

HỆ THỐNG ĐƯỜNG BỘ THANH HÓA CUỐI THẾ KỈ XIX - ĐẦU THẾ KỈ XX

Trương Thị Hải

Viện Sử học - Viện Hàn lâm Khoa học Xã hội Việt Nam

Tóm tắt. Cuộc khai thác thuộc địa của thực dân Pháp ở Thanh Hóa đã đưa đến những chuyển biến lớn lao đối với đường bộ. Từ tuyến giao thông quan trọng nhất là Đường thuộc địa (đoạn qua Thanh Hóa) đến các tuyến đường nội tỉnh đều có sự tu bổ đáng kể về chiều rộng mặt đường, chất liệu thi công cũng như các công trình phụ trợ. Đường bộ phát triển dẫn đến sự tăng trưởng khá nhanh của lượng ô tô lưu thông trên toàn tỉnh. Một số hình thức vận tải mới đã xuất hiện. Tuy nhiên, việc nâng cấp đường bộ Thanh Hóa không ra khỏi mục đích chung là phục vụ cuộc khai thác thuộc địa của thực dân Pháp.

Từ khóa: Đường bộ, giao thông, Thanh Hóa, thời Pháp thuộc.

1. Mở đầu

Cuối thế kỉ XIX, ngay sau khi đặt ách đô hộ tại Thanh Hóa, thực dân Pháp trước hết tập trung phát triển hệ thống giao thông, cụ thể là cải tạo các con đường cũ, khai thông một số tuyến giao thông mới để chuyển quân, trấn áp các cuộc khởi nghĩa, đồng thời mở đường vào các khu mỏ, đồn điền để vơ vét tài nguyên. Đây là một trong những nguyên nhân chủ đạo khiến hệ thống đường bộ tại Thanh Hóa có sự biến đổi rõ rệt so với các thời kì trước.

Thanh Hóa là một trong những nơi mà phong trào Cần Vương diễn ra rất sôi nổi, kéo dài trong nhiều năm. Mặc dù phải tập trung nhiều nhân lực, vật lực cho việc “ôn định trị an” nhưng ngay từ năm 1888, giao thông - vận tải đã nhận được sự quan tâm đặc biệt của Công sứ Thanh Hóa Bô-nan [1; 553]. Một năm sau, thực dân Pháp đã “tu bổ nền đường mở rộng mặt đường từ 3 mét đến 3,5 mét lên thành 5 mét” [2; 643]. Việc cải tạo, nâng cấp đường bộ được người Pháp tiến hành liên tục trong hơn hai thập kỉ. Trước thời điểm Chiến tranh thế giới lần thứ nhất (năm 1914) nổ ra, diện mạo giao thông Thanh Hóa nói chung, đường bộ nói riêng đã có những chuyển biến căn bản và rõ rệt. Hệ thống đường bộ Thanh Hóa cuối thế kỉ XIX - đầu thế kỉ XX là đề tài tương đối mới, vấn đề này mới được đề cập rải rác trong các ghi chép của người Pháp và được *Địa chí Thanh Hóa* [2] cũng như ngành giao thông - vận tải Thanh Hóa khái quát một cách rất sơ lược. Năm 2003, tại Hội thảo *Thanh Hóa thời kì 1802-1930*, tác giả Phạm Thị Quy dựa vào những ghi chép của Tiến sĩ Robequain để viết tham luận *Giao thông vận tải Thanh Hóa từ 1802-1930 (qua tư liệu của Robequain)* [3; 274-287]. Tác giả khảo cứu khá công phu, chi tiết.

Từ kết quả của các nhà nghiên cứu trước, cùng với những tư liệu mới được phát hiện, hi vọng diện mạo đường bộ Thanh Hóa cuối thế kỉ XIX - đầu thế kỉ trong bài viết này sẽ tổng thể, toàn diện hơn. Qua đó đóng góp ít nhiều cho công tác nghiên cứu đường bộ Việt Nam, làm sáng tỏ một nội dung trong cuộc khai thác thuộc địa của thực dân Pháp ở vùng đất địa đầu Bắc Trung Bộ, ngoài

Ngày nhận bài: 19/1/2019. Ngày sửa bài: 19/3/2019. Ngày nhận đăng: 2/5/2019.

Tác giả liên hệ: Trương Thị Hải. Địa chỉ e-mail: truonghaiysh@gmail.com

ra còn đúc rút những kinh nghiệm lịch sử, phục vụ sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Thanh Hóa giai đoạn hiện nay.

2. Nội dung nghiên cứu

2.1. Hệ thống đường bộ Thanh Hóa trước khi thực dân Pháp đô hộ

Nhìn chung, cũng như các địa phương khác trong cả nước, hệ thống giao thông đường bộ Thanh Hóa trước thế kỉ XX chưa phát triển, chỉ đáp ứng được nhu cầu đi lại trong tỉnh và một phần nhất định trong lưu thông với tỉnh ngoài.

Trước thời Nguyễn, tuyến đường chính là tuyến đường thượng đạo, đây là tuyến đường bộ duy nhất nối Thanh Hóa với Thăng Long thời Trần. Tác giả bài viết *Tìm lại con đường thiên đô Thăng Long - Tây Đô* đưa ra đoán định về lộ trình: từ Hà Nội qua Phủ Lý (Hà Nam) đến Nho Quan (Ninh Bình) rồi vòng sang phía Tây, qua Phố Cát (Thạch Thành - Thanh Hóa), qua các huyện Vĩnh Phúc (nay là Vĩnh Lộc), Yên Định, Thủy Nguyên, Lôi Dương [4; 46-49] (tương ứng với các huyện Thiệu Hóa, Thọ Xuân - Thanh Hóa ngày nay).

