

Đò dọc



Tàu đò đón khách.

Hình ảnh những con đò, những chiếc thuyền gắn gùi với người Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) từ lúc còn thơ ấu đến trưởng thành. Nếu con đò ngang chỉ đưa người qua sông, rồi tiếp tục cuộc hành trình bằng đường bộ, thì đò dọc sẽ đưa người ta đến nơi, đến chốn bằng đường thủy. Đò dọc từ xưa là phương tiện giao thông chủ yếu của người ĐBSCL, dùng để đi lại làm ăn, thăm viếng, giao lưu và chuyên chở hàng hóa, nhu yếu phẩm. Đò dọc có lộ trình hoạt động khá dài, từ miệt miền này sang miệt khác, từ thành phố, thị xã về nông thôn và giữa các địa phương với nhau. Hiện nay, dù phương tiện đi lại khá phong phú, đường bộ đã trở thành hệ thống giao thông chủ lực thì đường thủy vẫn là con đường quan trọng ở khu vực.

Có những tuyến đò (người ta thường gọi là tàu khách hay tàu đò) nổi tiếng đến bây giờ vẫn còn hoạt động hữu hiệu như tuyến Thành phố Hồ Chí Minh đi Cà Mau, Sóc Trăng - Cần Thơ, Cần Thơ - Vị Thanh (Hậu Giang). Những chuyến đò các tuyến này có thủy trình tốn khá nhiều thời gian, có khi lên đến một, hai ngày. Nhưng được cái lợi là giá cước vận chuyển thấp, hàng hóa chở được số lượng nhiều, người đi được nghỉ ngơi thoải mái nếu không có gì gấp rút. Dưới một số đò dọc đi đường xa, người ta có bán đủ thứ thức ăn, nước uống, sách báo giải trí. Khách mỗi người sẽ có một chiếc võng riêng để nghỉ ngơi. Ngày xưa, trên đò có máy hát đĩa để cho khách nghe quên đi sự ngán ngẩm đường dài thì ngày nay truyền hình, băng đĩa đã thay thế trên những chuyến đò.

Tàu khách thường ghé nhiều bến để khách lên xuống và bốc dỡ hàng hóa mà các chủ hàng, đại lý ở các chợ lớn gửi cho các chủ tiệm, chủ cơ sở ở các chợ nhỏ hoặc vùng nông thôn xa xôi, nơi đường bộ còn hạn chế. Một điểm khá độc đáo là giờ giấc: với những chuyến tàu đò chạy đường dài, giờ ghé bến luôn chính xác đến ngạc nhiên! Chẳng hạn, tại bến Mỏ Cày (Bến Tre), hàng ngày đúng ngay 9 giờ, đò "Đại Đức" chạy tuyến Bến Tre - Trà Vinh ghé rước khách và bốc dỡ hàng hóa. "Đúng 17 giờ" tàu đò ghé bến Mỏ Cày rồi sau đó về Bến Tre nghỉ qua đêm. Tàu đò Thành phố Hồ Chí Minh về Cà Mau hẳn "đúng

12 giờ" là lúc ghé bến Cái Răng. Có lẽ do những qui ước bất thành văn của người mua, kẻ bán với nhau, chính xác về giờ giấc, dễ dàng cho việc lên xuống, giao nhận hàng. Hành khách cũng yên tâm chờ, đón đò. Các con đò chạy tuyến địa phương thì giờ giấc ghé bến thường bị ảnh hưởng bởi con nước lớn ròng. Người ở quê chờ đò chợp vè! Người ở chợ đợi đò què lên! Hình ảnh tàu đò đến bây giờ vẫn còn gây xúc cảm cho nhiều người, nhất là những ai đã có một thời quen thuộc với bóng dáng thân thương của con đò.

