

Xẻ dọc Trường Sơn

Dãy Trường Sơn như con rồng xanh khổng lồ uốn khúc theo dọc dài Nam - Bắc ở phần phía Tây miền Trung của Tổ quốc. Đuôi rồng ở tỉnh Bình Phước (phía Nam) và đầu rồng ở Thanh Hoá (phía Bắc). Kể từ thời Hùng Vương mở nước đến thời đại Hồ Chí Minh, con rồng Trường Sơn vẫn một màu vảy xanh kỳ vĩ.

Tháng 5- 1959, Trung ương Đảng quyết định thành lập Đoàn 559 bộ đội Trường Sơn mở tuyến vận tải đường bộ dọc theo miền núi để đưa người, vũ khí và hàng hóa vào chiến trường miền Nam đánh Mỹ. Trong suốt 15 năm (Từ tháng 5- 1 959 đến tháng 4- 1975) đã có 12 vạn bộ đội, thanh niên xung phong, công nhân đã bền gan, vững chí mở hệ thống đường mòn Hồ Chí Minh lịch sử. Cho đến ngày chiến tranh chấm dứt, rải rác dọc dài theo hệ thống đường ấy đã có hơn 2 vạn con người nằm lại với Trường Sơn và trong số trở về có đến 3 vạn con người mang trên mình đầy thương tích và bệnh tật.

Suốt quá trình xẻ dọc Trường Sơn đi cứu nước năm xưa, 12 vạn con người kia cứ phải lặng lẽ dưới mấy tầng vảy xanh của rồng Trường Sơn để khơi mở những cung đường bí mật. Vảy rồng lúc bấy giờ vẫn ngút ngát ngàn xanh để che bộ đội để vây quân thù mặc cho chúng cố sức đánh phá bằng nhiều cách như dội bom lửa Na-pan, rải thuốc khai quang, làm mưa nhân tạo... Chỉ tính riêng 5 năm (1967-1971), Mỹ đã chi gần 22 triệu đôla để thực hiện trên 2.600 phi vụ làm mưa nhân tạo phá hoại công cuộc làm đường của ta. Vậy mà “vảy xanh” của rồng Trường Sơn vẫn chắn che cho trên 2 triệu quân ta vào Nam ra Bắc chiến đấu ngoan cường.

Sau ngày nước nhà thống nhất đúng một phần tư thế kỷ, vào sinh nhật Đảng lần thứ 70, ngày 3-2-2000, Thủ tướng Chính phủ chính thức ký quyết định đầu tư xây dựng đường Trường Sơn công nghiệp hoá. Ba tháng sau, vào ngày 5-5-2000 tại bến phà Xuân Sơn tỉnh Quảng Bình, nơi có cụm tượng đài tưởng nhớ Thanh niên xung phong hoành tráng vừa hoàn thành, Thủ tướng Phan Văn Khải đã làm lễ phát lệnh khởi công con đường thiên lý Bắc - Nam vắt mình qua núi. Đường được mang tên lãnh tụ Hồ Chí Minh vĩ đại, và cũng từ đó trên thân mình hùng vĩ của rồng xanh Trường Sơn có một vết xẻ mới toanh dọc dài mạnh mẽ và đậm. Một màu son đất núi tương phản với màu xanh ngút ngát đại ngàn trôi dài theo suốt dọc đường đi.

Ở giai đoạn I, thi công từ Khe Cò (Hà Tĩnh) đến thị trấn Plei Kần thuộc huyện Ngọc Hồi (Kon Tum) dài gần 1000 km. Với ngàn ấy cây số mà có đến 188 cây cầu lớn và trung. Nếu kể cả cầu nhỏ và cống thì bình quân chưa đầy 5 km có một chiếc cầu. Điều ấy nói rằng địa hình, địa thế của Trường Sơn là khúc khuỷu hiểm trở vô cùng, độ chia cắt của suối khe, đồi núi rất lớn nên việc thi công sẽ rất khó khăn và tốn kém. Nếu hệ thống đường mòn Hồ Chí Minh năm xưa đã là một huyền thoại đẹp thì đường lớn Hồ Chí Minh công nghiệp hóa, hiện đại hóa hôm nay cũng là trang tiếp theo của huyền thoại ấy. Mà huyền thoại thật, mới vừa đúng 3 năm đắp đào đổ đúc, gần 50 triệu mét khối đất đá của nào người nào máy nào xe rộn ràng rầm rập hối hả khẩn trương, đến nay một con đường rộng lớn phẳng phiu, hoành tráng đã vươn mình.

