

Chuyện Ít Biết Về Sài Gòn Xưa

Nguyễn Đình Tư

Chuyến bay đầu tiên và ngành hàng không



Lúc 10 giờ 30 ngày 10/12/1910, lần đầu tiên một chiếc máy bay loại bốn cánh nhãn hiệu Farman xuất hiện trên bầu trời Sài Gòn, lượn mấy vòng cho dân chúng ngắm vật lạ từ cha sinh mẹ đẻ chưa từng thấy. Sau đó chiếc máy bay đáp xuống trường đua ngựa. Người phi công lái chiếc máy bay ấy tên là Van Ven Borg.

... Trong Thế chiến thứ nhất (1914 – 1918), máy bay đã tham chiến ở châu Âu. Sau này một số sĩ quan người Pháp tham chiến trở lại thuộc địa Nam kỳ, đóng ở trại lính bộ binh, lập câu lạc bộ chơi máy bay. Họ mua bộ phận rời từ Pháp, chở về Sài Gòn ráp lại, đem biểu diễn ở bãi trường đua cũ, bay vào phía Chợ Lớn rồi quay về. Phía dưới đất phải đốt khói để phi công biết được hướng gió, khi cất cánh và khi đáp xuống. Máy bay thử ấy có hai tầng cánh, bay chậm, gây ngạc nhiên thích thú cho người xem.

Thực hiện chủ trương đưa ngành hàng không vào Đông Dương, ngày 31/1/1917 chính quyền Bắc kỳ cho xây sân bay Vị Thủy (thuộc tổng Thanh Vị, huyện Minh Nghĩa, phủ Quốc Oai, Sơn Tây), rồi những chiếc máy bay quân sự đầu tiên được chở bằng tàu thủy Ménam cập bến Hải Phòng. Ngày 13/7/1917, Toàn quyền Đông Dương ký Nghị định thành lập Sở Hàng không Đông Dương đặt dưới sự chỉ đạo tối cao của Toàn quyền Đông Dương.

Ngày 25/9/1919, nhân dịp Hội đồng tư vấn Trung kỳ họp ở Huế, Hà Nội cho 2 chiếc máy bay vào để biểu dương sức mạnh quân sự của chính quyền thuộc địa. Chẳng may một chiếc bị nạn rơi ở sông Lam (Nghệ An). Đó là tai nạn máy bay đầu tiên ở VN.

