

Tìm Dấu Vết Đường Xe Lửa đi ngang Bình Dương

Từ Minh Tâm

Từ năm 2007, Việt Nam và các nước Á Châu đã hợp tác nghiên cứu để chuẩn bị xây dựng đường sắt Xuyên Á đi ngang qua các nước Thái Lan, Mã Lai, Campuchia, Lào, Việt Nam lên đến tận Côn Minh - Trung Quốc. Đoạn đường sắt nằm trong nước Việt sẽ từ Lộc Ninh về đến Sài Gòn. Trong thời Pháp thuộc, tuyến đường này đã được xây dựng và khai thác. Lúc đó hành khách có thể đi xe lửa từ Sài Gòn ngang qua Thủ Dầu Một để lên tới Hớn Quản, Lộc Ninh thậm chí qua tới Mimot - Campuchia. Do chiến tranh nên phải xe lửa phải ngừng hoạt động từ năm 1960. Ta thử tìm lại dấu vết của tuyến đường này.

1. Vài hàng lịch sử:

Sau khi chiếm được Nam Kỳ và ổn định tình hình, Người Pháp bắt đầu xây dựng các tuyến đường xe lửa để khai thác thuộc địa. Tuyến đường đầu tiên được khởi công từ năm 1881 là tuyến đi từ Cột Cờ Thủ Ngự đến Bến Xe Chợ Lớn. Tiếp theo đó là tuyến Sài Gòn - Mỹ Tho, khánh thành năm 1886. Đến năm 1933, một đoạn đường xe lửa từ Lộc Ninh đi Bến Đồng Sổ dài 69 km do một công ty tư nhân là Công ty Xe Điện Bến Cát – Kratie đầu tư đã được chính thức khánh thành. Sau đó đến năm 1937, đoạn đường này lại nối vào hệ thống hỏa xa Đông Dương thành tuyến đường sắt Sài Gòn - Lộc Ninh. Tuyến đường này chạy ngang qua tỉnh Bình Dương – lúc đó có tên là Thủ Dầu Một. Khởi hành từ Ga Sài Gòn (trước chợ Bến Thành) xe lửa sẽ chạy qua Lái Thiêu, Bình Dương, Hớn Quản (Bình Long), Lộc Ninh và kéo dài tới biên giới Campuchia. Chiều dài tổng cộng là 141 km. Tuyến đường này có mục đích khai thác và vận chuyển cao su từ Mimot (bên Cam Bốt) về Saigon và ngược lại đưa những người phu cao su, những người nghèo khổ từ miền Bắc đến làm việc ở các đồn điền của khu vực Hớn Quản, Phú Riềng, Lộc Ninh... Đường xe lửa Sài Gòn - Lộc Ninh khá nổi tiếng vào những năm trước thế chiến thứ hai. Thời 1930-1940, trong ca dao có bài thơ sau đây:

“Ai đi xe lửa Sài Gòn - Lộc Ninh

Mẹ theo ông đội về dinh

Bỏ con ở lại một mình quạnh hiu

Ai đi xe lửa Lộc Ninh - Sài Gòn”

(Hoàng Anh sưu tầm)

Thêm vào đó, bài vọng cổ Trái Gùi Bến Cát cũng góp phần không ít vào sự nổi tiếng của tuyến đường xe lửa này.

2. Lộ trình:

Từ Sài Gòn trước năm 1945 có hai tuyến xe lửa để đi Lái Thiêu:

Một tuyến chạy qua ga Xóm Thơm (Gò Vấp), ra đường Nguyễn Oanh, Hà Huy Giáp bây giờ. Sau đó nó qua nhiều cầu nhỏ để lên Thạnh Lộc, qua cầu Phú Long vào Lái Thiêu ... Có một nhà ga tại giao điểm giữa xa lộ Đại Hàn và đường Hà Huy Giáp nên ngày nay người ta vẫn gọi giao lộ này là Ngã Tư Ga. Nhà ga Lái Thiêu nằm ở phía đông, và cách cầu Phú Long chừng 2 km. Ga Lái Thiêu đã bị dân chúng lần chiếm phá bỏ nên không còn dấu tích. Tuyến đường này chỉ khai thác tới năm 1945 thì chấm dứt vì bị lỗ. Thêm vào đó, trong chiến tranh Việt Pháp, vùng An Phú Đông không an ninh nên người Pháp không tái thiết.

