

# Nhớ về Người Anh lớn

Tưởng nhớ Chân linh Anh Nguyễn Đình Doãn

TS. NGUYỄN NGỌC LONG

Lần đầu tôi được biết Anh vào năm 1975, khi tham gia khôi phục đường sắt Thống Nhất đoạn Sa Lung - Thạch Hãn, tức là bốn năm sau khi tốt nghiệp đại học về làm việc ở Viện Thiết kế Giao thông. Tôi còn nhớ, những lần gặp Anh trong các cuộc họp trên công trường. Anh với dáng người thấp đậm, khuôn mặt tròn, vầng trán vừa hói vừa cao, đôi mắt tinh anh, nụ cười hiền, hóm hỉnh. Với phong cách ung dung tự tại Anh chủ trì, phát biểu hay kết luận hội nghị thật nhẹ nhàng, thoải mái. Đôi lúc bỗng thấy Anh cho nghĩ giải lao giữa giờ, sau mới biết đó là gặp khi tranh luận căng thẳng, nhiều ý kiến trái ngược Anh phải dùng phương pháp tạm “đình chiến” để tháo “ngòi nổ”. Lúc ấy, Anh là Tổng công trình sư được Bộ GTVT cử đặc trách trong ban chỉ đạo giải quyết các vấn đề kỹ thuật khôi phục đường sắt Thống Nhất, sau khi đất nước thống nhất tháng 4/1975.

Cuộc đời có bao người đến rồi đi, gặp gỡ rồi chia ly nhưng duyên lành đưa tôi đến với Anh từ những ngày ấy cho đến tận ngày Anh chia tay với thế gian này về cõi vĩnh hằng, ngày 11/11/2013 (tức là ngày 09/10 năm Quý Ty), tôi vẫn được coi là người em và là người thân quen trong gia đình Anh.

Sự kiện quan trọng đầu tiên đưa tôi đến gần Anh hơn là vào mùa hè năm 1976, lúc lao cầu Long Đại (Quảng Bình) trên đường sắt Thống Nhất. Cây cầu chỉ có một nhịp dàn thép chiều dài 156m được lao bằng phương pháp kéo dọc kết hợp chở nổi mà Anh là người trực tiếp chỉ huy, hướng dẫn các bên thiết kế, thi công thực hiện. Theo đó, một hệ phao nổi đồ sộ gồm hai cụm phao hai bên để tránh vướng phải triển đá ngầm và hai trụ cầu cũ bị hư hỏng nằm trên đường đi. Một “guốc đỡ” bằng hệ dầm thép

hình và ụ kê tà vẹt gỗ đặt trên đỉnh dàn giáo cao 6m lắp từ 3 tầng thép vạm vãng UIKM đỡ một đầu nhịp dàn thép khi đã được lao hăng ra phía sông 56m. Trước khi đưa hệ nổi vào vị trí đỡ ở đầu dầm hăng phải bơm nước vào các phao cho chìm bớt một phần. Khi hệ phao đã được kéo vào đúng vị trí quy định, phải chêm chèn, liên kết chặt điểm nút dàn thép với “guốc đỡ” trên hệ nổi rồi bơm tháo nước làm hệ phao nổi lên, đội mũi dàn thép lên cao tạo thành một điểm kê duy nhất phía sông. Khối sắt thép 1500 tấn khi ấy chỉ còn được kê trên 2 điểm: Một điểm là “guốc đỡ” trên hệ nổi và một điểm ở nút cuối dàn thép trên bờ. Hệ thống ca nô lai dắt khi đó sẽ kéo hệ nổi sang bờ phía bên kia để hoàn thành công việc “lao kéo dọc kết hợp chở nổi” đưa dàn thép vào đúng vị trí.

Đối với chúng tôi, khi ấy và cả sau này, công trình tuyệt tác này vẫn còn nguyên vẹn là một bản giao hưởng hoành tráng đầy kịch tính và nghệ thuật sáng tạo trong cuộc đời người làm cầu được may mắn tham gia.

