

Tái Lập Bến Phà Neak Luong ở Campuchia

Lê Thành Trinh

Tôi xin kể các Ái hữu và Thân hữu nghe một chuyện đã xảy ra với tôi hơn 30 năm trước đây: đó là việc tôi tham gia vào công tác tái lập bến phà Neak Luong qua sông Mekong ở Kampuchea, sau khi tôi học tập cải tạo trở về

MỘT CHÚT LỊCH SỬ VÀ ĐỊA LÝ.

Hồi Pháp thuộc, xứ ĐÔNG PHÁP (Indochine française) là một thuộc địa của Pháp bao gồm 3 nước Việt, Mên và Lào ngày nay. Theo chính sách chia để trị, người Pháp đã chia nước ta làm 3 phần: Bắc, Trung và Nam, mỗi phần theo một thể chế chính trị khác nhau. Như vậy, hồi ấy xứ ĐÔNG PHÁP gồm: BẮC KỲ (Tonkin), TRUNG KỲ (Annam), NAM KỲ (Cochinchine), CAO MÊN (Cambodge) và AI LAO (Laos).



Con lộ chính của xứ ĐÔNG PHÁP là đường Thuộc địa số 1 (Route Coloniale No 1) đi từ Hà Nội, qua Huế, Sài Gòn, băng qua biên giới Việt-Mên ở Gò Dầu Hạ để vào Kampuchea, rồi đi thẳng tới Phnom Penh. Sau

khí Pháp rút lui, các nước Việt và Cao Mên đổi tên đường này ra Quốc Lộ 1. Tại Kampuchea, Quốc Lộ 1 băng qua sông Mekong tại bến phà NEAK LUONG, ở thị trấn Banam, giữa thủ đô Phnom Penh và thành phố Svay Rieng,

Trước năm 1975, tôi chưa bao giờ có dịp đi Kampuchea nên chỉ biết sơ sơ về quốc gia này qua các bài học địa lý. Vậy mà biên cố tháng 4 năm 1975 đã khiến tôi phải tham gia vào công tác tái lập bến phà Neak Luong, trong những điều kiện rất khó khăn và nguy hiểm.

BIÊN CỐ THÁNG TƯ 1975 VỚI NGÀNH KIỀU LỘ.

Cho tới nay biên cố này vẫn còn nhiều bí mật chưa được tiết lộ. Ở đây tôi chỉ viết về những ảnh hưởng của nó đối với ngành kiều lộ. Trong biên cố này, chính quyền miền Bắc đã tiếp thu được toàn vẹn hệ thống kiều lộ miền Nam gồm các cơ sở, các dụng cụ cơ giới và kho vật liệu, và đặc biệt là gần như toàn bộ nhân viên các cấp. Khi ban quân quản đến tiếp thu Tổng Cuộc Kiều lộ ở Saigon thì toàn thể bộ chỉ huy trung ương, từ ông Tổng Cuộc trưởng đến các ông Trưởng sở, đều có mặt, chỉ thiếu có ông Giám đốc Kế hoạch. Nhiều người chúng tôi tuy có phương tiện tự túc di tản, nhưng đã không đi vì các bạn Mỹ đã hứa chắc chắn sẽ đón chúng tôi. Những sự kiện này đã đặt ra nghi vấn là trong các cuộc đàm phán giữa chính quyền miền Bắc và Mỹ, hai bên đã thỏa thuận là Mỹ sẽ trao lại nguyên vẹn hệ thống kiều lộ, với đầy đủ nhân viên các cấp, và Mỹ đã thực hiện đúng theo thỏa ước.

Sau khi được tiếp thu, Tổng Cuộc Kiều lộ đổi tên thành Phân Cục quản lý đường bộ miền Nam, trực thuộc Cục quản lý đường bộ tại Hanoi. Lúc ấy tôi đang phụ trách Sở Kiến tạo kiều lộ. Sở này đổi tên thành Phòng Kỹ thuật thi công và do hai cán bộ chỉ huy, một làm Trưởng phòng, người kia làm Phó.

TÔI HỌC TẬP CẢI TẠO.

