

XE THỔ MỘ - MỘT HIỆN TƯỢNG GIAO LƯU VĂN HÓA Ở NAM BỘ

NGUYỄN THANH LỢI

1. Tên gọi

Xe thổ mộ là loại phương tiện đi lại phổ biến ở vùng Sài Gòn - Gia Định vào những năm đầu thế kỉ XX. Đây là một loại xe ngựa (một ngựa kéo) và được bắt nguồn từ kiểu cỗ xe song mã sang trọng của Pháp, sau đó được chế tác, cải tiến lại cho phù hợp với điều kiện và địa hình, đồng thời kiểu xe cũng chịu ảnh hưởng nhất định từ những chiếc xe ngựa của người Trung Quốc thời cổ.

Vào những năm đầu của thế kỉ XX, khi người Pháp đưa vào Việt Nam những chiếc xe song mã sang trọng do ngựa kéo để phục vụ nhu cầu đi lại xuất hiện khá nhiều ở Nam Kỳ. Người dân ở đây đã tự mày mò chế tạo một loại xe ngựa mô phỏng theo kiểu xe song mã của người Pháp, nhưng tính năng sử dụng lại ưu việt, giá cả lại bình dân nên rất được giới bình dân ưa chuộng⁽¹⁾.

Về tên gọi xe thổ mộ và xuất xứ của xe còn có nhiều thông tin khác nhau.

Đại Nam quốc âm tự vị (1896) chỉ có nghĩa duy nhất của từ *thổ mộ*: “Đất mồ mà, mồ mà”.

Trong quyển *Dictionnaire Vietnamien Chinois Francais* có vài từ liên quan tới xe thổ mộ được giải thích như sau:

Thổ mộ: Voiture trainée par un cheval (Saigon).

Xe độc mã: Voiture à cheval.

Xe ngựa: Voiture à cheval.

Xe song mã: Voiture à deux chevaux.

Xe thổ mộ: Coupé (voiture)⁽²⁾.

Trong đó phân biệt rất rõ xe thổ mộ với xe song mã (xe kiếng).

Một cuốn từ điển được biên soạn ở miền Bắc, xuất bản vào năm 1963 nhưng đã ghi nhận từ *thổ mộ*: “Xe một ngựa kéo, dùng để chở hàng ở Nam Bộ”⁽³⁾.

Việt Nam tân tự điển minh họa đưa ra định nghĩa hầy còn chung chung về xe *thổ mộ*: “loại xe chở người và đồ ở miền Nam”⁽⁴⁾.

Việt Nam tự điển cho hai nghĩa của từ *thổ mộ*: “1. Cuộc đất dành chôn người chết (*Đất thổ mộ, thổ mộ tư*); 2. Tên thứ xe ngựa hai bánh, mui khum, vè dùng để chở theo (*xe thổ mộ*)”⁽⁵⁾.

Tự điển Việt Nam của Ban Tu thư Khai Trí chùa: “*thổ mộ*: loại xe ngựa chở người và đồ ở miền Nam”⁽⁶⁾.

Lăng Nhân đã đưa ra giả thiết về từ nguyên của từ *tombereau* “Bởi tiếng Tây sang ta cũng biến theo thùy thổ và miệng lưỡi thành *thổ mộ* giống như một loạt các từ loong-tong (planton), xếp (chef), sà-lim (cellule), hòn bi (bille), nhà ga (gare)... đều đã thành tiếng Việt thông dụng”⁽⁷⁾.

Từ điển các từ tiếng Việt gốc Pháp chú giải: “*thổ mộ* (tombereau): xe ngựa có hai bánh để chở khách và hàng”⁽⁸⁾.

Vương Hồng Sển thì giải thích: “thứ xe do một ngựa kéo dùng chở hàng chở bộ hành vùng ngoại ô Sài Gòn / Chợ Lớn, Lái Thiêu... đặc biệt có mui khum khum như nùm mồ, cũng gọi xe *hộp quẹt*, nhại tiếng Pháp “boite d’allumettes” và họ chế giễu gọi xe ấy là “tac-à-tac” có lẽ vì khi chạy, vó ngựa chạm mặt đường trải đá nghe có điệp ngữ “tắc tắc” (tách tách)”⁽⁹⁾.

Từ điển phương ngữ Nam Bộ cắt nghĩa: “Xe một ngựa kéo, có mui vuông chở người và hàng”⁽¹⁰⁾. Trên thực tế thì xe thổ mộ lại có mui khum chứ không phải mui vuông như xe kiếng.

Nhiều tác giả cho rằng xe thổ mộ được đặt tên như vậy vì cái mui khum như mu rùa, giống ngôi mộ. Hay trước đây, việc chở quan tài đi chôn xa phải dùng xe ngựa đưa đến chỗ đất (thổ) mồ mả (mộ), nên quen gọi xe ngựa là xe thổ mộ⁽¹¹⁾.

Nhà văn Sơn Nam và Nguyễn Nguyên cho rằng, *thổ mộ* là tên gọi trại từ xe “thảo mã” của Trung Quốc (tiếng Quảng Đông: “xe độc mã”), nghĩa là xe dùng ngựa để chở cỏ của người Trung Quốc⁽¹²⁾.

