

Sở Hỏa Xa Sài Gòn

“Mười giờ tàu lại Bến Thành/ Xúp-lê vội thôi, bộ hành lao xao”

Câu ca dao nhắc nhớ một thời vận hành của đường tàu lửa hơi nước Sài Gòn-Mỹ Tho, có ga khởi đầu tại ngay góc xéo đối diện chợ Bến Thành, nhưng chắc chắn rằng câu ca dao ra đời sau khi chợ Bến Thành xây xong, nhà ga này trở thành khu vực nhộn nhịp nhất Sài thành vào thuở đó.

1950's Vietnam Railways Headquarter in Saigon - Sở Hỏa Xa



Một góc Sở Hỏa xa Đông Dương vào thập niên 1950 với những đường nét trang trí đơn giản (Nguồn: Manhhaiflickr)

Đường xe lửa Sài Gòn-Mỹ Tho bắt đầu xây dựng vào năm 1881, dài 70 cây số, và đưa vào vận hành chuyến đầu tiên đến Mỹ Tho vào năm 1885. Đường tàu này là một phần của kế hoạch mở rộng mạng lưới giao thông đường sắt khu vực phía Nam về đến Mỹ Tho của Công ty Hỏa xa Đông Dương (Chemins de Fer de L'Indochine – CFI) và đi tiếp đến Vĩnh Long, sau đó nối tiếp đến Nam Vang (Campuchia). Song, do cuộc khai thác thuộc địa lần thứ hai của họ gặp khó khăn nên kế hoạch chỉ xây đến Mỹ Tho thì ngưng.

Vào thời gian này, khu đất phía trước chợ Bến Thành (sau này là công viên Quách Thị Trang) còn là một nê địa sinh lầy người Pháp gọi là ao Boresse. Nguyên khu đất dọc theo đầu đường Colonel Budonnet (Lê Lai sau này) đến ranh giới phân đất rạp cải lương Ariston (nay là khách sạn New World) là khu đất trống. Nằm kế ga Sài Gòn

là depot rất lớn sửa chữa đầu xe lửa, kho chứa tà vẹt và đường ray của công ty. Đây là tuyến đường xe lửa đầu tiên đường dài ở miền Nam do CFI thiết kế; sau khi vận hành được vài năm thì giao lại cho công ty Société Générale des Tramways à Vapeur de Cochinchine (SGTVC), trụ sở đặt tại Quai de l'Arroyo-Chinois (bến Chương Dương) quản lý. Trước đó, công ty SGTVC đã vận hành thành công và mang về nhiều lợi nhuận từ việc khai thác các tuyến đường sắt ngắn trong nội đô và các vùng phụ cận; ga xe lửa ngắn đầu tiên nằm tại đầu đường Charner (Nguyễn Huệ), đối mặt ra Bến Bạch Đằng.

Mãi đến năm 1910 CFI mới tiến hành lập đề án xây dựng trụ sở Sở Hỏa Xa Đông Dương – Chi Nhánh Phía Nam (Chemins de Fer de l'Indochine – Réseaux Sud) ở góc đường la Somme (Hàm Nghi) để điều hành việc hành chánh. Một góc tầng trệt dùng làm văn phòng bán vé xe lửa đường dài.

Hai tầng trên là các phòng ban nghiên cứu thiết kế, triển khai các kế hoạch xây dựng hệ thống đường sắt từ miền Trung, Đông Nam Bộ và các tuyến đường sắt vùng Cao Nguyên. Chợ Bến Thành khánh thành năm 1914, chỉ sau đó vài tháng thì toà nhà ba tầng kiên cố của Sở Hỏa Xa Đông Dương Chi Nhánh Phía Nam cũng được khánh thành.



Một góc toà nhà Sở Hỏa xa Đông Dương chi nhánh phía Nam nhìn ra đường Hàm Nghi, phía bên có rào chắn cho đường sắt nội đô chạy ngang qua chợ Bến Thành (Nguồn: Manhhaiflickr)

Từ khoảng thời gian này trở đi, ngành đường sắt miền Nam đánh dấu một bước phát triển mới: không còn sử dụng đầu máy hơi nước mà được thay thế bằng các đầu máy có sức kéo mạnh hơn chạy bằng dầu diesel; các tuyến đường sắt ngắn nội đô cũng được thay thế bằng tàu hai toa *automobil*, và bắt đầu xây dựng hệ thống xe điện trên nhiều tuyến đường Sài Gòn – Chợ Lớn.

