

Giao thông vận tải vùng Pháp tạm chiếm ở Việt Nam

Lương Thị Hồng¹

¹ Viện Sử học, Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam.

Email: hongflower@gmail.com

Nhận ngày 7 tháng 9 năm 2018. Chấp nhận đăng ngày 18 tháng 10 năm 2018.

Tóm tắt: Ở Việt Nam trong thời kỳ 1945-1954, có hai vùng địa lý, là vùng thực dân Pháp chiếm đóng và vùng tự do. Trong vùng Pháp chiếm đóng, thực dân Pháp tăng cường đầu tư khôi phục, mở mang hệ thống giao thông vận tải. Giao thông vận tải ở vùng do Pháp chiếm đóng đã góp phần vận chuyển hàng hóa, phục vụ cho hoạt động kinh tế và quân sự. Các loại hình giao thông vận tải vùng Pháp chiếm đóng là đường bộ, đường sắt, đường thủy và đường hàng không. Các loại hình vận tải mà trong các giai đoạn trước chưa được khai thác, nay được phát triển mạnh mẽ.

Từ khóa: Giao thông vận tải, thực dân Pháp, kháng chiến chống Pháp.

Phân loại ngành: Sử học

Abstract: In Vietnam during the 1945-1954 period, there were two geographical areas, namely the French-occupied and the liberated areas. In the former, the French colonialists increased their investment to restore and expand the transportation system. Transport in the area contributed to the transportation of goods for economic and military purposes. The modes of transportation there included roads, railways, waterways and airways. Among them, those which had not been exploited previously were strongly developed.

Keywords: Transportation, French colonialists, resistance war against French colonialists.

Subject classification: History

1. Mở đầu

Ở Việt Nam giai đoạn 1945 - 1954 có hai vùng, gồm vùng tự do (do Chính phủ Việt Nam Dân chủ cộng hòa quản lý) và vùng Pháp tạm chiếm. Vùng thực dân Pháp chiếm

đóng, hay còn gọi vùng tạm bị chiếm là những nơi thực dân Pháp tạm thời kiểm soát hoàn toàn. Xét về phạm vi địa lý thì vùng Pháp chiếm đóng thay đổi rất nhiều trong những năm 1945-1954. Vùng này được hình thành kể từ sau ngày Pháp chiếm Nam Bộ

vào cuối tháng 9/1945. Trong năm 1946, các tỉnh đồng bằng Nam Bộ và Nam Trung Bộ; cuối năm 1946 là một số tỉnh Tây Nguyên ở miền Trung, một số điểm ở miền Bắc như Lạng Sơn, Lai Châu, Hòa Gai và từ tháng 11-1946 gồm cả cảng Hải Phòng. Thời kỳ từ cuối năm 1947 đến giữa năm 1950 là thời kỳ vùng thực dân Pháp tạm chiếm có quy mô rộng lớn nhất. Vùng đó bắt đầu tạm ổn định trong thời kỳ 1951-1952 và co cụm nhanh chóng từ năm 1953-1954 do những sức ép ngày càng mạnh lên của lực lượng kháng chiến. Vùng Pháp chiếm đóng bao gồm những thành phố lớn (Hà Nội, Sài Gòn, Huế...), hải cảng lớn (Hải Phòng, Sài Gòn, Đà Nẵng), khu công nghiệp lớn (mỏ than Hòa Gai, Cẩm Phả...), đồng bằng lớn (Nam Bộ, Bắc Bộ...). Do đó, giao thông vận tải giữ vị trí hết sức quan trọng đối với nền kinh tế, chính trị trong vùng Pháp chiếm đóng. Ngay sau khi mở rộng phạm vi vùng chiếm đóng, thực dân Pháp đã tiến hành nhiều biện pháp để cải tạo và đưa vào hoạt động một số tuyến giao thông quan trọng nhằm phục vụ cho mục tiêu khai thác về kinh tế và phục vụ cho việc mở rộng chiến tranh. Cũng do điều kiện chiến tranh, trong vùng Pháp chiếm đóng xuất hiện những loại hình dịch vụ vận tải mà trong các giai đoạn trước chưa được khai thác, điển hình nhất là sự phát triển mạnh của loại hình vận tải đường hàng không. Bài viết này trình bày cơ sở hạ tầng hệ thống giao thông và vai trò của hệ thống giao thông đối với hoạt động kinh tế và quân sự ở vùng Pháp tạm chiếm giai đoạn 1945-1954.