Một thời gian ngắn sau đó, các cấp chỉ huy cũ, từ Trường sở trở lên, được lệnh tập trung tại trường nữ Trung học Gia Long để học tập cải tạo. Đây quả là một ngạc nhiên khá thích thú đối với tôi vì hồi năm 1954, khi Trường Đại học Hanoi di tản các sinh viên vào Nam thì thời gian đầu chúng tôi tạm trú ở trường này, nên tôi biết khá rõ về nơi này. Trong khi chờ được học tập, chúng tôi sống thoải mái ở đây, cơm hàng ngày do một tiệm ăn người Hoa cung cấp, tối nằm ngủ trên giường của các cô nữ sinh. Đến đêm thứ ba, đang ngủ thì bị đánh thức dậy để lên những chiếc xe bị bịt kín. Xe đi theo Quốc lộ 1 khỏi Biên hòa một quãng khá xa, rồi lại trở lui, rẽ qua Quốc lộ 15 đi Vũng tàu. Khi được lệnh xuống xe, chúng tôi thấy mình đang ở Trại Cô nhi Long thành. Đây là nơi tôi học tập cải tạo trong hơn nửa năm.

Một buổi sáng, khi chúng tôi chuẩn bị đi lao động thì được lệnh tập họp ở ngoài sân để nghe cán bộ đọc danh sách những người được thả, trong số này có AH Đồng Sĩ Tụng, có AH Huỳnh Tấn Khiêm và tôi. Chúng tôi mang đồ đạc lên hội trường để nghe thuyết trình về chính sách khoan hồng của cách mạng đối với nguy quân nguy quyền cùng những việc phải làm sau khi được thả về nhà. Ba chúng tôi được lệnh trở lại làm việc tại Phân cục đường bộ. Tôi làm việc tại sở cũ nay là Phòng Kỹ thuật thi công.

Chúng tôi không có quyền công dân và vẫn còn bị quản chế: ở sở làm thì chịu sự kiểm soát của sở, còn ở nhà thì do Công an địa phương quản lý. Mỗi tuần lễ chúng tôi phải ra trình diện công an phường một lần để báo cáo về những việc đã làm trong tuần. Chúng tôi phải phục vụ thật tốt để mau được phục hồi quyền công dân.

THAM GIA CÔNG TÁC TÁI LẬP BẾN PHÀ NEAK LUONG.

Thời gian này, bộ đội VN đã tràn qua Kampuchea để dẹp chính quyền Pon Pot, Yeng Sari. Bến phà Neak Luong là một trọng điểm

giao thông nên cần được tái lập ngay để phục vụ cho nhu cầu quân sự và dân sự. Phòng Kỹ thuật thi công (KTTC) được giao phó trọng trách này. Một toán thám sát gồm Trưởng Phòng KTTC, ba kỹ sư cũ là AH Đồng Sĩ Tụng (không thuộc Phòng KTTC), AH Nguyễn Khoa Long và tôi được cử đi Neak Luong để xem xét hiện trạng của bến phà rồi đề nghị những việc phải làm để tái lập bến phà này.

Chúng tôi không có một tài liệu gì ngoài một tấm bản đồ Đông Dương do Nha Địa Dư Đà Lạt phát hành. Chúng tôi cũng chỉ biết về các bến phà ở đồng bằng sông Cửu Long nhưng không thể áp dụng kết cấu của chúng cho bến phà Neak Luong. Lý do là các bến phà Mỹ thuận và Cần thơ ở gần biển nên độ cao giữa mực nước ròng và mực nước lớn không khác nhau lắm, tối đa là khoảng 3 m. Mặt khác, bến phà Neak Luong ở sâu trong nội địa, mực nước lớn cao hơn nước ròng rất nhiều, có khi hơn 10 m, nên không thể làm giống các bến phà ở miền Tây được.

Trước khi đi, chúng tôi được biết là trên đường đi không có quán bán hàng, không có trạm tiếp tế xăng nhớt nên chúng tôi phải mang theo thức ăn nước uống và nhiều bình xăng dự trữ. Có điều chúng tôi không được biết là chuyến đi này rất nguy hiểm vì tuy đại quân Kmer đỏ đã bị đánh bật ra khỏi vùng này, nhưng vẫn còn những toán du kích lẻ tẻ. Ngoài ra có rất nhiều mìn chưa nổ.

