

# Cần Giờ

Nguyễn Thái Hai

Cần Giờ là vùng đất thấp chằng chịt sông rạch ở phía Nam Saigon, trước đây thuộc quận Nhà Bè tỉnh Gia Định, chúng ta quen gọi khu rừng Sát, có thời là chiến khu của Bảy Viễn, nay được sát nhập vào thành phố Hồ Chí Minh. Sau khi đi học tập về cổ AH Trương công Thiện giới thiệu tôi vào làm ở Sở Giao Thông Vận Tải ( GTVT) t/p HCM. Năm 1978 cổ Ái Hữu Trương công Thiện và tôi được giao phó nghiên cứu tuyến đường từ thành phố đi Cần Giờ và công tác này sẽ được giao cho Thanh niên Xung phong thực hiện bằng cách lấy đất hai bên đắp cao lên làm đường. Ban lãnh đạo thành phố nghĩ với tuyến đường này ngắn hơn đường đi Vũng Tàu, và Cần Giờ trực thuộc Thành phố có thể thu hút dân chúng ra tắm biển và khai thác nuôi tôm. Trong khi lặn lội khảo sát tôi nói với anh Thiện sông rạch và bùn lầy như thế này làm sao mà làm đường? Anh ấy cười và bảo họ có mắt mắt gì đâu, dân chúng đi làm thủy lợi trong mười năm mấy sông đắp chẳng được. Tuyến đường do chúng tôi đề nghị được điều chỉnh đôi chút và đã được Thanh niên Xung Phong thực hiện với nền bằng đất và sau đó rờn rã hơn 3 năm lộn lộn với bao khó khăn toàn bộ 5 cầu và tuyến đường lồi 40km từ phà Bình Khánh trở đi bằng bê tông nhựa đã hoàn tất. Tuy nhiên thời gian đi Cần Giờ cũng không giảm được bao nhiêu vì vẫn bị kẹt ở phà Bình Khánh.

Tôi được may mắn là có anh bạn cùng làm ở CCHK trước đây có thể giúp tôi đi xem

tuyến đường này. Tuy luôn bận rộn nhưng anh bạn tôi cũng đã thu xếp chuyến tham quan đặc biệt này cho tôi. Anh bạn. cùng với anh Th., phụ tá, cũng dân Phú Thọ, và tôi khởi hành từ 8 giờ sáng, chạy lòng vòng (detour) trong khu Tân Thuận và Nhà Bè vì có nhiều công tác có liên hệ đến trực xa lộ Bắc Nam đang thi công. May mà vừa gặp chuyến phà Bình Khánh sắp khởi hành nên không phải chờ. Cầu Dàn Xây lớn nhất và cũng có lịch sử khá ly kỳ. Cầu Dàn Xây được thực hiện từ hai bên nhưng hợp long không được vì hai tim cầu chệch nhau làm chậm tiến độ thi công. Dân chúng gọi là cầu “Xây Dàn”, xây dần dần. Bộ mặt Cần Giờ nay sáng sủa đẹp đẽ hơn nhiều. Đường sá bằng bê tông nhựa rộng rãi với hai hàng cây nhiều bóng mát có nơi còn có dãy phân cách xanh tươi cắt xén gọn gàng. Có khu du lịch nghỉ dưỡng tại bãi biển. Gọi như thế chứ chẳng có gì đặc biệt có lẽ cũng là một vụ chiếm đất chờ thời. Bãi tắm vẫn lầy và đầy bùn như xưa có khác chẳng là một số ghé và dù xanh



Cần Giờ

đỏ trên bãi và mây bờ đá cản sóng thẳng góc với bờ biển mà cả ba chúng tôi chẳng biết dùng làm gì. Một bất ngờ là tuyến đường đi Cần Giờ đang được nói rộng với tiết độ ngang 40m hiện đang được đắp cát rộng mênh mông. Tuyến đường sẽ được trải bê tông nhựa rộng 30m và các cầu cũ sẽ được làm lại mới dài hơn, tính không cao hơn và tải trọng đáp ứng nhu cầu mới của trực xa lộ Bắc Nam. Mục đích của

Thành phố là khi đường và cầu mới hoàn thành, các ngành kinh tế biển, du lịch sinh thái và nuôi trồng thủy hải sản của huyện Cần Giờ sẽ có điều kiện phát triển nhanh và nổi những sinh hoạt của Saigon với biển Đông. Cả hai điều năm xưa tôi nghĩ là hảo huyền nay đã được thực hiện.