2. Cơ sở hạ tầng giao thông

Trong giai đoạn đầu, hệ thống đường bộ vùng Pháp chiếm đóng bị thu hẹp lại và

chia cắt khắp nơi, do tình hình chiến sự và chủ trương phá hoại tiêu thổ kháng chiến của lực lượng cách mạng khi chiến tranh nổ ra. Theo thống kê chính thức của chính quyền Pháp, năm 1950, Việt Nam có tổng số chiều dài đường bộ các loại là 24.414km, nhưng có tới 15.573km Pháp không còn kiểm soát được nữa. Chỉ còn lại 8.861km là do Pháp kiểm soát (trong đó Nam Bộ là 3.818km, vùng Cao nguyên là 2.268km, Trung Bộ là 1.664km, Bắc Bộ là 1.111km). Như vậy, số km đường bộ thuộc vùng Pháp kiểm soát chỉ còn chiếm khoảng 1/3 tổng số đường bộ [10, tr.144]. Thực dân Pháp chủ yếu khai thác đường tại khu vực Nam Bộ, Cao nguyên miền Nam; hầu như kiểm soát được rất ít khu vực miền Trung và Bắc Bộ [11, tr.138, 143, 181].

Tuyến đường sắt xuyên Đông Dương thời kỳ chiến tranh gần như bị tê liệt. Theo thống kê của Pháp, trước chiến tranh, toàn Đông Dương có khoảng 2.900 km đường sắt, đến thời kỳ kháng chiến chỉ còn 677km được khai thác. Trên thực tế, có lẽ không được như vậy vì có nhiều tuyến hoạt động không ổn định, không thường xuyên. Chỉ có tuyến đường Hà Nội - Hải Phòng chạy tương đối thường xuyên. Trên các tuyến Hà Nội - Lào Cai và Hà Nội - Lạng Sơn, Hà Nội - Nam Định, nhiều đoạn đã bị các công binh xưởng của lực lượng kháng chiến bóc lên làm nguyên liệu chế tạo vũ khí. Ở miền Nam, đường sắt chỉ còn một vài tuyến. Tuyến Sài Gòn - Mỹ Tho và tuyến Sài Gòn - Lộc Ninh hoạt động cầm chừng. Đường sắt luôn luôn bị đe dọa vì chiến sự nên cũng ít hành khách muốn dùng phương tiện này.

Về đường thủy, ở miền Bắc có tuyến Hà Nội - Nam Định - Thái Bình, Hà Nội - Hưng Yên, Hà Nội - Ninh Giang (Hải Dương), các tuyến này chờ khách và hàng

hoá kèm theo. Tháng 9/1950, Phòng Thương mại Hà Nội đề nghị Pháp và chính quyền thành phố mở lại đường sông Hà Nội - Hải Phòng để giảm giá vận chuyển than và hàng hoá có trọng tải nặng (vì than thường chờ bằng xe lửa về Hà Nội).

Giao thông đường biển có các tuyến Hải Phòng - Sài Gòn (tuyến này do người Pháp kinh doanh và giữ độc quyền). Người Việt chỉ có một số tàu chạy ven biển và nối các đoạn ngắn như: Hải Phòng - Hòn Gai, Hải Phòng - Cẩm Phả, Huế - Quy Nhơn, Quy Nhơn - Nha Trang, Huế - Đà Nẵng - Nha Trang - Quy Nhơn, Nha Trang - Vũng Tàu, Rạch Giá - Phú Quốc.

