

Nhớ Lại Một Thời Đi “Xe Đò Hỏa Tiến”

Nguyễn Quốc

Với những phụ nữ từng tất tả ngược xuôi đi thăm nuôi thân nhân “học tập cải tạo” tại các trại tù ở Long Khánh, Hàm Tân, Tây Nguyên... sau Tháng Tư 1975 thì hình ảnh những chuyến xe đò chạy bằng than hay củi có lẽ là ký ức khó có thể phai mờ...

Từ Tháng Mười Hai 1975, xăng dầu bắt đầu được cung cấp theo chế độ bao cấp tem phiếu trên toàn miền Nam. Ở Sài Gòn, chủ xe đò và xe tải phải “mang theo hộ khẩu, giấy chủ quyền xe, thẻ căn cước, giấy giới thiệu của cơ quan hiện đang công tác, mang theo tiền lệ phí mỗi phiếu 0,04 đồng” để đăng ký lấy “phiếu cung cấp xăng”. Chính sách tập trung quản lý các nguồn nhiên liệu và độc quyền xuất nhập khẩu của nhà nước cộng sản sau 1975 đã làm cho tình trạng khan hiếm xăng dầu trở nên nghiêm trọng. Từ năm 1976, phần lớn xe đò, xe tải bị “đắp chiếu” vì không có nhiên liệu hoặc phụ tùng thay thế.

Cho đến tận bây giờ, không ai có thể truy ra được tác giả “bằng sáng chế” đáng chú ý và đáng giá nhất thời đó, với kỹ thuật “độ chế” xe hơi chạy xăng, dầu qua chạy bằng than và củi. Từ đó, lan ra: Bộ phận lò hơi của xe hơi chạy than củi có thể sử dụng cho các loại máy bơm nước, máy tàu, phát máy điện. Hình ảnh những chiếc xe đò già nua, ị ạch chạy khắp các cung đường liên tỉnh miền Đông, miền Tây, với người miền Nam suốt cả thập kỷ từ năm 1975 đến 1985, với lứa tuổi 60-70-80 đã trở thành miền ký ức buồn vui một thời.

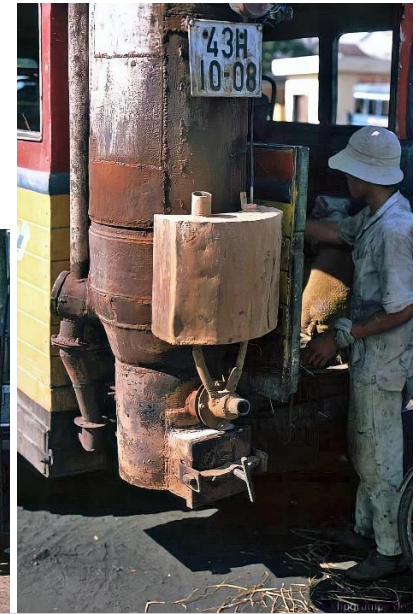
Tôi đã nhiều lần đi loại xe đò sử dụng nhiên liệu độc đáo này nên còn nhớ rõ. Đến sớm ngồi chờ xe chạy ở bến xe miền Đông, đã thấy hàng dãy những chiếc xe đò mang nhãn hiệu Renault, đậu san sát nhau chờ khách. Xe nào cũng như xe nấy, đuôi xe (phía bên tài xế) đều gắn một thùng hình trụ lớn, cỡ hai người ôm, cao từ nóc xe đến gầm xe. Đó là thùng đốt than (hay củi) để chạy xe. Trước khi chạy, anh “lơ” xe đổ đầy vào đó cỡ hai bao tải than, loại 50 ký. Châm lửa phía dưới rồi dùng máy thổi lên cho đượm than, mau “nóng máy”. Than được “hầm” cho nóng lên nhưng không cho cháy thành lửa ngọn mà bốc ra khí “ga”, dòng khí đốt này được dẫn tới bộ hòa khí nổ máy bình thường như xăng, dầu. Từ khi bỏ than củi vô thùng, “hầm” lên cho tới lúc bốc ra khí ga mất khoảng một tiếng. Bây giờ, anh “lơ” mới hô “mời bà con cô bác lên xe”...



