



## NGẬM NGÙI XE TAY, XÍCH LÔ

**T**heo các tài liệu nghiên cứu, xe tay (xe kéo) có nguồn gốc từ Nhật Bản thời Minh Trị. Sau đó trở thành phương tiện di chuyển ưa thích của giới tư bản các nước. Cuốn sách “Hà Nội giai đoạn 1873 - 1888” của André Masson, một viên chức Sở Lưu trữ và Thư viện Đông Dương viết rằng: “Khi các đường phố (Hà Nội) có thể đi lại được, đầu năm 1884, Trú sứ Đông Dương là Bonnal cho nhập từ Nhật Bản 2 chiếc xe “djinn rickshaws” (sau này được gọi phổ biến là *pousse-pousse*) trong đó một chiếc dành cho tổng đốc để sao chép lại. Những chiếc xe đầu tiên kiểu này làm dân chúng kinh ngạc”.

Những người thợ đất Hà Thành đã dựa vào mẫu chiếc xe kéo này chế tác ra những chiếc xe kéo tương tự. Sau đó, một nhà thầu Pháp cho chế



tạo khoảng 50 chiếc xe kéo cho cả miền Bắc. Từ đấy, chiếc xe kéo dần dần trở thành hình ảnh quen thuộc trên các tuyến phố. Ban đầu, xe kéo được các nhân viên Pháp và quan lớn của Hà Nội mua và sử dụng. Càng về sau, xe kéo trở thành biểu tượng cho sự giàu sang của các thương gia Hà Thành. Mỗi người sắm xe kéo đều có một người chuyên kéo xe gọi là *culi*. Việc xuất hiện của xe kéo trở thành phương tiện di chuyển chủ yếu trong

nội thành tạo ra một nghề mới cho những người nghèo nông thôn, nghề phu xe. Theo thời gian, chiếc xe kéo được cải tiến về cấu tạo như bánh xe được bọc vỏ cao su, đặt lò xo giữa bánh xe và ghế ngồi, trang trí cho đáng đập thêm sang trọng...

Xe kéo ra đời làm thay đổi hẳn tư duy đi lại của người dân Kẻ Chợ.

Trước đó người dân Việt Nam chủ yếu di chuyển bằng thuyền bè trên sông. Trên bộ chủ yếu là cưỡi ngựa hay di chuyển bằng kiệu, võng. Tuy nhiên, đó là dành cho các quan, quý tộc hay người giàu, đại đa số nhân dân đều di chuyển bằng đôi chân của mình.

Bởi xe tay đại diện cho nền văn minh ngoại nhập, nó là hình ảnh của sự bóc lột sức lao động con người nên



ngay khi cách mạng thành công, chính quyền của ta đã cấm xe kéo tại Thủ đô Hà Nội. Đây cũng được coi là giai đoạn kết thúc số phận của chiếc xe kéo sau hơn 60 năm xuất hiện trên các phố phường Hà thành. Những người mang ký ức về những chiếc xe tay hiện nay hầu như chẳng còn mấy ai. Chỉ còn hình ảnh của những chiếc xích lô vẫn ngày ngày rong ruổi khắp các ngõ ngách phố cổ Hà Nội.

Theo nhà sử học Dương Trung Quốc, chiếc xích lô đầu tiên xuất hiện vào khoảng năm 1939, do một người dân miền Charente (Pháp) tên là Coupeaud, một người đam mê thể thao phát minh ra. Và nó được sử dụng rộng rãi đầu tiên ở Phnompennh (Campuchia). Sau đó du nhập vào Sài Gòn trước khi có mặt ở Hà Nội. Việc ra



đời của xích lô cùng với việc giảm đi sự vất vả của phu xe và sự tiện dụng, tốc độ của nó đã thay thế dần xe kéo. Xe kéo và kế thừa xe kéo là xích lô đã đóng vai trò quan trọng trong cải tiến phương tiện đi lại trên các phố phường Hà Nội.

