

Tuyến đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho đầu thời kỳ thuộc địa

Nguyễn Lan Dung*

Nhận ngày 19 tháng 12 năm 2024. Chấp nhận đăng ngày 21 tháng 3 năm 2025.

Tóm tắt: Đường sắt là loại hình giao thông xuất hiện tại Việt Nam vào cuối thế kỷ XIX. Cũng như nhiều tuyến đường sắt được thiết lập ở các nước thuộc địa lúc đó, đường sắt ở Việt Nam ngay từ đầu chỉ nhằm phục vụ cho quyền lợi của nước Pháp mà trước hết là bình định các vùng đất mới chiếm đóng, sau dần để thực hiện các mục tiêu chính trị và kinh tế. Chính vì vậy, từ thập niên 80 của thế kỷ XIX, thực dân Pháp đã đầu tư cho xây dựng ở Việt Nam tuyến đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho. Bài viết đặt trọng tâm phân tích quá trình hình thành, xây dựng đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho từ những bước khởi thảo ban đầu cho đến khi tuyến đường sắt này được khai thác rồi chuyển giao về chính quyền thuộc địa quản lý.

Từ khóa: Đường sắt, Sài Gòn, Mỹ Tho, thuộc địa.

Phân loại ngành: Sử học

Summary: Railways were a new form of transportation introduced to Vietnam in the end of 19th century. Like many railways established in other colonies at that time, railways in Vietnam were initially designed to serve French's military, economic and Political interests. Therefore, from the 1880s, the French colonial authorities invested in constructing the Sài Gòn - Mỹ Tho railway in Vietnam. This article focuses on analyzing the process of establishing and constructing the Saigon-Mỹ Tho railway, from the initial planning stages until it was transferred to the colonial administration for management and operation.

Keywords: Railways, Sài Gòn, Mỹ Tho, colony.

Subject classification: History

1. Mở đầu

Dựa trên các chương trình phòng thủ thuộc địa, khai thác thuộc địa, cho đến cuối thập niên 30 của thế kỷ XX, thực dân Pháp đã cho xây dựng ở Việt Nam một mạng lưới đường sắt trải ra trên cả ba kỳ với tổng chiều dài hơn 2.300 km, lấy tuyến Hà Nội - Sài Gòn làm trục chính, từ đó tỏa ra các đường nhánh. Trong mục tiêu của chính quyền thực dân, đường sắt, cùng với đường thủy và đường bộ, sẽ tạo nên mạng lưới giao thông vận tải đồng bộ, từ đó hòa nhập vào mạng lưới giao thông vận tải khu vực, và do vậy sẽ là công cụ thiết yếu để thực hiện các mục tiêu quân sự, chính trị và kinh tế. Không chỉ vậy, đường sắt - theo ý đồ của người Pháp cũng sẽ là minh chứng cho sức mạnh của văn minh phương Tây mà nước Pháp mang đến để “khai hóa” xứ thuộc địa này. Trong các tuyến đường sắt đó, đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho là tuyến đường sắt đầu tiên được xây dựng ở Việt Nam. Thực tiễn của quá trình hoạch định, xây dựng và vận hành tuyến đường sắt này, do vậy sẽ phản ánh được sự hình thành, phát triển của đường sắt cũng như hệ thống giao thông vận tải ở Nam Kỳ nói riêng, ở Việt Nam nói chung vào đầu thời kỳ thuộc địa.

* Viện Sử học, Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam.
Email: nldunghn@gmail.com

2. Nhu cầu xây dựng tuyến đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho

Sau khi hoàn thành xâm lược về mặt quân sự và bước đầu đặt ách thống trị tại Nam Kỳ, giới chức Pháp ở thuộc địa bắt đầu nảy sinh nhu cầu xây dựng một tuyến đường sắt ở phía Nam Đông Dương. Theo đó, việc phát triển đường sắt - loại hình giao thông được coi là tiên tiến nhất lúc bấy giờ, trước mắt sẽ có ích lợi không nhỏ trong việc bình định các vùng đất mới chiếm đóng, sau dần và quan trọng hơn là để phục vụ cho các mục tiêu chính trị và kinh tế. Người Pháp kỳ vọng sự ra đời tuyến đường sắt sẽ là cơ sở để nối liền xứ Nam Kỳ trù phú - vùng đất mà Pháp mới chiếm, với hạ lưu của Campuchia, từ đó tiến lên Lào và xa hơn là Bắc Kỳ, để từ đó xâm nhập vào Vân Nam (Trung Quốc). Và như vậy, người Pháp sẽ nhanh chóng làm chủ được Đông Dương và phía Nam Trung Quốc trong cuộc cạnh tranh thuộc địa với các nước đế quốc khác. Không chỉ vậy, ở một mức độ xa hơn, việc xây dựng ở Nam Kỳ một hệ thống đường sắt còn được cho là sẽ là cơ sở để hòa nhập vào mạng lưới đường sắt quốc tế mà Pháp đang rất tham vọng.

Năm 1874, những sơ thảo đầu tiên về tuyến đường sắt nối Sài Gòn với Phnôm Pênh qua ngã Tây Ninh được Kỹ sư trưởng Cơ quan Công chính Nam Kỳ lúc đó là Eyriand des Vergnes đưa ra. Việc lựa chọn xây dựng tuyến đường này được lý giải như sau: “Sự thuận lợi của hệ thống giao thông tại phía Bắc thuộc địa (phía Bắc của Nam Kỳ - Nguyễn Lan Dung), việc tồn tại một tuyến đường dài 100 km mà không có trở ngại lớn giữa Sài Gòn với Tây Ninh hiển nhiên sẽ hướng mọi nghiên cứu về phía Bắc” (Gentilini. R, 1886: 32). Phương án này sau đó không được Thống soái Duperré thông qua với lý do không hiệu quả kinh tế bởi nó chạy qua khu vực ngập lụt, dân cư thưa thớt, tức là không thuận lợi cho việc xây dựng đường sắt (Nguyễn Đình Tư, 2016: 134). Như vậy, ý tưởng này bị gác lại.