Một điều không may xảy ra là khi dàn thép mới được lao hăng ra phía sông 48m thì hệ dầm đỡ đường trượt trên mố không chịu nổi tác động của tải trọng cục bộ tăng rất lớn nên bị mất ổn định, biến dạng. Lệnh ngừng khẩn cấp được ban hành. Guồng máy thiết kế, thi công sau những giây phút lặng người vì sự cố lại bắt đầu hối hả tư duy, nghiên cứu, đề xuất giải pháp khắc phục trong tình huống hết sức khó khăn này.

Khi ấy, tôi đang được giao nhiệm vụ kỹ sư cầu thường trực đoạn Sa Lung - Thạch Hãn đến công trường cầu Long Đại để tham quan, học hỏi. Sự cố xảy ra, tôi cũng được điều động tham gia nhóm kỹ sư của Viện do anh Nguyễn Quang Tiến - Kỹ sư chủ

nhiệm đồ án và anh Nguyễn Văn Phẩm - Trưởng phòng cầu đường sắt chủ trì nghiên cứu đề xuất biện pháp xử lý sự cố. Tôi là người đến sau nên lại có may mắn được ở cùng phòng với Anh Phẩm, ngay bên cạnh phòng nghỉ tranh tre nứa lá tại công trường của Tổng công trình sư Nguyễn Đình Doãn.

Phát hiện đầu tiên hết sức quan trọng của nhóm chúng tôi là theo tính toán lý thuyết, độ võng đàn hồi ở mũi dàn thép khi hăng 56m khoảng 15cm nhưng thực tế độ võng này phải được cộng thêm khoảng 45cm nữa, tổng cộng trên 60cm do sự xuất hiện của độ võng cấu tạo khi dàn thép được lắp có độ võng ngược như một thanh cong tạo nên. Để kiểm chứng, chúng tôi đề nghị đo ngay số liệu thực tế độ võng tương đối giữa các điểm nút khi dàn thép đang hăng 48m và cẩn thận vẽ lên giấy kẻ ô ly. Kết quả được xác nhận, phát hiện của chúng tôi hoàn toàn chính xác.

Thế mới chết người! Bởi vì khi độ võng mũi dàn lớn hơn dự kiến đến gần 50cm thì hệ phao nổi sẽ không thể “chui” vào vị trí đỡ dầm như dự kiến. Nó đã được thiết kế với chiều cao xét đến độ võng đầu dầm chỉ khoảng 20cm. Hệ phao nổi và dàn UIKM lắp 3 tầng thì không thể “cua” bớt chiều cao được rồi. Chỉ còn xem xét cái ụ “guốc đỡ” trên đỉnh hệ UIKM. Cái khó bó cái khôn, tôi đề xuất chuyển toàn bộ “guốc đỡ” có chiều cao hơn 1m từ đỉnh (tầng 3) xuống tầng 2. Khi đó, chiều cao của cả hệ thống có thể giảm đi gần 1m và hệ nổi sẽ thoải mái luồn vào bên dưới đỡ dàn tại điểm kê theo kế hoạch ban đầu. Ý tưởng thật giản đơn nhưng rất bài bản cần bản. Chắc đó là kết quả thu hoạch được từ những năm tháng miệt mài tiếp thu các bài giảng cơ học kết cấu của các thầy nổi tiếng Lều

Thọ Trình, Nguyễn Hữu Mai mà chúng tôi đã được học lúc còn ngồi ghế nhà trường.

Giải pháp được chấp thuận, các Anh lãnh đạo giao cho tôi trực tiếp tính toán, thiết kế, cấu tạo để nhóm kỹ sư rà soát, thông qua trong vòng chưa đến 2 ngày. Một tuần lễ sau, dưới sự chỉ đạo của Tổng công trình sư Nguyễn Đình Doãn và Ban chỉ huy công trường, 1500 tấn thép khổng lồ với chiều dài 156m đã chuyển mình ngang sông vào đúng vị trí an toàn theo “pháp thuật” lao kéo dọc kết hợp chở nổi.

