

COI CHỨNG CỌP

VĂN MINH HỒNG

Thân tặng Anh Nguyễn Hứa Kiếu, cùng Trần Nguyên Hùng, Đoàn Đình Mạnh, Hoàng Ngọc Trí, Trần Đình Thiệu và các anh em phòng Thiết Kế ở Khu Cầu Đường 4 cũ, để nhớ những buổi trưa gặm khoai mì trên công trường.

(Bài này được viết theo trí nhớ của tác giả, nếu có những chi tiết nào không đúng, xin quý AH bỏ qua)

Quốc lộ 13 từ SG chạy qua thị trấn Chợ Thành, đến thị xã An Lộc, và tiếp tục đi lên đến Lộc Ninh trước khi chấm dứt ở biên giới Việt Miên. Đoạn đường này trong thời gian chiến tranh VN, nhất là vào thời điểm 1972 đã từng là đề tài thời sự hàng ngày trên các mặt báo trong và ngoài nước. Sau năm 1975, tôi làm việc ở Khu Cầu Đường 4 nơi mà địa bàn hoạt động bao gồm miền đông nam phần, trong đó có QL 13 này. Những ai có dịp tham dự thiết kế, thi công hay tu bổ đoạn đường này trong khoảng thời gian vừa sau 1975 đều có dịp chứng kiến những đổ nát và dấu vết tàn phá của chiến tranh. Một phần những khu vực dọc QL này trước khi hòa bình lập lại là vùng mất an ninh hoặc vùng chiến trận nên hầu như không ai trong chúng ta có dịp đặt chân đến.

Sau khi chiến tranh chấm dứt năm 1975, một trong những nhiệm vụ của ngành Cầu Đường ở miền Nam bấy giờ là phục hồi và nối lại giao thông đến những nơi đã bị gián đoạn, cũng như đến các mặt khu CS cũ. Khoảng các năm 77, 78, khi người dân VN đã bắt đầu thấm mệt với các vấn đề “cơm, áo, gạo, tiền” cũng như bắt đầu được làm quen với việc độn cơm với bo bo thì bóng dáng chiến tranh lại kéo đến. “Đồng chí lảng giềng vĩ đại” ở phương Bắc nay trở thành “bọn phản động theo Mao trong giới cầm quyền Bắc Kinh”, “Đồng chí Pon Pot kính mến” ở phía Tây đã trở thành “tên đồ tể Pon Pot” đang thực hiện chỉ thị của “bọn bành trướng bá quyền Trung Quốc” để



đàn áp, đánh phá, giết chóc cả người Việt lẫn người Miên ở vùng biên giới. Cả nước VN lại bị lôi kéo vào chiến tranh, và ngành Cầu Đường bấy giờ được giao nhiệm vụ đảm bảo giao thông biên giới, thực hiện cấp tốc việc thiết kế và xây dựng những công trình, đa số là tạm thời, để phục vụ chiến tranh, phục vụ việc chuyển quân, chuyển tăng, kéo pháo lên vùng biên giới.

Tôi không biết các đồng nghiệp Cầu Đường ở miền Bắc đã làm những công tác gì ở vùng biên giới Việt Hoa để chuẩn bị đối phó với người anh em một thời môi hở răng lạnh, riêng ở vùng biên giới phía Nam thì trọng tâm công tác chú trọng về sửa chữa và khai thông lại các tuyến đường chạy dọc biên giới, kiểm tra, gia cố hoặc xây dựng các cầu tạm có thể chịu được tải trọng của tăng T-54. Tu sửa đường lộ có thể là dậm vá macadam, nhưng thường là làm đường trải sỏi đỏ. Công tác khảo sát thiết kế đã cho tôi cơ hội được đi dọc theo các vùng biên giới hẻo lánh. Do hoàn cảnh kinh tế và an ninh, toán khảo sát đo đạc của chúng tôi thường cố gắng đánh lệ rút nhanh, có khi chỉ mất độ 3, 4 ngày là khảo sát xong những đoạn đường dài hơn 10 km. Những gian khổ và nguy hiểm của thời kỳ căng thẳng ở biên giới đã để lại trong chúng tôi nhiều kỷ niệm vui vui nhưng có lẽ kỷ niệm đáng nhớ nhất là khi chúng tôi đi khảo sát QL 13 trên đoạn đường từ Lộc Ninh đến biên giới Việt Miên.