Một cách giải thích khác liên quan đến nguồn gốc địa phương của loại xe này: *thổ mộ* là cách gọi tắt, nói nhanh của địa danh Thủ Dầu Một... Nhưng xem ra cách giải thích này không được thuyết phục, bởi vì chưa có tiền lệ nào khi một địa danh chuyển thành một vật danh.

Từ điển từ ngữ Nam Bộ cho hai định nghĩa về thổ mộ: “1. xe thổ mộ, xe một ngựa kéo, có mui vuông, chở người và hàng đi về ở những vùng quê, thịnh hành ở Nam Bộ, thời những năm đầu thế kỉ XX; 2. phần đất dùng để chôn người chết là thân nhân dòng họ”⁽¹³⁾. Cuốn này chép lại nghĩa của từ xe thổ mộ ở Từ điển phương ngữ Nam Bộ nên cũng sai trong việc mô tả mui xe thổ mộ như đã nói ở trên.

Theo nhà nghiên cứu Cao Tự Thanh, từ Hán Việt “độc mã” đọc thành “tục mã” theo giọng Quảng Đông. Xe ngựa được gọi là xe thổ mộ ở Nam Kỳ xuất hiện dưới thời Pháp thuộc từ 1862 đến 1954, là phương tiện kinh doanh vận chuyển phải đóng thuế, được ghi nhận bởi người Pháp, nên bị đọc và viết trại qua tiếng Pháp và chữ Latin. Bản thân chữ *tục* trong *tục mã* đọc theo

giọng Quảng Đông cũng không hẳn như người Việt đọc, vì nó mang âm sắc kiểu giọng mũi. Ở đây đã xuất hiện quá trình *tôc mã* đọc theo âm Quảng Đông chuyển thành *T'ủ mở* trong tiếng Pháp rồi mới thành *thổ mộ* trong tiếng Việt, việc nó trùng âm với thổ mộ (mộ đất) trong từ Hán Việt là hoàn toàn ngẫu nhiên. Vì không phải bất cứ từ *thổ* nào trong tiếng Việt hiện nay cũng có ý nghĩa là *thổ* (đất) hay *thổ* (nôn mưa).

Đây là một trong những chứng cứ rõ ràng về việc xe thổ mộ là xe một ngựa, tức thổ mộ có liên quan với độc mã, qua giọng Quảng Đông bị lệch đi qua tiếng Pháp và chữ viết Latin⁽¹⁴⁾.

Tóm lại, theo chúng tôi, tên gọi xe *thổ mộ* bắt nguồn từ “độc mã” đọc thành “tục mã” theo giọng Quảng Đông. Từ *tôc mã* đọc theo âm Quảng Đông chuyển thành *T'ủ mở* trong tiếng Pháp rồi mới thành *thổ mộ* trong tiếng Việt. Còn cách giải thích gọi là xe *thổ mộ* vì cái mui xe giống ngôi “mộ đất” trong từ Hán Việt là hoàn toàn ngẫu nhiên, do *thổ mộ* có đến hai nghĩa như trong ba cuốn từ điển chúng tôi đã dẫn ở trên.

2. Nguồn gốc

Có nhiều ý kiến khác nhau về xuất xứ của chiếc xe thổ mộ ở Nam Bộ, có người cho là ở Sài Gòn, ý kiến khác lại cho rằng xe thổ mộ có nguồn gốc ở Bình Dương mà dẫn chứng là qua bài vè:

*Thiên hạ thất kinh
Là chợ Hớn Quản
Khô như bánh tráng
Là chợ Phan Rang
Xe thổ mộ dọc ngang
Là chợ Thủ Dầu Một
Khỏi lo ngập lụt
Là chợ Bưng Cầu...*⁽¹⁵⁾

Theo một số tài liệu thì xe thổ mộ có nguồn gốc từ đảo Madagasca, sang đến Việt Nam được trang trí mang dáng vẻ Á Đông

và được sửa đổi lại cho phù hợp với sức ngựa Việt Nam.

Năm 1879, khi nghiên cứu để thiết lập đường xe lửa chở hành khách từ Sài Gòn đến Chợ Lớn, nhân viên Sở Công chánh đã thử thống kê lưu lượng xe qua lại trên cung đường này từ 6 giờ sáng đến 7 giờ tối thì thấy: ở Đường Trên (đường Nguyễn Trãi nay), xe kiếng 325 chuyến, xe song mã 108 chuyến, xe bò 121 chuyến, 25 người cưỡi ngựa; ở Đường Dưới (đại lộ Võ Văn Kiệt nay), xe kiếng 384 chuyến, xe song mã 86 chuyến, xe bò 13 chuyến, 24 người cưỡi ngựa. Như vậy, vào năm 1879, ở Sài Gòn vẫn chưa xuất hiện xe thổ mộ⁽¹⁶⁾.

