BÌNH DƯƠNG TUY GẦN MÀ XA

Người Thủ Một.

Tôi đến Việt Nam vào một buổi chiều cuối thu. Không khí không mấy oi bức. Thủ tục đơn giản không mất thời giờ. Sau khi thăm gia đình bên vợ tại Phú Nhuận tôi nhờ các em gọi taxi để về quê. Quê tôi ở phía bắc Sài-Gòn, không mấy xa thành phố chỉ cần lối 45 phút xe. Rời thành phố trời đã mờ mờ. Cảnh kẹt xe coi như thông thường, còn thêm chút trở ngại vì vài con đường thấp bị ngập lúc thủy triều lên cao. Bác tài sợ tôi không hiểu giải thích thêm là lúc thủy triều cao nước tuôn ngược từ các lỗ cống tràn ra ngập lối đi. Nhà cửa xây đều đều mà cống rãnh và thủy lợi không cải tiến thì không khỏi ngập lụt, đường ổ gà ổ voi... Bác tài cũng than phiền lúc này taxi đói quá bác ơi, cũng tại tụi Khủng Bố quậy nên Kiều bào ít về.

Ra đến Bình Triệu trời đã tối. Xe chạy không mấy mau vì đường nhiều xe cộ.

Lúc nầy 1 xe gắn máy Trung Quốc trang bị tương đương như Honda xịn mà giá chỉ bằng một phần ba, do đó bà con tha hồ mua sắm. Bác tài cho biết xe Trung Quốc mới giá còn rẻ hơn xe 78, xe Cánh én cũ. Danh từ 78, Cánh én...rất là thông dụng để chỉ mấy loại xe Nhật. Mình nghe thì hay vậy chứ đâu biết mô tê gì. Đứa cháu tôi cũng từ bên Mỹ về bảo sao về Việt Nam cháu cảm thấy mình khù khờ quá. Cháu mà cảm thấy khù khờ, chú còn tệ hơn.

Xe cộ như nêm tại ngã tư Bình Phước, vừa nối đuôi nhau vừa chen chúc vô trật tự và dành đường nhau hỗn loạn. Giao thông kiểu nầy dù có bằng lái quốc tế từ xa về cũng không dám lái xe.

Ra khỏi Bình Phước xe bỗng từ từ chậm lại. Bác tài liên tục đạp chân lên xuống, chập sau xe gần như ngừng hẳn. Bác tài thú thật trở ngại kỹ thuật. Giữa nơi vắng không điện thoại gọi xe khác chuyển tiếp nên bác tài và người đi xe cùng hè nhau đẩy xe. Cũng may gặp thợ, nửa giờ sau xe chạy được tuy cà rề độ 15-20 km/giờ. Bác tài năn nỉ được đưa khách trọn đường. Thấy tội tôi cũng chiều lòng. Giá xe taxi độ 160 000 đồng (lối 11 $US) một chuyến 30 km, không tính thêm tiền nếu ngừng nghỉ dọc đường, đi xe ôm rẻ hơn 35 000 đồng (2.5 $US) nhưng khá nguy hiểm.

Cuối tuần tôi có việc xuống thành phố, tuy biết hệ thống taxi rất dồi dào chỉ xui xẻo mới gặp xe gạo như vừa rồi mà thôi, tuy nhiên thì giờ rộng rãi tôi định bụng thử bụi đời đi xe đò (xe ca) một chuyến. Vào cuối năm 1975 khi bị áp giải chuyển từ Tây ninh lên trại cải tạo Đồng Pan gần biên giới Miên Việt tôi đã được đi xe đò. Lúc đó rất ít xe được chạy. Mỗi ngày chỉ có một chuyến buổi sáng, nếu không đi kịp phải ngủ chợ chờ chuyến hôm sau. Hành khách ngồi chờ xe khá đông. Khi xe vừa mới tới chưa kịp vào bến bà con ùa nhau đuổi theo. Hành khách đến chưa xuống hết, hành khách đi nhào tới, người len vào cửa người trèo bên hông giống như bầy ruồi đáp vào món tanh hôi. Đã nếm mùi xe đò 1975 tôi tò mò được đi xe đò năm 2001. Đinh ninh bến xe vẫn như cũ gần chùa Ông, đến khi nghe anh xe ôm mới biết bến xe đã dời tận Gò Đậu gần Phú Văn, anh xe ôm gợi ý là lên ngã tư Chợ Đình ngõ đi Phú Lợi cũng đón được xe đi thành phố và tôi gặp xe "dù". Xe dù là xe chạy ngoài không vào bến để tránh tiền thuế bến, độ 20 000 đồng một chuyến. Xe chưa có khách. Tôi được ưu tiên ngồi cạnh tài xế, anh Thành. Phía sau là bà Văn, "lơ xe" có nghĩa là phụ tá tài xế. xe bắt đầu chạy một cách ngon lành, qua mặt xe cải tiến cái vù. Xe cải tiến là loại xe vận tải nhỏ 1.5-2.0 tấn trang bị phía

trước bằng động cơ lấy từ nông nghiệp, hình thù nửa máy cày tay nửa máy bơm nước. Đặc biệt máy dầu cặn vừa chạy vừa phun khói phù phù đen ngòm phiền ai nấy chịu và vận tốc độ 10-15 km/giờ. Xe đến ngã ba Tân lập, ngã tư Hòa Lân...ngừng lại tìm khách. Cũng may thêm được 1 ông. Xe cải tiến lù lù chạy tới, cứ như thế xe vừa chạy vừa ngừng nên tôi được cái may quan sát xe cải tiến nói trên 3-4 lần.

