

MỘT CẢNH BẮN ĐÁ TRÊN ĐÈO AN-KHÊ

Hà thúc Giảng

I/ Nhập đề :

Việc giao thông bằng đường bộ từ tỉnh Bình Định lên tỉnh Pleiku do một con đường chính là Quốc Lộ 19.

Con đường này dài 163 cây số và qua hai đèo cao: đèo An-Khê và đèo Mang –Yang. Đèo An-Khê dài khoảng 20 cây số, thuộc tỉnh Bình Định. Đèo Mang Yang dài khoảng 7 cây số, thuộc tỉnh Pleiku.

Quốc Lộ 19 có từ năm 1918, rộng cỡ 4 thước, được cán đá xanh để xe cộ lưu thông cho đến sau đệ nhị thế chiến.

Vào năm 1959, Chính Phủ Việt Nam Cộng Hoà cho canh tân Quốc Lộ 19 thành

đường rộng 8 thước, xe lưu thông hai chiều với vai đường mỗi bên một thước. Đường được làm nền móng bằng đất đá chọn lọc với cỡ hạt liên tục, ni cỡ tối đa 2,5 cm. Mặt đường sau đó được tráng nhựa lót và tiếp theo tráng nhựa hai lớp với ni cỡ đá xanh liên tục lớn tối đa 1,5 cm. Toàn thể Quốc Lộ đã được mở rộng, canh cải lộ tuyến, và tiết độ dọc để có độ dốc thấp, tốc độ dự trù 60 cây số / giờ và trọng tải cầu công chịu đựng xe 20 tấn.

Việc canh tân Quốc Lộ, đặc biệt là qua đèo An-Khê, mặc dầu đã hoàn thành theo tiêu chuẩn, nhưng vì đường chạy qua sườn núi và núi đã được cắt cho có tầm cao độ theo đồ án dự trù cũng như độ nghiêng dốc cắt cần thiết để tránh đất sập, nhưng vì mùa mưa hằng năm kéo dài đã tạo nên sự xói mòn, và đất đá trên sườn núi ở phía cắt thường hay đổ ra mương dọc theo đường, vai đường và lắm lúc chặn cả mặt đường.



Nếu thể tích tảng đá bị lăn ra mặt đường nhỏ, xe ủi có thể ủi đất đá choán mặt đường để giải toả mặt đường cho xe cộ lưu thông. Nhưng nếu tảng đá quá lớn, trọng lượng tảng đá quá nặng, xe ủi đẩy không nổi, thì phải cần dùng đến mìn để bắn đá thành từng tảng nhỏ mà xe ủi có thể ủi xuống vực được, để mở lại đường cho xe cộ lưu thông.

Việc bắn đá mở đường cần đến dụng cụ và vật liệu đặc biệt như máy phát điện, máy khoan đá, mìn, ngòi nổ, dây điện, xe ủi đất, v... v...

Đặc biệt là cần đến những nhân viên có đủ kinh nghiệm về việc bắn đá.

Trước khi nói đến việc bắn đá giải toả đường, ta cần biết sơ qua sự cấu tạo đất đá ở đèo này và lý do tại sao đá tảng từ sườn núi đổ ra cản trở lưu thông.

II/ Cấu tạo đất đá ở đèo An-Khê và lý do đá tảng lăn ra cản Quốc Lộ trên đèo An-Khê:

Đèo An-Khê nằm trong một dãy núi nối liền liên tiếp nhau, cao thấp khác nhau, theo hướng Bắc Nam. Đèo An-khê thấp từ phía Đông cao dần về phía Tây. Núi bao bọc bởi các loại cây lớn nhỏ, xanh tươi. Từ trên mặt đường, ta nhìn thấy, trên đồi và sườn núi phía cao, thỉnh thoảng, một đôi nơi nổi lên những tảng đá lớn cả ba, bốn mươi thước cao, nặng trên trăm tấn. Nhìn kỹ hơn nữa ta thấy, các tảng đá đó, có phát khởi một đôi đường nứt lớn, nhỏ. Qua những đường nứt lắm khi có cả cây sống lâu năm, lớn, nhỏ, rễ mọc bám vào đá.

Đó là dấu vết của sự phong hoá của đá, qua thời gian, những tảng đá đó có thể bị nứt nẻ thành những tảng đá nhỏ hơn. Những tảng đá này là loại đá hoa cương. Đất nằm cạnh các

tảng đá, hay đất cấu tạo núi là đất màu vàng nhạt, có lẫn cát. Đó là đất do đá hoa cương bị phong hoá, trải qua cả triệu năm.