Một thời gian sau, vấn đề xây dựng đường sắt được xới lại. Năm 1879, đại úy công binh Perrusset và D'Infreville được giao phụ trách việc nghiên cứu và tìm phương án xây dựng một tuyến đường sắt nối Sài Gòn với Phnôm Pênh. Không lâu sau, hai viên đại úy trình bản báo cáo điều tra, trong đó khẳng định sự cần thiết của đường sắt ở Nam Kỳ nhưng không ủng hộ phương án đường sắt chạy từ Sài Gòn qua Tây Ninh rồi đến Phnôm Pênh. Cùng thời điểm đó, kỹ sư Thévenet cũng đệ trình một phương án đường sắt khác chạy trên đất Nam Kỳ: tuyến đường sắt sẽ bắt đầu từ Sài Gòn, đi tới Chợ Lớn thẳng đến Mỹ Tho và Trà Tân, qua sông Mê Kông, Mỏ Cày, Cổ Chiên và dẫn đến Vĩnh Long. Từ Vĩnh Long, đường sắt phân thành hai nhánh: một nhánh đến Trà Ôn kéo dài đến Sóc Trăng; một nhánh ngược lên phía phải sông Mê Kông, đến Sa Đéc, Long Xuyên, Châu Đốc và cuối cùng dừng lại ở Phnôm Pênh (Goucoch 5374). Như vậy theo phương án này, tuyến đường sắt sẽ nối từ Sài Gòn đến tận Sóc Trăng và từ Sài Gòn đến Phnôm Pênh.

Kế hoạch mở đường sắt nhanh chóng thu hút được sự quan tâm của chính giới cũng như dân Pháp ở thuộc địa với những luồng ý kiến khác nhau. Phe chống lại dự án mà đại diện là kỹ sư trưởng cầu đường Combiere coi đường sắt là một công trình xa xỉ và yêu cầu phải tính đến lợi ích công nghiệp, thương mại mà nó có thể mang lại, bởi tại Nam Kỳ “phương tiện giao thông đã tồn tại thông qua các dòng sông và kênh rạch - một tuyến đường tự nhiên mà không công trình nhân tạo nào có thể làm cho rẻ hơn được... Tuyến giao thông này cho phép tàu thuyền có trọng tải lớn hơn nhiều so với bất kỳ đoàn tàu hỏa nào, vận hành cả ngày lẫn đêm. Tuyến này không tốn bất kỳ chi phí bảo trì hoặc vận hành nào” (Cochinchine française, 1880: 107). Phe ủng hộ thì nhanh chóng tán thành, vấn đề duy nhất gây tranh cãi là lộ trình. Lộ trình dự kiến từ Sài Gòn qua Chợ Lớn, Trảng Bàng, Tây Ninh đến Phnôm Pênh được đưa ra thảo luận tại các Hội đồng. Kết quả là: (1) Tại Hội đồng thành phố Sài Gòn (phiên họp

ngày 22/4/1880): 12 phiếu chống, 1 phiếu thuận, 1 phiếu trắng; (2) Tại Phòng thương mại (phiên họp 15/5/1880): 4 phiếu thuận, 3 phiếu chống; (3) Tại Hội đồng thành phố Chợ Lớn: Thống đốc Nam Kỳ phản đối việc bắt Hội đồng phải chịu trách nhiệm xem xét những vấn đề thuộc về lợi ích của thuộc địa (Cochinchine française, 1880: 107).

Tuy nhiên, Thống đốc Nam Kỳ dường như có vẻ nghiêng về phương án của Thévenet, tức là đường sắt đi từ Sài Gòn đến Mỹ Tho, Vĩnh Long, Long Xuyên rồi vòng lên Phnôm Pênh như những gì ông này đề cập trong Chương trình công chính gửi Giám đốc cơ quan công chính ngày 15/6/1880: “Tôi đánh giá rằng không sớm thì muộn, sẽ cần thiết để chúng ta nói đến Phnôm Pênh bằng một con đường sắt - con đường mang theo cuộc sống và ánh sáng đến một vùng hoàn toàn không được biết đến, nơi chỉ có một vài nhà thám hiểm thỉnh thoảng đi qua. Trong 10 năm đầu tiên, lợi nhuận, bao gồm cả giai đoạn thực hiện, có thể lên đến 10 triệu. Mỹ Tho là chìa khóa thực sự của Mê Kông, điem gần trực tiếp với Sài Gòn; cảng sông này được hứa hẹn là tương lai rộng mở và chúng ta đánh giá rằng việc giao thông đơn thuần bằng kênh biển không đủ đáp ứng... Công trình này (đường sắt) quá quan trọng để chúng ta không cần kêu gọi sự sáng suốt và kinh nghiệm của những người có cùng mong muốn như tôi về sự vĩ đại và thịnh vượng của thuộc địa chúng ta” (Vilers, 1908: 120).

Giữa các luồng ý kiến khác nhau, ngày 22/11/1880, Hội đồng thuộc địa họp và bỏ phiếu 3 vấn đề về đường sắt Nam Kỳ: (1) Về tính lợi ích và đề án xây dựng đường sắt: 9 phiếu thuận, 5 phiếu chống và 1 phiếu trắng; (2) Về việc kéo dài tuyến đường sắt từ Sài Gòn đến Vĩnh Long: 9 phiếu thuận, 5 phiếu chống và 1 phiếu trắng; (3) Về việc kéo dài đường sắt đến Mỹ Tho: 3 phiếu thuận, 11 phiếu phản đối, 1 phiếu trắng.

Với kết quả trên, Hội đồng quyết định bỏ qua tất cả các tuyến khác mà chỉ tập trung xây dựng tuyến đường sắt từ Sài Gòn đến Vĩnh Long (Cochinchine française, 1880: 122, 123).

Vấn đề này sau đó được đệ trình lên Bộ Hải quân xem xét. Thận trọng với phương án trên, Bộ Hải quân giao Hội đồng công trình hải quân phụ trách việc kiểm tra, đồng thời tham khảo ý kiến của chính quyền thuộc địa. Tháng 10/1881, Hội đồng trả lời như sau về tuyến đường sắt Sài Gòn - Vĩnh Long: chỉ thông qua việc xây dựng đoạn Sài Gòn - Mỹ Tho bởi “đây sẽ là một tuyến đường sắt nhượng trên một quãng đường tương đối ngắn (70 km) và chi phí xây dựng ban đầu sẽ không vượt quá 3.500.000 francs”; hoãn lại việc nhượng đoạn Vĩnh Long - Mỹ Tho. Việc thi công các đoạn tiếp theo phụ thuộc vào thực tế sau này (Goucoch, 5374). Hội đồng cũng lưu ý “Sài Gòn sẽ nối với phần rộng lớn của Mê Kông bằng đường sắt, vẫn cần phải nghiên cứu tiếp để biết đâu là hướng tốt nhất để mang đến con đường xâm nhập thẳng vào Campuchia và Vân Nam” (Gentilini. R, 1886: 33).