Sự cố thót tim này trên công trường đã cho chúng tôi nhiều bài học sâu sắc đi suốt hành trình làm nghề. Đó là thái độ bình tĩnh, sáng suốt, quyết đoán, gương mẫu, nhân hậu của những người Anh, người lãnh đạo từ Tổng công trình sư Nguyễn Đình Doãn, Kỹ sư – Chủ nhiệm Công ty Cầu 12 Phạm Quang Tuyến (sau này là Thứ trưởng thường trực Bộ GTVT), Trưởng phòng Nguyễn Văn Phẩm... Đó là sự làm việc gắn bó, phối hợp nhịp nhàng của các kỹ sư dưới sự chỉ đạo của Kỹ sư – Chủ nhiệm đồ án Nguyễn Quang Tiến và sự phát huy trí tuệ, sáng tạo của từng kỹ sư làm việc trong nhóm. Tất cả chỉ có một mục đích: Vượt mọi khó khăn trở ngại đưa nhịp cầu nối đôi bờ.

Cầu đã bắc qua sông, còn một “núi” công việc ngổn ngang, bề bộn nhưng dù sao chúng tôi cũng đã có thể trở lại với nhịp sống yên bình. Cứ mỗi chiều hoàng hôn xuống bên dòng Đại Giang thơ mộng, những thanh dàn thép đen nặng chắc khỏe lại lặng yên kê những vạch ngang, vạch chéo trên nền hoàng hôn tím. Tổng công trình sư Doãn lại ngồi với mấy người lớn tuổi bên bàn cờ tướng ngắm nghĩ từng đường đi, nước bước. Anh Doãn chơi cờ rất giỏi, phần nhiều ván cờ anh đều là người chiến thắng. Để thưởng cho thành tích “vượt khó lao cầu” thành công, Anh dạy lớp trẻ chúng tôi chơi cờ. Anh bảo, các cậu mới chơi mỗi cậu phải kiếm một cái lon sữa đã hết để khi ăn được quân nào bỏ vào ống lắng nghe vui tai, thế mới có hứng thú mà chơi. Từ đó, chiều nào chúng tôi cũng tề tựu bên bàn cờ lắng. Những âm thanh loong

coong náo nhiệt, càng ồn ào chúng tôi người lắng “ăn quân” càng nhiều làm chúng tôi rất hồ hởi. Đến một lần, đang mãi tập trung lắng ống bơ bỗng nghe tiếng anh Doãn cười phía sau bảo: “Các cậu này chơi cờ hay thật, mãi ăn quân để hai tướng chiếu nhau từ lúc nào thế này?” Chúng tôi tỉnh ngộ nhìn lại thì ra bàn cờ đã gần hết sạch quân, chỉ còn hai tướng hai bên đứng yên lặng nhìn nhau không nhúc nhích.

Sau sự kiện lao cầu Long Đại, thỉnh thoảng tôi lại được theo Anh đi một số công trường khác trên đường sắt Thống Nhất. Những lúc đi đường cùng ngồi trên chiếc Com-măng-ca Bắc Kinh hay U-oát hết chuyện này sang chuyện khác làm đường dài ngắn lại. Tôi được biết nhiều hơn về Anh, người đã từng lăn lộn trên các công trường xây dựng cầu đường, đã để lại ngón tay áp út bàn tay trái trên công trường ở Việt Trì do tai nạn nghề nghiệp lúc làm việc cùng anh em công nhân kích kéo. Anh đã từng trải qua các công trình cầu đi vào sách giáo khoa cho những người làm cầu Việt Nam như Làng Giàng (Lào Cai), Hàm Rồng (Thanh Hóa). Thế hệ các anh là thế hệ các kỹ sư cầu – đường đầu tiên của Chính quyền Cách mạng Việt Nam được đào tạo ở Trung Quốc trở về xây dựng đất nước từ những năm 1953. Sau những lần đi đào tạo, thực hành tiếp theo, Anh đã được Nhà nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa phong làm Tổng công trình sư từ trước năm 1970 để từ đó, với chức danh đó trở về cống hiến cho đất nước, cho ngành GTVT trên nhiều cương vị khác nhau. Có lúc vui chuyện, tôi bạo dạn hỏi chúc vụ cao nhất mà Anh đã trải qua là gì? Anh cười sáng khoát trả lời: “Minh là ông Ba Viên: Đảng viên, chuyên viên, đoàn viên Công đoàn!”. Sau này ngắm nghĩ thế đúng là tiêu chuẩn cán bộ của Đảng rồi còn gì: Người cán bộ của nhân dân, vừa hồng lại vừa chuyên! Ước gì sau này tôi cũng được làm “Ông Ba Viên” như Anh!