Cuối cùng xe cũng được 4 người khách.

- "Ê Thành, mầy có biết sao hôm nay ế khách không?" Chị lơ xe hỏi.

"Đ.M nó! Tôi cũng không rõ, hôm nay là chúa nhật mà?" anh tài xế Thành trả lời.

Chị Văn phụ đề tại nay là ngày "13 An Nam" mà!

Tôi thấy buồn cho anh chị nên dọ hỏi cầu vui. Tuần lễ anh chạy mấy ngày? Ngày được mấy chuyến? Thành cho biết xe không có bến nên chỉ dù thứ Bẩy, Chúa Nhật, thấy có khách chạy luôn thứ Hai. Mà chạy dù mệt lắm bác ơi, giá vé là 7000 đồng (0.50 $US), xe chỉ có 12 chỗ ít khi được đầy xe, ngoài ra còn phải đóng thuế đường (toll fee) 10 000 đồng mỗi chuyến, còn dầu xăng 6000 đồng (0.4 $US) một lít. May thì không bị phạt, mỗi lần phạt là 200 000 đồng nếu phạt biên bản, còn thương lượng thì nhẹ hơn lối 100 000 đồng. Có nơi dễ dãi như Vũng Tàu, Bình Triệu còn thương lượng được, có nơi như Đà Lạt thì vô phương thương lượng bác ơi! Xe chạy qua Hố Bò/Lái Thiêu, gặp đoạn đường mới làm chưa xong, đang được trải lớp đá dâm tuy chưa hoàn tất nhưng cho xe cộ lưu thông nên ổ gà, ổ voi tùm lum. Anh Thành càu nhàu, đường gì mà giống đường chợ Lách vừa chạy vừa lách! Anh còn cho biết tình trạng này đã gần nửa năm nay, lý do (theo anh) thầu nhiều công trường làm một mớ ở đây rồi chạy đi làm nơi khác.

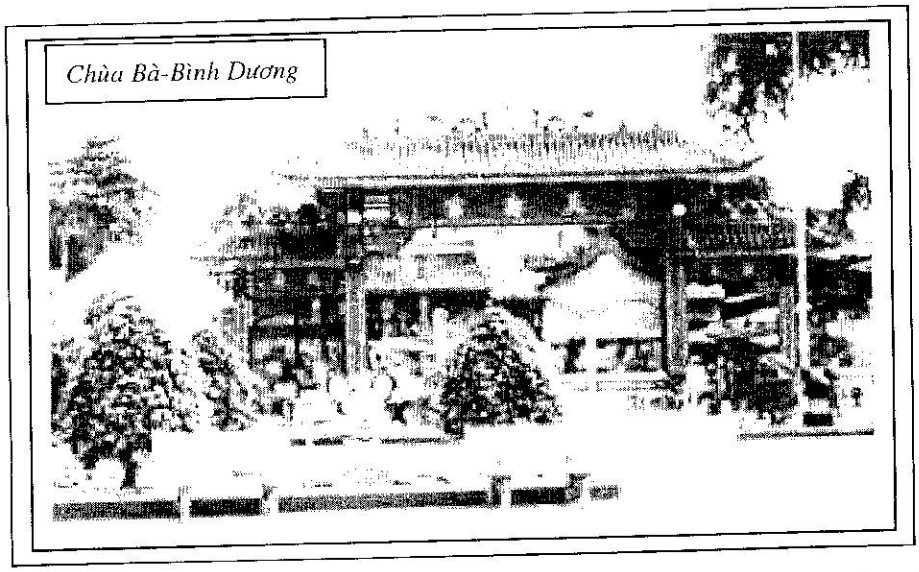
Không có thì giờ và phương tiện để tìm hiểu được sâu rộng nhưng qua quan sát công trình cục bộ có vài ghi nhận sau đây: Công Chánh Việt Nam hiện được trang bị nhiều dụng cụ như xe ủi (bulldozer), xe cạp (hoe), xe vét (blade), xe cán đường ống sắt, xe cán đường bánh cao su...cho đến trang bị nhẹ như máy khoan, máy cắt bêtông cầm tay vv...Giá một lưỡi khoan bêtông hay dĩa cắt bêtông độ 1 $US. Hệ thống cống thoát nước được thực hiện song song với công tác đường. Nền đường được dùng đá dâm (class 2 AB). Hot mix đã thông dụng, được trải bằng tay hay bằng máy và thermoplastic đã được dùng để vẽ các lằn tim đường. Các công trình lớn đã được cung cấp bêtông qua nhà máy và phân phối bằng xe tải có máy trộn. Công Trường xây cất nhà của tư nhân tầm vóc không to xử dụng máy trộn bêtông di động loại nhỏ. Tuy nhiên công tác thi công chưa vào quy củ cho lắm. Thí dụ trải hot mix bằng tay khá chậm, nhiệt độ hot mix quá nguội mà chưa được xe cán, cống thoát nước không được đấp nén đúng mức do đó rò rỉ tại mối nối xảy ra rất thường, bờ chận hai bên nền đường chưa thiết lập đã đổ đá và cho cán nền đường, đất đấp không được nén đúng mức mà đôi khi được thay thế bằng thân hay gốc cây để đỡ tốn công tốn của. Về bản báo (signals) thì rất lỏng lẻo, bản đã nhỏ mà thấp lè tè, không có bản báo từ xa. Về an toàn công nhân và công chúng hầu như chưa được nghĩ tới. Công nhân có nhiều nơi được mặc đồng phục nhưng chưa có áo choàng phản chiếu, và nón an toàn. Dụng cụ nặng khi chạy lui không có còi báo (back up alarm). Công trường được giới hạn bằng K rails nhưng vì thiếu kém nên đặt cách khoảng độ 20-30m một đơn vị. Do đó không có thùng cát (Crash cushions) che chắn phía đầu K rails. Cũng may vận tốc lưu thông cạnh công trình chỉ độ mười hay mười lăm km/giờ mà thôi. Không có phân chia ranh giới công trình và dòng xe lưu thông rõ ràng. Được cái công chúng Việt nam rất dễ tánh, thấy nơi đâu len vào được thì nhào vô. Cừ

