

Sông Cái

Mấy nhịp cầu qua

Thế là cầu đã qua sông
Gái làng mấy đứa lấy chồng xa quê

NGUYỄN HIẾU

Cầu xây xong đã lâu...

Hôm rằm đưa vợ về quê thấp hương ông bà. Khi đi ngang qua ngã tư Nhật Tân, nơi ngày xưa có cái chốt của tây đen án ngữ cán bộ Việt Minh từ vùng tự do đánh Hà Nội, thấy ngán ngát những dây cáp, những trụ, vợ tôi hỏi: Lại xây gì vậy? Tôi khế lẩm nhẩm, cầu Nhật Tân đấy. Tiện nhỉ, ngày trước qua được bên Hối Độ rõ vất. Nghe bà vợ già nạc nôm tôi thầm nghĩ đến... Cái thừa xa xôi vất vả ấy...

Cầu Long Biên là chiếc cầu đầu tiên bắc qua sông Cái. Thế cho nên tên của nó lưu trong dân gian là cầu sông Cái. Vào thập nhật Hà Thành long trọng ghi dấu son cho tròn 1000 tuổi thì cầu sông Cái tính khi toàn quyền Đu me khánh thành vào năm 1902 đã 108 tuổi. Cầu sông Cái - cầu Long Biên với cái dáng mô phỏng cầu Tolbiac ở quận 13 Pari, vị kiến trúc sư lừng danh Ép phen không rõ vô tình hay cố ý hoặc là sự trùng hợp ý tưởng diệu kì đã tạo cho cầu này có dáng rồng huyền thoại biểu tượng cho vượng khí để đó. Phải chăng vì lẽ đó nên hơn một thế kỉ tồn tại, trong tâm khảm dân Hà

Nội luôn tưởng tượng rằng cầu Long Biên là thứ mặc nhiên gắn liền với Hà Nội như Hồ Tây, hồ Hoàn Kiếm, như chùa Một cột, Khuê Văn Các... Chiếc cầu nổi danh đã từng chứng kiến đêm ra đi thẫm lặng của đoàn quân áo trấn thủ rút dưới gầm cầu sau cuộc tiêu thổ kháng chiến ở mặt trận Liên khu 1 (tên quân sự của Hà Nội trong kháng chiến chống Pháp) và 9 năm sau lại mở lòng đón sự trở về hùng tráng trong tiếng nhạc, tay đẩy hoa của đoàn quân ấy về tiếp quản Thủ đô, năm 1954. Chiếc cầu kì vĩ này cũng từng gồng mình để trở thành trận địa pháo cao xạ cho quân dân Thủ đô chống lại chiến tranh phá hoại của giặc Mỹ. Trong những ngày bão lửa của 7 năm, từ 1965 đến 1972 cây cầu trở thành mục tiêu của hàng nghìn trận bắn phá, huỷ diệt của không lực kẻ thù với hàng vạn tấn bom, đạn. Thân cây thương tích, đôi nhịp gãy tả tơi nhưng vẫn hiên ngang đứng vững trở thành biểu tượng Hà thành ngày đánh giặc máy bay. Nhắc đến cầu Long Biên người ta dễ nhớ đến câu mở trong bài diễn ca

dài “Hà Nội có cầu Long Biên...”. Nhưng năm 1968, khi đi sưu tầm các làn điệu quan họ tôi còn nghe nghệ nhân đã vào tuổi 80 đạo đó hát một khổ đối đáp rằng “*Khen cho nước Pháp đại tài. Bắc cầu vừa rộng vừa dài qua sông*”. Một sự kiện đã vào dân ca tức là đã nằm lòng trong kí ức người dân. Nói đến việc xây dựng chiếc cầu huyền thoại này người ta tự hào nhắc đến kiến trúc sư Ép phen, đến nhà thầu Daydé và Pillé mà quên đi một thành phần nữa làm ra cây cầu đó là “*Nha Công chính Đông Dương*”. Nói theo từ hiện đại Nha này là một nhà thầu phụ. Lao động chính là những người dân Hà Nội và những vùng lân cận. Cách đây hơn một thế kỉ, bên kia bờ bắc là Gia Lâm vẫn còn dấu tích một rừng già rậm rạp, hổ báo thì thoảng vẫn về. Nền công nghiệp Pháp đạo đó đã lừng danh nhưng sẽ chẳng làm nổi cây cầu hoành tráng này nếu thiếu đám đồng người Việt làm thợ thuyền, phu phen tạp dịch. Ngày ngày, vượt qua đám cây rừng rậm rạp loáng thoảng bóng hổ rình mồi về với công trường rồi phơi mặt ngồi trên