Vừa làm phương tiện đi lại, người ta còn cải tiến xích lô để trở thành phương tiện vận chuyển hàng hóa. Trong những năm 50 đến những

năm 80 của thế kỷ XX, xích lô đã trở thành một phương tiện vận chuyển chủ yếu ở Hà Nội, khi phương tiện vận chuyển cơ giới còn chưa phát triển. Những chiếc xích lô làm phương tiện vận chuyển sẽ được bỏ đệm ngồi ở thùng xe, bớt đi gọng đồng, gác-dờ-bu, mui che nắng và tấm nilon chắn mưa. Người ta còn cải tiến thêm hai tay kéo phía trước phòng lúc chờ nặng không đạp được, thêm hai cái tay ngai gỗ to bản để tăng sức chất hàng... Xích lô có thể chở được tới hàng trăm kilôgam hàng hoá. Trong hai cuộc kháng chiến của dân tộc, xích lô trở thành phương tiện đắc lực phục vụ sản xuất và chiến đấu. Trong các cuốn hồi ký của các cựu binh Hà Thành, chúng ta có thể bắt gặp hình ảnh chiếc xích lô chở người đi sơ tán, chuyên chở thương binh, chở thiết





bị cứu hỏa cho dân, chở đạn dược ra các trận địa pháo...

Ngày nay, bên cạnh chức năng dịch vụ thương mại phục vụ khách du lịch, xích lô vẫn là phương tiện chuyên chở hàng hóa. Trên các con phố Hà Thành, thi thoảng còn bắt gặp những đám dẫn cưới bằng xích lô. Cô dâu chủ rể, quan viên hai họ ăn vận truyền thống ngồi trên những chiếc xích lô như một sự chớp lóe của văn hóa Tràng An xưa vào giữa cái xô bồ nhộn nhịp của phố phường hiện đại ngày nay.

Mấy năm trước, TP Hà Nội quyết định cấm xích lô dù, chỉ cho phép xích lô phục vụ du lịch được phép hoạt động. Nhà sử học Dương Trung Quốc bày tỏ sự sẻ chia đối với số phận của những người phu xe, ông từng tâm tình: "Xích lô nghèo là nguồn sống của không biết bao nhiêu người lao động và gia đình của họ. Lệnh cấm với những chiếc xe xích lô lam lũ sẽ làm cho nhiều gia đình lâm vào cảnh

bần hàn. Và nhiều hoạt động của người dân đô thị cũng vẫn cần đến nó mặc dầu đã có xe ôm, taxi hay cả khi có tàu điện ngầm nữa. Một người đàn bà trở dạ giữa đêm khuya ở một nơi ngõ hẻm mà ô tô không thể vào được, chiếc xích lô vẫn là cứu tinh của họ... Tôi cứ nghĩ đến một cái gì đó phải làm trước khi ra lệnh cấm, mặc dầu đúng là đường phố đã trở nên quá chật chội".

Vấy một chiếc xích lô San-Souci và dạo quanh phố cổ chỉ với giá 20.000 đồng/tiếng, tôi cố hình dung cảm giác của mình khi sau lưng tôi là một phu xe già đang gò lưng đạp. Thứ cảm giác mắc nợ của tôi nhanh chóng qua đi theo câu chuyện của bác phu xe. Bác bảo đạp xích lô là một nghề như bao nghề khác. Nó giúp những người nghèo như bác có thể nuôi sống gia đình mình ở quê. Rồi bác phu xe hỏi tôi cảm giác ngắm phố thế nào. Tôi mỉm cười im lặng giây phút. Quả thực, chỉ có đi xích lô ta mới có thể thả hồn ngắm phố.

Những con phố ngắn lằng mạn và trữ tình, thoang thoang mùi hương hoa sữa, nghe gió heo may len lên mặt với một cảm giác khác lạ. Thi thoảng, âm thanh phố với những tiếng leng keng, tiếng nói cười đều để lại cho ta những âm vị lạ lùng.

Vượt qua cái nghĩa phương tiện đi lại, vượt qua cái nghĩa về sự khắc khổ và áp bức, tôi cảm nhận được cái thú đi xích lô giữa phố phường như là cách để ta chậm rãi lắng nghe tiếng phố, chơi lòng mình vào phố. Lại chợt nghĩ, một mai vắng bóng xích lô trên các phố phường Hà Nội, hẳn không ít người sẽ lại hồi tưởng, hoài vọng về xích lô.

NGUYỄN LÊ HIỂN TÍCH