Về đường hàng không, tình hình chiến tranh ở Đông Dương đã làm cho nhu cầu đi lại bằng máy bay giữa Việt Nam với Pháp và các nước khác trở nên quan trọng và ngày càng tăng. Trong vùng Pháp chiếm đóng giai đoạn 1945-1954, loại hình dịch vụ vận tải hàng không phát triển mạnh. Nhiều tuyến đường hàng không quốc tế đã được mở thêm.

3. Vai trò của hệ thống giao thông đối với hoạt động kinh tế

Hệ thống giao thông đã góp phần vận chuyển hàng hóa phục vụ sản xuất và đời sống cho nhân dân. Vận tải đường sắt có 11 tuyến được khai thác. Các tuyến đó là: Hà Nội - Sài Gòn, Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Na Sầm, Hòn Gai - Hà Tu, Cẩm Phả - Mông Dương, Tháp Chàm - Đà Lạt, Tân Ấp - Xóm Cùi, Sài Gòn - Lộc Ninh, Sài Gòn - Mỹ Tho. Đến giai đoạn 1950-1954, có 5 tuyến đường sắt khai thác ổn định, là Sài Gòn - Lộc Ninh, Sài Gòn - Mỹ Tho, Sài Gòn - Ninh Hòa, Đà Nẵng -

Đông Hà, Hà Nội - Hải Phòng và Hà Nội - Văn Điển. Tuy nhiên, do điều kiện chiến tranh, vận tải bằng đường sắt khá nguy hiểm nên lượng hành khách không nhiều. Trong năm 1950, có 812 nghìn hành khách; năm 1951 có 1,197 triệu hành khách; năm 1952 có 1,352 triệu khách; năm 1954 (chưa thống kê tuyến Hà Nội - Hải Phòng và Hà Nội - Văn Điển) có 1,372 triệu khách [1, tr.146], [12, tr.185].

Trong điều kiện đường sắt không an toàn, đường hàng không chưa phổ cập tới người dân thường, vận tải đường bộ ở những cung đoạn ngắn vẫn là giải pháp phổ biến nhất. Trên từng tuyến ngắn (như Hà Nội - Nam Định, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Bắc Giang, Hà Nội - Sơn Tây, Hà Nội - Vĩnh Yên, Sài Gòn - Biên Hòa, Sài Gòn - Mỹ Tho - Cần Thơ - Rạch Giá, Sài Gòn - Đà Lạt...), nhiều phương tiện vận tải cơ giới (chủ yếu của những nhà kinh doanh Việt Nam) đã phát triển. Những tuyến đường xa như Hà Nội - Nam Định - Ninh Bình thường do một số hãng người Việt Nam đứng ra tổ chức kinh doanh. Họ thường dùng loại xe Renault để chở khoảng 20 khách. Xe này vừa đi nhanh, vừa gọn, tránh được nguy hiểm. Giá vé xe tương đối rẻ, trung bình 0,2 đồng Đông Dương²/km. Đối với loại xe tốc hành, giá vé là 0,5 đồng Đông Dương/km. Đi tuyến Hà Nội - Hải Phòng mất khoảng 20-50 đồng Đông Dương tiền vé, chạy trong 1,5 - 2 giờ. Chính quyền Pháp khuyến khích hoạt động kinh doanh đi lại. Chủ hãng chỉ phải nộp tiền bến bãi, mỗi tháng khoảng 200 đồng Đông Dương. Việc kinh doanh này mang lại nhiều lợi nhuận cho các chủ xe và cũng tạo thuận lợi đáng kể cho dân cư đi lại. Đường Hà Nội - Hải Phòng là con đường rất tấp nập. Những người đi buôn và cả một số viên chức có thể đi về làm việc hàng ngày. Những người giàu có, nếu cần đi gấp thường sử dụng xe tốc hành của hãng

Đoàn Xuân Sơ, với loại xe tối tân lúc đó là Star Wagon 24 chỗ. Hãng này có 4 xe, chạy từ Hà Nội lúc 6 giờ đến 7 giờ 15 phút có mặt ở Hải Phòng. Khi về, chạy từ Hải Phòng lúc 5 giờ đến 6 giờ 15 phút có mặt tại Hà Nội.