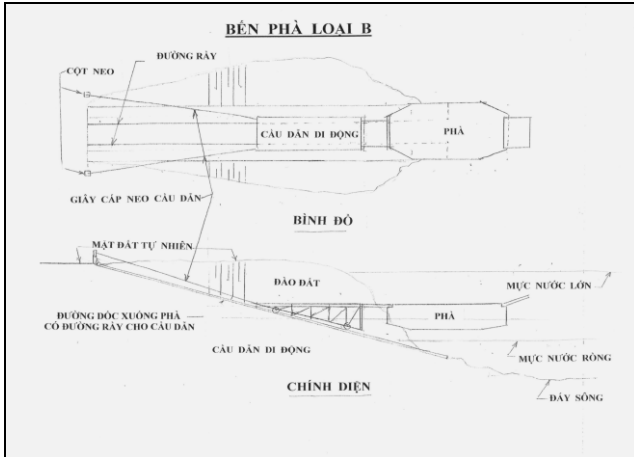
Chúng tôi lên đường rất sớm để có thể trở về biên giới trước khi trời tối. Đường vắng tanh, lâu lâu mới thấy một xe quân sự đi qua. Bến phà Neak Luong thật là tiêu điều: nhà cửa bị phá hoại hết. Không thấy chiếc phà nào và ở mỗi bên bờ chỉ còn lại chiếc cầu dẫn cũ đã bị phá hoại, không còn dùng được nữa.

Những việc cần phải làm.

Sau khi xem xét kỹ lưỡng hiện trường, chúng tôi đồng ý đề nghị những việc phải làm sau đây. Tuy nhiên trước khi nói đến những đề nghị này, tôi xin trình bày sơ qua về kết cấu

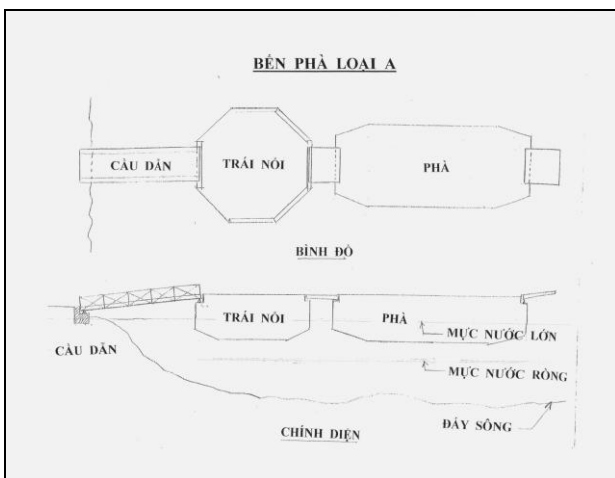
của hai loại bến phà để quý AH có một ý niệm về các công việc của chúng tôi.

Bến phà loại A.



Đây là những bến phà ở các vùng đồng bằng gần biển, mặt đất tự nhiên không cao hơn mực nước sông mấy nên khoảng cách giữa mực nước ròng và nước lớn không nhiều lắm, như trường hợp các bến phà Mỹ thuận và Cần thơ.

Bến phà loại B.



Loại bến phà này dùng một trái nổi bằng thép hay bê tông cốt thép, neo ở gần bờ sông và một cầu dẫn nối trái nổi vào bờ. Một đầu cầu dẫn nằm trên trái nổi còn đầu kia nằm trên bờ sông. Khi mực nước sông lên xuống, đầu cầu ở trái nổi lên xuống theo còn đầu cầu trên bờ không thay đổi độ cao. Như vậy mặt

cầu dẫn lúc thì dốc lên (khi nước lớn), lúc dốc xuống (khi nước ròng), nhưng vì mực nước lên hay xuống không nhiều lắm nên độ dốc cầu không nhiều quá để xe cộ có thể dễ dàng lên hay xuống trái nổi rồi tiếp tục xuống phà hay lên bờ.

Ở các vùng nội địa, mực nước lớn trong mùa lụt và mực nước ròng trong mùa khô thường cách nhau nhiều, như trường hợp ở Neak Luong. Vì vậy không thể dùng giải pháp trái nổi và cầu dẫn như ở loại bến phà A, vì độ dốc ở cầu dẫn rất cao nên xe cộ không thể lên hay xuống cầu được.

