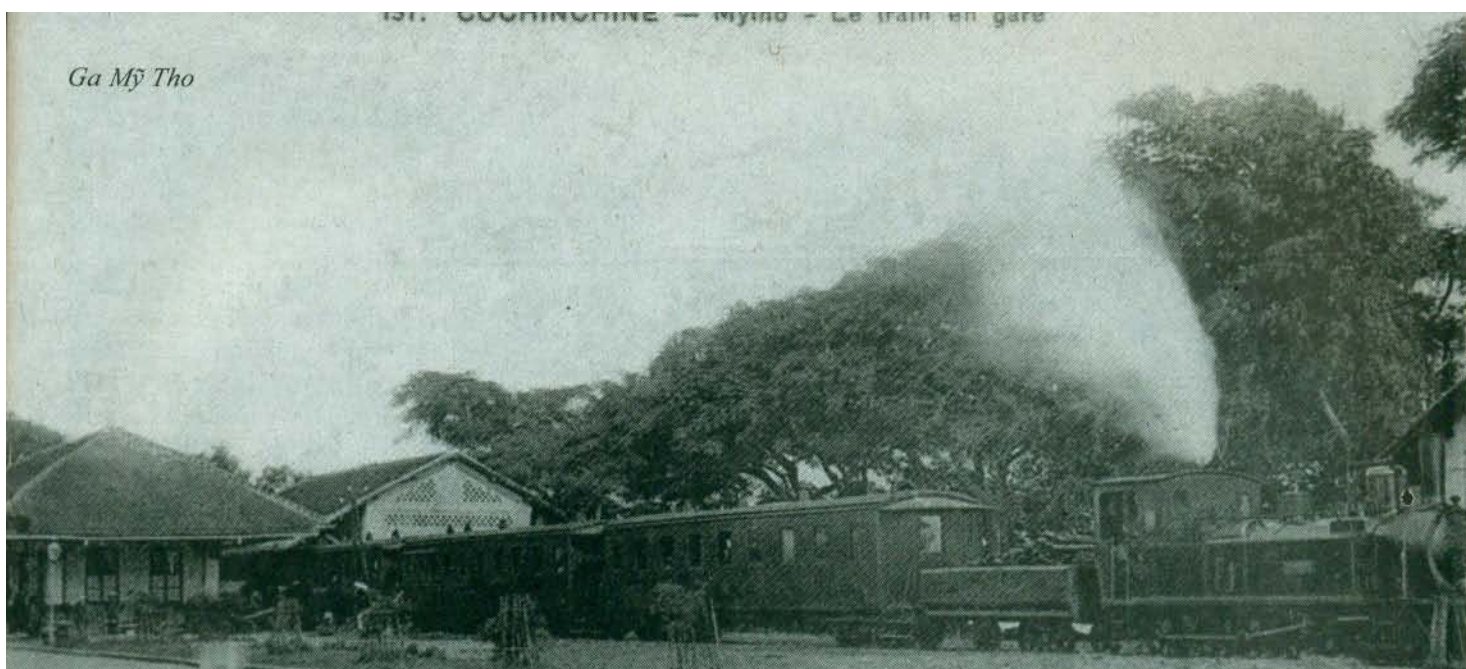




Hệ thống đường sắt ở Nam kỳ thời Pháp thuộc

Hoàng Thị Thu Hiền

Sau khi thôn tính Việt Nam, thực dân Pháp đã nghĩ ngay đến việc xây dựng đường sắt. Nhưng đến cuối thế kỷ XIX, họ chỉ dám thí nghiệm 71km đường sắt đầu tiên ở Nam kỳ – nơi thực dân Pháp hoàn tất quá trình xâm lược đầu tiên. Và theo đó, kế hoạch xây dựng tuyến đường sắt Sài Gòn – Mỹ Tho được lập nên. Đây là đường xe lửa đầu tiên được xây dựng ở Nam kỳ và cả ở Đông Dương.

