

CHUYÊN MỤC

SỬ HỌC - NHÂN HỌC - NGHIÊN CỨU TÔN GIÁO

ĐI BỘ THÌ SỢ HẢI VÂN!**NGUYỄN TÙNG**

Dựa trên nhiều tư liệu lịch sử đa dạng, bài viết này cố gắng tái hiện tiến trình biến đổi của con đường đi từ Đà Nẵng ra Huế tính từ thế kỷ XVII cho tới ngày nay, kể từ thời còn phải đi bộ, đi ngựa hay đi bằng cáng, cho đến khi có đường xe lửa sau này và đường hầm gần đây⁽¹⁾.

Trước thời Pháp thuộc, từ Đà Nẵng ra Huế chỉ có một con đường mòn mà mức tốt xấu tùy thuộc địa hình của các địa phương mà nó đi qua (trông đèo, phố xá, làng mạc hay chợ búa). Như ta biết, thời xưa, ít ra ở miền Trung, người mình thường đi bộ hay đi thuyền (nếu từ điểm khởi hành và điểm đến, có sông ngòi đủ rộng và đủ sâu), chỉ những người giàu có hay quan lại mới được cưỡi ngựa, đi cáng hay đi võng, thông thường do hai người khiêng (tối đa là bốn người), nên vượt qua dễ dàng các ổ gà hay các vật cản và vì vậy không cần làm đường rộng rãi, bằng phẳng và bền vững, vì rất tốn kém và khổ cực, chủ yếu cho nhân dân địa phương. Xưa kia, đường từ Đà Nẵng ra Huế (dài khoảng 105km) có lẽ là đoạn

gian nan nhất ở nước ta. Nên dân gian có câu:

Đi bộ thì sợ Hải Vân

Đi thủy thì sợ sóng thần hang Giời.

Đèo Hải Vân thì mọi người đều biết rồi. Còn hang Giời thì nằm ở chân núi kề biển về phía Lăng Cô: ở đây thường có sóng lớn làm đắm thuyền.

Như ta biết, từ đầu thế kỷ XVII cho đến khi Pháp chiếm Nam Kỳ vào năm 1860, các nhà truyền giáo, thương nhân hay những nhà du hành châu Âu trước tiên thường vào Việt Nam ở Hội An hay Đà Nẵng, rồi sau đó mới ra Huế để mua bán hoặc thương thuyết với các chúa Nguyễn hay triều đình Huế. Do đó, họ thường viết nhiều về vùng Quảng Nam cũng như về đoạn đường từ Đà Nẵng ra Huế⁽²⁾.

Chúng tôi đầu tiên viết về đoạn đường này là của thương nhân người Anh Thomas Bowyear, ngắn gọn như sau:

Nguyễn Tùng. Nhà nghiên cứu dân tộc học, chuyên nghiên cứu về người Việt, trước đây từng dạy ở đại học Paris Diderot và làm việc tại Trung tâm Quốc gia Nghiên cứu Khoa học (CNRS, Pháp).

“Ngày 4/10/1695, khởi hành từ Hội An, đi dọc theo bờ biển và trên các núi cao, dù có con đường ngắn hơn nhưng bị cấm, nên tôi không thể đi được...” (Mme Mir & L. Cadière, 1920, tr. 194). Con đường bị cấm đó có lẽ là đoạn từ Lăng Cô ra Huế bằng cách vượt qua các đèo Phú Gia, Cầu Hai và Đá Bạc.

CÁC CHUYẾN ĐI CỦA PIERRE POIVRE (1749-1750)

Trong thời gian ngắn ở Đà Nẵng, thương nhân Pháp Pierre Poivre (1717-1786) (H. Cossaert, 1920, tr. 6-20) đã đi đến bốn lần trên đoạn đường Hội An-Huế: lần đầu từ Hội An ra Huế mất đến năm ngày (từ 17 đến 22/9/1749); lần thứ tư từ Huế vào Đà Nẵng mất chưa đến 2 ngày (từ tối 13 đến 15/1/1750). Trong hồi ký, ông ghi rõ nhất về chuyến đi thứ hai như sau đây.