Trường hợp này phải thực hiện một đường dốc xuống phà, với một độ dốc thích hợp, từ mặt đất tự nhiên bên trong bờ sông xuống tới gần đáy sông, rồi ráp một đường rầy trên mặt đường dốc. Dùng một cầu dẫn di động có thể di chuyển trên đường rầy. Tùy theo mực nước sông, cầu được di chuyển lên hay xuống cho đến khi mặt cầu được ngang bằng với mặt phà. Khi ấy, phà sẽ cập thẳng vào cầu dẫn để cho xe cộ lên xuống.

Toán thám sát đề nghị những việc phải làm sau đây:

- 1) Sửa chữa những chỗ cần thiết ở đường dốc xuống phà.
- 2) Làm hai cầu dẫn di động mới.
- 3) Điều một phà máy 50 Tấn từ Việt Nam qua.

Các đề nghị này được chấp nhận và công việc được phân chia cho các đơn vị như sau:

- 1) Phòng KTTTC chỉ đạo toàn bộ công tác tái lập bến phà.
- 2) Khu Đường bộ 4 (khu Saigon cũ) sửa chữa đường dốc xuống phà.
- 3) Khu 5 (Mỹ tho) và khu 6 (Cần thơ) xấp xếp để điều một phà máy 50 Tấn qua Kampuchea.
- 4) Phòng KTTTC thiết kế đồ án cầu dẫn mới.
- 5) Sở Dụng cụ Gia Định chế tạo cầu dẫn, lắp ráp cầu tại Neak Luong và theo dõi việc điều hành bến phà cho đến khi bến phà hoạt động bình thường

Thiết kế đồ án và chế tạo cầu dẫn mới.

Vì không có một tài liệu nào về cầu dẫn cũ và cũng không có thời gian để tính toán nên chúng tôi quyết định sẽ làm cầu mới có kích thước giống như cầu cũ. Tuy nhiên vì cầu cũ được làm đã từ lâu mà khi đó thép làm cầu là thép thường, tương đương với thép Grade 36 ksi, còn những thép hiện có là thép Grade 50 ksi, nên mặc dù cùng kích thước nhưng cầu mới sẽ có sức chịu cao hơn cầu cũ nhiều.

Chúng tôi qua Neak Luong đo các kích thước cầu cũ để vẽ lại họa đồ cầu này. Họa đồ và bảng chi tiết tính số lượng vật liệu được gửi lên kho vật liệu Suối Lò để xem có đủ các vật liệu cần thiết không. Sau khi chi tiết này được xác nhận, chúng tôi mang họa đồ đến Neak Luong kiểm tra lần chót sự chính xác của các chi tiết ở họa đồ so với cầu cũ, trong đó chi tiết quan trọng nhất là khoảng cách giữa bánh xe để cầu mới thích hợp với đường rầy cũ.

Họa đồ được Phân Cục Trưởng chấp thuận và gửi qua Sở Dụng cụ Gia Định để thực hiện, với nhận xét là nên dùng lại những bộ phận ở cầu cũ, nếu thấy được.

Bằng những cố gắng vượt bực, Sở Dụng cụ đã hoàn thành hai cầu dẫn trong thời gian kỷ lục. Các bộ phận cầu đã được chở qua Kampuchea để sẵn sàng được lắp ráp cho bến phà Neak Luong.

Ráp cầu dẫn và tái lập bến phà.

Khi chiếc phà máy 50 Tấn đã tới Neak Luong, chúng tôi tập hợp tại đây để lắp ráp cầu dẫn và thực hiện những công việc phụ để tái lập bến phà. Ngoài những dụng cụ nhỏ, chúng tôi chỉ có một cần trục đặt trên xe truck và một xe ủi CAT cỡ nhỏ. Với sự khéo léo của các anh em công nhân, bến phà Neak Luong đã được tái lập trong thời gian chưa tới một tuần lễ. Chúng tôi đã qua phà và sung sướng trở về Việt Nam, sau khi bến phà được tái lập.

THAY LỜI KẾT.

