

TRANSPORT SYSTEM OF LANG SON PROVINCE FROM 1897 TO 1945

Nguyen Thi Hoa*, Nong Van Hung

TNU - University of Education

ARTICLE INFO		ABSTRACT
Received:	19/02/2024	From 1897 to 1945, to serve governance, military and economic purposes, the French colonialists invested in building and developing the transportation system in Vietnam. In that context, what is transport system of Lang Son like and what impact does it have on the locality and region? Through archival documents and other documents, based on historical methods, logical methods, synthesis and analysis methods, the article will clarify the formation, development and impact of Lang Son's transport system in the period from 1897 to 1945. Research results show that during this period, the French colonialists renovated, built and expanded the Lang Son transportation system to rule, exploit and exploit resources in Vietnam in general, and in Lang Son and neighboring provinces in particular. The transportation system in Lang Son province impacts both positively and negatively on all aspects of the locality and region. Research results are a source of reference materials for teaching and researching history, especially researching and teaching local history.
Revised:	22/3/2024	
Published:	22/3/2024	
KEYWORDS		
Transportation		
Lang Son		
Colonial road		
French colonial period		
1897 - 1945		

HỆ THỐNG GIAO THÔNG TỈNH LẠNG SƠN TỪ NĂM 1897 ĐẾN NĂM 1945

Nguyễn Thị Hòa*, Nông Văn Hưng

Trường Đại học Sư phạm – ĐH Thái Nguyên

THÔNG TIN BÀI BÁO		TÓM TẮT
Ngày nhận bài:	19/02/2024	Từ năm 1897 đến năm 1945, để phục vụ mục đích cai trị, quân sự và kinh tế, thực dân Pháp đã đầu tư xây dựng, phát triển hệ thống giao thông ở Việt Nam. Trong bối cảnh đó, hệ thống giao thông tỉnh Lạng Sơn như thế nào và tác động gì đến địa phương và khu vực? Thông qua tài liệu lưu trữ và các tài liệu khác, dựa trên phương pháp lịch sử, phương pháp logic, phương pháp tổng hợp, phân tích, bài viết sẽ làm rõ sự hình thành, phát triển và tác động của hệ thống giao thông tỉnh Lạng Sơn trong giai đoạn từ năm 1897 đến năm 1945. Kết quả nghiên cứu cho thấy, thời kỳ này, thực dân Pháp đã cải tạo, xây dựng, mở rộng hệ thống giao thông Lạng Sơn nhằm cai trị, khai thác và vơ vét tài nguyên ở Việt Nam nói chung, ở Lạng Sơn và các tỉnh lân cận nói riêng. Hệ thống giao thông ở tỉnh Lạng Sơn tác động cả tích cực và tiêu cực tới mọi mặt của địa phương và khu vực. Kết quả nghiên cứu là nguồn tài liệu tham khảo cho việc dạy học, nghiên cứu lịch sử, đặc biệt là nghiên cứu và giảng dạy lịch sử địa phương.
Ngày hoàn thiện:	22/3/2024	
Ngày đăng:	22/3/2024	
TỪ KHÓA		
Giao thông		
Lạng Sơn		
Đường thuộc địa		
Thời Pháp thuộc		
1897 - 1945		

DOI: <https://doi.org/10.34238/tnu-jst.9725>

* Corresponding author. Email: hoant.his@tnue.edu.vn

1. Giới thiệu

Vấn đề lịch sử giao thông Việt Nam nói chung và lịch sử giao thông tỉnh Lạng Sơn nói riêng thời kỳ Pháp thuộc (1897 - 1945) đã được nhiều nhà học giả trong và ngoài nước đề cập và xem xét dưới nhiều góc độ và mức độ khác nhau [1] - [4].

Giao thông tỉnh Lạng Sơn thời Pháp thuộc hình thành, phát triển nằm trong chủ trương và chính sách cai trị, khai thác thuộc địa Đông Dương nói chung và xứ Bắc Kỳ nói riêng. Ngày 22/3/1897, một chương trình hành động với 7 điểm đã được Toàn quyền Paul Doumer đệ trình lên Nghị viện Pháp, trong đó, điểm thứ 3 có nội dung “*chú ý xây dựng thiết bị to lớn cho Đông Dương như xây dựng hệ thống đường sắt, đường bộ, sông đào, bến cảng... những thứ cần thiết cho việc khai thác*” [6, tr.83]. Từ chủ trương này, trong giai đoạn 1897 - 1914, thực dân Pháp đã ưu tiên đầu tư lớn cho giao thông vận tải nói chung và đường bộ nói riêng. Chủ trương và mục đích xây dựng hệ thống giao thông của Pháp, biện pháp tài chính, quản lý và nhân công, hoạt động khai thác giao thông vận tải của thực dân Pháp được làm rõ trong một số công trình nghiên cứu [7] - [8], trong đó, có các tuyến đường/đoạn đường thuộc địa bản tỉnh Lạng Sơn.

