



Văn Vinh

Bài này viết theo ký ức trong thời gian tôi làm việc ở Hỏa Xa tại Đà Nẵng từ năm 1960 đến 1969. Những con số và dữ kiện nêu ra ở đây không hẳn chính xác 100 phần 100, còn nhớ được chừng nào hay chừng đó! Những vấn đề chuyên môn về đường sắt tôi bàn đến đều là do kinh nghiệm và sự hiểu biết của cá nhân tôi.

Hỏa Xa lúc bấy giờ (thời gian trước 30 tháng 4 năm 1975) là một Cơ Quan Tự Trị gọi là “Công Quản Hỏa Xa Việt-Nam” trực thuộc Bộ Công Chánh Giao Thông, có ngân sách riêng, về hành chánh có Quy Ước Nhân Viên riêng áp dụng cho việc điều hành và tuyển dụng công nhân. Hỏa Xa được chia ra 3 ngành: Ốc Lộ chuyên về cầu đường, công ốc; Khai thác lo làm thương mại bán vé tàu, chuyên chở hàng hóa; Cơ Xa phụ trách đầu máy và toa xe.

Tôi ra Trường Công Chánh vào lúc ngành Hỏa Xa Viet Nam (HX VN) đang thịnh hành trở lại sau một thời gian dài bị chiến tranh tàn phá nay vừa được tái thiết chạy thẳng từ Saigon tới Đông Hà, đáp ứng nhu cầu kinh tế đang trên đà phát triển dưới chính thể Ngô Đình Diệm. Xe lửa là một phương tiện di chuyển rẻ tiền, thoải mái và an toàn so với xe hơi, xe đò. Riêng đoạn đường đèo Tháp-Chàm đi Dalat chạy bằng răng cưa (*voie à crémaillère*) vẫn chưa xử dụng lại được vì lý do kỹ thuật, một phần lớn tái tạo đường răng cưa rất khó khăn mà xử dụng lại rất nguy hiểm như tai nạn đã xảy ra tàu bị tuột dốc đã làm thiệt hại khá nặng về vật chất cũng như sinh mạng! Sau này Ông Nguyễn Văn Chiêu làm Giám Đốc có ý định muốn điện hóa (*électrification*) con đường răng cưa này nhưng rất tiếc cơ hội chưa bao giờ đến!

Tôi xin vào làm Hỏa Xa một phần vì được đi xe lửa miễn phí, có thể xin nhà ở dễ dàng, có thể ở gần nhà vì ba mẹ tôi thì ở Huế, nếu không ở Huế được thì ở Đà Nẵng cũng gần. Tôi muốn ở gần ba mẹ tôi để phụng dưỡng người nhất là lúc về già, xin nói thêm tôi là con trai một và một đứa em gái nữa mà thôi, nhà tôi rất hiếm hoi!

Những ngày đầu tiên ở HX là ngồi ở Ty Nghiên Cứu và Công Tác Saigon thực tập tính toán các cầu mới tân tạo như các cầu sắt Viện Trợ Mỹ (VTM) tức là cầu do Mỹ viện trợ, các loại đà bê tông cốt sắt, bê tông ép trước, nghiên cứu các hồ sơ kỹ thuật về cầu đường v.v..

Được vài tháng thì tôi được gởi ra Ty Kiến Thiết Nông Sơn để đi thực tập làm đường sắt từ Bà Rén đến An Hòa và tương lai sẽ đến mỏ than Nông Sơn. Giai đoạn này khá vui, ở Đà Nẵng mà đi làm ở Lô 2 đường Bà Rén-AH. Khúc đường này dài khoảng 30 CS chia ra làm 3 Lô công tác. Lô 2 nằm chính giữa ở một vùng quê ít dân cư. Lúc tôi đến thì nhà thầu vừa làm xong đợt 1 nghĩa là đã xong phần đào và đắp đất (*déblai* và *remblai*) và các cầu cống lớn nhỏ bằng beton hoặc bằng sắt, nếu là cầu dài hơn 10m có thể dùng đà bê tông ép trước dài tiêu chuẩn 11.36m dùng cho cầu có khoảng thông thoáng ngang (*portée*) 10m đúc tại cơ xưởng Tháp Chàm của HX VN. Làm cầu cho xe lửa cũng đơn giản, chỉ cần đặt 2 cây đà chính ngay dưới đường rầy là đủ và sau đó là các phần phụ thuộc.