...Tuyến xe lửa Sài Gòn – Mỹ Tho

Tuyến đường sắt Sài Gòn – Mỹ Tho là tuyến đầu tiên nằm trong kế hoạch hệ thống đường sắt nối vào hệ thống đường sắt quốc tế dự định gồm: Sài Gòn – Mỹ Tho – Cần Thơ – Bạc Liêu – Cà Mau; tuyến Cần Thơ – Châu Đốc – Phnom Penh – Batdombong – Bangkok – Miến Điện – Ấn Độ và các nước Trung Đông (tuyến này đã có sẵn đường quốc tế); tuyến Bangkok – Mã Lai và tuyến Bangkok – Nakhon (Thái Lan) – Vientiane (Lào).

Đặc biệt tuyến cuối cùng sẽ qua Udon (Thái Lan), nơi có rất nhiều người Việt sinh sống⁽¹⁾.

Công trình thi công từ tháng 11-1881 và được đưa vào sử dụng từ 20-7-1885. Đầu năm 1881, chuyển tàu thủy đầu tiên chở nguyên vật liệu từ Pháp sang xây dựng tuyến đường cập cảng Sài Gòn. Vào giữa năm, công trường hình thành với 11.000 lao động được huy động. So với công trường làm đường bộ cùng thời gian này, công trường đường sắt Sài Gòn – Mỹ Tho là công trường được tổ chức quy mô hơn, tiến hành rất khẩn trương, và có mặt nhiều sĩ quan công binh tại chỗ cùng nhiều kỹ sư từ Pháp sang⁽²⁾.

Đây là tuyến đường sắt có khổ rộng 1m, qua 2 cầu lớn: Bến Lức (350m) và cầu Tân An (113m). Tuy chỉ dài 71km nhưng việc xây dựng tuyến đường sắt này có ý nghĩa quan trọng vì nó nối liền trung tâm Sài Gòn với đồng bằng sông Cửu Long. Tuyến đường sắt đi qua vùng đông dân cư, nối liền 2 thành phố Sài Gòn và Mỹ Tho

đồng thời đi ngang qua Chợ Lớn nên vừa có tác dụng thúc đẩy đô thị hóa, vừa đẩy nhanh quá trình vơ vét lúa gạo từ các tỉnh miền Tây về Sài Gòn. Mặt khác, đây còn là thành tựu điển hình về giao thông vì trước đó từ Sài Gòn đi Mỹ Tho, nếu xuất phát từ cảng Nhà Rồng trên tàu thủy của hãng tàu Nam Vang, phải mất trên 12 giờ, nay chỉ mất 4 giờ. Đoạn đường sắt này tuy ngắn nhưng đã trở thành mẫu mực về thực nghiệm kỹ thuật để rút kinh nghiệm cho việc xây dựng toàn bộ hệ thống đường sắt về sau⁽³⁾.

...Các tuyến xe lửa, xe điện ở Sài Gòn và Đông Nam kỳ

Ngoài tuyến đường sắt Sài Gòn – Mỹ Tho, để đẩy mạnh mục tiêu khai thác, Pháp lần lượt xây dựng các đoạn đường sắt khác ở Nam kỳ. Đầu mối và cũng là tâm điểm của hệ thống đường sắt ở Nam kỳ là Sài Gòn. Từ đây, các tuyến đường Sài Gòn – Hớn Quản – Lộc Ninh dài hơn 100km được xây dựng phục vụ cho các đồn



Ga Chợ Lớn

diên cao su ở miền Đông.

Năm 1889, Toàn quyền Doumer đã quyết định một chương trình xây dựng hệ thống đường sắt xuyên Đông Dương, mà trước hết là gấp rút xây dựng đoạn Hà Nội - Nam Định.

Tuyến đường sắt Sài Gòn - Khánh Hòa (dài 408km) được khởi công từ năm 1900, hoàn thành từng chặng: Sài Gòn - Xuân Lộc (81km, làm xong ngày 30-10-1904), Xuân Lộc - Gia Rai (18km, làm xong ngày 25-8-1905), Gia Rai - Mường Mán (77km, xong ngày 15/1/1910) và Mường Mán - Nha Trang (232km, xong ngày 1/4/1912) và đưa vào khai thác từ 16/7/1913. Tuy nhiên, vẫn còn một số đoạn còn làm dở, vừa chạy vừa hoàn thiện như đoạn đường sắt Sài Gòn - Lộc Ninh, phải đến năm 1919 mới coi như là đã hoàn thiện⁽⁴⁾. Chi phí xây dựng toàn tuyến lên đến 69 triệu franc, giá thành 1km khoảng 148.000 franc, tính đối theo thời giá 60.900 đồng Đông Dương.

