



XE KÉO TAY TRONG HỆ THỐNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở HÀ NỘI THỜI PHÁP THUỘC

TS Đào Thị Diễm*

Nhằm mục đích xây dựng Hà Nội trở thành “trung tâm hành chính và chính trị của Bắc Kỳ”, “Thủ đô của Liên bang Đông Dương”, cùng với việc định hình và mở rộng thành phố về mặt địa giới hành chính và thiết kế tại đây một bộ máy hành chính kiểu Pháp, ngay sau khi đặt Lãnh sự quán ở Hà Nội vào tháng 8/1875, chính quyền thuộc địa đã chú trọng đến việc xây dựng một hệ thống giao thông trong Hà Nội và từ Hà Nội đi các tỉnh. Từ tháng 6/1883, thực dân Pháp bắt đầu cho mở một con đường nối khu nhượng địa với khu vực Trường Thi và Hoàng thành cũ, lấy con đường này làm trục đường chính để mở rộng các hoạt động xây dựng ở Hà Nội trong nhiều năm sau. Cũng trong thời gian này, chính quyền thuộc địa đã chú trọng đầu tư đến việc xây dựng và mở rộng khu phố Pháp ở phía đông hồ Hoàn Kiếm và phía bắc trục đường Paul Bert (Hàng Khay - Tràng Tiền), cho mở một con đường rộng 10m xung quanh hồ Hoàn Kiếm, đồng thời ra Nghị định số 187 về việc áp dụng tại các thành phố ở Bắc Kỳ quy định về đường sá có liên quan đến quy hoạch đô thị.

Hệ thống giao thông đường bộ trong thành phố được quy hoạch và xây dựng theo dạng ô cờ, mặt đường rộng có trải nhựa đường, hai bên trồng cây xanh có bóng mát dành cho người đi bộ. Phương tiện giao thông ở Hà Nội trong giai đoạn này, ngoài một số rất ít ô tô của quân đội Pháp ra, chủ yếu là xe ngựa và xe kéo tay của người bản xứ. Mặc dù sau này ở Hà Nội có thêm các phương tiện giao thông công cộng khác như ô tô buýt, xe xích lô, xích lô máy..., nhưng xe kéo tay vẫn tồn tại với nhiều thăng trầm trong một khoảng thời gian rất dài (từ trước năm

* Trung tâm Lưu trữ Quốc gia I, Cục Văn thư và Lưu trữ Việt Nam.

1886 đến sau năm 1950) và đã trở thành một phương tiện giao thông đặc trưng cho diện mạo đô thị Hà Nội.

Ngày nay, do thiếu tài liệu nên chúng ta chưa biết một cách chính xác xe kéo tay du nhập vào Hà Nội từ đâu và từ khi nào, nhưng những tài liệu lưu trữ còn lại cho chúng ta thấy, xe kéo tay tại Hà Nội có nguồn gốc từ các nước thuộc vùng Viễn Đông và quá trình tồn tại, phát triển của xe kéo tay ở Hà Nội trải qua ba giai đoạn.

1. Giai đoạn trước năm 1924

Có thể nói rằng, đây là giai đoạn thử nghiệm của thành phố trong vấn đề quản lý xe kéo tay ở Hà Nội. Mặc dù là giai đoạn thử nghiệm nhưng thành phố cũng đã tạo ra được những kết quả đáng khích lệ đối với phương tiện giao thông công cộng này. Từ năm 1886 đến năm 1891, chính quyền Hà Nội mà cụ thể là Công sứ - Đốc lý (Résident - Maire) đã ban hành 5 văn bản về xe kéo tay, đó là nghị định ngày 6/9/1886, các quy chế ngày 28/10/1887 và 27/4/1888, các nghị định ngày 31/10/1889 và 29/10/1891.

Nghị định ngày 6/9/1886 là văn bản pháp lý đầu tiên của chính quyền thuộc địa đối với việc lưu hành các phương tiện giao thông công cộng trong thành phố (trong đó có xe kéo tay). Nghị định gồm 17 điều, bắt đầu có hiệu lực từ ngày 15/9/1886, trong đó quy định có hai loại xe kéo tay: hạng nhất và hạng nhì (hai loại này phân biệt nhau bởi màu sơn). Ngoài ra, Nghị định còn quy định các điểm đỗ xe, giá vé, số tiền thuế phải đóng...

