

GA VÀ MÁY BAY / TÀU BAY - SỰ ĐỨT GỠ NGÔN NGỮ

GA AND MÁY BAY / TÀU BAY - A LINGUISTIC RUPTURE

Hoàng Dũng^{1,*}

DOI: <https://doi.org/10.57001/huivh5804.2026.208>

TÓM TẮT

Sự tiếp xúc Việt - Pháp đưa đến việc xuất hiện từ ngữ mới qua con đường phiên âm và dịch nghĩa. Nhưng khi vào tiếng Việt, những từ ngữ đó có cuộc sống riêng của nó, theo những quy luật nội tại của tiếng Việt. Qua trường hợp các từ ngữ *ga*, *máy bay*, *tàu bay*, bài báo chỉ rõ có sự mở rộng nghĩa và tại sao sự mở rộng nghĩa này được chấp nhận, mà sự mở rộng nghĩa kia thì lại không; lịch sử của từng từ ngữ và việc đứt gãy ngôn ngữ, như một biểu hiện của đứt gãy văn hóa.

Từ khóa: Đơn âm tiết, đứt gãy ngôn ngữ, đứt gãy văn hóa, sốc ngôn ngữ, sốc văn hóa, tiếp xúc liên văn hóa, tiếp xúc nội văn hóa.

ABSTRACT

The contact between Vietnamese and French gave rise to neologisms through transcription and semantic translation. Once integrated into Vietnamese, these words develop their own characteristics, shaped by the internal dynamics of the Vietnamese language. Through cases of words like "ga" (station), "máy bay" (airplane), and "tàu bay" (airplane), the article clarifies the expansion of meaning and explains why certain expansions are accepted while others are not. It also traces the history of each word and examines linguistic rupture, as a manifestation of cultural rupture.

Keywords: Monosyllabic, linguistic rupture, cultural rupture, linguistic shock, culture shock, inter-cultural contact, intra-cultural contact.

¹Hội Ngôn ngữ học TP. HCM

*Email: dunghoang07@gmail.com

Ngày nhận bài: 14/7/2026

Ngày nhận bài sửa sau phản biện: 30/7/2026

Ngày chấp nhận đăng: 30/8/2026

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Nhìn tổng quát, Việt Nam cổ truyền là một đất nước thuộc nền văn minh nông nghiệp. Vì thế, khi tiếp xúc với phương Tây, cụ thể là Pháp, thì tất yếu xảy ra hiện tượng du nhập từ ngữ thuộc nền văn minh cơ khí, vốn xa lạ với người Việt. Khảo sát một vài trường hợp cụ thể, *ga* và *máy bay* / *tàu bay*, bài này thử đưa ra nhận định ban đầu về cơ

chế của từ ngữ tân tạo, qua đó giải thích phản ứng trong tâm lý ngôn ngữ học của người sử dụng.

2. CỨ LIỆU

2.1. Trường hợp *ga*

Ai cũng biết *ga* là mượn từ tiếng Pháp *gare*. Đường sắt xuất hiện ở Việt Nam vào năm 1881 và ban đầu người Việt không dùng *ga*, mà *la ga* (la gare) (chú thích 1). Tuy vậy, cho đến đầu thế kỷ 20, không có từ điển nào ghi nhận *ga* hay *la ga*. Mãi đến năm 1931, mới thấy *ga* xuất hiện trong cuốn từ điển của Hội Khai Trí Tiến Đức [1] và cũng chỉ được giải thích là "Trạm xe lửa". Nhưng nay *ga* bên cạnh ga xe lửa, ga xe điện, còn được dùng chỉ ga sân bay và được ghi nhận hẳn hoi trong *Từ điển tiếng Việt* (bản 2003) [2] do Hoàng Phê chủ biên. Hiện tượng mở rộng nghĩa này chỉ mới xuất hiện gần đây trong tiếng Việt. *Từ điển tiếng Việt* (bản 2003) do Hoàng Phê chủ biên đã ghi nhận *ga* dùng cho xe lửa, xe điện và cả máy bay nhưng cuốn *Đại từ điển tiếng Việt* (1999) [3] chỉ trước đó bốn năm do Nguyễn Như Ý chủ biên vẫn chưa có *ga* (dùng cho sân bay).