Trên tuyến đường xe lửa này có một chiếc cầu lớn và quan trọng. Đó là cầu sắt Lái Thiêu (sau này đổi tên là cầu Phú Long). Cầu này bắc ngang sông Sài Gòn, chiều dài khoảng 500-600 mét - tương đương cầu Bình Lợi. Đây là một cầu dùng cho đường xe lửa và xe ô tô đi chung. Kết cấu ban đầu của cầu là dàn sắt kiểu Eiffel. Trong chiến tranh Việt Pháp, năm 1953 cầu bị đánh sập mấy nhịp phía Sài Gòn. Đến năm 1967 cầu được khôi phục bằng dàn sắt Bailey kiểu Mỹ, sàn lót gỗ chỉ dùng cho xe ô tô.

Sau 1975, sàn gỗ được thay bằng sàn vi thép, mặt cầu trải nhựa. Do được xây dựng quá lâu và bị phá hoại nhiều lần nên cầu rất yếu, chỉ cho phép các loại xe trọng tải nhẹ đi qua.

Mới đây, cầu Phú Long mới đã được xây dựng ở phía hạ lưu cầu cũ. Cầu mới rộng 28 mét, có sáu làn xe ô tô, dài khoảng 600 mét.



Cầu Phú Long cũ - cầu sắt Lái Thiêu
(Ảnh từ <https://maps.google.com>)

Tuyến đường xe lửa thứ hai nối từ Sài Gòn lên Dĩ An sau đó chạy ngược về hướng tây, qua Cầu Ông Bô để về Lái Thiêu.

Sau đó từ Lái Thiêu tuyến đường xe lửa sẽ chạy bên hướng đông của quốc lộ 13 cũ, cách đường khoảng 2 km. Ở Bình Nhâm, có một chiếc cầu sắt ở khu Suối Đồn.



Cầu sắt Bình Nhâm dùng cho đường sắt
(Ảnh từ <http://www.panoramio.com>)



Dấu vết lộ giới đường xe lửa Sài Gòn - Lộc Ninh ở Bình Nhâm
(Ảnh từ <http://www.panoramio.com>)

Lên tới Búng, tuyến đường này chạy ngang sau chợ. Qua khỏi Búng, ngang cánh đồng củ sắn sẽ thấy trường Cộng Đồng và trường Trịnh Hoài Đức ở phía tây. Đường rầy tiếp tục lên phía bắc, qua Phú Văn rồi tới nhà ga Thủ Dầu Một ở ngay trước chùa Cô Hồn (ngày nay là Trường Phổ Thông Cơ Sở Phú Cường). Khu sân ga sau này trở thành Bến Xe Bình Dương. Khi bến xe dời về Gò Đậu thì nơi đây trở thành Công Viên Bình Dương. Nhà ga Thủ Dầu Một trước 1975 chuyển thành một quán cơm xã hội.

Từ nhà ga Thủ Dầu Một, có một nhánh đường rầy chạy ra chợ Thủ. Bến xe lửa chợ Thủ nằm ngay khu vị trí của Thương Xá mới hiện nay. Trước khi là bến xe lửa thì nơi đây là bến xe thổ mộ. Khi đường xe lửa hết sử dụng thì nơi đây trở thành bến xe đò, xe lô, xe lam ... Khi bến xe dời về Nhà Ga Xe Lửa trước trường Bồ Đề thì nơi đây được xây thành chợ Mới .