Núi tại đèo An-Khê, được tạo thành vào thời kỳ Hertz, cách nay hơn triệu năm, cùng lúc với rặng núi phát nguyên từ cao nguyên Kontum, đi ngang qua cao nguyên Pleiku, đi xuống quận An-Lão, Quảng Ngãi, quận Vĩnh Thạnh, Bình Định, rồi đèo Mang Yang hay đèo An-Khê.

Vào năm 1959 Quốc Lộ 19 được canh tân và mở rộng mặt đường từ 4 thước ra 8 thước kể cả vai đường.

Do sự canh tân quốc lộ, triền núi — với cây cối giữ chặt các tảng đá hoa cương — bị phá vỡ, gốc rễ cây bị lay động, làm cho nước mưa trong mùa mưa thấm thấu xuống đất móng hoặc hai bên các tảng đá, làm cho sức chịu nén của đất bị yếu đi, không chịu đựng được trọng tải của các tảng đá hoa cương lớn, làm cho tảng đá mất thăng bằng, thêm vào sự xói mòn của đất hai bên các tảng đá, làm cho các tảng đá, trượt xuống, nghiêng đổ và lăn ra choán mặt đường, cản trở lưu thông.

Nếu tảng đá lăn ra trên mặt đường có kích thước nhỏ dưới một vài thước khối, hay trọng tải dưới năm tấn thì xe ủi có thể ủi tảng đá xuống vực sâu, để xe cộ qua lại tạm thời theo sự hướng dẫn lưu thông một chiều.

Cũng có thể, nếu tảng đá lăn ra mặt đường không choán hết mặt đường, và còn đủ rộng để xe cộ có thể, chậm chậm vượt qua nơi có đá chặn đường, và giao thông không bị bế tắc.

Lắm lúc, mặt đường còn lại quá hẹp, Công Chánh phải bắn cát tảng một phần để tạo đường đủ rộng cho xe cộ tạm lưu thông.

Nếu, tảng đá lớn, với đường kính năm bảy thước, trọng tải trên hai, ba mươi tấn, thì sự lưu

thông xe cộ phải tạm thời gián đoạn để chờ Công Chánh bắn đá, giải toả đường.

Việc bắn đá để sửa chữa trả lại mặt đường đủ chiều rộng như cũ phải chờ đợi khi thời tiết tốt, trời không còn mưa dầm. Tuy nhiên, vì nhu cầu lưu thông trên con đường độc đạo, huyết mạch, nối liền từ duyên hải đến cao nguyên, Công Chánh phải bắn đá, tạm thời tái lập lưu thông kịp thời trong ngày cho xe cộ.

Thông thường, trong năm bảy năm đầu, kể từ khi cải lộ tuyến, đá tảng thường hay lăn ra cản đường ở những đoạn đường đèo có núi cao, sườn đồi ở phía cao trên mặt đường, ở những nơi có mặt đường cát, tại những đoạn đường đèo mới tân tạo hay cải lộ tuyến.

Lý do, là thế đất, đá, cũng như cây cối có rễ bao bọc các tảng đá và các sườn đồi đã ổn định cả trăm, ngàn năm, đâu đã yên vị ở đó. Dầu



mưa dầm gió bắc ướn dầm, và lay động cây cối, nước chảy trên mặt do mưa dầm đã chảy theo mức độ ổn định, an toàn, không còn hiện tượng xói mòn phá hoại.

Đến nay, lúc sườn đồi, lưng đèo, bị cắt đi vì đường được canh tân hay cải lộ

tuyến, nước chảy trên mặt do trời mưa được chảy theo điều kiện mới, không còn thế ổn định, sự thấm thấu nước mưa vào lòng đất cũng có mức độ nhanh hơn, do đó, sự xói mòn trong mùa mưa phá mất sự thăng bằng đất ở đèo núi, tại các vị trí vừa mới canh tân hay cải lộ tuyến. Đất dưới chân đá tảng bị thấm thấu nhanh và tạo nên sức chịu đựng yếu kém, đồng thời sự xói mòn do nước chảy trên mặt khi mưa cũng nhanh chóng hơn, làm cho khối đá tảng lớn dễ mất thăng bằng dưới trọng lượng của chính nó. Những điều này đã làm cho đá tảng lớn bị lăn xuống cản trở lưu thông trong những năm đầu cải lộ tuyến hay canh tân trên đường đèo núi cao.

III/ Cách bắn đá giải tỏa lưu thông trên đèo An-Khê:

Lưu thông trên một trục lộ độc đạo và chánh như Quốc Lộ 19, bị gián đoạn, tạo ra mọi điều khó khăn trở ngại cho sự giao thông vận tải hàng hoá, lưu thông đi lại của hành khách, và làm trở ngại sinh hoạt kinh tế cho những tỉnh như Pleiku, Kontum, Phú Bổn, Darlac, Quảng Đức, mà nhờ trục lộ này vật liệu được mang tới, và sự đi lại được tiến hành.