Ngày 20/11/1919, loại thủy phi cơ (Hydravion) bắt đầu được cho bay. Sau khi chính thức thành lập phi đội Nam kỳ, chính quyền Pháp ở Sài Gòn cho xây dựng sân bay Tân Sơn Nhất. Tân Sơn Nhất là tên một thôn nằm trên vùng đất cao phía bắc thành phố Sài Gòn, cách trung tâm thành phố khoảng 5 km. Thôn này nguyên là một giáp thuộc thôn Tân Sơn có từ thời Nguyễn Hữu Cảnh vào lập nền hành chánh ở Gia Định, trải qua triều Gia Long đến triều Minh Mạng nâng lên thành thôn Tân Sơn Nhất thuộc tổng Dương Hòa Thượng, huyện Bình Dương, phủ Tân Bình, tỉnh Gia Định, với tứ cận: Đông giáp 2 thôn Phú Nhuận, An Hội thuộc tổng Bình Trị Hạ. Tây giáp thôn Tân Sơn Nhì cùng tổng. Nam giáp xã Phú Thọ thuộc tổng Tân Phong Thượng, huyện Tân Long và thôn Tân Sơn Nhì. Bắc giáp hai thôn Hạnh Thông Tây và An Hội thuộc tổng Bình Trị Hạ Năm 1920, ngành hàng không lấy phần lớn diện tích của làng Tân Sơn Nhất để xây dựng sân bay, và gọi là sân bay Tân Sơn Nhất. Phần đất còn lại nhỏ hẹp không đủ tiêu chuẩn lập làng riêng, nên hợp với phần còn lại của làng Chí Hòa sau khi trích một phần nhập vào thành phố Sài Gòn thành làng Tân Sơn Hòa. Ban đầu sân bay Tân Sơn Nhất chỉ dùng cho quân sự, lúc đó chỉ mới một phi đạo, nền đất trồng cỏ Đến năm 1930 mới có một số nhà cửa ở sân bay phục vụ cho Hãng hàng không Air Orient. Năm 1934, phi đạo mới được trải nhựa và bắt đầu xây nhà ga. Tuyến Hà Nội – Sài Gòn – Hải Phòng – Xiêng Khoảng và ngược lại bay đầu tiên vào ngày 10/1/1921. Tuyến bay thẳng Hà Nội – Sài Gòn đầu tiên vào ngày 19/4/1921, mỗi lượt mất 8 giờ rưỡi. Năm 1930, chính quyền Sài Gòn muốn mở rộng sân bay để dùng cho máy bay dân sự. Nhưng bấy giờ giá đất xung quanh sân bay đã cao vọt lên, không đủ ngân sách để bồi thường. Người ta nghĩ tới việc tìm ở Cát Lái thuộc Q.Thủ Đức một khu đất vuông vức, mỗi chiều 1.400 m để xây dựng sân bay khác. Công việc chưa kịp tiến hành thì gặp lúc khủng hoảng kinh tế thế giới nên xây dựng phải làm lại từ đầu, kinh phí thì quá lớn, chương trình làm sân bay mới đành hủy bỏ, đành mở rộng sân bay Tân Sơn Nhất cho đỡ tốn kém. Chuyến bay quốc tế đầu tiên của Hãng hàng không Pháp (Air France) bay tuyến Paris – Sài Gòn – Paris trong 50 giờ (hồi đó chưa thể bay ban đêm) mất vừa đúng một tuần lễ mới hạ cánh Sài Gòn ngày 28/12/1933, tiếp đó là tuyến Sài Gòn – Batavia.

Như vậy, trước năm 1940 là thời điểm Đại chiến thế giới thứ hai lan tới châu Á và Thái Bình Dương, đã có tuyến bay Đông Dương – Pháp mỗi tuần một chuyến do hãng hàng không Pháp đảm trách, Sài Gòn – Singapore – Indonésia do hãng hàng không Hà Lan đảm trách, Hà Nội – Hồng Kông – Pénang do hãng hàng

không Anh đảm trách, Hà Nội – Vân Nam do hãng hàng không Âu – Á đảm trách, Hà Nội – Hồng Kông – Trùng Khánh do hãng hàng không Trung Hoa đảm trách.

Ngày 2/12/1937, Toàn quyền Đông Dương ký Nghị định thành lập Sở Hàng không dân dụng Đông Dương thay thế cho Sở Hàng không dân sự, để lo việc khai thác các chuyến bay.

Buổi đầu xe đò



Việc vận chuyển bằng xe đò được thực hiện rất sớm giữa Sài Gòn và các tỉnh lân cận. Các nhà tư sản bỏ vốn đầu tư mua xe xin phép chạy khắp các ngã, từ thành thị đến thôn quê. Chủ xe phải tuân theo những quy định chặt chẽ để bảo đảm an toàn cho hành khách.

Từ năm 1910 trở đi xe hơi đã tiến bộ hơn nhiều, kiểu dáng thanh lịch, máy móc tối tân hơn, gồm các hiệu xe Peugeot, Panhard, Dehalaye, La Nouvelle Darracq. Những người có xe hơi riêng buổi đầu là các giới chức người Pháp hay các nhà cự phú như Lê Phát An. Năm 1923 xe chính phủ chỉ có 100 chiếc, ghi số từ C.1 đến C.100, trong đó chiếc

Dehalaye C.100 của Thống đốc Nam kỳ sử dụng thuộc loại “chiến” nhất. Lúc đầu ở Sài Gòn chỉ mới nhập vào một vài chiếc xe hơi sử dụng cho ngành bưu chính, chuyên chở thư từ và bưu phẩm đi các tỉnh lân cận: Biên Hòa, Thủ Dầu Một, Tây Ninh, Tân An do người Pháp lãnh thầu. Khoảng thời gian 1903 – 1908 tại Sài Gòn đã có khoảng 30 xe hơi, kiểu còn thô sơ, muốn chạy phải đốt cho máy nóng trước, mui vải bố có dây da chằng ra hai bên.

