

TÁI THIẾT KIỀU LỘ VIỆT NAM THỜI HẬU CỘNG SẢN



TÔN THẤT NGỌ

THƯ NGỎ



Một số bạn bè xa gần cho rằng chúng tôi đã có tham vọng gì đây khi hăng say trong việc thu nhập các tài liệu để lập chương trình tái thiết hệ thống kiều lộ tại Việt Nam trong thời hậu cộng sản.

Chúng tôi xin minh định lập trường chúng tôi là không bao giờ tham gia một đoàn thể hay một phe nhóm chính trị nào cả, chúng tôi cũng không có ý đồ đen tối để tiếp tay cho cộng sản, chúng tôi chỉ có một ước mơ duy nhất là sẽ thấy nước chúng mình được phần thịnh và dân tộc mình được ấm no mà thôi.

Thật ra trong một buổi họp với các bạn thanh niên vào đầu năm nay tại San Francisco, chúng tôi chỉ muốn đứng ngoài cố vấn cho các bạn trẻ làm công việc này mà thôi, nhưng các bạn đã cho rằng mình

chưa hề phục vụ ở quê nhà nên không biết gì về tình trạng kiều lộ bên đó nên đã yêu cầu chúng tôi hướng dẫn trong bước đầu. Khi bắt tay vào việc, công việc đầu tiên là phải vẽ lại bản đồ đường xá và cầu cống hiện tại với tên gọi hoàn toàn Việt Nam để làm căn bản cho việc lập chương trình tái thiết kiều lộ sau này. Tôi đã tưởng chừng như đã trở về với quê hương, ngồi bút vẽ đã đưa tâm hồn tôi về tận các nẻo đường đất nước, những con đường tôi đã từng đi qua, những con đường tôi chưa hề bước chân đến nay mới biết, không những chỉ dừng chân ở cầu Hiền Lương mà đã ra đến bãi biển Sầm Sơn, có rừng thông bao la bát ngát, nơi đã để lại trong ký ức tôi nhiều kỷ niệm của thời thơ ấu khi mới lên 5, rồi ngược lên cầu Hàm Rồng để trực chỉ ra Bắc dọc theo quốc lộ 1 đến Nam Định, Hà Nội, Bắc Ninh, Lạng Sơn đến ái Nam Quan ... Nước Việt Nam chúng mình đẹp lắm, ước mơ một ngày tốt trời nào đó chúng mình sẽ được trở về với quê hương, được chết và được chôn trong lòng đất Mẹ.

Các bạn cũng đừng quá lo xa sợ rằng cộng sản sẽ khai thác tài liệu của chúng ta, họ làm được thì họ làm đã từ lâu rồi: Đồ án xây cất cầu Mỹ Thuận ở sông Tiền Giang còn đó, đồ án cải tiến sông La Ngà ở Bình Tuy còn đó; đồ án thủy nông Bình Định còn đó, tất cả

đều sẵn sàng đem ra thực hiện mà họ đâu có làm nổi; lại nữa họ không biết tận dụng khả năng nhân, vật lực của chúng ta để lại khi họ tấn chiếm miền Nam để xây dựng lại những gì đổ vỡ do họ gây ra: Những cơ sở kiểu lộ cũ, những dụng cụ máy móc làm đường và cầu cũ và nhất là số lớn nhân viên chuyên môn nông cốt kiểu lộ cũ còn lại họ đã không sử dụng đúng mức khiến một số lớn tìm đường vượt biên, số còn lại xin nghỉ việc ngồi chờ được ra đi khỏi nước hay ra làm những việc không phải nghề của mình.

Chúng mình đã bỏ nước ra đi vì đã không thể chung sống với cộng sản, nhưng chúng mình cũng không thể quên đất nước và mong sẽ đóng góp phần nào cho quê hương. Việc làm của chúng ta hôm nay có thành tựu hay không trong tương lai là chuyện khác, chúng ta làm để tưởng nhớ đến đất nước, để khỏi hổ thẹn với các thế hệ sau.

Sau này, nếu tài liệu nghiên cứu của chúng ta có bị ai đó lấy sử dụng thì cứ để họ dùng, họ làm tốt thì chúng mình cảm ơn họ; nếu họ lợi dụng mưu đồ đen tối để tiếp tục đưa đất nước vào chỗ lầm than thì lịch sử sẽ phê phán và buột tội họ.