Năm 1976, cả nước hân hoan chào mừng Đại hội Đảng lần thứ IV tháng 12/1976, Anh được làm đại biểu mời dự Đại hội. Ngày 31/12/1976, sau 14 tháng ngành GTVT cùng cả nước lao động anh dũng, miệt mài trên công trường,

lễ cắt băng khánh thành đường sắt Thống Nhất đã được tổ chức trọng thể tại TP. Hồ Chí Minh chào mừng thành công của Đại hội Đảng. Trong niềm vui lớn có nhiều niềm vui nhỏ của mỗi người đã được tham gia, đóng góp. Chúng tôi lại càng vui hơn khi sau đó vào tháng 8/1978, Tổng công trình sư Nguyễn Đình Doãn - “Ông Ba Viên” của chúng tôi đã trở thành Thứ trưởng Bộ GTVT.

Lúc Ông làm Thứ trưởng, tôi đã là một chủ nhiệm đồ án “cứng” của Viện Thiết kế Giao thông nên thỉnh thoảng lại được tháp tùng Ông đến những “điểm nóng”. Tôi còn nhớ, vào năm 1977, khi Cục Công trình I (là tổ chức tiền thân của Khu đường bộ IV và Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông IV) đang thi công cầu đường sắt La Khê có sơ đồ hai nhịp dàn thép 2x112m thì gặp phải sự cố hang cas-tơ dưới nền móng móng cầu. Ông Doãn đề nghị, Viện trưởng Viện Thiết kế lúc đó là ông Đỗ Văn Bát (là bạn học đồng môn đồng khóa với Ông ở Đường Sơn - Trung Quốc) cho tôi cùng đi vào công trường tham gia tìm phương án xử lý. Ông gọi điện bảo tôi không phải mua vé tàu vì Ông đã lấy vé công vụ bên Tổng Cục đường sắt cho rồi, hết giờ làm việc chỉ việc qua nhà lấy vé, tối ra tàu. Chiều từ cơ quan về đến nhà Ông ở 30 phố Phan Bội Châu thấy Ông đang loay hoay rán đậu phụ trong căn bếp nhỏ. Ông bảo trông bếp rồi vào phòng lấy vé đưa cho tôi. Tôi định về luôn thì Ông bảo hãy khoan, rồi gấp mấy miếng đậu rán vàng ươm chín tới ra đĩa bảo tôi ăn xong hãy về. Ông còn giảng giải đậu rán phải ăn nóng, vừa ăn vừa thổi, lại phải chấm với nước mắm pha đủ mặn, đủ vị mới ngon. Đến tận bây giờ tôi vẫn còn giữ trong lòng cảm nhận ấm áp về tình cảm mộc mạc, chân thành mà Ông dành cho tôi.

Những năm cuối thập kỷ 70 sang thập kỷ 80 đất nước vô vàn khó khăn. Sau chiến tranh biên giới phía Bắc tháng 2/1979, Bộ GTVT nhận nhiệm vụ quan trọng khảo sát thiết kế, xây dựng mới đường sắt Phố Lu – Cam Đường và tuyến nối với ga quặng apatit Lào Cai (đường sắt Pom hán – Ga Quặng). Tôi được tham gia tổng

thể dự án này và được giao làm chủ nhiệm đồ án cầu Phố Lu. Đây là nhiệm vụ trọng tâm lúc này nên lãnh đạo Bộ hết sức quan tâm, Thứ trưởng Nguyễn Đình Doãn trực tiếp chỉ đạo.