Hình 1. Hàng chữ "Ga tàu thủy Bạch Đằng" tại TP. HCM

Chữ *ga* còn được dùng để chỉ bến tàu. Năm 2017 ở Sài Gòn, hàng chữ "Ga tàu thủy Bạch Đằng" lừng lững xuất hiện (hình 1). Tuy thế, *ga* dùng theo cách này thật yếu

mệnh. Đến đầu năm 2024, do bị dư luận phản ứng, chủ đầu tư phải sửa lại thành “Bến tàu Bạch Đằng” [4]. Cách nói *ga tàu thủy* không được ủng hộ và cho đến nay chưa được ghi nhận trong bất kỳ cuốn từ điển nào.

Tại sao *ga* dùng cho xe lửa, xe điện, máy bay thì được, mà cho tàu thủy lại không? Các phương tiện vận tải như xe lửa, xe điện, máy bay đều thuộc văn minh cơ khí của phương Tây, xa lạ với xã hội Việt Nam cổ truyền. Khi tiếp xúc với văn minh phương Tây, người Việt không có từ để chỉ sản phẩm cơ khí, điều đó giải thích tỷ lệ rất cao các từ ngữ thuộc nền văn minh này được du nhập vào tiếng Việt, trong đó có việc tại sao người Việt dễ dàng tiếp nhận từ *ga* dùng cho xe lửa, xe điện, máy bay. Trong khi đó, tàu, thuyền (chú thích 2) - và cùng với các từ *tàu, thuyền*, là *bến* chỉ nơi tàu thuyền đón trả khách, xếp dỡ hàng hóa - là phương tiện quen thuộc với dân Việt bao đời, vì thế *ga (tàu thủy)* khó lòng cạnh tranh được với *bến (tàu thủy)*.

2.2. Trường hợp máy bay, tàu bay

Nếu *ga* là một từ ngoại nhập bằng cách phiên âm, thì *máy bay, tàu bay* là từ tân tạo (neologism) để dịch *avion* tiếng Pháp. Nhưng sự tiếp nhận *máy bay, tàu bay* đối với người Việt không phải hoàn toàn như nhau.

Đến ga T3 ở sân bay Tân Sơn Nhất, thấy tấm biển ghi: “Cửa Ra Tàu Bay” (hình 2), thay vì “Cửa Ra Máy Bay”, quen thuộc hơn, nhiều người bất bình. Một vị chia sẻ:

“Hôm nay ra nhà ga T3, phi cảng Tân Sơn Nhất/Nhất, tôi tá hỏa khi thấy danh từ ‘TÀU BAY’ bị tổ chức trên bảng hiệu. Tàu bay? Nghe mà muốn bay luôn cả lí trí! 😊

Từ hồi còn nhỏ đến nay, trong Nam (và cả nước luôn) người ta xài ‘MÁY BAY’ hoặc ‘PHI CƠ’ để gọi cái thứ phản lực cơ bay trên trời, mà tiếng Anh gọi là *aircraft* hay *airplane*.

Còn ‘tàu’ là để chỉ mấy thứ lướt sông, vượt biển, mà dân Ảng Lê nói là ‘boat’. Vậy mà bây giờ ‘tàu’ nó biết ... bay. Thử tưởng tượng ‘flying boat’ (tàu bay) (chú thích 3). 😊

Đùng một cái, ‘tàu bay’ xuất hiện, oai như muốn ‘hạ cánh’ đè bẹp ‘máy bay’!

Thôi, lần sau ra T3, chắc phải làm quen với ‘tàu bay’ thôi, kéo lặc hệu. Nhưng mà, nói thiệt, nghe ‘tàu bay’ cứ thấy sai sai, như kiểu gọi xe đạp là ‘ngựa sắt’ vậy!” [5].



