

## Hoài niệm về Mỹ-Tho: XE LỬA TRỞ ĐẦU

Huỳnh Quốc Minh



*Nhìn dung nhan trâu mỗi mòn  
Chạnh lòng tưởng nhớ thuở còn ấu thơ.*

Trung tuần tháng 12 năm 2009, thành phố Mỹ Tho đã tưng bừng tổ chức lễ hội đô thị được thành lập 330 năm (1679-2009). Trong dịp này, Thầy Tân Văn Công là người sinh sống lâu đời, hay nói đúng hơn Thầy là “thổ địa” tại chợ Mỹ Tho, được phóng viên của chương trình “Đất nước mến yêu” tìm đến phỏng vấn, hầu tìm hiểu về nguồn gốc của địa danh đại phố cổ xưa nổi tiếng nhất thuộc miền Nam Kỳ Lục Tỉnh này.

Một đoạn phim Video dài hơn 20 phút, đã được ghi nhận với khá nhiều hình ảnh cũ mới, về sự thay đổi theo từng giai đoạn thời cuộc, cũng như bài tường thuật của người nữ phóng viên và đặc biệt là lời kể lại theo ký ức của Thầy Tân Văn Công, với những mẩu chuyện nhỏ đáng ghi nhớ của một thời xa xưa mà Thầy đã trải qua. Trong phim, Thầy có nhắc đến niềm vui của một số học sinh thích đi *xe lửa trở đầu*, đã khiến tâm tư tôi như sống dậy cả một khung trời kỷ niệm ấu thơ khi còn ở tại quê nhà.

Theo sử liệu do Thầy Tân Văn Công cung cấp thì tuyến đường sắt đầu tiên tại Đông Dương, được Toàn Quyền Pháp khởi công thiết lập vào tháng 11 năm 1883, sau bao cuộc tranh luận đầy cam go giữa hai phe. Bên thì đề nghị tuyến đường Sài Gòn - Mỹ Tho - Châu Đốc - Phnom Penh, còn một bên lại muốn Sài Gòn - Tây Ninh - Phnom

Penh. Cuối cùng đoạn đường ngắn nhất được chọn là Sài Gòn - Mỹ Tho khoảng 70 cây số, với kinh phí 11.6 triệu Francs. Đến ngày 20-07-1885 thì đường sắt được khánh thành và bắt đầu hoạt động.

Nhà ga xe lửa Mỹ Tho thuở xưa tọa lạc ở vườn hoa Lạc Hồng bây giờ. Tại góc đường Trưng Trắc phía khu vực vàm sông, trước kia là bến đỗ hàng hóa của ghe thuyền cho nhà ga, nhưng sau này trở thành bến đò chèo đưa rước khách qua lại cù lao Tân Long. Nhiều người dân gần đây, thường đi xuống cầu thang rộng lớn bằng xi măng tắm giặt và gánh nước về xài. Đối diện bên kia là nơi vùn vụt khá nhiều ghe thuyền, đồ máy từ các miền nông thôn thuộc hai tỉnh Mỹ Tho, Bến Tre và các tỉnh miệt dưới đổ đến. Phía trên cũng chạy dài theo bờ sông cho đến đầu Cầu Quay, đều là những vựa cá và nông sản phẩm. Nơi đây được xem là một giao điểm thương mại sầm uất và quan trọng nhất ở vùng đồng bằng sông Cửu Long. Mỹ Tho có địa thế nằm gần thủ đô Sài Gòn hơn các tỉnh miền Hậu Giang, nên phương tiện vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy và hỏa xa vô cùng thuận lợi.

Trở lại đoạn đường Trưng Trắc từ đầu Cầu Quay chạy dài ra đến vườn hoa Lạc Hồng sau này. Dãy phía bờ sông ngày xưa đã có hàng quán, nhưng còn đơn sơ và thưa thớt khách ăn uống. Bước sang thập niên 60 thì được xây cất lại đồng nhất và đẹp mắt. Hồi còn tấm bé, tôi thường cùng những đứa trẻ khác bước xuống đày sông khi mực nước ròng, cách bờ thành xi-măng chừng bốn, năm thước để lượm những cái nút phén (nắp chai) bằng thiếc có lót cạt-bần mặt trong, do thực khách ăn nhậu ban đêm hoặc chủ quán dọn dẹp từ trên ném xuống. Những cái nắp chai tròn nhỏ có viền ngoài hình răng cưa này, coi vậy mà