Nguyện cầu cho thế hệ trẻ chúng ta sau này sẽ làm nên việc lớn, để nước nhà được hưng thịnh, dân tộc Việt Nam thoát khỏi cảnh nghèo đói.

TÔN THẮT NGO

Mùa Đông 1990



TỔNG QUÁT VỀ KHẢ NĂNG PHÁT TRIỂN KINH TẾ:

Thiên nhiên ưu đãi nước ta có được những tài nguyên phong phú nhưng vì chiến tranh triền miên nên chưa thể khai thác được. Những tài nguyên chính được đại khái liệt kê như sau:

- Bờ biển Việt Nam có một chiều dài lối 2500 cây số, có nhiều hải cảng tốt, duyên hải Việt Nam là trục giao

thông đường biển quan trọng của vùng Đông Nam Á và cũng là kho hải sản vô tận của ngành ngư nghiệp.

- Nước ta nằm trong vùng nhiệt đới, mưa nhiều nên có nhiều sông rạch thiên nhiên, lưu lượng nước về mùa mưa rất cao mang nhiều phù sa bồi đắp cho những đồng bằng phì nhiêu rất tốt cho việc tăng gia sản xuất ngũ cốc; điển hình có bình nguyên sông Hồng Hà/Thái Bình (15,000km²); bình nguyên Thanh Nghệ Tĩnh (6,000km²); bình nguyên sông Đồng Nai và bình nguyên sông Cửu Long là vựa lúa khổng lồ của vùng Đông Nam Á mà vào cuối thập niên 1920 Việt Nam đã đứng vào hàng thứ ba thế giới về mức sản xuất lúa gạo. Số sông rạch còn lại thường hẹp và ngắn, bắt nguồn từ dãy Trường Sơn hay từ những dãy núi Bắc Việt, lách qua các vùng núi non hiểm trở để chảy ra Biển Đông nên đã có nhiều ghềnh thác thuận lợi cho việc khai thác Thủy điện. Ngoài ra nếu điều hoà được các giòng sông này thì cũng có thể phát triển nhiều về ngành Vận tải đường thủy nội địa, vận chuyển nông phẩm đến tận buôn làng hẻo lánh mà đường bộ chưa xây cất được hay phát triển mạnh về ngành Thủy nông đem nước tưới đến các vùng đồng không cỏ cháy.

- Núi rừng Việt Nam cũng chiếm phần quan trọng trong việc phát triển kỹ nghệ, đã tập trung vào hai miền Trung và Bắc (Trung chiếm 85% và Bắc chiếm 90% diện tích). Nhiều tài nguyên phong phú như:

- Lâm sản: Có rất nhiều gỗ quý như lim, bạch đàn, sến, gụ vv...; cây kỹ nghệ có cao su, cây sơn dầu, trà, cà phê, thuốc lá vv...; dược thảo thì có sâm, quế, hoàn thảo, nhung vv...; cũng có nhiều dã thú như voi, hổ, gấu, sơn dương, nai, báo, gà rừng vv...

- Khoáng sản: Việt Nam có nhiều khoáng sản rải rác khắp núi rừng như:

- ✦ Mỏ than ở Hòn Gay, Đông Triều, Cái Bàu, Nông Sơn, Lào Kay, Hoà Bình, Cao
- ✦ Bàng; than bùn ở vùng U Minh Cà Mau
- ✦ Mỏ kẽm ở Bắc Kạn, Thái Nguyên, Tuyên Quang
- ✦ Mỏ thiếc ở Cao Bằng
- ✦ Mỏ phốt phát ở Lạng Sơn, Cao Bằng, Lào Kay, Thanh Hóa, quần đảo Trường Sa và Tây Sa
- ✦ Mỏ vàng ở Sơn La, Thừa Thiên, Quảng Nam

- ✦ Đá vôi ở Hải Phòng, Quảng Trị, Thừa Thiên, Hà tiên
- ✦ Cát trắng để nấu thủy tinh ở vùng Cam Ranh, Nha Trang
- ✦ Đất sét ở Bình Dương, Biên Hòa, Tuyên Đức
- ✦ Muối ở Ninh Thuận, Cà Ná
- ✦ Dầu hỏa ở nhiều nơi trên thềm lục địa Việt Nam

Và còn nhiều khoáng chất quý mà chúng ta chưa khám phá ở dưới lòng đất như uranium, platinum, kim cương vv...