Giữa vùng Pháp chiếm đóng với vùng tự do thường không có ô tô, nên việc buôn bán trao đổi hàng hóa thường là đi bộ, gồng gánh hoặc dùng các phương tiện vận tải thô sơ như xe đạp thô, đồ... Chính quyền vùng Pháp chiếm đóng kiểm soát rất chặt chẽ việc vận chuyển hàng hóa, do lo ngại hàng hóa vận chuyển sẽ cung cấp cho lực lượng kháng chiến. Vì quy định ngặt nghèo như vậy, nên số giấy phép chuyên chở đi các tỉnh rất hạn chế. Tại miền Trung, trong tháng 2/1950 chỉ cấp phát có 14 giấy phép chuyên chở đi các tỉnh, cộng 34 tấn hàng trị giá 156.150 đồng, trong 3 tháng cấp 10 giấy phép chuyên chở từ Sài Gòn 14.273kg hàng, 227 giấy phép đi các tỉnh, cộng 638.082kg hàng, 133 giấy phép chuyên chở vật liệu văn phòng cho cơ quan hành chính các tỉnh [7].

Tình hình giao thông đường bộ ở miền Nam phong phú và nhộn nhịp hơn ở miền Bắc. Điều đó một phần là do địa bàn của vùng Pháp chiếm đóng tương đối rộng. Ở miền Bắc, những tuyến đường bộ dài nhất thường cũng chỉ trên dưới 100km. Ở miền Nam, có những tuyến xe khách dài tới 200-300km, như đường Sài Gòn - Cần Thơ, Sài Gòn - Đà Lạt. Thậm chí cũng có những tuyến đường bộ mà xe khách có thể chạy thông suốt tới 500km, như tuyến Sài Gòn - Nha Trang, Sài Gòn - Bạc Liêu - Cà Mau, (tuy nhiên tuyến này không chạy thường xuyên và không phải lúc nào cũng an toàn).

Vận tải hàng không nội địa dần dần được lớp hành khách trung lưu sử dụng. Do các miền bị chia cắt, đường bộ cũng như đường sắt bị gián đoạn bởi hình thế cài răng lược,

nên cách duy nhất là cách dùng hàng không để vượt qua những vùng đó. Ngay cả trong việc di chuyển giữa những vùng thuộc Pháp quản lý, để tránh nguy hiểm của chiến cuộc, người ta cũng thích đi máy bay. Giá vé máy bay Dakota đi từ Sài Gòn ra Hà Nội khoảng 5.500 đồng, tương đương 1 tấn gạo [2, tr.494].

Ở miền Bắc, ngay những tuyến không xa lắm như Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Nam Định, nhiều người Việt Nam cũng thích dùng máy bay, vì nó nhanh và an toàn hơn. Tuyến đường này khá phát triển, vì nếu đi đường bộ rất nguy hiểm, mìn ở vùng giáp ranh rất nhiều. Giá vé cho mỗi lần đi là 100 đồng. Ngoài ra, hãng Asis còn tổ chức các loại dịch vụ đưa đón khách và hàng hóa từ sân bay về tận nhà, chu đáo và hoàn toàn miễn phí. Hãng hàng không C.L.C.T có máy bay kiểu Noorduyn 7 chỗ ngồi chạy mỗi ngày 2 chuyến (trừ chủ nhật) những tuyến đường: Hà Nội - Nam Định và Nam Định - Hải Phòng (với giá hành khách 300đ/người và hàng hóa 3đ/kg). Đồng thời hãng này cũng nhận cho thuê cả chuyến đi các tuyến đường Hà Nội - Hòa Bình, Hà Nội - Nghĩa Lộ [4].