Rời Huế vào trưa 13/12/1749, Pierre Poivre xuôi thuyền trên sông Hương rồi theo các đầm Thanh Lam, Hà Trung và Cầu Hai đến làng Đò (chắc là làng Tư Hiền gần cửa biển cùng tên) vào sáng hôm sau, tức là mất đến 18 giờ (chắc vì thuyền đi thông thả). Theo ông ta, vào khoảng 1739, cửa Tư Hiền bị cát lấp nên thuyền bè không vào được. Sáng 14/12, sau khi thuê phu khiêng cáng và hành lý, Pierre Poivre đã đi dọc theo bãi biển Cảnh Dương và vượt ba ngọn núi để đi đến Lăng Cô (An Cư) ngủ lại ở trạm, vì con đường qua hai đèo Cầu Hai và Phú Gia (dù ngắn và dễ đi hơn) bị cấm, đúng như Thomas Bowyear nói ở trên. Theo Pierre Poivre, vào thời đó, người bản xứ khi đi từ Thuận Hóa vào Quảng Nam (và ngược lại) phải trả thuế quan.

Sáng 15/12, ông ta lấy thuyền qua vịnh An Cư, mất đến 7 giờ để vượt đèo Hải Vân rất khó nhọc. Qua miêu tả của ông, vùng đèo Hải Vân có rừng rậm và nhiều suối, thác. Điều đáng lưu ý là ông đã đi thẳng xuống vịnh Hòn Hành (nay gọi là vịnh Nam Chơn) để ngủ lại ở đó, chứ không phải xuống Liên Chiểu như đường Quốc lộ 1 mà Pháp sẽ làm sau này.

Sáng 16/12, Pierre Poivre lấy thuyền đi đến Nam Ô⁽³⁾ ngủ lại để sáng hôm sau đi tiếp vào Hội An.

Tóm lại, Pierre Poivre mất 18 giờ để đi thuyền từ Huế đến cửa Tư Hiền qua các đầm Thanh Lam, Hà Trung, cầu Hai; mất 7 giờ để đi dọc theo bờ biển đến Lăng Cô; mất 7 giờ để đi từ đây đến vịnh Nam Chơn; có lẽ mất hơn một giờ để đi từ Nam Chơn đến Nam Ô bằng thuyền; và dường như mất thêm ít nhất 3 giờ nếu muốn đi cáng trên con đường bằng qua các bãi cát dọc theo vịnh Đà Nẵng để đến khoảng chợ Hàn hiện nay. Như vậy, trong chuyến đi này, nếu đi liên tục, Pierre Poivre mất cả thảy chừng 37 giờ. Theo ước tính của Henry Cossaert, cho đến gần cuối thế kỷ XIX, đi từ Đà Nẵng đến Huế mất đến 55 giờ, chắc là vì ông đã tính gộp cả thời gian ăn uống, nghỉ ngơi và ngủ lại dọc đường.

Thực ra, nếu muốn đi nhanh, thì có thể giảm xuống còn 21 giờ: Bằng chứng là trong chuyến đi thứ tư từ Huế vào Đà Nẵng (từ tối 13 đến ngày 15/1/1750), Pierre Poivre chỉ mất có một đêm để đi từ Huế đến cửa Tư Hiền bằng thuyền (mất khoảng 12 giờ) rồi đến Lăng Cô ngủ lại để sáng sớm hôm sau vượt đèo Hải Vân đến Nam Chơn vào buổi trưa (mất

khoảng 7 giờ), rồi lấy ca nô đi Đà Nẵng (mất khoảng 2 giờ).

CHUYẾN ĐI CỦA THUYỀN TRƯỞNG REY (1819)

Ngoài thuyền trưởng Rey (H. Cossaert, 1920, tr. 26-35), tham gia chuyến đi này từ Huế vào Đà Nẵng, còn có Vannier (tức Nguyễn Văn Chấn) tiền J. B. Chaigneau và gia đình vào Đà Nẵng để lấy tàu về Pháp. Như ta biết, hai ông này ở trong số non 20 sĩ quan Pháp đã giúp Gia Long đánh thắng Tây Sơn, rồi ở lại Huế làm quan trong mấy mươi năm.

Đúng 70 năm sau các chuyến đi của Pierre Poivre, đường đi từ Huế vào Đà Nẵng, theo lời kể của đại úy Pháp Rey, có hai thay đổi lớn.