Tuyến đường bộ thứ hai chính là con đường Thiên lý, hình thành từ thế kỉ thứ nhất. Trên lộ trình “*bọn cai trị đã đặt hệ thống trạm thông tin từ chặng đường Đại La về đến kinh đô Trung Hoa*” [5; 17]. Từ Đại La/ Thăng Long vào Thanh Hóa, đường thiên lý có nhiều đoạn trùng khớp với đường Thượng đạo nhưng đến Tam Điệp (Ninh Bình) thì vòng sang phía Đông đến hợp lưu sông Mã và sông Chu rồi qua các huyện Quảng Xương, Tĩnh Gia. Thời Gia Long quy định chiều rộng là 11m50 nhưng kích thước này ít khi đạt được. Sử liệu thời Nguyễn khi chép về lộ trình trên đường đã lưu ý khách bộ hành đề phòng cộp, beo, thú dữ, “*dọc đường có trạm, cách nhau trung bình khoảng 15km, khách đi đường có thể nghỉ ngơi, ăn uống, đổi phu cáng mới do các làng phụ cận cung cấp*” [1; 549-550].

Hai tuyến đường này được nối liền với nhau bởi những đường ngang, trong đó có một con đường chạy qua thành cổ Thanh Hóa.

Sang thời Nguyễn, mặc dù triều đình đã có những biện pháp tu bổ, cải tạo nhưng đường bộ Thanh Hóa nhìn chung vẫn còn tương đối lạc hậu. Ở miền núi, đường bộ chỉ là “*những con đường mòn tồi tệ băng qua, rất ngoằn ngoèo, uốn khúc ở xứ Mường giữa các cánh đồng và trên các bờ đê nhỏ*” [1; 270]. Từ Thanh Hóa ra Bắc Kì phải đi qua những con đèo chật hẹp, hiểm trở là đèo Yên Bạ, đèo Tam Điệp, đèo Đồng Giao, đèo Phố Cát [6; 9].

Cuộc điều tra thời Đồng Khánh cho biết, thời điểm này, Thanh Hóa có một tuyến đường bộ chính là đường Quan báo và một mạng lưới đường đất phục vụ nhu cầu đi lại trong tỉnh.

- Đường Quan báo (tên gọi khác của đường Cái quan), phía nam từ khe Nước Lạnh (địa giới Thanh Hóa - Nghệ An) đi ra phía bắc, đến ngọn giữa núi Tam Điệp (địa giới Thanh Hóa - Ninh Bình), dài 90.499 trượng (1 trượng tương đương với 4m, suy ra đường Quan báo qua Thanh Hóa dài 361.996m - con số này dường như không chính xác - quá nhỏ so với thực tế) [7; 20].

- Các tuyến đường “*nội phủ*”, “*nội huyện*”, “*nội châu*” có hai loại kích thước: rộng 2m và rộng 4m. Con đường từ Tĩnh lý đến các huyện Hoằng Hóa, Mỹ Hoá, Hậu Lộc, chạy qua Thần Phù đến giáp Ninh Bình rộng khoảng 2,68m (1 thước tương đương 0,4m, chúng tôi quy đổi sang mét để tiện theo dõi) [8; 1073-1156].

Cầu đường bộ là những cây cầu tạm bợ bắc qua những con sông hẹp, có thể bị lũ cuốn trôi trong mùa mưa. Trong hệ thống cầu qua sông trên *đường thiên lý* đáng chú ý nhất là cây cầu ở Khoa Trường (nay thuộc huyện Nông Cống) có chiều dài lên tới 70m. Ngoài cầu Khoa Trường, thời kì này, Thanh Hóa có những cây cầu sau:

- + Huyện Tống Sơn có cầu Tống Giang (sông Tống) và cầu Cổ Đam.
- + Huyện Nga Sơn có cầu kênh.

+ Huyện Hoàng Hóa có cầu Lôi và cầu Phú Vinh.

+ Huyện Đông Sơn có cầu Thọ Hạc, cầu Bồ Vệ, cầu Yên Khê và hai cây cầu ở thôn Tạnh Xá. Theo *Quốc sử quán triều Nguyễn*, thôn này có hai anh em cùng đỗ Tiến Sĩ thời Lê. Sau khi đỗ đạt, mỗi người đã dựng một cây cầu nên cầu ở Tạnh Xá còn có tên nôm là cầu Anh và cầu Em.

+ Huyện Ngọc Sơn (phủ Tĩnh Gia, nay là huyện Tĩnh Gia) có các cây cầu: cầu Hồ, cầu Tị Bình, cầu Dưa, cầu Đồi, cầu Thế Vinh [9; 282].

Tư liệu không cho biết cụ thể quy mô, kích thước những cây cầu này nhưng về đại thể, đó là những cây cầu gỗ, một số cầu được lợp ngói. Còn với những con sông lớn thì phải dùng thuyền hay dò ngang, đây là trở ngại rất lớn cho khách bộ hành khi thời tiết không thuận lợi.