Quy chế ngày 28/10/1887 là văn bản đầu tiên dành riêng cho xe kéo tay (kể cả xe kéo tay cho thuê), bao gồm 13 điều quy định cụ thể trong việc đăng ký xe, việc xe bật đèn chiếu sáng khi chạy ban đêm, quy định các điểm đỗ xe và giá vé, chia xe kéo tay thành hai loại: xe có hai chỗ ngồi và xe có một chỗ ngồi... Điểm mới so với Nghị định ngày 6/9/1886 của quy chế này thể hiện ngay ở điều 1: không một xe kéo tay cho thuê nào được phép lưu hành trong thành phố mà không có giấy phép của Đốc lý và xác nhận hằng tháng của Cảnh sát thành phố.

Các văn bản tiếp theo (Quy chế ngày 27/4/1888, Nghị định ngày 31/10/1889 và Nghị định ngày 29/10/1891) tiếp tục sửa đổi và hoàn thiện các văn bản trước, quy định cụ thể hơn về việc hành nghề xe kéo tay như việc xin giấy phép, việc đăng ký và lưu hành xe kéo tay, quy định các điểm đỗ xe... Tuy nhiên, cả 5 văn bản trên đều chưa quy định rõ về hình thức của xe.

Năm 1902, lần đầu tiên, Đốc lý Hà Nội ban hành Nghị định cho phép lập xe kéo tay kiểu Nhật thành xe kéo tay hạng nhất. Theo Nghị định ngày 10/10/1902, xe kéo tay hạng nhất phải được sản xuất thật hoàn hảo: thùng xe phải được đánh véc-ni; càng xe phải được làm nghiêng sao cho người điều khiển không thể nâng lên hoặc hạ xuống được; bánh xe phải được làm bằng sắt với nan hoa chắc chắn,

chạy bằng bi và vành bằng cao su; đệm phải được hoàn toàn làm bằng da mỏng, không rậm và phải được phủ bằng vải trắng... Quần áo của người điều khiển xe cũng được quy định phải luôn luôn sạch sẽ và phải có dấu hiệu riêng.

Trong khoảng thời gian từ năm 1902 đến năm 1914, hệ thống các văn bản quản lý việc cấp phép lưu thông xe kéo tay trong thành phố và điều kiện hành nghề xe kéo tay đối với người bản xứ liên tục được bổ sung và hoàn thiện (thí dụ: người muốn hành nghề xe kéo tay phải đủ 18 tuổi, phải có một giấy phép do Sở Cảnh sát thành phố hoặc tỉnh cấp và phải có đủ sức khỏe...).

Năm 1915 đánh dấu một bước ngoặt lớn đối với lịch sử xe kéo tay ở Hà Nội. Ngày 1/3/1915, Đốc lý Hà Nội đã ký một nghị định thiết lập sự độc quyền khai thác xe kéo tay cho thuê tại Hà Nội thông qua việc hạn chế số lượng xe kéo tay lưu hành ở Hà Nội. Theo Nghị định, chỉ có 400 xe hạng nhất và 1.100 xe hạng hai được phép lưu thông trong thành phố. Khi mới ban hành, Nghị định này đã gây nhiều tranh cãi trong chính quyền và người dân Hà Nội. Ngay cả Giám đốc Sở Kiểm tra Tài chính cũng phản đối và đề nghị Hội đồng Thành phố thảo luận lại trước khi quyết định thực hiện. Nhưng cuối cùng, Nghị định ngày 1/3/1915 vẫn nhận được sự tán thành của Thống sứ Bắc Kỳ, bởi vì xét về bản chất, nó hoàn toàn hợp pháp và đã tạo ra một sự độc quyền khai thác có lợi cho thành phố, cho dù nó có thể gây nên một sự cạnh tranh không lành mạnh giữa các chủ xe.