Chúng tôi lên hiện trường khảo sát vào lúc đó đây thỉnh thoảng vẫn còn những đám khói, lửa và tiếng nổ lép bép bốc lên từ những ngôi nhà đổ nát. Cảnh tượng như vậy càng thúc dục chúng tôi phải nỗ lực hết sức hoàn thành nhiệm vụ được giao. Công việc diễn ra khá suôn sẻ, lúc đầu vừa làm vừa cảnh giác đề phòng chiến sự quay trở lại. Sau rồi thành chai lỳ việc ai nấy làm, cảm giác sợ tự nhiên biến mất. Thiết kế, thi công đều cố gắng nên đến trước lũ năm 1981, cầu Phố Lu chỉ còn một móng trụ giữa sông đang thi công dở dang, sau lũ hoàn thành là có thể lao cầu.

Tôi nhớ đó là vào một buổi chiều đầu hè, có giấy mời lên Bộ họp khẩn cấp về tiến độ thi công cầu Phố Lu. Thứ trưởng Doãn chủ trì cuộc họp với sự tham gia của đồng đủ các bên A, B, TK và các cơ quan tham mưu của Bộ. Ông hỏi ngay việc thi công trụ giữa sông và tỏ ra rất lo lắng khi biết lúc ấy vẫn đang còn thi công, chưa khép kín được vòng vây cọc ván thép quanh móng trụ. Quay sang bảo thư ký xem lịch lũ tiểu mãn, nét mặt Ông bỗng trở nên căng thẳng, lo lắng lạ thường. Ông bảo chúng tôi, mai đã là ngày con lũ tiểu mãn kéo về, giờ chưa khép kín được vòng vây cọc ván thép thì nguy cơ lũ về phá vỡ công trình dở dang là khó tránh. Ông ký ngay tại bàn họp một công điện khẩn yêu cầu áp dụng các biện pháp khẩn cấp, rút toàn bộ thiết bị vào vị trí đảm bảo an toàn cho người và phương tiện thi công, rồi yêu cầu các bên A, B, TK và cơ quan tham mưu của Bộ thành lập đoàn công tác đi ngay trong đêm lên công trường xử lý, phòng chống lũ tiểu mãn. Tôi cũng được tham gia đoàn công tác ấy.

Rồi cuộc họp đoàn lên đường ngay, đi suốt đêm từ mờ sáng đến ngã ba Bắc Ngâm còn cách cầu khoảng 15km thì đã gặp xe công trường chờ sẵn báo hung tin! Đêm qua chỉ trong vòng 2 tiếng lũ về dâng cao hơn 5m nước đã kéo chìm hệ phao, giá búa đóng cọc

và bẻ gãy đám cọc ván thép đang thi công dở dang! Chúng tôi đến ngay công trường ngậm ngùi ngắm cảnh tượng nước sông dâng cao trôi băng băng kéo theo rêu rác và cả những thân cây lớn tróc rễ. Ở vị trí trụ đang thi công chỉ còn mênh mang sông nước và lập lờ đỉnh cột chiếc giá búa bị đánh qua đánh lại theo dòng nước xoáy.

Trở về Hà Nội trong tâm trạng buồn, tôi xin gặp Ông báo cáo những đề xuất của anh em thiết kế, thi công và xin ý kiến chỉ đạo. Rất nhanh sau khi nghe báo cáo kết quả tính toán cho thấy kéo dài nhịp dầm thép từ 64m lên 80m vẫn đảm bảo kết cấu chịu được tải trọng thiết kế yêu cầu, Ông đồng tình với đề xuất của chúng tôi về biện pháp nhanh nhất để hoàn thành cầu là điều chỉnh sơ đồ nhịp, dịch trụ ra vị trí mới cách 16m so với vị trí trụ đã bị phá hỏng khi đang thi công. Thế là chúng tôi lao vào thực hiện theo phương án điều chỉnh sơ đồ nhịp được phê duyệt với tiến độ, chất lượng tốt nhất để cây cầu Phố Lu được thông xe vào mùa Xuân năm 1983, với chất lượng sử dụng tốt cho đến ngày nay.