Đồng thời mở thêm tuyến đường sắt đi miền Đông Nam-Bộ, chuyên chở hành khách và vận chuyển hàng hoá, chủ yếu là mủ cao su khai thác rất nhanh ở các đồn điền do nhu cầu thị trường xuất cảng tăng cao. Người Việt mình mỗi khi nhìn thấy đoàn

tàu xuất phát từ miền Đông Nam-Bộ về Sài Gòn gọi nó là xe cao-su chứ chẳng thèm nhớ tuyến đường từ Lộc Ninh, Tây Ninh hay Dầu Tiếng.

Một vài tài liệu cho rằng đến thập niên 1950, xe hơi phát triển cùng hệ thống đường bộ Sài Gòn – Mỹ Tho được đầu tư gần như xa lộ nên người ta chuyển sang đi đường bộ. Mãi đến tháng 5/1952 do sự suy giảm nghiêm trọng hành khách đi xe điện nội đô, và tình hình chính trị xã hội miền Nam có thay đổi lớn, văn phòng Sở Hỏa Xa Đông Dương Chi Nhánh Phía Nam đổi tên thành Sở Hỏa Xa Việt Nam.

Theo quy luật phát triển, phương tiện vận chuyển mới thay thế phương tiện cũ đã rõ nét. Năm 1954 toàn bộ tuyến đường xe điện nội đô bắt đầu ngưng hoạt động, và đến năm 1958 thì tuyến xe lửa vang danh một thời Sài Gòn-Mỹ Tho cũng ngưng hoạt động luôn, chỉ còn các tuyến xe lửa ra miền Trung và Cao Nguyên.



Bến xe vận chuyển đường bộ nằm phía trước Sở Hỏa xa Đông Dương Sài Gòn trên đường Lê Lợi (Ảnh: Bưu Thiếp)

Thật ra thì từ đầu thập niên 1940 sự suy tàn của hệ thống xe điện đã bắt đầu. Trong cuốn sách *“Nhớ sao xe cộ Sài Gòn”*, xuất bản cách nay gần hai năm, tôi có nhắc lại câu chuyện thuở còn sinh viên đến chơi nhà người bạn có cha làm công chức cao cấp trong hàng Giám đốc Sở Hỏa Xa Sài Gòn. Chính ông trả lời thắc mắc của tôi về khoảng thời gian suy tàn của xe điện: *“Khi xây dựng Đô thành Sài Gòn thành một thành phố lớn của Nam Kỳ Lục Tỉnh, người Pháp đã thiết lập đường xe lửa chung cho kế hoạch phát triển xe điện nội đô. Đến đầu thập niên bốn mươi, xe hơi cá nhân du nhập nhiều vào Sài Gòn, và xe xích lô đạp, xích lô máy, xe buýt, cuối cùng là taxi bùng phát. Và đó cũng là kết thúc thời kỳ thực dân Pháp ở Việt Nam, sau khi Hiệp định Genève năm 1954 chia cắt hai miền. Cũng giai đoạn đó, xe điện Sài Gòn không còn hoạt động.”*

Tôi cũng tìm được một tấm ảnh bưu thiếp cho thấy phía trước trụ sở Hỏa Xa Đông Dương Sài Gòn, từ cuối thập niên 1930 đã có một bến xe hơi đi các tỉnh, với hai thương hiệu chính là Berliet và Hotchkiss của hãng xe Renault. Đây là dòng xe vận chuyển hành khách có thể chứa đến 10 người. Một sự cạnh tranh giao thông đường bộ nằm ngay trước mũi văn phòng đường sắt.