Một xe đò liên tỉnh, 1994 (ảnh: Jean-Claude LABBE/Gamma-Rapho via Getty Images) (Ảnh: Jean-Claude LABBE/Gamma-Rapho via Getty Images)

Khổ nỗi, loại xe đò này chỉ có một cửa lên xuống nhỏ xíu, sát sát cái thùng than đở rục. Mỗi lần chui vào cửa xe là phải cẩn thận với cái thùng than cháy bỏng, nếu không là bị “đóng dấu” ở tay hoặc ở mông tức thì. Từ hình ảnh thùng than hình trụ dài, phụt lửa đỏ rục nên nó được giới lái xe gọi là “xe đò hỏa tiễn”. Có lúc xe chạy ị ị ạch khi than cháy không hết, lơ xe phải đu bên hông hoặc leo lên nóc xe dùng thanh sắt mở lò đốt còi than. Thỉnh thoảng gặp đường dẫn xóc, than văng ra khỏi cửa thông không khí, rớt xuống đường cháy đỏ rục. Vô phúc cho chiếc xe đạp nào chạy phía sau tránh không kịp, cán trúng, cháy lốp xe.

Cả thập niên tồn tại, loại xe than này làm nảy sinh một “ngành” ăn theo. Đó là những vựa “củi thước” nằm bán dọc đường quốc lộ, nhằm “tiếp liệu” cho xe than. Những ai từng đi xe than này, nhất là mấy bà, mấy chị buôn chuyến đường dài, đều... than như bông. Ngoài cái chuyện ngồi trong xe, hơi người, hơi máy, hơi từ lò than phả vào nóng như nung..., còn là cái chuyện bụi than. Nhẹ thì đầu cổ mình mảy bám đầy bụi than; nặng (với những ai đi đường dài) thì khi xuống xe mặt mũi đen như... Quan Công, chỉ lộ hai con mắt trắng dã.



Không ai biết chính xác chiếc xe than đầu tiên xuất hiện vào ngày tháng năm nào và chiếc xe than cuối cùng nào được khai tử nhưng có điều chắc chắn rằng Sài Gòn nói riêng và miền Nam nói chung đã bị bức tử vào đúng thời gian tồn tại của những chiếc xe than.

Mang biệt danh dử dần là “xe đồ hỏa tiễn” nhưng do chạy bằng than nên tốc độ nó chỉ nhanh hơn... rùa. Tối đa chỉ nhỉnh hơn 30 cây số/giờ. Tốc độ chậm rãi thong thả như vậy nên xe than chỉ chạy những tuyến đường ngắn như: Sài Gòn-Long Khánh, Chợ Lớn-Cần Giuộc-Gò Công, Sài Gòn-Long An, Hóc Môn-Bà Điểm-Tân Bình...

Với chính sách “cải tạo” toàn xã hội, địa vị con người cũng thay đổi trong lãnh vực kinh doanh vận tải. Hình ảnh hành khách được các anh lơ xe hồ hởi vui vẻ đón tận nơi, nâng từng túi hành lý, đỡ lên những chiếc xe của các hãng xe đồ tư nhân thời trước 1975 đã nhanh chóng biến mất. Mỗi khi có việc đi xa, người dân phải rồng rắn xếp hàng từ nửa đêm ở bến xe, nhưng đến sáng cũng chưa chắc đã mua được chiếc vé. Lên xe rồi còn phải chịu sự hành hạ của những chiếc xe già nua, cũ nát, bị nê cứng như cá mè, chịu trận những tiếng chửi, tiếng quát của lơ và của “bác tài”. Đó là chưa kể cảnh nẩy xóc, ói ra mật xanh mật vàng bởi đường sá xuống cấp, toàn ổ trâu, ổ voi. Chưa hết, mỗi khi những chiếc xe già này lên dốc, tài xế còn bất hành khách phải xuống xe đẩy phụ. Vài ba lần như vậy trong mỗi chuyến đi là bình thường. Rất nhiều người dân Sài Gòn, lục tỉnh miền Tây hay miền Đông đã chẳng ngại ngần mà đi những chuyến xe đồ này. Họ hãi hùng gọi là những “chuyến xe bão táp” hay “chuyến xe hành xác”.

Có một thời, người Sài Gòn lãng mạn gọi những chuyến xe than chạy đêm là xe... pháo bông. Bởi trong đêm đêm mịt mùng (thời đó làm gì có đèn đường dọc theo quốc lộ), những đốm lửa than của “xe hỏa tiễn” thỉnh thoảng loại nổ bung, tóe ra từng đốm lớn như hoa lửa giữa màn đêm, “rực rỡ” vô cùng... Sự “lãng mạn” này đã bật ra thành thơ từ nhà thơ Nguyễn Duy:

*... Em có chạnh lòng chằng
giữa thành phố huy hoàng bạt ngàn quán nhậu
bỗng hiện lù lù cái xe hơi chạy than
vệt than rơi tóe lửa mặt đường...*

(Đánh thức tiềm lực, Nguyễn Duy 1980-1982.
Tập thơ “Mẹ và Em”, 1987)