Hệ thống giao thông ở tỉnh Lạng Sơn từ năm 1897 đến năm 1945 bao gồm các đoạn đường thuộc địa số 4, đường thuộc địa số 1 và tuyến đường sắt Bắc - Nam (đoạn Hà Nội - Đồng Đăng), đường sông Kỳ Cùng. Chính quyền thực dân Pháp khai thác triệt để dịch vụ vận tải trên hệ thống giao thông đường bộ nhằm phục vụ mục đích cai trị, kinh tế và quân sự. Một số công trình nghiên cứu đã đề cập tới các tuyến đường/đoạn đường và hoạt động giao thông vận tải trên các tuyến đường/đoạn đường này [1], [2], [4], [5], [9] - [11], tuy nhiên chưa làm rõ được sự hình thành và phát triển của hệ thống giao thông tỉnh Lạng Sơn.

Hệ thống giao thông tỉnh Lạng Sơn thời Pháp thuộc có vai trò quan trọng đối với chính quyền thực dân, có tác động cả tích cực và tiêu cực đối với Pháp và Việt Nam (đối với cả địa phương, khu vực và cả nước) [1] - [2]. “*Tuyến đường Đồng Đăng - Thất Khê - Cao Bằng xét về chiến lược là quan trọng bậc nhất, về phương diện thương mại, xe kéo rơ-moóc xứng đáng được xếp hạng như là phương tiện liên lạc hàng đầu*” [9, tr.167].

Nhìn chung, giao thông tỉnh Lạng Sơn thời Pháp thuộc đã được đề cập trong các công trình nghiên cứu ở những góc độ và khía cạnh khác nhau. Tuy nhiên, đến nay vẫn chưa có một công trình nào nghiên cứu một cách đầy đủ và hệ thống về giao thông tỉnh Lạng Sơn thời Pháp thuộc. Bởi vậy, mục đích nghiên cứu của bài viết là làm rõ về bối cảnh lịch sử, chủ trương xây dựng, quá trình hình thành hệ thống giao thông tỉnh Lạng Sơn giai đoạn từ năm 1897 đến năm 1945. Trên cơ sở đó, nhóm tác giả đánh giá, phân tích tác động của hệ thống giao thông tỉnh Lạng Sơn thời Pháp thuộc đối với địa phương và khu vực.

2. Phương pháp nghiên cứu

Bài viết sử dụng phương pháp lịch sử và phương pháp logic là chủ yếu. Phương pháp lịch sử được sử dụng để mô tả tiến trình hình thành, phát triển của hệ thống giao thông của tỉnh Lạng Sơn (1897 - 1945). Phương pháp logic nhằm đánh giá về tác động của hệ thống giao thông tỉnh Lạng Sơn nói riêng và vùng Đông Bắc Việt Nam nói chung. Ngoài ra, nhóm tác giả sử dụng các phương pháp nghiên cứu liên ngành (thống kê, tổng hợp, phân tích,...) để tập hợp dữ liệu và thực hiện nghiên cứu.

3. Kết quả và bàn luận

3.1. Bối cảnh lịch sử

Sự kiện triều đình nhà Nguyễn ký với Pháp Hiệp ước Hardmand (25/8/1883) và Hiệp ước Patenotre (6/6/1884) đã đánh dấu sự sụp đổ của triều đình phong kiến độc lập nhà Nguyễn trước sự xâm lược của thực dân Pháp. Pháp thiết lập bộ máy cai trị trên toàn bộ Việt Nam, tiến hành bình định quân sự, đàn áp các phong trào đấu tranh chống Pháp của nhân dân, đặc biệt trong đó có khu vực vùng núi phía Bắc. Tuy nhiên, để thực hiện các mục đích trên thì Pháp cần phải đầu

tư xây dựng một hệ thống giao thông. “*Giao thông đường bộ là một bộ phận quan trọng trong kế hoạch của chính quyền với mục đích dẹp yên phong trào ở các xứ; đồng thời có thể thâm nhập Trung Hoa ở phía Bắc, Lào ở phía Tây và phục vụ mục đích khai thác thuộc địa*” [4, tr. 28].

Năm 1897, chính phủ Pháp đã cử Paul Doumer sang làm Toàn quyền Đông Dương để hoàn thiện bộ máy thống trị và thực hiện khai thác thuộc địa nhằm mang lại lợi ích kinh tế cho chính quốc. Paul Doumer đã gửi chương trình hoạt động cho Bộ trưởng Bộ Thuộc địa Pháp (22/3/1897) với mục tiêu “*Cung cấp cho Đông Dương các công cụ phát triển kinh tế, các hệ thống đường sắt, đường bộ, đường thủy và cảng để phát huy giá trị của xứ này; ... Hoàn thành công cuộc bình định Bắc Kỳ, bảo đảm hòa bình và sự ổn định trên các tuyến biên giới của vùng này... Mở rộng ảnh hưởng của Pháp, phát triển các lợi ích của Pháp tại Viễn Đông, nhất là tại các quốc gia láng giềng với thuộc địa*” [6, tr.486 - 487]. Toàn quyền Đông Dương đã đưa ra chương trình 7 điểm có nhắc tới việc chú ý xây dựng thiết bị kinh tế to lớn cho Đông Dương như xây dựng hệ thống đường sắt, đường bộ, đường sông đào, bến cảng..., những thứ cần thiết cho việc khai thác xứ Đông Dương. Thực dân Pháp đã đưa ra kế hoạch khá cụ thể và rõ ràng đối với việc phát triển, mở mang hệ thống giao thông ở xứ Đông Dương.