Pháp trường cát được dựng bên lề (phía đường Lê Lợi) thời VNCH dùng để xử bắn phần tử phản loạn và tư thương lũng đoạn thị trường (Nguồn: Manhaiflickr)

Bước sang giữa thập niên 1960, tình hình chính trị bất ổn, xã hội Miền Nam Việt Nam hết sức rối ren; các cuộc đảo chính, biểu tình và tấn công vũ trang diễn ra thường xuyên. Cùng với điều đó là nạn đầu cơ, lũng đoạn thị trường của giới thương gia người Hoa. Trước tình hình này, chính quyền VNCH đã dựng lên phía trước chợ Bến Thành một pháp trường để hành quyết công khai các phạm nhân nhằm mục đích răn đe. Một trong những cuộc hành quyết nổi tiếng nhất trong lịch sử cầm quyền của Đệ Nhị Cộng Hòa phải kể đến vụ xử nhà tài phiệt Tạ Vinh, một người Việt gốc Hoa 34 tuổi. Ông đã bị kết tội đầu cơ phá hoại kinh tế, và chịu án tử hình ngày 14/3/1966.

Trong thời gian này, tình hình chiến tranh diễn ra ngày càng khốc liệt ở các tỉnh miền Nam, (...) thường xuyên phá hủy các đường xe lửa để ngăn chặn sự tiếp tế và chi viện từ hậu phương ra tiền tuyến. Sở Hỏa Xa Việt Nam bấy giờ phải chia sẻ phòng ốc, phương tiện làm việc cho một ban quân sự được thành lập gọi là An Ninh Thiết Lộ, trực thuộc Hỏa Xa Quân Đội. Ban chỉ huy đặt trên lầu hai của Sở Hỏa Xa Việt Nam, do Trung tá Nguyễn Văn Tự làm Chỉ Huy Trưởng cho đến ngày Sài Gòn thất thủ.



Xe lửa bọc thép của quân đội có mặt tảo thanh trên các tuyến đường sắt Sài Gòn – miền Trung (Ảnh: Internet)

Loại xe lửa bọc sắt dùng cho quân đội tên là Wickham do công ty D Wickham & Co. Ltd. of Ware & Stevenage có trụ sở ở Hertfordshire, Anh quốc sản xuất. Theo trang lybichthuy.blogspot ghi nhận: *“Trước năm 1964, Bảo an và Dân vệ không được Mỹ xem là chủ lực quân. Hậu quả là quân đội Mỹ không trực tiếp trang bị cho các lực lượng bán quân sự này. Trong khi đó, chính phủ VNCH cũng muốn trang bị tốt hơn cho Bảo an nên Tổng Thống Ngô Đình Diệm, qua vận động ngoại giao với Thủ Tướng Tunku Abdul Rahman đã đề nghị Mã Lai giúp đỡ. Chánh phủ Mã Lai đồng ý viện trợ cho VNCH 600 thám thính xa và 60 xe lửa bọc sắt Wickham, đã được sử dụng trong chiến tranh chống CS tại Mã Lai...”* Nhiệm vụ của xe lửa Wickham là tuần tiểu mở đường cho các đoàn tàu quân sự cũng như tản thương, và cứu viện các xe lửa dân sự bị VC phục kích.

Toà nhà Sở Hỏa Xa Sài Gòn tính đến nay đã được hơn 100 năm tuổi, là một kiến trúc bê tông kiên cố với những đường nét trang trí hoa văn đơn giản. Tuy nhiên nó lại có một lịch sử lâu đời hình thành trước đó, khi người Pháp khai thác phương tiện vận chuyển bằng đường sắt thay thế phương tiện vận chuyển thô sơ ghe thuyền, xe ngựa trong thành phố bằng các hệ thống đường sắt ngắn cũng như đường sắt dài, là hình ảnh khởi đầu cho tuyến đường sắt miền Tây mà cụ thể là Sài Gòn-Mỹ Tho hoạt động một thời gian hơn nửa thế kỷ.

Toà nhà xứng đáng nằm trong danh sách bảo tồn và phát huy giá trị lịch sử của ngành đường sắt Việt Nam.

<https://baotreonline.com/van-hoc/viet-nam-ngay-cu/so-hoa-xa-sai-gon.baotre>