Theo *Địa phương chí tỉnh Gia Định* (1902), lúc bấy giờ, những ông Tây bà đầm hay mượn xe song mã (chưa có xe thổ mộ) du ngoạn từ Sài Gòn qua cầu Thị Nghè, lên Hàng Xanh (đường Bạch Đằng, Phan Đăng Lưu, Hoàng Văn Thụ) xuống Lý Thường Kiệt để trở về Sài Gòn⁽¹⁷⁾.

Ở Nam Bộ từ trước đến nay phổ biến các loại xe ngựa sau: xe song mã, xe độc mã.

Xe song mã (calèche à deux chevaux): xe bốn bánh, hai ngựa kéo như xe kiếng, xe lá liễu.

Xe kiếng do người Pháp đưa sang nước ta thời thuộc địa, nhưng không thích hợp với địa hình đường sá gập ghềnh và khí hậu nhiệt đới ở Nam Bộ vì cửa kính bí bưng, xe lại nặng nề, công kênh. Loại xe này người Pháp gọi là milor, hai bánh trước nhỏ, hai bánh sau lớn, trong thùng xe khách ngồi hai bên đầu mặt nhau. Xe có bển đậu rước khách, gia đình khá giả tậu xe riêng. Ở xóm Thơm (Gò Vấp) có ông Nguyễn Văn Nhỏ (Bây Nhỏ) có nhiều xe kiếng và xe thổ mộ chạy rước khách.

Xe lá liễu cũng đưa từ Pháp sang, dành cho tầng lớp quan lại người Pháp vào cuối thế kỉ XIX, sau lưu hành trong giới giàu có.

Xe rất sang trọng, chỉ đủ chỗ cho hai người ngồi, có nệm dựa lưng, phổ biến những năm 20 cho đến 60 của thế kỉ XX.

Xe độc mã: xe hai bánh, một ngựa kéo như xe thổ mộ, xe cá chiếc...

Ban đầu ở Sài Gòn xuất hiện xe một ngựa bốn bánh, người Pháp gọi là *xe malabar*, vì người đánh xe xuất thân từ miền Nam Ấn Độ⁽¹⁸⁾. Năm 1864, ở Sài Gòn có khoảng 200 người Ấn sống bằng nghề nuôi bò và đánh xe ngựa⁽¹⁹⁾.

Ở Singapore, người chạy xe chở khách thường là người Mã Lai. Nhưng đến Sài Gòn thì người xà ích chỉ chạy xe ngựa riêng cho chủ, còn xe ngựa chở khách là người dân vùng biển Malabar đến từ Pondichéry (Ấn Độ) hoặc từ Singapore. Do vậy, người ta thường gọi xe ngựa chở khách là *xe Malabar* (voiture de Malabar)⁽²⁰⁾.

Đến cuối thế kỉ XIX, xe malabar của người Ấn Độ trông quá sập sệ, dơ bẩn nên nó được thay bằng xe thổ mộ nhập từ Malaysia. Ban đầu, các chủ xe đều là người Mã Lai và Indonesia. Các nhóm xe ngựa này tụ tập ở khu Chợ Cũ (quận 1). Mỗi xe chở được 8 - 10 người ngồi co gối đối diện nhau. Trên mui và hai bên chở nhiều hàng hóa. Người đánh xe ngồi tòn ten ngoài càng xe, chuông ngựa kêu leng keng suốt dọc đường. Về sau, do sự cạnh tranh của người Việt nên các đánh xe người Mã Lai, Indonesia dần bỏ cuộc, trở thành đánh xe cho các nhà giàu⁽²¹⁾.

Trong *Sài Gòn năm xưa*, Vương Hồng Sển viết về loại xe này như sau: “Khách phong lưu và người có tiền thì đi xe “kiếng”, tức xe đóng kín bưng có gắn cửa kính cho có ánh sáng, nên gọi như thế. Người Pháp gọi xe ấy “voiture Malabar” vì người cầm cương phần đông là người Mã Lai. Rồi sau có xe trái bí, hình dáng thanh hơn xe kiếng. Xe trái bí, nhà đường lão Thị Nghè mấy năm về trước, còn thấy dùng để

đưa các di, bà phước đi chợ mua đồ ăn. Nhà giàu nữa thì dùng xe mây một ngựa (thùng đan bằng mây) hoặc xe song mã có xà ịch (sais) Chà Và cầm cương⁽²²⁾.

Cậu học sinh Nguyễn Vỹ, khi vào học ở đất Sài Gòn đã thấy: “Đại đa số dân chúng đi xe ngựa, cũng gọi là “xe thổ mộ” bánh sắt, người Pháp gọi là *xe hộp quẹt* (boite d’allumettes) hoặc là *tac-à-tac*. Các hạng thượng lưu và trung lưu đi xe song mã hoặc xe kiếng, sang hơn xe thổ mộ⁽²³⁾. Thời điểm tác giả thuật lại trong sách này vào khoảng thập niên 1920, xe thổ mộ đã rất phổ biến ở Sài Gòn. Và cũng phù hợp với ý kiến của các cụ cao niên ở xã Thới Tam Thôn (Hóc Môn). Đến lúc này xe thổ mộ được nhà nước công nhận là phương tiện vận chuyển chính thức, mỗi xe chỉ được chở bốn người.