Trong cuộc khai thác thuộc địa lần thứ nhất (1897 - 1914), Pháp đã cho đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng phục vụ công cuộc khai thác thuộc địa, trong đó, chú ý tới việc đầu tư xây dựng hệ thống giao thông để phục vụ khai thác lâu dài và phục vụ mục đích quân sự. Đến năm 1912, ở Việt Nam đã xây dựng được 2.058 km đường sắt; đường bộ mở rộng tới các khu vực hẻo lánh, bến cảng, đồn điền và vùng biên giới trọng yếu. Đặc biệt, trong năm 1912, Toàn quyền Đông Dương Albert Sarraut đã đưa ra quyết định xây dựng hệ thống đường bộ toàn Đông Dương nhằm kết nối các xứ trong Liên bang Đông Dương.

Trong giai đoạn chiến tranh thế giới lần thứ nhất (1914 - 1918), để phục vụ cuộc chiến, Pháp đã huy động sức người, sức của ở thuộc địa. Giao thông vận tải lúc này có những chuyển biến mới, các công ty vận tải mới được thành lập như: công ty tàu biển và đường sông của Bạch Thái Bưởi, hãng ô tô Phạm Văn Phi... Do nhu cầu trong việc mở rộng thị trường buôn bán nội địa nên ngành giao thông đường sắt phát triển hơn trước, công ty đường sắt Đông Dương thu được nhiều lợi nhuận.

Từ năm 1929 - 1933, cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới diễn ra và lan rộng ra thế giới, các nước thuộc địa cũng bị hứng chịu những thiệt hại, trong đó có Việt Nam. Từ năm 1930 - 1939, phong trào cách mạng Việt Nam phát triển mạnh mẽ, như: cao trào cách mạng (1930 - 1931), cuộc vận động dân chủ (1936 - 1939) đã khiến Pháp ngày càng gặp khó khăn trong việc cai trị. Chiến tranh thế giới lần thứ hai diễn ra (1939 - 1945), Pháp đã nhanh chóng đầu hàng phát xít Đức (tháng 6/1940). Ở Đông Dương, tháng 9/1940, quân Nhật nhanh chóng tiến sát Lạng Sơn và đổ bộ lên Hải Phòng, quân Nhật lần lượt chiếm đóng các đồn ở Lạng Sơn (Đông Đăng, Na Sầm, Lộc Bình...). Dưới sự cai trị của Nhật và Pháp, cuộc sống của nhân dân Việt Nam ngày càng bần cùng.

Lạng Sơn là một trong những tỉnh miền núi phía Bắc có vị trí quan trọng, giàu tài nguyên thô sản, là đầu mối trong việc giao lưu kinh tế và văn hóa nổi trội trong thời kỳ Pháp thuộc. “*Trong bản báo cáo ngày 9-9-1922 về tình hình kinh tế của các tỉnh miền núi phía Bắc của Thống sứ Bắc Kỳ có đoạn viết: “Lạng Sơn có vị trí quan trọng hơn hẳn trong số các tỉnh miền núi phía Bắc. Nhiều cuộc khảo sát về địa lý, kinh tế, đặc biệt là khảo sát về thương mại của những người Pháp có chức trách đều có nhận xét khá thống nhất về vị trí của Lạng Sơn”*” [12, tr.321]. Hơn nữa, cuối thế kỷ XIX, đầu thế kỷ XX, các cuộc đấu tranh của các dân tộc thiểu số ở Lạng Sơn chống Pháp nổ ra mạnh mẽ gây cho Pháp nhiều khó khăn trong thực hiện công cuộc bình định, tiêu biểu là trận phục kích đoàn vận chuyển của Pháp trên đường từ Đông Đăng tới Na Sầm (tháng 5/1885), trận đánh đồn Chi Lăng (ngày 31/5/1885), trận đánh trại lính khổ xanh của Pháp của người Nùng và người Tày ở chợ Đông Kinh (tháng 10/1920). Nhằm phục vụ mục đích kinh tế và mục đích quân sự, Pháp đã đưa ra những chủ trương, chính sách về việc xây dựng và phát triển hệ thống giao thông của Việt Nam nói chung và tỉnh Lạng Sơn nói riêng.

3.2. Mạng lưới giao thông Lạng Sơn từ năm 1897 đến năm 1945

3.2.1. Giao thông đường bộ

Giao thông đường bộ là một bộ phận quan trọng trong kế hoạch xây dựng hệ thống giao thông phục vụ cai trị và khai thác thuộc địa Việt Nam của chính quyền thực dân Pháp. Trong thời kỳ này, thực dân Pháp đã cho sửa chữa, mở rộng đường thuộc địa số 1 đi Mục Nam Quan (Lạng Sơn); xây dựng tuyến đường thuộc địa số 4 từ Móng Cái qua Lạng Sơn, Cao Bằng đến Hà Giang ở vùng Đông Bắc Việt Nam và mở một số tuyến đường từ trung tâm thị xã Lạng Sơn đến những huyện có ý nghĩa quan trọng về vị trí trong quân sự và trong kinh tế.