Tiếp đó, Hội đồng Thành phố đã có nhiều cuộc họp bàn và ra các văn bản quy định về việc tổ chức đấu thầu, về các điều kiện đấu thầu khai thác xe kéo tay cho thuê trong thành phố Hà Nội¹, về những quy định của thành phố liên quan đến việc lưu hành xe kéo tay tại Hà Nội (các đặc trưng của xe cần phải tuân theo như kiểu dáng, kích cỡ, đèn chiếu sáng, quy định việc khám xe định kỳ, giá cước, quy định độ tuổi được phép hành nghề kéo xe tay, giá thuê xe trong và ngoài thành, ấn định mức thuế, mức phí khám xe...).

Những cố gắng của chính quyền thành phố trong giai đoạn này đã tạo ra cho Hà Nội “những xe kéo hiện đại nhất và sạch sẽ nhất vùng Viễn Đông”, với sự có mặt của “những xe kéo tay của các hãng Verneuil, Bobillot rộng rãi và hiện đại - gối tựa mềm mại, êm ái - cái tỳ tay và đệm xe được thay hằng ngày. Mui xe và bọc xe kín, phu xe được chọn lọc và rất thuộc đường”². Tuy nhiên, những chiếc xe kéo “hiện đại nhất và sạch sẽ nhất vùng Viễn Đông” như vậy có ở Hà Nội không nhiều và chủ yếu dành cho người Âu. Còn xe hạng hai với vành bằng gỗ, được gọi là các “xe thổ tả” chuyên để dành cho người bản xứ thì “hỗn tạp và bẩn thỉu”. Nhưng những cái “xe thổ tả” này cũng chẳng tồn tại được bao lâu nữa vì đến cuối năm 1923, Hội đồng Thành phố đã có dự định xoá bỏ hoàn toàn chúng ra khỏi hệ thống các phương tiện giao thông công cộng ở Hà Nội.

2. Giai đoạn từ năm 1924 đến năm 1935

Đây là giai đoạn nảy sinh nhiều vấn đề phức tạp nhất đối với xe kéo tay ở Hà Nội, bắt nguồn từ chủ trương đồng nhất các loại xe kéo tay được thông qua trong cuộc họp ngày 30/5/1924 của Hội đồng Thành phố.

Quá trình xoá bỏ các xe kéo tay hạng hai được bắt đầu từ tháng 6/1924, trong thời hạn tối đa là 2 năm và thay vào đó bằng các xe hạng nhất. Cùng với việc xoá bỏ các xe hạng hai, chính quyền thành phố cho phép lưu thông không hạn chế các xe kéo tay hạng nhất có bánh làm bằng cao su với một điều kiện duy nhất là các xe này phải đáp ứng hoàn toàn các yêu cầu về tiện nghi, độ vững chắc và điều kiện vệ sinh. Tiếp đó, với Nghị định ngày 22/7/1924, Đốc lý Hà Nội đã lập một uỷ ban nhằm đưa ra những đề xuất ấn định loại hình và những đặc trưng của các xe kéo tay hạng nhất, đồng thời đưa ra những thể thức tiến hành xoá bỏ các xe kéo tay hạng hai.

Để thực hiện việc xoá bỏ tất cả các xe hạng hai trong thành phố, liên tiếp trong hai năm 1924 - 1925, chính quyền thành phố đã ra nhiều văn bản quy định về đặc trưng của xe kéo tay đưa ra lưu hành, về các điều kiện hành nghề cho thuê xe và hành nghề phu kéo xe, về việc lưu thông xe kéo tay tại thành phố Hà Nội. Thí dụ: số lượng xe kéo tay đưa ra lưu thông không bị hạn chế, các xe đưa ra lưu thông phải đảm bảo những đặc trưng kỹ thuật được quy định liên quan đến bánh xe, thùng xe, biển số xe, tiêu chuẩn liên quan đến người điều khiển xe như tuổi tác, sức khoẻ, cách ăn mặc...

Việc loại bỏ các “xe thổ tả” và cho phép lưu thông không hạn chế xe hạng nhất có bánh bằng cao su với những quy định lỏng lẻo đã dẫn đến hậu quả là ở Hà Nội những năm sau 1924 “chỉ toàn những xe kéo bẩn thỉu nhất vùng Viễn Đông”. Những chiếc xe kéo này đã thực sự trở thành môi “nguy hiểm” cho người sử dụng, nhất là trong những lúc Hà Nội có bệnh dịch. Xe kéo tay đã gây ra nhiều cuộc tranh cãi trong Hội đồng Thành phố và đã trở thành đề tài cho nhiều bài báo ở Hà Nội. *Tờ l’Eveil économique* ngày 31/3/1931 viết: “những khi mưa phùn, chúng trở nên nhơ nhuốc và không thể sử dụng được”³.