Như vậy, đến cuối thế kỉ XIX, hệ thống đường bộ Thanh Hóa phổ biến hai loại kích thước: “Đường lớn” rộng 4m và “đường nhỏ” rộng 2m đều được đắp bằng đất. Kích thước, chất liệu này không thể đáp ứng vận tải bằng xe ô tô. Đây là nguyên nhân chính khiến thực dân Pháp sau khi đô hộ Thanh Hóa đã gấp rút cải tạo và từng bước kiên cố hóa bằng phương thức rải đá (về sau là rải nhựa).

2.2. Đường bộ Thanh Hóa cuối thế kỉ XIX - đầu thế kỉ XX

Chủ trương của Chính quyền Bảo hộ: cũng như các địa phương khác, thực dân Pháp thiết lập ở Thanh Hóa một Chính quyền Bảo hộ, tồn tại song song với chính quyền Nam triều của nhà Nguyễn, đứng đầu là Công sứ người Pháp. Giúp việc cho Công sứ là hai Phó sứ, rồi đến Giám binh và người đứng đầu các Sở. Thanh Hóa có 10 sở gồm: Sở Học chính, Sở Y tế, Sở Ngân khố, Sở Bru điện, Sở Thiên văn, Sở Liêm phóng, Sở Kiểm lâm, Sở Thương chính, Sở Lục lộ và Sở Nông giang. Việc quản lý đường bộ do Sở Lục lộ đảm nhiệm.

Ngay từ năm 1888, Công sứ Thanh Hóa Bô-nan đã nhận thấy: “Đèo Tam Điệp có những trở ngại nghiêm trọng đối với việc chuyên chở hàng hóa của những người khuân vác, xe cộ cũng không qua lại được” [1; 553]. L.Constantin khi đề cập đến sông Chu và những lợi ích của hệ thống dẫn thủy nhập điền đã nhắc đến “*một vùng đất đai rộng lớn xưa kia không canh tác gì được*” do “*chưa có phương tiện giao thông thật thuận lợi*” [10; 9]. Ở phía Nam tỉnh, đường Cái quan này “*phải qua một con sông rất rộng là sông Ghép, cửa sông có một bãi cát ngầm hay xô dịch làm mắc cạn cho nên khó lưu thông*” [6; 10]. Vì vậy, vấn đề quan trọng của Chính quyền Bảo hộ, thậm chí có thể xem như “*tập tục khai hóa*” (chữ dùng của Charles Robequain) của người Pháp là ưu tiên xây dựng những con đường tốt trong tỉnh (Thanh Hóa).

Tác động của Chính quyền Bảo hộ đến đường bộ Thanh Hóa cuối thế kỉ XIX - đầu thế kỉ XX chủ yếu biểu hiện trên hai phương diện:

- *Mở những tuyến giao thông mới:* Việc mở những tuyến giao thông mới trong giai đoạn này của thực dân Pháp được tiến hành chủ yếu ở vùng miền núi phía tây-bắc và tây-nam của tỉnh.

Ở phía tây-bắc, con đường bộ đầu tiên nhận được sự quan tâm của Chính quyền Bảo hộ là con đường men theo sông Mã, dẫn vào vùng Mường phía Bắc Thanh Hóa và dẫn đến một số vùng ngày nay thuộc địa phận Lào như Hủa Phăn, Sam Teu (*Sầm Tộ - TG*). Theo *Le Thanh Hóa*, vào năm 1900, các địa danh này “*còn gắn vào Thanh Hóa về mặt hành chính*” nên Thanh tra Cuvelie chủ trương xây dựng tuyến đường từ Yên Lược (thuộc huyện Thọ Xuân) men theo sông Chu (sông Luông) qua lỵ sở các châu: Ngọc Lặc, Lang Chánh chạy thẳng vào thung lũng sông Lò (nay thuộc huyện Quan Sơn) rồi ngược sông Lò tới Mường Pao (nay thuộc tỉnh Hủa Phăn - Lào) và đến trung tâm Sam Teu. Con đường này được đặt tên là “*đường Sam Teu*”, quanh co và rất nhiều khúc ngoặt. “*Mọi cố gắng của các viên Công sứ (Thanh Hóa) và của Sở Công chính đều hướng về con đường này*”; từ phủ Quảng, mỗi năm “*mở rộng mãi lên phía trên*” [1; 557].

Từ năm 1908 đến năm 1910, các Ủy viên tỉnh Hủa Phăn đã khai thông một lối đi từ Sốp Xim (Sầm Nưa) đến Hủa Phăn. Thực dân Pháp muốn tận dụng tuyến đường này nên mở một con đường tại khu vực phía trên huyện lỵ Hôi Xuân (Quan Hóa) nối vào tuyến đường bộ Sốp Xim -

Hủa Phấn. Song, do sự khó khăn của địa hình (chỉ là đường mòn) và để hạn chế tai nạn, người ta đã cho xây dựng một bức tường trên các sườn núi đá vôi (năm 1925).

Các tuyến đường nhỏ hẹp, chạy men theo sông Lò, sông Luông cũng được khai thông và cải tạo. Nhờ sự điều chỉnh và không ngừng mở mang của các viên Đại lý ở Hội Xuân mà từ Bản Ngầm, Hội Xuân (Quan Hóa) người ta có thể đi trên những con đường mòn để tới “đường Sam Teu” xuống Thọ Xuân hoặc ngược lên phía tây-bắc để sang Lào.

