

Trăm năm xe cộ và đường sá Cần Thơ

Thái Ngọc Anh

ĐƯỜNG SÁ

Đến cuối thế kỷ XIX, người dân ĐBSCL, Cần Thơ vẫn còn đi lại chủ yếu bằng xuồng, ghe. Tổng đốc An Hà thời Minh Mạng (1820-1840) trong tác phẩm Trấn Tây kỷ lược có viết về vùng này: "...ghe thuyền qua lại như thoi đưa". Đường bộ xưa nhất có lẽ vào năm 1792, chúa Nguyễn Ánh huy động dân phu và binh lính đắp đường Thiên Lý từ Gia Định dọc theo giồng cát xuống Trấn Định, Cai Lậy Cái Thia. Hiện nay một số nơi từ huyện Châu Thành đến Cai Lậy, Tiền Giang vẫn còn dấu tích với tên gọi đường Cái Giữa hoặc có nơi gọi là Lộ Cũ.

Sau khi xâm chiếm 6 tỉnh Nam kỳ, thực dân Pháp khai thác thuộc địa, cần phát triển đường bộ để vận chuyển hàng hóa. Tuyến đường bộ được khảo sát và xây dựng sớm nhất ở các tỉnh ĐBSCL là đoạn Sài Gòn - Mỹ Tho được khởi công từ năm 1866-1880. Tuyến đường này được xây dựng gần như trùng với đường Thiên Lý cũ của nhà Nguyễn. Ban đầu mặt đường còn hẹp, vừa đủ cho hai xe hơi qua mặt, rải đá xanh, về sau mới tráng nhựa, còn cầu qua sông Vàm Cỏ Đông và Vàm Cỏ Tây được thiết kế đi chung với cầu dành cho xe lửa. Năm 1895, đường Mỹ Tho - Gò Công qua Chợ Gạo (dọc theo quan lộ thời Nguyễn) được xây dựng. Cũng năm này, cầu quay bắc qua kinh Bảo Định được xây dựng.

Đến năm 1913, hệ thống giao thông huyết mạch nối liền các tỉnh Nam kỳ được xây dựng cơ bản. Đường nội tỉnh ở Nam kỳ có thể kể: Bến Tre 226 km; Cần Thơ 88km; Châu Đốc 125 km; Hà Tiên 16 km; Mỹ Tho 199 km; Vĩnh Long 108 km; Sóc Trăng 95 km...

Năm 1921, đường thuộc địa số 16, tiền thân của quốc lộ 4 và quốc lộ 1A sau này được xây dựng. Đường này dài 342 km, bắt đầu từ Sài Gòn đến Tân An, qua Cai Lậy và kéo dài đến bắc Mỹ Thuận trên cơ sở các đoạn đường đã có của các tỉnh. Đến năm 1925, tổng số km đường bộ được xây dựng ở Nam kỳ: 5.840 km; trong đó có 4.783 km đường rải đá, 312 km đường nhựa rải đá và 745 km đường dự kiến làm.

Ở Cần Thơ, từ khi thành lập "hạt thanh tra" năm 1876 ở làng Tân An, các con đường nội ô dần được mở. Trước nhất, từ bến sông ban đầu mở dài ra thành đường mé sông: Route de Quai (đường Hai Bà Trưng). Đường này về sau được làm nối dài từ bến-cầu tàu lục tỉnh đến cầu Cái Răng; lát gạch rất khang trang.

Đường cầu tàu cây cao bóng mát

Đường Cần Thơ gạch lát dễ đi (Ca dao)



Xe kéo bánh cao su. Ảnh tư liệu

Con đường thứ hai được làm song song với đường mé sông khá qui mô là đại lộ Delanoue (Boulevard Delanoue – đường Phan Đình Phùng ngày nay). Trên đường này có nhiều công sở, công trình quan trọng: dinh tham biện, tòa án, nhà việc làng Tân An, nhà in An Hà (nhà số 13), rạp hát bóng Casino, Trung Châu lữ quán... Rạp hát bóng Casino (sau đổi thành rạp Thanh Bình) do điền chủ Cao Văn Hùng xây dựng năm 1917. Trung Châu lữ quán (Restaurant de L’hotel central) – “kim thời nhứt miền Hậu Giang” do nhà tư sản Trần Đất Nghĩa xây dựng năm 1931 tại số 18 đường Delanoue.

