

CẦU LONG BIÊN QUA BA THẾ KỶ

Trên thế giới có lẽ hiếm có những cây cầu có tuổi thọ một trăm năm và lại càng hiếm hơn khi cây cầu đó tuy một trăm tuổi song lại tồn tại vắt ngang ba thế kỷ. Cầu Long Biên của Việt Nam, của Hà Nội chính là cây cầu quý hiếm đó. Những người đã sống, đang sống chắc sẽ chẳng thể quên được cây cầu lịch sử này bởi số phận của nó, cuộc đời của nó luôn gắn với những thăng trầm của Thủ đô, của dân tộc. Tuy nhiên theo năm tháng, cây cầu cũng ngày một già cỗi đi. Vậy liệu rồi tới đây, cây cầu Long Biên - chứng nhân lịch sử đó sẽ ra sao?

Về những người thợ Việt Nam xây cầu

Để thuận tiện cho việc khai thác thuộc địa, cụ thể để thuận lợi cho việc vận chuyển bằng tàu hoả từ Hà Nội xuống cảng Hải Phòng, lên Lạng Sơn, Lào Cai sang tận Côn Minh..., tháng 4-1897, sau khi nhậm chức hai tháng, toàn quyền Đông Dương Paul Doumer đã phê chuẩn dự án xây cầu bắc qua sông Hồng. Cây cầu được thiết kế bởi kỹ sư Eiffel do hai hãng Dayde & Pille của Pháp thi công phần cầu chính còn Nhà công chính Đông Dương thi công phần cầu dẫn với tổng kinh phí 6,2 triệu Franc. Cầu được đặt trên các trụ cao 13,5m so với mặt nước lúc cạn nhất và từ mặt nước xuống chân trụ sâu 33m, có chiều dài 1682m gồm 19 nhịp được kết nối bằng các thanh thép với vẻ duyên dáng. Có nhiều câu chuyện về những người thợ cầu Việt Nam thời đó. Trong cuốn hồi ký của viên toàn quyền Doumer đã có những dòng viết trân trọng về họ: "Những người thợ An Nam xây trụ... họ đã ngồi trong các kết sắt đi xuống nước như những con tàu dần sâu vào đáy sông rồi sau đó thì vào vùng khí nén, nơi đó sâu tới 30 -33m, sự làm việc trở nên khó nhọc đến mức kinh khủng. Những người thợ An Nam mảnh khảnh xuống đến độ sâu như thế nhưng họ không hề sợ hãi, không hề phản đối. Rồi những thanh thép được đưa sang lại cũng chính là những người thợ An Nam lắp ráp. Lúc đầu, người ta tuyển phần lớn là người Tàu, tưởng rằng họ khoẻ hơn người An Nam nhưng dần dần chính những người Tàu ấy lại được thay thế bằng người An Nam. Nếu họ có kém sức hơn một chút nhưng ngược lại họ lại năng động hơn, tinh nhanh khéo léo...". Cây cầu dự định sẽ phải xây dựng trong 5 năm nhưng do nhà thầu và thợ giỏi nên chỉ hơn 3 năm (12/9/1898 - 28/2/1902) đã được hoàn thành. Như vậy là cây cầu lớn nhất Đông Dương, lớn thứ hai trên thế giới khi đó (sau cầu sắt Brooklyn bắc qua sông East của Mỹ) đã có bàn tay xây dựng của những người công nhân Việt Nam.

Qua bao nhiêu thăng trầm

Một trăm năm qua đi, đã có bao lớp người của Hà Nội, của cả nước từng ngang qua cây cầu này? Chắc chẳng có ai, nhất là người Hà Nội lại hình dung về Hà Nội mà thiếu dáng vẻ thân thuộc của cây cầu Long Biên. Ai mà chẳng nhớ cầu Long Biên với "trùng trùng quân đi như sóng, lớp lớp đoàn quân tiến về" giải phóng Thủ đô khi chúng ta đánh bại đế quốc Pháp và rồi sau đó cây cầu lại phải oằn lên gánh chịu bao trái bom của đế quốc Mỹ trút xuống. Từ năm 1967 đến khi Hiệp định Paris được ký kết, người ta đã không đếm chính xác được bao quả bom trút xuống "vành đai trắng" này mà chỉ thống kê được rằng Mỹ đã 14 lần ném bom cây cầu, phá hỏng 1500m cầu, làm gục 9 nhịp và 4 trụ hư hỏng nặng. Ấy vậy mà chỉ sau 41 ngày Hiệp định được ký kết, cầu Long Biên đã được những người thợ cầu cùng những kỹ sư lập tức sửa chữa để lại trở thành nhịp nối con đường huyết mạch của đất nước. Cầu Long Biên đã trở thành một biểu tượng của sự kiên cường, bất khuất của nhân dân Việt Nam, của nhân dân Hà Nội.