Trong cuộc khai thác thuộc địa lần thứ nhất của thực dân Pháp, nhiều con đường được mở ở Phố Cát (nay thuộc huyện Thạch Thành) để vận chuyên gỗ; một nhánh đường bộ cũng được mở để đi tới Hòa Luật và Bình Bút; đường ô tô vào Bến Nai - trung tâm khai thác lâm nghiệp, cũng gấp rút được xây dựng...

- *Cải tạo, nâng cấp các tuyến giao thông cũ*: Công việc này được tiến hành cả ở đồng bằng lẫn miền núi khiến cho lưu thông giữa các vùng miền trở nên dễ dàng hơn. Ngay từ năm 1889, thực dân Pháp đã mở rộng mặt đường lên 5 mét [2; 643].

Đường cái quan (từ sau Nghị định ngày 18-6-1918 của Toàn quyền Đông Dương, tuyến đường này trở thành một phần của Đường thuộc địa số 1 - *routes coloniales*): là tuyến giao thông huyết mạch của tỉnh Thanh Hóa nên sớm nhận được sự quan tâm của chính quyền Thực dân, gắn liền với quá trình hình thành đô thị Thanh Hóa năm 1899.

Theo quan điểm của người Pháp, thành Thọ Hạc thời Nguyễn không thể phát huy hết vai trò trong việc khai thác tài nguyên ở Thanh Hóa và không thể đáp ứng được những yêu cầu về phát triển. Vì vậy, ngay sau khi ngọn lửa của phong trào Cần Vương ở Thanh Hóa bị dập tắt, thực dân Pháp đã bắt tay vào khảo sát, thiết kế và lên kế hoạch mở rộng tỉnh lỵ Thanh Hóa. Quá trình “đô thị hóa” này diễn ra đồng bộ, triệt để, trên tất cả các lĩnh vực như công nghiệp, nông nghiệp, văn hóa - xã hội, giáo dục - khoa cử, thương nghiệp... giao thông vận tải cũng không nằm ngoài chủ trương này.

Thực dân Pháp không ngừng mở rộng, cải tạo và nâng cấp đường Cái quan, dất được san bằng, ở “*phía đông đường Cái quan, người ta đã dỡ nhiều chùa và đẩy lùi chợ*”. Chỉ 8 năm sau (đến năm 1907), hình ảnh về “*một điểm buôn bán tấp nập, nhà tranh, nhà ngói xếp thành hàng kéo dài dọc đường cái quan*” đã được thay thế bằng “*một đường phố rộng, hai bên có trồng cây và thảm cỏ; dọc hai bên đường là các công sở và nhà ở của công chức Pháp*” [1; 625-626].

Tuy nhiên, đường Cái quan không được đầu tư, nâng cấp đồng bộ, ngoại trừ đoạn chạy qua đô thị Thanh Hóa, các đoạn còn lại vẫn khá nhỏ bé, manh mún. Năm 1898, trong báo cáo của sở Công Chính, một viên phó kỹ sư cho biết: Xe kéo đã đi lại được nhưng rất xóc, buộc khách trên xe phải xuống đi bộ ít nhất là một phần ba đường. Cách địa giới Bắc Kì khoảng 1,3km người ta còn cấm cả xe kéo và người cưỡi ngựa qua lại. Lưu thông trên đường cái quan chủ yếu là xe ngựa nhỏ và nhẹ [1;553]. Năm 1903, đường Cái quan qua các phủ, huyện vẫn chưa được tu bổ: Hệ thống cầu đã bị mục nát, nhiều đoạn cỏ mọc cao, lấp cả mặt đường. Việc sạt lở rất phổ biến khiến bề rộng mặt đường nhiều nơi chỉ còn khoảng 2m.

Năm 1906, lưu thông trên đường Cái quan vẫn rất khó khăn, nhiều đoạn giữa Thanh Hóa và Ninh Bình chưa đi lại được và hai xe kéo không tránh nhau được. Đến năm 1909, trên đường Cái quan có sự hiện diện tới 7 phà, tập trung chủ yếu ở phía Nam tỉnh (6 phà). Cũng ở tuyến đường này, từ Thanh Hóa vào các tỉnh phía Nam có tới 13 điểm giao thông kém chất lượng khiến ô tô không thể đi qua.

Phải đến năm 1912 khi Toàn quyền Đông Dương Albert Sarraut kí quyết định xây dựng mạng lưới đường bộ toàn Đông Dương bao gồm Việt Nam, Lào và Campuchia thì việc triển khai cải tạo, nâng cấp và mở rộng đường Cái quan để xe chạy được trên toàn tuyến mới thực sự mang lại hiệu quả với ngân sách hàng năm đầu tư từ 600.000 đồng đến 1 triệu đồng Đông Dương [11;71] cho công việc này, đường Cái quan (qua Thanh Hóa) mới có những chuyển biến đáng kể

về chất lượng. Xe ô tô từ Bắc kì vào Thanh Hóa mà không gặp bất cứ trở ngại nào. Đoạn đường từ tỉnh lỵ Thanh Hóa vào Nam cũng được thông suốt đến tận cửa Bạng (huyện Tĩnh Gia).