Xe thổ mộ chủ yếu dùng chở người. Ban đầu những nhà giàu người Việt, người Hoa ở Nam Bộ đều sắm xe thổ mộ riêng. Về sau mới lan rộng ra giới bình dân, nhất là ở thôn quê. Xe có mui che thoáng mát, thích nghi với đường gập ghềnh. Ông Quảng Dù ở Chợ Lớn có nhiều xe thổ mộ cho thuê.

Xe lá liễu một ngựa thoáng mát như xe thổ mộ và tiện lợi hơn xe kiếng vì xe có mui xếp. Xe lúc đầu do hai ngựa kéo, về sau chỉ dùng một ngựa, nhưng ngựa chỉ “đi nước kiệu” thể hiện phong cách quý phái, sang trọng.

Xe cá chiếc có mui che, bề ngang hẹp, di chuyển dễ dàng trên những con đường nhỏ ở nông thôn. Xe được cải tiến từ xe cá đôi hai ngựa kéo, không có mui, chủ yếu chở hàng hóa, chở cá ra chợ. Về sau, do công kênh bắt tiện nên chỉ làm xe cá chiếc.

Như vậy, xe thổ mộ bắt nguồn từ xe độc mã (xe hai bánh, một ngựa kéo), có mui che, bề ngang gọn, hẹp⁽²⁴⁾. Và xe thổ mộ xuất hiện khoảng thời điểm năm 1920. Cái

nôi của xe thổ mộ chính là vùng Hóc Môn, nhưng lò sản xuất chính sau này lại thuộc về Thủ Dầu Một.

3. Chế tác

Xe ngựa xuất hiện nhiều ở Nam Bộ, riêng vùng Đông Nam Bộ chỉ có vài nơi có khả năng sản xuất và thường sử dụng phương tiện này là Hóc Môn, Gò Vấp, Lái Thiêu, Thủ Dầu Một.

Bình Dương là địa phương có điều kiện để chế tác xe thổ mộ vì đây là vùng đất có nhiều loại gỗ quý tốt cứng chắc để làm xe và có nhiều nghệ nhân cha truyền con nối trong nghề đóng xe ngựa.

Lúc đầu, trục xe, cãm xe làm bằng gỗ cứng, về sau cải tiến làm bằng sắt nên xe càng chắc chắn, di chuyển dễ dàng. Thùng xe đóng không mui được cải tiến thành có mui che mưa nắng. Thùng xe rộng và dài, chuyên chở người và hàng hóa gọn nhẹ trên các tuyến đường nội và ngoại ô. Xe nâng cấp có mui cao, vành cong, thùng xe đóng bằng gỗ tốt như giáng hương, gõ, thành xe đánh véc ni màu đỏ, gắn thêm đèn (đèn chai), đèn lồng kiếng, lục lạc để báo hiệu... Kiểu dáng, kích thước xe thổ mộ thay đổi theo hướng tiện dụng hơn, đẹp hơn.

Nơi làm bánh xe, trục xe bền chắc là vùng Thuận Giao, An Thành vì nơi đây có nhiều thợ rèn lành nghề. Đóng thùng xe đẹp, trang nhã phải kể đến Tân An, Tương Bình Hiệp, chợ Thủ. Nổi tiếng nhất ở Nam Bộ về nghề đóng và rèn móng ngựa là ở ấp Hưng Thọ, xã Hưng Định, huyện Thuận An, Bình Dương. Khu vực Tương Bình Hiệp, ven làng Phú Cường xưa, có rất nhiều cơ sở đóng xe ngựa, xe thổ mộ, gia công trục, bánh xe ngựa cho khắp xứ Nam Kỳ.

Thủ Dầu Một có nhiều trại đóng xe thổ mộ có tiếng với thùng xe đẹp, trang nhã, bánh xe bền chắc. Xe sản xuất tại đây còn được gọi là xe “thùng Thủ” để phân biệt với

các nơi sản xuất khác và cũng để khẳng định “đẳng cấp” của mình. Gọi là xe thùng Thù vì hình dáng giống cái thùng.

Xe thổ mộ dài 1,8m, cao 1m, làm bằng gỗ mít, phía trên chia làm ba ô cửa sổ, chiều ngang thùng xe 0,85m đặt chông lên hai gọng dài 2,7m, được vít cứng trên bộ nhíp bốn lá (bốn trên, bốn dưới) hình trái khế, để tạo đàn hồi, giữ cho thùng xe thẳng bằng khi chạy. Nhíp xe cặp vào thanh ví bằng thép. Hai thanh ví luồn vào hai ổ trục (không dùng bạc đạn). Một bánh xe ngựa có sáu miếng đà (mỗi bánh 12 cãm), một bộ đùm làm bằng gỗ tốt như giáng hương hay gỗ chò, ngoài cùng bọc lòng máng (niềng bằng sắt), trong bên ngoài lớp vỏ cao su cắt từ vỏ xe hơi.