Sau đó, chính quyền tiến hành làm các con đường ngắn, nối giữa 2 đường lớn nói trên: đường Saintenoy (đường Ngô Quyền); Paul Bert (đường Nguyễn An Ninh); Galliénie (đường Nguyễn Thái Học)... Trên đường Galliénie, khoảng năm 1922, ông Trần Đất Nghĩa xây dựng hãng xe Trần Đất, nơi chuyên chở hành khách đi các tỉnh; mua bán xe, phụ tùng xe hơi... Cũng trên đường này, khoảng năm 1924, ông xây dựng rạp hát Trần Đất (rạp Tây Đô) làm nơi diễn và “đại bản doanh” của gánh hát Trần Đất ra đời vào năm 1926.

Đến năm 1931, chính quyền thực dân Pháp cho mở rộng đường Hàng Xoài (Đại lộ Hòa Bình) từ dinh chủ tỉnh đến đường Galliénie, sau đó mở thẳng đến Tham Tướng. Cũng trong năm này, người ta cho lấp con rạch trước Nhà thương lớn, mở rộng đường Paul Bert; “lấp cát con rạch dựa bên chợ Thới Bình chạy ra cầu bắc” (có thể ngày nay là đường Trần Phú). Sau đó, làm Lộ Mới - Capitaine d’Hers (đường Xô Viết Nghệ Tĩnh) thẳng ra rạch Cái Khế. “Ngày 14-01-1931, đường vô Tham Tướng: dưới mé sông và trên lộ Hòa Bình đều có đèn điện thấp sáng”.

Từ năm 1899, người Pháp đã cho làm các con đường đất, sau đó rải đá nổi nội ô ra các vùng phụ cận: Bình Thủy, Cái Răng, Phong Điền... Năm 1899, cầu sắt qua rạch Long Xuyên (cầu Bình Thủy) dài 140 m được hoàn thành; mặt cầu rộng cho 2 xe hơi có thể qua mặt nhau.



Xe đồ đưa - Ảnh tư liệu

Lộ xe từ Cần Thơ đi Sóc Trăng, Long Xuyên, Vĩnh Long được đắp từ khoảng năm 1908 về sau. Thực dân Pháp dùng dân phu đi làm xâu và cu-li thuê mướn làm đường rất rẻ tiền. Lúc bấy giờ chưa có xe hủ lô chạy máy nên dân phu phải thay phiên nhau đẩy “ống cán” để cán đá. Đá chở đến bên sông, dùng sức người để đẩy xe cút-kít trên đường ray bằng sắt đưa tới chỗ cán, rất hao tổn công sức.

Năm 1913, cầu sắt Cái Răng được bắc ngang rạch Cần Thơ dài 195 m có 3 nhịp; kinh phí 215.000 đồng Đông Dương. Đến năm 1938, cầu Cái Răng được bắc thêm 2 nhịp, 1 nhịp gần giữa phía bờ An Bình có thể quay ngang để ghe, tàu lớn qua lại dễ dàng.

Sau khi đưa bắc Mỹ Thuận vào hoạt động năm 1914, năm 1916, bắc Cần Thơ xây dựng xong. Ban đầu bắc Cần Thơ chạy bằng guồng do 8 công nhân đạp bằng chân, sau mới thay bằng máy hơi nước; sức chở chỉ vài chiếc xe hơi, xe ngựa... Mãi đến năm 1945, bắc Cần Thơ mới thay bằng 3 chiếc phà; mỗi chiếc có tải trọng khoảng 5 tấn.

Đến năm 1925, đường Ô Môn - Thới Lai; đường Phong Điền-Ô Môn mới đắp đất, làm cầu sắt. Ngày 12-10-1925, Hội đồng Địa hạt Cần Thơ có giấy đề xuất chính quyền sớm rải sỏi và tiến hành làm lộ từ Cái Vồn (Bình Minh) đi Trà Ôn. Đến ngày 11-01-1931 mới khánh thành con lộ này.

XE CỘ

- Xe kéo: Nhiều người cho rằng loại xe này đã ra đời vào đầu thời Minh Trị tại Nhật Bản, khoảng năm 1869. Năm 1883, chiếc xe kéo, hay còn gọi là xe tay xuất hiện lần đầu tiên tại Hà Nội. Khoảng năm 1898, Sài Gòn mới có loại xe này, sau đó phổ biến đến các tỉnh, trong đó có Cần Thơ. Năm 1933, giá xe kéo tại Cần Thơ: “từ đại lộ Saintenoy đi Cầu Bắc: 1 cắc; đi Cái Răng: 5 cắc”.