bày được vài trò chơi lý thú. Bọn trẻ chúng tôi tự quy định điểm cho các loại nắp chai, cái nào thông thường thì tính nhỏ điểm, chẳng hạn như bề mặt nắp chai có hình bóng con cọp bán thân của các loại nước Soda, bạc-hà, nước cam, chỉ tính có một. Nắp chai xá-xị có in nguyên hình con nai màu nâu thì được hai. Còn la-ve của hãng bia 33 tính năm điểm. Tức là loại nắp chai càng hiếm thì trị giá càng nhiều, nhất là những cái nắp nhặt được từ nhà hàng cao cấp Cửa Long, nằm riêng biệt ở cạnh bên phía vườn hoa Lạc Hồng. Nhà hàng này có thực đơn theo Tây, nổi tiếng nhất là món gà tơ quay với beurre hiệu đồng tiền và ăn với nước tương Maggi của Pháp.

Nói tới vườn hoa Lạc Hồng là nói chuyện sau này, chớ xưa kia nơi đây là nhà ga xe lửa, là trạm đầu và trạm cuối cho tuyến đường Mỹ Tho - Sài Gòn, Sài Gòn - Mỹ Tho, khang trang với một ngôi nhà tương đối rộng lớn làm văn phòng, có guichet bán vé và phía ngoài có nhiều băng ghế cho hành khách ngồi chờ chuyển xe. Vào thời đó xe hơi rất ít, nên con nít mà được dịp ngồi xe đò hay xe Huế Kỳ hoặc xe lửa thì quả thật vui sướng vô cùng! Nhưng dù xe có chạy đến tỉnh thành nào cũng không bằng đi Sài Gòn. Cái tên Sài Gòn nghe sao mà sang trọng và bảnh bao quá nếu ai được đi chơi.

Thực tình mà nói, đám trẻ con chúng tôi đều rất mê thích xe lửa. Cho nên, bọn tôi thường lén cha mẹ ra nhà ga, ngấm nhìn xe lửa chạy chậm chậm vào sân ga và lúc khởi hành đi Sài Gòn, nhất là khi nghe được tiếng còi hụ (siffler) đĩnh tai nhức óc của xe lửa thì lại càng thích hơn! Lúc đầu, bọn tôi chỉ mê mẩn nhìn xe lửa cho vui mắt. Nhưng không bao lâu, chúng tôi phát hiện được chuyện *xe lửa trở đầu* nên mừng rỡ vô cùng, vì được ngồi xe lửa “chùa” đi chơi mà khỏi phải tốn tiền thì còn gì thích thú cho bằng! Nhắc đến xe lửa thời đó do Pháp để lại thì cần phải nói cho minh bạch, ngoài xe lửa cũ xưa chạy bằng than đốt vận hành nhờ hơi nước, nên kêu chát tai và phun khói ô nhiễm đầy trời, còn có thêm một loại xe khi tiếng máy nổ, hụ còi êm và chạy nhanh hơn gọi là ô-tô rây (Autorail), mà từ đầu máy đến các toa xe có chút “ngoại hình” tương tự như tàu hỏa sau này. Đầu máy xe ô-tô rây phía dưới ở những khoảng trống giữa hai bánh xe sắt, có thiết bị hai hàng đến mấy chục khối giệp nam châm hình chữ nhật, cách khoảng chừng 2 cm với đường rây, để tạo từ trường cực mạnh giữ cho xe được đứng vững. Mỗi lần nghe tiếng còi hụ lớn và nhìn xa thấy xe lửa hay ô-tô rây từ Sài Gòn sắp về đến, bọn tôi thường vỗ tay hò reo như chào mừng đoàn quân chiến thắng vậy!