Theo tôi hiểu nội thành Saigon tương lai sẽ có 2 trục xa lộ xuyên tâm : trục Bắc Nam và trục Đông Tây. Đoạn Bắc xa lộ Bắc Nam, 6 làn xe, khởi đầu từ ngã tư An Sương, bây giờ thuộc đường Xuyên Á, theo đường Trường Chinh đi vào Lăng Cha Cả cũ, mới mở rộng được vài năm nay. Ngã tư An Sương là ngã tư cũ QL1 đường đi Tây Ninh và xa lộ Đại Hàn, đường Trường Chinh là một đường cũ trong trại Phi Long được nối dài đến ngã tư Bà Quẹo, mở cho dân chúng sử dụng sau 75. Đường Trường Chinh nhập với đoạn QL1 giữa ngã tư Bà Quẹo và An Sương nay đã được mở rộng 8 làn xe nên cũng giải tỏa phần nào sự kẹt xe tại đầu phi trường này. Đường Xuyên Á, cũng 6 làn xe, gồm đoạn đường QL1 cũ, từ cửa khẩu Mộc Bài, Tây Ninh, đến ngã tư An Sương, và đổi hướng nối với đoạn xa lộ Đại Hàn đi qua Xa lộ Saigon-Biên Hòa. Đoạn Nam xa lộ Bắc Nam sẽ là đoạn Bình Khánh- Cần Giờ đang được thực hiện. Đoạn giữa chưa xác định được tuyến.

Trục Đông Tây khởi đầu từ Bình Chánh theo hữu ngạn kinh Tàu Hủ (bến Hàm Tử, Chợ lớn) đến cầu Chữ Y, rồi theo rạch Bến Nghé (bến Chương Dương, Saigon) chui qua hầm Thủ Thiêm tại khu Nhà Rộng và nối vào xa lộ Biên Hòa. Dự án xa lộ Đông Tây với hầm Thủ Thiêm hiện nay là trọng điểm. Sở GTVT phụ trách về cầu đường do hãng Nhật thiết kế, Sở Xây Dựng lo về Khu Đô thị Thủ Thiêm. Sở GTVT trình dự án đã mấy năm rồi nhưng từ Thành Phố đến Trung Ương không những luôn thay đổi ý kiến về các tiêu chuẩn của hầm, thậm chí có lúc đã bỏ hầm và thay bằng cầu. Nhưng kết quả cuối cùng là hầm. Do sự thay đổi quan điểm trên, công tác phối hợp giữa hai Sở không được thông suốt và hai Sở làm ăn sao mà bây giờ Sở GTVT phải điều chỉnh tiết độ ngang hẹp lại cho phần xa lộ Đông Tây xuyên

qua khu Đô Thị Thủ Thiêm. Việc này đang làm các bộ phận thiết kế và phối hợp của hai Sở nhưc đầu với sức ép của Hà Nội và công ty Nhật.



Rừng đước cao khoảng 10 mét và đường đang được mở rộng cả hai bên

Tôi đi Cần Giờ còn một mục đích nữa là để nhìn xem xóm Thạnh An, nay trên bản đồ là hòn đảo nhỏ Thạnh Hóa, nơi tôi nằm ụ suốt hơn một tháng trời để vượt biển. Đứng trên bờ vàm Cần Giờ nhìn qua hướng Thạnh An xa tít, mắt chỉ thấy sóng và nước mênh mông, nhưng tâm trí thì đã đưa tôi về 2 thực cảnh của chuyến vượt biên 25 năm về trước và cảnh chỉ mới chưa đầy một năm.