Như vậy, được khởi xướng từ năm 1874, sau 7 năm, dự án đường sắt ở phía Nam mới được thông qua. Tuy nhiên, thay vì bắt đầu Sài Gòn đến Phnôm Pênh, lên Lào với độ dài dự tính là hơn 200 km, thì nay lộ trình được rút ngắn chỉ từ Sài Gòn đến Mỹ Tho với khoảng 70 km. Mục đích ban đầu là xây dựng một hệ thống giao thông nhập vào giao thông quốc tế, thì nay chỉ phục vụ cho lợi ích vùng. Thế nhưng cho đến cả lúc đó thì trong các cuộc họp của Hội đồng thuộc địa và cuộc họp liên bộ ở chính quốc vẫn có sự tranh luận về việc có tiến hành tuyến đường sắt này không.

3. Quá trình xây dựng

3.1. Lựa chọn nhà thầu

Ngay khi kế hoạch mới được khởi thảo, Tổng thống Pháp đã nhắc đến việc nước Pháp không thể chi trả một khoản ngân sách lớn cho tuyến đường sắt này.

Ngày 19/1/1880 - tức là khi lộ trình và hình thức xây dựng đường sắt còn chưa được quyết định, J.Rueff - Ban quản trị của Ngân hàng Do Thái Kohn de Reinach đệ trình dự án xin được nhượng quyền khai thác tuyến đường sắt này. Sau đó, Thống đốc Nam Kỳ và Rueff đã dự thảo một thỏa ước với thời hạn là 99 năm. Tuy nhiên, thỏa ước này không được thông qua và Rueff cũng rút lui khỏi dự án.

Ngày 30/6/1881, Bộ trưởng Bộ Thuộc địa ra quyết định thành lập Hội đồng đặc biệt chịu trách nhiệm tiếp nhận và kiểm tra hồ sơ xin nhượng và khai thác đường sắt (Gentilini. R, 1886: 34). Trong số các nhà thầu, đáng kể nhất là Joret - một kỹ sư xây dựng ở Paris. Ngày 8/8/1881, Hội đồng họp và bỏ phiếu đồng ý nhượng quyền xây dựng và khai thác cho Joret. Ngày 18/8/1881, thỏa thuận về việc xây dựng và khai thác tuyến đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho được ký kết giữa Thống đốc Nam Kỳ Le Myre de Vilers và Joret và sau đó được Tổng thống Pháp thông qua bằng Sắc lệnh ngày 24/8/1881 với những điểm chính như sau (Trang Phan T.H, 2011: 118, 119):

Việc xây dựng và khai thác tuyến đường sắt được tiến hành theo hình thức nhượng với thời hạn là 99 năm.

Đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho sẽ chạy qua hoặc gần với Chợ Lớn, Tân An và dựa trên con đường bộ Sài Gòn - Mỹ Tho.

Chính quyền bảo đảm cho nhà thầu một khoản lợi nhuận tối thiểu 3.852,50 francs/km mỗi năm, tương đương 5,75% lợi nhuận so với số vốn 67.000 francs/km dự tính bỏ ra ban đầu.

Nếu doanh thu thuần cao hơn 4.500 francs/km, phần lợi nhuận dôi dư sẽ được phân chia giữa nhà thầu và chính quyền.

Chính quốc không chịu bất cứ trách nhiệm nào với tuyến đường này.

Tiếp đó, ngày 27/12/1881, Hội đồng thuộc địa ra Nghị quyết tán thành những điều khoản của hợp đồng.

Ngoài ra, cũng theo hợp đồng này, ngày 15/11/1881, Jorret thành lập Công ty bảo lãnh đường sắt các thuộc địa Pháp, có trụ sở tại Paris, số vốn ban đầu là 2.378.000 francs để đảm nhận việc xây dựng và khai thác tuyến đường sắt (The Chronicle..., 1889: 627).

Về trách nhiệm của các bên: nhà thầu đảm nhận các công trình trên mặt đường sắt; chính quyền thuộc địa thực hiện các công việc về cơ sở hạ tầng gồm xây cầu, đào đường, đắp đất, xây dựng các công trình dân sự, trong đó việc xây dựng ba cây cầu lớn là Bến Lức, Tân An, Bình Điền được ủy thác cho Hãng G. Eiffel, de Levallois - Perret theo bản giao kèo đã được ký kết rất sớm từ ngày 12/5/1880 (Gentilini. R, 1886: 38). Với các hạng mục còn lại, để đẩy nhanh tiến độ, chính quyền ủy thác cho Tổng thầu Morandière theo bản giao kèo ngày 18/3/1882. Theo đó, nhà thầu thực hiện tất cả các nội dung về cơ sở hạ tầng của tuyến đường sắt, trừ ba cây cầu lớn với mức khoán là 500.000 piastre và công việc đảm bảo hoàn thành trước ngày 31/12/1883 (Gentilini. R, 1886: 37, 38).

3.2. Xây dựng

Theo bản thiết kế sơ thảo do Pavillier - kỹ sư trưởng Cơ quan công chính đệ trình ngày 1/12/1881, đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho dài 69,9 km xuất phát từ Đại lộ Canton, qua đầm Borese, tới Đồng Mả Mò, Chợ Lớn, đường thuộc địa Sài Gòn - Chợ Lớn, qua cầu Bình Điền, đến Bến Lức, Tân An, Tân Hiệp, kênh Buru điện đến Mỹ Tho (Cochinchine française, 1881: 62). Ngày 30/10/1882, Thống đốc Nam Kỳ ký Nghị định cho phép khởi công xây dựng tuyến đường (Nguyễn Đình Tư, 2016: 134). Đường sắt sẽ sử dụng loại đường ray khổ 1m, tận dụng cơ sở hạ tầng đã có (phần chạy chung đường thuộc địa số 4) và xây dựng mới (phần sẽ xây, tách biệt với đường bộ).