Hình 2. Bảng “Cửa ra tàu bay” tại nhà ga T3, sân bay Tân Sơn Nhất, TP. HCM

Một vị khác, phản ứng mạnh hơn, bỏ vé về luôn:

“TUI MUA VÉ ĐI “MÁY BAY”, MÀ CHỈ THẤY CÓ CỬA RA “TÀU BAY” NÊN TUI ĐI VỀ

(Báo Tuổi Trẻ trong nước cũng nói “máy bay” là chữ toàn dân (phổ thông), còn “tàu bay” là chữ địa phương.)

Và cho dù là chữ địa phương thì nó vẫn không được xài nhiều ở Sài Gòn và miền Nam.

Hầu hết mọi nơi bán “vé máy bay” chứ hiếm ai bán “vé tàu bay”.

Tại phi trường, các thông báo bằng tiếng nói phát thanh hoặc chữ viết đều gọi là “Chuyến bay ABC124...” (flight) chứ đâu có nghe “Chuyến tàu...”!” [6]

Thế là nổ ra tranh luận trên mạng xã hội. Có người dẫn ra sự phân biệt trong tài liệu pháp lý, theo đó “Tàu bay là thiết bị được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí, bao gồm máy bay, trực thăng, tàu lượn, khí cầu và các thiết bị bay khác, trừ thiết bị được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí phản lại từ bề mặt trái đất” (Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2006, Điều 13, Khoản 1) [7]. Như vậy, *tàu bay* tương đương với *aircraft* tiếng Anh, còn *máy bay* thì hẹp hơn, tương đương với *airplane* trong tiếng Anh. Tuy vậy, sự phân biệt *tàu bay, máy bay*, phản ánh trong Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2006, chẳng qua là do nhu cầu phản ánh sự phân biệt hai loại *aircraft* và *airplane*, phổ biến trong các văn bản quốc tế về hàng không, và dùng hạn chế trong văn cảnh pháp lý. Chữ trong ngôn ngữ bình thường, *tàu bay* vẫn dùng bên cạnh *máy bay*, như hai từ đồng nghĩa.

Hai chữ *máy bay* ít làm ai thắc mắc, nhưng tại sao lại gọi *tàu bay*? Đi lại bằng đường thủy chiếm vai trò rất quan trọng trong đời sống dân Việt ngày xưa. Thời đó, nếu sử dụng phương tiện công cộng thì gần như duy nhất chỉ có tàu thuyền. Vì thế, khi nền văn minh cơ khí được du nhập vào nước ta, người dân bắt đầu làm quen với việc di chuyển bằng ô tô, thì *bến* được mở rộng nghĩa cho cả xe cộ: từ *bến tàu* nay ta có *bến xe*. Và *tàu/thuyền* không giới hạn trong phương tiện vận tải trên sông biển nữa, ta có *tàu hỏa, tàu bay, tàu lượn, tàu bò* (từ dân dã chỉ xe tăng hay thiết giáp), hiện đại hơn nữa thì *tàu con thoi, tàu không gian, tàu vũ trụ, phi thuyền*. Xe thì trên bộ, còn *đò* dưới nước, nhưng để chỉ loại xe bình dân chở khách, ngày trước còn phổ biến tên gọi *xe đò*; và nếu đi nhờ xe một đoạn, gọi là *quá giang*, tức “qua sông”.

Hai chữ *tàu bay* xuất hiện không phải “đùng một cái” như ý kiến đã trích dẫn. *Tàu bay* xuất hiện sớm nhất là trong bài thơ *Giang sơn ba tỉnh* của Tôn Thọ Tường (1825 - 1877):

“Chớp nhoáng thẳng bon dây thép kéo,
Mây tuôn đen kịt khói *tàu bay*.” (chú thích 4)

Như thế, thời cụ Tôn Thọ Tường đã có tên gọi “*tàu bay*” rồi?! Nhầm lẫn? Tất nhiên! Cụ Tôn Thọ Tường mất năm 1877, mà 26 năm sau chiếc máy bay đầu tiên trên thế giới do anh em nhà Wright chế tạo mới bay thành công lần đầu tiên; còn ở Việt Nam mãi đến năm 1910 người dân mới lần đầu tiên thực mục sở thị máy bay (Hình 3); đến năm 1929 thì mới có chuyến máy bay chở khách đầu tiên (Hình 4). Câu thơ “Mây tuôn đen kịt khói *tàu bay*” chỉ có nghĩa là tàu chiến, chứ không phải máy bay, của Pháp trên sông tuôn khói mù mịt như mây!