Ngày 4/11/1819: thay vì xuôi thuyền trên sông Hương để đến cửa Tư Hiền như Pierre Poivre đã làm, đoàn của Rey (đến 200 người) lại xuôi sông Phú Cam xuống

phá Truồi và phá Cầu Hai để đến làng Cầu Hai vào sáng hôm sau. Theo *Đại Nam nhất thống chí*, sông Phú Cam hay sông An Cựu được đào vào năm Gia Long 13 (1814) và được vua Minh Mạng đổi tên thành Lợi Nông Hà vào năm 1821 (*Đại Nam nhất thống chí*, 1969, tập I, tr. 126-127).

Ngày 5/11/1819: tuy Rey không nói rõ, nhưng ta biết là đoàn của ông ta không đi dọc theo bờ biển Cảnh Dương rồi vượt núi để đến Lăng Cô như Pierre Poivre, mà đi qua các đèo Đá Bạc, Cầu Hai và Phú Gia để đến ngủ lại ở Lăng Cô, vì ông ta có nhắc đến các trạm nằm trên đoạn đường này mà, dựa theo *Đại Nam nhất thống chí*, ta có thể đoán là Cao Đôi (sau đổi thành Đức Cao vào năm Minh Mạng thứ 3, rồi Thừa Hóa vào năm Minh Mạng thứ 4) và Kiền Kiền (sau đổi thành Phúc Thọ, rồi Thừa Lưu vào hai năm vừa nói) (*Đại Nam nhất thống*

Các trạm từ Đà Nẵng ra Huế theo *Đại Nam nhất thống chí*

Tên trạm vào năm Gia Long 3 (1804)	Tên trạm vào năm Minh Mạng 3 (1822)	Tên trạm vào năm Minh Mạng 4 (1823)	Cách trạm trước
Cu Đê (ở xã Cu Đê)	Kim Hoa (ở xã Cu Đê)	Nam Ổ (Thiệu Trị 4, 1843) (ở xã Hoa Ổ)	31 dặm 46 trượng
Chân Sảng (xã Chân Sảng)	Nam Châm (xã Chân Sảng)	Nam Trục (?)(xã Chân Sảng)	11 dặm 115 trượng
Phúc An (xã An Cựu)	Đức Phúc (xã An Cựu)	Thừa Phúc (xã An Cựu)	19 dặm 83 trượng
Kiền Kiền (xã Trung Kiền)	Phúc Thọ (xã Trung Kiền)	Thừa Lưu (xã Trung Kiền)	25 dặm
Cao Đôi (xã Cao Đôi)	Đức Cao Đôi (xã Cao Đôi)	Thừa Hóa Đôi (xã Cao Đôi)	21 dặm
An Nông (xã An Nông)	Đức Nông (xã An Nông)	Thừa Nông (xã An Nông)	25 dặm
Kinh (phường Ninh Mật)	Kinh (phường Ninh Mật)	Kinh (phường Ninh Mật)	33 dặm

Nguồn: *Đại Nam nhất thống chí*, 1969, tập I, tr. 160-161; tập II, tr. 329-330.

Ghi chú: Theo *Từ điển tiếng Việt* do Hoàng Phê chủ biên, mỗi dặm là 444,44m và mỗi trượng thường là 3,33m; xem thêm Nguyễn Tùng, “Đo lường ở Việt Nam” trong Cao Huy Thuần, Nguyễn Tùng, Trần Hải Hạc và Vĩnh Sính (chủ biên), *Từ Đông sang Tây, tập biên khảo về khoa học xã hội và nhân văn*. Nxb. Đà Nẵng, 2005.

chí, tập I, tr. 160). Như vậy, dưới triều Nguyễn đoạn đường bộ từ Cầu Hai đến Lăng Cô đã hết bị cấm.

Ngày 6/11/1819: 5 giờ sáng, bắt đầu leo lên đèo Hải Vân, khi đến đỉnh đèo thì dừng lại ở trại lính để ăn và nghỉ trưa đến 2 giờ 30, chiều bắt đầu xuống đèo. Vì đường rừng thường bị những tảng đá lớn hay hố sâu chắn ngang, nên đi rất mệt. 5 giờ chiều, đến Nam Chơn ngủ lại để sáng hôm sau đi Đà Nẵng.

