

Xe lửa Sài Gòn - Mỹ Tho, chứng nhân của lịch sử

KỶ QUAN

Sài Gòn – Mỹ Tho là tuyến xe lửa đầu tiên ở Việt Nam (và cả Đông Dương), được xây dựng sau khi thực dân Pháp xâm chiếm nước ta. Tuyến xe lửa này đã chứng kiến bao thăng trầm của gần 100 năm Pháp đô hộ nước ta. Cũng tuyến xe lửa này đã cùng đồng bào Nam bộ sôi sục trong những ngày Cách mạng Tháng Tám.



Ga Mỹ Tho – ga duy nhất chưa bị phá bỏ

Tối 21.8.1945, tại Chợ Đệm (huyện Bình Chánh) đã diễn ra cuộc họp khẩn của Xứ ủy Nam kỳ do ông Trần Văn Giàu – Bí thư Xứ ủy – chủ trì. Cuộc họp đã quyết định khởi nghĩa toàn Nam kỳ.

Sáng hôm sau, ông Trần Văn Giàu đã đi chuyến xe lửa sớm để về Tân An tổ chức khởi nghĩa thí điểm. Cuộc khởi nghĩa đã thành công trọn vẹn tại tỉnh Tân An.

Từ Tân An, ông Trần Văn Giàu trở về Sài Gòn để phát động khởi nghĩa ở Sài Gòn. Ngày 25.8, khởi nghĩa thắng lợi ở Sài Gòn và hầu hết các tỉnh thành Nam kỳ. Những ngày sau đó, đồng bào Tân An, Mỹ Tho và các tỉnh miền Tây đã đổ xô đi xe lửa về Sài Gòn chờ dự Lễ Độc lập ngày 2.9.1945.

Xe lửa qua phà

Những người đề xướng xây dựng tuyến xe lửa Sài Gòn – Mỹ Tho nhắm đến việc khai thác vùng đồng bằng Nam bộ trù phú, tuyến xe lửa không chỉ kết thúc ở Mỹ Tho, mà sẽ kéo dài đến Cần Thơ, rồi vòng qua PhnômPênh. Khó khăn nhất của các hãng thi công là tuyến đường này đi qua vùng đất thấp và bùn lầy, thêm 2 con sông Vàm Cỏ Đông và Vàm Cỏ Tây ngăn cách Sài Gòn với Mỹ Tho.

Vừa thi công tuyến đường, các nhà thầu vừa đặt hăng Eiffel bên Pháp chế tạo 2 cây cầu sắt Bến Lức (bắc qua sông Vàm Cỏ Đông) và cầu Tân An (qua sông Vàm Cỏ Tây) để xe lửa qua sông.

Tuyến đường sắt dài 70km Sài Gòn - Mỹ Tho hoàn thành vào giữa năm 1885, trong khi 2 cây cầu chưa làm xong. Nhà cầm quyền Pháp quyết định cho tuyến đường sắt hoạt động mà không chờ 2 cây cầu. Những chiếc phà khổng lồ được đưa vôi vãi từ Pháp sang để đưa xe lửa tuyến Sài Gòn – Mỹ Tho qua sông.

Hình ảnh chiếc xe lửa dài ngoằn chạy “xì khói” ầm ầm trên 2 thanh sắt đã là “kỳ quan” đối với người dân đồng bằng, nhưng chính hình ảnh những chiếc phà “cồng” xe lửa qua sông mới thật sự khó tưởng tượng. Việc xe lửa qua sông “lụy phà” kéo dài đúng 1 năm thì chấm dứt khi 2 cây cầu sắt Bến Lức và Tân An được lắp đặt vào tháng 5.1886.

Xe lửa Sài Gòn – Mỹ Tho ngày ấy sử dụng đầu kéo là máy hơi nước. Xe lửa chạy nhanh hay chậm tùy vào “hơi” của nồi “súp de”, đến khi lên dốc qua cầu, nếu nồi “súp de” không đủ mạnh thì xe chạy không nổi, bị tuột lên tuột xuống.

Học giả Vương Hồng Sển, một nhà nghiên cứu uyên bác về vùng đất Nam bộ, đã miêu tả hài hước trong cuốn Sài Gòn năm xưa như sau: “Mỗi lần chạy đầu xe lửa Le Myre de Villers vừa ho vừa khạc ra khói vừa thét ra lửa, mà có khi không đủ trớn lên dốc cầu Tân An và cầu Bến Lức, trèo lên tụt xuống, lên dốc không nổi... trời kể, xe cặp bến cũng còi, cũng “xả hơi” ồn ào oai vệ khiếp”. Mãi đến năm 1896, các đầu máy loại mới 220-T-SACM có công suất kéo lớn hơn được đưa vào Nam kỳ thì tuyến xe lửa Sài Gòn – Mỹ Tho mới hết cảnh “cà xịch cà lị” mỗi khi qua cầu.

Đền Mỹ Tho ngọn tỏ ngọn lu

Sau nhiều tranh cãi, cuối cùng tuyến xe lửa dừng lại ở Mỹ Tho, không kéo dài thêm về miền Tây. Theo nhiều sử gia, nếu tuyến xe lửa này kéo dài đến Cần Thơ và qua PhnômPênh như dự tính ban đầu, giao thương trong vùng ĐBSCL đã sớm phát triển, chứ không lạc hậu kéo dài. Theo đó, cũng có thể nền kinh tế của miền Tây cũng đã phát triển hơn. Tuyến xe lửa Sài Gòn – Mỹ Tho bị “cắt cụt”, rồi đến năm 1958 lại bị chính quyền Ngô Đình Diệm xóa bỏ, điều đó đã kéo lùi sự phát triển giao thông, theo đó là kinh tế - xã hội của cả vùng ĐBSCL.

