

Chú Hỷ, Ông Vua Tàu Thủy Nổi Tiếng Bạc Nhất Sài Gòn Xưa

Mẫn Nhi



Sài Gòn cách đây một thế kỷ không đông người và không có các phương tiện đi lại như ngày nay. Giao thông chủ yếu dựa vào đường thủy. Do đó, khi người Pháp muốn kinh doanh ngành giao thông, họ đã lập ra những công ty vận tải đường sông (Compagnie des messageries fluviales), sắm những chiếc tàu đóng từ châu Âu đem sang. Có thể nói, vào thời ấy, ngọpài người Pháp, chưa ai dám nghĩ đến chuyện đứng ra cạnh tranh trong lĩnh vực này. Song, có một người phá được cái lệ đó. Người ta không rõ ông tên họ thật là gì, chỉ quen gọi biệt danh “chú Hỷ”.

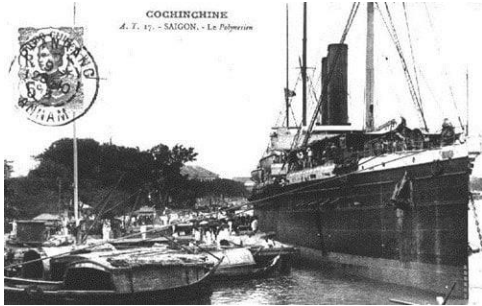
Hỷ, có lẽ phát âm từ một cái tên tiếng Hoa, nhưng cũng có thể là cách gọi của người Việt để chỉ một người may mắn. Ông này sống cùng thời với Hui Bon Hoa (chú Hỏa) và cũng từ tay trắng làm nên sự nghiệp, nên những gì được kể lại về cá nhân ông sau này, đều được tính huyền thoại. Tuy nhiên, không một ai ở Sài Gòn thời trước lại không nghe danh về con người mà họ xem là tấm gương nỗ lực làm giàu. Câu hát ví: “*Đi tàu chú Hỷ, ở nhà chú Hỏa*”, đủ nói lên mức giàu có của chú Hỷ. Nhưng làm cách nào mà một con người khổ rách áo ôm lại có thể ngoi lên địa vị đối đầu ngang ngửa với các tay trùm tư bản người Pháp vốn có ưu thế về nhiều mặt trong lĩnh vực kinh doanh tàu thủy? Điều này nhắc ta nhớ đến một khía cạnh đặc thù của người Hoa: tính cần cù, nhẫn nại và có máu liều. Chú Hỷ có thừa những điều đó. Ngày ấy, ở miền Bắc thì có ông **Bạch Thái Bưởi**, người đã thành công lớn trong ngành vận tải sông biển, nên có người cho rằng chú Hỷ đã bắt chước ông Bưởi khi bước vào ngành tàu thủy. Tuy nhiên, khi rà lại thời gian, thì nhận thấy rằng chú Hỷ lớn tuổi hơn Bạch Thái Bưởi và công cuộc kinh doanh tàu thủy của chú Hỷ cũng diễn ra sớm hơn ông Bưởi vài chục năm. Như vậy, có thể nói rằng người đầu tiên “làm vua” ngành tàu thủy ở Việt Nam chính là chú Hỷ (không kể các tay tư bản người Pháp).

Theo một tài liệu riêng, chúng tôi thu thập được từ vài gia đình người Hoa ở Chợ Lớn thì, chú Hỷ là một người Hoa gốc Quảng Đông (Trung Quốc), lánh nạn Mãn Thanh vào giữa thế kỷ XIX. Ông đến và định cư ở vùng Đê Ngạn (Chợ Lớn) với nghề buôn bán “hàng xén” trên sông. Cửa hiệu hàng xén của cậu trai 17 tuổi chỉ có chiếc xuồng con, một ít hàng tiêu dùng rẻ tiền, nhưng thiết thực cho đời sống như ống chỉ, kim may, muối, đường, tiêu, tỏi... Một loại tiệm “chạp phô” thu nhỏ. Vùng hoạt động của cậu ta là các kênh rạch chằng chịt của thành phố Chợ Lớn thời đó, song đôi khi cũng xa hơn, ra tận Kinh Đôi, Nhà Bè để mua hoặc trao đổi hàng hóa. Những cuộc đi lại này đã hun đúc trong lòng chú Hỷ cái mộng “làm vua” sông nước.

