

Hoài niệm xe đò

Xe không chạy trên sông sao gọi xe đò? Có lần tôi hỏi nhà văn Sơn Nam khi gặp ông ở quán cà phê vỉa hè trước Nhà Văn hóa quận Gò Vấp cách nay hai mươi năm. Trong chiếc áo sơ mi cụt tay, khuôn mặt ốm nhảnh màu bánh ít, mắt đắm chiều sau cặp kiếng dày, ông thủng thỉnh trả lời theo kiến giải của mình. Đồng bằng Nam bộ sông nước chằng chịt, ngày xưa phương tiện đi lại chủ yếu bằng đò ghe, cho đến thập niên ba mươi, người Pháp thành lập vài hãng xe chở khách đi miền Tây. Thời ấy đường bộ chưa phát triển, xe đến bến khách phải chuyển tiếp bằng đò ghe nên người ta gọi là xe đò cho tiện.



Xe đò ở Sài Gòn – Hốc Môn năm 1969 – Nguồn: Saigonoldphoto

Nghe vậy thôi, sau này tôi tìm hiểu thêm chút ít, biết rằng người Bắc gọi xe đò là xe khách hoặc xe ca, còn người Trung lại gọi xe đò giống như người Nam. Một số người giải thích vì hầu hết các chủ nhà xe đi miền Trung là người Sài Gòn nên “xe đò” trở thành phương ngữ chung cho tiện. Và rồi câu chuyện sôi nổi hơn khi nhà văn nhắc tới kỷ niệm thời học sinh trung học từng đi xe đò từ Rạch Giá về Cần Thơ mà ông có nhắc lại trong tập “Hồi ký Sơn Nam”: “...Tiền xe từ Rạch Giá đến Cần Thơ là một đồng hai (120km) nhưng nhỏ tuổi như tôi chỉ tốn có 6 cắc. Tôi lên xe ngồi để người phụ xé sắp đặt chỗ ngồi cho gọn, khếp nép, chung quanh xe là nhiều người rao hàng để hành khách ăn buổi sáng vì buổi trưa mới đến bến Cần Thơ. Tôi còn nhỏ, ba tôi cho riêng tôi 2 cắc, rất tủi thân vì trong khi ấy gia đình khá giả dám trả 1 đồng hai (hai chỗ dành cho trẻ con rộng rãi hơn) lại dành cho con một cái bánh bao to để ăn dọc đường. Xe khách bóp kèn inh ỏi, chạy vòng quanh để tìm kiếm khách...”.



Xe đồ

dài Thuận Hiệp đi Sài Gòn - Cà Mau - Ảnh: Douglas Pike

Nhưng điều thú vị nhất là ông kể hồi thời kỳ đầu xe đồ do người Pháp làm chủ toàn là loại xe nhỏ chở khách chừng hơn hai mươi người. Nhưng chỉ một thập niên sau, người Việt mình giàu có tham gia mở công ty lập hãng, nhập cảng máy, khung gầm từ châu Âu châu Mỹ, đóng thùng thành xe đồ loại lớn chở hơn năm chục hành khách, cạnh tranh ác liệt trong giai đoạn đường bộ được mở rộng và phát triển ở các tỉnh miền Tây và Đông Nam Bộ. Giao thông kết nối khắp nơi, nhu cầu đi lại của người dân càng nhiều, tạo thành thời vàng son của xe đồ. Chiến tranh Đông Dương nổ ra, Nhật vào chiếm miền Nam, xăng dầu khan hiếm, bị giám sát chặt chẽ, ngành xe đồ suy giảm, một số hãng xe hoạt động cầm chừng và phải thay đổi nhiên liệu cho xe hoạt động. Sơn Nam kể: “Xe ô tô chở khách phải dùng “ga”, hiểu là than củi tràm, bỏ vào cái thùng tròn đặt bên hông xe phía sau. Trước khi cho xe nổ máy thì quạt cho than tràm cháy, hơi ga ấy bị đốt, gây sức ép cho máy xe chạy, gọi “Autogène”, theo mô hình của Kỹ sư Thịnh Hưng Ngẫu chế tạo ở Sài Gòn”.