Về sau các tư nhân nhập xe hơi để chuyên chở hành khách gọi là xe đò. Tuyến xe đò đầu tiên được đem vào khai thác là tuyến Sài Gòn – Trảng Bàng, Sài Gòn – Tây Ninh. Trước đó, có nghị định bắt buộc chủ xe đò phải ghi trên một bảng gắn phía ngoài xe nơi dễ thấy số hành khách tối đa. Phía trong xe ghi bảng giá tiền cước từng cung đoạn. Cả hai bảng đều viết bằng tiếng Việt, Pháp và Hoa. Nếu vi phạm sẽ bị phạt tiền. Khách dư một người, chủ xe bị phạt bằng giá trọn tuyến bất kể lên chỗ nào. Khi các hãng xe đò ra nhiều và chạy khắp các tỉnh, ngành bưu điện áp dụng thủ tục cho các hãng xe đò đấu thầu chuyên chở bưu phẩm, khỏi phải mua sắm xe riêng, tiết kiệm cho công quỹ. Chẳng hạn như ở tỉnh Thủ Dầu Một, chính quyền cho mở các tuyến xe đò kiêm luôn chuyên chở bưu phẩm.

Một số tuyến và chủ hãng xe đò trên những cung đường ngắn giữa hai thành phố Sài Gòn, Chợ Lớn đi đến các trung tâm thị tứ thuộc các tỉnh lân cận hoặc từ tỉnh lỵ này đến tỉnh lỵ kia với điều kiện vận hành được quy định rất chặt chẽ: Ngày 9/9/1918 ông Nguyễn Văn Tố ở Bình Hòa Xã, hạt Gia Định được phép chạy xe đò hiệu Peugeot tuyến Chợ Lớn – Lộc Giang, số hành khách tối đa là 11 người kể cả tài xế, vận tốc 25 km/giờ; ngày 26/11/1918 ông Huỳnh Quay ở Nhu Gia tỉnh Sóc Trăng được phép chạy xe đò hiệu Clément Bayard tuyến Sóc Trăng – Bạc Liêu, chở 10 người kể cả tài xế và lơ xe, vận tốc 30 km/giờ.

Đến năm 1929 số xe hơi nhập vào Nam kỳ đã lên đến 11.000 chiếc, trong đó có 9.000 chiếc xe du lịch, còn gọi là xe nhà. Vào thời điểm từ 1935, xe hơi dùng chở khách, chở hàng rộ lên khắp Nam kỳ. Các nhà tư sản bỏ vốn đầu tư mua xe xin phép chạy khắp các ngã, từ thành thị đến thôn quê. Ngoài Sài Gòn, Chợ Lớn là trung tâm hoạt động của các hãng xe đò, xe tải đi về các tỉnh miền Đông, miền Tây, ra Trung, còn có các hãng xe chạy các tuyến trong nội vi từng tỉnh hay với các tỉnh lân cận thành một hệ thống như mạng nhện. Ngoài các cá nhân tư sản bỏ vốn mua xe kinh doanh, Công ty tàu điện Pháp ở Đông Dương cũng xin chuyên chở hành khách bằng xe hơi trên một số tuyến đường đi về các tỉnh xung quanh Sài Gòn. Ngày 23/2/1937, công ty được Khu trưởng Sài Gòn – Chợ Lớn cấp giấy phép khai thác vận chuyển hành khách với hành lý xách tay trên tuyến đường từ Sài Gòn đi Tây Ninh qua Đức Hòa bằng xe hiệu Renault 1 sức ngựa, chở được 40 người.