Đường thuộc địa số 1 được thực dân Pháp xây dựng trên cơ sở con đường Thiên lý có từ thời phong kiến. Sau khi chiếm được Bắc Ninh (15/3/1884), tướng người Pháp Nêgriê đã biến Phủ Lạng Thương thành cứ điểm quân sự, làm bàn đạp tấn công lên Lạng Sơn. *“Sau 3 lần mở những cuộc tấn công lớn vào thành Lạng Sơn nhưng không thu được kết quả, thực dân Pháp đã dừng các cuộc hành quân, tập trung sức mở mang đường giao thông, chuẩn bị cho các cuộc đánh chiếm tiếp theo. Đầu năm 1885, thực dân Pháp cho mở công trường làm đường từ Hà Nội lên Lạng Sơn dựa trên con đường thiên lý cũ”* [2, tr.62]. Ở những nơi có tuyến đường đi qua, đều bắt buộc phải cử dân phu làm đường, trong điều kiện làm việc tồi tàn, cực khổ và sự tra tấn của lính canh nên nhiều dân phu đã bỏ trốn. Khoảng đầu thế kỷ XIX, hoạt động xây dựng tuyến đường thuộc địa số 1 bị ngưng lại, nguyên nhân được đề cập trong bản báo cáo của Công sứ Bắc Giang gửi cho Thống sứ Bắc Kỳ (ngày 2/9/1904) do tuyến đường sắt từ Hà Nội lên tới biên giới Trung Quốc đã hoàn thành nên đoạn đường này bị mất đi vai trò của nó. Chiến tranh thế giới thứ nhất nổ ra (1914 - 1918), Pháp tham chiến và thực hiện các chính sách nhằm hướng nền kinh tế thuộc địa phục vụ chính quốc tham chiến, chính vì vậy, tuyến đường Hà Nội - Lạng Sơn chủ yếu là cải tạo những đoạn nhỏ. Năm 1918, thực hiện cải tạo và thiết kế cấu trúc tại đoạn giữa ranh giới của tỉnh Lạng Sơn và Bắc Giang. Từ năm 1921 - 1922, chính quyền thuộc địa cho cải tạo đoạn đường Đồng Đăng đến biên giới Trung Quốc nhưng gặp nhiều khó khăn, phải đến năm 1922 - 1923 mới hoàn thành cải tạo với chiều dài là 18 km. Cũng trong năm 1922 - 1923, Pháp cho xây dựng các cây cầu trên đoạn đường từ Lạng Sơn đến Đồng Đăng. Đến năm 1936, đường thuộc địa số 1 đoạn Hà Nội - Lạng Sơn chạy từ Hà Nội qua Bắc Ninh, Bắc Giang tới Lạng Sơn được xây dựng hoàn thiện với tổng chiều dài là 154 km.

Về đường thuộc địa số 4: Cuối thế kỷ XIX, hoạt động mở đường chỉ mang tính chất khai phá. Từ năm 1908 - 1910, đoạn đường từ Na Sầm tới Thất Khê được cải tạo; trên đoạn đường từ Đồng Đăng tới Cao Bằng xây dựng một cây cầu gỗ với chiều dài là 10 m nằm trên địa bàn Lạng Sơn. Năm 1914, Pháp tăng cường đầu tư vốn cho giao thông nước thuộc địa: *“Trên đường số 4, thực dân Pháp đã bỏ ra số tiền 15000 đồng để sửa chữa đường từ Cao Bằng đến Lạng Sơn, trong đó có xây dựng cầu kim loại dài 24 m ở Đình Lập, xây dựng 3 cầu bê tông cốt thép tại km 69+500, 70+800 và 71+800 trên đường từ Na Sầm tới Thất Khê”* [2, tr.81]. Năm 1918, đường thuộc địa số 4 với tổng chiều dài 189 km từ Móng Cái (Quảng Ninh) đi qua Lạng Sơn đến Cao Bằng. Trong báo cáo của tỉnh Lạng Sơn giai đoạn ngày 1/7/1918 đến 30/6/1919 nhắc tới sự cải thiện và sửa chữa các đoạn đường này đã giúp giảm 5 km đường, sự lưu thông trên tuyến đường thuộc địa số 4 có sự gia tăng, không còn phân nan về những bất trắc trong vận chuyển vật liệu, gia súc. Từ năm 1921 - 1922, đoạn đường từ Lạng Sơn đến Lộc Bình được tiến hành sửa chữa và cải tạo giữa km21 và km31 trên đoạn Đồng Đăng - Lũng Phầy. Từ năm 1926 - 1927, tuyến đường thuộc địa số 4 tiếp tục được bảo trì, đoạn Đồng Đăng - Lũng Phầy được trải đá giữa Đồng Đăng và Na Sầm. Từ năm 1929 - 1932, Pháp cho xây dựng cây cầu bắc qua sông Kỳ Cùng ở thị trấn Thất Khê. Đến năm 1933, hoàn thành trải đá trên đoạn Lạng Sơn - Lộc Bình - Đình Lập. Tháng 9/1940, quân phát xít Nhật từ Quảng Tây (Trung Quốc) đã vượt biên giới và tấn công quân Pháp ở Lạng Sơn, đánh chiếm các cứ điểm trên đường thuộc địa số 4 ở Na Sầm, Đồng Đăng và Lộc Bình vì vậy Pháp đã chuyển sang xây dựng đoạn qua Ngõ Khê - Lào Cai.