Mục tiêu của việc nghiên cứu phát triển ngành kiều lộ:

Các nước văn minh thường có một nền kinh tế vững mạnh và phát triển không ngừng vì đã có những hệ thống giao thông vận tải tân tiến. Hệ thống kiều lộ ở nước ta, một trong những hệ thống cơ sở của ngành giao thông vận tải đã yếm trợ nhiều cho việc phát triển kinh tế trong nước. Tiếc thay sau bao nhiêu năm thống trị, cộng sản đã tỏ ra bất lực trong việc bảo trì hệ thống đường sá cầu cống khiến cho việc vận chuyển thực phẩm hàng hóa bằng đường bộ càng ngày càng khó khăn làm cho nền kinh tế nước ta càng ngày càng bi đát.

Việc làm của chúng ta hiện thời tại hải ngoại là xúc tiến việc thu thập các tài liệu kỹ thuật kiều lộ có sẵn trong cũng như ngoài nước để thiết lập một đường hướng tái thiết hệ thống kiều lộ cấp thời trong toàn cõi Việt Nam ngay sau khi cộng sản không còn trên đất nước của chúng ta nữa.

Bản liệt kê nhu cầu công tác Kiều lộ và bảng dự trù kinh phí xây cất chỉ là bước đầu của công việc thiết lập chương trình khôi phục mạng lưới cầu đường tại Việt Nam trong những năm đầu thuộc thời hậu cộng sản. Bảng kê khai này cũng đã dựa trên một số ít tài liệu cũ của miền Nam trước đây, cộng thêm những kinh nghiệm mà các chuyên viên kiều lộ cũ tại hải ngoại ghi chép lại, cho nên sẽ có nhiều thiếu sót. Các tài liệu thống kê hiện tại cung cấp từ Việt Nam cũng không được xác thực nên việc nghiên cứu lại càng khó khăn. Sau này tình hình

chính trị trong nước ổn định với một thể chế mới không cộng sản, chúng ta sẽ cho tu chỉnh bảng chương trình này dựa theo số liệu thống kê chính xác tại chỗ.

Vì tính cách đặc biệt của tình trạng cầu cống đường sá hiện nay tại Việt Nam, chúng tôi đề nghị chưa vội nghĩ đến các công tác mới mà chỉ lo tu bổ lại hệ thống kiều lộ đã có sẵn. Tại miền Bắc, vì hệ thống kiều lộ đã bị hư hại hoàn toàn nên cần phải được nghiên cứu kỹ tại chỗ để thiết lập dự án canh tân đại qui mô theo tiêu chuẩn kỹ thuật thống nhất của miền Nam. Tên gọi của các trục lộ đề nghị vẫn giữ như cũ hồi trước ngày mất nước (1975) để tránh những nhầm lẫn vì đã có sự trùng dụng tên gọi các trục lộ của miền Nam và của miền Bắc. Chúng tôi sẽ ghi nhận sự trùng dụng này trong cột cước chú của hai bản liệt kê cầu đường hai miền riêng biệt. Sau này, khi thuận tiện, chúng ta sẽ thống nhất cho tên gọi sau.

Dự định chương trình hành động cấp thời cho việc tái thiết này

1/ Kích động tinh thần yêu nước thật sự nhớ đến quê hương trong mọi tầng lớp người dân Việt tại hải ngoại cũng như trong nước

2/ Tập hợp những người cùng chí hướng để đồng tâm hiệp lực thực hiện cho bằng được chương trình đã đề ra dù phải gặp khó khăn

3/ Tìm nguồn tài trợ để thực hiện chương trình: vấn đề này rất khó vì lợi tức quốc gia chưa có gì, đi vay thì không ai đại gì cho nước vỡ nợ vay, cho nên trong bước đầu, toàn dân phải cố gắng “bóp bụng” hạn chế bớt những xa xỉ không cần thiết để dành mọi nỗ lực cho công tác tái thiết, việc nhỏ trước rồi việc lớn sau.

4/ Mở các lớp huấn luyện cấp tốc để đào tạo các trắc họa viên và chuyên viên nòng cốt để kịp thời trắc đạc và thiết lập đồ án xây cất ngay.

5/ Tổ chức cơ quan điều hành và tu bổ thường xuyên để bảo trì hữu hiệu hệ thống kiều lộ đã thực hiện, tránh những hư hại nặng gây tổn kém công quỹ, dành kinh phí cho các công tác mới tiếp theo.