Thị trấn Lộc Ninh ở dưới sự kiểm soát của Bộ Đội Miền Bắc từ 1972. Phía đông nam của Lộc Ninh là thị xã An Lộc, thủ phủ của tỉnh Bình Long nơi mà mùa hè đỏ lửa 1972 đã có một trận chiến bao vây và tử thủ được xem như là ác liệt vào bậc nhất của cuộc chiến VN. Tuy Bắc quân



không chiếm được An Lộc vào năm 1972, nhưng từ 1972 đến 1975, việc thông thương đến đây không được thuận tiện và dễ dàng. Ngay cả sau 1975, khi hòa bình đã được lập lại, trên đường đi công tác ngang qua An Lộc, chúng tôi vẫn còn thấy xác các chiến xa T-54 nằm ngổn ngang trên đường phố, chứng tích tàn phá của chiến tranh tương tàn, khốc liệt.

Ở khu Cầu Đường 4, thông thường Bác TN là tài xế được phân công lái xe đưa bộ phận khảo sát của chúng tôi đi công tác. Bác TN lái 1 chiếc xe Jeep màu cam, phía sau rộng rãi hơn những chiếc Jeep khác nên chúng tôi luôn chọn đi xe của Bác. Chặt lên chiếc Jeep này, ngoài các dụng cụ, máy móc đo đạc, túi xách, quần áo cá nhân cho 4, 5 ngày công tác, chúng tôi còn khệ nệ khuân theo nồi niêu, xoong chảo, đôi khi cả túi gạo để lo cho cái bao tử trong những ngày đo đạc. Chắc đa số các AH có sống ở VN trong khoảng thời gian này đều còn nhớ là tình hình lương thực của người dân Việt lúc bấy giờ hết sức căng thẳng, mỗi tháng mỗi đầu người chỉ được 9 kg gạo, thị trường gạo tự do thì hầu như hoàn toàn biến mất hoặc nếu có thì cũng không mấy ai có đủ tiền mua. Lương hưởng thì đầu tháng lãnh đã thấy gần cạn ở 1 hoặc 2 tuần lễ đầu nên anh em chúng tôi cũng không thể cơm hàng cháo chợ trong khi đi công tác được. Những lần đi khảo sát thiết kế đường, để giảm bớt thời gian đo đạc mà vẫn có thể thực hiện bản vẽ với khá đủ chi tiết, lập chiết tính khối lượng và dự toán, chúng tôi thường phải phát huy vài sáng kiến nho nhỏ, nghĩ ra những cách khá ngộ nghĩnh để khắc phục hoàn cảnh quá đổi khó khăn.

Kỳ đi khảo sát QL 13 lần ấy đường như có LĐH, NVP, LVB, HNT, TNH, và tôi. Năm, sáu anh em chắt



lên chiếc xe Jeep mà phía trước cẳng xe, chúng tôi còn dùng dây thừng cột theo chiếc xe đạp cà tàng của TNH. Việc đầu tiên khi đến nơi công tác là trình giấy công tác cho chính quyền địa phương rồi hỏi thăm xem nơi nào toán đo đạc có thể ngủ lại qua đêm. May mắn lần này chúng tôi được giới thiệu đến một trường tiểu học mà các em đang mùa nghỉ nên chúng tôi có thể kê các bàn lại với nhau để làm giường ngủ buổi tối. Tắm rửa thì có giếng nước ở góc trường, mức nước lên xối tại chỗ; xong đem nồi vo gạo, kê gạch kiếm củi nấu nồi cơm chiều để anh em xúm lại ăn.