Một buổi sáng sớm mùa Đông năm 1980, tôi và đứa gái út 7 tuổi lẻo đẻo đi theo một bà già, đóng vai bà ngoại, xách một bị lác đựng hành trang vượt biên của chúng tôi. Trên đường đến bến Bạch Đằng bà ấy dặn lát nữa bà ấy sẽ chỉ ngậm một cô gái. Cô ấy sẽ cùng chúng tôi đi tàu đến Thạnh An. Chúng tôi không được nói chuyện với nhau, chỉ hiểu nhau qua ánh mắt và cử động thôi. Để khỏi lạc cô ấy xách một cái giỏ màu đỏ. Sau khi hai bên cùng nhận diện rồi bà ấy trao bị lác lại cho tôi rồi về. Xuống tàu tôi ngồi giữa tàu, cô gái ngồi sau đuôi, thỉnh thoảng cùng nhìn nhau. Xế trưa cô ta đi ngang làm dấu bảo chúng tôi đi theo khi tàu ghé bên. Có 5-6 người cùng lên. Khi chỉ còn lại ba chúng tôi cô ấy bảo

- Đáng lẽ phải tiếp tục đi đến Thạnh An, nhưng đêm qua cha cháu bảo hình như Công an

biết hôm nay có khách theo tàu xuống, nên bảo cháu đưa chú đến đây gọi nhà người quen. Sáng mai cháu dùng ghe nhỏ đi trong rạch xuống Thạnh An an toàn hơn.

Bảo sao nghe vậy và thấy cũng hợp lý. Gần trưa hôm sau chúng tôi đến Thạnh An và biết là mình số con rệp đen hơn mồm chó mực vì số khách đến chiều hôm qua đều đã lên “cá lớn” và đi thoát. Chúng tôi tạm trú tại nhà một bà bán quán tạp hóa. Xế trưa có thêm 2 thanh niên em chủ tàu. Để được an toàn bà ấy bảo từ nay Quỳnh Anh là cháu ngoại, được ở trên nhà. Vì quán đông người ra vào, ba chúng tôi, đàn ông thanh niên, phải hàng ngày xuống trốn dưới sàn nhà chiều tối khi được gọi mới được lên ăn cơm và tắm rửa. Khi công an có lòng xét thì cứ đứng thẳng người tụi nó thấy cũng tưởng là cột trụ sàn nhà, và chúng cũng không xuống lòng dưới đó vì dơ dáy. Cả ngày buồn nên chỗ nào có radio hát cải lương là tới nghe để giết thì giờ, thỉnh thoảng đầu hứng nước tiểu của đám con nít trên sàn. Có hai lần gặp nước thủy triều lên cao chỉ còn vài chỗ trốn, sóng đẩy bao chất dơ dáy như chuột chết, phân, băng vệ sinh phụ nữ đủ thứ đến gần, trông thấy mà tởn. Hơn một tháng mà tưởng như cả năm. Tội nghiệp nhất là Quỳnh Anh da thịt trắng trẻo, sau vài ngày làm cháu ngoại, được nhiều khách hàng hỏi chuyện. Sợ lộ tẩy bà chủ quán phải đem gọi nơi nhà khác, tôi phải an ủi khuyến khích đừng sợ. Nói vậy chứ mới 7 tuổi trong hoàn cảnh đó làm sao không sợ. Một lần cháu lên cơn sốt mấy ngày uống hết thuốc mang theo mà chưa khỏe phải nhờ một bà y tá già đến chích thuốc 3-4 lần vào ban đêm mới khỏe. Tuần sau lại bị tiêu chảy mua thuốc tại các con buôn địa phương không hết cứ phải uống cà phê đen. Một đêm cháu bảo “đừng về Saigon nghe ba, về rồi không đi được nữa đâu” thương con trẻ mà ứa nước mắt, không dám hỏi tại sao lại nói như vậy. Trong thời gian này lại cứ được tin sắp có tàu. Đem cháu về sợ lỡ dịp, tiếp tục ở lại bệnh tình rất là nguy hiểm vì vừa không có thuốc vừa thiếu vệ sinh và ăn uống thiếu thốn. Tôi như gà mắc tóc, tiến thoái lưỡng nan. Một hôm tình cờ nghe bà chủ quán dự định cho 2 đứa em chủ tàu đi vào chuyên tới. Tôi lên tiếng phản đối phải để dành

chỗ ấy cho cha con chúng tôi, nếu không tôi sẽ phá rồi, tổ chức bà sẽ bị bẽ. Tôi bảo:

