

Xe Xích Lô



Trên Những Chặng Đường Lịch Sử*

Lại một mùa Xuân nữa lặng lẽ qua trên đất người. Xuân tha hương tuy không đủ vị nhưng dù sao cũng còn chút âm hưởng ngày nào qua những nhành mai, hộp mứt, bánh chưng, bánh tét được bày bán tại các chợ Việt Nam, đặc biệt hơn là những cánh thiệp đầu xuân từ bốn phương gửi về...

Với tôi, từ khi rời Việt Nam, Tết Ta nào cũng như nhau. Lúc còn ở với bố mẹ, tôi giao thừa cũng đi chùa, hái lộc, xin xăm. Sang mừng một, các anh chị em họp mặt nhau ăn một bữa chung vui, chào đón năm mới rồi ai nấy lại tất tả quay về với cuộc sống hiện tại, riêng tư. Nhưng từ khi tôi đi làm xa, cái lệ họp mặt đầu năm không còn và tất cả các buổi họp mặt đều được dời sang ngày Chủ Nhật—ngày anh em chúng tôi hẹn nhau về thăm bố mẹ.

Có năm Tết lại nhằm vào ngày trong tuần, đúng vào ngày tôi đi làm xa nên dường như chẳng có Tết. Chiều đi làm về, vội vã lấy thư. Xong, lo sửa soạn đồ đạc mai đi sớm. Tết đã không được gặp gia đình mà lại còn đi xa, thật là buồn! Thôi, đành lấy hết những thiệp chúc Tết lẫn thư của bạn bè từ bốn phương gửi về mang theo trong va-li làm hành trang... mấy ngày Tết.

Thiệp Xuân tại hải ngoại, cái nào cũng tựa tựa như nhau nhưng đỏ, hoa vàng cùng những nét chữ vội vã, ngắn gọn. Dư đó thôi, cũng đủ ấm lòng trong những ngày Tết. Thiệp Xuân Việt Nam khác hơn nhiều: giấy mỏng, hình ảnh đơn sơ nhưng nét Xuân rất đậm đà. Riêng có một thiệp chúc Tết của cô bạn Lê Thị Thu

Thảo đã gọi lại trong tôi những ngày xưa... tóc dài theo gió bay bay. Sợi thương, sợi nhớ, sợi lay lòng người...

Tấm thiệp giấy lụa trắng, vẽ hình một chú xích lô đang chở hai cô gái cùng gánh hàng trên đường làng; có lũy tre, có nhà ngói, có vài chú trâu đang uống nước ven sông... Cảnh quê thật gần, thật mộc mạc. Đơn giản thế mà sao với hoài không tới?

Chiếc xích lô cùng người lái đang cong lưng đạp... hình ảnh đó rất gần gũi, thân thuộc với tôi. Nó bỗng làm tôi nhớ tới bác Ba xích lô—người đã luôn đưa, đón tôi đi học trong suốt khoảng thời gian từ lớp một đến lớp bảy.

... Đã lâu, lâu lắm rồi, tuy không nhìn thấy chiếc xe xích lô ở xứ cờ hoa này, nhưng tôi còn nhớ rất rõ hình ảnh bác Ba tóc bạc hoa râm, lớn tuổi, gò lưng trong gió ngược, cô đạp lên dốc, mồ hôi ướt đầm chiếc áo sần vá vai, không một lời than, không một tiếng buồn, bác vẫn thản nhiên cong người cùng chiếc xe lăn xả vào cuộc sống.



Từ bao đời nay, tại Việt Nam chiếc Xích Lô vẫn được coi như một công cụ hữu ích. Tuy nó phản ánh nét nghèo nàn của đất nước nhưng hãy nghĩ lại xem, vào thời đại này, có bao nhiêu quốc gia vẫn trọng dụng chiếc xích lô? Có bao nhiêu người trân trọng nó như một bảo vật? Và có bao nhiêu mảnh sắt vụn sẵn sàng “hóa kiếp” để giúp ích cho đời sống nhân loại?