L'aviation en Indo-Chine

A Saïgon, l'aviateur Van den Born a, sur biplan, exécuté hier soir, entre Saïgon et Cholon, les premiers vols, en aéroplane, en Indo-Chine et en Extrême-Orient.

Le gouverneur de la Cochinchine et le ministre de France à Bangkok étaient présents.

Hình 3. Mẩu tin trên báo Le Figaro ngày 11/12/1910, tr. 6, về chuyến bay đầu tiên ở Đông Dương và Viễn Đông do phi công Van den Born thực hiện chiều ngày 10/12/1910 trên bầu trời Sài Gòn - Chợ Lớn

Trong tháng Juin này, hãng máy bay (Société d'Etudes et d'Entreprises aériennes) định thử bay chở khách từ Saigon ra Hanoi khứ hồi. Tháng này định bay ba lần theo ngày giờ như vầy: Chuyến đi máy bay khởi hành từ Nhatrang những ngày 8, 15 và 22 Juin, sau khi xe lửa đến ở Saigon ra tới Nha-trang. Chuyến về thì ở Hanoi bay những ngày 11, 18, và 25 Juin tới Nhatrang 5 giờ, kịp đi chuyến xe lửa 9 giờ đêm chạy vào Saigon. Nghĩa là mỗi chuyến bay chỉ có từ sáng đến tối là tới nơi.

Hình 4. Mẩu tin trên Phụ nữ tân văn số 7, ngày 13/6/1929, tr. 23 về chuyến máy bay chở khách đầu tiên ở Việt Nam

Quả thật *tàu bay* (chú thích 5) ngày nay ít dùng hơn trước đây và dễ được xem là phương ngữ, nhưng không phải là phương ngữ Bắc như ý kiến đã dẫn ở trên muốn nói (*tàu bay* “vẫn không được xài nhiều ở Sài Gòn và miền Nam). Trái lại, chẳng hạn Huỳnh Công Tín [8] ghi rõ đó là từ ngữ Nam Bộ.

Nhưng hãy nhớ tên quán phở nổi tiếng ở Sài Gòn (hình 5) trên đường Lý Thái Tổ, khai trương năm 1954, nay vẫn còn, tên là Phở Tàu Bay (chú thích 6), mà chủ quán là dân Hà Nội di cư, với câu về còn lưu trong ký ức dân Sài Gòn một thuở: “Sài Gòn có phở Tàu Bay, Ăn tô xe lửa cả ngày ngán cơm”. Và dân Hà Nội ngày nay ai mà chẳng biết đường Tàu Bay phía Ngã Tư Sở - tên gọi như thế là bởi gần sân bay Bạch Mai ngày xưa do Pháp xây dựng. Mà danh xưng đường Tàu Bay không phải là đặc sản Hà Nội: ở thị

xã Hải Dương xưa cũng có đường Tàu Bay, nay là đường Hồng Quang, do đây là sân bay nhỏ của Pháp cho máy bay hạng nhẹ lên xuống.



Hình 5. Bức ảnh chụp trước năm 1975, ghi lại khung cảnh của quán Phở Tàu Bay nổi tiếng tại Sài Gòn

Vậy, khó lòng cho *tàu bay* là cách nói đặc sản của Nam Bộ như từ điển của Huỳnh Công Tín ghi nhận. Cho đến nay, không có cuốn từ điển tiếng Việt có uy tín nào khẳng định *tàu bay* hay *máy bay* là cách nói của một phương ngữ, dù là Nam hay Bắc. Trái lại, tất cả đều ghi *tàu bay* và *máy bay* là hai cách nói đồng nghĩa của tiếng Việt nói chung (chú thích 7).