Phần chính công việc của chúng tôi tại Lô 2 là đi nhám máy để kiểm tra lại cao độ nền đường, kiểm đo lại thiết đồ ngang, thiết đồ dọc, chỗ nào không đạt thì tin cho nhà thầu điều chỉnh lại. Nói vậy chứ tôi gặp phải một ông thầu rất cứng cựa có gốc gác thế lực lớn nên rất khó

bảo! Cho nên cái gì mình lơ được thì cũng cho qua luôn cho được việc! Rồi thì anh Nguyễn Ngọc Thêm Trưởng toán kỹ thuật của Ty từ Đà Nẵng lên đo đóng cọc tim đường (*alignement*) để chuẩn bị cho việc trải đá và đặt đường sắt. Nhưng tiếc quá sắp đến giai đoạn ngoạo mục này thì tôi được quyết định gọi về làm trưởng ty phụ tá Ty Ốc Lộ Đà Nẵng và quyền Trưởng Ty nhân lúc vị đương nhiệm Trưởng Ty Ông Văn Đình Khương đi tu nghiệp 3 tháng ở Hoa Kỳ. Thế là một giai đoạn mới khác bắt đầu.

Thời gian làm phụ tá là dịp tốt để học hỏi chi tiết về kỹ thuật đường sắt, phương cách tu bổ và sửa chữa cầu đường xe lửa. Khoảng 2 năm sau thì tôi nhận chức trưởng ty nối tiếp gánh vác sơn hà thay thế vị tiền nhiệm thuyên chuyển.

Ty Ốc Lộ Đà Nẵng (OL ĐN) có đường sắt chiều dài khoảng 650 cây số từ Đông Hà đến Qui Nhơn, chia ra làm 5 Hạt Ốc Lộ 11,12,13,14 và 15 (Hỏa Xa lúc bấy giờ có tất cả 15 hạt Ốc Lộ mà 5 hạt của chúng tôi nằm ở địa đầu phía Bắc), và 1 Hạt Thiết kiều chỉ chuyên về cầu sắt. Các Hạt OL có trụ sở tại Diêu Trì (Qui Nhơn), Tam Quan, Tam Kỳ, và Huế. Hạt Thiết Kiều có phạm vi hoạt động suốt cung đường của Ty Ốc Lộ, nơi nào có cầu sắt là dựng trại ở đó để tu bổ cầu cho xong lại dời đến cầu khác, làm việc quanh năm. Các cầu sắt đều có định kỳ tu bổ (chưa kể bị hư hỏng bất thường) gồm có việc sơn cầu, thay thế các bộ phận hư hỏng, các đỉnh ốc, đỉnh tán bị rỉ sét nhất là ở các vùng bị ảnh hưởng nước mặn.

Ngoài công tác cầu đường Ty Ốc Lộ còn có nhiệm vụ bảo trì các nhà ga, công ốc và cư xá của công nhân Hỏa xa. Công việc này do 1 Cơ Xưởng đảm nhận. Trực thuộc Ty Ốc Lộ còn có một Ban Điện Cơ Hiệu Lệnh phụ trách bảo trì các loại máy truyền tin, máy vô tuyến điện, các máy điện báo tại các ga dùng cho Ngành Khai Thác.

Nói tóm lại công nhân Ốc Lộ đều là những tay thợ chuyên môn: thợ đặt đường sắt, thợ thiết kiều, thợ máy, thợ nề (hồ), thợ mộc, thợ rèn, thợ điện, thợ vô tuyến điện... đủ mọi ngành nghề hoặc được đào tạo để trở thành thợ. Người ta nói làm chef (*boss*) thì dễ chứ **làm thợ mới thật là khó!**

Cung đường từ Đà Nẵng ra Huế có 11 cái hầm. Hầm dài nhất là hầm số 1, người dân quen gọi là Hầm Sen, cái tên nghe văn vẻ nhưng mà khi xe lửa có đầu máy đốt bằng than chạy vào là xả khói mịt mù cho hành khách thở chứ nào có mùi hương của Hoa Sen đâu! Đi từ ĐN trở ra thì đó là cái hầm đầu tiên mình gặp, cách ĐN không xa khoảng trên 10cs sau khi qua khỏi cầu sắt Nam Ô. Hầm dài hơn 1 cs và lại có một đoạn cong ở đầu phía bắc Huế. Đứng ở đầu phía ĐN nhìn vào chỉ thấy tối om, đi hoài gần đến đoạn cong mới thấy ánh sáng le lói chiếu vào! Khác với phía bên ngoài dùng đà ngang (*traverses*) sắt, đường trong hầm rầy được đặt trên đà ngang bằng gỗ, một loại gỗ rất quý thường là gỗ Lim (số một về độ bền chắc của VN) hay gỗ Sao.