Sự gián đoạn lưu thông ảnh hưởng cho các tỉnh thành lân cận, không khác gì động mạch chính trong cơ thể bị tắc nghẽn.

Việc bắn đá chuỗi thành những tảng nhỏ hơn vài ba tấn được thực hiện ngay sau khi sự kiện xảy ra, dù trong khi gió mưa, bão táp đang xảy ra, để tái lập lưu thông.

Đá được bắn bằng mìn và do đích thân kỹ sư điều khiển và toán bắn mìn chuyên môn thực hiện.

Những cơ giới và dụng cụ cần thiết phải di chuyển đến đèo như xe ủi lớn D-8, xe san Caterpillar 12, để sẵn sàng đẩy đá và sửa chữa lại mặt đường.

Máy khoan đá bằng hơi ép được chở đến ngay tại nơi để khoan đá.

Tầng đá được khoan sâu một vài thước với lỗ khoan đường kính khoảng 10 phân để có thể bỏ chất nổ TNT và ngòi nổ vào lòng tầng đá. Tầng đá được khoan với một hay nhiều lỗ khoan, cũng như bề sâu lỗ khoan, tùy theo kích thước tầng đá sẽ được bắn vỡ.

Mìn TNT và ngòi nổ luôn luôn được dự trữ ở kho vật liệu Công Chánh.

Khi các tầng đá gần nhau được khoan xong, chất nổ TNT và ngòi nổ và dây điện được đặt vào nối tiếp với ngòi nổ. Thường khi, bắn đá nhiều tầng cùng một lúc, việc nối dây điện theo kiểu nối song song để các tầng đá được bắn nổ cùng một lúc.

Trước khi bắn đá, biện pháp an toàn cần phải thi hành bằng cách cấm dân thường, và xe cộ cũng như nhân viên Công Chánh không có phận sự bắn đá đến gần, khoảng cách an toàn khoảng năm trăm thước để tránh mảnh vụn đá văng trúng người gây thương tích. Nhân viên Công Chánh trong lúc thực hiện việc bắn đá tại

công trường được liên lạc, thông báo với nhau bằng ống loa hoặc đi bộ gặp nhau trực diện.

Khi sự an toàn đã phối kiểm cả hai đầu nơi bắn đá thì lệnh bắn đá được thi hành. Trường toán bắn đá, đề mạnh mìn phát điện bằng từ trường để kích thích ngòi nổ đã được đặt trong lòng các tầng đá cùng với mìn.

Tiếng mìn nổ vang, rung chuyển núi đèo yên tĩnh, đồng thời những cụm khói bốc lên từ các tầng đã được đặt mìn, và mảnh đá vụn tung bay tứ tung, có khi văng ra xa khỏi nơi mìn nổ cả trên trăm thước.

Chờ đợi vài phút cho an tĩnh trở lại, toán bắn mìn đến các tầng đá được đặt mìn kiểm soát kết quả việc bắn đá.

Sau khi kiểm soát mọi điều có kết quả tốt đẹp, việc ủi dọn mặt đường bắt đầu.

Xe ủi Caterpillar D-8 được di chuyển đến để ủi đẩy các tầng đá xuống vực sâu. Xe Ban Đất được chuyển để san phẳng mặt đường.

Việc ủi dọn mặt đường cần hoàn thành nhanh chóng, để xe cộ tiếp tục lưu thông.

Khi lưu thông được tái lập, hành khách và tài xế xe đò, ai cũng hân hoan, vui vẻ, vì biết rằng mình sẽ đến Quy Nhơn hay đến Pleiku an toàn, khỏi phải ngủ đêm dọc đường mưa gió, lạnh lùng.

IV/ Kết luận :

Bắn đá mở đường tuy có phần nguy hiểm, nhưng nhân viên phụ trách việc bắn đã nắm chắc kỹ thuật bắn đá, tổ chức công việc có kế hoạch, phối trí thích hợp, bảo vệ an toàn cho nhân viên bắn đá và đồng bào đứng mức, thì kết quả được hoàn thành tốt đẹp.

Mỗi khi giao thông trên đèo An- Khê được tái lập vì đá lớn đổ ngăn đường được bắn và ủi đi, khách hàng lưu thông xe cộ qua đèo vui vẻ, là một lần người có nhiệm vụ bảo vệ cầu đường hãnh diện là mình đã làm được việc tốt cho đồng bào.

Bởi thế có người nói, ai làm đường sá cầu cống là kiếp trước đã tu nhiều rồi và kiếp này còn tu nữa để giúp ích cho đời và cho xã hội. Ý tưởng này, có thể đúng một phần nào.

May 8. 2009