Xe đồ Sài Gòn

đến Vĩnh Long năm 1970 đường sá còn trải đá - Ảnh: Frank Effenberger

Hình ảnh chiếc xe đồ nhỏ chạy bằng than đốt trong cái thùng phía sau xe được lặp lại từ năm 1975 đến 1985, chắc người Sài Gòn tuổi trung niên trở lên đều biết rõ. Tôi từng đi loại xe sử dụng nhiên liệu này, mỗi lần chui vào cửa xe phía sau là đều phải cẩn thận với cái thùng than cháy nóng được treo dính ở đuôi xe. Thường thì người ta chỉ cải tiến xe đồ lữ – tức là loại xe Renault cũ xì từ giữa thập niên 50. Tuy giới lái xe gọi đó là xe đồ hỏa tiễn nhưng nó chạy chậm hơn xe chạy xăng hoặc dầu. Có lúc xe chạy ì ì ạch khi than cháy không hết, lơ xe phải dùng thanh sắt mở lò đốt còi than. Hoặc thỉnh thoảng gặp đường vòng xóc, than văng ra khỏi cửa thông không khí, rớt xuống đường cháy đỏ rực. Vô phúc cho chiếc xe đạp nào chạy phía sau tránh không kịp, cán phải cháy lốp xe. Xe đồ hỏa tiễn chạy những đường ngắn như Sài Gòn – Long Khánh, Chợ Lớn – Cần Giuộc – Gò Công,

Sài Gòn – Long An, còn xe đồ dài vẫn chạy bằng xăng dầu, nhưng không còn nhiều như trước. Trên mũi phía đầu xe thường có thùng phuy nước dùng để làm nguội máy, kế tiếp là nơi chở hàng hóa, xe gắn máy, xe đạp cho khách buôn chuyến và khách đi tỉnh xa.



Xe đồ Sài

Gòn – Tây Ninh năm 1965 – Ảnh: John Hansen

Tôi còn nhớ mãi lần đầu được đi xe lô về quê bên ngoại ở Cần Long, Trà Vinh. Năm đó tôi chín tuổi, đi cùng với người anh bà con. Xe lô có bãi xe ở Bến Bạch Đằng và Bến Chương Dương. Bãi xe lô hay nhiều bãi bến xe đồ khác khắp nơi trong thành phố Sài Gòn-Chợ Lớn đều nằm hai dãy dọc theo đường phố. Phòng vé là một cái quầy hay cái bàn gắn tám biển to đề tên từng hãng xe, chạy lộ trình nào. Riêng xe lô không cần bán vé, khách đến bãi xe còn chỗ trống cứ lên, đủ người thì bác tài chạy. Loại xe này gọi đúng tên là “Location”, sơn màu đen, kiểu xe ô tô chở chừng bảy tám người nhưng bác tài cố nhét thêm hành khách. Xe lô chạy nhanh hơn xe đồ vì không bắt khách dọc đường, không lên xuống hàng hóa cồng kềnh, lại có khi qua cầu tạm không cần bắt hành khách xuống cước bộ. Để gió lùa vào cho hỉ hả đám hành khách ngồi chật cứng như nêm, lại thêm giỏ xách túi bị, va li linh kinh, bác tài mở cửa sau bung lên cột chặt lại, người ngồi phía sau ngó ra phố phường. Xe chạy ra khỏi Phú Lâm, nhìn cảnh đồng lúa xanh tươi hai bên đường, lòng cảm thấy phơi phơi mặc dầu lâu lâu tôi phải nhắc mong trở cảng vì bị ngồi bó gối.