Đúng như những e ngại ban đầu, việc xây gặp khó khăn do địa hình phức tạp, nhiều đầm, kênh, rạch, đất nền yếu, vật liệu xây dựng không sẵn có. Hơn nữa, đây là tuyến đường sắt đầu tiên được xây dựng tại Việt Nam nên kinh nghiệm thi công, triển khai gần như không có. Theo dự tính, việc đắp đất bao gồm mở rộng mặt đường với chiều dài khoảng 31,4 km và nấn 38,5 km đường sẽ sử dụng khoảng 245.500 m³, chi phí ước tính 1,6 francs/m (Gentilini. R, 1886: 35). Công việc này theo kế hoạch phải hoàn thành trước ngày 31/12/1883 nhưng thực tế lại tiến triển chậm chạp. Xây cầu là một trong những nội dung phức tạp nhất. Đường sắt sẽ chạy qua với 16 cầu thép loại nhỏ; 5 cầu thép có tổng chiều dài 320 m, độ rộng khoảng 30 m; 3 cầu lớn là cầu Bình Điền, cầu Bến Lức và cầu Tân An bắc qua rạch Bến Lức ở Bình Điền, sông Vàm Cỏ Tây ở Bến Lức, sông Vàm Cỏ Đông ở Tân An (Gentilini. R, 1886: 35).

Cầu Bình Điền là cây cầu đầu tiên được xây dựng, dài 97,2 m, với 3 nhịp dài 21,6 m và 4 nhịp biên dài 8,1m. Tháng 3/1883, việc xây cầu hoàn thành (Gentilini. R, 1886: 40).

Theo thiết kế ban đầu, cầu Tân An chạy qua sông Vàm Cỏ Tây có chiều dài 221,5 m với một nhịp chính giữa cầu dài 80 m, 2 đoạn parabol ở đầu nhịp này dài 22,15 m, 3 nhịp 21,6 m và 4 nhịp 8,1 m. Tuy nhiên, sau đó, bản thiết kế này đã được thay đổi, trong đó nhịp cầu dài 80 m được thay bằng 4 nhịp dài 21,6 m để phù hợp với việc xây dựng hệ thống cọc đỡ tại chân cầu (Gentilini. R, 1886: 42).

Cầu Bến Lức được khởi công năm 1882 và theo dự tính sẽ hoàn thành vào cuối năm 1883. Tuy vậy, đến cuối năm này, việc xây cầu vẫn chưa tiến hành được là bao. Thậm chí từ tháng 10/1884 đến tháng 3/1885, do những tranh cãi về tài chính, nhà thầu bỏ mặc việc xây dựng (Goucoch, 5371). Việc chậm chễ hoàn thành cầu Bến Lức chính là lý do khiến đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho trong giai đoạn đầu khai thác phải chuyển tải tại Bến Lức. Tháng 5/1886, cầu Bến Lức mới chính thức hoàn thành. Cầu dài 342 m gồm 3 nhịp dài 60 m, 6 nhịp dài 21,6 m và 4 nhịp dài 8,1 m (Gentilini. R, 1886: 40).

Như vậy, việc xây dựng tuyến đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho kéo dài tới hơn 4 năm, tính từ khi khởi công xây dựng cho đến khi hoàn thành toàn bộ - tức là lâu gấp hai lần so với thời gian dự định. Sự chậm chễ bắt nguồn từ những khó khăn trong kỹ thuật thi công, địa hình phức tạp, nguyên vật liệu, thay đổi thiết kế và cả từ những tranh chấp về tài chính giữa chính quyền và công ty nhượng.

Đoạn đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho có khổ rộng 1m với tổng chiều dài trên cả tuyến là 70,827 km, trong đó 21,057 km nằm ngoài tuyến đường công cộng và 49,770 km thuộc tuyến đường công cộng (Doumer, 1902: 239). Ngoài 2 ga Sài Gòn và Mỹ Tho ở hai đầu tuyến, còn có 18 điểm đỗ bao gồm 2 ga chính, 11 ga xép và 5 điểm dừng (Phùng Hữu Phú - chủ biên, 2006: 13).

Tổng chi phí cho việc xây dựng là 11.008.500 francs, trong đó chi phí do công ty nhượng chi trả là 6.038.500 francs và chi phí do chính quyền thuộc địa đảm nhận là 4.970.000 francs (Goucoch, 5374). Như vậy, nếu như so sánh với dự toán ban đầu, kinh phí xây dựng đã vượt 2 triệu francs, tức là từ 9 triệu francs lên 11 triệu francs. Về phía chính quyền thuộc địa, họ đổ lỗi cho các công ty nhượng và công ty thầu đã không thực hiện đúng tiến độ và kỹ thuật mà hệ quả của nó là những khoản tiền vụ tội không đáng có. Các hạng mục khoán trên thực tế gần như tăng gấp đôi so với giá thầu ban đầu, nhất là chi phí xây ba cây cầu lớn từ 1,4 triệu francs đã tăng lên 2,8 triệu franc. Chi phí trung bình cho 1 km đường sắt, do đó tăng lên 155.000 francs thay vì là 120.000 francs như dự tính (Goucoch, 5374).

4. Khai thác

4.1. Giai đoạn 1884-1888

Không phải đợi đến khi hoàn thiện toàn bộ thì tuyến đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho mới đi

vào hoạt động mà ngay từ tháng 10/1882, một số đoạn trên tuyến đường sắt này đã được sử dụng vào mục đích quân sự.

Về phía nhà thầu, để nhanh chóng thu hồi vốn và trên cơ sở tính toán lợi ích từ việc khai thác, năm 1884, Joret đã rục rịch ý định vận hành các đoạn đã hoàn thành là Sài Gòn - Bến Lức và Tân An - Mỹ Tho. Cuối tháng 9, Joret thông báo cho các cổ đông rằng tuyến đường hoàn thành được 4 trên 5 đoạn và đã sẵn sàng cho việc khai thác. Ngày 5/10/1884, công ty nhập về 3 đầu máy, 4 toa hạng nhất, 10 toa hạng hai. Tuy nhiên, yêu cầu này đã bị Thống đốc Nam Kỳ từ chối vì những lý do như được nêu trong thư trả lời Morandière - đại diện của Công ty nhượng đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho ngày 17/10/1884: “Tham khảo ý kiến Hội đồng Tư mật và nghiên cứu vấn đề, tôi biết rằng hai đoạn trên (Sài Gòn - Bến Lức và Tân An - Mỹ Tho) chưa đủ điều kiện để đưa vào khai thác... Hai đoạn trên, công việc chưa hoàn thành. 10.000 tà vẹt vẫn chưa đáp ứng được đúng yêu cầu và cần phải thay thế. Sàn ván ghép các cầu nhỏ chưa xây dựng; một số công trình phải thi công trước cho việc khai thác vẫn chưa tiến hành. Một số khác, trước khi đưa vào sử dụng, chưa hoàn thành. Đoạn dốc lên cầu Bình Điền đang dở dang. Các hàng rào ở nút giao đường sắt chưa được lắp đặt ở mọi nơi. Ngay cả khi thừa nhận tính hữu ích của việc khai thác hai đoạn đường nói trên, tôi cũng không thể đồng ý cho ông thực hiện điều đó” (Goucoch, 5371).