Trong lưu thông với tỉnh ngoài, từ đường Cái quan, có thể ra Bắc Kì hoặc vào Nam trên những hành trình dài cụ thể như sau:

+ Thanh Hóa - Hà Nội: 151km theo hướng Bắc.

+ Thanh Hóa đến Vinh: 138km theo hướng Nam, đến Huế: 501km và đến Đà Nẵng thì rẽ theo hướng Đông-Nam để đến cảng Tourane: 606km.

+ Thanh Hóa - Phát Diệm (Ninh Bình): 57km theo hướng Đông - Bắc [12; 209].

Đường nội tỉnh cũng được tu bổ, cải tạo. Tuyến giao thông đầu tiên được mở rộng lên 2,5m-3m được nối với đường cái quan tại Bìm Sơn lên phía bắc Thanh Hóa qua Mỹ Tân (huyện lỵ Thạch Thành) tại sông Con (sông Bưởi hiện nay) và chạy song song lên Quảng Tế đến địa giới phía bắc Thanh Hóa. Giai đoạn này, người Pháp tập trung cải tạo đường bộ theo tiêu chí đảm bảo cho xe ô tô có thể lưu thông.

Chất lượng đường bộ cũng được nâng cấp. Việc rải đá được tiến hành từ năm 1906 trên tuyến đường nối tỉnh lỵ với Sầm Sơn. Đến năm 1912, Thanh Hóa có 56km đường nội tỉnh được rải đá.

Đường Cái quan bắt đầu được rải đá từ năm 1914 và chỉ một năm sau đã có 25km được rải đá. Những chỗ trũng trên bề mặt đường được lấp đầy, nhiều đoàn đường vòng được nắn thẳng tạo nên tuyến đường bộ thông suốt từ Bắc đến Nam tỉnh Thanh Hóa “*đẹp giống như những con đường đẹp ở Pháp*” [1; 545]. Xe tải hạng nặng có thể đi lại quanh năm. Để tăng mỹ quan cho đường, ở hai bên, người ta còn trồng những rặng phi lao hoặc những hàng rào bằng cây xương rồng. Việc rải đá ban đầu do nhân công dùng tay thực hiện, về sau xe chạy hơi nước đã được đưa vào sử dụng. Ngoài ra, thực dân Pháp còn có những biện pháp can thiệp để “nắn thẳng” các tuyến giao thông liên huyện, đặc biệt các con đường “mượn đường đê” (chữ dùng của Charles Robequain) để thuận tiện cho di chuyển nhưng vẫn đảm bảo chức năng phòng chống lũ lụt.

Cầu và bến phà đường bộ: Cầu Hàm Rồng có thể xem là công trình giao thông đường bộ kì vĩ nhất ở Thanh Hóa được xây dựng đầu thế kỉ XX, được khởi dựng và hoàn thành trong thời gian khoảng 3 năm: từ 1901 đến 1904. Cầu Hàm Rồng còn có tên “cầu Thanh Hóa”/ “cầu sông Mã” [13; 233], do Công ty Daydé & Pillé (tỉnh Oise - Pháp) thi công.

Khi xây dựng cầu Hàm Rồng, người Pháp phải đối mặt và giải quyết với không ít khó khăn, thách thức. “*Suốt dọc 30 cây số ở hạ lưu, độ rộng của sông lên đến 500-600 mét... lòng sông rất sâu và không cho phép xây bất cứ trụ đỡ nào. Việc lắp sàn cầu đã phải được tiến hành mà không có trụ đỡ... Việc lao rầm đã phải tiến hành ở thế chênh vênh*” [13; 178]. Trong điều kiện ấy, nhà thầu Daydé & Pillé đã quyết định chọn kiểu cầu vòm.

Sau 3 năm thì việc xây dựng hoàn tất, bề mặt cầu Hàm Rồng “*được chống bởi một dầm kép bằng kim loại hình vòng cung, được cấu tạo từ hai nửa vòng cung có khớp nối*”. Do cầu không có trụ đỡ mà dùng chốt neo cầu nên “*để bảo đảm sự chắc chắn của công trình, người ta đã chỉ đạo làm cho dầm rộng 10m trong khi các công trình đương thời khác chỉ có một dầm rộng 5m, với hai vĩa hè nhỏ lên dành cho người đi bộ và xe kéo (pousse-pousse)*” [13; 233].

Việc cầu Hàm Rồng gồm một nhịp vòm, dài 160 mét hoàn thành và đưa vào sử dụng không chỉ khiến tuyến đường sắt nối Hà Nội với các tỉnh phía Nam thông suốt mà còn giúp việc qua lại hai bờ sông Mã (bằng xe hoặc đi bộ) trở nên dễ dàng.

+ *Các cây cầu khác*: Từ năm 1910, thực dân Pháp đã bắt đầu triển khai xây dựng những cây cầu kiên cố bằng bê tông cốt sắt trên các tuyến giao thông nội tỉnh. *Le Thanh Hóa* đã đề cập đến những “cây cầu vững chãi” trên các con đường bộ ở vùng rừng núi miền Tây khi xuống Phong Ý, Bái Thượng hay “những cây cầu ngắn” ở phía tây-nam tỉnh [1; 562].