- Con tôi đau không có thuốc chữa ở thêm lâu ngày lỡ có mệnh hệ gì hàng xóm biết và công an sẽ biết. Hoặc nó yếu quá tôi phải đi ghe qua Vũng Tàu để về Saigon cũng bị lộ. Phần khác khi em chủ tàu đi rồi chỉ còn hai cha con tôi chắc gì họ tiếp tục lo cho chúng tôi. Nếu bà muốn yên thân làm ăn phải để chúng tôi đi trước.

Nhờ đó một đêm gần cuối tháng, dưới ánh trăng lười liềm lờ mờ, chúng tôi được vợ chồng người cung cấp xăng cho “cá lớn” đưa chúng tôi ra một ngả ba rạch khá lớn. Cha con chúng tôi lên bờ núp tạm trong lùm cây, họ lo việc kéo các can xăng dầu dưới lòng sông. Người chồng lặn xuống mò mẫm tìm được can nào chuyển lên cho vợ sắp vào ghe. Mỗi nơi họ chỉ để vài ba can và cả thầy gân 20 can xăng. Quỳnh Anh sau mấy ngày đau, người ốm nhom và yếu lả, gặp sương gió lạnh run cầm cập. Tôi phải lấy cái áo khoác phủ kín toàn thân cháu. Áo khoác này là cái áo mưa màu cứt ngựa mua năm 1967 khi đi tu nghiệp ở Mỹ, đã được cắt ngắn và sửa lại thành áo blouson. Giữa đêm khuya ôm cháu sát vào người và chờ đợi ruột gan nóng như lửa không biết cá lớn có đến không. Đây là lần thứ chín cha con chúng tôi thử thời vận và kỳ này với khá nhiều hy vọng. Vợ chồng họ đã vớt xăng lên hết và neo thuyền chờ. Trong khi chờ đợi nhớ lại những chuyến đi bất thành trước đã rút được một điều rất quan trọng khi phải trở về. Trong mỗi chuyến đi hụt tôi có thể quăng bỏ mọi thứ nhưng cần bảo vệ đôi dép Nhật. Nhiều lúc trong khi chạy trốn ta thường mất dép đi chân không về nhà, gặp công an hay du kích họ biết ngay là dân đi vượt biên hụt. Người thành phố nào dù nghèo đến đâu cũng đi dép chớ không đi chân không. Chợt nghe tiếng máy rừ rừ trong đêm khuya. Tiếng động lớn dần và đúng là cá lớn đến. Họ lật đặt chuyển xăng lên trong bóng đêm lờ mờ. Tôi bồng cháu ra mé rạch xin cho lên cá lớn. Người vợ bảo chồng chèo ghe vào đưa chúng tôi ra. Chúng tôi là những người khách đầu tiên lên tàu. Tôi vui mừng khôn xiết, chọn chỗ nằm giữa khoang hầm tàu trong ánh sáng lơ mờ của một bóng đèn điện nhỏ treo trên

trần hầm tàu. Sung sướng vô cùng vì điều mơ ước được đến bến bờ tự do bao lâu nay đang ở trong tầm tay. Nhưng niềm vui vụt tắt khi nghĩ tới cảnh từ nay hai cha con sẽ trở trời nơi chốn khách xa lạ và vợ và các con lớn vẫn đang còn trốn chui nhủi ở Long Xuyên không nhà cửa, không hộ khẩu, không tiền bạc không tương lai. Tiếng ồn ào của khách tuôn xuống hầm tàu đã cắt đứt nỗi lo buồn chia ly.