Cũng xin nói qua về cách cấu tạo của đường xe lửa ở VN thời bấy giờ để các bạn thấy rõ hơn. Bấy giờ đường xe lửa VN là đường độc đạo (*voie unique*), chỉ có 1 con đường duy nhất cho xe chạy 2 chiều từ Bắc chí Nam nên Luật Lệ Khai Thác để lưu hành các chuyến xe rất chặt chẽ về phương diện an toàn. Đặc điểm của con đường này là đường 1 mét, có nghĩa khoảng cách của lòng đường tính từ má rầy bên này qua má bên kia là 1 mét, khác với đường xe lửa ở các nước Tây phương thường có bề rộng 1.44mét (gọi là *voie normale*). Rầy nặng 30 kí/m dài 12m, gọi là rầy 30 cân dùng cho đường chính (*voie principale*). Cũng có loại rầy 25 và 27 cân dùng cho các đường phụ (*voies de service*) cho các dịch vụ khác như chuyển tải hàng hóa trong phạm vi nhà ga. Loại rầy 25 cân cũng được dùng cho đường nhánh BàRén-NS. Nền đường được trải một lớp đá dăm (gọi là *ballast*) dày khoảng 20, 25 cm thuộc loại đá xanh granite cứng rắn. Đường rầy được gắn liền vào traverses bằng các loại đỉnh cóc (*crapauds*) A, B và C. Các thanh rầy được nối vào nhau bằng những tấm sắt dẹp (*éclisses*). Hai đầu mu traverses được nén chặt bằng đá ballast giữ cho rầy khỏi xô dịch, nếu mu không chặt có lỗ hổng thì rầy sẽ nhảy lên nhảy xuống (*traverses danseuses*) khi tàu qua lại nhất là tại chỗ nối của 2 cây rầy, yếu điểm nên khoảng cách của 2 traverses bên mỗi gần hơn là ở các chỗ khác. Các đường cưa được tạo thành bởi các thanh rầy cưa ngắn đặt ở bán kính nhỏ, rầy bình

thường ở bán kính lớn, sắp đặt như vậy có tác dụng biến dần đường thẳng thành đường cong. Mu ở các đà ngang từ phía bán kính lớn được nâng lên dần dần để tạo độ nghiêng (*dévers*) cho đường cong.

Công việc chánh và thường xuyên của 1 Ty OL là tu bổ (*maintenance*), bảo đảm đường sắt trong tình trạng luôn luôn tốt và an toàn. Công nhân Ốc Lộ làm việc rất cực nhọc ngoài công trường, dầm mưa giải nắng dưới mọi thời tiết! Những khi mưa bão lụt (miền Trung mà: trời hành cơn lụt mỗi năm!) đường bị sạt lở làm gián đoạn lưu thông là thời gian cực nhứt. Không quản ngày đêm anh em các cấp phải có mặt ở hiện trường làm mọi cách để tái lập lưu thông trong thời hạn ngắn nhất càng sớm càng tốt, chưa kể cái thời kỳ từ năm 60 trở đi đường sắt bị phá hoại liên miên, quan quân phải tận lực sửa chữa cầu đường có khi ở cả tháng ngoài công trường, vụ này chưa xong thì vụ khác đã đến (mặc kệ cho bà xã ở nhà khiếu nại!).

Muốn giữ cho lưu thông an toàn, hằng ngày có các công nhân đi “tuần đường” nghĩa là đi bộ trên đường sắt kiểm tra tình trạng đường. Nếu có trở ngại gì cho đường sắt như bị sạt lở, rầy bị hư vì lý do nào đó là phải đặt pháo cấm cờ để báo hiệu cho con tàu sắp đi tới cần phải phanh nỏ và thấy cờ để dừng lại kịp thời. Tuần đường làm gì có cell phone hoặc call box để mà liên lạc cấp báo với nhà ga và với tài xế đang lái tàu! Có một độ cho tuần đường dùng xe lorry có máy chạy trên đường sắt chẳng may 1 lần bị mìn nổ tan xe, tuần đường tử nạn nên việc đi tuần bằng xe lorry phải ngưng!