Chuyến đi của Rey, Vannier và J.B. Chaigneau có đáng dấp của một cuộc du ngoạn và săn bắn (gà rừng, trĩ, công...) thông thả và thú vị, có lẽ vì họ đã sống lâu ở vùng này nên quen với cảnh đi lại rất khó nhọc.

Rey có miêu tả cách dân ở Nam Chơn bẫy cọp: bỏ chó (đã được tập để sửa theo lệnh chủ) vào ngăn sau của một chuồng có hai ngăn, khi cọp vào ngăn trước để tìm cách ăn thịt chó thì cửa sẽ sập xuống để giam cọp lại trong chuồng.

CHUYẾN ĐI CỦA JOHN CRAWFURD (1822)

Ba năm sau, nhà du hành Anh John Crawford (Cossaert, 1920, tr. 35-45) cũng theo một lộ trình in hệt như Rey, nhưng chứng từ của ông ta chính xác và phong phú hơn nhiều:

- Ngày 17/10/1822: rời Huế lúc 8 giờ bằng sông Phú Cam theo ông ước tính dài khoảng 22km và ở đoạn đầu rộng chừng 36m. Đi khoảng 4 giờ thì ra đến phá Truồi. Bơi qua phá mất 2 giờ vì không có sóng. 16 giờ 30, đến làng Cầu Hai (khoảng 1.000 dân) ngủ lại ở đó.

- Ngày 18/10/1822: 6 giờ sáng, rời Cầu Hai. Một giờ sau đến đèo Cầu Hai, rồi

vào thung lũng Thừa Lưu. 8 giờ 30: đến trạm Nước Mặn (tức Thừa Lưu) là một làng to đẹp. Ăn trưa ở đó đến 11 giờ 30 thì đi tiếp. Sau 45 phút, đến đèo Phú Gia. Thung lũng Thừa Lưu dài khoảng 14km. 2 giờ chiều: đến An Cư (Lăng Cô) là một làng lớn.

- Ngày 19/10/1822: qua phá An Cư lúc 5 giờ 30 sáng. 8 giờ 30: lên đến đỉnh đèo mà ông ước tính là cao 488m (đúng ra là 496m). Nhiệt độ ở đỉnh đèo là 25°C so với 28°C dưới Lăng Cô vào buổi sáng. Trên đỉnh đèo có làng với các cửa hàng bán thức ăn, nước chè Huế cho hành khách. Xuống đèo nhanh nhưng rất mệt, mất 1 giờ 30 phút thì đến Nam Chơn lúc 10 giờ dừng lại ăn trưa, rồi lên thuyền lúc 12 giờ. Vì có sóng lớn nên khi lên đến tàu (chắc đậu ở cửa sông Hàn) thì đã 4 giờ chiều.

Tóm lại, Crawford đã mất cả thảy chỉ 18 giờ để đi từ Huế đến Nam Chơn. Điều đáng ngạc nhiên là ông ta chỉ mất có 4 giờ 30 để từ Lăng Cô vượt đèo Hải Vân đến Nam Chơn. Phải chăng đoạn đường này đã được cải thiện trong hai năm đầu của đời Minh Mạng?

CHUYẾN ĐI CỦA DUTREUIL DE RHINS (1876)

Nhưng theo chứng từ rất chi tiết của đại úy Pháp Dutreuil de Rhins (H. Cossaert, 1920, tr. 47-65), thì hơn 50 năm sau, đường đi từ Đà Nẵng ra Huế xuống cấp rất nhiều, nhất là ở đoạn qua đèo Hải Vân.