Hiện nay, mặc dù đã có nhiều cây cầu hiện đại khác bắc qua sông Hồng nhưng cầu Long Biên vẫn trầm mặc, cần mẫn ngày ngày đón đưa bao đoàn tàu xuôi ngược, giúp bao con người gồng gánh, thò kéo hàng hoá mưu sinh.

Cầu Long Biên trong tương lai

Tháng 9-2001, khi ông Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải Pháp sang thăm Việt Nam đã đến thăm cầu Long Biên và cam kết sẽ giúp Việt Nam cải tạo cây cầu này. Chính phủ Việt Nam cũng đã giao cho Bộ GTVT làm dự án về cây cầu và có kế hoạch cùng Chính phủ Pháp cải tạo xây dựng lại cây cầu (dự định dự án khoảng 50 triệu USD trong đó Chính phủ Pháp sẽ tài trợ để nghiên cứu khả thi trong năm nay số vốn còn lại sẽ huy động từ nhiều nguồn). Cho đến nay, chúng ta vẫn chưa có một phương án cụ thể nào cho cây cầu Long Biên trong tương lai. Ông Chu Ngọc Sùng - Phó Tổng giám đốc Tổng công ty tư vấn thiết kế GTVT, cơ quan được giao nhiệm vụ cùng với cơ quan tư vấn Pháp tư vấn, nghiên cứu đưa ra những giải pháp, lập dự án khả thi về cầu Long Biên cho biết: việc lập dự án có cái khó là nó rất nhạy cảm vì việc vừa bảo tồn quá khứ trong khi lại phải hiện đại hóa. Hơn thế, vốn đầu tư cũng còn gặp rất nhiều khó khăn, Chính phủ Pháp hiện nay vẫn chưa cho biết sẽ hỗ trợ được bao nhiêu và bao giờ mới có tiền. Mặt khác, khi lựa chọn thiết kế còn phải tính toán cân nhắc gắn với kế hoạch xây dựng tuyến đường sắt trên cao.

Tuy nhiên, ông Sùng cho biết dự án có thể sẽ theo hai cách. Cách thứ nhất kết cấu hiện đại nhưng gọi lại những hình ảnh của chiếc cầu cũ. Cách thứ hai giữ như cầu cũ nhưng nâng cao hơn và cho công năng sử dụng hiện đại. Mặc dù hiện nay, dự án về cầu Long Biên vẫn chưa ngã ngũ song ngay trong tháng 4, các nhà thiết kế Việt - Pháp sẽ bắt đầu vào việc. "Phải cố gắng rất ghê gớm thì đến 2005 mới có thể bắt tay vào thi công và 2010 khi Hà Nội kỷ niệm 1000 năm Thăng Long cây cầu mới được hoàn thành" - ông Sùng thành thật tâm sự như vậy.

Tháng 10-2001, tại một cuộc hội thảo về các di sản kiến trúc trên thế giới, người ta đã đặt vấn đề về cầu Long Biên với mục tiêu làm sao để dù làm lại nhưng chiếc cầu vẫn giữ được giá trị của quá khứ. Chúng ta cũng vậy, đều có ước muốn cầu Long Biên - cây cầu đã gắn bó, đã đi sâu vào tiềm thức của người Hà Nội, người dân cả nước sẽ phải được gìn giữ, bảo tồn. Cây cầu Long Biên trong tương lai sẽ phải vừa có công năng sử dụng thời hiện đại nhưng vẫn giữ được dáng vẻ của cây cầu 100 năm tuổi.