Xe ngựa Bình Dương được chế tác bằng nhiều loại gỗ khác nhau trong một chiếc xe, tùy chức năng của các bộ phận. Như cặp vè, cặp dim (tám để làm rèm), bưng trước, bưng sau làm bằng gỗ mít; trụ, gọng, bánh (cả đùm, cãm xe) làm bằng gỗ giáng hương.

Chiếc xe thổ mộ trông đơn sơ nhưng việc sản xuất rất công phu, đòi hỏi nhiều kinh nghiệm và nhiều trang thiết bị. Trên đầu ngựa phải có bao trá; cổ ngựa đeo lục lạc làm nhạc ngựa; cặp đèn lồng kính hai bên tay đèn, yên và cương xe ngựa bằng da bò; vòng cổ có lá lót, dây lỏi để kìm cổ ngựa; dây bụng mui xe bên trong bằng gỗ, bên ngoài bọc thiếc...

Những nghệ nhân danh tiếng trong làng đóng xe ngựa của đất Bình Dương có thể kể đến ông Trần Văn Hai (ấp Hưng Thọ, xã Hưng Định, huyện Thuận An), đã có bốn đời làm nghề. Ngoài ra, còn có các ông Mười Thân, Tư Hoàng, Sáu Kịp, Bảy Chụm...⁽²⁵⁾

Ở Hóc Môn cũng có một số cơ sở đóng xe thổ mộ quanh quận lỵ. Đường Lò Rèn (đường Huỳnh Văn Bánh nay) là nơi tập trung thợ rèn móng ngựa cho xe kiếng, xe

thổ mộ có rất nhiều ở Phú Nhuận vào thập niên 1930⁽²⁶⁾.

Khoảng năm 1945, người ta cải tiến xe thổ mộ lại thành chiếc xe *Tonneau*, dùng một ngựa kéo bánh bằng ô tô, khung xe thiết kế cho khách ngồi để chân trên sàn như xe lam, nhưng không được ưa chuộng như xe thổ mộ.

4. Hoạt động

Những thập niên 40, 50 là giai đoạn phát triển mạnh của xe thổ mộ, tại chợ Thủ Dầu Một có đến ba bến xe thổ mộ với trên 50 chiếc, chưa kể các chợ ở Lái Thiêu, Dĩ An. Bến xe ngựa ở đầu đường Hàng Dương (đường Bạch Đằng nay) và ở đường Trung Vương. Từ đây, xe ngựa tò đi Bến Thê, Bưng Cầu, Phú Lợi, Thuận Giao, Tân Khánh...

Xe thổ mộ có mặt ở Bà Điểm, Hóc Môn, Củ Chi, An Nhơn Tây, Bà Quẹo, Bình Phước, Tây Ninh, Tân An, Cần Giuộc, Đức Hòa, Đức Huệ, Thủ Thừa, Biên Hòa, Bà Rịa và ở trung tâm Sài Gòn với các trục giao thông: chợ Bến Thành, Tân Định, Bà Chiểu, Phú Nhuận, Phú Lâm, Chợ Lớn, Xóm Chiếu, bến đò Long Kiếng. Có những chuyến đi xa kéo dài đến gần nửa tháng để mang hàng hóa giao thương ở các vùng.

Sung thịnh nhất vẫn là bến xe thổ mộ ở chợ quận Hóc Môn, có đến hàng trăm chiếc, đậu dọc theo đường sắt (đường Quang Trung nay), thuộc địa phận xã Thới Tam và đây cũng là ga cuối của tuyến đường xe điện Sài Gòn - Hóc Môn. Từ bến xe này có các tuyến đi Đức Hòa, Củ Chi, Phú Hòa Đông, Trảng Bàng, Bà Chiểu, Quán Tre, Bà Quẹo, Chợ Lớn.

Có hai thời điểm “vàng son” của xe thổ mộ: thập niên 1960 và những năm 1976 - 1978, khi xăng dầu còn hiếm hoi vào thời bao cấp. Lúc đó, chợ Hóc Môn có trên 300 chiếc xe ngựa. Chợ Bà Điểm, Củ Chi,

Tràng Bàng mỗi nơi có khoảng 200 chiếc. Hóc Môn có sáu bến xe ngựa, chạy các tuyến: Bùi Môn, Đông Thạnh, thành Ông Năm, Xuân Thới Thượng, Mỹ Hạnh (Đức Hòa, Long An)⁽²⁷⁾.

Ở Sài Gòn - Gia Định có nhiều bến xe ngựa chạy đủ các tuyến đường. Bến xe ngựa trước chợ Bến Thành rất đông khách, xếp tài khoảng 6 - 7 người là lên đường, về Đất Hộ (Đa Kao), Chợ Lớn, Tân Thuận. Có thể thuê bao nguyên chuyến lên Chợ Đồn (Biên Hòa) ăn cháo cá hay xuống Chợ Đệm ăn thịt luộc, cháo lòng.