Việc chuyên chở hành khách và hàng hóa bằng xe đò và xe tải đang tiến triển thì năm 1945 việc lưu thông bị gián đoạn một thời gian vì đường sá bị đào phá vì chiến tranh. Một thời gian sau, quân Pháp đánh chiếm các tỉnh lỵ, tái lập các tuyến đường, cho nhập vào rất nhiều xe hơi dân sự. Trong 9 năm dưới sự kiểm soát của quân đội Pháp, ngành vận tải bằng xe hơi tại Sài Gòn và các tỉnh miền Nam phát triển mạnh.

Đồng bạc dùng chung cho Đông Dương

Khi người Pháp mới chiếm được Nam kỳ, họ chưa có loại tiền riêng để lưu hành, phải dùng đồng franc của Pháp và đồng bạc Mỹ Tây Cơ (còn gọi là đồng bạc con cò). Dân chúng không quen với hai loại tiền này nên gây không ít trở ngại về tài chính buộc Pháp vẫn phải công nhận và cho lưu hành tiền nhà Nguyễn mang các niên hiệu Gia Long, Minh Mạng, Thiệu Trị và Tự Đức bằng đồng hay kẽm.



Trong thời gian từ năm 1874 – 1879, ở Nam kỳ người Pháp cho dùng cả đồng đô la Mỹ, đô la Hồng Kông và đồng tiền Ấn Độ. Do đó, ở Sài Gòn phát sinh dịch vụ đổi tiền các loại làm cho một số Ấn kiều có dịp đầu cơ thu lợi. Nếu đem so sánh giá hối đoái theo giá chính thức, thì 1 đồng franc đổi được 600 đồng tiền của ta, 1 đồng bạc con cò đổi được 3.000 đồng tiền của ta.

Ngày 21/1/1875, tổng thống Pháp ban hành sắc lệnh thành lập Ngân hàng Đông Dương, trụ sở đặt tại Paris (Pháp) và chi nhánh đặt ở các nước thuộc địa, giao độc quyền phát hành đồng bạc để thống nhất tiền tệ toàn xứ Đông Dương, trong đó có Nam kỳ, thời hạn 45 năm từ 1875 – 1920. Sau đó, lưỡng viện quốc hội Pháp quyết định tăng thêm độc quyền 25 năm nữa.

Để bảo đảm uy tín cho đồng bạc của ngân hàng, ngày 5/7/1881 tổng thống Pháp ban hành sắc lệnh bắt buộc phải dùng đơn vị tiền tệ là đồng bạc (piastre) trong việc lập ngân sách Nam kỳ kể từ niên khóa 1882. Mọi thu chi đều dùng đồng bạc của Ngân hàng Đông Dương gồm hai loại: loại đúc bằng kim khí và loại in bằng giấy. Loại bằng kim khí có mệnh giá 1 đồng, 50 xu, 20 xu, 10 xu (thường gọi 5 hào hay cắc, 2 hào, 1 hào), 5 xu, 1 xu và nửa xu. Loại 1 đồng được đúc bằng bạc, hình tròn, đường kính 34 mm, không có lỗ ở giữa, mặt trước có hình bà Marianne nữ thần tự do (biểu tượng nền Cộng hòa Pháp), do đó dân chúng quen gọi là đồng bạc bà đầm xòe, vành phía trên đề chữ République Française, phía dưới đề năm phát hành. Đó là các năm 1879, 1885 và 1895. Loại 50 xu, 20 xu, 10 xu cũng đúc bằng bạc. Loại 5 xu bằng bạc pha kẽm, loại 1 xu và nửa xu làm bằng đồng điều, cả hai loại này ở giữa có lỗ tròn. Loại nửa xu được làm vào năm 1938. Nghị định của Toàn quyền Đông Dương cho lưu hành kể từ ngày 1/1/1880 các loại hào và xu trên đây.