Ở miền Nam Trung Bộ, vận chuyển bằng máy bay càng ngày càng tăng. Riêng ở Đà Nẵng, có 3 công ty hàng không với 15-16 máy bay. Mỗi tuần có 2-3 chuyến bay tuyến Sài Gòn - Hà Nội - Vientiane - Savanakheth và ngược lại [6]. Sân bay Đà Nẵng được mở rộng và chia làm hai khu; trong đó một khu dành cho máy bay vận tải, một khu dành cho máy bay quân sự.

Theo thống kê của Pháp, số hành khách đi máy bay tăng lên đáng kể so với thời kỳ trước chiến tranh. Năm 1947 đã có 3.749 chuyến bay được thực hiện, năm 1948 tăng lên 13.961 chuyến (trong đó có 688 chuyến bay quốc tế). Năm 1949, số hành khách trên

các tuyến đường bay quốc tế (chủ yếu là tuyến Việt Nam đi Paris Calcutta Bangkok Singapore Hongkong) là 10.289 hành khách đến và 12.656 hành khách đi. Số hành khách của các tuyến bay nội địa cũng tăng lên đến 132.741 (so với 103.983 năm 1948) [2, tr.494].

Riêng sân bay Sài Gòn, năm 1949 có các tuyến bay từ Sài Gòn đi Calcutta, Bangkok, Hongkong và Singapore. Số chuyến bay đến sân bay Sài Gòn có 370 lượt, chuyên chở 8.692 hành khách, 723 tấn hàng. Số chuyến xuất phát từ sân bay Sài Gòn đi có 385 lượt, 11.314 hành khách, 573 tấn hàng. Đến năm 1954, có các tuyến bay từ Sài Gòn đi tới 10 sân bay khác ở Calcutta, Paris, Bangkok, Hongkong, Nouméa (Pháp), New-Delhi, Rangoon (Myanmar), Batavia (Indonesia), Singapore, Tokyo, Manila (Philippin). Số lượt chuyến bay đến sân bay Sài Gòn có 1.333 lượt, với 33.692 hành khách, 1.993 tấn hàng. Xuất phát từ sân bay Sài Gòn đi có 1.284 lượt, với 37.824 hành khách, 1.061 tấn hàng [10, tr.170; 12, tr.121].

Để có thể đáp ứng yêu cầu chuyên chở ngày càng tăng, một số sân bay được sửa chữa, nâng cấp để máy bay hạng nặng có thể lên xuống được và hàng ngày tăng thêm số chuyến bay. Thời kỳ này, các hãng hàng không hoạt động ở Đông Dương đều của nước ngoài. Đó là các hãng: Air France, Aigle Ajur, Autex, C.I.C.E., Cosaca (bay quốc tế), S.I.T.A (bay tuyến nội địa).

Trong các ngành vận tải, đường hàng không là ngành chiếm ưu thế nhất trong các loại hình. Ngành hàng không phát triển tương đối mạnh trong thời kỳ chiến tranh. Riêng ở Đông Dương, do tình hình chiến tranh, việc đi lại giữa Việt Nam với Pháp và với một số nước khác là nhu cầu thiết yếu.

Nhiều tuyến đường hàng không quốc tế đã được mở thêm và lượng hàng hóa, hành khách vận chuyển cũng tăng lên đáng kể.

4. Vai trò của hệ thống giao thông đối với hoạt động chiến tranh của Pháp

Trong cuộc chiến tranh xâm lược Việt Nam (1945-1954), quân đội Pháp đã sử dụng tất cả các loại hình phương tiện vận tải để đảm bảo hậu cần cho chiến trường. Hệ thống vận chuyển ở Đông Dương khá khó khăn, sử dụng nhiều loại hình vận tải khác nhau (đường bộ, đường sắt, đường biển, đường sông), và sử dụng cả sức người cũng như của gia súc.

