

## Đi lại trên sông nước Nam bộ ngày trước

Ngày trước, việc đi lại và vận chuyển ở Đồng bằng sông Cửu Long chủ yếu là đường thủy, phương tiện là ghe xuồng các loại. Một số ghe xuồng có kiểu dáng lạ, hỏi ra “căn nguyên hà xứ”, dân gian bèn gắn thêm địa danh vào từng loại phương tiện, thí dụ ghe Cần Đước (Long An), xuồng Cần Thơ, vỏ Tắc Ráng (Rạch Giá)... Tuy nhiên cũng có những loại ghe xuồng mà tuy tên gọi không cần nêu kèm địa danh người ta vẫn thừa biết được xuất xứ, thí dụ ghe bầu (một loại ghe pha sông biển, miền ngoài), ghe bầu nóc (nhỏ mà to hông, bầu bụng, “đặc sản” của Phú Quốc – Hà Tiên), xuồng ba lá (miệt Long An, Tiền Giang – Đồng Tháp Mười), ghe lườn (miệt Biên Hòa), ghe cà vom (mui dài suốt của Campuchia), ghe chài (miệt Chợ Lớn), xuồng be (miệt U Minh)...

Để an toàn khi di chuyển trên sông, người xưa áp dụng quy ước “bát- cạy”, như ông Trịnh Hoài Đức ghi trong sách Gia Định thành thông chí:

Ở Gia Định [hiểu là toàn miền Nam] chỗ nào cũng có ghe thuyền, hoặc dùng thuyền làm nhà ở hoặc để đi chợ, hay để đi thăm người thân thích, hoặc chở gạo củi đi buôn bán rất tiện lợi, mà ghe thuyền chạt sông ngày đêm qua lại, sóng xuồng liên tiếp, cho nên nhiều khi đụng chạm nhau bị hư hại, rồi sinh ra kiện cáo, hai bên đều đổ lỗi cho nhau, ai được ai mất, vẫn khó xử đoán cho đắc tình.



Ghe xuồng là phương tiện đi lại chủ yếu ở Nam bộ xưa. Trong ảnh: Mua bán, họp chợ trên sông. Ảnh: baomoi.com

Khi ấy viên Điều khiển Tham mưu Đồn Dinh là Nghi Biểu Hầu [Nguyễn Cư Trinh] ra lệnh: phạm ghe thuyền đi bất luận gặp gió nước thuận hay nghịch, khi đi gần gặp nhau thì đều phải hô là “bát” (tục thường ghe đi phía tả gọi là “cạy”, đi phía hữu gọi là “bát”) thì ghe mình đi qua phía hữu, để cho thuận lái thuận sào dễ điều khiển mà tránh nhau. Nếu ghe này đã hô “bát” mà ghe kia còn đi tới phía tả không tránh để

cho đụng nhau hư hỏng, thì lỗi ấy về ghe không tránh kia.

Lại trong trường hợp ấy còn có kẻ biện chiết chưa chịu khuất phục, thì phải xét ghe nào chở nhẹ hơn và đi thuận dòng nước, thừa thế ấy chạy mau phải đụng ghe kia, thì ghe ấy bị lỗi.

Có lệnh như thế, nên ngày nay người đi ghe muốn bảo nhau đi tránh, thì chỉ hô tiếp “bát” làm thông lệ; còn hoặc như có hô “cạy”, nhưng cũng ít khi hô như vậy, ấy là luật đi ghe phải nhất định như thế.

Chính vì “phải nhất định như thế” nên cho đến ngày nay người ta vẫn còn nghe thấy không ít người lớn tuổi ở vùng Cù Lao Giêng, khi bơi xuồng trên kinh rạch, tại những

khúc quanh hoặc trời tối, các cụ thường hô to “bát” hoặc trại là “hoát” đặng ghe xuồng ngược chiều biết mà tránh trước, không để xảy ra tai nạn.

“Bát – cạy” nguyên nghĩa là nói điều mở ra hay cột vào, sau đem dùng vào ghe thuyền. Bát có nghĩa là chiếc ghe, cạy là boi chèo, lại biến hóa thành một thuật ngữ quy định sự tránh né nhau trên sông khi gặp phải tình huống khó khăn. Họ cũng dặn nhau mỗi khi đến một khúc sông cụ thể nào đó: “Bát lấy đáy, cạy lấy nò” (tránh phía hữu, tránh phía tả, vì một bên có đáy một bên có nò, tức phải đi ngay chính giữa, hoặc phải lưu ý, cẩn thận). Dần về sau sự đi lại trên sông từng bước được điều chỉnh, và từng thời kỳ được định ra thành lệ, rồi luật.

Sách cũng ghi lại những biện pháp trừng trị bọn trộm cướp trên sông:

Ghe thuyền lại thường chứa chấp bọn cướp bôi mặt cải trang để cướp bóc, nhân sự chủ lâm thời hoảng hốt, không nhìn nhận được là người nào, lại không có vật gì làm bằng cứ thì khó cho việc truy cứu. Nên Nghi Biểu Hầu ra lệnh cho tất cả ghe thuyền lớn nhỏ trong hạt, quan nha sở tại phải buộc khai báo tên họ, làm sổ sách tra cứu rõ ràng, rồi khắc chữ đóng nơi đầu thuyền, người nào trái lệnh bị tội, và làm bộ tịch ghe thuyền để lưu chiếu. Từ đó, người chủ bị cướp nhận thấy kẻ cướp, chỉ tên ra tố cáo, truy nã, mà bọn ác ôn khiếp phục nên yên lặng cả”.

