

QUAN HỆ GIAO LƯU VỚI NƯỚC NGOÀI VỀ KINH TẾ - KỸ THUẬT CỦA VÙNG ĐẤT NAM KỲ GIAI ĐOẠN 1860 - 1945

ThS NCS. BÀNH THỊ HÀNG TÂM

Phần 2

QUAN HỆ GIAO LƯU VỀ KHOA HỌC, KỸ THUẬT VỚI NƯỚC NGOÀI CỦA NAM KỲ

Trong hoạt động giao lưu về khoa học kỹ thuật của Nam Kỳ với bên ngoài (chủ yếu với chính quốc) tập trung vào các lĩnh vực phục vụ cho hoạt động khai thác thuộc địa ở Nam Kỳ và toàn Đông Dương, tập trung vào 02 lĩnh vực cụ thể là:

- Hoạt động canh tác, chế biến nông sản (lúa gạo) và sản phẩm cây công nghiệp;
- Hoạt động phát triển giao thông: giao thông đường thủy, đường sắt (tàu hỏa và tàu điện) và đường hàng không.

1. Về hoạt động kỹ thuật thủy lợi và giao thông vận tải

1.1. Tiếp nhận, sử dụng kỹ thuật giao thông đường thủy (kết hợp thủy lợi)

1) Về thủy lợi

Có thể khẳng định, các nhà kỹ trị thực dân ở Pháp và tại Nam Kỳ đã nhận thấy đặc trưng sông rạch ở xứ này là một lợi điểm. Ngay từ những ngày đầu đặt chân đến xứ Nam Kỳ - miền đất chằng chịt kênh (kinh), rạch họ đã tổ chức đào, nạo vét kênh rạch làm đường giao thông đầy mạnh kế hoạch xâm lược và sau làm đường giao thông thủy vận chuyển hàng hóa (chủ yếu là lúa gạo) về trung tâm Sài Gòn xuất khẩu. Chính nhờ hoạt động này, các kỹ thuật sử dụng công cụ mới (chủ yếu là xáng, cạp) và kỹ thuật và công cụ đào đắp mới đã được đưa vào Nam Kỳ góp phần tạo ra một hệ thống kênh rạch mới hình thành khắp vùng Nam Kỳ (Nam Kỳ lục tỉnh). Khối lượng đào đắp lớn, khác xa những năm Nam Kỳ trước thời thuộc địa do nhà Nguyễn tổ chức thực hiện là kết quả minh chứng cho hoạt động này. Về công cụ xáng, cạp đào kênh ở Nam Kỳ, tác giả Võ Thành Lợi mô tả: *Nhà thầu sử dụng loại xáng*

lớn chạy bằng hơi nước với những giàn gàu bằng sắt. Máy của xáng có công suất 350 mã lực, mỗi gàu múc được 375 lít, thổi bùn xa đến 60 m. Giàn gàu của xáng chạy theo vòng tròn, trông như xa đập nước. Chiếc xáng giống như chiếc chiến hạm, tiếng máy vang rền cả góc trời, chờ theo hàng trăm nhân viên và nhân công. Dọc theo hai bên bờ phải chuẩn bị củi sẵn để chạy nổi sôtde trên xáng¹.

Việc thực hiện các công trình thủy lợi như nạo vét, đào đắp kênh rạch bằng xáng cạp sớm được thực hiện để phục vụ trực tiếp cho chiến tranh xâm lược và mở mang khai thác nông nghiệp thuộc địa ở Nam Kỳ². Số liệu thống kê hoạt động đào mới, nạo vét cải tạo hệ thống kênh ở Nam Kỳ thời Pháp thuộc trong từng giai đoạn từ 1859 - 1945 với những kết quả rất cụ thể:

- Giai đoạn từ năm 1894 - 1904, người Pháp đưa tàu cuốc vào đào kênh để đẩy nhanh tốc độ. Trung bình hàng năm từ năm 1894 đến 1897 đào được 120.000 m³. Các năm sau đó, với các công trình lớn, kỹ thuật đào kênh mới nói trên đầu được áp dụng. Do vậy, trong 10 năm đầu (1890 - 1900), bình quân mỗi năm đào được 824.000 m³. Trong vòng 10 năm kế tiếp (từ 1920 đến 1930), bình quân mỗi năm đào được 7.233.000 m³;

- Từ sau năm 1930, mục tiêu của việc đào kênh ở Nam Kỳ chủ yếu là làm thủy lợi, phục vụ lợi ích kinh tế - giải pháp để khai phá đất đai là chính³ nhằm phục vụ tưới tiêu để phát triển sản xuất lúa gạo, bước đầu tạo vùng sản xuất lúa gạo với tính chất hàng hóa thay cho phương thức tự cung, tự cấp thời phong kiến.

Về sự phát triển của công cuộc đào mới,

Công bố - Khai thác phát huy giá trị tài liệu lưu trữ

cải tạo kênh đào ở Nam Kỳ kể từ ngày vùng đất này chính thức là thuộc địa, A.A Pouyanne - Tổng Thanh tra Công chính Đông Dương đánh giá: *các công trình thủy nông đem lại thặng dư đáng kể cho vùng đất được xây dựng công trình, nhất là với kênh rạch ở Nam Kỳ*. Con số thống kê ấn tượng trong gần 40 năm (1886 – 1925) về lợi ích trực tiếp từ hệ thống kênh đào⁴ mà người đứng đầu ngành công chính ở xứ thuộc địa này đưa ra là:

- Khai hoang đưa vào sử dụng 1.200.000 ha đất trồng lúa góp phần tăng nhanh lượng lúa xuất khẩu 20.000 tấn mỗi năm;

- Tạo ra giá trị lớn từ giá đất (160 triệu francs với sản lượng lúa 800.000 tấn/năm);

- Từ đó, thặng dư về vốn đem lại cho đất hơn ba lần chi phí bỏ ra và lợi tức hàng năm lên tới 167% chi phí.

2) Về phương tiện giao thông vận tải đường thủy

Thực dân Pháp cho nhập tàu thủy chạy bằng hơi nước, thành lập các công ty vận tải đường sông, xây dựng bến cảng và cơ xưởng sửa chữa qua đó du nhập ngành công nghiệp sửa chữa tàu thuyền đi trên sông, biển. Qua hoạt động này, kỹ thuật vận hành, duy tu bảo dưỡng sửa chữa được hình thành và tổ chức thực hiện ở Nam Kỳ góp phần đưa những kỹ thuật tiên tiến trong lĩnh vực này vào Việt Nam mà trước hết là ở Nam Kỳ.

Nam Kỳ với hệ thống sông ngòi, kênh rạch chằng chịt có thuận lợi cho giao thông thủy nhưng lại là hạn chế cho việc xây dựng đường sắt và đường bộ. Do vậy, thực dân Pháp đã đẩy mạnh đào thêm kênh, rạch bởi theo họ: *“Việc sử dụng các đường vận tải trên sông ngòi đã làm dễ dãi đi việc chinh phục thuộc địa này, ... do đó Đô Đốc Dupré đệ trình dự án này lên Hội Đồng Tư Vấn Thuộc Địa, ông đã tuyên bố: “Tại xứ này mà các con sông lại là các con đường lộ, việc các chiếc tàu chạy bằng hơi nước sôi sẽ tạo ra một cuộc cách mạng kênh tế giống như cuộc cách mạng xe hỏa.””*⁵.