Vậy thì *tàu bay* được dùng sớm nhất là khi nào? Điều thú vị là 11 năm trước khi dân Việt chứng kiến chuyến máy bay chở khách đầu tiên cất cánh, thì *tàu bay* đã đề huề cùng *máy bay*. Quả vậy, tháng 3 năm 1917, trên báo Nam Phong số 3, tháng 9, tr. 1975-1978, và số 4, tháng 10, tr. 241-249, năm 1917, ta bắt gặp bài báo của Phạm Quỳnh [9] nhan đề *Máy bay, tàu bay*. Bài báo của cụ Phạm Quỳnh cho thấy ngay từ đầu *máy bay, tàu bay* được dùng như hai từ ngữ đồng nghĩa (hình 6). Cách hiểu đó chính là cách hiểu ngày nay trong ngôn ngữ hằng ngày.



Hình 6. Bài *Máy bay, tàu bay* của Phạm Quỳnh trên báo Nam Phong số 3, tháng 9, tr. 175

Thực ra, năm 1903, tức 14 năm trước bài báo của Phạm Quỳnh dẫn trên, ta đã có thể bắt gặp từ *tàu bay* trong một mẩu tin đăng trên Nông cổ mín đàm ngày 20/8/1903, tr. 2. Tuy nhiên, lúc đó *tàu bay* lại dùng để chỉ khí cầu (hình 7).

Phi-châu trợ chiến :

Ông Santos-Dumont, là Bắc-sĩ bán Kinh-thành Paris, có bày làm ra một cái Khí-cầu (ballon) bay giữa lưng trời, có máy-móc và có bánh-lái như ghe như lâu, muốn khiến đi tới đi lui hoặc ngừng hoặc xuống đều được như ý cả. Cái khí-cầu ấy gọi là *Phi-châu*, nghĩa là chiếc tàu bay (*bateau volant*).

Hình 7. Mẩu tin có chữ *tàu bay* đăng trên Nông cổ mín đàm ngày 20/8/1903, tr. 2

3. THẢO LUẬN

3.1. Bài báo chỉ xoay quanh mấy từ ngữ *ga*, *máy bay* / *tàu bay* nhưng cho thấy có hai cơ chế vay mượn: nếu *ga* là phiên âm thì *máy bay* / *tàu bay* là dịch nghĩa. Và cả hai cơ chế này đều chịu sự chi phối sâu sắc của đặc điểm tiếng Việt.

Trong trường hợp thứ nhất, tiếng Việt vay mượn *la gare* /la gaʁ/ nhưng thoát tiên âm cuối /ʁ/ ở âm tiết thứ hai bị rụng (*la gare* => *la ga*) do không phù hợp với cấu trúc âm tiết tiếng Việt, vốn chỉ chấp nhận các phụ âm tắc (/m, n, ɲ, p, t, k/); rồi sau đó, tính chất đơn âm tiết (monosyllabic) của tiếng Việt thúc đẩy để loại bỏ *la*, rút gọn lại chỉ còn một âm tiết (*la gare* => *la ga* => *ga*).

Trong trường hợp thứ hai, dùng *máy bay* / *tàu bay* để dịch *avion* tiếng Pháp, là một sự sáng tạo. Đặc biệt là việc dùng *tàu bay*: ở một đất nước quen với giao thông đường thủy hơn đường bộ, do đó đem từ ngữ đường thủy áp cho đường bộ, và bây giờ thậm chí áp cho cả đường không, việc sáng tạo từ ngữ ấy đã tuân theo logic của văn hóa.

Phiên âm hay dịch nghĩa, đó là hai cách mà tất cả từ ngữ vay mượn trong tiếng Việt đều phải trải qua. Và cho dù theo cách nào, sự vay mượn muốn thành công thì đều bị chi phối bởi đặc điểm tiếng Việt - "nhập gia tùy tục".