Các loại tiền bằng bạc rất được các nhà giàu ưa thích, thường bỏ tiền hay hàng hóa ra mua giá cao để tích trữ, do đó số tiền lưu hành trên thị trường ít dần, trở ngại lớn cho việc giao thương. Để chấm dứt tình trạng đó, năm 1917 Toàn quyền Đông Dương ban hành nghị định nói rõ: ai đã mua, bán hay đổi hoặc hứa hẹn mua, bán, đổi chác các đồng bạc và hào xu của Ngân hàng Đông Dương cao hơn giá trị hợp pháp hoặc có hứa thù lao nào đó đều bị phạt tù từ 1 – 15 ngày và phạt tiền từ 16 – 100 fr hay một trong hai hình phạt đó. Việc tịch thu các đồng bạc và tiền lẻ của Ngân hàng Đông Dương có thể được cơ quan kho bạc tuyên bố nếu xét thấy có sự thiệt hại cho quyền lợi của cơ quan này.

Loại bạc bằng giấy do Ngân hàng Đông Dương phát hành gồm hai giai đoạn với một số đặc điểm khác nhau. Từ ngày 21/1/1875 đến ngày 21/1/1920, có các loại giấy bạc: 1 đồng, 5 đồng, 20 đồng, 100 đồng. Trên tờ giấy bạc 1 đồng phát hành ngày 3.8.1891 có đóng thêm chữ SAIGON bằng mực đỏ. Sở dĩ như vậy là vì lúc in tờ giấy bạc chưa có chủ trương giới hạn khu vực phát hành. Sau đó mới có quyết định chỉ phát hành tại Sài Gòn và lưu hành trên đất Nam kỳ mà thôi. Sắc lệnh của tổng thống Pháp chỉ cho phép ngân hàng tung ra thị

trường một số lượng giấy bạc không được quá 3 lần số quý kim và đá quý tồn trữ. Nhưng đến năm 1920 tổng số đó đã vượt quá 12,6 lần, vì ngân hàng được độc quyền phát hành giấy bạc mà lại không có cơ quan nào kiểm soát gây nên khủng hoảng tài chính trong hai năm 1919 – 1920. Dân chúng đổ xô đến các chi nhánh hay đại lý ngân hàng đòi đổi giấy bạc lấy vàng và đá quý đúng giá tương đương đã được ghi trên giấy bạc, khiến ngân hàng có thể phá sản. Để bảo vệ quyền lợi của giới tư bản tài chính, tháng 3/1920 Toàn quyền Đông Dương tuyên bố “chế độ lưu hành cưỡng bức” đối với đồng bạc. Lại cho phép lưu hành thêm 25 triệu đồng nữa ngoài số đã có, cho phép ngân hàng không phải đổi quý kim và đá quý cho người có giấy bạc, mặc dầu trên tờ giấy bạc vẫn còn ghi câu “Payables en espèces a vue au porteur” (trả bằng vàng cho người cầm giấy bạc này).

Ngày 21/1/1920 phát hành giấy bạc lần 2. Thực ra ban đầu thời hạn độc quyền chỉ được từng hạn 6 tháng. Hết 6 tháng lại được gia hạn tiếp bằng sắc lệnh của tổng thống Pháp. Về sau thấy cứ gia hạn kiểu đó quá phiền phức, vả lại việc phát hành giấy bạc cũng chỉ có Ngân hàng Đông Dương đảm trách liên tục, chẳng có cơ quan nào xen vào nên trong phiên họp ngày 2/2/1931, Hạ nghị viện Pháp giao độc quyền cho Ngân hàng Đông Dương phát hành giấy bạc trong 25 năm. Theo đó, thời hạn phải đến năm 1956 mới hết nhưng đến cuối năm 1939 chiến tranh thế giới bùng nổ, nước Pháp bị Đức chiếm đóng, chỉ còn liên lạc với Đông Dương bằng vô tuyến điện nên ngân hàng đặt trụ sở tại Paris cũng ngưng việc phát hành giấy bạc vì không thể chở qua được.

Nguyễn Đình Tư