Trong thời kỳ này, một số tuyến đường từ trung tâm thị xã Lạng Sơn tới một số huyện có vai trò quan trọng về kinh tế và quân sự được Pháp cho xây dựng. Trong cuốn Địa dư các tỉnh Bắc Kỳ xuất bản năm 1930 đã ghi chép lại một số tuyến đường như: đường Lạng Sơn đến Phố Vị và Kép, đến Diêm He, đến Lộc Bình, đến Phố Bình Gia. “*Lạng Sơn đi Lục Bình 23 km, Lục Bình đi Kéo Co (đèo) 18 km, Kéo Co đi Đình Lập 22 km 5, Đình Lập đi Quan Vai 8 km 5, Quan Vai đi Na Peo 15 km 6*” [13, tr. 62], tuyến đường từ Tuần Muội đến Vạn Linh với chiều dài là 18 km và từ Vạn Linh đi Mỏ Nhài (Bắc Sơn) là khoảng 47 km. Từ cuối thế kỷ XIX, một số tuyến đường huyết mạch về kinh tế nối liền tỉnh Lạng Sơn với một số tỉnh trong khu vực và nối liền với cả Trung Quốc, cuốn Địa chí Lạng Sơn đã viết: “*Từ năm 1891 Lạng Sơn đã dần dần trở thành đầu mối ít nhất của 5 con đường huyết mạch về kinh tế: đường lên Cao Bằng, xuống Thái Nguyên, xuống Bắc Giang, xuống Hải Ninh (nay thuộc tỉnh Quảng Ninh) và sang Trung Quốc*” [12, tr. 322].

3.2.2. Giao thông đường sắt

Thực dân Pháp vấp phải nhiều khó khăn trong quá trình bình định các tỉnh miền núi phía Bắc, Pháp nhận thấy rằng cần phải xây dựng một tuyến đường sắt nhằm cung cấp viện binh một cách nhanh chóng khi chiến sự nổ ra. Ngày 24/4/1889, Chính phủ Pháp đã quyết định cho xây dựng tuyến phủ Lạng Thương - Lạng Sơn với chiều dài 98 km, khổ đường 0,6 m, đây là tuyến đường sắt đầu tiên ở Bắc Kỳ. “*Để bổ sung kinh phí thi công tuyến đường Hà Nội lên Lạng Sơn, Đạo luật kí ngày 10 tháng 2 năm 1896 cho phép Chính quyền Bảo hộ Bắc Kỳ và Trung Kỳ được vay 80 triệu frs với lãi suất 2,5% và hạn trả 60 năm được Chính phủ Pháp đảm bảo*” [14].

Năm 1902, Pháp hoàn thành việc xây dựng tuyến đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng; cũng trong thời gian đó, ga Đồng Đăng được hình thành vào ngày 8/4/1902, nhà ga Đồng Đăng là một điểm đỗ của tuyến đường sắt Hà Nội - Mục Nam Quan. Ý định kéo dài từ Đồng Đăng lên Na Chàm (Na Sầm) trong tuyến Hà Nội - Đồng Đăng được hình thành từ năm 1904; dựa trên việc đánh giá về lợi ích kinh tế khi kéo dài tuyến đường từ Đồng Đăng tới Na Chàm thì Công sứ Lạng Sơn và kỹ sư phụ trách Giao thông và Vận hành đường sắt cũng đưa ra đề nghị kéo dài tuyến đường lên Na Chàm. Kỹ sư trưởng Khu Đường sắt phía Bắc đã trình Báo cáo số 38/11221 ngày 16 tháng 6 năm 1911 và Báo cáo số 94//11339 ngày 2 tháng 8 năm 1911, trình bày kế hoạch nghiên cứu và thi công công trình đoạn đường sắt Đồng Đăng - Na Chàm. “*Dự kiến chi phí thi công đoạn 17 km kéo dài từ Đồng Đăng đến Na Chàm do kỹ sư phụ trách Giao thông và Vận hành đường sắt lập ngày 06 tháng 02 năm 1911 lên đến gần 1.800.000 frs và đề nghị sử dụng nguồn từ khoản vay 90 triệu theo Đạo luật năm 1912*” [15]. Việc kéo dài tuyến đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng lên Na Sầm cũng được ghi vào khoản chi phí này. Theo dự kiến ban đầu, nhằm nối Bắc Kỳ với Quảng Châu (Trung Quốc), tuyến đường sẽ kéo dài về phía Tây Giang đi qua Long Châu, Nam Ninh nhưng sau đó không được thực hiện và chỉ dừng lại ở Na Sầm.

