

HỘI ÁI HỮU BIÊN HOÀ

Website: <https://www.bienhoatx.com> Email liên lạc:
datlam1951@yahoo.com

Hội Ái Hữu Biên Hoà hân hạnh giới thiệu đến quý vị bài: **Tản Mạn Biên Hoà: Cầu Hoá An, Cầu Gành Và Cầu Rạch Cát** của đồng hương **Nguyễn Kim Lộc**. Hội chân thành cảm tạ tác giả. Kính mời.

Trân trọng.



Hình Xưa: Cầu Gành

CẦU HOÁ AN, CẦU GÀNH VÀ CẦU RẠCH CÁT
Nguyễn Kim Lộc

CẦU HOÁ AN

Khoảng năm 1970, có một buổi họp tại Toà Hành Chánh Biên Hoà giữa các giới chức hành chánh, quân sự và chuyên môn về xây dựng cầu đường. Hiện diện trong buổi họp này gồm có các thành viên thuộc Sư Đoàn I Không Kỳ Hoa Kỳ, Ty Công Chánh Biên Hoà, và Xã Bình Trước, dưới sự chủ tọa của Đại Tá Lâm Quang Chính, Tỉnh Trưởng Biên Hoà.

Đề tài được thảo luận là việc xây dựng một cây cầu chiến lược ngang sông Đồng Nai để dùng vào việc di chuyển quân của Việt Nam Cộng Hoà cũng như của Hoa Kỳ từ Biên Hoà đến các tỉnh thuộc Vùng 3 Chiến Thuật, nhằm ứng phó nhanh chóng hoặc yểm trợ hữu hiệu cho các cuộc hành quân; đồng thời, giải toả một phần nào lưu lượng xe cộ di chuyển qua cầu Rạch Cát và cầu Gành.

Trong dịp này, ông Võ Hải Triều, Xã Trưởng Bình Trước có đề nghị phía Hoa Kỳ giúp đỡ tu bổ cầu Gành và Rạch Cát bằng cách cho đổ bê-tông cốt sắt mặt sàn cầu, thay vì sử dụng sàn gỗ dễ gây tai nạn và phải thay đổi đà gỗ thường xuyên. Phía Hoa Kỳ đồng ý sẽ thực hiện theo thoả thuận, nhưng đề nghị ưu tiên cho việc xây dựng cầu Hoá An. Thế là sau đó không lâu, cầu Hoá An với vật liệu bê-tông cốt sắt, được hình thành vào năm 1973. Đường Phạm Phú Quốc (sau này đổi tên là Nguyễn Ái Quốc) được nối dài đến bờ sông thuộc xã Tân Thành, nơi đây làm đầu cầu bắc qua bờ

sông thuộc xã Hoá An, và mở đường đến Quốc Lộ 1 khoảng cầu Hang gần núi Châu Thới.

Năm 1974, cầu Hoá An bị đặc công Việt Cộng đánh sập 2 nhịp. Cầu được cấp thời sửa chữa bằng đoạn cầu sắt dã chiến, cho sử dụng với trọng tải giới hạn.

CẦU GÀNH & CẦU RẠCH CÁT

Có thêm một sự việc liên quan đến cầu Gành xảy ra cùng khoảng thời gian vừa kể, do ông Nguyễn Nhơn, Phó Tỉnh Trưởng Hành Chánh Biên Hoà thuật lại:

“Cầu Gành đã từng bị tháo gỡ ván lót cầu khoảng gần cuối năm 1974, khi đại tá Lưu Yêm mới từ Phước Long thuyền chuyển về Biên Hoà. Không hiểu sao, bỗng nhiên Nha Hoả Xa cho tháo gỡ ván lót cầu Gành, chỉ để cho xe lửa lưu thông còn xe cộ không qua được. Được tin báo, đích thân tướng Phạm Quốc Thuận, Tư Lệnh Quân Đoàn 3, điện thoại cho tỉnh trưởng ra nghiêm lệnh: Kỳ hạn trong vòng 2 tuần lễ, phải bằng mọi cách, cho lót lại ván cầu. Trễ hạn sẽ thọ trọng phạt. Rồi Tư Lệnh giải thích: Chiếc cầu Gành tuy nhỏ, nhưng là cầu dự phòng trọng yếu cho nhu cầu chuyển quân, nếu Việt Cộng tấn công phá hư cầu cầu Hoá An như đã vừa bị phá hoại. Vậy phải khẩn cấp thi hành nghiêm lệnh. Thế là, tỉnh trưởng Lưu Yêm cấp tốc chạy về Nha Hoả Xa yêu cầu khẩn cấp cho lót lại ván lót cầu Gành”.