Morandière ngay sau đó đã phản đối ý kiến này, bởi: “Hai đoạn quan trọng của tuyến đường đã được hoàn thành, ngoại trừ một số công việc xây dựng nhỏ có thể dễ dàng hoàn tất trong quá trình vận hành. Báo cáo của Ủy ban chịu trách nhiệm kiểm tra và nghiệm thu công trình xác nhận rằng tuyến đường ở trong tình trạng tốt để vận hành”. Do đó, “công ty hết sức ngạc nhiên khi thấy yêu cầu của mình bị từ chối... Thừa Thống đốc, đúng là ông đã bổ sung rằng, ngay cả khi thừa nhận tính hữu ích và việc đưa vào vận hành hai đoạn tuyến đã nêu, ông vẫn không thể cấp phép vận hành, bởi một số công việc ở hai phần của tuyến đường vẫn chưa được hoàn thành như ông đã liệt kê” (Goucoch, 5371).

Không từ bỏ, Joret kiên quyết ý định của mình và trong thư ngày 14/11/1884 gửi Thống đốc Nam Kỳ, lấy cớ rằng Ủy ban thám sát và tiếp nhận các công trình đã xác nhận hai đoạn trên đủ điều kiện để khai thác, ông ta nhắc lại yêu cầu của mình: “... Chúng tôi hiểu một cách khó khăn rằng ngài đã từ chối ban hành quyền khai thác các đoạn trên. Trong suốt 3 năm chúng tôi đã thực hiện công việc này; các chậm trễ xảy ra - mà công ty chúng tôi hoàn toàn không liên quan, đã liên tục ngăn cản chúng tôi hoàn thành các công trình của mình. Những chậm trễ này không thể kéo dài thêm nữa mà không gây ra những thiệt hại nghiêm trọng cho chúng tôi” (Goucoch, 5371).

Joret cho rằng, tiến độ thi công chậm trễ chủ yếu nằm trong các khâu thuộc trách nhiệm của chính quyền thuộc địa. Cuộc tranh cãi chỉ tạm thời chấm dứt khi cầu Tân An hoàn thành và được Hội đồng nghiệm thu ngày 9/7/1885 xác nhận an toàn kỹ thuật trên đoạn Bến Lức - Tân An. Ngày 18/7/1885, chính quyền ban hành Nghị định cho phép khai thác tuyến đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho (Nguyễn Đình Tư, 2016: 135, 136).

Ngày 20/7/1885, chuyến tàu đầu tiên trên đất Nam Kỳ chính thức lăn bánh từ ga Sài Gòn đến ga Mỹ Tho. Tuy nhiên vì cầu Bến Lức chưa xây dựng xong nên khi đến đây, tàu phải chuyển tải trên sông Vàm Cỏ qua chiếc phà máy hơi nước loại đại. Đường ray trên phà được nối liền với đường ray trên bờ (Nguyễn Thanh Lợi, 2011: 22). Việc chuyển tải kéo dài cho đến tháng 5/1886 thì chấm dứt khi tàu Bến Lức chính thức đi vào hoạt động.

Mỗi ngày có 4 chuyến tàu xuất phát từ hai ga Sài Gòn và ga Mỹ Tho, tàu dừng tại 6 ga xếp. Trong thời gian còn phải chuyển tải, thời gian đi từ Sài Gòn đến Mỹ Tho dài gần 71 km là khoảng 3 giờ 50 phút, trong đó riêng đoạn Bến Lức - Tân An chỉ dài 15 km đã mất 1 giờ

22 phút (Gentilini, R, 1886: 43). Từ khi được thông tàu, quãng thời gian được rút ngắn chỉ còn 2 tiếng với tàu chở khách và 3 tiếng với tàu chở hàng (tàu chở hàng dừng lại ở tất cả các ga) (Phùng Hữu Phú - chủ biên, 2006: 14). So với đường thủy mất 12 tiếng thì rõ ràng đường sắt chiếm ưu thế hơn hẳn về mặt thời gian.

Để vận hành tuyến đường này, ngoài phần kinh phí đầu tư xây dựng, hàng năm Công ty nhượng và chính quyền thuộc địa phải bỏ ra một khoản chi phí khai thác. Năm 1885, khoản chi này là 486.339,89 francs, năm 1886 là 624.611,74 francs (Goucoch, 5374). Trong khi đó, lợi nhuận thu được từ tuyến đường quá thấp như Báo cáo của Gubiand - Giám đốc cơ quan công chính Nam Kỳ (Goucoch, 5375):

Bảng 1: Doanh thu đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho (1885-1887)

<i>Đơn vị: francs</i>			
Năm	Doanh thu hành khách	Doanh thu hàng hóa	Tổng
1885	16.196,10	226,09	16.422,19
1886	58.496,43	952,63	59.449,06
1887	76.509,76	2.572,19	79.081,95

Nguồn: Trung tâm Lưu trữ Quốc gia 2, Phòng Goucoch, 5375.

Mức chi phí quá cao còn nguồn thu về không đáng kể chính là nguyên nhân làm đẩy lên sự chỉ trích từ Bộ Hải quân và Bộ tài chính và nhất là từ những phe phái ngay từ đầu đã phản đối dự án này cả ở chính quốc lẫn thuộc địa, bởi chính quyền Nam Kỳ sẽ phải chịu trách nhiệm với phần thiếu hụt đó.

Còn về phía công ty nhượng, sẵn những bất đồng từ trước với chính quyền Nam Kỳ, cộng với kết quả khai thác không như kỳ vọng, ngày 29/7/1886, Joret đệ trình lên Thống đốc Nam Kỳ bản kiến nghị về việc điều chỉnh phương thức khai thác tuyến đường này: hoặc chính quyền ấn định mức khoán mỗi năm là 819.122,25 francs - tức 11.336,94 francs/km; hoặc công ty nhượng lại cho chính quyền quyền đoạn đường này với khoản lợi nhuận là 315.775 francs/năm (Goucoch, 5374).