Trước chợ thủ Dầu Một xưa kia có đường xe lửa chạy tới
(Ảnh từ www.sugia.vn)

Trở lại ga Thủ Dầu Một, tuyến đường xe lửa theo hướng bắc (đường Võ thành Long hiện nay) chạy dưới một chiếc cầu nhỏ bắc ngang đường Bác Sĩ Yersin (cắt ngang Tiểu Khu Bình Dương – nay là

Phòng Cảnh Sát Giao Thông) sau đó băng qua các cánh đồng mía, nương rẫy ... thẳng đường lên Bến Cát, Bến Đồng Sổ, Bầu Bàng, Chơn Thành, Hớn Quản, Lộc Ninh.



Đường rẫy xe lửa chạy qua các cánh đồng mía ở Thủ Dầu Một
(Ảnh từ www.sugia.vn)

Ở Lộc Ninh, ngoài nhà ga, còn có Trạm Sửa Chữa và Bảo Trì đầu máy (depot). Vị trí nhà ga Lộc Ninh hiện nay là Công Ty Cao Su Lộc Ninh. Nếu tiếp tục theo đường xe lửa ta sẽ ra tới biên giới Cam Bốt để tới đồn điền cao su Mimot. Địa điểm nối ray qua Cam Bốt gần với cột cây số 141.



Nhà ga xe lửa Lộc Ninh và đầu máy hơi nước
(Ảnh từ <https://maps.google.com>)

Xe lửa thời Pháp chạy chậm lắm. Ba tôi hay kể chuyện hồi nhỏ, lúc ông còn làm ở kho xăng Nhà Bè. Cuối tuần ông về thăm nhà ở Thủ Dầu Một. Sáng sớm thứ hai thì cùng với người em đạp xe đạp đi làm. Ông nói: “Khi ra tới nhà ga Thủ Dầu Một thì thấy xe lửa bắt đầu chạy. Hai anh em chạy xe đạp cũng nhanh nên tới Búng thì thấy xe lửa cũng từ từ chạy tới”. Như vậy tốc độ xe lửa chỉ bằng tốc độ xe đạp mà thôi. Hai thanh đường rẫy xe lửa cách nhau chỉ một mét. Đầu máy kéo đoàn tàu thì chạy bằng hơi nước nên tuy đường bằng phẳng mà vận tốc không cao. Được một điều là xe chạy đúng giờ nên tạo được sự tin tưởng và nhiều công chức ở Thủ Dầu Một, Lái Thiêu có thể đi xe lửa về Sài Gòn làm việc hàng ngày.

Sau năm 1954, tuyến đường xe lửa Sài Gòn - Lộc Ninh chỉ có vài chuyến xe lên xuống. Xe chạy rất chậm. Buổi sáng xe từ Sài Gòn chạy lên thì xế chiều mới tới. Ngược lại cũng có chuyến xe lửa chạy từ Lộc Ninh về Sài Gòn khởi hành từ buổi sáng. Xe đi ngang Bến Cát vì vậy mới có bài vọng cổ Trái Gùi Bến Cát kể chuyện một phụ nữ đi buôn bán xa, thương con, mua cho nó mấy trái gùi nhưng vì mệt nhọc rồi té vào đường rầy mà mất mạng. Câu chuyện thương tâm đã làm biết bao người xao xuyến qua giọng ca truyền cảm của danh ca Minh Cảnh. Tôi nhớ đại khái mấy câu đầu của bài hát như sau:

...

Mẹ đi chợ chợ ở lâu.

Khi về mẹ nhớ mua xôi trái gùi

Con chờ xe lửa kéo còi.

Ra ga đón mẹ lấy gùi ăn chơi.

Nhưng hỡi ơi. Người mẹ được con căn dặn đã chết trong chiếc xe lửa khứ... hồi.... Khi bàn tay đầm máu tươi còn nắm chặt xôi gùi... Người mẹ ấy là Trương Thị Nhàn ở huyện Lái Thiêu làng An Thạnh. Chợ đồ gốm đi bán chợ Hớn Quản Lộc Ninh. Bán chén bán tô cho người nghèo tứ xứ. Mỗi ngày một chuyến lờ chỉ đủ ăn. Nuôi chồng ốm đau đang con thất nghiệp. Vì con chất chiu từng manh quần mảnh áo...