Viễn tượng trong tương lai về việc phát triển ngành kiều lộ

(thuộc những giai đoạn lâu dài kế tiếp)

A/ Canh tân đại qui mô những quốc lộ sẵn có:

Mỗi khi mà nền kinh tế của nước đã ổn định rồi thì ngành giao thông vận tải: đường bộ, đường sắt, đường sông và biển cũng như đường hàng không cần phải cho nghiên cứu mở mang hơn nữa để hỗ trợ cho nền kinh tế vươn lên. Riêng về ngành kiều lộ:

- Quốc lộ 1 và 4 (ở Nam) sẽ cho canh tân thành xa lộ tân tiến từ mũi Cà Mau đến ải Nam Quan và sẽ là trục lộ huyết mạch nối liền các tỉnh cận duyên từ Nam ra Bắc.

- Liên tỉnh 13 (Tây Ninh), Quốc lộ 14B (đi Gia Nghĩa), Quốc lộ 14 đi Ban Mê Thuột-Pleiku-Kontum-Quảng Nam-đường mòn trong dãy Trường Sơn từ Thừa Thiên đến Quốc lộ 9 (Quảng Trị) đến Quốc lộ 12 (Hà Tĩnh) - một đoạn của Quốc lộ 7 (Nghệ An) - đường mòn trong dãy Trường Sơn thuộc tỉnh Nghệ An/Thanh hóa đến Quốc lộ 6 ở Cao Nguyên Mộc Châu - Liên tỉnh 41 (Mộc Châu đi Lai Châu, tất cả sẽ được canh tân để trở thành một xa lộ tân tiến cận biên yểm trợ cho việc phát triển kỹ nghệ hầm mỏ và kỹ nghệ lâm sản. Xa lộ này cũng sẽ là trục lộ chiến lược để bảo vệ lãnh thổ.

- Các Quốc lộ ngang như Quốc lộ 1 cũ (Saigon/Gò Dầu Hạ), Quốc lộ 21 (Ninh Hoà/Ban Mê Thuột), Quốc lộ 19 (Qui Nhơn/Pleiku), Quốc lộ 9 (Quảng Trị/ Lao Bảo), Quốc lộ 7 (Vinh/Kỳ Sơn, biên giới), Quốc lộ 12 (Hà Tĩnh/Đồn Bãi Dinh), Quốc lộ 8 (Vinh đi Kim Cương), Quốc lộ 7 (Phủ Diên Châu/Mường Sen) thuộc tỉnh Nghệ An, Quốc lộ 6 (Hà Nội/Mộc Châu) tất cả sẽ trở thành những xa lộ nối liền các bình nguyên duyên hải trừ phú với các vùng cao nguyên rộng lớn để hoàn chỉnh một hệ thống mạng lưới kiều lộ huyết mạch chính yếu cho toàn cõi Việt Nam.

Ngoài ra có một vài quốc lộ trên cũng sẽ trở thành những xa lộ quốc tế thông thương với các nước lân bang trong tinh thần hợp tác kinh tế Việt Miên Lào trong tương lai và sẽ đem về cho nước ta một số ngoại tệ không nhỏ như:

- Quốc lộ 1 cũ (Saigon/Gò Dầu Hạ) nối liền Saigon/Phnom Penh

- Quốc lộ 19 nối liền Bình Định với Stung Treng (Cao Miên)

- Quốc lộ 9 nối liền Quảng Trị với Savannakhet (Lào) và Lào sẽ nhờ hải cảng Đà Nẵng của ta để xuất cảng hàng hóa

- Quốc lộ 12 nối liền Hà Tĩnh với Thakhet (Lào) đến hải cảng Vinh

- Quốc lộ 8 nối liền Vinh với Thakhet - Vientiane (thủ đô Lào)

- Quốc lộ 7 nối liền Phủ Diên châu (Nghệ An) với Luang Prabang

- Quốc lộ 6 nối liền Hà Nội với Luang Prabang (Lào).

B/ Nghiên cứu kỹ thuật xây cất cầu đường trên vùng sinh lầy để thực hiện các trục lộ mới ở các tỉnh thuộc đồng bằng sông Cửu Long, để phát triển thêm về ngành vận tải đường bộ, như vùng Đồng Tháp thuộc tỉnh Kiến Phong, Kiến Tường và rừng U Minh thuộc tỉnh An Xuyên.

Tất cả những dự tính tốt đẹp để nâng cao mức sống của người dân Việt sau này có thành tựu hay không đều do thiện chí và lòng yêu nước thương nòi của mọi tầng lớp dân chúng trong cũng như ngoài nước.

(còn tiếp)