Cầu Thăng Long - Cầu của tình hữu nghị

những thanh giằng bằng thép nóng bỏng dưới nắng hè, lạnh ngắt khi gió bắc. Dưới kia là mặt nước đục ngầu cuộn cuộn để thực hiện công nghệ tán rivê nóng. Người thợ tay cầm cái phễu sắt giờ ra sẵn sàng đón nhận thổi sắt được quăng lên sau khi lò rèn thật bế đồ lù đặt vào lỗ khoan tạo mối liên kết của những thanh cầu uốn lượn. Để tạo nên chiếc cầu dáng rồng mấy vạn con ốc được tán theo kiểu thủ công đầy khéo léo và cần cù. Lịch sử ngành Cầu chẳng những ghi nhận tài hoa của đám phu phen mà còn ghi rõ trong ba năm xây dựng cây cầu sắt đầu tiên vắt qua sông Cái, với hơn 100 phu phen đã bỏ mình. Với cầu Long Biên chương trình khai thác thuộc địa lần thứ hai của thực dân Pháp ít nhiều thành công. Hà Nội thêm một lần hi sinh không ít con dân của mình để tạo nên một công trình mà từ đó tiến thêm một bước tới sự văn minh. Phải chăng, cầu Long Biên trở nên một biểu tượng cho sự bi tráng, sự bay lên của Hà Nội cũng vì lẽ đó?

Cầu Cốc Lếu được coi là cầu thứ hai nối đôi bờ trên dòng Hồng Hà. Chiếc cầu này vắt qua dòng Nậm Thi - tên đoạn đầu nguồn sông Hồng bắt vào đất Việt. Có lẽ ít có chiếc cầu nào trên sông Cái và cả các dòng sông của đất Việt lại chuân chuyên như cầu gỗ Cốc Lếu. Nếu căn cứ vào tấm biển đồng, di vật duy nhất còn dính nơi cột mốc, cầu Cốc Lếu được xây dựng trong ba năm (1898 - 1902). Về ngày khởi công còn trước cả cầu Long Biên. Cũng nằm trong chương trình khai thác thuộc địa lần thứ hai nên người Pháp cho xây cầu Cốc Lếu để vận chuyển quân nhu và tài nguyên khai thác, đồng thời tạo tiền đề hình thành thị trấn biên ải. Đạo đó, Lào Cai bởi còn hoang vu nên nhiều chướng khi 'nước Bảo Hà ma Trá Hút', dân sở tại không đủ sức nên người Pháp phải đưa người dưới xuôi lên xây cầu. Câu ca "ai đưa tôi đến chốn này. Bên kia Cốc Lếu, bên này Lào Cai" và địa danh "trời ơi" cũng từ công trường xây dựng cầu này mà ai oán ngân lên khi có quá nhiều thợ cầu bị mất xác vì tai nạn khi xây cầu, vì chướng khí, vì đói, vì rét... Vào những năm 40, người Pháp từng đánh xập cầu này.

Năm 1950, cầu được dựng lại. Chiến tranh biên giới 1989 cầu lại gãy đôi. Người đôi bờ vẫn phải qua nhau. Một chiếc cầu treo chòng chành tạm bợ được bắc ngang. Người viết bài này vào những năm 70 của thế kỉ 20 khi lên công tác tại Lào Cai từng nghe mỗi năm cầu treo Cốc Lếu có gần chục người trầm mình xuống sông. Người ta bảo khi sơn lại màu trắng thay cho màu đen người tự vẫn trên cầu Cốc Lếu mới giảm đi, lắng xuống. Mãi đến năm 1994, thợ cầu Công ty Cầu 14 Thăng Long mới xây dựng lại cầu Cốc Lếu vĩnh cửu. Hành trình hơn một thế kỉ của cầu Cốc Lếu là một bài ca buồn một thời của vùng sơn cước để đến khúc ca vui gặp gềnh của một thời kinh tế thương mại. Ấu đó cũng là hành trình của lễ trường tồn.

