Tàu suốt

tết tiền chiến

BÌNH NGUYÊN LỘC

Tàu suốt tết tiền chiến

Bình Nguyên Lộc

FLIPBOOK-
TỦ SÁCH TIẾNG VIỆT

tàu suốt
tết tiền chiến

Bình Nguyên Lộc

Bìa: ***M.C.P***
Nguồn: ***Thư Quán bản thảo***

tàu suốt
tết tiền chiến

BÌNH NGUYÊN LỘC

Tuần báo KHỞI HÀNH
số 39 và 40 - Xuân 1970

Xứ ta đã có xe lửa (tàu hỏa) từ lâu, nhưng những chuyến xe chạy thông suốt từ Nam chí Bắc thì không cao niên lắm, nhớ đâu như mới bắt đầu chạy từ năm 1936, không dám bảo đảm là nhớ đúng, nhưng chắc cũng chẳng sai nhiều.

Năm đó, tôi làm công chức ở một tỉnh kia, chưa viết văn, cũng chưa có mộng làm văn sĩ, nhưng lại ưa chơi một trò mà hình như chỉ có con nhà văn nghệ mới thích mà thôi.

Chiều thứ bảy không có lệ nghỉ cuối tuần như ngày nay, nhưng tôi vẫn xoay hầu về Sài Gòn được thật sớm để coi chiếu bóng. Rạp xi–nê bảnh nhứt cho người Việt thuở đó là rạp Majestic. Rạp Eden chỉ có Tây và trí thức là lui tới thôi vì ở đó chiếu toàn phim ông Tây bà Đầm uống rượu và đối thoại, ta chưa thưởng thức được.

Bình dân người mình thì xem phim Tạc Dăng trong Đa Kao, phim câm, vì chiếu bóng nói, thì chỉ có ở Majestic và Eden mà thôi. Chiếu bóng nói cũng mới ra đời trước tàu suốt có vài ba năm, những tài tử ahu Maurice Chevalier là

kép trẻ đang lên và lừng danh thế giới, bởi Âu Mỹ thuở đó cũng còn kém cõi lắm, ngoài phim ca nhạc, họ cũng chẳng biết làm gì khác cho ra hồn.

Ở rạp xi–nê ra là vừa đúng bữa ăn tối. và ăn tối xong là tới cái màn hấp dẫn, màn chủ lực của tối thứ bảy: lấy vé bến vào nhà ga Sài Gòn.

Vé bến giá hai xu, chỉ bán cho những người vào đó tiễn bạn mà thôi. Dân ta không được phép ra khỏi nước, mà đi Bắc, cũng phải có giấy thông hành riêng, nên chỉ mới có những vụ đưa tiễn lôi thôi như vậy, bởi trong tình cảnh cá chậu chim lồng thì đi Hà Nội là cả một cuộc viễn du đáng kể.

Ồ, chiếc xe dài không thể tưởng tượng được. Đuôi xe nằm bên hông "Con gà đẻ trứng vàng" ngày nay, nhưng đầu xe nằm

mãi đằng cái buyn–đin trước công viên mũi tàu Lê Lai – Võ Tánh.

Tôi không nhớ mỗi tuần có mấy chuyến tàu suốt như vậy, nhưng chắc chắn chuyến tối thứ bảy chuyến quan trọng nhứt, không hiểu vì sao, bởi: công chức đi xa, về đâu có kịp để làm việc vào sáng thứ hai, còn người buôn bán thì họ đâu có cần tối thứ bảy.

Thỉnh thoảng một thanh niên được sang Pháp du học, nhưng họ toàn là người hưởng học bổng, mỗi năm Tây leo heo chỉ bố thí cho mấy cái, còn du học sinh tự túc thì rất hiếm, bởi khó xin phép lắm. Thành thử nhà ga là nơi độc nhứt trong xứ mà những cuộc chia ly đã diễn ra hằng tuần, những buổi tiễn đưa này không thơ mộng như ở dưới thương cảng, nhưng được cái là ai cũng xem được và thường được xem.

Người đi xem, thật ra, có lẽ chỉ có một mình tôi, bao nhiêu người khác là người tiễn bạn thật sự.

Tại sao có người về Bắc luôn rồi không trở vào nữa, tôi không làm sao mà biết được, nhưng tôi có nghe tiếng khóc của đàn bà ở dưới bến và thỉnh thoảng có tiếng khóc của đàn bà ở trên xe.

Thuở ấy, đàn ông cũng không có khóc, y như ngày nay. Nhưng điều đó không có nghĩa là họ không đau.

Cái giây phút thú vị nhứt, đối với kẻ nặc danh coi tiễn bạn là giây phút tiếng còi của xếp tanh (Chef de train) thổi lên.

Ai đang bận bịu với ai ở trên xe, hoặc ở dưới bến đều phải dứt khoát, không còn bịn rịn được nữa. Thiên hạ lên xuống rần rần, và khi hiệp còi thứ ba tắt tiếng

thì cả một chuỗi goong dài chuyển mình, một rừng tay dưới bến mọc lên.

Tiếng còi xe lửa ngày xưa nghe hay lắm. Đó là còi của đầu máy chạy bằng hơi nước nóng, khác hẳn còi ngày nay của loại đầu máy chạy dầu cặn, còi xưa nghe giống giống còi tàu thủy, vang rền cả một góc thành phố và ngậm ngùi vô cùng.