Một hôm, nhân cập xuồng bên hông một chiếc tàu khách thuộc Công Ty Vận Tải Đường Sông của người Pháp, chú Hỷ lần đầu tiên được bước chân lên chiếc tàu to gấp trăm lần chiếc thuyền con của mình. Thấy chú dạn dĩ, lanh lẹ, viên tài công người Pháp đã hỏi đùa: “*Mày có muốn đi tàu không?*”. Chú gật đầu, mà không ngờ đó là cái gật đầu định mệnh. Bởi vì, chỉ sau đó vài hôm, qua sự giới thiệu của viên tài công, chủ tàu người Pháp đã đồng ý nhận cậu trai người Hoa đó vào làm chân hỏa dầu vục trên tàu. Trong ba năm đi khắp các miền sông nước Nam Kỳ, đôi khi còn lên tận Nam Vang (Phnom Pênh), chú Hỷ đã được mở tầm mắt, được thấy một tương lai khác rộng lớn hơn là nghề bán hàng xén trên sông của mình nhiều. Và cũng chính trong những ngày này, đã hình thành một giấc mơ trong đầu chú Hỷ: được làm chủ những chiếc tàu xuôi ngược khắp nơi. Thời đó (1883-1884), sở hữu các đội tàu thủy ở Nam Kỳ là Công ty Messageries Fluviales (tàu chạy sông). Về sau đổi tên là Compagnie Saigonnaise de Navigation, do một người Pháp nhiều thế lực là Jules Rueff làm chủ. Đội tàu của Công ty này chạy khắp Nam Kỳ lục tỉnh (Nam Bộ) và Nam Vang, do các tài công được thuê từ Pháp sang. Bọn này tuy lái tàu giỏi, nhưng thường được trả lương rất thấp, nên sinh ra chán nản, phục vụ khách không tận tình. Có người lại nói rằng, do phải kiếm ăn thêm ngoài đồng lương chết đói, nên bọn tài công và em út thường hay vận chuyển lên lút các hàng quốc cấm như thuốc phiện đem từ Cambodge về tiêu thụ ở Sài Gòn.

Nhận biết điều ấy, chú Hỷ nảy ra ý nghĩ: tại sao người mình (chú tự coi mình là người bản xứ, người Việt) không đứng ra cạnh tranh ngành này? Với một ít vốn dành dụm được, cộng thêm tiền vay mượn, quỳn góp từ đồng hương, đầu tiên chú Hỷ xin mua một chiếc tàu sắp đến ngày “trồng hành” (tàu cũ, dùng các tàu này chứa phân trồng rau, trồng hành) của Công ty mà chú đang phục vụ. Người Pháp thấy chú có ý định đó thì cho rằng chú điên, nên đồng ý bán cho với giá rẻ mạt, thậm ý muốn làm cho chú hết vốn, sáng mắt ra! Tuy

nhiên, khi người Hoa muốn làm ăn, thì một mảnh giẻ rách cũng có thể biến thành một bức gấm hoa. Khi mua được chiếc tàu cũ, chú Hỷ xin nghỉ việc, để “làm gì đó chưa ai biết”. Một năm sau, tại Sở đăng kiểm tàu chở khách, người ta thấy tên chú Hỷ, đăng ký tàu sông, chở khách đi khắp Nam Kỳ lục tỉnh! Lão chủ tàu người Pháp Jules Rueff phì cười, tuyên bố với thuộc hạ: “*Cho nó chết nhăn răng!*”. Vì lão ta nghĩ, trong lĩnh vực tàu thủy, không ai có thể cạnh tranh với người Pháp. Nhưng, thật bất ngờ, chỉ sau khi hạ thủy vài tháng, chiếc tàu khách mang tên Nam Long (Rồng Nam) của chủ Hỷ luôn đầy khách, hơn hẳn lượng khách của tàu Tây! Điều gì đang xảy ra vậy? Đó là câu hỏi mà Jules Rueff đang muốn được trả lời. Thì ra, rất đơn giản: khách Việt đi tàu Nam Long được tự do, thoải mái hơn và nhất là giá cả rẻ hơn! Hỏi tại sao dám cạnh tranh kiểu đó, chú Hỷ đáp: *sở phí của mình thấp, khách của mình lại bình dân, nên phải lấy giá thấp thôi*. Còn hơn thế nữa, khách đi tàu của chú Hỷ sẽ được chăm sóc kỹ hơn, ăn uống hợp khẩu vị hơn, đặc biệt là được ghé bến theo yêu cầu của khách (tàu Tây chỉ ghé bến chính, không ghé bến dọc đường, mà người Việt mình thì lại thích được lên, xuống theo nhu cầu).