Vận tải đường bộ chỉ mang tính chất tạm thời vì hệ thống đường sá nghèo nàn và thường gặp các cuộc phục kích. Trong hầu hết các khu vực, vận chuyển ban đêm thường bị cấm và vận chuyển ban ngày trên các tuyến đường thường được các đội hộ tống bảo vệ với giá đắt đỏ. Hơn nữa, Việt Minh kiểm soát nhiều khu vực rộng lớn ở Đông Dương, điều đó làm cho việc vận chuyển bằng đường bộ khó khăn. Hệ thống đường bộ vốn ít ỏi lại thường tập trung dày đặc ở khu vực đồng bằng còn thưa thớt ở miền núi. Mạng lưới đường bộ thường trong tình trạng xuống cấp trầm trọng, đòi hỏi phải được nâng cấp, sửa chữa.

Trong năm 1946-1947, thực dân Pháp có 4 đại đội vận tải ô tô (240 xe tải) do Quân đoàn viễn chinh Viễn Đông trực tiếp quản lý, bao phủ khoảng 3,1 triệu dặm, vận chuyển 73.000 binh lính và chuyên chở 160.000 tấn hàng hóa. Năm 1949, Pháp có khoảng 9.000 xe, số xe đó đã vận chuyển 60.000 binh lính và 34.000 tấn hàng hóa. Trong cả năm 1953, khoảng 116.821 tấn

hàng đã được vận chuyển bằng đường bộ trên toàn Đông Dương [9, tr.112].

Việc vận chuyển bằng đường sắt bị giới hạn, bởi số lượng các tuyến đường còn ít, hệ thống cơ sở hạ tầng còn nghèo nàn, số lượng đầu máy xe lửa còn ít. Năm 1953, chỉ có khoảng 50% trong tổng số hệ thống đường sắt ở Đông Dương có thể hoạt động được [9, tr.113]. Hơn thế, hệ thống đường sắt lại bị chia cắt thành 4 khu vực tách rời, không thể liên thông với nhau. Tuy vậy, đây vẫn là phương tiện quan trọng trong việc vận chuyển hàng hóa. Chỉ riêng năm 1953, khoảng 580.944 tấn hàng hóa phục vụ cho quân đội được vận chuyển bằng đường sắt [9, tr.113].

Ngoài ra, để phục vụ chiến tranh, quân đội Pháp sử dụng cả hệ thống đường thủy nội địa và đường biển. Vận chuyển linh và hàng hóa ở Đông Dương bằng đường thủy nội địa và đường biển khá rẻ, dễ dàng và an toàn, nhất là ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long và sông Hồng. Năm 1953 có 235.460 tấn hàng được vận chuyển bằng đường biển, và 29.493 tấn được vận chuyển bằng đường thủy nội địa [9, tr.115]. Cảng Sài Gòn và cảng Đà Nẵng là hai địa điểm cho hàng hóa quá cảnh. Còn cảng Hải Phòng vừa là một căn cứ quân sự, vừa là một cảng biển. Số lượng hàng hóa ngoại nhập ở 3 hải cảng này là khoảng 361.000 tấn (năm 1951), gần 360.000 tấn (trong 11 tháng đầu năm 1952) và hơn 535.000 tấn (năm 1953, trong đó nhập cảng Sài Gòn là 391.752 tấn, nhập cảng Hải Phòng 131.191 tấn, và nhập cảng Đà Nẵng là 12.783 tấn) [9, tr.109].