+ *Bến phà đường bộ*: Năm 1909, từ Hà Nội vào Vinh, người ta phải đi qua 7 phà: một bến phà trên sông Lèn và 6 phà ở phía Nam tỉnh. Trong đó, phà Ghép trên sông Yên (giữa Quảng Xương và Tĩnh Gia) có quy mô lớn nhất, rộng 700m.

Chủ trương của Chính quyền Bảo hộ không hướng vào gia cố, mở rộng quy mô mà tập trung xóa bỏ các bến phà đường bộ, tạo sự thông suốt cho phương tiện qua lại. Bên cạnh đó, để hạn chế việc phải qua phà, người Pháp còn chủ trương nắn đường. Đường Thiên lý (thời Nguyễn) phía bắc Thanh Hóa (không rõ địa điểm nào) đã gặp một số bến đò khiến giao thông không thể thông suốt và năm 1913, hạn chế này được khắc phục bằng cách uốn đường về phía tây, hợp với đường sắt trên tuyến Hà Nội - Vinh và khi qua sông, các phương tiện giao thông đường bộ có thể sử dụng cầu đường sắt.

2.3. Tác động của mạng lưới đường bộ đến cơ sở hạ tầng và kinh tế Thanh Hóa

Hoạt động vận tải: Trước khi thực dân Pháp bắt tay vào xây dựng, cải tạo hệ thống đường bộ, vận tải đường bộ ở Thanh Hóa hết sức manh mún, nhỏ bé, lạc hậu. Đôi quang gánh vẫn là phương thức vận tải chủ đạo của đa số người dân. Vận chuyên bằng quang gánh không chỉ được áp dụng trên những quãng đường ngắn mà ở phía bắc đã vượt khỏi địa giới tỉnh Thanh Hóa để ra đến Bắc Kỳ; ở phía nam, các sản phẩm nông nghiệp, thủ công nghiệp cũng theo các đôi quang gánh mà vào tận Nghệ An. Với quan lại, để đi chuyên, người ta chủ yếu sử dụng cang do hai hoặc bốn người khiêng.

Ở miền Núi, đường sông là sự lựa chọn tối ưu trong vận tải. “Chỉ khi không có gỗ để bán”, người Mường, người Thái (Thanh Hóa) mới dùng đến đường bộ. Họ “*xuống núi thành từng toán dài, chạy lon ton với những cây đòn gánh hoặc gò lưng dưới những cái gùi nặng trĩu*” [1; 562].

Trong quá trình nâng cấp, cải tạo và mở rộng đường bộ, thực dân Pháp luôn hướng đến mục tiêu xây dựng những con đường xe ô tô có thể đi lại. Nhờ đó, năm 1911, người ta có thể đi bằng ô tô trên đường Cái quan từ Hà Nội vào Thanh Hóa và đến tận Cửa Bạng. Với đường nội tỉnh, xe ô tô có thể chạy trên một mạng lưới đường bộ khoảng 800km với các tuyến chính như sau:

- Thanh Hóa - Sầm Sơn, dài 17 km theo hướng Đông-Nam.
- Thanh Hóa - Phát Diệm (Ninh Bình), dài 57 km theo hướng Đông-Bắc.
- Từ Thanh Hóa đến Bái Thượng dài 56 km theo hướng Tây-Tây Bắc [12; 201].

Ở miền núi, năm 1911, xe ô tô đã tới được châu lỵ Quan Hóa, một năm sau thì tới được La Hán (nay thuộc huyện Bá Thước). Dẫu vậy, việc sử dụng ô tô chỉ thuận lợi trong thời gian nhất định, để tới Hồi Xuân (Quan Hóa), người ta chỉ có thể đi trong 3-4 tháng mùa khô. Phía tây-nam Tĩnh, xe ô tô cũng có thể từ Bái Thượng đến châu lỵ Như Xuân qua Thượng Cốc và Như Lãng, hoặc đến Trịnh Vạn bằng bộ qua Bát Mọt và Thọ Tăng (châu Thường Xuân).

Sự phát triển của vận tải đường bộ biểu thị rõ nhất là việc xuất hiện xe ô tô. Theo thống kê, năm 1912, trên địa bàn Thanh Hóa có 3 xe ô tô, một chiếc chạy đường Sầm Sơn vào mùa hè (đến năm 1927 toàn tỉnh Thanh Hóa đã có 51 chiếc được đăng kí, trong đó có 33 chiếc trên 10 mã lực). Sự xuất hiện của loại hình vận tải này đã được Charles Robequain mô tả khá chân thực và sinh động “*nơi này ngày xưa, cang của các quan theo bước chân vôi vữa của phu cang mà di chuyển thì hiện nay, hàng ngày đã có những chiếc ô tô nặng nề, tiêu tụy và bám đầy bụi nhưng bao giờ cũng chật ních người*” [1; 559].

Các hình thức vận tải khác: Ở tỉnh lỵ và các huyện đồng bằng, vận tải chủ yếu được thực hiện bởi các loại phương tiện như xe cút kít, xe tay (xe kéo - pousse-pousse).

Xe cút kít bánh gỗ là phương tiện rất phổ biến trong việc vận chuyển vật liệu xây dựng, nông sản, thực phẩm... giữa các làng, các chợ với nhau. Đầu thế kỉ XX, ở các vùng này là huyện Yên Định, Hậu Lộc còn hình thành một nhóm khoảng năm chục người chuyên vận chuyển hàng hóa

bằng loại xe này. Một số người ở Quang Vinh (Hoàng Hóa) còn xem việc chạy xe cút-kít như là một nghề để kiếm sống.