Được sự nhiệt tình giúp đỡ của sở Giao thông Kon Tum, chúng tôi đi từ ngã tư trung tâm thị trấn Plei Kần huyện Ngọc Hồi, nơi lâu nay quen gọi Ngã Ba Đông Dương (là điểm chót cùng phía Nam của giai đoạn I) đến cầu Đắk Zôn (ranh giới giữa huyện Đăk Glei - Kon Tum với huyện Phước Sơn - Quảng Nam). Xe bon bon trên đoạn đường gần 80 km trong giai đoạn hoàn thành cứ êm ru như đi tàu lửa. Mặt đường cấp 3 miền núi được rải bê tông nhựa đường và bê tông xi-măng cốt thép mác 350 (đoạn từ cầu Đắk Pô Cô đến cầu Đắk - Zôn) rộng 7 mét,

cộng với 2 mét cấp phối bảo vệ ở hai bên, vị chỉ 9 mét, xe cộ mặc sức tránh nhau, vượt nhau, thoải mái, an toàn.

Đường tốt cộng với tay nghề mấy mươi năm điều luyện, bác lái xe Xuân có những cú đánh vô-lăng điệu nghệ đưa chúng tôi trôi dài theo đường thiên lý. Xe qua ngã ba Đắk Dục, ngã ba Đắk Môn vào thị trấn Đắk Glei, đến ngã ba Đắk Tả, và tí nữa đây là ngã ba Đắk - Man. Ôi những ngã ba từ đường lớn vươn về các điểm vùng sâu vùng xa! Nếu đường lớn này là vết xẻ dọc thì những ngã ba là dấu cắt ngang Trường Sơn để hệ thống giao thông nông thôn miền núi ngày càng mở mang và hoàn thiện, sẽ giúp bà con các dân tộc nơi này bớt đi khát khao muôn thuở về nổi đường đi!

ý nghĩ của chúng tôi chùng lại nơi ngã ba Đắk Tả. Nhìn với theo con đường rẽ vào ngục Đắk Glei mà thêm một chuyến vào thăm, nhưng ngại nổi vì là mùa mưa đường không đi được. Bà con ở đây quen gọi đoạn đường ấy là đường Tổ Hữu và ngục Đắk Glei cũng được gọi luôn là ngục Tổ Hữu, bởi năm 1942 xa xưa ông đã bị Pháp đưa lên lưu đày tại đây. Bất giác nhớ câu thơ: "Núi hỡi, từ đây băng xuống đó/ Chừng bao nhiêu dặm, mấy đêm đường?" - Bác Tổ Hữu ơi, ngày xưa vì Bác vượt ngục nên phải lủi trốn trong rừng, và lại đường đi lúc ấy quá gian truân không đi được, chứ giờ thì chỉ cần một tiếng đồng hồ xe chạy trên đại lộ Hồ Chí Minh này là Bác đã về tới đất Quảng Nam gặp tìm đồng chí! Cũng như câu thơ của Bác ngày nào: "Đường lên xứ lạ Kon Tum/ Quanh quanh đèo chật, trùng trùng núi cao" thì bây giờ cũng đã khác rồi. Cái cảnh trùng trùng núi cao đã được san ủi đắp đào cho thấp xuống, có nơi được hạ đến trên trăm mét để phô ra những vách ta-luy lừng lững như ngực chàng dũng sĩ Đam San. Và quanh quanh đèo chật thì nay cũng đã không còn chật nữa với công trình nắn sửa đèo Lò Xo kỳ vĩ.

Ai đã từng đến nơi này vào thời điểm đang hồi hã thi công mới thấy được hết nỗi khó khăn, gian khổ của anh em công nhân, kỹ sư của Tổng công ty xây dựng Công trình Giao thông số 6, nhất là vào mùa mưa. ở đây vì là điểm giao thoa giữa hai vùng khí hậu nên lúc nào cũng có mưa hoặc sương mù ẩm ướt quanh năm. Nhìn cảnh người, máy và xe vật lộn với bùn nhão, với đất đá ngổn ngang sẽ kính phục nhường nào cái ý chí và nghị lực của anh chị em công nhân cầu đường! Sức nhớ câu nói của Thượng tướng Đồng Sỹ Nguyên (nguyên Tư lệnh đoàn 559) nhân một chuyến tham quan ở địa điểm này: "Đèo Lò Xo nay mai sẽ không còn là... lò xo nữa"! Đây chính là một trong hai điểm khó khăn nhất của quá trình thi công giai đoạn I. Điểm còn lại kia là vùng ADót, ATép ở Thừa Thiên - Huế, vì ở đó phải mở mới hoàn toàn 6km và có hai hầm chui qua núi.

Đến ngã ba Đắk Man, nhìn một đoạn rẽ ngang đang thi công, nhớ lại nơi hun hút bên kia vách núi là cheo leo một cái dốc Cổng Trời chót vót vắt mình qua vai núi Tráng Sĩ để đến các bản làng của xã Đắk BLô và đồn biên phòng 665 có lần tôi đã được đến thăm. Nhớ mãi câu đồng bào tâm sự ngày nào: Có đường lớn rồi (tức đường Hồ Chí Minh), mong sao Nhà nước đầu tư làm cho đường nhỏ nữa (ý nói đường vào xã) để bà con đỡ cái chân đi, đỡ thấy mình như là biệt lập!