Xe đồ nhỏ chạy bằng than sau năm 1975 - Nguồn: Anhxuavn

Nói là đi xe lô thì hành khách không cần xuống bộ qua cầu tạm, chứ lần đó tôi vẫn phải xuống cước bộ như bao chuyến xe đồ khác. Tôi mới ca cẩm, xe lô cái nỗi gì, có mà “lô ca chân” theo lời hát của

một tường cải lương trên truyền hình. Sau năm 1968, cuộc chiến ngày càng ác liệt, cầu đường nhiều nơi bị “máy ổng” gài mìn phá hủy, có nơi phải dựng cầu tạm, đầu cầu có đặt trạm kiểm soát của quân cảnh hay cảnh sát. Đường về Trà Vinh chỉ hơn 160 cây số mà qua mấy chục cây cầu, lại phải chờ phà Mỹ Thuận. Đi xe lô cho được nhanh mà về đến nơi phải mất năm sáu tiếng đồng hồ, hướng hồ chỉ hành khách đi miệt Hậu Giang, Cà Mau xuống ở bến xe còn phải đón đò về nhà ở vùng U Minh, Miệt Thứ mất cả ngày đường. Chỉ có xe thư tức là xe đò làm nhiệm vụ giao nhận thư từ bưu phẩm chuyển cho bưu điện tỉnh mới được ưu tiên, không phải lụy phà hay bị cảnh sát xét hỏi. Bây giờ xe đò tiến bộ hơn nhiều, xe có máy lạnh, ghế nằm thoải mái cho khách đường xa, duy chỉ không có phòng vệ sinh trong xe, lại còn tặng thêm nước uống, khăn ướt lau mặt. Xe chạy nhanh nhờ có cầu qua hai con sông Tiền và sông Hậu, tôi ngồi xe Mai Linh chạy một lèo về tới chợ Cà Mau chỉ mất sáu tiếng đồng hồ. Nếu không kể đến loại xe dù bắt khách dọc đường, thì xe đò là phương tiện đi đường xa tương đối rẻ tiền.



Bến

xe đò Petrus Ký năm 1950 – Nguồn: AnhxuaVN

Trước năm 1975, Xa cảng miền Tây là bến tập trung các xe đò về các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long, bên cạnh đó lại có bến xe Chợ Lớn đi về Cần Giuộc, Gò Công, Lý Nhơn, về sau bến xe này gộp lại với Xa cảng miền Tây mở rộng thành Bến xe miền Tây nằm trên đường Kinh Dương Vương quận Bình Tân. Còn bến Miền Đông dành cho xe đi các tỉnh miền Trung và phía Bắc trên đường Petrus Ký trước kia thì gộp lại với hai bến xe nhỏ là Nguyễn Cư Trinh đi lộ trình cao nguyên và Nguyễn Thái Học đi Long Hải – Vũng Tàu – Phan Thiết, rồi sau đó vài năm chuyển về bến xe Văn Thánh, và cuối cùng yên vị tại Bến xe miền Đông trên đường Đinh Bộ Lĩnh hiện nay. Nhưng nghe đâu hai bến xe này sẽ phải dời ra xã Tân Túc huyện Bình Chánh và Suối Tiên Q. 9 để có diện tích rộng hơn, đáp ứng được cho nhu cầu ngày càng tăng. Sẽ thiếu sót nếu không nhắc đến Bến xe An Sương, bến này đúng ra có xe đi Tây Ninh – Bình Phước – Bù Đăng, Bù Đốp vùng Tây Trường Sơn, nhưng cũng có xe đi vài tỉnh thành của cả ba miền, do hai bến xe miền Đông và miền Tây nhỏ hẹp.



Bến xe đò trên đường Nguyễn Cư Trinh trước 1975- Nguồn:

Anh xuavn

Ai cũng có kỷ niệm lần đầu đi xe đò. Mỗi chuyến xe chuyên chở nỗi niềm hoài niệm. Có người nhớ chuyện tiền vé như nhà văn Sơn Nam. Có người lòng phơi phới nhìn thấy phong cảnh đồng lúa xanh tươi chạy dài bên quốc lộ như tôi. Cũng có người nhớ mùi mồ hôi, mùi xăng dầu giữa nắng gió miền Trung. Nhớ bến bãi ồn ào í ới ngày xưa. Và cũng có người tuổi đời chồng chất, nhớ cánh xuống xe qua cầu xe lửa Bến Lức, Tân An thuở xa lắc xa lơ.

Trang Nguyễn

June 23, 2016