

Bảo Ninh

Thời của xe Máy

"Xe máy hiêm tới nỗi cha tôi từ khi có xe đã luôn luôn phải dừng ở các ngã tư để trình giấy... Hiêm tới nỗi, sau khi cha phải bán xe đi rồi, hàng năm sau tôi vẫn nhận ra nó trên phố, nó quá nổi bật, quá sang trọng, quá lạ lùng gần như là một niềm kinh dị".

Thằng cháu con ông anh tôi bị bọn quái xế chôm mắt chiếc Dream. Cả một con xe đi tong, thế mà tôi thấy nó chỉ buồn chút xíu. Ngay cả con vợ, tuy rằng xót của, cũng chỉ này nọ cự nự chồng dăm câu ba điều rồi thôi. Thái độ cam chịu bình thản của hai vợ chồng khiến tôi phục lẫn. Hai mươi năm trước, đang tuổi trẻ như chúng bây giờ, khi bị người ta bẻ khóa chôm mắt chiếc xe đạp độc nhất của cả nhà, tôi đã gần hóa dại. Nhất là cái con choáng lúc thoát đầu khi chợt nhận ra "con Phụng Hoàng xích hộp" quý báu ngàn vàng vừa dựng ở đó đã bốc hơi, thì tôi nhớ đời. Đây là một cảm giác mà phải ai đã trải qua rồi mới thấu. Một trạng thái rất gần sự chết. Đứng tim, ngừng thở, còng buốt, run bắn, tối sầm, muốn khụy. Và cái sự "không tin vào mắt mình, không tin nổi đó là sự thật" hay đọc thấy trong văn chương có nghĩa là thế nào thì chính là như tôi khi ấy.

Vợ chồng thằng cháu vô tư với tổn thất chẳng phải vì chúng giàu có gì hơn ai mà bởi lối sống, lối nghĩ thời nay thông thoáng nhẹ nhõm gấp nhiều lần thời trước. Đối với những người lứa tuổi hai đứa, chiếc xe máy hay bất kỳ tài sản nào dù to tát tới đâu cũng chỉ là tiền, cũng chỉ là đồ vật, khác hẳn thời tôi, cha chú của nó, thứ vật dụng gì cũng có giá trị xương máu. Đến như chiếc xe đạp thì phải nói là nó có tính vận mệnh, có ý nghĩa đời người, nó nặng hơn sinh mạng, nó vô giá.

Những năm 50, sau giải phóng Thủ đô, khi tôi còn nhãi ranh, lượng xe đạp ở Hà Nội còn ít hơn số đầu xe hơi thời nay. Ngoại trừ vài tuyến xe điện, và thưa thớt, chậm rề những chiếc xích lô, dân tình thời ấy "tham gia giao thông" chủ yếu bằng cặp giò. Dọc một phố lớn như phố Hàng Đẫy chúng tôi mà nhà ai xe đạp mắc gì mọi người đều tỏ. Giàu nhất phố là gia đình ông Ích Lợi, thành phần tư sản, chục người chung một chiếc Peugeot với một chiếc Sterling. Oai nhất phố là ông giáo Bình, công chức lưu dụng, đương quyền hiệu phó Trường Albert Saraut (thời ấy còn chưa đóng cửa), có chiếc Solex đen xì với cái bầu máy ngộ nghĩnh hình trụ rất hiếm khi được ăn xăng và cất tiếng. Thường xuyên để cỗ xe ở chế độ vận hành bằng mô hôi, ông giáo già gò lưng ngoáy người ề cỗ đạp. Dân phố kêu thầy bằng thầy Bình xô-lếch, hay đơn giản, thầy Bình bịch.