Để giải quyết tình trạng này, ngày 29/10/1934, Đốc lý Hà Nội Virgitti đã ký cho ban hành Nghị định lập một hạng đặc biệt cho xe kéo tay có tên “xe kéo tay hạng sang” (*pousse - pousse de luxe*). Nghị định này không quy định hình thức của xe hạng sang mà chủ xe có quyền tự do lựa chọn kiểu dáng phù hợp với mình nhưng buộc phải tôn trọng những điều kiện chung về sự an toàn và chắc chắn đã được quy định trong các nghị định trước (“xe kéo tay hạng sang” phải đáp ứng được về lịch sự, tiện nghi và được làm bằng vật liệu tốt, người điều khiển xe phải khoẻ mạnh, ăn mặc sạch sẽ, quần áo không bị vá...). Nhằm tránh sự cạnh tranh không lành mạnh có thể xảy ra, Đốc lý đã thành lập một hội đồng để đánh giá và xếp hạng xe hạng sang. Ngoài ra, các chủ xe phải phân biệt xe của mình bằng các màu sơn khác nhau.

Nhằm phân biệt giữa xe kéo tay hạng sang (*pousse - pousse de luxe*) và xe kéo tay hạng thường (*pousse - pousse ordinaire*) lưu thông trong thành phố, Đốc

lý Hà Nội đã ban hành Nghị định ngày 17/5/1935 quy định chiều cao, chiều rộng, màu và các chữ viết trên biển kiểm soát của hai loại xe này. Xe hạng sang có biển kiểm soát cao bằng biển của xe hạng thường, nhưng chiều rộng thì rộng hơn.

Trong giai đoạn này, việc ấn định số lượng xe kéo tay cho lưu thông trong thành phố cũng có nhiều thay đổi. Theo Nghị định ngày 11/1/1926 của Đốc lý Hà Nội, số lượng xe được phép lưu thông tại Hà Nội được ấn định ở mức 2.400 chiếc hạng nhất và hạng hai kể từ ngày 1/7/1927. Khi việc xoá bỏ tất cả các xe hạng hai trong thành phố được thực hiện, số lượng xe được phép lưu hành giảm xuống còn 2000 (theo Nghị định ngày 1/6/1928). Hai năm sau, con số này giảm xuống còn 1694 (theo Nghị định ngày 19/11/1930) và tiếp tục giảm xuống còn 1.355 xe từ năm 1935 (theo Nghị định ngày 13/9/1934).

Song song với việc ấn định số lượng xe kéo tay cho lưu hành tại Hà Nội, trong giai đoạn này, chính quyền thành phố đã phải thực hiện một số biện pháp nhằm hạn chế sự cạnh tranh không lành mạnh giữa các hãng xe kéo tay trong thành phố, giữa các hãng xe của Hà Nội và của các vùng ngoại ô và ngăn chặn sự gian lận của các phu xe thuộc vùng ngoại ô vào hành nghề bất hợp pháp trong thành phố...

3. Giai đoạn từ sau năm 1935 đến năm 1950

Có thể coi đây là giai đoạn cáo chung của xe kéo tay ở Hà Nội. Kể từ ngày 6/9/1886 là ngày chính quyền thành phố ra văn bản đầu tiên đến những năm đầu của giai đoạn này, xe kéo tay đã có hơn 50 năm lưu hành ở Hà Nội. Mặc dù đã có nhiều cố gắng nhằm đổi mới biện pháp quản lý xe kéo tay nhưng trên thực tế, chính quyền Hà Nội vẫn để lại một khoảng cách tương đối xa so với chính quyền Sài Gòn trong vấn đề xe kéo.

Theo những thông tin do Toà Đốc lý tổng hợp thì:

- Số lượng xe kéo tay lưu thông ở Hà Nội vào năm 1937 là 1.355 chiếc, còn ở Sài Gòn là 2.980, ở Chợ Lớn là 1.243 (tổng cộng gồm 4.223 chiếc).