Xe thổ mộ có thể chở 8 - 10 hành khách hoặc chở hàng hóa, rau cải, bông hoa khoảng vài trăm kí. Trâu cau Bà Điểm ngày trước hầu hết được vận chuyển bằng xe thổ mộ. Khách ngồi trên sàn xe trải chiếu bóng⁽²⁸⁾. Từ thầy thông, thầy phán, quý cô cho đến những người buôn gánh bán bưng, công nhân lao động, học sinh nghèo xa nhà... cũng đều lựa chọn phương tiện đi lại không ồn ào này. Đi xe thổ mộ rất tiện lợi, có thể lên xuống bất cứ chỗ nào, giá cả lại rất rẻ so với các loại phương tiện giao thông khác. Từ chợ quận Hóc Môn đi chợ Bà Điểm bảy xu, từ Hóc Môn đi Củ Chi một hào rưỡi. Xe thổ mộ có thể chạy vào tất cả các tuyến đường trong thành phố mà không bị cấm, chỉ trừ đường Catinat (đường Đồng Khởi nay). Các chủ xe o bế cho xe mình hấp dẫn để thu hút khách, chọn ngựa đẹp (ngựa đua dạt ra), khung xe được đánh bóng loáng, hai tay đèn sáng trưng, có bộ lục lạc nghe rất vui tai.

Cảnh đi rước dâu từ Long An về Gò Dầu hay Thủ Dầu Một, Biên Hòa về Sài Gòn bằng xe thổ mộ là điều thường thấy ngày trước, trông thật hấp dẫn. Đi ăn giỗ, thăm họ hàng đường xa cũng dùng đến xe thổ mộ.

Vào buổi đầu, chạy xe thổ mộ nổi tiếng ở Hóc Môn là các ông Hai Đại, Bảy Ngô,

Tư Luốc, Năm Trọt, Ba Kiều, Mười Coi, Tư Nhãn, Ba Điểm, Ba Bậu. Họ rất ghét Tây và bọn tay sai, làm các bài về dán trên xe đá kích bọn quan ác. Tin tức thời sự thông qua các đánh xe này lan truyền rất nhanh trong quần chúng.

Cánh xe ngựa lập ra Hội xe ngựa làm đơn thưa kiện quan làng, gửi lên đến chủ tỉnh, thống đốc cho đến khi bọn hương cả mất chức mới thôi. Khi Đảng ra đời, họ được lãnh đạo, tập hợp để đấu tranh bãi thị, vận chuyển vũ khí, truyền đơn. Ngày 4/5/1935, 1.000 xe thổ mộ ở Sài Gòn, Chợ Lớn, Gia Định và vùng ngoại ô đã đình công suốt ba ngày liền để chống lại tệ phạt vạ của cảnh sát⁽²⁹⁾. Các bến xe ngựa đi Bà Điểm, Quán Tre, Tân Thạnh Đông, Củ Chi, Bình Lý, Tân Mỹ, Đức Hòa... đều ngừng đón khách⁽³⁰⁾.

5. Lời kết

Chiếc xe thổ mộ là bằng chứng về sự giao lưu văn hóa vật chất ở Nam Bộ trên nhiều phương diện.

Có thể thấy từ tên gọi với nhiều cách giải thích nguồn gốc xuất xứ khác nhau: thảo mã → “độc mã” → “tục mã” → *T'ù mó* → *thổ mộ* theo giọng Quảng Đông. Bên cạnh những ảnh hưởng trong những ngôn ngữ khác như “boite d'allumettes” (xe hộp quẹt), xe “tac-à-tac” (Pháp) hay xe “Malabar” (Ấn Độ).

Bắt nguồn từ cỗ song mã sang trọng của Pháp hoặc có nguồn gốc từ đảo Madagasca (châu Phi), sang đến Nam Bộ nó được chế tác, cải tiến lại cho phù hợp với điều kiện về khí hậu, địa hình nơi đây, trở thành loại phương tiện giao thông chủ yếu của giới bình dân vì tính tiện lợi của nó.

Chiếc xe thổ mộ còn thể hiện tài nghệ, óc thẩm mỹ của người thợ đóng xe Nam Bộ khi thiết kế các bộ phận cấu tạo bằng những vật liệu sẵn có ở địa phương, tăng thêm độ

bền cho các cấu kiện phù hợp với địa hình. Kiểu dáng được cải tiến mang tính thanh thoát, đặc biệt là cái mũi “khum khum” tạo ra hình dáng riêng biệt của xe thô mộ thích hợp với thổ nhưỡng Nam Bộ.

Không chỉ người Việt, mà cả người Hoa, người Mã Lai, Indonesia cũng kinh doanh loại phương tiện này, dù cuối cùng ưu thế vẫn thuộc về người Việt.