Trưởng Ty và các Trưởng Hạt Ốc Lộ đều sử dụng goòng máy (*lorry*) để đi thị sát công trường. May mắn suốt thời gian tôi làm việc đi xe goòng máy chưa cần phải mìn!

Đi sửa cầu bị mìn sập

Chiếc cầu đầu tiên bị nạn là cầu Trà Khúc bắc ngang qua sông Trà Khúc ở Quảng Ngãi. Vài số 3 kể từ phía ĐN đi vào bị mìn, đầu phía Nam chúi xuống sông. Cầu này dài 300m, 6 vòm (nếu tôi nhớ không lầm). Được tin cấp báo cầu sập Ty Ốc Lộ gồm Hạt Thiết Kiềm và tăng cường 1 số công nhân của Hạt OL 14 ĐN và Cơ Xưởng Ốc Lộ lập đoàn tàu công vụ đi “cứu viện” (tức là đi sửa cầu phụ giúp với Hạt địa phương) chở theo dụng cụ như con đội (cric, tiếng Anh là jack), đà gỗ (*camarteau*), các loại sắt ống và sắt góc để ráp làm trụ tạm. Trước tiên là xếp 2 chông đà gỗ đặt dưới 2 bên xà chánh, anh em làm đường cũng vừa làm thợ lặn, lặn xuống nước đổ 1 lớp đá làm chân cho các chông đà, dùng những con đội rất mạnh hàng trăm tấn đặt lên chông đà gỗ để đội cầu lên từ từ như đội



xe hơi để thay bánh xe vậy nhưng không nhanh và dễ dàng như đội xe hơi! Cả giờ đồng hồ cầu chỉ nhích lên được một vài phân, cầu được nâng lên chừng nào thì đóng đà gỗ chêm vào và tiếp tục như vậy cho đến khi cầu lên đúng cao độ như cũ. Anh em công nhân thay phiên nhau liên tục quay các con đội ngày đêm suốt cả hơn tuần lễ mới nâng được cầu lên mức thẳng bằng. Một loại đinh gọi là đinh “đĩa” (không gọi là *sangsue*, mà có lẽ là *clameau*?) hình dáng giống con đĩa có 2 đầu nhọn bẽ cong dùng để đóng vào các đà gỗ néo đà này với đà kia giữ cho chông đà khỏi bị xô lệch. Đồng thời ráp 1 trụ tạm bằng sắt (*palée*) ở 1 nhịp cầu gần đó để phụ đỡ cầu. Khi cầu được nâng lên đúng cao độ việc đầu tiên là đặt đà tạm để nối lại đường rầy tái lập lưu thông. Nay thì các chông đà gỗ và *palée* sắt được dùng làm trụ tạm cho phía đầu hư hỏng, chỉ được tháo dỡ đi khi nào cầu được sửa lại hoàn tất. Xong là việc thử phần cầu tạm bằng cách cho đoàn tàu công vụ chạy qua từ từ. Kết quả tốt thì đánh điện về Trung Ương báo cáo, cho các ga biết và

trả lại đường cho xe lửa chạy qua với tốc độ hạn chế 5km/giờ trong lúc chờ đợi cầu được sửa chữa hoàn chỉnh. Sau hơn mười hôm chúng tôi mới về nhà nhưng Hạt Thiết Kiềm còn có nhiệm vụ trở lại sửa cầu thêm 1 thời gian lâu nữa. Xưởng Ốc Lộ cũng phải trở lại đúc lại phần bê tông ở trụ cầu bị hư.

Trên đây là một trường hợp điển hình, nhiều cầu lớn nhỏ khác cũng bị liên tiếp phá hoại từ năm 62 trở đi, trong số có cầu sắt dài Bà Rén, đầu mối của đường Bà Rén đi Nông Sơn.