Buổi sáng hôm sau LVB và TNH luộc một nồi khoai mì lớn mang theo xe để ăn trưa tạm, chiều về sẽ nấu cơm nước tươi mát hơn. Anh em sau đó chia ra làm 2 toán để bắt đầu đo đạc. LVB, NVP, HNT, và LĐH sử dụng máy transit để đo đạc chi tiết. Toán này đi sau cùng với chiếc Jeep. Còn TNH đèo tôi trên chiếc xe đạp cà tàng, H ngồi phía trước đạp, tôi ngồi ở phía sau 1 tay cầm theo 1 cuốn sổ ghi chép, một tay cầm viết và một máy nhỏ bấm đếm xe (máy này của toán cân xe lúc trước để lại). H và tôi đo trước chu vi của vòng bánh xe đạp, rồi lấy một sợi dây lạt buộc vòng ngang bánh xe. Khi bánh xe quay, sợi dây lạt này sẽ cạ vào vành xe và đánh lên một tiếng xoẹt. Khi TNH đạp xe, tôi cứ bấm cho máy bấm số nhảy mỗi khi nghe một tiếng xoẹt và ghi vào sổ mỗi khi đến một khúc quanh, hoặc khi địa hình hoặc mặt đường thay đổi. Khi có cống thoát nước băng ngang đường, chúng tôi ngừng lại, ghi lại số trên má bấm, ghi nhận kích cỡ cũng như số miệng cống, tình trạng tường đầu cống, tình trạng thượng và hạ lưu. Sau đó chúng tôi rời địa điểm để cho toán đo đạc theo xe Jeep đi lên, đo đạc địa hình tại vị trí cống này với cao độ giả định. Sau này khi trở về văn phòng, chúng tôi dùng quyển “trụ mốc lộ trình” (Kilo-post log) để dựa vào các điểm mốc như giao lộ, đầu đường cong mà chỉnh lại các khoảng cách tính ra từ số vòng quay của bánh xe đạp. Cứ làm cuốn chiếu như vậy từ sáng sớm, mệt thì dừng lại kiếm chỗ mát để nghỉ hoặc ghé qua các quán nghèo bên đường để giải khát bằng vài ly trà đá. Đến trưa trời trở nên

nắng gắt, đường đầy bụi đỏ tóe lên khi có xe tải chạy qua. Tụi tôi mặt mày, lưng áo bám đầy bụi đỏ nhất là cặp kính cận của tôi thì cứ chốc chốc phải gỡ ra chùi vào áo. Tôi không biết bụi đỏ hồng trần của “Ngày Xưa Hoàng Thị” nên thơ thế nào, chớ bụi đỏ đầy trời trên vùng đất đỏ laterite này dường như chỉ muốn khéo nhắc cho bọn tôi cái tương lai mù mịt

của dân mình lúc bấy giờ.

Khi trời bắt đầu xế trưa, TNH và tôi trở lại trên xe đạp để gặp anh em do đặc, kiểm soát lại công việc đã thực hiện rồi tất cả chất lên xe Jeep chạy đi chợ, sau đó về trường học nghỉ ngơi, tắm rửa, và nấu cơm chiều. Tối đến kê bàn lại, giảng mừng năm nói chuyện khào, nhắc chuyện đời xưa và còn đoán thử coi những anh em đã vượt biên ra nước ngoài bây giờ đang làm gì, có cực khổ như anh em trong nước không?

Mọi việc do đặc diễn tiến suông sẻ trong những ngày kể, và vào buổi cuối cùng theo dự trù, chúng tôi sẽ thanh toán nốt phần còn lại của đoạn đường chạy đến biên giới Miên. TNH và tôi đều có phần náo nức vì công tác gần xong, sắp được về nhà, thêm vì công việc đã nhuần nhuyễn sau mấy ngày thực tập nên chúng tôi cảm thấy thời gian trôi qua khá nhanh. Độ gần giữa trưa, H và



tôi ghé vào quán nước bên đường nghỉ mệt và nói chuyện vắn vỏi 1, 2 người dân đang ở đó. Sau khi xã giao một vài câu, được biết chúng tôi là Kỹ sư đi khảo sát để làm đường, bà con ở đây báo cho chúng tôi một tin khá “lý thú”: “Mấy chú đi nên cẩn thận 1 chút, hôm rày ở

vùng trên này có một con cọp hay về lảng vảng ở đây !!!” Trời trưa nắng mà bỗng nhiên sao tụi tôi cảm thấy hơi lạnh lạnh sau lưng. Sao mà ông trời chơi ác vậy? Sao lại khiến có cọp ra lảng vảng trong lúc bọn này đang do đặc để làm gì?