Chỉ cần quan sát sơ tình hình phát triển kinh tế của các nước lân cận như Nhật, Đại Hàn, Trung Quốc v.v... thì ta cũng có thể suy đoán ra: Hình như chỉ còn Việt Nam là có xe xích lô, cùng lắm, là nó còn rải rác ở Pnomh Pênh. Có lẽ chiếc xích lô du nhập vào xứ chùa tháp cùng với các nhóm di dân Việt.

Nói thế không có nghĩa là chê chiếc xích lô lạc hậu vì dù sao, chiếc xích lô cũng là một hình ảnh rất đặc biệt, rất cụ thể để chúng ta cũng như những người ngoại quốc nhớ về Việt Nam.

Này nhé, còn gì “sang” bằng vắt chân chữ ngũ, tay khoanh, ngồi “bệ vệ” trên chiếc xích lô, mắt dõi





nhìn trời đất, nhìn thiên hạ
tắt tả xuôi ngược chạy đua
với thời gian? Còn gì thoải
mái bằng chiều chiều “chém
chệ” trên chiếc xích lô dạo
mát ngắm mây... *cố?*

Đó là những nét rất điển
hình của những người bỏ tiền ra để “được” sử dụng
chiếc xích lô như một trang sức. Bên cạnh đó, nó là một
phương tiện giao thông cũng như phương tiện kiếm
sống của một số đông người.

Riêng đối với những người
dùng nó để “lấy tiền về” thì
sao? Câu hỏi thật quá đơn
giản để trả lời. Vì với họ, chiếc
xe xích lô trị giá ngàn vàng.
Nhìn xem, nếu không có nó
thì làm sao sống qua ngày?
Làm sao mua sách vở cho con
cái? Làm sao “tô điểm” cho
những người ở tầng lớp giàu
hơn, khá giả hơn?

Cuộc đời phu xe có lắm gian nan, cũng không thừa
hạnh phúc: Có bữa đủ bữa thiếu, bữa “đục” bữa “cái,”
còn tùy thuộc vào ngày “hên,” ngày “xui.” Nhưng nếu
có duyên ăn nói, cộng thêm tính thật thà, nhát tay “chém
đẹp” thì các phu xe cũng có khá nhiều “mối” thân.

Xưa và nay, nghề nào cũng vậy, nghề nào cũng quy tụ
đủ mọi tầng lớp dân chúng. Phu xe cũng có nhiều tầng
lớp: từ các thanh niên không nghề chuyên môn, anh
nông dân thiếu ruộng đất, bỏ quê lên tỉnh kiếm sống,
cho đến những người nghèo thành thị chẳng còn cách
nào làm ra tiền hơn việc chạy xe...

Giá mua một chiếc xích lô chẳng hơn giá một chiếc xe
đạp bao nhiêu. Cái vốn nhỏ này vậy mà nuôi sống được
bao gia đình. Có vài lần trên xích lô, tình cờ nói chuyện
với bác tài, bác nói chuyện rất lịch sự khiến tôi ngầm
đoán được thân phận của bác. Nói năng như thế hẳn
phải là người có học. Có học mà phải làm nghề chân tay
như thế này hẳn bác ta mới ra tù cải tạo sĩ quan. Nghĩ
vậy, tôi ghen ngào không dám hỏi thêm sợ làm vị anh
hùng lỡ vận thêm tủi thân.

Ngồi xe xích lô, nghe kể chuyện đời xưa cũng thú vị
lắm phải không bạn? Tuy vậy, có nhiều bữa đi xích lô,

lòng bỗng thấy nhói nhói vì những câu chuyện của bác
phu xe kể. Tuy tà tà đạp xe, tà tà kể chuyện đời, nhưng
đường như trong ánh mắt xa xăm ấy có những nỗi xót
xa, những nỗi đau cùng tận...

Nói đến thân phận các “bác” phu xe thì có lẽ 1001
đêm cũng không hết. Nhưng những câu chuyện đó 99%
là... đau lòng vì:

*Có ai hạnh phúc làm phu
gò lưng đắp đổi từ mùa sương
đong đuổi qua các phố phường
nhiều hôm cũng chẳng canh cơm đủ đầy...*

hay

*Phu xe buồn lắm ai ơi
Bán hơi, bán sức kiếm đôi ba đồng
Mẹ già con mọn lòng đong
Đành buông số kiếp theo dòng... phu xe...*

...Số phận các bác phu xe là vậy, nhưng
riêng chiếc Xe Xích Lô thì...

