

NHỚ BẾN PHÀ XƯA

Hoài Phương

Hơn một thế kỷ trôi qua, từ khi những chiếc xáng và những chiếc tàu Tây xuất hiện trên sông rạch Đồng bằng sông Cửu Long đã khiến cho “văn minh miệt vườn” trở dậy (1), đời sống kinh tế-xã hội cũng bắt đầu đổi thay đáng kể.

SỰ RA ĐỜI CỦA PHÀ MỸ THUẬN VÀ PHÀ CẦN THƠ

Về lịch sử phát triển giao thông Nam Bộ, ngày 20-7-1885 chiếc đầu máy xe lửa đã bắt đầu lăn bánh từ ga Hòa Hưng - Sài Gòn về Mỹ Tho, nhưng tới tháng 5 năm 1886 cầu Bến Lức và Tân An mới hoàn thành. Thời gian chưa xây dựng được cầu, người Pháp phải dùng phà khổng lồ chạy bằng máy hơi nước lắp đặt đường ray nối liền từ phà lên tới mặt đất để đưa xe lửa vượt qua các con sông lớn. Đúng là một kỳ công trên vùng sông nước Tây Nam Bộ.

Nhằm phục vụ cho nhu cầu đi lại nhanh chóng và thông suốt, kể từ năm 1910 người Pháp đã xây dựng bến phà Mỹ Thuận (4). Bến có ụ nổi (ponton) nằm hai bên bờ sông Tiền rộng

1000 mét, cách thị xã Vĩnh Long chừng 9 km. Đây là bến phà đầu tiên quan trọng nhất ở ĐBSCL giúp cho tuyến đường Lục Tỉnh - Sài Gòn được giao thông tiện lợi và khoảng đường được rút ngắn lại. Đến năm 1915 Toàn quyền Đông Dương đã ra Nghị định đắp lộ đá từ Sài Gòn đến Cần Thơ, Rạch Giá, Vị Thanh... Chính trong giai đoạn này, phà Cần Thơ đã được khởi công xây dựng từ năm 1914 -1918. Sau đó tuyến đường xe lửa Sài Gòn - Mỹ Tho đã chấm dứt hoạt động vào ngày 1-7-1958 sau 73 năm tồn tại, để lại trong lòng hành khách nhiều nỗi vấn vương:

*“Đường rày nghiêng
xe lửa cũng nghiêng*

*Gặp nhau đây trên
thủy dưới thuyền*

*Lời phân chưa cạn
nước mắt liền vội tuôn”.*

Khi phà Cần Thơ ra đời, hệ thống đường bộ từ Sài Gòn đổ về Lục Tỉnh ngày càng được duy tu, kiên cố, tạo cơ hội cho nhiều thương gia và điền chủ mua sắm xe đồ phát triển kinh doanh. Tính đến năm 1929, Cần Thơ đã bắt đầu xuất hiện nhiều hãng xe đồ khiến cho phà Cần Thơ ngày càng nhộn

nhip. Kể từ đó, phà Cần Thơ đã trở thành bến phà quan trọng nhất của miền Tây, góp phần thúc đẩy giao thông thương mại, phát triển kinh tế của toàn vùng.

Theo lời kể của cụ Vương Hồng Sển thì bắt đầu từ năm 1932 mới khởi sự có xe hơi đưa đồ chạy đường Sóc Trăng lên tận Sài Gòn. Lúc bấy giờ khúc đường từ bến đò Mỹ Thuận lên chợ Cai Lậy, hai bên đường cỏ lau, cỏ sậy mọc sát lề. Hai chiếc bắc tức hai chiếc phà đưa bằng sắt gọi là bắc Cái Vồn (Cần Thơ) và bắc Mỹ Thuận (Vĩnh Long) đều nhỏ nhít xấu xí và vốn không phải ở ngay vị trí bây giờ. Bến đò phà Mỹ Thuận đời không xa mấy, duy chiếc phà sang sông Hậu ở Cần Thơ trước đây vẫn ở sát hàng rào dinh quan Tham biện (Tỉnh trưởng). Cũng theo lời cụ Vương Hồng Sển, lúc bấy giờ chính quyền địa phương thấy ông Trần Đắc Nghĩa là người tân tiến biết kinh doanh nên mời ông nhận lãnh bao thầu các đồ máy đưa qua lại bến phà Cần Thơ - Cái Vồn, nhưng ông từ chối.

Trong khoảng thời gian từ 1932 - 1935 có một



Phà Cần Thơ năm 1950

Ảnh: tư liệu

hãng thầu ở Pháp qua Việt Nam đề nghị xây cầu thay thế cho bến phà Cái Vồn. Đó là loại cầu nổi (pont flottant) ghép bằng nhiều chiếc tàu nổi liền nhau để chở xe và bộ hành qua lại sông Hậu, khi có tàu thuyền qua lại sẽ tháo ráp dễ dàng. Nhưng cuối cùng dự án ấy đã bị một nghị viên Pháp, lấy danh là Hội đồng quản hạt bác bỏ (5).

NỬA THẾ KỶ TRÔI QUA

Ông Nguyễn Văn Kiếm (tử trần năm 2012 - 90 tuổi), nhân viên phà Cần Thơ từ năm 1945 và được bổ nhiệm tài công vào năm 1948 cho biết: “Vào thập niên 40 phà Cần Thơ chỉ có 3 chiếc

nhỏ, vỏ sắt, mũi trần, cập bến một đầu, mỗi chiếc chở được hai xe đò, sau đó mới có phà 10 và 20. Mỗi chiếc phà có 6 nhân viên gồm 2 tài công chính, phụ; 2 thủy thủ và 2 thợ máy. Mỗi ngày phà hoạt động từ 4 giờ sáng đến 10 giờ đêm.