bêtông của cầu Bình Triệu dùng làm dàn dựng đứng nghiêng ngửa như răng ông già. Qua phẩm chất công tác như thấy bên trên công việc kiểm tra công trình và kiểm soát chất lượng rất hời hợt. Đội thi công hầu hết khá trẻ và phần đông là người miền Bắc 75. Phần đồ án của các cơ quan cũng gặp khó khăn. Mỗi cơ quan phải tự giải quyết cục bộ một cách đấp vá như nơi đất thấp thì cứ nâng đường, cống thoát hay bờ kè lên cao. Do đó cảnh cống thoát nước cao hơn đất thiên nhiên và nền nhà dân chúng độ 0.7-1.5m nhan nhản khắp nơi. Nhiều căn nhà nằm thụp độ 1.0-1.5m dưới mặt đường. Mặc cho dân chúng hai bên chịu úng thủy khi mưa to gió lớn. Cuối cùng xe chạy đến bến xe miền Đông/Bình Triệu. Xe không vào bến mà chạy vòng ngoài.

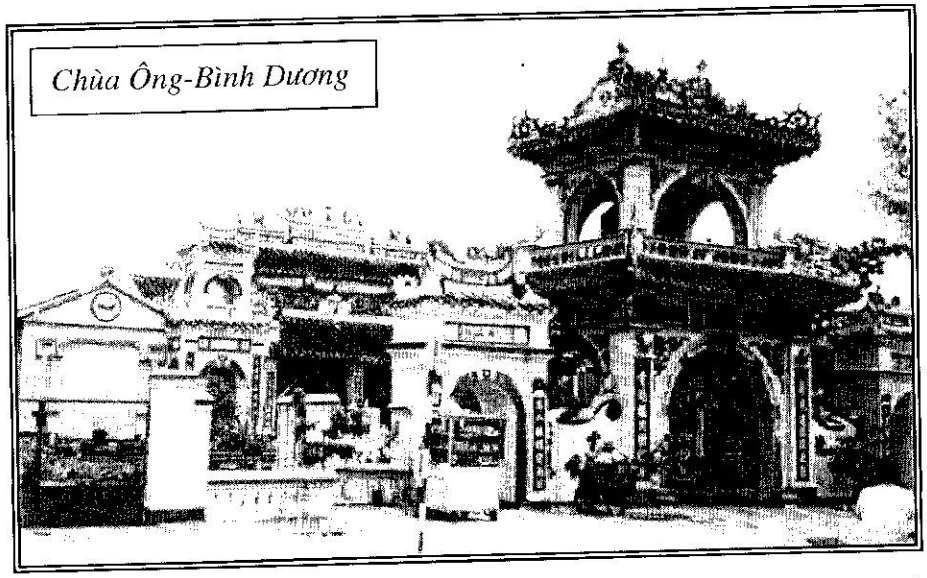
"Tới ngã tư là con mở cửa chú nhảy xuống cho lẹ nghe chú nếu chậm công an công lộ thấy phạt tụi con", chị Văn dặn.

Mình đang trong dòng đời không có thì giờ kịp phản ứng thì chị đã mở cửa và đẩy nhẹ vào lưng, cảm thông khó khăn của anh chị ấy mình mau mau nhẩy xuống.

Hú hồn công an công lộ không bắt gặp xe dù! ■



Chùa Bà-Bình Dương



Chùa Ông-Bình Dương