Dần dần Nhà nước cho nhập xe đạp của phe ta về: Tiệp Khắc, Đông Đức, Liên Xô, Trung Quốc và bản thân Việt Nam cũng đã lần hồi tự lực sản xuất được. Không nhiều lắm, chỉ đủ để phân phối cho cán bộ xếp hàng tà tà lần lượt theo chức vụ, theo thâm niên. Hồi bấy giờ, ở nông thôn thì nhà nhà đi bình dân học vụ, còn ở Hà Nội thì nhà nhà đi tập xe. Từ chập tối tới canh khuya, tại những khúc phố rộng rãi, sáng đèn bên Bờ Hồ, ở vườn hoa Canh Nông, ở quảng trường Ba Đình, dọc đường Cổ Ngư, trẻ con, người lớn, đàn ông, đàn bà ríu rít thay nhau lên yên xuống yên, người thì ghi cứng ghi đông và loạng choạng đạp, người thì rình rịch chạy sau đỡ, lúnh quýnh ngượng ngập, ngã bổ nhào, ngã chổng gọng, rất vui mắt. Tối khoảng năm 1960 thì Hà Nội đã chính thức là một thành phố với nền văn minh xe đạp. Không phải chỉ vì nườm nượp xe đạp mà còn vì xe đạp đã thành sở hữu tối cao của mỗi nhà, một chiếc xe đạp nói lên vị thế xã hội của một gia đình.

Cùng với xe đạp, ô-tô cũng không còn quá hiếm. Chốc chốc lại thấy chạy dọc phố một chiếc xe "hộp" của các quan chức cao cấp, rồi xe hơi cơ quan, xe buýt Skoda và nhiều nhất là xe tải. Tuy nhiên, mô-tô vẫn là của lạ. Bọn nhãi chúng tôi chỉ được thấy loại xe này trong các cuộc diễu binh. Bình bịch ba bánh của bộ đội biên phòng và bộ đội cơ giới. Họa hoằn mới thấy một chiếc

bình bịch của công an lao vụt qua phố lúc nửa đêm, hẳn là với nhiệm vụ cực kỳ khẩn cấp thì mới dùng tới.

Xe máy hiếm tới nỗi cha tôi từ khi có xe đã luôn luôn phải dừng ở các ngã tư để trình giấy. Đỗ xe ở đâu cũng kín nghịt người vây xung quanh. Hiếm tới nỗi, phiếu xăng phải có chữ ký của ông chủ tịch thành phố, và phải sang tận kho Đức Giang bên tả ngạn sông Đuống để mua theo tiêu chuẩn. Hiếm tới nỗi, sau khi cha phải bán xe đi rồi, hàng năm sau tôi vẫn nhận ra nó trên phố, nó quá nổi bật, quá sang trọng, quá lạ lùng gần như là một niềm kinh dị.

Tôi còn nhớ rất rõ cái ngày gia đình tôi vinh dự có xe máy. Bây giờ là mùa đông năm 1963. Cha tôi mở cổng vào nhà dắt theo một chiếc bình bịch! Xe nhãn hiệu Riga, màu hồng nhạt, mới cứng. Xin nói là cả Hà Nội chỉ có hai chiếc Riga đó. Một chiếc của cha tôi, một chiếc nữa màu da trời của giáo sư Nguyễn Tài Cẩn. Hai ông cùng mua của một cán bộ ngoại giao hạng nhất mới từ Liên Xô về được đặc quyền khuân theo. Cho nên tôi dám cả quyết rằng nền văn minh xe máy của Hà Nội hôm nay đã manh nha từ bốn chục năm về trước, do hai nhà ngôn ngữ học mở màn.

Xe hẳn là đắt cực. Hai ông giáo sư đều phải mua chịu trả dần. Và

giấy tờ đăng ký thì vô cùng cam go. Tới nổi, khi chiến tranh bùng nổ dữ dội năm 1965, không được phân phối xăng nữa, phải bán xe đi, cha tôi mới vừa trả xong tiền và vẫn chưa hoàn tất giấy tờ. Chiếc xe phải đi ở nhà người khiến tôi buồn hết sức. Cha tôi đã hứa sẽ cho chúng tôi tập xe, nhưng mới chỉ anh trai tôi kịp võ vế. Chiến tranh, sơ tán, gia đình mỗi người mỗi nơi. Chiếc xe cũng ra đi. Thỉnh thoảng tôi vẫn nom thấy nó, Riga, phành phành phi qua. Loại xe ga, nhiên liệu pha dầu, xả khói đen ngòm.