- Toàn thành phố Hà Nội có 30 hãng xe kéo tay với số lượng bị hạn chế, còn ở Sài Gòn - Chợ Lớn có khoảng 68 tổ chức được gọi là *công ty những chủ xe kéo* có từ 10 xe trở lên. Số lượng xe kéo tay ở Sài Gòn - Chợ Lớn không bị hạn chế bởi một văn bản nào nhưng trước sự gia tăng của loại phương tiện này, chính quyền khu vực đã từ chối cấp giấy phép lưu thông mới.

- Do bị hạn chế về số lượng xe và do phu kéo xe ở Hà Nội không có đăng ký hành nghề dẫn tới việc phu xe không có nơi quản lý nên trong giai đoạn này ở Hà Nội đã xuất hiện một hàng ngũ cai xe. Chủ xe cho cai thuê với giá từ 0,70 đến 0,80 đồng/ 1 xe/1 ngày; sau đó, cai cho, phu xe thuê lại với giá từ 1,10 đến 1,30 đồng. Bình quân mỗi ngày, 1 phu kéo xe tay có thể kiếm được từ 0,1 đến 0,15 đồng. Trong khi đó, phu kéo xe ở Sài Gòn - Chợ Lớn được quy định chặt chẽ theo quy định ngày 8/5/1936, được thuê xe kéo trực tiếp từ chủ nên hàng ngũ cai rất

hiếm, giá thuê xe trung bình là 0,30 đồng/1 ngày, phu xe kiếm được trung bình 0,50 đồng/1 ngày.

Một điều phải công nhận rằng, nhờ có xe kéo tay mà Hà Nội đã giải quyết được việc làm cho phần lớn dân lao động bị thất nghiệp. Tuy nhiên, xuất phát từ một ý tưởng tốt là “không muốn thành phố bị công kênh vì những cái xe chạy bằng sức người”, và “sợ số xe nhiều quá thì phu kéo xe sẽ cạnh tranh nhau mà khó sống”⁴ nên chính quyền thành phố đã thực hiện chính sách hạn chế số lượng xe đưa ra lưu hành, mặc dù chính sách này sẽ mang lại sự thiệt thòi về ngân quỹ cho thành phố. Thế nhưng qua một thời gian thực hiện, chính sách này đã đem lại một kết quả không đúng với sự mong đợi của Hội đồng Thành phố. Do thất nghiệp nhiều mà dân lao động không thể thuê nguyên cả một chiếc xe được nên đành thuê xe nửa ngày. Vì thế, số phu xe ở Hà Nội vẫn gấp đôi số xe được phép lưu thông. Hơn nữa, do số xe đã bị hạn chế, lại không phải cạnh tranh với những chủ xe mới nữa, nên các chủ xe đã định giá cho thuê xe thật cao. Ý tưởng tốt của Hội đồng Thành phố đã trở thành mối lợi cho hàng ngũ chủ cho thuê xe kéo.

Để chấm dứt tình trạng này, Hội đồng Thành phố đã có những động thái tích cực như gửi công văn (ngày 9/3/1937) cho Công ty Xe kéo và các chủ xe kéo tay cho thuê đề nghị xoá bỏ chế độ cai trung gian để cải thiện tình hình của các phu kéo xe; ra Nghị định (ngày 23/9/1937) quy định số lượng khách được phép chở trên xe kéo tay, cấm tất cả các loại xe kéo tay chở quá một người, trừ trường hợp người thứ hai là một trẻ em dưới 13 tuổi; ban hành Thông tư (ngày 1/11/1937) quy định việc chuyển nhượng giấy phép lưu hành xe kéo tay...

Từ cuối năm 1937, một chiến dịch mang tính chất nhân đạo được đẩy lên trong thành phố nhằm xoá bỏ kiếp “người ngựa” của các phu kéo xe, trong đó giới báo chí đã góp một phần quan trọng. Một số tạp chí và báo ở Hà Nội như *Revue Indochinoise*, *L'Effort*, *Trung Bắc Tân Văn*... đã lên tiếng yêu cầu xoá bỏ hoàn toàn xe kéo tay tại thành phố, thậm chí một biên tập viên báo *Thời Thế* tên là Lê Văn Siêu còn gửi công văn (ngày 28/7/1937) cho Đốc lý Hà Nội ủng hộ việc loại bỏ xe kéo tay ra khỏi hệ thống các phương tiện giao thông công cộng tại Hà Nội.