Một hình thức vận chuyển khác cũng rất phổ biến là vận chuyển thuê bằng xe kéo tay. Ở Thanh Hóa, xe kéo có hai loại là loại có bánh cao su, rất thuận lợi cho việc di chuyển trên đường bộ và xe kéo bánh gỗ, cạp sắt (Nguyễn Xuân Dương, Lâm Phúc Giáp gọi là “xe thổ tả” [1; 559]), thùng xe xộc xệch, đệm xe bục rách nhưng (có lẽ) do sự khan hiếm của các hình thức vận tải nên vẫn được người dân ưa chuộng. Phương thức vận tải bằng sức người (khiêng, gánh, vác hàng hóa) vẫn rất phổ biến.

Ở các châu, huyện miền núi: trước kia chỉ có những con đường mòn chạy quanh co “bám vào các sườn núi dựng đứng” khiến cho “ngựa cũng phải chịu, không đi nổi” thì sau khi đường bộ được cải tạo, việc sử dụng ngựa đã xuất hiện. Tuy nhiên, ngựa thồ chưa phổ biến, phương thức vận tải truyền thống bằng bò vẫn là được sử dụng nhiều, thậm chí là trên những quãng đường dài như từ địa giới phía Tây - Bắc tỉnh (giáp Lào) xuống Phong Ý (nay thuộc huyện Cẩm Thủy) hay xuống Bái Thượng (thuộc huyện Thọ Xuân). Với hàng hóa nhỏ, nhẹ, người ta thường sử dụng quang gánh, thậm chí còn xuất hiện hình thức gánh thuê, mỗi lần gánh thuê được trả công “vài đồng bạc muối” [1; 590].

Tác động tới nội thương và buôn bán nhỏ: Biểu hiện rõ nhất là sự chuyển dịch vị trí các chợ nơi có đường bộ đi qua. Yếu tố “lộ” trở thành điều kiện quan trọng để xuất hiện chợ, điển hình chợ Gạo ở Đa Quả (Hà Trung).

Tại Đa Quả, hoạt động nội thương trong vùng ban đầu tập trung ở chợ Cùi. Tuy nhiên, kể từ khi đường Cái quan được nâng cấp, cải tạo, người ta đã xóa bỏ chợ Cùi để thành lập chợ Gạo gần đường Cái quan. Tả ngạn sông Lèn là nơi tập trung một số chợ lâu đời ở Hậu Lộc, Hà Trung nhưng khi *đường cái quan* (qua Hậu Lộc) được nâng cấp, Tri huyện Hậu Lộc đã chỉ thị mở trên hữu ngạn sông Lèn một chợ mới cạnh đường Cái quan để thu hút việc trao đổi hàng hóa.

Chợ Ghép, chợ Còng (nay thuộc Tĩnh Gia), chợ Lưu Vệ, chợ Voi (nay thuộc huyện Quảng Xương) nhờ gần đường Cái quan mà tập nập, sầm uất, trở thành những trung tâm phân phối hàng hóa. Chợ Mới (Tĩnh Gia), chợ Thượng (Nông Cống), chợ Phủ, chợ Hón, chợ Làng (nay thuộc Thọ Xuân) đều dịch chuyển dần về phía các tuyến đường liên huyện trên bờ sông Chu.

Ở miền núi, sau khi mở một con đường chạy dọc sông Mã, chính quyền tỉnh Thanh Hóa chỉ đạo xây dựng chợ La Hán (Bá Thước) sát con đường này. Sự thuận lợi về thông thương, đi lại đã giúp một số chợ khác phát triển nhanh về quy mô như chợ Mèn (Ngọc Lặc), chợ Bái (châu Thường Xuân). Charles Robequain không phải không có lý khi cho rằng: Chợ miền núi Thanh Hóa chưa ảnh hưởng đến tỉnh ngoài nhưng là bộ mặt của toàn bộ thương nghiệp của vùng. Đây là kết quả của sự nỗ lực cải tiến đường sá ở vùng đất này [1; 594].

Trong lưu thông hàng hóa với tỉnh ngoài, thập niên đầu thế kỉ XX, đường sắt hoàn toàn chiếm ưu thế trong vận tải. Nhờ ưu thế đường xe lửa mà chợ Tĩnh trở thành trung tâm của Thanh Hóa thời kì này. Tuy nhiên, kể từ khi xe ô tô được nhập vào Thanh Hóa, với những thuận lợi nhất định (như có thể dừng đỗ theo ý muốn của khách), đường bộ đã duy trì được vai trò là một trong những phương thức vận tải chủ đạo, thậm chí còn trở thành đối trọng của đường sắt trong vận chuyển hành khách và hàng hóa.

3. Kết luận

Người Pháp sớm nhận thấy hệ thống đường bộ thời Nguyễn không thể đáp ứng được nhu cầu thông thương nên việc cải tạo, nâng cấp đường bộ do đó sớm trở thành yêu cầu bức thiết và là đòi hỏi mang tính khách quan.