Sau nhiều lần thương thuyết, mãi đến ngày 14/4/1888, thỏa ước giữa Thống đốc Nam Kỳ và Joret ký kết năm 1881 mới chính thức được hủy bỏ (Blanchet, 1902: 39). Theo đó, chính quyền thuộc địa mua lại quyền khai thác tuyến đường này và trả cho công ty của Joret 315.775 francs/năm (đến năm 1893) (Goucoch, 5375).

4.2. Giai đoạn 1888-1911

Sau khi Joret “trả lại”, tuyến đường sắt được giao cho cơ quan công chính Nam Kỳ tự vận hành và khai thác. Vì lý do tốn kém nên chỉ sau một thời gian ngắn, chính quyền quyết định cho đấu giá khai thác đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho và phải đợi đến cuộc mở thầu thứ hai, việc chuyển nhượng mới đạt kết quả. Công ty trúng thầu là Tổng Công ty tàu điện hơi nước Nam Kỳ. Ngày 15/7/1889, Thống đốc Nam Kỳ và Công ty Tàu điện ký hợp đồng chuyển nhượng việc khai thác với thời hạn khai thác là 10 năm, bắt đầu từ ngày 15/9/1889. Bản hợp đồng này sau đó được thay thế bằng Hợp đồng ngày 28/6/1893 với một số nội dung được điều chỉnh, bổ sung như sau: thời gian nhượng được kéo dài đến ngày 31/12/1911. Về tài chính, công ty được nhận toàn bộ phần doanh thu từ việc khai thác đường sắt, nhưng phải đóng góp cho chính quyền một khoản phí bằng một nửa lợi nhuận được ấn định là 5.500 francs/km. Mỗi năm, công ty phải chuyển cho chính quyền 80.105 francs gọi là chi phí tu

sửa đường. Chính quyền bảo đảm việc sửa chữa và thay thế thiết bị đến khi hợp đồng kết thúc (Goucoch, 5374). Từ năm 1898, ngân sách liên bang thay Nam Kỳ trả khoản hàng năm cho công ty Joret.

Bảng 2: Kết quả kinh doanh đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho (1888-1897)

<i>Đơn vị: francs</i>					
Năm	Chi phí	Doanh thu	Năm	Chi phí	Doanh thu
1888	413.736,85	278.029,76	1899	333.031,24	431.109,47
1889	313.825,33	252.400,30	1900	344.212,78	435.132,88
1890	240.520,22	283.756,32	1901	335.762,77	451.863,29
1891	286.012,30	308.537,87	1902	339.833,54	456.120,60
1892	309.152,27	331.675,88	1903	341.670,95	503.653,48
1893	278.781,81	321.890,71	1904	384.777,99	570.954,93
1894	307.513,91	317.694,24	1905	344.159,49	571.609,22
1895	259.828,65	351.889,82	1906	334.170,07	502.754,56
1896	300.060,22	372.329,11	1907	347.783,35	633.540,14
1897	298.018,33	386.438,29	1908	346.775,43	690.842,44
1898	314.718,78	395.910,60	1909	331.593,08	691.405,16

Nguồn: Trung tâm Lưu trữ Quốc gia 2, Phòng Goucoch, 5374.

Về chi phí. Chi phí cho việc khai thác đường sắt gồm ba nội dung là chi phí sửa chữa đường và các công trình phụ trợ; chi phí từng phần và khai thác; chi phí khác. Từ năm 1888 đến năm 1909, tổng chi phí cho việc vận hành tuyến đường này là 7.105.939,36 francs (Goucoch, 5374).

Trong khoản chi này, chỉ có chi phí sửa chữa là cố định 80.015 francs/năm (trừ năm 1888, 1889 - thời điểm thay đổi đơn vị khai thác). Chi phí từng phần và khai thác thường chiếm từ 21% đến 45% tổng chi phí cho tuyến đường sắt mỗi năm để chi trả nhân công, trang thiết bị, khoản phụ trợ, lợi nhuận, thua lỗ. Các nội dung chi khác gồm lương giám đốc, nhà ga, khai thác, thuê văn phòng, chiếu sáng, chi phí văn phòng, y tế chiếm 31% đến 53% tổng chi phí.

Về doanh thu. Từ năm 1888 đến năm 1909, tổng doanh thu là hơn 9,5 triệu francs và có chiều hướng tăng dần. Ứng với đó, hệ số khai thác cũng tăng từ 0,67 năm 1887 lên 2,08 năm 1909.

Xét trên tổng thể, việc kinh doanh mang về cho công ty nhượng và chính quyền thuộc địa những khoản lợi nhuận tương đối: tổng số lãi từ năm 1890 đến năm 1909 là 2.603.731,83 francs (Goucoch, 5375), trong đó riêng phần công ty nhượng được hưởng là 1.790.574,46 francs, tức là chiếm hơn 68% tổng số tiền lãi. Về phía chính quyền, từ năm 1898, việc chia lãi với Công ty Tàu điện chạy hơi nước Nam Kỳ mới được thực hiện và số lãi mà chính quyền thu về cho đến năm 1909 là 840.157,37 francs. Tuy nhiên, với cả chính quyền và công ty khai thác, mức lợi nhuận này được cho là quá nhỏ.

Bên cạnh khía cạnh tài chính, chức năng vận tải của đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho cũng là điều cần được bàn đến. Đây có lẽ là tuyến đường sắt chủ yếu để vận tải hành khách giữa Sài Gòn và miền Tây Nam Kỳ. Điều đó được biểu hiện trước hết bằng số lượt hành khách đi tàu qua các năm. Năm 1889 là 124.000 lượt, 1893 là 229.000 lượt, hai năm 1898, 1899, số lượt khách lần lượt là 283.212 lượt, 304.709 người (Nguyễn Thanh Lợi, 2011: 23) và tiếp tục tăng trong những năm tiếp theo, cụ thể: năm 1903: 371.194 lượt; năm 1904: 343.679 lượt; năm

1905: 359.491 lượt; năm 1906: 342.379 lượt; năm 1907: 442.109 lượt; năm 1908: 479.425 lượt; năm 1909: 489.622 lượt (Goucoch, 5374). Lượng hành khách tăng ngoài lý do thời gian vận chuyển nhanh thì một phần còn do tàu dừng đỗ tại nhiều ga xếp, ưa đãi về trọng lượng hành lý, giá vé thấp (Nguyễn Thanh Lợi, 2011: 23). Năm 1892, giá cước hạ 2/3 so với ban đầu và chỉ bằng 2/3 giá cước do tàu thuyền chuyên chở. Từ năm 1902, giá vé hạng nhất, hạng nhì, hạng ba lần lượt là 0,1 đồng/km, 0,065 đồng/km, 0,35 đồng/km (Beau, 1908: 428).