Tuyến Sài Gòn - Biên Hòa đi qua những vùng đất phì nhiêu và

đông dân. Trong địa phận tỉnh Biên Hòa (tỉnh Đồng Nai hiện nay), đường thuộc địa số 1 (quốc lộ 1 nay) và đường sắt chạy song song với nhau. Năm 1903, hai cầu Giành và cầu Rạch Cát (nay thuộc địa phận thành phố Biên Hòa) bắc xong thì ngày 14-1-1905 thông xe đoạn Sài Gòn - Xuân Lộc. Trong đoạn đường này còn có tuyến đường sắt chuyên dụng (vận chuyển gỗ) của nhà máy của BIF dài 50km từ bến Nôm về Tân Mai, riêng đoạn đường nhà máy quản lý dài 37km, với 2 đầu máy, 4 toa xe chở gỗ về nhà máy⁽⁵⁾.

Vượt qua Biên Hòa tuyến đường sắt đi sâu vào một vùng cao nhưng nhiều rừng để tiến sát bờ biển Trung kỳ ở Mường Mán. Từ ga này có một đường nhánh 12km đi xuống Phan Thiết, cảng cá quan trọng và là thị trấn kinh tế của vùng. Từ Mường Mán tuyến gần như chạy song song với biển, liên tiếp cắt những dãy núi chạy từ Trường Sơn ra biển⁽⁶⁾.

Ở Sài Gòn, Pháp xây dựng đường xe lửa nội ô nối liền những kho bãi ở cảng Khánh Hội, Nhà

Rông về ga Sài Gòn rồi về ga Hòa Hưng.

Như vậy, trong thời Pháp thuộc, xuất phát từ ga Sài Gòn đã có ba tuyến đường xe lửa thông suốt. Đó là:

Tuyến đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho: có tất cả 15 ga trên tuyến đường sắt này gồm: Sài Gòn, An Đông, Phú Lâm, An Lạc, Bình Điền, Bình Chánh (TP. Hồ Chí Minh), Gò Đen, Bến Lức, Bình Anh, Tân An (Long An), Tân Hương, Tân Hiệp, Lương Phú, Trung Lương, Mỹ Tho (Tiền Giang). Bình quân 4,7km có một ga, cự ly ngắn của các ga thể hiện tính chất vận tải khách ngoại ô của tuyến đường sắt này. Ga chính được đặt trước chợ Bến Thành (khu vực công viên 23-9 ngày nay). Vị trí của ga Mỹ Tho được chọn do là đầu mối giao thông đường sắt- đường thủy - đường bộ⁽⁷⁾. Nhà ga Mỹ Tho tọa lạc ở địa điểm nay là công viên Thủ Khoa Huân bên bờ sông Tiền, cạnh khách sạn Minh Tân nổi tiếng một thời⁽⁸⁾.

Tuyến đường sắt Sài Gòn,

Dĩ An, Lộc Ninh khai thác chưa được 20 năm. Đoạn đường sắt từ bến Đồng Sở đi Lộc Ninh dài 69km, bắt đầu khai thác năm 1933 do Công ty Xe điện Bến Cát – Crachie bỏ vốn xây dựng. Đến năm 1937, sáp nhập vào hệ thống hỏa xa Đông Dương thành tuyến đường sắt Sài Gòn – Lộc Ninh. Trong đó đoạn đường sắt Sài Gòn – Dĩ An đi chung với tuyến đường sắt Bắc- Nam. Từ Dĩ An đi Lộc Ninh là tuyến đường riêng dài 129 Km, gồm 17 ga⁽⁹⁾.

Tuyến đường sắt Sài Gòn – Biên Hòa – Hà Nội: năm 1913 hoàn thành đoạn Sài Gòn – Nha Trang, đến năm 1936 hoàn thành toàn bộ tuyến đường sắt Hà Nội – Sài Gòn (vừa xây dựng vừa khai thác từng đoạn). Các ga trong khu vực Sài Gòn – Gia Định – Biên Hòa gồm có: Biên Hòa, Chợ Đồn, Dĩ An, Thủ Đức, Bình Triệu, Gò Vấp, Sài Gòn⁽¹⁰⁾.