Nhưng cũng liền đó tâm trí tôi lại lọt vào một khung cảnh khác sôi động hơn rõ ràng hơn. Tháng 3-2005 vừa rồi, trong dịp đi Cali chúng tôi đi xem đêm nhạc Paris by night 30 năm viễn xứ. Trong hoạt cảnh Như Quỳnh trình diễn bài hát *Đêm chôn dấu vượt biển* của nhạc sĩ Châu đình An. Tôi đã nghe Phượng Mai hát bài này lần đầu tiên trong cuốn Paris by night số 10 *Vĩnh biệt Saigon* tôi không xúc động mấy, nhưng trong dịp này: kỷ niệm 30 năm viễn xứ, với khung cảnh ban đêm mờ mờ, sóng nước lung linh trên một sân khấu với bóng vài can xăng, cảnh Như Quỳnh ngẩn ngẩn ngơ ngơ, do dự, quyến luyến, hy vọng, đau thương trước cảnh sắp biệt ly, chạy tới chạy lui trên boong tàu đã chấn động tâm tư tôi. Thời điểm, hoạt cảnh cùng sự diễn xuất độc đáo của Như Quỳnh bài hát này làm tôi nhớ lại cảnh đêm xưa tại Cần Giờ, không cảm được dòng nước mắt tự nhiên tuôn trào và tôi khóc nức nở. Nhà tôi hiểu rõ tâm trạng, nắm chặt khủy tay tôi âm thầm an ủi và trao tôi mấy tấm khăn giấy. Khi tôi cố gắng kìm được niềm xúc động thì cũng nghe những tiếng sục sục của khán giả xung quanh.

- Anh Hai, thôi ta đi ra bến tàu rồi về, lời nhắc của anh bạn đã kéo tôi về thực tế

- Xin lỗi anh, nhìn qua Thanh An, tôi nhớ lại cảnh đêm xưa tôi đã ra đi từ bến nước này.

Lúc đầu anh bạn định trên đường về sẽ ghé cầu Dân Xây cho tôi xem và giải thích nguyên nhân gây sự trục trặc mố và các trụ cầu đặc biệt này và cho tôi xem phần làm cửa hầm

Thủ Thiêm nhưng đành phải hủy bỏ vì anh cần về sớm cho kịp buổi họp chiều hôm đó. Trong suốt chuyến đi anh giải thích những phương pháp mới làm hầm tiền chế, di chuyển và lắp ráp hầm tại chỗ, những tiêu chuẩn, và vật liệu mới được sử dụng trong công tác, than thở những quyết định thiếu dứt khoát của thành



Đường vào thị trấn Cần Giờ

phố, những sức ép của các nhà thầu và cố vấn ngoại quốc v.v.. Những điều này làm anh luôn luôn nhức đầu. Tôi cũng không nắm vững các chi tiết nên không dám ghi lại đây. Tôi an ủi anh bạn: mệt đay nào cũng có 2 mặt, bây giờ anh bị nhức đầu nhưng con cháu anh sẽ hãnh diện khi tên anh được gắn liền với cái hầm xa lộ vượt sông đầu tiên của Việt Nam. Anh ấy chỉ cười. Sau khi về Mỹ tôi nghĩ anh bạn cười vì cán bộ cộng sản thường tranh công của thuộc cấp sức mấy mà để tên anh vào đó. Muốn có họa chăng phải truy cập trong những hồ sơ của nhà thầu tại Nhật

Biết sự khao khát của tôi muốn đi xem tuyến đường này từ mấy lần về Việt nam trước nhưng luôn bị bận mãi đến hôm nay anh mới đáp ứng được và cũng may là nếu được đi trước đây tôi đâu biết được công trình này được mở rộng như thế. Báo chí Saigon cũng vừa mới đăng tin các đại gia đang tranh nhau đầu tư mua những khu đất mé rạch gần cửa Cần Giờ.