- 7/10/1876: khởi hành lúc 5 giờ 30 sáng, đi rất mệt trên các cồn cát ven theo bờ nam của vịnh Đà Nẵng. 9 giờ đến trạm Nam Ổ (như vậy, mất đến 3 giờ rưỡi để

đi khoảng 12km) dừng lại để ăn, sau đó lấy đò ba lần để qua các nhánh của sông Cu Đê. 11 giờ 30: dừng lại để nghỉ trưa đến 3 giờ chiều. Uống trà Huế là thức uống ngon nhất ở vùng này, ở đâu cũng có bán để giải khát. 4 giờ chiều: đến trạm Nam Chơn (theo *Đại Nam nhất thống chí*, là Nam Châm), có khoảng 60 nóc nhà; đổi cáng và phu rồi đi tiếp. Qua miêu tả của Dutreuil de Rhins, ta thấy đoạn đường rừng vượt đèo Hải Vân vào thời đó rất gian nan: 1,5km sau trạm Nam Châm, “con đường mòn bỗng dừng biến mất dưới các cây nhỏ đầy gai và cỏ cao quất vào mặt tôi [...], tôi bò đi bằng cách bám vào cành cây và chỗ gồ ghề của các khối đá to [...]; tôi tìm một lối đi giữa các tảng đá khổng lồ mà không một sức người nào có thể lay chuyển...”. 6 giờ 30 tối: lên đến đỉnh đèo có tường đá dài chừng 50m chắn ngang, ở giữa có cổng lớn bọc sắt bên ngoài. Có 50 lính bảo vệ. 7 giờ đến một xóm có chừng 6 nóc nhà, ăn tối rồi ngủ lại ở đó.

- Ngày 8/10/1876: khởi hành lúc 5 giờ 30 sáng. Đường mòn còn dốc hơn hôm qua, có đoạn vừa đủ cho hai người tránh nhau, mà nếu đi sai một bước là có thể rơi xuống hố sâu. 9 giờ: đến trạm Lăng Cô (khoảng năm sáu trăm dân), thay cáng và phu. 9 giờ 30: đi tiếp trên cồn cát nên rất mệt. 11 giờ 30: dừng lại nghỉ ở đèo Phú Gia đến 14 giờ đi tiếp. Dưới chân đèo này, lần đầu tiên thấy được một đoạn đường rộng và có bóng cây cao.

Đổi cáng và phu ở trạm Thừa Lưu (ở xã Trung Kiên, là một làng lớn) rồi qua hai đèo Cầu Hai và Đá Bạc. 18 giờ 30 phút đến trạm Thừa Hóa (ở làng Cầu Hai có 3.000 dân), ngủ lại ở đó.

- 9/10/1876: sáng sớm lấy thuyền đi Huế, qua hai phá Cầu Hai và Truồi rồi vào sông Phú Cam đoạn dưới chỉ rộng chừng 3m. 15 giờ 30 phút đến An Cựu.

Theo ước tính của Dutreuil de Rhins, từ Đà Nẵng đến Cầu Hai đi bộ mất 16 giờ (tốc độ bình quân 3km/giờ); từ Cầu Hai đến Huế đi thuyền mất khoảng 11 giờ (4km/giờ); như vậy mất cả thảy chừng 27 giờ.

Về đoạn đường bộ từ Huế đi Cầu Hai, ta được mấy thông tin sau đây qua chứng từ của Charles Paris (H. Cossaert, 1920, tr. 66-88), người đã đặt đường dây điện báo từ Huế vào Đà Nẵng vào hạ tuần tháng 10/1885: Đoạn đường từ An Cựu đến trạm Thừa Nông đẹp và nhiều bóng mát; đoạn Truồi - Cầu Hai rất khó đi vì băng qua các bãi cát và có nhiều vũng nước rộng đến mấy thước. Đoạn Thừa Lưu - Phú Gia rất đẹp, hai bên có nhiều cây cổ thụ (đúng như Dutreuil de Rhins đã khen trên đây). Phải chăng các cây này đã được trồng cách đó khoảng 80 năm: Theo *Đại Nam chính biên thực lục*, năm 1809 Gia Long ra lệnh cho dân làm đường từ Huế đến đèo Hải Vân, rộng đến 3 trượng (tức 12m) và có trồng các loại danh mộc, nhất là cây mù u (nam mai mộc) ở hai bên.

Trong hai năm 1886 và 1887, công binh Pháp, có lúc dùng đến 2.800 nhân công người Việt, đã làm được 13km đường đất rộng 3m đi từ Liên Chiểu (chứ không phải Nam Chơn) đến quá đỉnh đèo Hải Vân 3km. Theo Marcel Monnier, vào năm 1895, đoạn đường quan lộ bắc Hải Vân vẫn phải dùng dù rất nguy hiểm vì có nơi độ dốc lên đến 60%!