Ngoài hệ thống xe lửa, ở Sài Gòn, Hội đồng thành phố đã nghĩ đến dự án mở một tuyến đường vận chuyển thường xuyên trong thành phố, và đề trình kế hoạch vận chuyển bằng xe tramway do ngựa kéo vào năm 1789. Đường xe điện Sài Gòn – Chợ Lớn là đường xe điện đầu tiên trong cả nước, do một công ty tư nhân Pháp đầu tư, khánh thành vào ngày 27/12/1881. Chính thức đưa vào

khai thác từ 1-7-1882. Đường tàu điện này dài 5km, bắt đầu từ trạm chính thức trước chợ Bến Thành cũ, phía đường Nguyễn Huệ bằng qua đại lộ Hàm Nghi, theo bến Chương Dương xuống Chợ Lớn, đến đường Tân Đà là trạm chót. Tuyến đường do Compagnie des Francaise khai thác⁽¹¹⁾.

Từ hiệu quả của tuyến tàu điện Sài Gòn – Chợ Lớn, thực dân Pháp thấy có thể kinh doanh có lợi về tàu điện. Từ lợi ích đó và nhu cầu đi lại ngày càng phát triển của nhân dân vùng phụ cận Sài Gòn, ngày 27-7-1889, Pháp cho thiết lập hệ thống đường xe điện: Sài Gòn – Gò Vấp, Gò Vấp – Hóc Môn do Công ty Xe điện Pháp ở Đông Dương quản lý. Ngày 1-5-1904, khai thác tuyến Sài Gòn – Gò Vấp – Hóc Môn dài 22.480km, đường rộng 1m⁽¹²⁾. Đến năm 1899, còn có thêm tuyến Gò Vấp – Lái Thiêu – Thủ Dầu Một. Ban đầu, các đường này đều do đầu máy hơi nước kéo⁽¹³⁾. Để khai thác tối đa công suất của đường sắt, thực dân Pháp thành lập các công ty khai thác đường sắt. Đây là một hình thức kinh doanh hoàn toàn mới của tư bản tư nhân Pháp với chính quyền thuộc địa nhằm nắm độc quyền việc khai thác, kinh doanh đường sắt ở Nam kỳ. ■

CHÚ THÍCH:

1. Vĩnh Hòa, Hoàng Tuyên (2006), *Con đường sắt xưa nhất Đông Dương*, Báo Sài Gòn tiếp thị, ngày 18-5, tr.16-17.

2. Vĩnh Hòa, Hoàng Tuyên, Bdd, tr.16.

3. Lê Quốc Sử, Sdd, tr.222.

4. Bộ Giao thông Vận tải, Sdd, tr.117.

5. Nguyễn Thanh Lợi (2006), *Đường sắt ở Khánh Hòa và vùng phụ cận*, Tạp chí Xưa&Nay, số 272, tháng 11, tr.25.

6. Nguyễn Thanh Lợi, Bdd, tr.25.

7. Vĩnh Hòa, Hoàng Tuyên, Bdd, tr.17.

8. Nguyễn Thanh Lợi (2009), *Xe lửa Mỹ Tho*, Tạp chí Xưa&Nay, số 344, tháng 11, tr.15.

9. <http://www.gasaigon.com.vn>

10. Ga Sài Gòn hồi ấy ở vị trí gần bùng binh chợ Bến Thành theo <http://www.gasaigon.com.vn>.

11. Trần Nam Tiến (2006), *Sài Gòn - Thành phố Hồ Chí Minh: những sự kiện đầu tiên và nhất*, Nxb Trẻ, TP. Hồ Chí Minh, tr.131.

12. Phan Văn Liên (1988), *Giao thông vận tải Việt Nam giai đoạn 1858-1957*, Nxb Giao thông vận tải, Hà Nội, tr.139.

13. Nguyễn Văn Khoan (1992), *Giao thông liên lạc nước ta trong lịch sử*, Nxb Thông tin lý luận, Hà Nội, tr.27.

Ga Sài Gòn