Từ thành công ban đầu đó, một năm sau nữa, chủ Hỷ có thêm chiếc tàu Nam Hưng (Việt Nam hưng thịnh), được mua từ Singapore mang về. Và **sau năm năm, đội tàu của chú Hỷ đã lên tới 20 chiếc**. Khách đi tàu đã đổ xô đi tàu “ta”, vì những cái lợi như trên. Ngoài ra, còn một điều thuận tiện khác mà khách ta rất khoái, đó là vừa đi vừa chờ được hàng hóa công kênh, điều mà với tàu Tây, họ không được phép. Với cung cách làm ăn như vậy, nên chỉ vài năm sau đội tàu của chú Hỷ đã trở thành đối thủ đáng gờm của tàu Tây. Lúc đầu, chú Hỷ còn khiêm nhường, luôn tránh đụng độ với lộ trình của hãng tàu Pháp, song dần dần, do thấy đã đủ lực, chú Hỷ “chơi tới bến” luôn, chẳng cần kiêng dè

gì nữa. Hễ nơi nào có tàu Pháp chạy, thì có tàu Nam Long, Nam Hưng... Từ Sài Gòn đi Mỹ Tho, Vĩnh Long, Cần Thơ, Long Xuyên, Rạch Giá, Châu Đốc, Cà Mau, Bạc Liêu, Sóc Trăng, Nam Vang... đâu đâu cũng có tiếng “súp lê” (còi báo) của tàu chú Hỷ. Cuộc cạnh tranh đã ngang ngửa... Và thật bất ngờ ngoạn mục: cho đến những năm cuối thế kỷ XIX, tàu của Compagnie Saigonnaise de Navigation đã phải né tàu của chú Hỷ, để tránh cảnh “xách tàu không mà chạy”. “Ta” đã thắng “Tây” một keo quá đã, như nhiều người Nam Bộ lúc đó nghĩ vậy. Chú Hỷ trở thành ông vua tàu thủy một cách chắc chắn.

Vào những năm đầu thế kỷ XX, tại khu “phố Wall” của Sài Gòn (tức tập trung nhiều ngân hàng, gồm tứ giác Nam Kỳ Khởi Nghĩa – Hàm Nghi – Pasteur – Bến Chương Dương ngày nay) đã hình thành một “thị trường chứng khoán” không văn tự, không quy ước chính thức, nhưng các tay mại bản hàng đầu, gồm người Pháp, người Việt, người Hoa, đã mặc nhiên công nhận Công ty tàu thủy của chú Hỷ là một trong bốn Công ty hàng đầu của Sài Gòn thời ấy (ba Công ty còn lại đều là của người Pháp). Nghe nói, đã có vài tay môi giới chứng khoán từ Hồng Kông sang, có ý định mua cổ phần của Công ty chú Hỷ. Nhưng “ông vua” này đã thẳng thừng từ chối với lời khẳng định: “*Tôi đã tạo ra được nó, tất phải giữ được nó bằng sức của mình*”.

Giới tư bản Pháp lúc ấy cũng không vui gì khi thấy cái gai trong mắt mình. Họ cố bành trướng trong lĩnh vực tàu thủy, nhằm chèn ép thế lực của chú Hỷ, nhưng vẫn không sao thực hiện được trọn vẹn ý đồ. Cho đến khi có chiến tranh thế giới lần thứ nhất (1914-1918) ở Nam Kỳ người ta vẫn còn ưa chuộng phương tiện đi lại bằng tàu thủy của chú Hỷ. Chỉ đến khi Sài Gòn và các tỉnh có đường giao thông bộ như ô-tô, tàu hỏa, thì ảnh hưởng của tàu thủy mới giảm dần.

Chú Hỷ qua đời vào đầu thế kỷ XX, sau đó con cháu ông tiếp tục nối nghiệp, và nghe nói phải tới thời điểm sau này thì việc cổ phần hóa Công ty tàu thủy của chủ Hỷ mới được thực hiện. Nhưng nghe đâu, bởi cung cách làm ăn chia năm, xẻ bảy, nên dần dần sự phát đạt không còn cao nữa. Tuy vậy, tiếng tăm của chú Hỷ vẫn còn nguyên. Người dân Sài Gòn, Chợ Lớn mỗi khi nhắc đến tàu thủy, thầy đều nhớ đến chú Hỷ. Thậm chí, ở nước ngoài cũng có người biết tên chú Hỷ. Năm 1961, một tờ báo ở Singapore, khi viết về vận tải thủy ở Đông Nam Á, đã có nhắc đến một ông vua tàu thủy ở Chợ Lớn, mà họ gọi là Hsui, phong ông ngang hàng với nhiều “vua sông nước” khác ở châu Á.