Trong tài liệu chính thống về cầu Thăng Long. Chiếc cầu mà hai đầu cầu có dựng mô hình hai lá cờ bằng bê tông biểu tượng công trình của tình hữu nghị Việt - Xô hao hao hình dao cầu của vị lương y. Cầu dài tròn 6 cây số, hai tầng đầu tiên của ta được khởi công vào ngày 26/11/1974 và hoàn thành sau 11 năm vào ngày sinh nhật Bác lần thứ 95. Trong trí nhớ của dân mấy làng đôi bờ như làng Hối Độ, Tráng Việt... bên bờ Bắc dân làng Chèm, Vẽ, Xù, Gạ, Cáo... bờ Nam thì việc xây cầu này rậm rịch từ những năm cuối thập kỉ 60 của thế kỉ 20. Thời đó, thỉnh thoảng tôi lại nghe phong thanh, người tàu nửa đêm đến đào vàng ở gò Giàn rồi chở đi bằng xe tải. Lửa cục tròn đỏ ối quãng đường ngày ngày tôi băng đồng đến Trường cấp 3 Xuân Đỉnh. Chẳng biết những gã Tàu lấy trộm vàng yếm có dính dáng gì với mấy vị chuyên gia gặp dân làng luôn mồm "nỉ hạo" kia không? Tôi ra trường, đi làm được mấy năm thì thấy các vị "nỉ hạo" được thay thế bằng các vị I Van "gia rất vui tre" da mặt đỏ lựng vì nắng vùng nhiệt đới. Nhà văn Nguyễn Tuân viết kí thợ cầu Thăng Long gọi cầu này là "cầu phe", ngụ rằng cầu này đúng là công trình của phe Xã hội chủ nghĩa ta. 11 năm chính thức xây dựng chiếc cầu vĩ đại này như sự kiện lớn lao nó giống hệt như một đường gạch ngang giữa quá khứ

một vùng quê nổi tiếng của Đại Việt cổ với hình bóng của tương lai. Những chiếc dò ngang, dò dọc làm nên nét duyên nghìn đời trên dòng sông Cái mất dần khi con trai Chèm, Vẽ, con gái bên bờ Bắc muốn bắt duyên với nhau chỉ cần một thôi xe máy, một tao xe đạp. Chờ nhau vệt đời bỗng ngày đường gang nước vĩnh viễn không còn nhờ chiếc cầu phe. Làng Bãi Hoa nổi tiếng đan mũ nan từ thời tây đầm mất hẳn tên làng khi rời lên thành xóm 6 Đông Ngạc. Công ty Cầu 7 Thăng Long, người từ tận đầu tận đầu về cắt đất ruộng dựng nhà lâu dần thành xóm của xã Thụy Phương (tên chữ làng Chèm). Ngày hội tháng 5 ta thành trai làng lội xuống ao bắt vịt, thành gái làng mang danh văn nghệ sĩ. Câu thơ nửa buồn nửa vui nói hộ trai mấy làng đôi bờ quanh cầu Thăng Long tự bật lên rằng "Thế là cầu đã qua sông. Gái làng mấy đứa lấy chồng xa quê"...

Cầu Thăng Long xây dựng xong, Hà Nội thêm một cây cầu hiện đại bắc qua sông Hồng và cũng hình thành lên một đội ngũ hàng đầu về ngành Cầu của Việt Nam mang tên Tổng Công ty Xây dựng Thăng Long. Thửa xây dựng cầu Thăng Long trình độ làm cầu của Tổng Công ty này mà cũng là của cả Việt Nam còn sơ đẳng lắm. Công nghệ trụ móng vẫn rập y xì "móng giếng chìm" như hồi xây cầu Long Biên non thế kỉ trước. Mãi đến năm 91, 92 việc xây dựng móng cầu mới được đổi mới về cơ bản bằng phương pháp khoan nhồi khi thiết bị này của Nhật được Anh hùng Lao động Nguyễn Hải Thoại nguyên TGD Thăng Long nhập về tại công trường xây dựng thêm một chiếc vượt sông Cái tại ngã ba Bạch Hạch - cầu Việt Trì. Từ đó, tốc độ bắc cầu của ngành Cầu Việt Nam nhanh hẳn lên. Trong một lần trò chuyện với tôi, Anh hùng Thoại nhún đôi lông mày luỡi mác rậm rì tự hào khoe: Sau 40 năm làm cầu, TCTy Thăng Long đã xây dựng được số cầu nối liền đôi bờ của gần 300 dòng sông trên đất Việt ta và cả đất Lào bạn. Những chiếc cầu mà chỉ nghe tên đã thấy gọi mở một vùng đất, vùng văn hóa và lịch sử... Những Mai Lĩnh, Bến Thủy, Sông Gianh, Hoàng Long, Trung Hà, cầu Kiền,

Lăng Cô, sông Hàn, Pá Uôn, Rạch Chiếc, Non nước, Triều Dương, Tân Đệ, Tạ Khoa...