Cuộc cách mạng “bánh xe” đã phân chia thành hai loại khách sử dụng: loại bánh cao su dành cho giới quan chức thuộc địa và gia đình, loại bánh sắt dành cho giới trung lưu người bản xứ.

- Xe đạp: Lúc mới nhập cảng, khoảng đầu thế kỷ XX, người Việt gọi là “xe máy”, có lẽ do được vận hành bằng các bộ phận máy móc: pê-đan, đĩa, dây sên, líp... Sau đó, do xe gắn máy được nhập vào nước ta, nên người dân gọi: xe đạp để phân biệt.

- Xe ngựa: Xe ngựa ngày xưa rất hiếm, chỉ có giới quan lại, người giàu mới sử dụng. Dân nghèo lúc này chủ yếu vẫn là dùng xe trâu, xe bò gắn bánh gỗ nguyên tấm. Sau năm 1881, người Pháp đưa vào nước ta xe song mã, dùng hai ngựa kéo, mui kín chuyên chở khách, chuyển giấy tờ, bưu kiện; gọi là xe kiếng. Đây là loại xe sang trọng, bánh cao su, chạy êm, giá mắc nên chỉ có lớp trung lưu trở lên sử dụng. Nông dân ta tự mày mò chế tạo riêng cho mình một loại xe ngựa mô phỏng theo kiểu xe song mã của người Pháp, gọi là xe thổ mộ. Xe chạy bằng 2 bánh gỗ, trên thùng có 1 ghế dài có lưng dựa, chỗ gác tay cho tối đa 4 người. Phía trước có treo cái đèn xe ngựa giống như đèn bão, gió thổi không tắt (sau đổi sang đèn khí đá). Loại phương tiện này rất được ưa chuộng vì giá rẻ.

- Xe gắn máy: Đến đầu thế kỷ XX, xe gắn máy sau khi cải tiến nhiều lần mới được sử dụng phổ biến ở châu Âu và xuất cảng sang các nước khác. Nhiều tài liệu cho rằng một trong 3 chiếc xe gắn máy đầu tiên nhập vào Hà Nội năm 1903 mang nhãn hiệu Herstal sản xuất tại Đức. Đến năm 1929, tờ Hà thành Ngọ báo có tin vắn: “thầu khoán Nguyễn Văn Thịnh mua một chiếc xe hiệu Solex từ Pháp”. Thời kỳ này, lương công chức khoảng 40 đồng/tháng; trong khi giá 1 chiếc Solex là 160 đồng.

- Xe hơi: Xe hơi nhập vào Sài Gòn đầu tiên năm 1907. Chiếc xe nhập vào thứ nhất mang số 1, chủ là một người Pháp. Chiếc số 2 là của thầy Năm Tú-Châu Văn Tú, chủ gánh hát ở Mỹ Tho. Tới chiếc số 7 và số 8 là của ông Nguyễn Minh Tho ở Gò Công. Kế đến số 10, số 11 và 12 là của ông Lê Phát Tân, em ruột ông Lê Phát Đạt biệt danh: “Huyện Sĩ”, ông ngoại của hoàng hậu Nam Phương, vợ vua Bảo Đại.

Ở Cần Thơ, chưa có tư liệu ai là người đầu tiên mua xe hơi nhưng trên báo An Hà số 200 ra ngày 03-02-1921 có rao “bán 1 chiếc xe hơi hiệu Dodge để đưa bộ hành, sức mạnh 12 ngựa, 10 chỗ ngồi giá 2.400đ” (giá lúa lúc này 100 kg từ 3,3-3,45 đồng).

VIỆC ĐI LẠI

Trước tiên là qui tắc đi đường, sau này gọi là luật giao thông. Những năm đầu thế kỷ XX, do mới tiếp xúc với xe cộ tân tiến, dân Cần Thơ còn đi lại khá tùy tiện, dễ gây tai nạn. Báo An Hà số 274 và số 293 viết: “Ngày 23-7-1922 xe đồ của ông Võ Hiếu Đễ số 2037 từ Cần Thơ đi Bạc Liêu đụng với xe đồ số 973...”; “Ngày 08-11-1922 xe kiếng số 34 bị lật ở cầu lớn Cái Răng làm 3 hành khách trong xe bị u đầu, trầy mặt”.