Trong hoạ được phúc: cầu Gành được lột lại đà ván mới tinh!

Trước tháng 4-1975, đại đội Địa Phương Quân, trách nhiệm giữ an ninh cầu Gành và cầu Rạch Cát, do đại úy Lê Văn Năm chỉ huy, thi hành lệnh của Tiểu Khu Biên Hoà, cho đặt mìn vào cầu Gành, dự phòng giựt sập khi cần; theo chiến thuật, nhằm ngăn chặn chiến xa cộng quân tiến về Sài Gòn. Dân chúng ở gần cầu Gành vô tình trông thấy việc đặt mìn, nên khuyên đơn vị an ninh tại đây không nên giựt sập... tuy nhiên đại úy Lê Văn Năm vẫn thi hành theo lệnh của Tiểu Khu.

Ngày 26-4-1975, một đơn vị đặc công Việt Cộng mở cuộc tấn công đại đội giữ an ninh cầu, từ hướng Cù Lao Phố với ý đồ chiếm lĩnh trục lộ này. Cuộc chiến giằng co đến ngày 29-4-1975, trước sự chiến đấu dũng cảm của chiến sĩ Địa Phương Quân gác cầu, và có sự yểm trợ của trực thăng võ trang, Việt Cộng rút đi để lại trận địa 52 xác chết.

Sáng ngày 30-4-1975, khoảng 10 giờ 30 phút, theo lệnh buông súng của tổng thống Dương Văn Minh, đại úy Lê Văn Năm không ra lệnh giựt nổ sập Cầu Gành và bảo binh sĩ tản hàng trong cảnh ngậm ngùi, ứa lệ chia tay.

Nhắc về lịch sử cầu Gành và cầu Rạch Cát theo tài liệu xây cất thì do kiến trúc sư Gustave Eiffel, người Pháp (1832-1923), thiết kế

và giao cho công ty Daydé & Pillé de Creil (?) thực hiện, với tất cả vật liệu tiền chế và phương tiện từ Pháp chuyển đến Việt Nam. Khởi công năm 1902 và khánh thành vào năm 1904.

Cầu Rạch Cát có 03 nhịp, dài 129 mét bắc qua nhánh sông nhỏ, có tên là Hà Sa, từ bờ sông ấp Phước Lư qua bờ sông Cù Lao Phố. Cầu Gành bắc qua nhánh sông lớn Đồng Nai. Cầu Gành có 04 nhịp, dài 238 mét bắc từ Cù Lao Phố qua xã Bửu Hoà (Biên Hoà).

Hai cây cầu này, chẳng những giúp cho người dân Cù Lao Phố tăng niềm vui và sức sống trong việc làm ăn, thuận lợi trong việc tiếp xúc với các thương buôn bằng đường bộ và đường thuỷ, mà còn giữ một vai trò quan trọng cho tuyến đường sắt nối liền Sài Gòn-Hà Nội, qua nhiều trạm: ga Biên Hoà, Phan Thiết, Tháp Chàm (Bình Thuận), Nha Trang, Tuy Hoà (Phú Yên), Diêu Trì (Qui Nhơn), Quảng Ngãi, Tam Kỳ (Quảng Nam), Đà Nẵng, Huế, Đông Hà (Quảng Trị), Đồng Hới (Quảng Bình), Thanh Hoá, Hà Tĩnh, Vinh (Nghệ An), Thanh Hoá, Nam Định, Thái Bình, Hưng Yên, Hà Nội, Hải Phòng... và nhiều nhánh đường sắt phụ: Sài Gòn-Mỹ Tho; Tháp Chàm-Đà Lạt; Dĩ An (Biên Hoà)- Lộc Ninh (Hớn Quảng- Bình Long), Hà Nội- Lào Cai.

Nguyễn Kim Lộc