Đến năm 1913, đoạn đường sắt Đồng Đăng - Na Chàm chính thức bắt đầu thi công, tuy nhiên việc xây dựng bị gián đoạn bởi Chiến tranh thế giới lần thứ nhất (1914 - 1918). Nhưng 17 km từ Đồng Đăng tới Na Chàm nối với sông Kỳ Cùng vẫn được cho thi công; công trình đã hoàn thành và tiến hành bàn giao công trình từ ngày 14 đến 17/9/1921 giữa Kỹ sư Trưởng khu Công chính Bắc Kỳ và đại diện của kỹ sư Trưởng khu Đường sắt phía Bắc là Chánh sở phụ trách đường. Ngày 15/11/1921, đoạn đường sắt Đồng Đăng - Na Chàm được đưa vào khai thác. Vì vậy, chiều dài toàn tuyến từ Hà Nội đến Na Chàm là 179 km, riêng đoạn đường sắt từ Đồng Đăng - Na Chàm có chiều dài 17 km. Đây là bước khởi đầu cho mục tiêu thâm nhập sang Trung Quốc của chính quyền thực dân Pháp, vừa thể hiện mục tiêu chiến lược về kinh tế.

3.2.3. Giao thông đường thủy

Cùng hệ thống giao thông đường bộ và đường sắt, tỉnh Lạng Sơn còn có hệ thống giao thông đường thủy. Nhờ vào đặc điểm khí hậu nhiệt đới gió mùa, đặc điểm địa hình và cấu tạo địa chất phức tạp nên tỉnh Lạng Sơn có một hệ thống sông ngòi tự nhiên đa dạng. Đặc điểm sông suối ở Lạng Sơn có nhiều thác ghềnh, chính vì vậy, giao thông đường thủy không có sự phát triển.

Phương tiện di chuyển chủ yếu lúc này là bằng thuyền bè, sử dụng để vận chuyển hàng hóa từ Na Sầm sang Long Châu (Trung Quốc) và di chuyển ngược lại. *“Trên thực tế, trước đây từ Long Châu đi Na Sầm, tuyến đường sông dài 50 km được coi là tuyến vận chuyển chủ yếu. Những ngày nước to, thuyền lớn có thể vào đến Na Sầm. Còn nếu theo lời mô tả của một số quan chức Pháp có nhiệm vụ khảo sát thương mại tại Lạng Sơn thì thuyền tam bản trọng tải 3 tấn có thể đến tận bản Tích”* [12, tr. 323]. Trên hệ thống giao thông đường thủy, một số thuyền bè di chuyển với trọng tải lớn. *“Theo số liệu của Tòa thống sứ Bắc Kỳ năm 1922, Lạng Sơn có 19 thuyền tải trọng từ 0,6 tấn đến 1,8 tấn và 8 thuyền tải trọng từ 3,6 tấn đến 6 tấn”* [5, tr.36], với số lượng thuyền bè lớn như vậy, hệ thống sông ở Lạng Sơn có vai trò quan trọng đối với ngành giao thông vận tải. Sông Kỳ Cùng là con sông đặc biệt, là một con sông chảy ngược theo hướng Đông Nam - Tây Bắc sang Trung Quốc, vì vậy đã tạo điều kiện khá thuận lợi cho việc di chuyển vào giao thương với Trung Quốc. Mặc dù, mạng lưới đường thủy còn hạn chế nhưng cũng có những đóng góp nhất định trong việc giao thương nội tỉnh và giao thương với Trung Quốc.

3.3. Tác động của mạng lưới giao thông

Mạng lưới giao thông đã có những tác động hai mặt đối với tình hình kinh tế, chính trị - quân sự, văn hóa - xã hội của tỉnh Lạng Sơn và khu vực từ năm 1897 - 1945.

Về kinh tế, mạng lưới giao thông đã có những tác động tích cực trong việc thúc đẩy giao thương hàng hóa nội tỉnh, khu vực và với Trung Quốc. Nếu trước năm 1884, các công cụ sản xuất của người dân Lạng Sơn được cung cấp chủ yếu bởi các vùng khác hoặc nhập từ Trung Quốc thì khi các tuyến đường được khai thông, người dân địa phương có thể tự chế tạo được một phần ba các công cụ sản xuất bằng sắt thông thường [2, tr.141]. Trên tuyến đường thuộc địa số 1 và số 4 đã xuất hiện nhiều chợ đầu mối thu mua đầu hồi nên nghề trung cất đầu hồi của tỉnh Lạng Sơn có bước phát triển đáng kể. Trong giai đoạn từ năm 1897 - 1945, Lạng Sơn có thể giao lưu được với các tỉnh đồng bằng Bắc Bộ thông qua đường bộ và đường sắt. *“Đường sắt xuất hiện đã tạo điều kiện cho các hoạt động buôn bán ở Lạng Sơn phát triển, thực hiện nhu cầu trao đổi hàng hóa, cung cấp trâu, bò cày kéo cho các tỉnh đồng bằng”* [5, tr.36]. Trong cuốn *Dur địa chí các tỉnh Bắc Kỳ* xuất bản 1930 cũng đã viết, ở Lạng Sơn *“nhờ có đường xe hỏa vận tải nên việc khai khẩn các rừng thịch vượng lắm”* [13, tr. 61]. Trước năm 1891, Lạng Sơn vẫn hầu như là tách biệt với Bắc Kỳ, tuy nhiên, sau khi tuyến đường sắt Hà Nội - Lạng Sơn được xây dựng thì hoạt động giao thương của tỉnh trở nên sôi động, ngoài việc trao đổi mua bán với thương nhân trong nước thì còn có các thương nhân đến từ Trung Quốc. Sau khi tuyến đường sắt Hà Nội - Lạng Sơn hoàn thành, *“điều đầu tiên nhận thấy là dân địa phương, các thương gia miền xuôi, Trung Quốc có tới mấy ngàn trong một phiên chợ, hàng hóa rất nhiều, như có một sự thay đổi kỳ lạ”* [12, tr.322]. Từ năm 1891, tỉnh Lạng Sơn dần trở thành đầu mối của các con đường huyết mạch về kinh tế như: đường lên Cao Bằng, đường xuống Bắc Giang, đường xuống Thái Nguyên, xuống Hải Ninh và sang Trung Quốc. Tuy nhiên, mục tiêu trước hết của Pháp là khai thác thuộc địa nên đã cho xây dựng các tuyến đường giao thông phục vụ việc khai thác và vận chuyển, nguồn tài nguyên của tỉnh Lạng Sơn và khu vực. Bởi vậy, cùng với sự xuất hiện, ngày càng hoàn thiện hệ thống giao thông tỉnh Lạng Sơn là hoạt động khai thác mạnh mẽ của Pháp dẫn đến tình trạng kiệt quệ tài nguyên; nông dân bị cướp đoạt ruộng đất và gánh chịu các thứ thuế do Pháp đặt ra đáp ứng việc xây dựng mạng lưới giao thông.