Xe lại tiếp tục bò lên đỉnh đèo Lò Xo, đến cầu Đắk Chè, chúng tôi phải dừng lại chụp hình, vì ở đây đẹp quá! Thác Đắk Chè từ trong ruột núi cheo leo trào ra đổ ào xuống ven đường một dòng nước mát trong lành bọt tung trắng xoá. Nước chui qua cầu rồi lại dội tiếp mấy tầng xuống sâu hun hút phía dưới xa kia. Đúng là cảnh Đường lên Đắk Xút, Đắk Pao/ Đèo leo ngọn thác, cầu treo mặt ghềnh. Có thể câu thơ này ngày xưa Tố Hữu đã viết ra tại chính nơi đây.

Vừa qua thác Đắk Chè, điều khiến chúng tôi đặc biệt thú vị là gặp cầu

Đăk Zôn. Đây là điểm phân ranh giữa hai tỉnh Kon Tum và Quảng Nam, đồng thời cũng là điểm phân chia hai vùng khí hậu Đông và Tây Trường Sơn. Cầu Đăk Zôn dài 123 mét, gồm 5 nhịp bê tông dự ứng lực. Từ nay khách du đi Bắc về Nam trên con đường này chắc chắn sẽ thích thú khi bất ngờ bắt gặp một chiếc cầu xinh xắn cong cong như nửa vành trăng khuyết. Tôi đoán rằng khi thiết kế chiếc cầu, các kỹ sư cầu đường của chúng ta đã nảy ra một ý nghĩ rất thâm thúy và đầy chất lãng mạn rằng lấy đó làm quà tặng mỹ quan cho khách du trên đường vạn dặm. Và còn một ý nghĩa nữa: Cầu Đăk Zôn, thác Đăk Chè, đèo Lò Xo, đốc Cổng Trời, núi Tráng Sĩ và ngục Tố Hữu sẽ tạo thể liên hoàn thành một cụm du lịch, tham quan trong tương lai.

Trong cơn cảm khái và hưng phấn trước đất trời dài rộng của quê hương, chúng tôi quyết định làm một cú... vượt biên đi tiếp gần 40 km nữa để đến trung tâm thị trấn Khâm Đức của huyện Phước Sơn trên tỉnh bạn Quảng Nam. Mới dấn mình trong khí hậu Tây Trường Sơn nhẹ mát, chúng tôi đã hoà vào khí hậu Đông Trường Sơn của mùa khô hanh nắng nóng. Quả thật đèo xoắn Lò Xo và cầu cong Đăk Zôn đúng là nơi ranh giới giữa hai vùng! Dọc dài núi rừng Đông Trường Sơn, những tán lá của cây trảng rừng đang mùa chuyển đỏ như thấp lửa sừng non. Cái màu Lá đỏ đã đi vào thơ Nguyễn Đình Thi một thời đánh giặc.

Trở về, xe trôi trong buổi chiều tà rừng núi, bắt gặp câu thơ Tố Hữu lại về: "Đường lên đỉnh núi Đăk Glai/ Heo heo gió lạnh, sương dày vắng chim". Vâng, nếu hai câu thơ nhắc ở trên kia nay không còn hợp nữa thì hai câu thơ này vẫn còn nguyên giá trị tả thực của nó! Ước gì một ngày gần đây ngục Tố Hữu và con đường vào ngục sẽ được trùng tu nâng cấp, vì đã được Nhà nước xếp hạng di tích lịch sử và bài thơ Tiếng hát đi đày được khắc hoặc chép trên vách đá ven đường để khách du ruỗi rong trên đường thiên lý Hồ Chí Minh được dịp dừng chân ghé thăm và tưởng niệm.

Được đi chỉ một đoạn ngắn trên vết xẻ dọc Trường Sơn của đường Hồ Chí Minh lịch sử, ngoài lắng đọng những cảm xúc riêng tư, chúng tôi cùng hướng suy nghĩ về vấn đề giao thông miền núi. Chúng tôi kháo nhau rằng câu Điện, Đường, Trường, Trạm chỉ là để nói cho xuôi vắn. Thật ra Đường mới là yếu tố đầu tiên! ở đâu có hệ thống giao thông thuận lợi thì ở đó sẽ có điều kiện để phát triển mọi mặt kinh tế, xã hội. Và chúng tôi cũng biết rằng hệ thống giao thông nông thôn miền núi đã được Nhà nước và Tỉnh đặt lên hàng đầu trong các chính sách kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của mình. Như vậy, ngành Giao thông đang nhận về mình một trách nhiệm nặng nề và cũng đầy vinh quang để đem đến niềm vui cho bà con các dân tộc ở các bản làng xa xôi cách trở có cơ hội hội nhập với công cuộc đổi mới hiện nay do Đảng khởi xướng và lãnh đạo.

(Văn nghệ Trẻ số 51)