Tương ứng đó, doanh thu từ hành khách cũng liên tục tăng qua các năm. Trong cơ cấu doanh thu của tuyến đường này, doanh thu từ hành khách chiếm tỷ trọng lớn hơn hẳn so với doanh thu từ hàng hóa. Chỉ tính riêng các năm 1902-1906, tổng doanh thu từ hàng khách là 2.270.568,94 francs trong khi doanh thu từ hàng hóa chỉ là 334.523,85 francs (Beau, 1908: 428), tức là chỉ bằng 14,7%.

Kết quả đó là đi ngược với mục tiêu ban đầu bởi tuyến đường này được xây dựng với mục tiêu sẽ phát triển giao thông ở miền Đông - miền Tây Nam Kỳ, trở thành con đường giao thông huyết mạch phục vụ vận tải hàng hóa mà lớn nhất là lúa gạo từ trung tâm của nó là Mỹ Tho đến Sài Gòn và từ đó xuất khẩu, vận chuyển đi các nơi. Theo lý giải của chính quyền, ngoài điều kiện tự nhiên (đất nền yếu, nhiều kênh rạch...) thì cơ sở hạ tầng không đồng bộ là yếu tố cản trở sự phát triển của tuyến đường sắt này. Những bất lợi đó đã được chỉ ra trong báo cáo của Giám đốc Cơ quan Công chính Nam Kỳ tại kỳ họp Hội đồng thuộc địa 1896-1897: “Mỹ Tho nằm rất xa phần lớn các trung tâm sản xuất lớn, và các thuyền bè khi đã đến được đây chỉ còn phải vượt qua đoạn đường an toàn và dễ dàng nhất để đến Chợ Lớn. Không có sự so sánh về khía cạnh an ninh giữa việc đi lại trên các kênh rạch nối Mỹ Tho với Chợ Lớn và việc di chuyển trên sông Bassac hoặc ở một số khu vực khác trên các nhánh của con sông... Chợ Lớn vẫn chưa có bất kỳ cơ sở hạ tầng nào cho phép tiếp cận dễ dàng đến các nhà kho mà không cần phải bốc dỡ và chuyển hàng tốn kém” (Goucoch, 5375).

Hơn nữa, tại khu vực này, giao thông đường thủy chiếm ưu thế nhờ mạng lưới sông ngòi, kênh rạch. Thay vì phải chuyển tải hai lần tại các đầu ga, hàng hóa có thể chuyển một mạch từ trung tâm Cần Thơ đến thẳng cảng Sài Gòn theo đường thủy. Không những thế, sự đa dạng và phong phú của phương tiện vận tải đường sông với thời gian hoạt động liên tục cũng là một ưu thế trong vận tải hàng hóa. Giá cước vận tải đường sắt cao - so với đường sông, cũng là một điều cần nói đến. Tất cả những điều đó cho thấy đường sắt không thể cạnh tranh được với đường sông trên mảng vận chuyển hàng hóa.

5. Gia hạn hợp đồng và mở rộng tuyến đường sắt

Dù có những hạn chế như vậy nhưng cả chính quyền thuộc địa lẫn công ty nhượng đều quan tâm đến việc mở rộng tuyến đường này trong tương lai.

Năm 1895, Giám đốc công ty đề nghị chính quyền phối hợp nghiên cứu việc kéo dài đường sắt từ Mỹ Tho đến Vĩnh Long với chiều dài khoảng 97 km và chi phí dự tính là 991.000 francs. Tuy nhiên, dự thảo này không được chính quyền Nam Kỳ thông qua.

Tiếp đó, năm 1897, trong dự thảo chương trình công chính của Đông Dương, Toàn quyền Paul Doumer đặt ra vấn đề phát triển tuyến Sài Gòn - Mỹ Tho - Cần Thơ dài 165 km và Sài Gòn - Phnôm Pênh - Bangkok dài 890 km (Nguyễn Thanh Lợi, 2011: 21).

Năm 1908, Tổng công ty tàu điện hơi nước Nam Kỳ đề xuất gia hạn Hợp đồng thêm 75 năm, kèm theo đó là các điều khoản: công ty chi trả chi phí kéo dài tuyến đường từ Mỹ Tho đến Vĩnh Long, tăng tỷ lệ lợi nhuận cho chính quyền thuộc địa; đổi lại chính quyền thuộc địa chịu trách nhiệm xây dựng các cây cầu, đường đắp với khoản đóng góp cố định là 1.350.000 franc (Goucoch, 5374).

Ngày 11/10/1910, Hội đồng thuộc địa Nam Kỳ bỏ phiếu các vấn đề công chính ở Nam Kỳ, trong đó có đường sắt Nam Kỳ: xây dựng đoạn Mỹ Tho - Cần Thơ theo hình thức đầu thầu; việc khai thác đoạn Sài Gòn - Mỹ Tho - Cần Thơ sẽ giao cho một công ty tư nhân; sáp nhập tuyến Khánh Hòa - Sài Gòn vào tuyến Sài Gòn - Mỹ Tho và giao cho công ty tư nhân khai thác (Goucoch, 5375). Tuy nhiên, Nghị quyết này của Hội đồng Thuộc địa sau đó đã bị Thống đốc Nam Kỳ bác bỏ vào ngày 29/7/1911.

Ngày 26/6/1911, Tổng Công ty xe điện hơi nước Nam Kỳ gửi Thống đốc Nam Kỳ bản Dự thảo kéo dài và nhượng tuyến đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho (cùng với đường điện Sài Gòn - Chợ Lớn), khẳng định yêu cầu xin kéo dài thời hạn thêm 2 năm đến cuối tháng 12/1913. Công ty bảo đảm phần lợi nhuận và tiền trả định kỳ cho chính quyền không dưới 520.000 francs (Goucoch, 5375). Thế nhưng, theo Kỹ sư trưởng Khu công chính Nam Kỳ, việc mở rộng tuyến Mỹ Tho - Vĩnh Long thuộc Chương trình đường sắt do Paul Doumer đề xuất năm 1898 bằng khoản vay 200 triệu francs. Do vậy, việc chuyển nhượng tuyến đường này phải do chính quốc quyết định. Hơn nữa, vào năm 1911 khoản tiền 200 triệu francs đã không còn đủ dôi dư để xây dựng đường sắt (Goucoch, 5375).