Cứ thế, hành trình tôi đã qua với những điểm mốc quan trọng dường như đều có bàn tay “hộ pháp” của Ông nâng đỡ. Có lần, Ông quan tâm hỏi nguyện vọng, tôi bảo chỉ ước mơ được đi học. Tôi kể với Ông tháng 7/1971 khi đèo chiếc ba lô tòng teng sau xe đạp trở về Hà Nội sau khi bảo vệ xong đồ án tốt nghiệp Đại học Xây dựng ở Hương Canh, tôi đã mơ thấy một ngày lại được trở về ngôi trên ghế nhà trường, lại được nghe giảng bài, nghiên cứu, mở mang trí tuệ. Ông bảo: “Hãy chăm sóc để ước mơ ấy trở thành hiện thực”.

Và dịp may ấy đã đến, năm 1986 lúc 36 tuổi là giới hạn chót về tuổi theo quy định của Bộ Đại học để đi thi nghiên cứu sinh ngoài nước, tôi làm đơn xin và được Viện Thiết kế Giao thông đồng ý cho thi nghiên cứu sinh trong nước ở trường Đại học Xây dựng. Vẫn biết chặng đường này sẽ rất chông gai nhưng khi được tin tôi đã trở thành nghiên cứu sinh trong nước, Ông mừng lắm. Tôi lại cặm cụi vừa học, vừa làm sau một năm trải qua các kỳ thi tối thiểu về toán, triết học Mác - Lênin, ngoại ngữ với thành

tích tốt.

Vào một buổi sáng tháng 3 năm 1987, khi đang ngồi ở phòng làm việc tôi nhận được cú điện thoại từ Trường Đại học Xây dựng báo đến gặp phòng đào tạo sau đại học nhận nhiệm vụ. Tôi mượn chiếc xe của người bạn đạp đến trường mới biết nhà trường có một chỉ tiêu đi thực tập sinh ở Liên Xô (cũ) dành cho nghiên cứu sinh trong nước và dự kiến trao cho tôi. Tôi sẽ phải vượt qua một kỳ thi tiếng Nga và phải hoàn thành thủ tục, trong đó có công văn đề nghị cử thực tập sinh của Bộ GTVT mà lại phải gửi ngay công văn này trong vòng vài ngày. Thật là niềm vui bất ngờ đối với tôi! Học và thi còn thời gian, tôi sẽ cố! Còn chỉ vài ngày phải có công văn của Bộ thì làm sao đây? Tôi nghĩ ngay đến Ông Doãn! Thế là lại đến gặp, lại trình bày. Ông hiểu và bảo tôi cứ yên tâm.

Rồi chỉ hai ngày sau tôi đã có cái bùa hộ mệnh quan trọng: Công văn giới thiệu thực tập sinh của Bộ GTVT gửi Bộ Đại học và Trung học chuyên nghiệp do Thứ trưởng Nguyễn Đình Doãn, phụ trách khoa học kỹ thuật và đào tạo ký. Sau này, tôi mới được biết nhờ có sự trao đổi thống nhất với Ông Nguyễn Phúc Trí – Viện trưởng của tôi lúc đó và cũng là người bạn đồng môn, đồng khóa với Ông ở Đường Sơn – Trung Quốc nên mọi việc mới “thông đồng bèn giọt” như vậy. Thì ra cuộc đời thật công bằng, những nỗ lực không mỏi mệt của tôi đã được ghi nhận bằng sự quan tâm, giúp đỡ hiệu quả của những người Anh lớn!

Cuối tháng 10/1987, tôi đến chào tạm biệt Ông để ngày 3/11 bay sang tu nghiệp ở Mat-sco-va. Tôi nói: “Lần này em đi hai năm bảo vệ xong luận án Phó tiến sỹ mới về”. Ông hỏi, “Việc khó thế, nói trước bước không qua thì sao?” “Vâng, việc khó thật nhưng em phải nói ra để không làm được xấu hổ không dám trở về nước gặp Anh và mọi người nữa!”. Tôi trả lời như một lời hứa chắc nịch với Ông và những người thân yêu của mình để rồi trải qua hai năm tu nghiệp miệt mài ở Trường Đường sắt Mat-sco-va (MIIT), bảo vệ thành công luận án Phó tiến sỹ chuyên ngành cầu - hầm và trở về nước vào tháng 02/1990.