Tới năm 1960, do không còn an ninh và làm ăn không có lời nên chuyến xe lửa cuối cùng rời Lộc Ninh về Sài Gòn. Ta hãy đọc một đoạn hồi ký của Châu Long, con ông Trương Ga Lộc Ninh, viết về chuyến xe cuối cùng này:

"...Người đứng chung quanh nhà ga khá đông, ngoài cổ nhìn về phía dọc theo đường rầy chờ đoàn xe tới. Tụm nhau lại nói chuyện, thấy ai cũng có vẻ bồn khoăn chờ nhìn thấy chuyến xe lửa cuối cùng, chẳng phải là chuyến tàu thường lệ gì hết, không có hành khách, là chuyến xe rút lui, từ biệt chỉ có đầu tàu, đẩy toa xe bằng phẳng phía trước để đón rà mình, hai ba toa phía sau, chuyến tàu dọn nhà đi về Sài Gòn của nhân viên hỏa xa Lộc Ninh, rồi ghé đến ga Hớn Quản hay Bình Long rồi vẫy tay chào nhau lần chót. Con tàu không trở lại nữa. Người trên xe lửa, người dưới đất, hai bên đường sắt nhìn nhau ngậm ngùi đưa tay vẫy từ biệt chuyến tàu chót. Tôi chẳng hiểu gì cả, nhìn theo đuôi chuyến xe cuối cùng đi về hướng nam, kéo hu vài tiếng còi buồn bã. Chuyến xe lửa bỏ ga Hớn Quản ở lại đằng sau, chắc là bỏ kỷ niệm lại trong lòng biết bao người sống gần đường rầy, trong ánh mắt buồn bã của mọi người trên ga. Má đưa nhỏ, đã té xe lửa, rớt vô đường rầy bị xe cán chết cùng với chùm trái gùi mua về làm quà cho con. Má đưa nhỏ không còn sống nữa, đâu cần chuyến xe lửa để lên tàu mang những trái gùi Bến Cát mang về làm quà cho con ăn. Nếu câu chuyện có thật, chắc đứa bé phải khóc nhiều lắm, hàng ngày ra chờ đón má về trên chuyến xe lửa hàng ngày Chuyến xe lửa cuối cùng bỏ đường rầy, bỏ nhà ga, bỏ làn bụi đất đỏ, bỏ những hàng cây cao su, bỏ núi rừng hoang vu, bỏ đạn mìn, bỏ thầy người ngã gục, bỏ người An Lộc - Bình Long - Hớn Quản lại, chuyến xe lửa, đầu tàu, kéo toa hàng chót, bỏ lại đằng sau đám người lơ lửng trên sân ga, nhìn theo, chắc thế nào cũng có người rưng rưng nước mắt, chờ một ngày nào đó, đoàn tàu sẽ trở lại. Nay đã qua thế kỷ sau, đoàn tàu vẫn chưa trở lại."...

Những gì không xài đến lâu ngày sẽ bị thoái hoá. Từ khi tuyến đường sắt Sài Gòn - Lộc Ninh không được sử dụng nữa thì các nhà ga bị phá bỏ, đường ray tháo dỡ, lộ giới bị bỏ hoang hay được đổ đất đỏ và biến thành những đoạn đường địa phương... Đường sắt Sài Gòn - Lộc Ninh coi như mất dấu. Ngày nay muốn xây dựng lại chắc phải tìm lộ trình khác vì chỉ phí giải toả chắc chắn sẽ rất tốn kém.