Mấy tháng trước khi toàn quyền Đông Dương Paul Doumer đi từ Huế vào Đà Nẵng (3/1897), đoạn đường này đã được khẩn trương cải thiện: giảm độ dốc chỉ còn tối đa 12%, làm nhiều cầu bằng tre và gỗ qua suối hay hố sâu. Nhờ thế, Paul Doumer và mấy sĩ quan tùy tùng người Pháp đã có thể cưỡi ngựa qua đèo trong khi phụ chính đại thần Nguyễn Thân và các vị thượng thư triều đình Huế thì vẫn đi cáng. Sự hưng phấn của Paul Doumer còn lưu lại trong những dòng sau đây trích từ quyển hồi ký trong đó ông ta kể lại các kỷ niệm về Đông Dương:

“Dưới kia vịnh Đà Nẵng hiện ra. Không một cảnh quan thần tiên nào của Địa Trung Hải vừa có được cái đẹp và cái to tát này. Cứ thử lấy một nơi xinh nhất của Bờ Biển Xanh (Côte d’Azur) như vịnh Villefranche rồi nhân lên mười lần hay hai mươi lần các vị sẽ hình dung được Đà Nẵng [...]. Thực vậy, chỉ duy cảnh này thôi cũng đáng cho những người nhàn rỗi đi du lịch từ Pháp sang Viễn Đông, nơi còn có nhiều cái khác đáng quan tâm và thưởng lãm” (H. Cossaert, sđd, tr. 130-131).

Một trong các mục đích chính của Paul Doumer khi vay 200 triệu quan Pháp là để làm đường xe lửa ở Đông Dương. Được nghiên cứu năm 1899 và khởi công năm 1902, đoạn đường xe lửa nối Đà Nẵng với Huế khai trương ngày 15/10/1906: nó có 9 đường hầm dài cả thảy 3.275m và đi mất bốn giờ, nghĩa là nhanh gấp gần bốn lần một phương tiện vận tải khác nhanh nhất trên đoạn đường bộ này vào thời đó là kiệu có lắp hai bánh xe để kéo chạy ở những quãng

ít dốc và bằng phẳng, nhưng loại xe này cũng mất 15 giờ để đi từ Đà Nẵng ra Huế. Phải chờ đến năm 1918 đoạn đường này của Quốc lộ 1 mới làm xong, nhưng đi ô tô cũng phải mất đến 4 giờ. Vào khoảng cuối năm 2000, nhờ đoạn đường này được nới rộng và nâng cấp, nên nếu chạy bạt mạng như nhiều xe mà ta thường gặp, thì chỉ mất chưa tới hai giờ. Hiện nay, nhờ có đường hầm dưới đèo Hải Vân, có thể giảm xuống còn một giờ rưỡi.

Tiền đây cũng xin nói thêm rằng, theo *Đại Nam chính biên thực lục* (tập III, tr. 206), năm 1804 vua Gia Long quy định thưởng 5 quan cho người chuyển đệ công văn nào không vượt quá 13 ngày cho đoạn từ Gia Định (tức Sài Gòn) ra Huế (khoảng 1.065km); còn cho đoạn từ Bắc thành (tức Hà Nội) vào Huế thì thưởng 3 quan nếu không vượt quá 5 ngày. Như vậy, vào khoảng đầu thế kỷ XIX, đoạn Sài Gòn-Huế khó đi hơn đoạn Huế-Hà Nội (khoảng 654km): tốc độ bình quân của người phu trạm chỉ đạt 82km/ngày ở đoạn thứ nhất so với 130km/ngày ở đoạn thứ hai. Sự khác nhau đáng kể đó có lẽ một phần không nhỏ là do đèo Hải Vân đáng sợ!

Tóm lại, cho đến những năm 1910, con đường bộ từ Đà Nẵng ra Huế rất xấu và rất khó đi vì gồm nhiều đoạn xuyên qua bãi cát, hay vượt qua đèo, dốc cheo leo, nên rất khó dùng để vận tải hàng hóa. Thế mà, như ta biết, giao thông vận tải đóng một vai trò rất quan trọng trong phát triển không những về kinh tế mà cả về xã hội và văn hóa nữa. □

(Xem tiếp trang 80)