*

* *

Xe máy của “nền văn minh Mỹ-ngụy”, tôi được thấy lần đầu tiên năm 1970 tại khu gia binh căn cứ biệt kích Đắc Xiêng. Một tay thiếu úy qua đêm ở nhà vợ, nghe pháo kích liền hộc tốc lên xe máy lao về đồn. Nhưng vừa phóng ra khỏi khoảnh sân trước nhà thì y dính đạn AK, văng khỏi yên. Chiếc xe quật mạnh xuống đường. Khi chúng tôi xộc tới tay thiếu úy đã hết giấy, nhưng động cơ chiếc xe vẫn chạy, bánh sau xoay tít. Tôi không nhớ chiếc xe ấy mác gì, chỉ nhớ máy của nó tiếng rất giòn lại rất khê. Tiểu đội trưởng Thoại của tôi vực chiếc xe dậy, nói đùa: “Máy thể này mới là máy chứ, nghe cứ như là mợ nó rên lên trong lòng cậu nó!”. Chiếc xe đột ngột rống to, vùng khỏi tay Thoại, chồm

ngược, đâm bổ vào tôi.

Từ mùa khô năm 1972, quân giải phóng Tây Nguyên đánh chiếm được nhiều vùng dân cư dọc lộ 14 và lộ 19 kéo dài thì xe máy Nhật (được gọi chung là Honda) không còn lạ mắt với chúng tôi nữa. Nông dân tại các vùng trồng cà-phê có đời sống tương đối khá. Nhiều nhà có máy phát điện và máy cày. Và hầu như nhà nào cũng có Honda. Nhưng vì không có xăng và phụ tùng thay thế nên xe máy ở các vùng giải phóng Đắk Tô, Tân Cảnh, Diên Bình, Đức Cơ... phần lớn bị xếp xó, hư hỏng và han gỉ dần. Hãn hữu mới thấy vài chiếc của anh em trạm giao liên và giao bưu lướt chạy trên lộ.

Mùa khô năm 1975, quân ta tấn công Buôn Ma Thuột. Nguyễn Văn Thiệu ra lệnh di tản Quân đoàn 2 khỏi Tây Nguyên. Binh lính, sĩ quan, công chức và gia đình của họ chồng chất lên nhau trên hàng ngàn xe GMC, xe jeep, xe be, xe đồ, xe lam. Nhưng đông hơn thế bội lần, kín nghìn nghịt mặt tỉnh lộ 7 và quốc lộ 14, Quốc lộ 21 là xe Honda. Hầu hết là xe 50 phân khối. Chở hai, chở ba, thậm chí chở bốn người với ních thêm cả đồ đạc, những chiếc Honda "ba gác" cuồng lên lao thực mạng, liều chết lạng lách giữa dòng cuồn cuộn và hung dữ những xe nhà binh để mong thoát được lên phía trên cùng của biển người. Nhưng chẳng ai thoát nổi, chẳng mấy xe chạy được xa. Bình xăng kiệt

khô, các trạm xăng dọc lộ thì hoặc bị cướp nhẵn hoặc bốc cháy và phát nổ, người ta đành vớt xe lại, chạy bộ. Ngay những người biết lo xa, biết chờ theo một hai can xăng cũng không thể chạy được xuống đồng bằng. Dưới chân đèo Ma Đơ Rắc ở Khánh Dương, tôi thấy một bãi xe máy vô chủ cả ngàn chiếc nằm ngổn ngang chòng chát. Người ta bảo là dọc đường số Một, đoạn từ Đà Nẵng vào Tam Kỳ có những bãi xe hoang còn bạt ngàn hơn. Và ở Cheo Reo nữa, rồi dọc tỉnh lộ 8, dọc đường 20...

Tôi biết đi xe máy vào chính thời gian đó. Tôi nhớ là ngày 31 tháng 3, bộ đội sư đoàn 10 đánh tan lũ dù 3 chốt ở đèo Phụng Hoàng, thừa thắng tiến thẳng ra bờ biển Đông, gặp lộ Một tại ngã ba Ninh Hòa. Tiểu đội tôi dừng chân tạm nghỉ lấy lại hơi sức trước khi tiến về Nha Trang. Trong cái đồn cảnh sát gần chỗ chúng tôi ngồi ăn trưa, không hiểu sao vẫn thấy quăng lại đó một chiếc Honda màu đen, chìa khóa còn, và kỳ lạ nhất là bình xăng của nó vẫn còn óc ách. Một tay trong tiểu đội lôi chiếc xe ra vệ đường, ngồi lên, vặn chìa và nghiêng răng đập, đập thật lực. Máy nổ giòn tan, và anh chàng nọ xoáy tay ga, dận dận cái gì đó dưới bàn chân. Ngay lập tức, như một lần tôi đã bị, chiếc xe chồm lên, vật anh chàng xuống mặt đường. Hú hồn, đau điếng nhưng ngoan cố, chàng kỵ mã dựng chiếc xe lên, lại xiết ga và lại bị quật xuống. Lính tráng vừa sợ vừa thích chí xúm cả lại, nhưng

không ai biết phải xoay xở với cỗ máy điên khùng ấy ra làm sao.