Tuyến xe lửa có tổng cộng có 17 ga, trung bình 2 ga cách nhau khoảng 4km. Ban đầu, khi xe lửa còn qua 2 chiếc phà, thời gian chạy từ Sài Gòn đến Mỹ Tho mất 3 tiếng rưỡi, về sau có cầu Bến Lức và cầu Tân An, thời gian chạy rút xuống còn 2 tiếng rưỡi, rồi chưa tới 2 tiếng. Xe lửa xuất phát từ ga Sài Gòn (công viên 23.9 ngày nay) đi theo các đường: Cống Quỳnh - Phạm Viết Chánh – Hùng Vương – Hồng Bàng – Kinh Dương Vương – Ngã ba An Lạc - Quốc lộ 1.

Trên Quốc lộ 1, xe lửa dừng lại ở các ga: Bình Điền, Bình Chánh, Gò Đen, Bến Lức, Cầu Voi, Tân An, Tân Hương, Tân Hiệp, Trung Lương và kết thúc tại ga Mỹ

Tho nằm sát sông Tiền chỗ tượng đài Thủ Khoa Huân ngày nay. Đến thập niên 1950, với sự phát triển của đường bộ và sự lơ là của chính quyền chỉ lo tập trung cho chiến tranh, không quan tâm đầu tư hạ tầng, đã làm cho tuyến xe lửa Sài Gòn – Mỹ Tho ngày càng xuống cấp, không còn thu hút hành khách như trước. Cuối cùng, vào năm 1958, Ngô Đình Diệm đã quyết định kết thúc tuyến xe lửa.



Xe lửa chạy tuyến Sài Gòn - Mỹ Tho ngừng ở ga Chợ Lớn - Ảnh tư liệu

Với độ dài 73 năm tồn tại, tuyến xe lửa Sài Gòn – Mỹ Tho đã tác động mạnh vào đời sống, tình cảm, tập quán, văn hóa... của người dân Nam bộ, đặc biệt là khu vực phía bắc sông Tiền. Trong cuốn Sài Gòn năm xưa, học giả Vương Hồng Sển đã ghi lại khá nhiều mẫu chuyện, câu ca dao có liên quan đến tuyến xe lửa này. Chẳng hạn, câu thơ truyền miệng tả cảnh ga Bến Thành như sau: “Mười giờ tàu lại Bến Thành/ Xúp lê vội thổi, bộ hành lao xao”.

“Đèn Sài Gòn ngọn xanh ngọn đỏ - Đèn Mỹ Tho ngọn tỏ ngọn lu...”. Đây cũng là những câu ca ra đời trong giai đoạn tuyến xe lửa Sài Gòn - Mỹ Tho đang thời sung túc. Nhờ có tuyến đường mà vị thế của đô thị Mỹ Tho trở nên nổi trội hơn cả so với các đô thị khác ở miền Tây, kể cả Cần Thơ.

Người Sài Gòn về miền Tây lúc ấy bằng cách ngồi xe lửa tới Mỹ Tho, rồi đi tiếp bằng tàu ghe đến những nơi cần đến. Ngược lại, bà con miền sông nước “Lục tỉnh Nam kỳ” muốn đi Sài Gòn “đèn ngọn xanh ngọn đỏ” thay vì lênh đênh trên ghe tàu chậm chạp, giờ chỉ cần đi tàu ghe đến Mỹ Tho, rồi chuyển qua đi xe lửa vừa nhanh vừa đẹp.

GSTS Trần Văn Khê, một người lớn lên ở Mỹ Tho, đi học ở Sài Gòn, thường xuyên đi lại bằng xe lửa, đã kể : “Khi tôi đang ở Sài Gòn, cô tôi thấy trong mình yếu gọi tôi về để cùng cậu năm tôi - Cụ Nguyễn Tri Khương - đờn cho cô tôi nghe một lần như theo lời cô tôi nói “tế sống” cô. Trên chuyến về ấy, tôi rất buồn, vì nhớ tới người cô đã thay cha mẹ tôi nuôi dưỡng dạy dỗ tôi nên người có thể sắp vĩnh viễn ra đi... Tôi không nghĩ đó là lần chót tôi đi trên xe lửa Sài Gòn - Mỹ Tho. Ba tháng sau buổi đờn “tế sống” cô tôi, Trạch đánh điện tín báo tin cô tôi qua đời. Lập tức nhạc phụ tôi và tôi đi xe đạp từ Sài Gòn về Chợ Giữa để tôi chịu tang và lo chôn cất cô tôi. Rồi dòng đời cuốn tôi đi vào khu kháng chiến, lên Lộc Ninh lánh nạn, sang Pháp định đi trị bệnh rồi ít lâu trở về, không ngờ định mệnh sắp bày đã để tôi trải qua cuộc đời mình ở Pháp hơn “nửa thế kỷ”! Và khi trở về Việt Nam những lần sau, tôi không còn gặp lại được bóng dáng chiếc xe lửa trên con đường Sài Gòn – Mỹ Tho nữa...”.

Ga cuối của tuyến xe lửa Sài Gòn - Mỹ Tho nằm bên bờ sông Tiền, gần vườn hoa Lạc Hồng bây giờ. Đây cũng là nhà ga duy nhất còn sót lại. Mong cho nhà ga này không bị biến mất như số phận của hàng chục nhà ga khác, để người đời sau còn nhìn thấy một chút gì còn lại của tuyến xe lửa đầu tiên ở Đồng Dương.