Để việc đi lại có nề nếp, ngày 15-3-1923, Thống đốc Nam kỳ ra Lệnh nghị: “Xe chở chuyên hàng vật, cùng là xe đưa bộ hành, chẳng hề khi nào chạy quá 40 kilômètres trong 1 giờ đồng hồ. Còn xe camion bánh đặc được phép chạy mỗi một giờ có 12 kilômètres mà thôi” (Điều 36).

Trong nội ô, bến xe và tuyến đường của xe khách được quy định:

“-Xe ngựa được chạy khắp thành phố, đậu tại đường Paul Bert bên trái ngó ra rạch Cần Thơ và muốn đậu chỗ nào khác thì chủ xe phải xin phép;

-Xe hơi chạy Cần Thơ-Cái Răng và ngược lại: Bận đi từ 6g-10g tại bến đường Sainternoy-Delanoue-Dinh xã Tây...

-Xe hơi đưa hành khách: Sài Gòn, Ô Môn, Long Xuyên, Châu Đốc, Nam Vang và xe cho mướn bến xe ở đại lộ Sainternoy và Gallieni.

Cấm xe đồ chạy kiếm mồi trong châu thành Cần Thơ” (Nghị định ngày 15-11-1926 của chủ tỉnh Cần Thơ).

Những năm từ 1925-1935, Cần Thơ có 3 tuyến đường xe ngựa: từ Bình Thủy, Phong Điền và Cái Răng vào nội ô thành phố. Sau năm 1935, bến xe ngựa dời về gần rạp hát Lido (ngã tư Lê Thánh Tôn-Tân Trào). Mãi đến năm 1955, xe ngựa mới dừng đưa khách vì các loại xe đồ chen ép.

Kể đến là các dịch vụ phục vụ cho xe cộ, giao thông. Năm 1922, gagare-hãng xe đồ Trần Đất Nghĩa được thành lập. Gagare Trần Đất Nghĩa “sửa các thứ máy: xe hơi, tàu hơi, xe máy, máy may, máy viết chữ, máy nói... và có bán vỏ xe thượng hạng hiệu Pneu Bergouan”. Sang năm 1923, gagare này có “bán 1 xe hơi hiệu Butck 6 máy, 7 chỗ ngồi giá 1.500đ”. Trong khi đó giá 100 kg lúa lúc này tại cảng Sài Gòn: từ 4,9-5 đồng.

Trước năm 1922, hành khách từ Cần Thơ đi Rạch Giá phải mất 2 ngày theo lộ trình: đi tàu khách lên Long Xuyên, nghỉ đêm; sáng hôm sau đi tiếp tàu khách qua Rạch Giá. Năm 1922, xe của hãng Trần Đất khởi hành từ 5 giờ 30 ở Rạch Giá đến Cần Thơ lúc 10 giờ; sau đó đi Mỹ Tho và đến Sài Gòn lúc 4 giờ chiều. Xe có 23 chỗ ngồi, trong đó có 10 chỗ hạng nhứt dành cho “viên quan, giới chức cùng quí bà, quí cô sang trọng”.

Đến năm 1924, đã có 14 tuyến xe khách từ Cần Thơ đi Sài Gòn và các tỉnh; trong đó hãng xe Trần Đất chạy 8 tuyến. Giá vé cao nhất: Rạch Giá-Sài Gòn 6 đồng; thấp nhất: Cần Thơ - Vĩnh Long 1 đồng.

Tài liệu tham khảo :

1. An Hà báo số 200-834, ra từ năm 1921-1933
2. Báo Phụ Nữ Tân Văn số 207 ngày 06-7-1933
3. Hoàng Thị Thu Hiền, 2013, *Nam bộ – Đất và Người* (tập IX), Hội Khoa học Lịch sử TP Hồ Chí Minh, Nxb Đại học Quốc gia TP Hồ Chí Minh.
4. Ernest Outrey, 1913, *Tân thơ tổng lý qui điều* - Trần Văn Sớm dịch - Saigon, Imprimerie commerciale C.Ardin.

5. Nhâm Hùng, 2013, *Ninh Kiều điểm nhàn Tây Đô*, Nxb Trẻ.
6. Sơn Nam, 1992, *Văn minh miệt vườn*, Nxb Văn hóa.