3.2. Phản ứng của công chúng trước từ vay mượn không phải lúc nào cũng thuận chiều. Trường hợp có người bất bình, không chấp nhận cách nói *tàu bay* đã dẫn là do thấy một cách nói mình quen thuộc bị thay bằng một cách nói khác mà mình cho là vô lý, là sai. Đó là một cú sốc ngôn ngữ (linguistic shock). Điều đáng nói là hiện tượng này thường xảy ra khi người ta tiếp xúc với một ngôn ngữ mới; đang này lại ở chính trong môi trường tiếng mẹ đẻ của mình (xem S. Bochner 2003 [10], C. Ward, S. Bochner & A. Furnham, 2001 [11], W. Smalley 1963 [12]). Chính vì thế, sự tiếp xúc văn hóa ở đây không chỉ được xem xét ở góc độ liên văn hóa (inter-cultural contact), mà cả ở góc độ nội văn hóa (intra-cultural contact) nữa.

Việc ít chú ý quá khứ, đến sự khác biệt về việc sử dụng ngôn ngữ giữa các nhóm người, giữa các vùng địa lý khác nhau có thể tạo nên một hiện tượng ít nhiều có tính chất đứt gãy văn hóa (cultural rupture). Hệ quả của điều này là sự đứt gãy ngôn ngữ (linguistic rupture) trong nội bộ một cộng đồng. (Đối với người Việt, dấu vết của sự đứt gãy ngôn ngữ đó còn thể hiện ở những dị biệt giữa tiếng Việt trong nước và tiếng Việt của các cộng đồng Việt Nam ở nước ngoài, đặc biệt ở châu Âu và Hoa Kỳ, về mặt sử dụng từ, về cách viết hoa, cách dùng một vài dấu câu). Sốc ngôn ngữ, do đó cũng là sốc văn hóa (culture shock). Đó là lý do M. Agar (1994) [13] đề xuất khái niệm ngôn-ngữ-văn-hóa (languaculture), tức xem ngôn ngữ và văn hóa như một thực thể.

4. KẾT LUẬN

Việc khảo sát sự hình thành và biến đổi nghĩa của các từ *ga*, *máy bay* và *tàu bay* cho thấy quá trình vay mượn và sáng tạo từ ngữ trong tiếng Việt là một tiến trình *tương tác phức hợp* giữa yếu tố ngoại lai và cấu trúc nội tại của ngôn ngữ văn hóa Việt. Những trường hợp này minh họa rõ nét hai cơ chế chủ đạo của việc du nhập từ vựng: *phiên âm* và *dịch nghĩa*. Đồng thời, sự kiện này chứng tỏ rằng bất cứ yếu tố vay mượn nào muốn tồn tại bền vững đều phải được "tái cấu trúc" theo quy luật của tiếng Việt.

Sự mở rộng hoặc thu hẹp nghĩa của các từ vay mượn không phải là hiện tượng ngẫu nhiên, mà phản ánh hệ quy chiếu văn hóa của cộng đồng nói tiếng Việt. Nếu *ga* dễ dàng được mở rộng sang các phương tiện cơ khí hiện đại nhưng không thể thay thế *bến* trong lĩnh vực đường thủy, thì *tàu bay* và *máy bay* cho thấy cách cộng đồng Việt Nam thích nghi với sản phẩm văn minh cơ khí bằng việc gán cho nó những mô hình tri nhận quen thuộc. Ngôn ngữ vì vậy hiện ra như một không gian nơi các lớp văn hóa cũ - mới va chạm, thương lượng và đồng tồn tại.

Đáng chú ý, phản ứng trái chiều của một bộ phận công chúng trước sự xuất hiện trở lại của *tàu bay* cho thấy hiện tượng sốc ngôn ngữ, vốn thường được xem là đặc trưng của tiếp xúc liên văn hóa, hoàn toàn có thể xuất hiện ngay trong chính nội bộ cộng đồng cùng chung tiếng mẹ đẻ. Điều này dẫn đến những biểu hiện đứt gãy nhất định trong tri nhận ngôn ngữ, vốn thực chất là phản ánh của những đứt gãy văn hóa sâu hơn. Khái niệm ngôn-ngữ-văn-hóa (languaculture) do đó đặc biệt thích hợp để mô tả tính chất gắn bó bất khả phân giữa biến đổi từ vựng và chuyển dịch văn hóa trong xã hội Việt Nam hiện đại.