Trong giai đoạn đầu của chiến tranh Đông Dương, vận tải hàng không của Pháp không đóng vai trò quan trọng. Tuy nhiên, khi cuộc chiến tranh ngày càng ác liệt, vận tải hàng không đã được cải tiến cả về số

lượng và kỹ thuật. Vận chuyển binh lính và cung cấp bằng hàng không có ưu thế về tốc độ và sự linh hoạt, khắc phục những khó khăn về địa hình và tổ chức được các cuộc hành quân bên ngoài khu vực lực lượng quân sự Pháp kiểm soát trên mặt đất. Tuy nhiên, đội máy bay quân sự (thậm chí còn tăng thêm từ cả hàng không dân sự) cũng không bao giờ đủ cho nhu cầu chiến sự và thường xuyên phải bay trong điều kiện thời tiết xấu, thiếu chỗ hạ cánh, cũng như thiếu đủ và các trang thiết bị khác dùng cho vận tải hàng không.

Các căn cứ không quân của Pháp thường được xây dựng ở những nơi cô lập và thường chỉ được cung cấp bằng đường hàng không. Điện Biên Phủ là một ví dụ điển hình nhất. Cho đến cuối cuộc chiến tranh, rất nhiều căn cứ chỉ có thể cung cấp lương thực và trang thiết bị bằng việc thả dù. Số lượng hàng cung cấp cho toàn Đông Dương bằng thả dù tăng lên nhanh chóng, trung bình từ 1.700 tấn/tháng trong khoảng thời gian từ tháng 01 đến tháng 11/1953 tăng lên 2.200 tấn vào tháng 12/1953, lên 4.700 tấn vào tháng 3/1954 và 7.000 tấn vào tháng 4/1954. Giai đoạn tăng cao nhất là giai đoạn diễn ra trận Điện Biên Phủ, với tổng số 30.000 tấn, tương đương 12.000 trọng lượng của xe vận tải, được vận chuyển bằng các đơn vị không quân Pháp trên toàn Đông Dương [9, tr.116].

Trong khoảng thời gian từ ngày 20/11/1953 đến ngày 7/5/1954, có khoảng 20.860 tấn hàng hóa được vận chuyển đến Điện Biên Phủ. Trong đó, khoảng 6.584 tấn được tiếp tế trước khi sân bay ở Điện Biên Phủ không còn hoạt động được. Còn lại 14.276 tấn được tiếp tế trong thời gian 169 ngày của chiến dịch, trung bình khoảng 100kg/phút hay 124 tấn/ngày, 80.000 chiếc dù và dây thừng [9, tr.116]. Vận tải hàng

không quân sự của Pháp đã thực hiện hơn 22.500 giờ bay, 10 máy bay bị phá hủy, trong đó có một chiếc C-119, 17 nhân viên của các đoàn bay đã chết hay bị thương. Chỉ tính từ ngày 13/3/1954 đến ngày 7/5/1954, vẫn có 7.000 tấn hàng, 4.300 quân dù (trong đó có 3.000 vào ban đêm) đã đổ xuống Điện Biên Phủ [8].

5. Kết luận

Ở giai đoạn đầu, do nhu cầu đẩy nhanh cuộc chiến tranh nhằm nhanh chóng bình định Đông Dương, nên chính quyền trong vùng Pháp chiếm đóng đã tăng đầu tư mở rộng sự phát triển của mạng lưới giao thông. Sự mở rộng cơ sở hạ tầng của dịch vụ vận tải tăng lên, trong đó có việc khôi phục lại các tuyến đường sắt, đường bộ, mở rộng các sân bay, hải cảng. Việc vận chuyển hàng hóa và hành khách (trong nội địa cũng như ra nước ngoài) gia tăng là sự phát triển của ngành dịch vụ vận tải. Sự phát triển của ngành kinh tế này trong chừng mực nhất định đã góp phần thúc đẩy sự phát triển của các ngành kinh tế khác và tạo ra sự chuyển biến của xã hội trong vùng Pháp chiếm đóng. Tuy nhiên, trong giai đoạn 1945-1954, giao thông vận tải vùng Pháp chiếm đóng chịu tác động mạnh mẽ của chiến tranh. Khi cuộc chiến tranh bùng nổ, Việt Minh chủ trương phá hủy hoàn toàn các tuyến đường giao thông để ngăn cản thực dân Pháp tấn công. Loại hình giao thông vận tải đường bộ và đường thủy trở nên nguy hiểm. Chính vì vậy, thực dân Pháp chủ trương đẩy mạnh phát triển giao thông đường hàng không để lấp đầy chỗ trống của ngành vận tải đường sắt và đường bộ. Trong cuộc chiến tranh xâm lược Việt