Ngược dòng lịch sử, ai cũng biết tiền
thân của xe xích lô đạp là xe kéo hay còn
gọi là xe lôi. Vào năm 1885, xe lôi được
nhập từ Nhật vào Việt Nam với hình dáng rất đơn giản:
Bánh xe được làm bằng gỗ có hai cái càng nhô ra phía
trước và được nối liền bằng một thanh gỗ nằm ngang.
Sau hai càng kéo là một ô vuông nhỏ, chỉ đủ để một hay
hai người ngồi. Người kéo xe đứng vào giữa hai càng xe,
tay nắm càng rồi cầm đầu chạy phía trước lôi cái thùng
xe phía sau lóc cóc chạy trên đường. Sau vài năm, xe lôi
được nâng cấp lên một chút: bánh xe bằng gỗ được thay
bằng bánh xe sắt và chỗ ngồi của khách được làm thêm
mái che nắng mưa.

Nghề kéo xe dần dần trở nên phổ biến tại các phố thị
nước ta. Khi trở thành một bộ phận trong đời sống dân
Việt, nhiều nhà văn nhà báo cũng đã đưa xe kéo vào cả
trong văn học. Đáng kể nhất là tác phẩm “Tôi Kéo Xe”
của Vũ Trọng Phụng.

Khi bước vào thế kỷ
20 với những phát
minh khoa học vĩ đại,
việc dùng sức cơ bắp
giản đơn như kéo xe
trở nên một vết thương
chua xót trong lòng
nhiều người. Năm



1938, thời Pháp thuộc, một viên chức người Pháp đã đưa một cải tiến quan trọng thay đổi nghề kéo xe: Ông đã cho kết hợp xe lôi phương Đông với xe đạp phương Tây để tạo ra Xe... Vua. Xe Vua được coi như một trong những cải tiến của “dân Tây” để lại cho “dân Ta” sau 100 năm đô hộ. Và có lẽ dưới mắt người phương Tây, hình ảnh bác phu xe gầy gò, ốm yếu quá ư là thảm hại nên “ông Tây” đã nghĩ ra cách mới, ít tốn sức hơn bằng cách nối xe đạp vào với thùng sau cho khách ngồi. Như vậy, thay vì kéo xe, chạy bộ thì người phu xe chỉ việc đạp xe, kéo khách đằng sau, vừa nhanh lại vừa đỡ tốn sức. Và có lẽ do trong người có sẵn “máu thương mại” nên “ông Tây” đã “bành trướng” diện tích chiếc xe Vua từ một, hai chỗ ngồi lên đến bốn, năm chỗ ngồi.

Hầu hết các thành thị Việt Nam đã quên mất chiếc xe lôi đạp này ngoại trừ các khu phố chợ ở đồng bằng sông Cửu Long. Ngày nay vẫn còn ít xe lôi đạp tại các chợ huyện hẻo lánh miền Nam. Cái nghề tuy hơi mệt sức nhưng lại có thời cũng kiếm kha khá. Theo một số bác tài xe lôi đạp tại Sóc Trăng thì thập niên 80 của thế kỷ 20 là thời vàng son của xe lôi đạp. Thời ấy xăng dầu trở nên khan hiếm đắt đỏ. Muốn chờ những thùng hàng ra chợ một cách thuận tiện nhất thì không gì hơn xe lôi đạp. Đến nay xe lôi đạp đã nhường bước cho xe lôi máy.