Từ trường hợp *ga* - *máy bay* - *tàu bay*, bài viết gợi mở rằng các nghiên cứu về lịch sử từ vựng, tâm lý ngôn ngữ và xã hội học ngôn ngữ ở Việt Nam cần chú ý hơn đến khía

cạnh biến động nội văn hóa, bên cạnh tiếp xúc liên văn hóa. Việc tiếp tục khảo sát những hiện tượng tương tự - chẳng hạn sự thay đổi cách dùng từ giữa các vùng miền, giữa trong nước và cộng đồng hải ngoại - sẽ góp phần nhận diện rõ hơn quy luật vận động của tiếng Việt trong bối cảnh toàn cầu hóa hiện nay.

CHÚ THÍCH

1. Jules Roux, một sĩ quan người Pháp, từng sống ở Việt Nam nhiều năm, thạo tiếng Việt, trong bức thư gửi cho Phan Châu Trinh năm 1911, dùng *la ga*: “Theo nhờ quan Thượng thư Thuộc địa tôi xin viết mấy chữ này để mời quan lớn lại chơi nhà tôi phố Odessa, số bảy, gần “*la ga Montparnasse*”. (Lê Thị Kinh, Phan Châu Trinh qua các tài liệu mới, Nxb Đà Nẵng, 2001, tập 1, quyển 3, tr. 31) [14]. Tản Đà trong tập *Khối tình con* quyển thứ nhất (Đồng Kinh ấn quán, Hà Nội, 1916) [15] có một bài thơ nhan đề *La ga Hàng Cỏ*; nếu không kể nhan đề, bài thơ có hai lần dùng chữ *la ga*: *Cao su cũng tít kể la ga / La ga lúc ấy đèn choang sáng*. Hiện tượng mạo từ tiếng Pháp để lại dấu ấn ngữ âm khi được tiếng Việt vay mượn còn thấy ở một vài trường hợp khác: (thép) *lập là <= la plat; lắclê <= la clé*; (trứng) *la coóc <= la coque; la de <= la bière*; ...

2. Hai từ *tàu* và *thuyền* đều xuất hiện trong cuốn *Từ điển Việt Bồ La* (1651) của Alexandre de Rhodes [16], là cuốn từ điển tiếng Việt sớm nhất.

3. Trong tiếng Anh, “tàu” vẫn bay được. “Ship” tuy có nghĩa là “tàu” nhưng có thể chỉ chung các phương tiện chở người hoặc hàng hóa, không cứ là trên sông biển, mà có thể cả trên không, hoặc trong không gian: *spaceship, airship, skyship, mothership, starship*. Tác giả có ý cho “flying boat” là cách nói không ổn về nghĩa nhưng thực ra đó là tên gọi có thật trong tiếng Anh, chỉ một loại thủy phi cơ cất cánh hay hạ cánh trên mặt nước nhờ thân máy bay được thiết kế sao cho có thể nổi được.

4. Đây là bài thứ nhất (trong chùm 10 bài tự thuật của Tôn Thọ Tường, rất nổi tiếng, được đăng đi đăng lại trong vài chục tài liệu). Riêng câu *Chớp nhoáng thẳng bon dây thép kéo* thì bản của Thái-Bạch (1957: 60) [19] ghi *Chớp nhoáng thẳng bon dây thép gió*. Khó cho *dây thép gió* là đối chỉnh với *khối tàu bay* ở câu sau: *gió* là danh từ nhưng *bay* là động từ. Các bản khác chỉnh hơn: *kéo* và *bay* đều là động từ.

5. Không kể trường hợp *tàu bay* là tên một loại rau.

6. *Tàu* là cách phát âm theo phương ngữ Bắc của *Tàu*.

7. Xin dẫn vài cuốn: Hoàng Phê (2013) [2], Nguyễn Như Ý (1999) [3], Lê Văn Đức (1970) [17],... Riêng Thanh Nghị (1958: 1176) [18] tuy có ghi nhận cả *tàu bay* lẫn *máy bay* nhưng hiểu *tàu bay* là *hydravion* “thủy phi cơ”!