Những chuyện tôi vừa kể đã xảy ra hơn 30 năm trước đây. Không biết bây giờ còn bến phà này nữa không hay nó đã được thay thế bằng một cây cầu như ở Mỹ thuận và Cần thơ. Trí nhớ của tôi đã suy kém nhiều nên có thể một vài chi tiết tôi vừa kể không hoàn toàn đúng. Tuy nhiên có hai sự kiện mà tôi không thể nào quên được: đó là a) nỗi lo sợ bị quân du kích Kmer đồ tập kích và b) tình cảm thân thiết của anh em công nhân đối với tôi.

a) Chúng tôi đã sống những ngày đêm đầy lo sợ ở Kampuchea. Như đã nói ở trên, tình hình an ninh vẫn chưa hoàn toàn ổn định và đêm đêm vẫn còn nghe tiếng súng Các cán bộ đi với chúng tôi chỉ có súng ngắn, có lẽ để đối phó với chúng tôi hơn là đối phó với quân của Pon Pot. Trong tình huống này, nếu bị tập kích thì chỉ có chết thôi. Ban đêm, chúng tôi phải dời phà ra xa bờ và ngủ trên sàn phà. Nhưng ngủ đâu có yên, phần thì giá lạnh, phần thì sợ bị tập kích. Bây giờ sống ở Mỹ, đang ngủ giật mình thức dậy, nhiều khi tôi vẫn tưởng rằng mình đang nằm trên chiếc phà ở Neak Luong.

b) Trong thời gian ở Neak Luong, tôi hoàn toàn hòa mình với đời sống các anh em công nhân. Các anh lo bữa ăn cho tôi và ban đêm chúng tôi ngủ chung trên sàn chiếc phà. Bữa ăn mấy ngày đầu chỉ có cơm và thức ăn khô, nhưng sau đó mấy anh thông thạo tiếng Mên đã “phát huy sáng kiến” đem gạo đổi cho dân địa phương lấy gà và rau. Từ đó, bữa ăn của chúng tôi đã cải thiện, bữa nào cũng có thịt gà kho và trước khi ngủ còn có thêm một tô cháo gà nữa. Như vậy bữa ăn của tôi cao hơn tiêu chuẩn ở nhà rất nhiều. Tôi đủ sức ở lại cho đến khi hoàn thành công tác, chính là vì đã được “bồi dưỡng” như vậy. Các bạn công nhân đã đối xử với tôi thật chí tình và đây là món nợ tinh thần mà không bao giờ tôi có thể trả được.

Đến đây chấm dứt câu chuyện từ thời xa xôi của tôi. Ước mong là sau khi đọc, quý độc giả sẽ không cho là nó quá tẻ nhạt.

Ban Biên Tập xin
Đính Chính
LTCC SỐ 94

Xin Quý AH vui lòng đọc và xem lại hình ảnh đúng như sau:

1. Trang 13, hàng 14(từ dưới), cột 1: ... quên sau (thay vì **quên**).
2. Trang 15, hàng 14(từ dưới), cột 1: ... được 77 (thay vì **74**).
3. Trang 113, hàng 5, cột 2 : ..., Lê Thành Trinh (thay vì **Nguyễn Duy** Trinh) và người đứng sau Lê Thành Trinh là Mai Hiệp Thành.

“Tái Lập Bến Phà Neak Luong tại Kampuchia” (Trang 123 & 124)

TRANG 123

điểm giao thông nên cần được tái lập ngay để phục vụ cho nhu cầu quân sự và dân sự. Phòng Kỹ thuật thi công (K TTC) được giao phó trọng trách này. Một toán thám sát gồm Trưởng Phòng K TTC, và bốn kỹ sư cũ là các AH Đông Sĩ Tùng, Hồ Đăng Lễ, Nguyễn Khoa Long và tôi được cử đi Neak Luong để xem xét hiện trạng của bến phà rồi đề nghị những việc phải làm để tái lập bến phà này.

Chúng tôi không có một tài liệu gì ngoài một tấm bản đồ Đông Dương do Nha Địa Dư Đalat phát hành. Chúng tôi cũng chỉ biết về các bến phà ở đồng bằng sông Cửu Long nhưng không thể áp dụng kết cấu của chúng cho bến phà Neak Luong. Lý do là các bến phà Mỹ thuận và Cần thơ ở gần biển nên độ cao giữa mực nước ròng và mực nước lớn không khác nhau lắm, tối đa là khoảng 3 m. Mặt khác, bến phà Neak Luong ở sâu trong nội địa, mực nước lớn cao hơn nước ròng rất nhiều, có khi hơn 10 m, nên không thể làm giống các bến phà ở miền Tây được.