Về chính trị - quân sự, đầu thế kỷ XX, phong trào cách mạng dân tộc dân chủ hình thành và phát triển, Lạng Sơn đã trở thành một đầu mối giao thông liên lạc giữa trong và ngoài nước. *“Các ga Kỳ Lừa, Tam Lung, Đồng Đăng, Na Sầm trực đường sắt Lạng Sơn - Đồng Đăng - Na Sầm là những trạm bí mật đón tiếp và là những “hộp thư liên lạc” của cán bộ Hội Việt Nam cách mạng thanh niên qua lại, đi về hoạt động”* [12, tr.241]. Từ năm 1933 - 1935, phong trào cách mạng mở rộng đến các địa bàn trên tỉnh Lạng Sơn như: huyện Tràng Định, Bắc Sơn và thị xã Lạng Sơn, những truyền đơn cách mạng xuất hiện ở hầu hết các địa bàn quan trọng của tỉnh như tuyến đường thuộc địa số 4 từ Đồng Đăng tới Na Sầm, đặc biệt là trên công trường thi công

đường từ Đồng Đăng - Điềm He. Tuy nhiên, mạng lưới giao thông tỉnh Lạng Sơn tạo thuận lợi cho thực dân Pháp bình định và cai trị, gây khó khăn cho vùng Đông Bắc Việt Nam nói chung và tỉnh Lạng Sơn nói riêng. Các cuộc đấu tranh giành độc lập, tự do trở nên khó khăn hơn, giúp thực dân Pháp thực hiện những nhiệm vụ chính trị và quân sự, đặc biệt là việc vận chuyển vũ khí quân sự. Trên trục đường thuộc địa số 4, Pháp đã cho xây dựng các đồn bốt dọc tuyến đường; ở Lạng Sơn, dưới hệ thống đồn binh của quân khu Thất Khê và tiểu quân khu Lạng Sơn là hệ thống đồn bốt được xây dựng kiên cố bằng gạch hoặc xi măng cốt thép, liên lạc với nhau bằng các hệ thống lô cốt và đối diện bên kia của biên giới là những đồn quân nhà Thanh, chính vì vậy, tuyến đường thuộc địa số 4 sẽ giúp việc thiết lập bộ máy cai trị, những Đạo quan binh kiểm soát khu vực thượng du Bắc một cách dễ dàng, gây khó khăn cho việc dựa vào lực lượng bên ngoài để chống lại Pháp của những nhà yêu nước cuối thế kỷ XIX.

Về văn hóa - xã hội, giao lưu văn hóa giữa các vùng có tuyến đường đi qua cũng phát triển hơn. Đồng bào Lạng Sơn có cơ hội tiếp xúc, giao lưu văn hóa với các địa bàn khác trong khu vực; tiếp xúc với những tư tưởng văn hóa tiên bộ, sẵn sàng nổi dậy giành chính quyền, giành độc lập, tự do. *"Trước năm 1891, khi chưa có tuyến đường sắt đi qua thì Lạng Sơn vẫn là một tỉnh hầu như tách biệt với Bắc Kỳ"* [13]. Trên những tuyến đường, những tụ điểm dân cư mới được xuất hiện, khiến cho các hoạt động nơi đây trở nên náo nhiệt, sầm uất hay nói cách khác là quá trình đô thị hóa diễn ra. *"Ngày 23/9/1925, chính quyền thực dân Pháp đã ra Nghị định số 30431 thành lập thị xã Lạng Sơn, đô thị của tỉnh Lạng Sơn"* [13].