H hỏi tôi có vẻ lo lắng “Bây giờ mà tính sao?”

“Thì cũng phải đi chợ sao bây giờ, tao chắc cọp hồng ra ban ngày đâu” tôi làm vẻ thản nhiên trả lời.

Tụi tôi tiếp tục di chuyển trên chiếc xe đạp mà bụng dạ không còn “hồ hởi” như những giây phút trước dù công việc đã sắp xong. Ác nổi đường càng gần biên giới thì càng vắng gần như không có một bóng người nào. Lòng đường trở nên hẹp, hai bên đường bây giờ

mọc nhiều bụi cỏ dại cao hơn đầu người, thỉnh thoảng lại có những bụi trúc rậm và cao gần như phủ từ bên đây qua đến bên kia lề đường. TNH đạp xe thật lẹ, và cứ mỗi lần đến đường cong khuất thì hai đứa tôi lại thót ruột vì không biết “ông” có núp đâu đó không? TNH cứ thỉnh thoảng lại hỏi tôi: “Có cọp không Hồng? Có cọp không Hồng?” Tôi không biết nói sao nhưng vì cứ bị hỏi hoài nên cuối cùng cũng ráng bình tĩnh trả lời: “Mầy cứ lo chạy đi, cọp không có rình trước mặt đâu, nó chỉ rình sau lưng thôi. Có gì thì nó vô tao ở phía sau này chờ nó không vô mầy đâu”. Không biết câu trả lời có làm TNH an tâm phần nào không nhưng từ đó trở đi không thấy hấn hỏi như vậy nữa.

Đồn biên giới cuối cùng là nơi chúng tôi đang mong đợi để tới. Mong đợi vì chẳng những là điểm cuối của công tác mà còn là nơi chúng tôi có thể an toàn dừng lại chờ đợi (mà không sợ cọp) để xe Jeep chở toán do đặc lên đón bọn tôi về.

Thấm thoát đã hơn 25 năm qua, anh em mỗi người một ngã. Không biết QL 13 bây giờ đã được mở rộng và tráng nhựa thẳng tắp chưa. Đồn biên giới khi xưa chắc không còn là một chòi lợp tôn nhỏ nữa mà đã có cơ ngơi cao rộng hơn. Còn “ông 30” ở biên giới Lộc Ninh lúc đó, không biết bây giờ có còn không hay đã vào một nồi cao hổ cốt nào rồi. Chỉ biết là TNH và tôi không có duyên gặp “ông” và nhờ vậy mà bây giờ tôi mới có dịp ngồi đây viết bài này cho Lá Thư AHCC.

Chiều mưa nhớ bạn

*Cảm hứng từ bức ảnh
Sân Trường Chiều Mưa
do Trần Viết Hiếu
và Vương Ngọc Tân
-ACC74 gửi tặng*

*Người về thăm trường cũ
Một chiều mưa giăng giăng
Lòng bỗng nghe thổn thức
Về một thời xa xăm ...*

*Ngày tựu trường đông đúc
Tiếng cười nói vang vang
Bạn cùng tôi bỏ ngõ
Vào giảng đường thênh thang*

*Bốn năm dài học tập
Chúng ta cùng tranh đua
Giải những bài toán khó
Thực tập và vui đùa*

*Ta trao đổi kiến thức
Mong góp một bàn tay
Xây quê hương, đất nước
Được no ấm sau này*

*Ra trường trong thương nhớ
Bạn, tôi hai ngã đường
Như chim non lìa tổ
Bay đi khắp muôn phương*

*Hai mươi năm xa cách
Cuộc đời bao đổi thay
Ước mơ ngày xưa đó
Có thành tựu hôm nay?*

*Trở về thăm quê cũ
Ghé lại thăm trường xưa
Bạn bè giờ thiếu vắng
Nhưng nhớ sao cho vừa*

*Nhớ người miền hải ngoại
Nhớ kẻ tận cuối trời
Nhớ bạn đã khuất núi
Cuộc đời như mây trôi ...*

*Chiều mưa sân trường cũ
Lòng ai bỗng bồi hồi
Tìm đâu người xưa cũ
Lững lờ dòng nước trôi ...*

T.M.T.