Đi sửa đường bị lụt lội

Miền Trung về mùa thu thường hay có mưa bão và lụt làm sạt lở nền đường, lưu thông bị gián đoạn. Nếu sự thiệt hại quá nặng, nước lụt bứt đi từng đoạn đường lớn các Hạt không tự đảm nhận được thì Ty phải huy động lực lượng đi cứu viện, lập xe công vụ như trường hợp đi sửa cầu vậy. Dĩ nhiên chúng tôi phải chờ nước rút xong mới đi sửa đường. Các chỗ bị sạt lở nhẹ thì đắp đất trải đá trở lại. Những lỗ hổng lớn dài phải bắc cầu tạm. Dùng đà *camartea* và *palée* làm trụ tạm, đặt bó rây (*poitrail*) lên trên làm xà cầu. Bó rây gồm nhiều cây rây gộp lại với nhau được xiềng chặt lại. Số lượng rây tùy theo độ dài của khoảng trống, áp dụng đúng theo tiêu chuẩn kỹ thuật. Cây rây ở Hòa Xa rất đa dụng, có thể dùng đóng cọc (*pieux*) thay cọc bê tông cho trụ cầu như đã được áp dụng cho 1 số cầu trên đường Bà Rén-An Hòa. Trong thời gian chờ đợi nền đường được khôi phục lại theo tình trạng cũ chỉ cho cho tàu lưu thông với tốc độ 5 km/giờ. Cũng có trường hợp đoạn đường bị phá quá lớn quá dài thì phải nghiên cứu làm cầu để thay thế.

Tái Thiết cung đường Đà Nẵng đi Huế

Đoạn đường này dài 100 cs gồm 20 cs đường đèo bị phá hư hại nặng nề làm tê liệt giao thông Đà Nẵng -Huế.

Khoảng đầu năm 66 sau khi chiến tranh tạm lắng dịu, Đà Nẵng là 1 căn cứ đóng quân lớn của Mỹ, có phi trường lớn và là bản doanh của Quân Đoàn I nên tình hình cho phép tái thiết lại cung đường ĐN- Huế với sự trợ lực của Công

Binh Hoa-Kỳ (Sea Bee). Tôi được hướng dẫn đến Bộ chỉ huy của sư đoàn Thủy Quân Lục Chiến (TQLC-Marines) Mỹ của Tướng Cushman đóng ở Sơn Chà để trình bày tình trạng cầu đường bị hư hại, nặng nhất là ở trên đèo Hải-Vân (Mỹ gọi là HaiVan pass) để nhờ trợ giúp. Hồi đó tuy vốn tiếng Anh của tôi không được nhiều lắm nhưng cũng đủ để nói cho 1 số sĩ quan cao cấp TQLC Mỹ hiểu được những yêu cầu của mình. Sau đó chúng tôi được đoàn Sea Bee giúp sửa chữa lại hoặc thay mới phần lớn các cầu bị phá sập thường là cầu sắt ở đường đèo. May mắn cái cầu cao viaduct có hình cong và lại dài vẫn còn nguyên vẹn. Hàm số 1 bị đá và đất lấp phủ mất lối vào ở đầu phía ĐN cũng được khai thông. Song song với công tác của đoàn Sea Bee, chúng tôi lập tàu công vụ đi từ ĐN và được sự bảo vệ của Ủy Ban Bảo Vệ An Ninh Hòa Xa (Quân Đội VNCH) đi tái lập đường sắt. Đây những chướng ngại cần phải dẹp bỏ như đất đá đổ trên mặt đường, rây đã bị mất, bụi bờ cây cối phải khai quang, rây bị bẽ cong hoặc bị giứt ra khỏi lòng đường, nền đường bị đào bới, đá dăm cũng bị mất v.v.. đều được chúng tôi khôi phục trở lại. Một điều rất may mắn là suốt thời gian tái thiết này không có tai nạn đáng tiếc nào xảy ra.

Sau hơn một tháng trời sửa chữa, cung đường ĐN-Huế mới hoàn thành nhờ công lao khó nhọc của anh em công nhân các cấp với sự tích cực giúp đỡ của Công Binh Hoa Kỳ và an ninh được bảo vệ. Thời gian này là lúc Quân Đội Mỹ hiện diện rất nhiều ở VN. Một số sĩ quan công binh thường liên lạc với tôi như Trung Tá Dennis, 1 vị Thiếu Tá và cũng vừa là đô vật tôi không nhớ tên, và sau đó là Đại Úy Mueller rất thân và luôn sát cánh với tôi. Ngoài ra còn có vị Cố Vấn Hòa Xa ở Trung Ưng là Ô. Marsden thuộc cơ quan viện trợ Usaid cũng đã giúp chúng tôi không ít.

Thời gian ở Ty Ốc Lộ Đà Nẵng là thời gian năng động nhất của tôi. Công việc tuy nhiều gian lao nhưng cũng đầy thích thú, và nhờ đó tôi đã học được nhiều kinh nghiệm quý báu về nghề nghiệp cũng như về cuộc sống bên cạnh những người công nhân chất phác, tận tâm với nghề nghiệp và đầy dũng cảm mà tôi rất thán phục!