4. Trang 114, hàng 4, cột 1 :..., Tôn Thất Toại, thay vì Tôn Thất **Tùng**, ...
5. Trang 123 và Trang 124 như anh đã đính chính theo lời yêu cầu của anh Trinh (xem chi tiết sửa lại như 2 hình sau đây)
6. Trang 128, hàng 2, cột 1 (trong bài Hồ Trường): xé gan bẻ cật, thay vì xé gan **bẻ cật**.

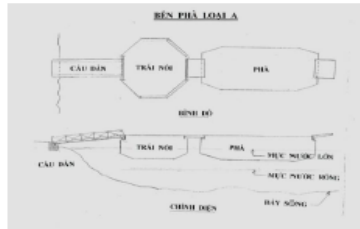
TRANG 124

ÁI HỮU CÔNG CHÁNH

của hai loại bến phà để quý AH có một ý niệm về các công việc của chúng tôi.

Bến phà loại A.

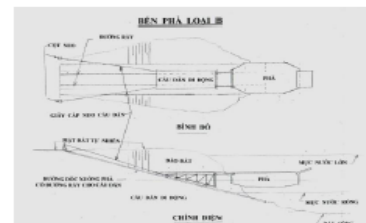
Đây là những bến phà ở các vùng đồng bằng gần biển, mặt đất tự nhiên không cao hơn mực nước sông mấy nên khoảng cách giữa mực nước ròng và nước lớn không nhiều lắm, như trường hợp các bến phà Mỹ thuận và Cần thơ.



Loại bến phà này dùng một trái nôi bằng thép hay bê tông cốt thép, neo ở gần bờ sông và một cầu dẫn nối trái nôi vào bờ. Một đầu cầu dẫn nằm trên trái nôi còn đầu kia nằm trên bờ sông. Khi mực nước sông lên xuống, đầu cầu ở trái nôi lên xuống theo còn đầu cầu trên bờ không thay đổi độ cao. Như vậy mặt cầu dẫn lúc thì dốc lên (khi nước lớn), lúc dốc xuống (khi nước ròng), nhưng vì mực nước lên hay xuống không nhiều lắm nên độ dốc cầu không nhiều quá để xe cộ có thể dễ dàng lên hay xuống trái nôi rồi tiếp tục xuống phà hay lên bờ.

Bến phà loại B.

Ở các vùng nội địa, mực nước lớn trong mùa lụt và mực nước ròng trong mùa khô thường cách nhau nhiều, như trường hợp ở Neak Luong. Vì vậy không thể dùng giải pháp trái nôi và cầu dẫn như ở loại bến phà A, vì độ dốc ở cầu dẫn rất cao nên xe cộ không thể lên hay xuống cầu được.



Trường hợp này phải thực hiện một đường dốc xuống phà, với một độ dốc thích hợp, từ mặt đất tự nhiên bên trong bờ sông xuống tới gần đáy sông, rồi ráp một đường rầy trên mặt đường dốc. Dùng một cầu dẫn di động có thể di chuyển trên đường rầy. Tùy theo mực nước sông, cầu được di chuyển lên hay xuống cho đến khi mặt cầu được ngang bằng với mặt phà. Khi ấy, phà sẽ cập thẳng vào cầu dẫn để cho xe cộ lên xuống.

Toàn thám sát đề nghị những việc phải làm sau đây:

- 1) Sửa chữa những chỗ cần thiết ở đường dốc xuống phà.
- 2) Làm hai cầu dẫn di động mới.
- 3) Điều một phà máy 50 Tấn từ Việt Nam qua.

Các đề nghị này được chấp nhận và công việc được phân chia cho các đơn vị như sau:

- 1) Phòng K TTC chỉ đạo toàn bộ công tác tái lập bến phà.
- 2) Khu Đường bộ 4 (khu Saigon cũ) sửa chữa đường dốc xuống phà.
- 3) Khu 5 (Mỹ tho) và khu 6 (Cần thơ) xấp xếp để điều một phà máy 50 Tấn qua Kampuchea.
- 4) Phòng K TTC thiết kế đồ án cầu dẫn mới.
- 5) Sở Dụng cụ Gia Định chế tạo cầu dẫn, lắp ráp cầu tại Neak Luong và theo dõi việc điều hành bến phà cho đến khi bến phà hoạt động bình thường.