Khi tàu đò ngừng ở các bến hoặc chợ, sẽ có một đội quân bán hàng rong rất đông đảo tràn xuống khoang đò chào mời khách từ bánh mì, bánh ú, bánh lá dứa, mía ghim, bắp nấu, đậu phộng luộc, cà phê, trà đá, sinh tố bọc, kem cây... Tàu ghé địa phương nào thì y như rằng khách sẽ được mời mọc rất nhiệt tình những món đặc sản đặc trưng của địa phương đó. Ghé qua bến Cái Răng (Cần Thơ) khách sẽ được mời mua nem

chua, cam quýt. Nếu dừng ở bến Vị Thanh (Hậu Giang) khách sẽ được nài mua khóm Cầu Đúc. Ở bến Sóc Trăng khách sẽ có dịp lựa mua bánh pía, bánh in. Về bến Cà Mau, khách được mời mua khô mực nướng chấm tương ta... Giọng rao hàng, cách giới thiệu, quảng cáo của các chị, các cô bán hàng rong ở các bến, mỗi người một vẻ nghe in ôi, vui tai... Ăn hàng rong, mua linh tinh, lật vật vài món cũng đã trở thành một thói quen dễ chịu của những người đi đò dọc.

Những người đi tàu đò vài lần sẽ trở thành khách quen của chủ đò và những người thường đi chung chuyến đò. Có người lúc cha mẹ dắt về quê hầy còn bé, chạy lon ton, thế mà chừng hai mươi năm sau trở về dẫn thêm vợ hoặc chồng với con bé, con bông trên tay! Con đò và dòng sông bao giờ cũng cởi mở, bao dung, cho dù ta có đi bao nhiêu năm, khi trở lại vẫn như người thân. Vẫn xinh sịch, de tối de lui, ghé cho được những bờ bãi dù nước lớn, nước ròng hoặc nắng nổi hay mưa

gió, bão bùng. Có người phụ bến bờ. Chứ bến bờ, con đò và dòng sông vẫn chờ người trở lại. Cái "văn hóa đò dọc" cũng đáng cho ta suy nghĩ...

Tàu đò thường đóng bằng gỗ sao núi, khá lớn, có thể chở trên dưới trăm khách với nhiều hàng hóa. Mũi tàu hơi ghếch lên. Trước mũi có vè hoặc chạm nổi hai con mắt to bằng cái miệng chén, có tròng đen, đỏ phân minh. Đó là tục lệ từ xưa theo quan niệm làm cho các loài thủy quái thấy khiếp sợ mà không dám xâm phạm tàu và hành khách. Tàu đò thường trang bị máy dầu, động cơ khỏe, chạy bền. Đò thường chạy gần bờ nên độ an toàn cao. Ở ĐBSCL ít khi xảy ra tai nạn giao thông thủy có số người thương vong lớn. "Chậm mà chắc" - phải chăng là đặc tính của đò dọc chở khách.

Trước đây, đa phần các tài công (người lái đò, tàu) không có qua một trường lớp dạy, tập lái nào cả. Nghề lái tàu đò thường do cha chú, anh em truyền đạt lại. Tuy vậy, tài công thường do những tay lái rất thiện nghệ, trưởng thành từ thực tiễn sông nước qua một thời gian khá dài làm phụ lái. Họ thuộc lòng từng luồng lạch, con nước đến mây gió, mưa giông... Tuy nhiên, ngày nay do bảo đảm an toàn giao thông đường thủy phải học và có bằng lái!

Hiện nay, do sự phát triển nhanh chóng của các phương tiện giao thông đường bộ, vai trò của giao thông thủy bằng đò dọc đã giảm đi phần nào. Tuy nhiên, cũng còn không ít bà con ở vùng sâu, vùng xa vẫn ưa chuộng phương tiện đi lại rẻ tiền và an toàn này. Nếu từ Cần Thơ đi Cà Mau bằng xe khách giá 60.000đ/vé, thì đi đò dọc chỉ đến 35.000đ/người và còn mang theo được khá nhiều hành lý, hàng hóa. Tàu, đò dọc đôi khi có những thủy trình đi tắt, ngắn, gần hơn đường bộ. Ở Cà Mau, việc đi lại bằng tàu cao tốc phổ biến hơn đi xe khách! Các đội tàu cao tốc, vỏ composit, chở khoảng 40 hành khách, chạy với vận tốc tối đa 60km/giờ, có mặt hầu hết ở những thủy trình nơi cuối cùng của Tổ quốc góp phần phục hồi sự nhộn nhịp của những bến tàu khách đường xa.

Đò dọc từ bao đời nay gắn bó với người đồng bằng như máu thịt. Đò dọc là một trong những nét tiêu biểu của văn minh sông nước Nam bộ. Trong chúng ta, có lẽ, có rất nhiều người, đã từng đi trên những chuyến đò dọc quê hương...

Bài, ảnh: **ĐẶNG HOÀNG THẨM**