Và, tháng 5 năm Bính Thân (1836), Nam Kỳ Kinh lược sứ Trương Minh Giảng tâu và được vua chấp thuận: “Kỳ trước tỉnh Vĩnh Long và Định Tường có tâu trong 6 tỉnh nhiều đàng sông, người ta ai cũng có thuyền, bởi vậy nên những dân nước Tàu trốn tránh vua quan, và đưa côn đồ thừa gián trộm cướp; tỉnh thần hai tỉnh ấy có xin sức thuyền dân phải trình với sở tại cấp bài thẻ ghi dấu ở đầu thuyền, hoặc khắc danh hiệu xã thôn; lại đặt người tuần phòng các sông và lập sở xích hậu [đò, điểm, trạm canh dưới sông]. Việc ấy triều đình đã có xét lại nhưng sợ pháp lập thời tệ sanh, kẻ lại dịch chằng khỏi lưu nan yêu sách. Nay tôi xin các đầu thuyền phải bôi sắc khác nhau, cho dễ ghi nhận; thuyền Gia Định, Biên Hòa sắc đỏ, thuyền Vĩnh Long, Định Tường sắc đen; thuyền Trấn Tây, An Giang, Hà Tiên sắc lục, kẻ nào bôi sắc gian mạo thời phải tội nặng”.

Về việc kiểm tra, kiểm soát giao thông thủy nội địa và lập đồn bảo để thu thuế ghe buôn, ngăn chặn gian thương, chở hàng quốc cấm, nhờ sách sử có ghi chép ta biết được ngày trước triều đình nhà Nguyễn đã quan tâm vấn đề này. Sử chép, năm Tân Hợi (1851) Nguyễn Tri Phương với tư cách Nam Kỳ Kinh lược sứ đã bàn dâng điều lệ xét hỏi ở nơi cửa tuần, đồn canh trong việc đi lại trên sông:

Thuyền dân người Kinh, người Thanh, người Nam, người Thổ, muốn đi buôn ở Cao Mên thì phải kê rõ họ tên, quán chỉ người chủ thuyền, số người ở trong thuyền là bao nhiêu, đi bao nhiêu ngày thì về, cần có lý trưởng, bang trưởng bảo đảm kết nhận, quan tỉnh xét thực phê vào làm bằng. Thuyền ấy đi những đồn ải ở những nơi địa đầu kiểm xét đứng thực tế thì cho đi. Nếu mang theo vật hạng đã cấm, hoặc dị dạng, thì bắt giải tỉnh để xét. Như có quá hạn trong một tháng trở lại thì tạm ghi lỗi, quá đến ngoài hạn một tháng thì cứ chủ thuyền trừng phạt nghiêm ngặt, ngoài ba tháng không thấy trở về thì đem cả bọn người bảo đảm kết luận, xét rõ trị tội nặng.

Cũng như các nơi trong vùng, hoạt động bắt lương của bọn thủy tặc cũng không phải không xảy ra, nhất là nạn “ăn cắp vặt”, gọi “bồi”, nhưng không dữ dội và quá nổi tiếng như “bồi Ba Cùm” ở Chợ Đệm. Bồi, ngữ nguyên của nó là tên một loài ốc biển, vỏ có

hoa đẹp. Bọn trộm trên sông thường thể hiện như người hiền lành tốt bụng, thí dụ có ghe thương hồ vừa cắm sào đậu nghỉ thì bọn này chèo xuồng nhẹ đến, cặp vào và nói “ra on” nghe rất dễ tin: “Đồ đạc trên ghe phải coi chừng, cẩn thận. Ở đây bồi nhiều lắm đó”. Chủ ghe nghe lạ, hỏi “Bồi là sao, chú?”. Thế là anh ta lẹ làng bước lên ghe, vừa nói “Bồi là vậy nè”, vừa bung lầy cái cà ràng (hoặc nôi niêu – nói chung là bất cứ thứ gì dễ lầy) đem qua xuồng rồi nhanh tay chèo đi một nước! Chủ ghe chỉ biết nhìn mà “oi ới” theo!

Thời Pháp thuộc, Nam Kỳ được chia thành 20 tỉnh (khoảng trước năm 1931), người Pháp quy định: tất cả ghe thuyền loại cỡ từ 3 cây chèo trở lên đều phải vẽ số (do chính quyền cấp). Số ghe thuyền bao gồm số thứ tự (numéro, viết tắt trên ghe là N0 rồi liền sau đó là các chữ số) và ký hiệu chỉ về địa phương (tỉnh). Chẳng hạn, tỉnh Rạch Giá được ghi là RP4 (Rạch Giá province), số 4 đứng sau RP là số thứ tự... Với những tỉnh có chữ cái đứng đầu trùng nhau như Châu Đốc và Chợ Lớn (trùng hai chữ C), Bến Tre và Bạc Liêu (trùng hai chữ B) người ta nhìn màu sắc sơn ở mũi ghe hoặc “con mắt ghe” (kiểu vẽ) để phân biệt.

Song song với những qui định vừa kể, ghe nào cũng phải có thêm một số giấy tờ riêng, trên đó ghi rõ chủ sở hữu, địa chỉ, kiểu dáng, trọng tải... một bản để lưu, một bản giao cho chủ ghe giữ, gọi “sách ghe”.

Như đã nói, việc đi lại trên sông rạch ở miền Nam đã có luật lệ phổ cập trong dân gian rất sớm. Luật cũng được đúc kết thành văn ngay từ buổi đầu, ít nhất cũng từ thời ông Nguyễn Cư Trinh (1716 – 1767), trên 100 năm trước khi có sắc lệnh của chính phủ Pháp, ngày 4-11-1897.

NGUYỄN HỮU VÀM NAO