Rốt cuộc chúng tôi lựa ra một tay thanh niên rõ ràng là lính Sài Gòn đang len lẩn trong dòng người di tản đông đặc. "Biết sử dụng xe máy không, anh kia?" "Dạ, trình quý ông, em rành ạ. Thứ 67 này em xài thường". Tay lính chiến trung đoàn 44 ấy, đồ trận đã quăng ráo, mình mẩy còn độc cái quần xà lỏn, hăng hái tỏ nhiệt tình cách mạng. Anh chàng vanh vách chỉ dẫn cách nổ máy, cách lên ga, sang số, đạp phanh, nhả phanh, nháy xi-nhan v.v... Chúng tôi chăm chú nghe lý thuyết và xem thao tác. Rồi lần lượt chúng tôi thay nhau lên yên. Mở khóa điện, vào số, chạy, chậm chậm rồi nhanh, thật nhanh. Mỗi người chạy thử một vòng nửa cây số con đường ngang vắng người dẫn xuống mép biển. Tay tù binh ngồi ôm eo từng người để tiếp tục hướng dẫn và xem chừng. Khi đại đội ra lệnh hành quân, trong tiểu đội tôi đã vài người có thể xem như là biết chạy xe máy, tay lái không chệnh choạng, sang số lẹ và êm. Tay tù binh được thưởng luôn chiếc Honda 67 với bình xăng còn kha khá. Quân ta tiếp tục tiến vào Nam, còn anh ta thì quay ra mạn Bắc, về quê ở Tuy Hòa. Chúng tôi chúc nhau thượng lộ bình an.

Tôi biết đi xe máy như vậy là khá sớm, nhưng cái sự biết đó chẳng để làm gì. Trở về sau chiến tranh, trở về với Hà Nội, lại trở về với chiếc xe đạp cà khỗ. Hà Nội thời sau chiến tranh,

mười mấy năm trời dai dẳng thời bao cấp nghèo ời là nghèo, mức sống còn thua kém cả trong chiến tranh.

Tất nhiên Honda cũng đã lần đường ra Bắc cùng với ti-vi, tủ lạnh, đồng hồ Seiko, búp bê, quần loe, đồ nhựa Thái, chuông Kim Dung... Nhưng mười năm hậu chiến, Hà Nội vẫn xe đạp là chính. Phần vì giá xe vượt xa túi tiền và mức sống hồi ấy, nhưng chủ yếu do phụ tùng thay thế không có, nhất là xăng quá khan. Có tiền cũng chưa chắc kiếm nổi một chai nửa lít nói gì đồ đầy bình để chạy ngày ngày. Đã vậy lại luôn luôn bị chặn hỏi giấy tờ. Dắt xe máy ra đường phải mang trong người cả núi hồ sơ về cái xe máy đó. Chưa kể là dạo ấy còn có cái vạ “kiểm tra hành chính”, biết tường trình với nhà chức trách thế nào đây về sự hiện diện của một gia tài to tát đến nhường ấy trong ngôi nhà xơ xác mình. Sở hữu một chiếc xe máy rõ ràng là sở hữu một tội nợ. Tuy nhiên người ta vẫn ham hố, vẫn ao ước. Được làm chủ nhân ông một chiếc Honda vẫn thật sự là một niềm hãnh diện hơn người. Ở đoạn phố nhà tôi có hai anh Trung, hai anh Nam, tên các anh được gắn thêm mác chiếc xe mà các anh sở hữu: Trung “Suzuki”, Trung “Vespa”, Nam “Yamaha”, Nam “67”... Ngay trong những thời kỳ cấm xe gắt gao nhất, sự mua đi bán lại vẫn rộ ràng. Cái chợ xe Phùng Hưng đã ra đời từ tận những năm nghèo kiệt ấy. Ngoài Honda tải từ Nam ra, ở Hà Nội còn có dòng

bình bịch Liên Xô và Đông Âu do đám con em đông đảo đi “hợp tác lao động” bèo dạt mây trôi tuồn về. Môkích, Minkhor, Babétnhè, Cá vàng, Cá ươn... xấu xí và ô nhiễm nặng nề nồng nặc nhưng lại khá là nổi đồng cối đá.