3) Về kỹ thuật sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện giao thông đường thủy

Năm 1860, Cảng Sài Gòn thành lập; Năm

1864, nhà máy Ba son và các ụ tàu của cơ xưởng sửa chữa tàu thuyền được xây dựng trên Vàm sông Thị Nghè (Sài Gòn)⁶. Những hoạt động này chủ yếu phục vụ hoạt động giao thương nội vùng và cho việc sửa chữa tàu chiến phục vụ cho công cuộc xâm lược của thực dân Pháp và sau này phục vụ cho hoạt động khai thác thuộc địa ở Nam Kỳ. Tuy nhiên, từ hoạt động này, kỹ thuật phương Tây (chủ yếu từ Pháp) liên quan đến cơ khí thủy được đưa vào Nam Kỳ, đặt nền móng cho kỹ thuật cơ khí thủy... của Nam Kỳ và Đông Dương sau này.

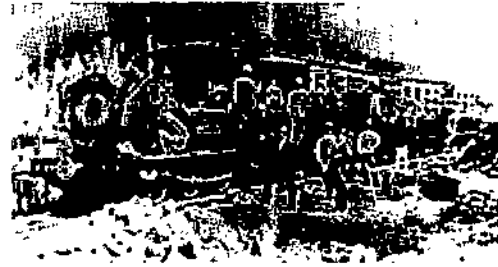
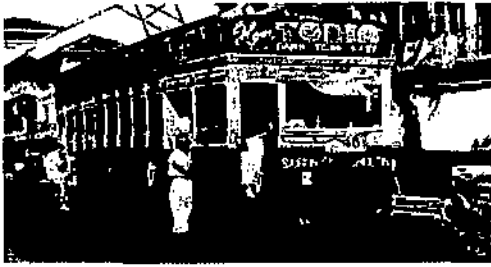
1.2. Du nhập kỹ thuật giao thông đường đường sắt (xe lửa và xe điện)

Đường sắt ở Nam Kỳ là một trong những ngành công nghiệp lâu đời nhất của Việt Nam. Tuyến đường sắt đầu tiên được xây dựng ở Nam Kỳ và Việt Nam là tuyến Sài Gòn - Mỹ Tho (1881 – 1885), mọi vật liệu để xây dựng, quy trình kỹ thuật, kỹ sư tổ chức xây dựng tuyến đường sắt này đều được đưa từ Pháp và Đức sang⁷. Đây là phương tiện giao thông hoàn toàn mới về loại hình và kỹ thuật, được tư bản thực dân du nhập từ chính quốc vào Nam Kỳ⁸.

Việc *“mở một tuyến xe điện chạy bằng hơi nước từ Sài Gòn đến Chợ Lớn”* và *“việc xây dựng và khai thác tuyến xe điện này của Công ty vô danh mang tên “Tổng Công ty xe điện chạy bằng hơi nước ở Nam kỳ””* được chính quyền thuộc địa “quyết tâm” thực hiện từ rất sớm (1880)⁹.

Để triển khai xây dựng các tuyến đường sắt bao gồm tàu điện nội đô và đường tàu hỏa liên vùng (Sài Gòn và miền Tây Nam Kỳ, Đông Nam Kỳ rồi tiến ra phía Bắc) được mô tả chi tiết trong tài liệu đính kèm *Báo cáo của Kỹ sư trưởng thuộc Tổng Nha Công chánh (Phủ Toàn quyền Đông Dương) ngày 30/7/1910* (do Chỉ huy công trình, Betrard thực hiện), phần *Nghiên cứu tuyến Sài Gòn – Mỹ Tho lịch sử xây dựng và chuyển nhượng*¹⁰ với những thông tin cụ thể như sau:

- Ngày 22/11/1880, Hội đồng Thuộc địa đã quyết định xây tuyến đường sắt Sài Gòn – Vĩnh Long, với dự tính sau này kéo dài đến Pnompenh. Nhiều buổi thảo luận đã diễn ra ở



Tuyến đường sắt (tàu hỏa và tàu điện) Sài Gòn - Mỹ Tho và tuyến tàu điện ở Sài Gòn - Chợ Lớn là những tuyến giao thông hiện đại đầu tiên ở Nam Kỳ và Việt Nam. Ảnh tư liệu.