Nhà ga xe lửa Dĩ An thời Pháp thuộc
(Ảnh từ <https://maps.google.com>)

3. Kế hoạch tái thiết:

Hiện nay, trong chương trình hợp tác với Campuchia và các nước Châu Á, Việt Nam đã có kế hoạch tái thiết đường xe lửa Sài Gòn - Lộc Ninh để nối vào đường sắt Xuyên Á. Theo một bài báo của Bộ Giao Thông Vận Tải, dự án này có tổng chiều dài của tuyến là 128,5km, khởi điểm từ ga Dĩ An (thuộc tuyến đường sắt Bắc - Nam) đi qua các thị trấn Thủ Dầu Một, Chơn Thành, Lộc Ninh đến ga Hoa Lư tiếp giáp biên giới Campuchia. Toàn tuyến có tổng cộng 13 ga gồm: ga Dĩ An, Phù Trung, Thủ Dầu Một, Chánh Lưu, Bàu Bàng, Chơn Thành, Minh Hưng, Tân Khai, An Lộc, Tân Phúc, Đồng Tâm, Lộc Ninh, Hoa Lư. Khoảng cách bình quân giữa các ga là 11,7km; Khoảng cách dài nhất là giữa ga Bàu Bàng và Chơn Thành 14km và khoảng cách ngắn nhất là giữa ga Minh Hưng và Tân Khai 7,8km.

Ngoài ra còn dự trữ một điểm lập ga mới (ga Bình Phước) để tạo điều kiện cho Nhà máy xi măng Bình Phước. Theo thiết kế, trên toàn tuyến có 23 cầu đường sắt với tổng chiều dài 7.957,30m (gồm 1 cầu đặc biệt lớn dài 828,2m, 9 cầu lớn, 5 cầu vừa và 8 cầu nhỏ); 17 cầu vượt đường bộ có tổng chiều dài 18,6km. Cục Đường Sắt Việt Nam và Liên Doanh Tập Đoàn CMC-CRCC Trung Quốc sẽ liên doanh xây dựng. Tiêu chuẩn thiết kế là tuyến đường đôi, khổ đường 1 mét, vận tốc di chuyển 120 km/giờ. Kinh phí khoảng 700 triệu đô la. Thời gian xây dựng khoảng hơn 3 năm, nhưng khi nào khởi công vẫn còn là dấu hỏi lớn.

4. Lời kết:

Đường xe lửa là một phương tiện giao thông hữu hiệu đem lại lợi ích kinh tế rất lớn nhờ chuyên chở được nhiều hàng hoá và hành khách. Tuy nhiên do phải đầu tư vào đường rầy, nhà ga, xe lửa và vận hành ... nên chi phí đầu tư và khai thác cũng lớn. Đó là chỉ tính cho tuyến đường cỡ nhỏ - khổ đường 1 mét - nếu muốn đường rộng hơn - khổ đường 1,435 mét - để xe lửa có thể chạy nhanh hơn thì kinh phí đầu tư còn tốn kém hơn rất nhiều. Gần 60 năm qua từ khi người Pháp rút khỏi Việt Nam và dù đã hoà bình gần 40 năm, đường xe lửa Sài Gòn - Lộc Ninh đi ngang qua Bình Dương vẫn chưa được khôi phục dù đã có kế hoạch tái thiết.

Bài viết này chỉ tìm lại vài dấu vết xưa cũ để hoài niệm. Tuyến đường mới chắc sẽ thay đổi nhiều và sẽ không hoàn toàn đi qua lộ trình cũ ...

Tham khảo:

1: Cầu nổi đường sắt xuyên Á – báo Giao Thông Vận Tải số ngày thứ bảy 11/7/2009

<http://giaothongvantai.com.vn/giao-thong-phat-trien/ha-tang/200907/cau-noi-duong-sat-xuyen-a-18081/>

2. Lịch sử hình thành Ga Saigon -

http://www.gasaigon.com.vn/index.php?option=com_content&view=article&id=59&Itemid=68

3. Những con đường xứ Thủ - Hoàng Anh - Đặc san Trịnh Hoài Đức - Xuân Nhâm Thìn 2012