Nam (1945-1954), thực dân Pháp đã huy động toàn bộ các loại hình phương tiện vận tải để phục vụ cho cuộc chiến tranh. Tuy nhiên, trang thiết bị hiện đại, nguồn hậu cần dồi dào và vượt trội so với lực lượng kháng chiến cũng không thể nào thắng được trong cuộc chiến tranh xâm lược này. Nhân dân Việt Nam bằng những đôi chân trần, xe đạp thồ trên các tuyến đường đèo dốc đã làm nên một kỳ tích lịch sử, mà đỉnh cao kỳ tích đó là chiến dịch Điện Biên Phủ.

Chú thích

¹ Đồng Đông Dương (tiếng Pháp: *piastre*) đơn vị tiền tệ người Pháp cho phát hành và lưu thông tại Đông Dương thuộc Pháp trong thời gian từ năm 1885 đến năm 1954. Trên thực tế, một thời gian ngắn khi Nhật thay Pháp và một mình cai trị Đông Dương, tiền này được người Nhật phát hành (in tại Nhật Bản) và cho lưu thông Tiền Đông Dương do Nhật Bản phát hành không có chữ Nhật.

Tài liệu tham khảo

- [1] Đinh Thị Thu Cúc (Chủ biên) (2013), *Lịch sử Việt Nam*, t.10, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
- [2] Đặng Phong (2002), *Lịch sử Kinh tế Việt Nam 1945-2000*, t.1, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
- [3] “Một ngàn tấn máy móc đang tiếp tục từ Bắc Việt tải sang Côn Minh và chừng 3 ngàn tấn sợi tải qua Hà Nội”, *Báo Tia sáng*, số 358, 1949.
- [4] “Hãng hàng không vận tải C.L.C.T (Avions Noorduyn)”, *Báo Tia sáng*, số 633, 1950.
- [5] “Hãng hàng không vận tải C.L.C.T”, *Báo Tia sáng*, số 1976, 1954.
- [6] *Hồ sơ 268: Chương trình bảo cáo tình hình chung trong năm 1950 của Ủy ban kháng chiến hành chính liên khu miền Nam Trung bộ*, Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III, Hà Nội.

- [7] *Hồ sơ 1940: Báo cáo tình hình tài chính và kinh tế của Trung phần trong 3 tháng đầu năm 1950*. Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III, Hà Nội.
- [8] Jean Claude Sup (2004), “Vận tải hàng không quân sự Pháp ở Đông Dương”, Tạp chí *Lịch sử Quân sự*, số 6.
- [9] Charles R. Shrader (2015), *A War of Logistics - Parachutes and Porters in Indochina, 1945-1954*, University Press of Kentucke.
- [10] État du Vietnam, Ministère de l'économie nationale, *Annuaire Statistique du Vietnam, 1949-1950*, Institut de la statistique et des études économique du Vietnam.
- [11] État du Vietnam, Présidence du gouvernement (1952), *Annuaire Statistique du Vietnam, 1950-1951*, Institut de la statistique et des études économique du Vietnam.
- [12] République du Vietnam, Secrétariat d'état à l'économie nationale (1957), *Annuaire Statistique du Vietnam 1954 - 1955*, Institut national de la statistique.
- [13] Union Française, Haut-commissariat de France en Indochines (1949), Affaires économiques, *Annuaire Statistique de l'Indochine, 1947-1948*, Statistique générale de l'Indochine.
- [14] *Vietnam, 1951 - 1952*, Institut de la statistique et des études économique du Vietnam, 1953.