Quá trình khai thác thuộc địa của thực dân Pháp đã tạo nên những thay đổi rõ rệt trên hầu hết các lĩnh vực. Giao thông Thanh Hóa nói chung, đường bộ nói riêng vì thế cũng có những chuyển

biên mới. Có thể khẳng định, đến năm 1914, đường bộ Thanh Hóa đã định hình và đáp ứng được yêu cầu khai thác thuộc địa của người Pháp, đó là một mạng lưới đường bộ đủ rộng, xe ô tô có thể đi lại dễ dàng và đến được các vùng rừng núi trong tỉnh.

Tuy nhiên, cũng như các địa phương khác trên cả nước, chủ trương phát triển đường bộ của người Pháp vẫn không nằm ngoài mục đích cuối cùng là khai thác tối đa tài nguyên thiên nhiên, khoáng sản. Thí dụ như ở phía Nam sông Chu, Đại lý Bái Thượng đã mở rộng và nắn thẳng con đường Bát Mọt qua Thọ Tăng (châu Thường Xuân) nhưng chỉ dừng lại ở Trịnh Vạn - nơi có nguồn lâm sản nổi tiếng là cây quế. Để đi tiếp đến được các làng tiếp giáp Nghệ An, phải băng qua đường mòn lầy lội nơi rừng rậm Như Xuân [1; 558].

Dẫu nhận được nhiều sự quan tâm từ Chính quyền Bảo hộ nhưng quá trình cải tạo, nâng cấp đường bộ Thanh Hóa vẫn bộc lộ những những hạn chế, nhược điểm nhất định như: Không có quy hoạch đồng bộ, chỉ tập trung ở những nơi đông dân cư. Đặc biệt là ở miền núi, mật độ đường bộ rất thấp, việc thông thương, vận tải vẫn rất khó khăn.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Charles Robequain, 2012. *Le Thanh Hoa* (Tỉnh Thanh Hóa) - bản dịch của Nguyễn Xuân Dương, Lâm Phúc Giáp, Nxb Thanh Hóa, tr.553, 549-550, 270. 553. 557, 625-626, 553, 545, 562, 559, 590, 594, 558.
- [2] Tỉnh ủy, HĐND, UBND tỉnh Thanh Hóa, 2000. *Địa chí Thanh Hóa*, tập 1 (Địa lý và Lịch sử), Nxb Văn hóa - Thông tin, 2000, tr.643.
- [3] Phạm Thị Quy, 2003. *Giao thông vận tải Thanh Hóa từ 1802-1930* (qua tư liệu của Robequain), Trong Kỷ yếu Hội thảo khoa học, Thanh Hóa thời kỳ 1802-1930. Nxb Thanh Hóa, tr.274-287.
- [4] Phạm Hoàng Mạnh Hà, 2017. *Tìm lại con đường thiên đô Thăng Long - Tây Đô*. Tạp chí Thanh Hóa Xưa và Nay, Hội sử học Thanh Hóa, số 15 (11/2017), tr.46-49.
- [5] Nguyễn Thanh Lợi, 2008. *Con đường thiên lý*. Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử, số 9-10, Hà Nội, tr.17.
- [6] Le. Boreton, 1932. *La province de Thanh Hoa*. Tư liệu phòng Địa chí, Thư viện Thanh Hoá, tr.9-10.
- [7] Ngô Đức Thọ, Nguyễn Văn Nguyên, Philippe Papin, 2003. *Đông Khánh địa dư chí* (bản dịch). Nxb Thế giới, Hà Nội, tr.20.
- [8] Ngô Đức Thọ, Nguyễn Văn Nguyên, Philippe Papin, 2003. *Đông Khánh địa dư chí*. Nxb Thế giới, tr.1073-1156.
- [9] Quốc sử quán triều Nguyễn, 1992. *Đại Nam nhất thống chí*. Nxb Thuận Hóa, Huế, tr.282.
- [10] L. Constantin, 1918., *Système D'Irrigation Du Thanh Hoa*. Nhà in Viễn Đông, Hà Nội - Hải Phòng (Ngọc Mô dịch), tư liệu phòng Địa chí Thư viện tỉnh Thanh Hóa, số ký hiệu D6313/R-121, tr.9.
- [11] A.A.Pouyanne, 1998. *Các công trình giao thông công chính Đông Dương* - bản dịch. Nxb Giao thông vận tải, Hà Nội, tr.71.
- [12] Madrolle, 1932, *Indochine du Nord, Tonkin*. Annam. Laos Yunnan Kouang - Tcheou Wan - Cartes Et Plans, Troisième Édition, Paris, tr.209.
- [13] Paul Doumer, 2017. *Xứ Đông Dương* (Hồi ký) - Indo - chine Française, bản dịch, Nguyễn Thừa Hỷ hiệu đính, Nxb Thế giới & Alpha Books, Hà Nội, tr.233, 178.

Truong Thị Hải

ABSTRACT

Thanh Hoa roads from the late 19th century to the early 20th century

Truong Thi Hai

Institute of history - VietNam Academy of Social Sciences

French colonial exploitation in Thanh Hoa led to significant changes to the roadway. From the most important route was the colonial road (through Thanh Hoa) to the smaller roads such as provincial roads, village roads, all of which had the significant improvements such as the road width, construction materials, and relating works. The development of roadway led to the relatively rapid growth of the automobile flow throughout the province. Some new forms of transportation such as rickshaws and bicycles appeared. However, all of these activities was not out of French general purpose - that was to serve its colonial exploitation.

Keywords: Roadway, traffic, Thanh Hoa, French colonial period.