Tạp chí *Revue Indochinoise* số 22 ngày 9/10/1937 viết:

“Cũng như nhiều vấn đề khác, vấn đề xe kéo thường thấy người ta bàn đến luôn mà vẫn chưa giải quyết được.

...

Nhưng mà chúng tôi dám chắc rồi dần dần - chưa biết mấy chục năm nữa - thế nào Hà Nội cũng có ngày không còn vết tích xe kéo nữa. Thời gian ấy ắt hẳn còn dài vì xem ngay như nước Nhật văn minh đến bậc ấy mà xe kéo cũng còn đầy phố thì ta đủ hiểu trong nước ta bỏ ngay xe kéo đi không phải là việc dễ.

Tuy nhiên, từ nay cho đến cái ngày ta bỏ hẳn được xe kéo đi, ai là người có lòng nhân đạo thương đám ngựa người cũng hãy nên mừng cho họ một chút, là vì ông Đốc lý Hà Nội mới ra nghị định cấm hai người lớn ngồi chung một xe.

Thật vậy! Không có cái gì làm cho người ta có thể thương tâm bằng hôm nào giờ nắng chang chang, nóng bỏng rẫy chân, hay giờ mưa đường trơn như đổ mỡ, mà thấy một người ốm yếu kéo độ hai ông ăn mặc tây to như hai ông hộ pháp đang ý à ý ạch trèo lên một cái giốc như giốc Yên Phụ...⁵.

Đúng như bài viết của tạp chí *Revue Indochinoise*, quá trình loại bỏ xe kéo tay tại Hà Nội đã phải kéo dài tới 13 năm (từ 1937 đến 1950).

Năm năm sau khi yêu cầu xoá bỏ xe kéo tay được nêu lên rộng rãi trong xã hội, tín hiệu đầu tiên về vấn đề này mới được phát đi từ chính quyền thành phố. Đó là Nghị định ngày 18/3/1942 của Đốc lý quy định việc lưu hành xe kéo tay và xe xích lô (cyclo - pousse) trong thành phố Hà Nội, ấn định số lượng xe được phép lưu hành kể từ tháng 4/1942 là 1.700 chiếc. Sự xuất hiện của xe xích lô ở Hà Nội từ tháng 3/1942 đã đánh dấu thời kỳ cáo chung của xe kéo tay ở thành phố này⁶. Tuy nhiên, ban đầu, xích lô không được công chúng đón nhận ngay bởi người ta cảm thấy nguy hiểm, hành khách ngồi ở đằng trước có vẻ như một vật hứng chịu mọi sự va chạm, xung đột. Nhưng rồi trước những thuận lợi mà nó mang lại, người ta đã quen dần với sự hiện diện của nó trong thành phố. Hàng ngũ phu xe cũng nhanh chóng chấp nhận xích lô bởi vì đạp xe rõ ràng đỡ mệt hơn, trông “xứng đáng với con người hơn” là kéo xe, chạy đằng trước trông như “người ngựa”.

Năm 1949 là năm có những chuyển biến quan trọng đối với xe kéo tay ở Hà Nội. Tháng 2/1949, thành phố ra Nghị định quy định nâng tổng số xe kéo tay và xe xích lô chạy trong nội thành từ 1.700 lên 2.500 chiếc. Điều quan trọng nhất, Nghị định này quy định “không cấp giấy phép chạy thêm cho xe kéo mới, xe kéo hư hỏng bắt buộc phải xin thay bằng xe xích lô”. Có thể xem Nghị định này như hồi chuông báo thời kỳ cáo chung của xe kéo tay ở Hà Nội bắt đầu gióng lên những tiếng đầu tiên. Và tiếng chuông cuối cùng chính là nghị định số 3194 THP/ND của Thủ hiến Bắc Việt Nguyễn Hữu Trí ngày 30/11/1949 ra lệnh cấm hẳn không được dùng xe kéo tay trong thành phố Hà Nội kể từ ngày 1/7/1950⁷. Xe kéo tay ở Hà Nội chính thức chấm dứt vai trò lịch sử của mình kể từ ngày này.