Sự hiện diện của chiếc xe thô mộ trong lịch sử như là một chứng tích văn minh ở Nam Bộ, không chỉ để lại dấu ấn trên phương diện giao thông mà nó đã trở thành “biểu tượng” văn hóa trong đời sống của cư dân ở vùng đất này. Việc tìm hiểu loại phương tiện giao thông dân dã này góp phần vào việc hiểu thêm lịch sử văn hóa vùng đất Nam Bộ. Xe thô mộ cần có một vị trí xứng đáng trong Bảo tàng văn minh Nam Bộ trong tương lai. □

N.T.L

CHÚ THÍCH

- (1) *Trăm năm xe thô mộ*, http://vi.wikipedia.org/wiki/Xe_th%E1%BB%95_m%E1%BB%99
- (2) Eugène Gouin (1957), *Dictionnaire Vietnamien Chinois Francais*, Imprimerie D'Extrême-Orient, Saigon, p.1384, 1573.
- (3) Văn Tân chủ biên (1994), *Từ điển tiếng Việt*, in lần thứ ba, có chỉnh lí và bổ sung, Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội, tr. 756.
- (4) Thanh Nghị (1967), *Việt Nam tân từ điển minh họa*, Nhà sách Khai Trí, Sài Gòn, tr. 1357.
- (5) Lê Văn Đức (1970), *Việt Nam tự điển*, Quyển hạ, Nhà sách Khai Trí, Sài Gòn, tr. 1584.
- (6) Ban Tu thư Khai Trí (1971), *Tự điển Việt Nam*, Nhà sách Khai Trí, Sài Gòn, tr. 846.
- (7) Lãng Nhân (1974), *Chơi chữ*, xuất bản lần thứ 4, có sửa chữa và bổ khuyết, Nam Chi tùng thư, Sài Gòn, tr. 325.
- (8) Nguyễn Quảng Tuân, Nguyễn Đức Dân (1992), *Từ điển các từ tiếng Việt gốc Pháp*, Hội Nghiên cứu và giảng dạy văn học Thành phố Hồ Chí Minh, tr. 415.
- (9) Vương Hồng Sển (1993), *Tự vị tiếng Việt miền Nam*, Nxb. Văn hóa, Hà Nội, tr. 643.
- (10) Nguyễn Văn Ái chủ biên (1994), *Từ điển phương ngữ Nam Bộ*, Nxb. Thành phố Hồ Chí Minh, tr. 536.
- (11) Hoàng Anh (1998), *Sài Gòn giải phóng thứ bảy*, số 375.
- (12) Nguyễn Hiếu Học (2009), *Dấu xưa đất Thủ...*, Nxb. Trẻ - Hội Văn học Nghệ thuật Bình Dương, tr. 243.
- (13) Huỳnh Công Tín (2009), *Từ điển từ ngữ Nam Bộ*, Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội, tr. 1225.
- (14) www.tunguyenhoc.blogspot.com/2012/08/xe-tho-mo-la-xe-mot-ngua-cao-tu-thanh.html
- (15) *Về 47 chợ*, http://vi.wikipedia.org/wiki/Xe_th%E1%BB%95_m%E1%BB%99
- (16) Sơn Nam (1992), *Bến Nghé xưa*, tái bản lần thứ nhất, Nxb. Văn nghệ Tp. Hồ Chí Minh, tr. 147 - 148.
- (17) Trần Bạch Đằng chủ biên (1998), *300 năm Phú Nhuận*, Ban Thường vụ Quận ủy Phú Nhuận, tr. 7.
- (18) Charles Meyer (1996), *Les Francaise en Indochine 1860 - 1910*, Hachette, Paris, p. 72.
- (19) Sơn Nam (1984), *Đất Gia Định xưa*, Nxb. Thành phố Hồ Chí Minh, tr. 164.
- (20) A. Petiton (1883), *La Cochinchine francaise: La vie à Saigon, notes de voyage*, Imprimerie L. Danel, Lille, p. 22. Dẫn theo Trần Hữu Quang (2012), *Hạ tầng đô thị Sài Gòn buổi đầu*, Nxb. Tổng hợp Thành phố Hồ Chí Minh, tr. 55.
- (21) Nhiều tác giả (2006), *Hỏi đáp về Sài Gòn thành phố Hồ Chí Minh*, tập 4, Nxb. Trẻ, Tp. Hồ Chí Minh, tr. 95.
- (22) Vương Hồng Sển (1991), *Sài Gòn năm xưa*, Nxb. Thành phố Hồ Chí Minh, tr. 301.
- (23) Nguyễn Vỹ (2006), *Tuấn, chàng trai nước Việt*, Nxb. Văn học, Hà Nội, tr. 99.
- (24) Phan Xuân Biên chủ biên (2010), *Địa chí Bình Dương*, tập 4, Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội, tr. 31 - 32.
- (25) Phan Xuân Biên chủ biên (2010), *sđd*, tr. 33 - 34.
- (26) Trần Bạch Đằng chủ biên (1998), *sđd*, tr. 333.

(27) Nhiều tác giả (2006), sđd, tr. 96.

(28) Xe u mê là tiếng lóng để gọi xe thô mộc, vì sàn xe làm bằng gỗ cứng, khách ngồi bệt nên dễ ê ẩm, nhất là phụ nữ. Nên u mê là cách nói lái từ ê mu cho bớt tục (Vương Hồng Sển (1993), *Tự vị tiếng Việt miền Nam*, sđd, tr. 643).