Đề đôi bờ sông mẹ liền lại trong ước mong

Nói đến cầu bắc qua sông Hồng đoạn qua Hà Nội không thể không kể đến cầu Chương Dương ngay giữa trung tâm Hà Nội nơi có cột đồng hồ nổi tiếng một thời phố Hàng Mắm. Chiếc cầu này chứa đựng nhiều niềm tự hào. Với chiều dài 1213 mét gồm 8 nhịp dầm, 21 trụ kiên cố, cầu Chương Dương được xây dựng chỉ trong hơn một năm tính từ ngày khởi công 10/10/1983 đến ngày khánh thành 30/6/1985 trong điều kiện nền kinh tế nước ta cực kì khó khăn giữa thời muốn uống cốc bia hơi phải mua kèm gói lạc, bát canh cải. Tướng quân sự đánh trăm trận Đồng Sĩ Nguyên giữ chức Bộ trưởng Bộ GTVT dạo đó thương cho cây cầu Long Biên già nua oằn mình một ngày tải hơn 3000 lượt xe, 15000 lượt người. Lo sợ đi lại của dân nhưng với bản khoăn của con nhà nghèo ông cứ trăn trở mãi giữa “cầu cứng” hay “cầu treo mùa Xuân”. Cầu vĩnh cửu Chương Dương ra đời là kết quả của trí tuệ, công sức của kĩ sư, người thợ Việt Nam từ thiết kế đến thi công. Thành tựu của cách xây cầu của nền kinh tế tiểu nông khi tận dụng bằng hết những gì còn dùng được từ công trình cầu Thăng Long, đến các công trình công nghiệp khác trên khắp đất nước ta. Cầu Chương Dương ra đời hé lộ một mục tiêu tuy còn mơ hồ nhưng bắt

đầu lóe lên về một sự phát triển kinh tế Việt Nam trong giai đoạn mới. Từ năm 1985 đến 2010, sự ra đời trong cùng một năm hai cây cầu cầu lớn là Thăng Long, Chương Dương.

Hà Nội còn có thêm cầu Phù Đổng, Thanh Trì (cây cầu bê tông dự ứng lực dài, rộng nhất Việt Nam), cầu Vĩnh Tuy... Và chỉ trong vòng ba bốn năm nữa thôi trên sông Hồng, Thủ đô ta sẽ có thêm hàng loạt cầu đã nằm trong kế hoạch dự toán. Cầu dây văng Nhật Tân cho vành đai 2. Cầu Hồng Hà, cầu Mễ Sở cho vành đai đối ngoại, cầu đô thị Tú Liên cho du lịch. Trên sông Đuống sông nhánh của sông Hồng khu vực Hà Nội sẽ thêm dăm cầu nữa. Cầu Đuống mới, cầu Phù Đổng 2, cầu Đông Trù cho đường 5 kéo dài, cầu Hồ cho QL38, cầu Thịnh Cầu... đưa con số cầu đường bộ qua sông Hồng, sông Đuống tại Hà Nội vượt con số một chục...

Cũng là một sự tình cờ khi một lần sang Pari năm 2003, hai lần đến Sê Un năm 2006 và 2009, tôi phát hiện sông Hàn và sông Sen chảy qua 2 thủ đô này có chiều dài xem xem với đoạn sông Hồng chảy qua thủ đô ta nhưng số lượng cầu bắc qua Sê Un và Pa ri lên đến 28 và 29 chiếc. Lại thêm đôi bờ hai con sông này được nẹp, được kè, xây theo nhu cầu làm đẹp, thuận lợi cho con người. Có lẽ với số cầu, và công trình của đôi bờ hiện đại đó khách bộ hành ở Pari, Sê Un và cả Mátxcơva... không cảm thấy sự ngăn cách bởi