Thuộc địa và ở Bộ Hải quân về điều kiện thực hiện chuyển nhượng và xây dựng tuyến đường sắt này. Cuối cùng, đã đi đến thống nhất chỉ xây tuyến Sài Gòn - Mỹ Tho;

- Xây dựng cơ sở hạ tầng bao gồm xây dựng 03 cầu (Bình Điền, Bến Lức, Tân An) giao nhà thầu Eiffel (12/5/1880) và xây dựng cơ sở hạ tầng khác do nhà thầu Morandière (18/3/1882);

- Tuyến đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho mở cửa khai thác từ ngày 26/7/1885, với trạm trung chuyển ở Bến Lức. Việc trung chuyển này đã bị hủy bỏ vào tháng 5/1886.

- Ngày 22/11/1880, Hội đồng Thuộc địa đã quyết định xây tuyến đường sắt Sài Gòn - Vĩnh Long, với dự tính sau này kéo dài đến Pnompenh. Nhiều buổi thảo luận đã diễn ra ở Thuộc địa và ở Bộ Hải quân về điều kiện thực hiện chuyển nhượng và xây dựng tuyến đường sắt này. Cuối cùng, đã đi đến thống nhất chỉ xây tuyến Sài Gòn - Mỹ Tho. Công trình được chia làm 2 phần:

Cơ sở hạ tầng do Thuộc địa phụ trách;

Các công trình phía trên đường sắt thuộc trách nhiệm của đơn vị được chuyển nhượng khai thác.”

Tiếp đó, kế hoạch tổng thể về đường sắt Đông Dương trong đó hàng đầu là xây dựng tuyến đường sắt lớn từ Sài Gòn, chạy suốt Trung Kỳ, qua các tỉnh Quy Nhơn, Đà Nẵng, Huế đến Hà Nội tại cuộc họp ngày 6/12/1897 của Hội đồng Tối cao Đông Dương. Đến phiên họp ngày 14/9/1898, Hội đồng nhất trí ưu tiên xây dựng trước các tuyến đường: Sài

Gòn - Khánh Hoà qua cao nguyên Langbian (Đà Lạt) và Mỹ Tho - Vĩnh Long - Cần Thơ. Kế hoạch xây dựng các tuyến đường này được Chính phủ Pháp thông qua bằng Luật ngày 25/12/1898. Theo Luật này, Toàn quyền Đông Dương được tạm ứng 200 triệu francs cho chi phí xây dựng. Ngay sau đó, các tuyến đường lần lượt được thi công¹¹.

Ngoài xe lửa, xe điện tuyến Sài Gòn - Chợ Lớn là tuyến xe điện đầu tiên ở Việt Nam, do một công ty tư nhân Pháp đầu tư, khánh thành vào ngày 27/12/1881. Đường tàu điện này dài 05 km, bắt đầu từ trạm chính thức trước chợ Bến Thành cũ, phía đường Nguyễn Huệ băng qua đại lộ Hàm Nghi, theo bên Chương Dương xuống Chợ Lớn, đến đường Tân Đà là trạm chót. Tuyến đường do Compagnie des Francaise khai thác¹².

Về vấn đề khai thác.

Để vận hành và biến hệ thống đường sắt không chỉ là công cụ hỗ trợ hiệu quả nhất trong việc đưa sản vật của Nam Kỳ thuộc địa thương cảng Sài Gòn xuất khẩu mà còn biết cách biến hệ thống vận chuyển ưu việt này thành con “bò sữa” mang lại nguồn lợi lớn cho tư bản chính quốc, là nguồn thu không nhỏ cho tài chính Liên bang Đông Dương và Nam Kỳ thuộc địa. Kết quả thống kê tài chính sau đây cho thấy điều đó qua Bảng kê thu chi xe điện Sài Gòn - Chợ Lớn ROUTE HAUTE từ năm 1883 đến năm 1909. Nghị định ngày 20/12/1880 của Thống đốc Nam kỳ v/v lợi ích trong việc mở tuyến xe điện chạy bằng hơi nước giữa Sài Gòn và Chợ Lớn¹³:

“Chúng ta có thể tiến hành theo cách

Công bố - Khai thác phát huy giá trị tài liệu lưu trữ

trương tự, để có được các nguồn khác từ việc chuyên chở hành khách.