(29) Nhiều tác giả (1997), *Sài Gòn - Gia Định xưa tư liệu & hình ảnh*, Nxb. Thành phố Hồ Chí Minh, tr. 99.

(30) Lê Trung Ngôn (1991), *Lịch sử truyền thống đấu tranh cách mạng của Đảng bộ và nhân dân huyện Hóc Môn*, Ban Chấp hành Đảng bộ huyện Hóc Môn, tr. 51 - 52.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Phan Xuân Biên (chủ biên) (2010), *Địa chí Bình Dương*, tập 4, Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
 2. Nguyễn Hiếu Học (2009), *Dấu xưa đất Thủ...*, Nxb. Trẻ - Hội Văn học Nghệ thuật Bình Dương.
 3. Năm Hưng (1998), “Chiếc xe thô mộc”, *Báo Sài Gòn giải phóng*.
 4. T. L. (1998), “Xe ngựa đất Thủ”, *Báo Bình Dương*, ngày 19/8.
 5. Nguyễn Nguyên (1998), “Xe thô mộc”, *Báo Sài Gòn giải phóng*.
 6. Nhiều tác giả (2006), *Hỏi đáp về Sài Gòn thành phố Hồ Chí Minh*, tập 4, Nxb. Trẻ, Tp. Hồ Chí Minh.
 7. Nhiều tác giả (2005), *Nam Bộ đất & người*, tập 3, Nxb. Trẻ, Tp. Hồ Chí Minh.
 8. Thạch Phương, Hồ Lê, Huỳnh Lứa, Nguyễn Quang Vinh (1992), *Văn hóa dân gian người Việt ở Nam Bộ*, Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội.
 9. Trần Hữu Quang (2012), *Hạ tầng đô thị Sài Gòn buổi đầu*, Nxb. Tổng hợp Thành phố Hồ Chí Minh.
 10. Vương Hồng Sển (1993), *Tự vị tiếng Việt miền Nam*, Nxb. Văn hóa, Hà Nội.
 11. <http://vietbao.vn/Van-hoa/Chie-c-xe-tho-mo-va-no-i-nga-m-ngu-i/40064451/181/>
 12. <http://temviet.com/forums/showthread.php?2669-Xe-th%E1%BB%95-m%E1%BB%99>
 13. http://vi.wikipedia.org/wiki/Xe_th%E1%BB%95_m%E1%BB%99
- ### TÍNH CÁCH CON NGƯỜI...
- (Tiếp theo trang 51)
15. Hà Thúc Minh (2004), “Văn hóa Sài Gòn trong chỉnh thể văn hóa Việt Nam đầu thời Nguyễn”, *Tạp chí Khoa học xã hội*, số 68.
 16. Nguyễn Phương Nam (2004), “Mấy đặc điểm của con người ở vùng văn hóa phương Nam”, *Tạp chí Khoa học xã hội* (Viện Khoa học xã hội vùng Nam Bộ), số 8, .
 17. Sơn Nam (1994), *Lịch sử khẩn hoang miền Nam*, Nxb. Văn nghệ Tp. Hồ Chí Minh.
 18. Sơn Nam (2004), *Đồng bằng sông Cửu Long-nét sinh hoạt xưa và văn minh miệt vườn*, Nxb. Trẻ.
 19. Trần Văn Nam, “Tính cách Nam Bộ qua biểu trưng ca dao”, [http:// vanhoahoc.com](http://vanhoahoc.com)
 20. Nguyễn Quang Ngọc (2006), “Cấp thôn ở Nam Bộ thế kỉ XVII-XVIII-XIX”, *Tạp chí Khoa học xã hội*, số 10 (98).
 21. Bùi Thị Tân (2005), “Công cuộc khẩn hoang lập đồn điền ở Nam Bộ nửa đầu thế kỉ XIX dưới triều Nguyễn”, *Tạp chí Khoa học xã hội*, số 5 (81).
 22. Trần Ngọc Thêm (2001), *Tìm về bản sắc văn hóa Việt Nam*, Nxb. Thành phố Hồ Chí Minh.
 23. Trần Ngọc Thêm, “Tính cách văn hóa người Việt Nam Bộ như một hệ thống”, [http:// vanhoahoc.com](http://vanhoahoc.com).
 24. Ngô Đức Thịnh (2004), *Văn hóa vùng và phân vùng văn hóa ở Việt Nam*, Nxb. Trẻ, Tp. Hồ Chí Minh.
 25. Choi Byung Wook (2011), *Vùng đất Nam Bộ dưới triều Minh Mạng*, Nxb. Thế giới.
 26. Sở Văn hóa và thông tin An Giang (1984), *Văn hóa Óc Eo và các văn hóa cổ ở Đồng bằng sông Cửu Long*.
 27. Hội khoa học lịch sử Việt Nam (2006), *Lược sử vùng đất Nam Bộ (1802-1954)*, Nxb. Thế giới. In lại trong *Tạp chí Xưa và Nay*, số 284 (tháng 5/ 2007)
 28. *Lịch sử chiến khu - Hào khí Đồng Nai* (1997), Nxb. Đồng Nai.