4. Kết luận

Hệ thống giao thông tỉnh Lạng Sơn từ năm 1897 đến năm 1945 đã có sự phát triển hơn so với thời kỳ phong kiến độc lập. Hệ thống giao thông tỉnh Lạng Sơn gồm các loại hình giao thông đường bộ, giao thông đường sắt, giao thông đường thủy và giao thông hàng không.

Giao thông đường bộ, cho đến năm 1945, Pháp đã cho sửa chữa và mở rộng đường thuộc địa số 1 đi Lạng Sơn, cải tạo và xây dựng tuyến đường thuộc địa số 4 từ Móng Cái (Quảng Ninh) đến Lạng Sơn và Cao Bằng. Đồng thời, thực dân Pháp còn mở một số tuyến đường từ trung tâm thị xã đến một số huyện. Giao thông đường sắt là một loại hình giao thông được du nhập từ nước ngoài. Đường sắt trở thành dịch vụ vận tải có sức cạnh tranh lớn với đường bộ. Giao thông đường thủy tuy không phát triển với quy mô rộng lớn nhưng đã có những đóng góp nhất định trong giao thương nội tỉnh và Trung Quốc với tuyến Na Sầm - Long Châu.

Thông qua mạng lưới giao thông, hoạt động sản xuất, trao đổi thương mại, hoạt động giao thoa văn hóa nội tỉnh, khu vực và với Trung Quốc được thúc đẩy; là đầu mối giao thông liên lạc trong và ngoài nước trong phong trào cách mạng dân tộc dân chủ đầu thế kỷ XX. Tuy nhiên, mạng lưới giao thông cũng có những tác động tiêu cực không hề nhỏ, tạo thuận lợi cho thực dân Pháp bình định, cai trị và bòn rút nhân lực, vật lực.

TÀI LIỆU THAM KHẢO/ REFERENCES

- [1] D. L. Nguyen, "History of Vietnam's transportation from 1897 to 1945," Ministerial-level scientific research project, Code KQ017801, 2018.
- [2] H. T. Nguyen, "Colonial road system in Northeast Vietnam from 1897 to 1945," Doctoral thesis, University of Education - Thai Nguyen University, 2022.
- [3] V. L. Phan, *Vietnam Transport 1858 - 1957*. Transport Publishing House, Hanoi, 1988.
- [4] H. T. Truong, "Understanding the colonial situation in Vietnam during the period 1884 – 1918," *Scientific Magazine - Vinh University*, no. 3B, pp. 28-35, 2021.
- [5] Department of Transport of Lang Son province, *Transport of Lang Son province 70 years of construction and growth*. Transport Publishing House, Hanoi, 2015.
- [6] P. Doumer, *Indochina (Memoirs)*, translated by D. T. Luu, C. Brand, D. C. Le, L. Hoang, T. Vu, and T. K. Nguyen (edited). The Gioi Publishing House, Hanoi, 1905.
- [7] A. A. Pouyanne, *Public transport works in Indochina*, translated by T. G. Nguyen. Transport Publishing House, Hanoi, 1994.

-
- [8] H. T. Nguyen, "National Highway 3 during the French colonial period (1897 - 1945)," *TNU Journal of Science and Technology*, vol. 188, no.12/3, pp. 203-208, 2018.
- [9] H. T. Nguyen, "Transportation activities on national roads in the Northeast region of Vietnam during the French colonial period (1897-1945)," *Proceedings of the Scientific Conference on Young Cadres of Pedagogical Schools around the world, 8th National Conference*, Hue University Publishing House, 2020, pp. 165-175.
- [10] H. T. Nguyen and L. T. Dang, "Hanoi - Lang Son route before the 20th century," *TNU Journal of Science and Technology*, vol. 186, no. 10, pp. 71-76. 2018.
- [11] H. T. Nguyen, "The process of forming colonial line No. 4 during the first colonial exploitation of the French colonialists (1897 - 1914)," *Journal of Indian and Asian Studies*, vol. 9, no. 94, pp. 51-57, September 2020.
- [12] People's Committee of Lang Son province, *Geography of Lang Son province*. National Political Publishing House, Hanoi, 1999.
- [13] N. D. Do, L. V. Ngo, and T. V. Pham, *Geography of Tokin*. Le Van Tan Publishing House, Hanoi, 1930.
- [14] A. H. Do, "Railway to the Northern border, Part 1: The first railway in Tonkin," National Archives Center I, 2020. [Online]. Available: <https://www.archives.org.vn/gioi-thieu-tai-lieu-nghiep-vu/duong-sat-len-bien-gioi-phia-bac-ki-1-duong-sat-dau-tien-tren-dat-bac-ki.htm>. [Accessed January 23, 2024].
- [15] A. H. Do, "Railway to the Northern border, Part 2: Railway to the border and the colonial government's ambition to penetrate China," National Archives Center I, 2023. [Online]. Available: <https://www.archives.org.vn/gioi-thieu-tai-lieu-nghiep-vu/duong-sat-len-bien-gioi-phia-bac-ki-2-duong-sat-len-bien-gioi-va-tham-vong-tham-nhap-vao-trung-quoc-cua-chinh-quyen-thuoc-dia.htm>. [Accessed January 23, 2024].