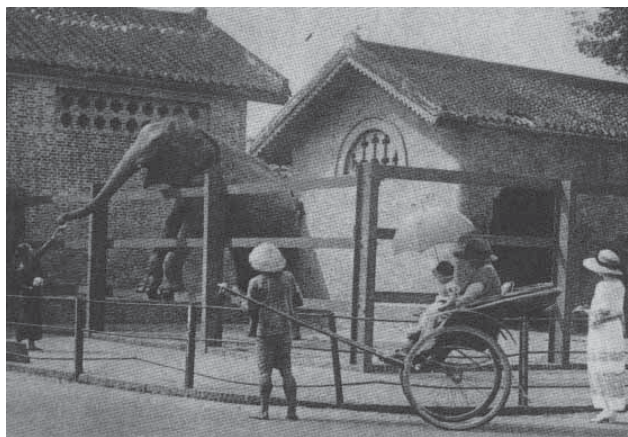
Chiếc xe gắn máy 2 bánh được hàn thêm một cái bù lon lớn ngay nơi đuôi xe. Khi cần chở khách, phần thùng



xe có 2 miếng ván dùng làm băng ghế được bắt lên một khung sắt. Khung sắt này đặt trên 2 bánh xe cỡ bánh xe scooter. Người anh em này của xe xích lô hiện vẫn rất thịnh hành tại các tỉnh nhỏ ở Việt Nam đặc biệt là miền Tây. Không

phương tiện chuyên chở công cộng nào sánh nổi với xe lôi máy. Xe có thể chạy khá nhanh khoảng 50 km/g ở đường quốc lộ. Giá cước thì rẻ vô địch, khoảng \$2.000 cho 5 km mỗi người. Xe lôi máy lại không nhà khói mù mịt hay nổ máy ầm ĩ như xe lam. Tuy nhiên tại các thành phố lớn như Sài Gòn, xe lôi máy khá công kênh gây trở ngại và ách tắc giao thông nên bị cấm lưu thông.

Sau mười năm, chiếc xe Vua lại được cải tiến thêm một lần nữa thành Xe Xích Lô đạp. Nói tới xe xích lô, ai ai cũng nghĩ rất đơn giản: Khung xe bằng sắt, có hai



bánh trước và một bánh sau, có hai bàn đạp để kéo sợi dây “sên” chạy vòng vòng tạo ra sự di chuyển cho xe, có “dzer” và chỗ để chân cho khách bằng nhôm. Phía trước xe là một ghế ngồi có nệm êm, có mui che kéo lên xuống và có bạt phủ phía trước phòng khi mưa gió. Còn người lái thì ngồi phía sau trên một yên cao để dễ nhìn đường.

Thế nhưng xe xích lô cũng có nét riêng của nó cho mỗi miền. Xe xích lô trong Nam bề ngang nhỏ và cao. Xe xích lô ngoài Bắc chiều ngang rộng hơn nhưng thấp hơn. Có lẽ vì chỗ ngồi rộng rãi và vì xe thấp nên khi ngồi lên chiếc xích lô ngoài Bắc, bạn sẽ cảm thấy thoải mái và an toàn hơn. Nhất là những chiều man mát, trời trong không gợn mây, gió hiu hiu, nhẹ... ngồi trên xích lô dạo, ngắm 36 phố phường. Hay những sáng cuối tuần, với tà áo dài thướt tha, lên xích lô đi dự lễ nhà thờ...

Sang thập niên 50 của thế kỷ 20, theo đà tiến hóa của nhân loại, xe xích lô đạp được cải tiến thêm một bậc thành xích lô máy. Người ta gắn động cơ lớn vào xe xích lô để vừa có thể chạy nhanh hơn, ít tốn sức cơ bắp và cũng tăng tải trọng hơn. Do vậy khung xe phải làm chắc chắn hơn. Xe xích lô máy lớn gấp đôi xe xích lô đạp. Xích lô máy chứa khoảng 3 người không kể hành lý. Động cơ được dân chạy xích lô máy ưa chuộng là động cơ của Harley Davidson. Sau năm 1975, do phụ tùng khó kiếm và giá xăng dầu tăng, xe xích lô máy dần dần biến mất trên đường phố Sài Gòn. Ngày nay xe xích lô máy không được cấp giấy phép lưu thông tại Sài Gòn vì cái tiếng dềnh dàng và tiếng nổ chói chói cùng lớp khói mù mịt gây ô nhiễm của nó.

Tri'ch DSLV 2003