Những chuyến đầu, tôi chỉ thưởng thức như vậy thôi, cho tới 9 giờ đêm, xe chạy, bỏ tôi lại Sài Gòn. Nhưng tới chuyến thứ tư là tôi thót lên xe, khi còi của xếp tanh thổi. Không phải là tôi nuôi ảo tưởng đi Hà Nội tối thứ bảy để trở về tỉnh mà tôi làm việc sáng thứ hai đâu, nhưng thấy họ đi, vui quá, thì mình cũng đi, rồi sẽ hay. Tôi nói có nghe tiếng khóc, nhưng không có nói rằng không có tiếng cười. Thật ra thì tiếng cười nhiều hơn.

Đi tàu suốt lậu vé, bị giải tòa chớ không phải chỉ phạt năm bảy hào. Tuy nhiên có thể thương lượng với những ông soát vé, và không sao cả, mà các ông lại sẽ đưa mình ra khỏi nhà ga nào mà mình tới, việc đó khó hơn việc nhảy lên xe quá ahiều.

Nhưng tôi cũng chỉ đi chơi nửa tiếng đồng hồ thôi, bởi thoắt một cái là tôi đã về tới tỉnh nhà là tỉnh Biên Hòa. Tàu suốt chạy hết tốc lực, chạy đến cả chiếc xe dài đều lắc lư và chỉ ngừng lại ở Thủ Đức có một phút mà thôi, và ngừng ở Biên Hòa lối ba phút.

Nhưng chuyến tàu suốt dễ mê nhứt là tàu cuối năm ta. Có thể nói tất cả người miền Bắc khá giả, giàu có, mà không phải là công chức đều về Hà Nội để thưởng cái xuân có thật ở ngoài ấy. Họ đi hai ba chuyến như vậy cũng chưa hết và xe

bắt đầu đông khách ngay từ hôm 19, 20 tháng chạp.

Toa cút–sết rất mắc tiền vậy mà chuyển nào cũng không còn vé. Các toa hạng tư, được tăng cường, chiếc xe dài thậm thượt, nhưng vẫn chen chơn không lọt vì hàng Tết được chở ra Trung và Bắc cũng rất nhiều. Các ông lái, bà lái, cũng giàu có, nhưng đều đi hạng đó và ngủ ngay trên những núi hàng hóa để giữ của.

Chỉ có các toa hạng nhì và hạng ba là từ chuyến thường đến chuyến Tết đều ế khách. Đó là các toa để dành cho những khách đi Biên Hòa đi Phan Thiết, đi Nha Trang, họ không cần nằm, nhưng ngồi cũng chẳng êm nên họ lấy vé hạng tư hết ráo, nhưng trên xe, họ ngồi toa quán ăn.

Toa quán ăn, theo tiểu ti thì không phân biệt nghèo giàu, nhưng họ đập mạnh tay quá, thành thử khá nặng túi mới dám ngồi ở đó. Ở đó, ghế khá êm, ngồi bao lâu cũng được, thì khách ăn một bữa, ngồi cho tới Mương Mán, vẫn còn lời tiền.

Nhưng sự vui nhộn, luôn luôn chỉ ở các toa hạng tư mới có. Ở đó, ta chỉ nghe được có một giọng, giọng phụ nữ, nhưng thật ra thì có tới bốn giọng, giọng Sài Gòn, giọng Bình Định Nam Ngãi, giọng Huế và giọng Hà Nội, và câu chuyện chỉ có một mùi vị: Tết. Một giọng, một mùi, nhưng rất yêu đời, có lẽ bà nào cũng nắm chắc lời to trong tay,

Thuở ấy, con người còn thật thà, dân miền Nam chưa biết làm cho xoài có trái và chín như ngày nay họ đang làm, nhưng vậy mà cũng có người làm được và bà nào chở được một giỏ xoài chín về Bắc thì tha hồ hốt bạc, ở ngoài ấy chỉ có muỗm nhỏ và chua, không ngon như xoài trong này.

Tôi nói dài dòng về chuyện du lịch nửa tiếng đồng hồ của tôi, thật ra chỉ để cắt nghĩa do lai của công việc làm văn của tôi về sau.

Từ nhiều năm nay, nhiều báo văn nghệ hỏi tôi do đâu mà tôi viết văn, và với mỗi báo, tôi đều nói khác hết, thét rồi người ta cho rằng tôi bịa lác. Nhưng không. Những nguyên động lực nó thúc

đẩy con người làm một việc gì, rất là phức tạp, không việc gì mà chỉ có độc một nguyên do. Nhưng không ai tìm biết và nhớ làm gì. Thình lình các báo hỏi thì nhớ thứ nào, tôi nói thứ nấy, tuy khác nhau, có vẻ láo khoét nhưng đó là sự thật một trăm phần trăm, nguyên động lực này bổ túc cho nguyên động lực kia.

Những đêm chơi ngông của tôi chính là một nguyên động lực trong khối nguyên động lực xui tôi làm văn.

Tàu suốt gợi hình ảnh viễn du, nhắc nhở những chơn trời xa lạ, tạo một giấc mơ khôn thỏa. Giấc mơ đó, văn nghệ lầm, và làm văn tức là gạt gẫm lòng mình, tức là làm những chuyến viễn du trong tưởng tượng. Viết truyện một anh thợ

máy mơ nhà lầu, ô-tô là đồng hóa giấc mơ của mình với giấc mơ của anh ấy, tuy hai giấc mơ khác nhau, nhưng đồng tánh cách, tánh cách đó là sự khôn thỏa của những hoài bảo vậy.

Năm đó vở kịch Marius vừa nổi danh và tôi lấy vở kịch ấy làm quyển sách đầu giường...

KHỞI HÀNH – Tuần báo văn học nghệ thuật ra ngày thứ năm số 39 và 40, ngày 22–29/01/1970. Xuân 1970