Khi đoàn xe sau cuộc hành trình hơn hai tiếng đồng hồ vừa đỗ tại sân ga thì hành khách lũ lượt vội vã xuống xe, một số người tay bắt mặt mừng, quàng vai thân thiện người nhà đến đón mà miệng không ngớt lời hỏi thăm. Còn bạn hàng nhanh chóng khiêng hàng hóa xuống từ các toa sau, để cho phu khuân vác mang ra mặt đường phía ngoài, nơi có những phương tiện vận tải thô sơ đang chờ sẵn như cyclo, ba bánh, xe tay, một dạng xe có cái thùng phía trên để chứa hàng, chỉ có hai bánh sau và hai càng chống phía trước, do sức người đứng giữa kéo đi bằng hai thanh gỗ dài nằm ngang. Rồi trong chốc lát, nhà ga ồn ào náo nhiệt bỗng trở nên vắng lặng thấy rõ!

Lúc bấy giờ, mấy ông soát vé trong bộ đồng phục màu xanh dương đậm, đầu đội nón kết thông thả đi dài theo từng toa xe trống, để kiểm soát xem hành khách có bỏ quên đồ đạc gì hay không. Vừa đúng lúc lũ con trai chúng tôi thường khoảng mười đứa, nhanh nhẩu bước leo lên các toa xe, chọn ghế bìa ngồi gần cửa sổ thì xe bắt đầu chuyển bánh chạy lù lù từ từ. Trước khi tới cổng chắn ở giữa Cầu Tàu và dinh Tỉnh Trưởng, một hồi còi vang dội được hụ lên. Trong lúc đoàn xe chậm chậm xuyên qua lộ, chạy dọc theo dãy nhà nhỏ nằm san sát nhau phía bên trái chừng vài trăm thước, hồi còi kế tiếp inh ỏi lại vang lên để chuẩn bị cho đoàn xe một lần nữa băng qua đường Ông Bà Nguyễn Trung Long gần Cầu Bắc. Nơi đây, cổng chắn được hạ thấp xuống hai bên, đồng đảo xe cộ các loại và người đi đường ngừng lại nhìn xe lửa chậm rãi chạy qua. Trong lúc này, bọn tôi thường đứng lên đưa cái đầu ra ngoài, khoái chí, hãnh diện nhìn trái ngó phải, tưởng chừng như mình là nhân viên theo xe không bằng. Sau đó, xe lửa bắt đầu lui nhanh khoảng 40 km/giờ, về hướng khu vực Bình Đức chừng 5 cây số. Bấy giờ, nhiều đứa không những thò tay mà còn chường đầu ra ngoài, để gió mạnh thổi ngược vào mặt muốn ngộp thở cho vui. Mấy ông soát vé để tính đi tới lui nào còn lạ gì đám nhóc con

liếng khỉ, là “khách hàng ruột” trong chuyến *xe lửa trở đầu*, nên thường nhìn chúng tôi lắc đầu cười cảm thông, vì nhận thấy không có gì là nguy hiểm.

Khi xe đến một quăng đồng trống sắp rẽ sang đường sắt có hình vòng cung rộng lớn, thì chạy thật chậm rồi ngừng lại trước đoạn đường sắt hở có thiết kế một bộ phận gọi là aiguille được lò-xo giữ chặt. Tại giao điểm này, một nhân viên trên xe bước xuống dùng một thanh sắt dài, xeo mạnh bộ phận có lò-xò cho đầu mối đường sắt hở, xê dịch chuyển hướng nối tiếp sang đoạn đầu mối đường rầy hình vòng cung bên cạnh. Sau đó, khi hai bánh xe sắt hai bên của toa xe sau cùng bắt đầu lăn bánh, cả đoàn tàu được kéo sang đường vòng cung lớn. Nơi cuối đường này khi xe ngừng hẳn, người thợ máy theo xe bước xuống thao tác tương tự lại một lần nữa, để cho đoàn tàu từ đường sắt vòng cung, được chuyển đổi sang đường sắt song song chạy ngược chiều lại từ hướng Sài Gòn đổ về, đây là giai đoạn quan trọng khi xe *lửa trở đầu*. Sau đó, đoàn xe chạy ngược lui về nhà ga để chuẩn bị cho chuyến đi tới, đó là lúc mà bọn tôi xôn xao nhất, nên thường hiếu kỳ nhìn ra phía ngoài theo dõi.