*

* *

Qua quá trình tồn tại và phát triển của xe kéo tay ở Hà Nội như đã trình bày ở trên, bước đầu có thể rút ra một vài nhận xét sơ bộ sau:

– Vai trò của xe kéo tay trong hệ thống giao thông đường bộ ở Hà Nội thời Pháp thuộc.

Thời kỳ đầu xuất hiện, xe kéo tay là một phương tiện giao thông đặc biệt dành cho tầng lớp giàu có, sang trọng ở Hà Nội. Với sự phát triển của nhiều phương tiện giao thông hiện đại khác, xe kéo tay dần dần trở thành một phương tiện giao thông tiện lợi nhất và bình dân nhất của thành phố trong một thời gian tương đối dài.

– Tác động của xe kéo tay đối với tầng lớp dân nghèo ở xã hội Việt Nam thời Pháp thuộc.

Ở một góc độ nhất định, sự phát triển của xe kéo tay đã góp phần giải quyết nạn thất nghiệp của một bộ phận người nghèo ở Hà Nội và các tỉnh lân cận. Nhận xét này cũng đúng đối với Sài Gòn - Chợ Lớn và một số tỉnh phía Nam. Tuy nhiên, cùng với quá trình đô thị hoá ở Hà Nội và dưới tác động của sự biến đổi về cơ cấu kinh tế nói chung, chính quyền thành phố đã nhiều lần phải thay đổi biện pháp quản lý đối với xe kéo tay (tăng giá thuê xe, hạn chế số lượng xe đưa ra lưu hành, tăng mức thuế...). Điều đó đã làm nảy sinh ra một số vấn đề đối với công cuộc mưu sinh của hàng ngũ phu xe, buộc họ phải có những hành động đối lại. Thí dụ:

- Tháng 10/1928, gần 500 phu xe đình công, trương khẩu hiệu, đe dọa dùng bạo lực đòi giảm giá thuê xe xuống còn 9 xu/1 ngày. Các chủ xe lập ra Ái hữu xa cục hội vào ngày 26/8/1928, trụ sở ở 37 phố Eventail (nay là phố Hàng Quạt).

- Tháng 10/1934, Hội những người chủ hãng thầu xe kéo tay cho thuê ở Hà Nội gửi thư cho Đốc lý Thành phố, yêu cầu rút 10% số lượng xe bị giảm và yêu cầu cho phép xe kéo tay được vào các khu người Âu cũng như khu người bản xứ.

- Tháng 5/1939, Hội Ái hữu các phu xe (Association Amicale des coolies de pousse - pousse) được thành lập ở Hà Nội (trụ sở ở 53 bãi Phúc Xá do ông Nguyễn Văn Pháo làm Chủ tịch). Hội đã tổ chức nhiều cuộc bãi công và biểu tình chống lại việc thuế cao, chống lại sự bao che tiếp tay của chính quyền cho cai đầu dài...

Tài liệu lưu trữ đã chứng minh rằng, xe kéo tay bị loại khỏi hệ thống giao thông công cộng ở Hà Nội vào tháng 7/1950 là một tất yếu lịch sử và là kết quả của quyết định đúng đắn của chính quyền thành phố Hà Nội thời kỳ này.

CHÚ THÍCH

- ¹ Người đầu tiên thầu xe kéo tay với mức tiền nộp cho thành phố theo phân trăm hàng tháng mỗi xe là một người Trung Quốc. Theo tài liệu Phòng Toà Đốc lý Hà Nội (Fonds de la Mairie de Hanoi - MHN), HS: 4336).
- ² Trích từ *Note sur les pousse-pousses de Hanoi* đăng trong *l'Eveil économique* ngày 31/3/1931. MHN, HS: 4353.
- ³ Tài liệu đã dẫn.
- ⁴ Trích báo *Trung Bắc Tân Văn* ngày 4/10/1937. MHN, HS: 4353.
- ⁵ MHN, HS: 4353.
- ⁶ Xe xích lô bắt đầu lưu hành ở Sài Gòn từ năm 1937.
- ⁷ Phòng Toà Thị chính Hà Nội, HS: 309.