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Hội Khai trí Tiến đức, *Việt - Nam Tự - Điển*. NXB Trung Bắc Tân Văn, Hà Nội, 1931.
- [2]. Hoàng Phê (chủ biên), *Từ điển tiếng Việt* (in lần thứ 9). NXB Đà Nẵng - Trung tâm Từ điển học, Hà Nội - Đà Nẵng, 2013.
- [3]. Nguyễn Như Ý (chủ biên), *Đại từ điển tiếng Việt*. NXB Văn hóa Thông tin, Hà Nội, 1999.
- [4]. Minh Quân, *Tên gọi “Ga tàu thủy Bạch Đằng” bị phản ứng, chủ đầu tư sửa thành bến tàu*, 29-02-2024. <https://laodong.vn/xa-hoi/ten-goi-ga-tau-thuy-bach-dang-bi-phan-ung-chu-dau-tu-sua-thanh-ben-tau-1309631.lido>. [Truy cập 20-10-2025]
- [5]. Nguyễn Tuấn, *Bài viết trên Facebook ngày 19/6/2025*. <https://www.facebook.com/t.nguyen.2016/posts/pfbid02Dk4e9SuTGSj9k3Bu9YyBikiLED8QXPret17WG3AwJCJ7hvdZjXz38a6QUMuJfBhl>.
- [6]. Phan Vỹ Khang, *Tui mua vé đi “máy bay”, mà chỉ thấy có cửa ra “tàu bay” nên tui đi về*, *Bài viết trên Facebook ngày 21/6/25*. <https://www.facebook.com/casy.vykhang.1/posts/pfbid05QGgBrCjHuTwNKeVjHBZ7au9wuY2A8s5gTCCDrkQnGL9uabSujVZsGD8WNtkgQIKI>.
- [7]. Quốc hội, *Luật số 66/2006/QH11 của Quốc hội: Luật Hàng không dân dụng Việt Nam*, 2006. <https://vanban.chinhphu.vn/?pageid=27160&doidoc=30056>.
- [8]. Huỳnh Công Tín, *Từ điển từ ngữ Nam Bộ*. NXB Khoa học Xã hội, Hà Nội, 2007.
- [9]. Phạm Quỳnh, “Máy bay, tàu bay,” *Nam Phong*, 3 (tháng 9), 175-178, và số 4 (tháng 10), 241-249, 1917.
- [10]. Bochner S., “Culture Shock Due to Contact with Unfamiliar Cultures,” *Online Readings in Psychology and Culture*, 8(1), 1-12, 2003. DOI:10.9707/2307-0919.1073.
- [11]. Ward C., Bochner S., Furnham A., *The Psychology of Culture Shock* (2nd ed.). Routledge, Hove, UK, 2001.
- [12]. Smalley W., “Culture Shock, Language Shock, and the Shock of Self-Discovery,” *Practical Anthropology*, 10, 49-56, 1963.
- [13]. Agar M., *Language Shock: Understanding the Culture of Communication*. William Morrow, New York, 1994.
- [14]. Lê Thị Kinh, *Phan Châu Trinh qua các tài liệu mới*, tập 1, quyển 3. NXB Đà Nẵng, Đà Nẵng, 2001.
- [15]. Tản Đà, *Khối tình con I*. Đồng Kinh ấn quán, Hà Nội, 1916.
- [16]. de Rhodes A., *Dictionarium Annamiticum Lusitanum et Latinum (Từ điển Việt Bồ La)*. Sacrae Congregationis de Propaganda Fide, Roma, 1651.
- [17]. Lê Văn Đức, *Việt - Nam tự - điển*, hai quyển. NXB Khai Trí, Sài Gòn, 1970.
- [18]. Thanh Nghị, *Từ - điển Việt - Nam*. NXB Thời Thế, Sài Gòn, 1958.
- [19]. Thái Bạch, *Cuộc bút chiến giữa Phan - Văn - Trị và Tôn - Thọ - Tường*. NXB Sống Mới, Sài Gòn, 1957.

AUTHOR INFORMATION

Hoang Dzung

Linguistics Association of Ho Chi Minh City, Vietnam