Thường thì đầu máy xe lửa hay ô-tô rầy kéo theo chừng sáu, bảy toa xe. Trong những chuyến đi đông khách, hay nhiều hàng hóa thì được nối thêm vài toa bằng một cái móc thật to, có chốt gài ngang giữa hai wagons. Nơi nhà ga có nhiều đường rầy, bên cạnh hai đường sắt chánh bao giờ cũng có những toa xe dự bị. Cũng nên nói thêm là khoảng cách giữa đường rầy ngày xưa chỉ đúng có một thước, còn ngày nay bề rộng là 1 m 20 nên được an toàn hơn.

Mặc dù có những lúc được ngồi ô-tô rầy trở đầu thoải mái, nhưng bọn tôi thì lại thích đi xe lửa, có lẽ vì hình ảnh quen thuộc của cái đầu máy thô kệch phát ra tiếng nổ xình-xịch, với ống khói lớn như hỏa lò không ngừng nhả khói từng cuộn đen trời và nhất là những bánh xe to đùng lăn tròn, nhờ sức đẩy

của trực truyền động thoi đưa các đòn tay thì phải. Mỗi chuyến *xe lửa trở đầu* khứ hồi không quá 30 phút, bao giờ cũng mang đến cho chúng tôi một niềm vui không biết chán! Có hôm khi đám nhóc chúng tôi nhảy lên xe lửa, nhằm lúc lò đốt của đầu máy gần hết than, nên có dịp đứng chăm chú nhìn công nhân hỏa xa đấm ướt mồ hôi, vất vả xúc than đá đổ liên tục vào buồng đốt đang cháy đỏ hừng hực, dưới thùng súp-de khổng lồ bốc hơi sôi sục mà thấy tội nghiệp họ quá!

Tuyến đường hỏa xa khi xưa chỉ có Mỹ Tho - Sài Gòn và ngược lại. Phần lớn đường sắt đều “bằng đồng lộ ruộng” phía bên trong, chỉ có vài đoạn ngắn bắt buộc phải chạy dọc sát theo lề quốc lộ 4 và qua hai chiếc cầu Tân An với Bến Lức. Những lần ngồi xe đò Á Đông hay xe lô Minh Chánh đi Sài Gòn cùng với phụ huynh, tôi rất vui thích khi thấy được xe lửa chạy cặp theo quốc lộ. Nhiều hành khách đứng bên cửa sổ đưa tay ra ngoài vui vẻ vẫy chào thiên hạ băng qua. Có những chuyến đông khách không đủ chỗ ngồi, nhiều người còn đu theo các cửa lên xuống bất chấp sự nguy hiểm. Cũng may là xe lửa chạy chậm chừng 50 cây số giờ, nên tai nạn ít khi xảy ra. Ngày nay, nếu nhìn sang các nước nghèo như Ấn Độ hay Bangladesh, chắc chắn chúng ta không khỏi kinh hoàng, khi tất cả toa xe đã quá tải khách ngồi lẫn đeo đầy nơi các cửa xe, hàng trăm người còn chen chúc ngồi chật ních trên nui, tưởng chừng như có thể rơi xuống đất bất cứ lúc nào.

Nhắc đến những niềm vui tuổi thơ của chúng tôi thì chuyện đi *xe lửa trở đầu* cũng là một điểm đáng ghi nhớ! Thời gian qua mau... Bao nhiêu hình ảnh

hồn nhiên, vô tư của tuổi trẻ đã thoáng qua trong lăng kính tâm hồn mà nay đã có hơn 50 năm dài, nhưng kỷ niệm thì bao giờ cũng đẹp!

Mấy năm trước về thăm thân nhân nơi quê nhà, trên đường ra miền Trung du lịch, gia đình tôi ghé qua thành phố sương mù Đà Lạt và tình cờ có cơ duyên, được ngồi lại xe lửa cũ kỹ còn chưa “trồng hành” từ thời Pháp thuộc, đi tham quan vài thắng cảnh trong phạm vi gần của vùng cao nguyên. Cũng như những lần đi chơi trên xe lửa cao tốc ICE (Intercity-Express) chạy nhanh đến 250 cây số giờ trong Âu Châu, đã không khỏi gọi cho tôi bồi hồi, tưởng nhớ về thuở xa xưa nơi nhà ga Mỹ Tho cùng đám con nít đi *xe lửa trở đầu*.



*Không ngờ gặp lại cố nhân  
Vượt xa trăm tuổi xả thân cây hoài*

*Huỳnh Quốc-Minh  
Germany*