Cuối cùng sau nhiều tính toán, tuyến đường này được trả về cho chính quyền thuộc địa quản lý và khai thác bắt đầu từ ngày 1/1/1912.

6. Kết luận

Đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho là tuyến đường sắt đầu tiên được thiết lập ở Việt Nam nói chung, ở Nam Kỳ nói riêng và là đoạn đường sắt thứ hai trong toàn bộ hệ thống thuộc địa của Pháp, sau đoạn đường sắt Pondichéry tại Ấn Độ được khai thác từ ngày 15/12/1879 (Phùng Hữu Phú - chủ biên, 2006: 13). Xét theo chiều hướng phát triển của lịch sử, sự xuất hiện của đường sắt đã hoàn chỉnh thêm một bước phát triển của mạng lưới giao thông ở Nam Kỳ với ba loại hình chính là đường bộ, đường thủy, đường sắt. Rõ ràng, tuyến đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho đã tạo nên nên sự kết nối liên thông, nhanh chóng giữa Sài Gòn và Mỹ Tho, từ đó đi đến các tỉnh Nam Kỳ thông qua các loại hình giao thông khác. Không những vậy, sự xuất hiện của tuyến đường sắt này còn góp phần tạo nên những thay đổi nhất định trong đời sống kinh tế, xã hội Nam Kỳ. Quả thực, đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho đã phần nào thúc đẩy việc trao đổi, lưu thông hàng hóa, di chuyển của dân cư, hiện đại hóa cơ sở hạ tầng. Đây cũng là một trong những tiền đề cho sự ra đời của những tầng lớp lao động mới (gắn liền với sự vận hành của đường sắt như công nhân làm đường, thợ, nhân viên đường sắt, tiểu thương...) cũng như quá trình đô thị hóa tại Sài Gòn, Chợ Lớn, Mỹ Tho và các khu vực ven tuyến đường sắt.

Tuy nhiên, thực tiễn của quá trình xây dựng và vận hành cho thấy tuyến đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho không đáp ứng được những mục tiêu “to tát” ban đầu mà chính quyền thực dân gán cho nó. Thay vì một tuyến đường sắt nối liền từ Sài Gòn đến điếm cuối miền Tây Nam Kỳ và Phnôm Pênh, sau nhiều lần tính toán, tuyến đường rút lại chỉ còn 70 km với điếm đầu và điếm cuối là Sài Gòn và Mỹ Tho. Từ ý đồ quân sự rồi sau đó kinh tế, chức năng của đường sắt cuối cùng chỉ là thúc đẩy vận chuyển hàng hóa từ miền Tây Nam Kỳ ra cảng Sài Gòn - Chợ Lớn để xuất khẩu kiếm lời. Do vậy, đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho được coi là một thất bại của thực dân Pháp trong chiến lược giao thông vận tải ở Nam Kỳ khi giá trị vận tải hàng hóa rất hạn chế, chủ yếu là vận chuyển hành khách. Không chỉ vậy, trong một khu vực có điều kiện tự nhiên thuận lợi để phát triển đường thủy thì đường sắt không tỏ rõ được tính ưu việt. Vì chi phí khai thác đắt đỏ, vì giá trị kinh tế mang lại không như kỳ vọng, tuyến

đường sắt này sau đó bị đẩy đi đẩy lại giữa chính quyền thuộc địa và tư bản Pháp, và khi không thể đi đến một thỏa thuận cuối cùng có “lợi” cho cả đôi bên, tuyến đường này trở về với chính quyền thuộc địa. Dù là vậy, đường sắt ở Nam Kỳ vẫn là tham vọng của thực dân Pháp cho đến mãi những năm sau này.

Tài liệu tham khảo

Beau Paul. (1908). *Situation de l'Indochine de 1902 à 1907*. Imprimerie Commerciale Marcellin Rey. Saigon.

Blanchet Edmond. (1902). *Les chemins de fer de l'Indochine*. Thèse pour le Doctorat. A.Pedone Éditeur. Paris.

Cochinchine française. (1880). *Procès - verbaux du Conseil coloniale*. Imprimerie du Gouvernement. Saigon.

Cochinchine française. (1881). *Procès - verbaux du Conseil coloniale*. Imprimerie du Gouvernement. Saigon.

Doumer Paul. (1902). *Situation de l'Indochine (1897-1901) - Rapport*. F-H Schneider, Imprimeur - Éditeur. Hanoi.

Gentilini. R. (1886). *Les voies de communication en Indochine*. Publications du Journal Le Génie civil. Paris.

Nguyễn Thanh Lợi. (2011). Hệ thống giao thông ở Mỹ Tho thời Pháp thuộc (1858-1945). *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*. số 424 (8).

Nguyễn Đình Tư. (2016). *Chế độ thực dân Pháp trên đất Nam Kỳ 1859-1954*, tập 2. Nxb. Tổng hợp Thành phố Hồ Chí Minh.

Phùng Hữu Phú, Trần Kim Đỉnh, Ngô Đăng Tri. (2006). *Lịch sử đường sắt Việt Nam*. Nxb Chính trị quốc gia Sự thật.

The Chronicle & directory for China, Corea, Japan, the Philippines, Cochinchina, Annam, Tonquin, Siam, Borneo, Straits settlement, Malay states &... (1889). Daily press office. Hong Kong

Trang Phan T.H (2011). Paul Doumer: aux origines d'un grand projet, le chemin de fer transindochinois. *Histoire, économie & société*. 2011/3 (30e année).

Trung tâm Lưu trữ Quốc gia 2, Phòng Goucoch, 5371 - Dossier relatif à la construction, à l'ouverture des chemins de fer de Saigon - My Tho années 1881-1885

Trung tâm Lưu trữ Quốc gia 2, Phòng Goucoch, 5374 - Dossier relatif à l'historique, la concession et l'exploitation des voies ferrées de l'Ouest de la Cochinchine et Tramway de Saigon à Cho Lon (route haute) années 1889-1910.

Trung tâm Lưu trữ Quốc gia 2, Phòng Goucoch, 5375 - Dossier relatif à l'exploitation du chemin de fer Sai Gon - My Tho et du tramways Saigon - Cho Lon années 1895-1911

Vilers Le Myre de. (1908). *Les institutions civiles de la Cochinchine (1879-1881) - Recueils de principaux documents officiels*. Émile Paul Éditeur. Paris.