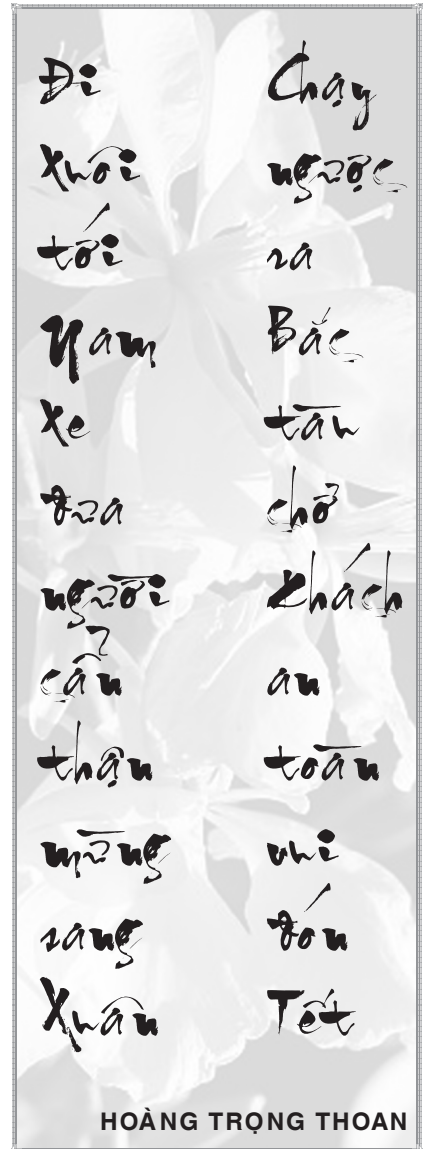
Thời gian ở Mat-scơ-va có vài lần Ông đi công tác ghé qua, lần nào cũng báo tin để tôi có dịp được gặp. Mỗi lần như vậy, tôi lại thường đến thăm Ông ở khu nhà ở các chuyên gia khối SEV (cũ), nơi gia đình anh Huấn và chị Tùng Anh (con gái đầu của Thứ trưởng Doãn) sinh sống trong thời gian làm việc tại đây. Tôi lại được thưởng thức những món ăn truyền thống Việt Nam do tay Ông nấu nướng cho. Có lần tiện đường thắp tùng Ông lên Đại sứ quán Việt Nam, tôi mời Ông ghé qua phố cổ Arbat ăn món **Sasluc** (thịt nướng) kiểu Nga truyền thống. Lúc trả tiền, Ông cười bảo: “Thế là ăn hết của chú gần hai cái bàn là rồi!”. Lúc ấy trong nước kinh tế khó khăn, ai ở bên này cũng lo tranh thủ đi mua nổi hầm, bàn là gửi về nước giúp gia đình nên mọi việc chi tiêu đều được tính đổi thành bàn là!

Khi về nước, tôi đến thăm Ông và lúc ấy mới được biết Ông đã chế độ để chuẩn bị nghỉ hưu từ cuối năm 1989. Ông kể chiếu theo thời gian ghi trên quyết định thì có thể là quyết định này được phát hành lúc Ông đang ngồi trên máy bay bay từ Mat-scơ-va về Hà Nội. Vụ Tổ chức cán bộ gợi ý Ông đi tham quan, nghỉ ngơi ở nước ngoài trước lúc nghỉ. Ông từ chối, chỉ đề xuất được gửi bức thư có tấm ảnh chân dung nhỏ đặt trên góc trái

đăng trên Tạp chí GTVT, nơi có thời Ông đã từng là Tổng biên tập để chia tay bạn bè, đồng nghiệp gần xa trong ngành.

