy nhiên do phải đầu tư vào đường rầy, nhà ga, xe lửa và vận hành ... nên chi phí đầu tư và khai thác cũng lớn. Hơn 50 năm qua từ khi người Pháp rút khỏi Việt Nam và dù đã hoà bình gần 40 năm, đường xe lửa Sài Gòn - Lộc Ninh đi ngang qua Bình Dương vẫn chưa khôi phục được.

Không biết đến bao giờ chúng ta mới được nghe lại tiếng còi tàu quen thuộc hồi thuở ấu thơ?

bình quân giữa các ga là 11,7km; Khoảng cách dài nhất là giữa ga Bàu Bàng và Chơn Thành 14km và khoảng cách ngắn nhất là giữa ga Minh Hưng và Tân Khai 7,8km.

Ngoài ra còn dự trữ một điểm lập ga mới (ga Bình Phước) để tạo điều kiện cho Nhà máy xi măng Bình Phước. Theo thiết kế, trên toàn tuyến có 23 cầu đường sắt với tổng chiều dài 7.957,30m (gồm 1 cầu đặc biệt lớn dài 828,2m, 9 cầu lớn, 5 cầu vừa và 8 cầu nhỏ); 17 cầu vượt đường bộ có tổng chiều dài 18,6km. Kinh phí khoảng 700 triệu đô la. Thời gian xây dựng khoảng hơn 3 năm, nhưng khi nào khởi công vẫn còn là dấu hỏi lớn.

AH Từ Minh Tâm

NỖI LÒNG PHÙ SA

*Từ Núi theo Sông ta về cuối bãi,
Rồi lắng mình - không gập mặt trùng
dương.*

*Ta biết rõ nơi đâu ta dừng lại.
Xin cảm ơn - cho dấu có thiên đường....*

QUỐC TẶC & ANH HÙNG

(Kính dâng hương hồn Cao Bá Quát)

*Tài hoa đến tả tôi đời,
Hồn kiêu bạc quá cõi Người khó dung.
Đất trời cũng đất trời chung,
Nào ai Quốc tặc Anh hùng nào ai?*

Lê Phương Nguyễn