dòng sông. Còn ở Hà Nội, vào những năm đầu của thập kỉ đầu của thế kỉ 21 này, ta vẫn áy náy thấy dòng Hồng Hà thân quen giữ nguyên là vệt cắt giữa hai phần Hà Nội. Phải chăng đôi bờ sông Mẹ ngay giữa Thủ đô nghìn tuổi dường như chưa có sự tác động bởi bàn tay con người với tình yêu thương và sự trân trọng mà chỉ có sự phá phách tùy tiện nên vẫn giữ nguyên sự hoang sơ, bờ bãi, bồi lở nguyên thủy từ vạn cổ bên cạnh những cao ốc, “bin đinh”, cùng những dòng chảy hỗn độn của giao thông đô thị. Phải chăng thành phố sông Hồng hiện đại vẫn nằm trong tranh cãi và ý tưởng của những sơ đồ qui hoạch. Những xà lan cát khai thác bờ bãi ngày ngày nặng nề trôi trên dòng Hồng Hà.

....Rồi đây sự hỗn tạp, tùy tiện ấy sẽ dần dần mất đi. Tám cây cầu vươn qua đôi bờ sông Cái trong lòng Hà Nội (sắp tới lại thêm cây cầu cáp treo Nhật Tân ra đời) và những cây cầu Văn Phú (Yên Bái), Yên Lệnh, Tân Đệ, Việt Trì... vươn qua sông Hồng tại Lào Cai, Yên Bái, Phú Thọ, Hưng Yên, Thái Bình... sẽ thành những dây đàn đủ sức cất lên những cung bậc của khúc hát về sông Mẹ trong sự nghiệp kiến quốc mang âm hưởng tha thiết trăm hùng như Văn Cao, Đỗ Nhuận, Nguyễn Đình Thi... từng hát hào sảng về sông Hồng, sông Lô thời vệ quốc...

“Hồng Hà ơi. Ta nhớ mùa Thu xưa nước về như sóng tràn đêm khuya quân về... Thủ đô” □

ĐỀ CƯƠNG ĐỊNH HƯỚNG...

(Tiếp theo trang 23)

quốc gia, đường sắt ngoại ô và đường sắt đô thị; phát triển các đầu mối giao thông trung chuyển, liên kết các phương thức vận tải.

Phát triển bền vững vận tải đô thị: Lựa chọn loại phương tiện hợp lý phù hợp với loại, quy mô, số dân đô thị. Phát triển vận tải đô thị: Phát triển VTHKCC, nhất là loại khối lớn; hạn chế sử dụng PTCN cơ giới. Phát triển mạng lưới VTHKCC một cách hợp lý với các phương thức vận tải khác nhau, thuận tiện cho việc đi lại. Khuyến khích sử dụng loại phương tiện không dùng năng lượng hóa thạch,

thân thiện với môi trường, carbon thấp, tiến tới vận tải xanh.

4. Kết luận

Việc xây dựng định hướng chiến lược phát triển VTHKCC kết hợp với chuyển từ PTCN sang phương tiện công cộng, phát triển GTVT carbon thấp là yêu cầu cấp thiết, là điều kiện không thể bỏ qua trong giai đoạn hiện nay. Việc nghiên cứu đề xuất định hướng phát triển, bao gồm chính sách khả thi cho tương lai lâu dài, có ý nghĩa cả về mặt lý luận và thực tiễn để các đô thị lớn hội nhập sâu rộng với kinh tế thế giới. Việc xây dựng định hướng phát triển VTHKCC cần phải kèm theo các chính sách khả thi, giải pháp lâu dài, trung và

ngắn hạn phù hợp với điều kiện kinh tế - xã hội và quá trình đô thị hóa với lộ trình cụ thể, trách nhiệm rõ ràng □

Tài liệu tham khảo

[1]. Lý Huy Tuấn (2013), *Chuyển từ phương tiện cá nhân sang phương tiện VTHKCC* (Báo cáo tại hội nghị Nhóm công tác “Nghiên cứu về nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng trong GTVT thông qua phát triển cộng đồng văn minh và cải thiện GTVT ở các thành phố”, Gia-các-ta, 26/11/2013).

[2]. Viện Chiến lược và Phát triển GTVT (2013), *Đề án “Phát triển hợp lý các phương thức vận tải tại các thành phố lớn Việt Nam, Hà Nội”*.