Từ đó mỗi năm vài lần tôi vẫn đến thăm Anh chị đều đặn, tiếp tục được nghe những câu chuyện thâm trầm, sâu sắc mà nhẹ nhàng Anh truyền cho. Có lần người Việt mình ưa chơi chữ, treo chữ khắp nơi trong nhà, trong phòng làm việc. Tôi hỏi Anh về những chữ nghĩa này. Anh bảo: “Chữ “Nhấn” để tu dưỡng hàng ngày, để ứng xử từng việc nên treo ở cửa ra vào để nhớ mà làm theo. Chữ “Tâm” để tu dưỡng cả đời, nên treo trong phòng làm việc tĩnh lặng để không lúc nào quên. Còn chữ “Đức” trong Hán tự cấu thành bởi 5 bộ chữ: Bộ Nhân kép bên trái, bên phải từ trên xuống là Thập tứ nhất tâm. Mười bốn đời chỉ có một chữ Tâm truyền vào bộ Nhân kép mới ra được chữ Đức. Thảo nào các cụ dạy làm người phải biết tu Nhân, tích Đức. Tốt nhất là cứ treo những chữ ấy trong lòng”.

Giờ thì Anh đã thanh thản ra đi về cõi vĩnh hằng. Anh đã hoàn thành nghĩa vụ sống với đời, với người, sống yêu thương, chân thành, không oán hận, sống với nghề tận tụy đam mê. Anh ra đi để lại một chữ “Đức” rạng ngời cho các con, các cháu và anh em bạn bè gần xa □



HOÀNG TRỌNG THOAN

## VĂN HÓA DOANH NHÂN...

(Tiếp theo trang 100)

**Thứ nhất**, đối với doanh nghiệp: Phải là một tập thể đoàn kết sáng tạo hiệp đồng trong sản xuất, vun bồi tình đoàn kết và chia sẻ hưởng thụ lợi ích do mình làm ra.

Một cộng đồng từ lãnh đạo đến công nhân, nhân viên với tác phong làm việc tự giác, vui vẻ hạnh phúc trong cuộc sống hàng ngày.

Một doanh nghiệp ở đó mọi người làm việc với thái độ tác phong chuyên nghiệp, tiên tiến nhằm luôn chiếm lĩnh đỉnh cao năng suất, chất lượng.

Đối với xã hội phải cung cấp cho người sử dụng những sản phẩm chất lượng và an toàn cho sức khỏe của họ với giá thành có thể chấp nhận được trong mặt bằng phát triển bình quân xã hội. Luôn nhận thức được khách hàng

không chỉ là đối tượng cung cấp sản phẩm mà còn là người nuôi dưỡng doanh nghiệp tồn tại, phát triển; nên phải giúp đỡ họ, những người, những thành phần kém may mắn về thể chất trí tuệ, cơ hội... đó là công tác từ thiện, bảo trợ... cho họ.

Thần thiện, tôn trọng và biết ơn thiên nhiên, môi trường đã giúp doanh nghiệp làm ra sản phẩm làm cho doanh nghiệp phát triển... để có thái độ đúng mức với thiên nhiên, môi trường mà doanh nghiệp đang sống và hoạt động, bù đắp những gì doanh nghiệp đã làm tổn hại thiên nhiên để thiên nhiên môi trường luôn cân bằng phục vụ hỗ trợ lâu dài cho doanh nghiệp.

**Thứ hai**, đối với Doanh nhân:

Có lẽ tóm tắt trong mấy chữ: đức, tài, danh dự, uy tín và lương tâm.

Doanh nhân là người sinh ra doanh nghiệp, nuôi dưỡng doanh nghiệp phát triển, nếu doanh nhân

không có văn hóa (theo nghĩa rộng nói trên) thì ai sẽ dẫn dắt việc xây dựng văn hóa doanh nghiệp, để có một doanh nghiệp văn hóa?

Do đó việc bắt đầu cho một quá trình để có doanh nghiệp tốt đã cần phải có một con người doanh nhân văn hóa của doanh nghiệp ấy.

Tham vọng của người viết bài này là phân tích, gợi mở... và rất mong được các tổ chức, cá nhân tham gia đóng góp ý kiến, tổ chức hội thảo... để tìm ra những vấn đề tốt từ những tiêu chí căn bản, được sự đồng thuận cao của xã hội để làm cơ sở cho việc suy tôn những “người lính xung kích thời bình” thành những “doanh nhân văn hóa” đúng nghĩa được nể trọng không chỉ các thế hệ hiện tại, mà cả các thế hệ mai sau. Đó là những doanh nhân không chỉ giàu có về tài sản mà còn giàu có về văn hóa đạo đức, tiếng thơm... □