Đổi mới được vài năm, lượng xe máy ở Hà Nội đã nhiều gần bằng lượng xe đạp. Rồi vì phe XHCN không còn, Hà Nội trở về với bình bịch Nhật, tuy nhiên là loại đời mới. Nền văn minh xe máy đã thực sự bắt đầu và nhanh chóng tăng tốc, chiếm lĩnh dần dần mặt phố. Nhiều phương tiện giao thông thân thuộc của Hà Thành như tàu điện, xe buýt, xích-lô và xe đạp lần lượt ra rìa để rộng chỗ cho thế lực của xe máy. Ngày qua tháng lại đời sống dần vượng lên, nhưng dù có không vượng được, dù vẫn đủ bề tưng thiêu cũng không mấy ai còn có thể đứng đỉnh đạp xe dạo mé ngoài nền văn minh ấy nữa. Tậu được con xe đầu tiên, nhập cuộc thời đại rồi, thì lại phải gắng gỏi theo cho kịp dòng đời, phải liên tục đổi mới. Thành thử ngày nay xe máy ở Hà Nội toàn những xe sang, cho dù thực chất là đồ Tàu hoặc liên doanh Hàn, liên doanh Đài Loan nhưng mã ngoài vẫn phải nhái y chang Dream II, Wave, Viva, Spacy, A còng ... Cho dù là gọi xe ôm người ta cũng không đời nào gọi mấy anh 81 với cả cúp tôm chứ đừng nói gì Min hay Mu-kích.

Mãi tới năm 1995, gia đình tôi mới có xe máy. Một chiếc Honda

82 chạy chưa tới vạn cây, bạn tôi để lại với giá hữu nghị, chỉ sáu vé. Chỉ sáu vé, nói oai vậy, chứ kỳ tình hồi ấy hai vợ chồng tôi cộng lương lại chưa được triệu bạc một tháng. Thú thực là không bao giờ tôi tự biết được là vì sao mình lại có thể có gan tậu và có thể tậu nổi chiếc Honda 82 đó. Nhưng dù gì thì từ ngày có xe, tôi thấy mình mạnh bạo hơn trong đời sống. Tự tin hơn, cứng vía hơn. Và quả thật là từ ngày đó, có thể nói là nhờ chiếc xe ấy, tôi sống khăm khá hơn, có đồng ra đồng vào hơn. Tôi nghĩ là không chỉ riêng tôi. Chiếc xe máy thực sự là một phương tiện hữu ích, một đồ vật có công đôi với bước tiến trong đời sống của đa phần người bình dân Hà Nội những năm qua. Tất nhiên, chiếc xe máy cũng là nguồn cơn của đủ thứ tai ách trên đường phố, nhưng dù vậy nó là vẫn một biểu tượng cho sức sống năng động của người dân từ khi nhịp bước vào đời sống kinh tế thị trường.

Có thể nói ngày nay hình ảnh chiếc xe máy đang lách chạy và lẫn chen trên phố là hình ảnh của một đại nghịch lý, tuy nhiên là một nghịch lý thú vị, thậm chí dễ thương và đáng yêu nữa trong cái đời sống mưu sinh dày đặc nghịch lý và vô vàn sắc màu, vô cùng tươi vui nhộn nhịp của chúng ta hôm nay. Dù sao thì cảnh tượng Hà Nội, Sài Gòn cuộn cuộn xe máy vẫn là hết sức độc đáo đối với cả thế giới, vẫn là khung cảnh một đời sống tràn trề sinh lực và rất ưa nhìn. Dù sao thì chật ních xe máy vẫn hơn là sự

trống huyệt trống hoác của thời buổi nghèo nàn bán bách
những năm xưa. Chỉ tiếc rằng thời của xe máy tiếng vậ nhưng
mà cũng sắp kết thúc, sắp qua đi mất rồi.