Ông Nguyễn Văn Qui, nhân viên bán vé phà từ năm 1950 kể rằng mỗi lần phà cập bến, từng chiếc xe chậm chậm xuống pông tông rồi bốn nhân viên mới dùng tay quay bàn cầu có hình chữ thập sao cho đúng vị trí bàn phà để xe de xuống. Lúc cập bến, xe chạy thẳng lên bờ khỏi phải quay đầu. Ông Lê Tấn Phát, nhân viên phà cho biết khoảng năm 1955 bàn

cầu trên pông tông đã cải tiến, chỉ cần hai người quay.

Trong cuốn Hồi ký Sơn Nam, tác giả kể rằng lúc lên Cần Thơ ở trọ nhà người thân tên Bảy Ngân - một thợ máy làm ở phà Cần Thơ nên ông có dịp xuống phà chơi và quan sát thấy ở bờ sông lúc đó có ngôi miếu nhỏ thờ Thủy Long, dưới hầm máy cũng có trang thờ Thủy Long. Người coi lái phà thì ngồi trên mũi cao, người coi máy xuống hầm tối om om. Mỗi lần nghe tiếng keng hiệu lệnh của tài công, ông Bảy vụt nắm cây cần điều khiển giảm tốc độ khi phà vào gần bờ... Khi gặp bất trắc hoặc tai nạn, nhân viên coi phà cũng dùng tiếng keng để báo động.

Ông Qui cho biết khoảng trước năm 1954, bến phà chỉ tập trung ở phía Cần Thơ. Bên kia Bình Minh (nay thuộc Vĩnh Long) chỉ là bãi lên xuống nên mỗi lần có xe đò và xe nhà binh từ Sài Gòn về, nhân viên phục vụ liền kéo chiếc cần xé sơn màu trắng thật to lên cao để làm tín hiệu cho phà phía Cần Thơ chạy qua đón khách. Mỗi chuyến qua lại mất từ 30-40 phút. Dòng sông Hậu lúc bấy giờ lục bình rất nhiều và trôi thành giề phăng phăng, bần mọc theo hai bên bờ dày đặc, nhiều lúc sương mờ cả khúc sông khiến cho tài công dễ bị lạc hướng nhất là về đêm.

Theo cổ luật sư Nguyễn Văn Khâm, quê ở Bình Minh, tỉnh Vĩnh Long thì trước năm 1946, bến phà phía Cần Thơ nằm tại bờ sông chỗ dinh Tỉnh trưởng cũ (nay là UBND TP. Cần Thơ), sau đó mới dời về vị trí hiện nay. Con đường mang tên Thủ Khoa Nghĩa nối liền từ cầu Sáu Thanh đến phà Cần Thơ

xưa kia rất hẹp, hai bên là những hàng sao cao mút ót với những dãy nhà sàn lợp xúp cật dọc theo hai bên bờ sông mọc toàn bần, lác và lục bình. Hiện nay, trên đường này còn sót lại 2 cây sao già “cô quạnh” và ngôi biệt thự kiểu Pháp coi như chứng tích của thời kỳ đầu xây dựng và phát triển Cần Thơ.

Trong ký ức nhiều người, phà Cần Thơ trước đây luôn gắn liền với cây cầu mang tên Sáu Thanh vì hành khách từ Cần Thơ trước khi xuống phà đều qua cây cầu này, một cây cầu khá dài nhưng chỉ có một làn xe. Hiện nay, trên đường xuống phà Cần Thơ vẫn còn đó ngôi nhà của Sáu Thanh, một trùm xe đò với bảng hiệu “Vạn Lộc” đã từng gây sóng gió một thời. Cho đến năm 1955 - 1958, nhằm phát triển thị xã Cần Thơ, chính quyền địa phương đã cho lấp một khúc sông nơi cầu Sáu Thanh bắc qua để xây thêm phố chợ và mở rộng con đường xuống phà. Từ đó, tên cầu Sáu Thanh đã

đi vào quá khứ.

PHÀ XƯA, CÒN CHỨT NỖI NIỀM

Sau ngày miền Nam hoàn toàn giải phóng, cụm phà Cần Thơ trở thành cụm phà lớn nhất Việt Nam, là nút giao thông quan trọng trên tuyến quốc lộ 1A nối liền Tây Đô với TP. Hồ Chí Minh và các tỉnh trong khu vực. Vào những ngày này, mỗi ngày có tới 13 chiếc phà loại 100 và 200 tấn đưa rước khoảng 7000 lượt xe ô tô và trên 20.000 xe gắn máy cùng hàng vạn khách qua lại trên sông.

Giờ đây, những chiếc phà năm xưa đã chấm dứt vai trò lịch sử của mình. Không biết mỗi khi qua cầu Mỹ Thuận, cầu Cần Thơ, những cây cầu dây văng lộng lẫy và hiện đại nhất, có ai còn nhớ đến phà xưa bến cũ nữa hay không? Tôi thì không thể nào quên được dòng sông bến nước và những chuyến phà xưa vì nó đã trở thành hoài niệm và đi vào miền cổ tích...

Ghi chú:

- (1), (3) Sơn Nam - Văn minh miệt vườn
- (2) Theo Lê Thị Kim Phương “Đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho” – Nam Bộ xưa và nay.
- (4) Bắc Mỹ Thuận còn gọi là đò (Sở đò Mỹ Thuận). Gọi “bắc” là do phiên âm chữ (Le Bac). Sau này mới gọi là Phà.
- (5) Dẫn theo Vương Hồng Sển “Nửa đời còn lại” – NXB Tổng hợp . TP. HCM - 2013