Chúng ta gọi A là doanh thu từ hành khách các ga Sài Gòn - Chợ Lớn; B là doanh thu các ga nằm giữa Chợ Lớn và Mỹ Tho; C là doanh thu ga Mỹ Tho, doanh thu của hành khách đi từ đầu đến cuối chuyến, có nghĩa là đi từ Sài Gòn đến Chợ Lớn, đến Mỹ Tho và quay về, được tính theo công thức sau:

$$R1 = A + B + C - 2B$$

Hoặc

$$R1 + A + C - B$$

Để có được doanh thu tương ứng với việc vận chuyển từ Sài Gòn đến Chợ Lớn và các ga ngoài ga Mỹ Tho, cần phải nhân đôi doanh ở Sài Gòn - Chợ Lớn và trừ cho số tiền $R1$.

Vì vậy, chúng ta có:

$$R2 = 2A - (A + C - B)$$

Hoặc

$$R2 + A + B - C$$

Sau cùng, chúng ta sẽ có một khoản thu giữa các ga hệ thống, trừ Sài Gòn - Chợ Lớn, nhưng vẫn tính Mỹ Tho, trừ đi doanh thu từ hành khách, tổng số doanh $R1$ và $R2$, như sau:

$$R3 = A + B + C - (A + C - B) - (A + B - C)$$

Hoặc

$$R3 = B + C - A$$

Như vậy, với việc xây dựng, khai thác các tuyến đường sắt tại Nam Kỳ, những nhà khai thác thực dân Pháp đã du nhập vào vùng lãnh thổ thuộc địa này không chỉ những yếu tố mang tính kỹ thuật giao thông đường sắt (xây dựng, lắp đặt, vận hành) mà còn có cả các yếu tố về đầu thầu, tài chính - kế toán trong hoạt động này.

1.3. Tiếp nhận, sử dụng kỹ thuật giao thông vận tải hàng không

Giao thông vận tải hàng không xuất hiện đầu tiên tại Nam Kỳ (sau triển khai rộng toàn Đông Dương). Đây là phương tiện giao thông ra đời muộn nhất so với giao thông đường bộ, đường thủy và đường sắt.

Việc hình thành và phát triển giao thông hàng không tại Nam Kỳ là một trong những yếu tố mới đặc biệt từ phương Tây mang lại. So với các phương tiện giao thông khác mà người Pháp đưa vào Nam Kỳ, hoạt động của hàng không muộn hơn, hiện đại hơn nhưng hiệu quả kinh tế không cao mà chủ yếu phục

Việc áp dụng công thức trên, cho kết quả như trong bảng dưới đây:

PHÂN TÍCH HOẠT ĐỘNG VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH XE LỬA SÀI GÒN - MỸ THO

| Tên chi ga | 1890 | 1891 | 1892 | 1893 | 1894 | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 | 1909 |
|---|-------------------|----------------|----------------|--------------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Đi lại giữa Sài Gòn - Chợ Lớn - Mỹ Tho và ngược lại | 133 045. 16 | 130.1 51.90 | 126.1 21.80 | 134. 463. 13 | 132.5 19.6 3 | 139.9 03.60 | 162.1 19.92 | 164.9 23.74 | 177.8 23.83 | 173.5 44.34 | 186.2 16.32 | 197.4 33.13 | 2100 96.02 | 2233 97.60 | 194.4 91.30 | 280.5 20.20 | 2336 23.70 | 3013 73.10 | 3305 34.30 | 3173 29.63 |
| Tỷ lệ so với tổng doanh thu | 0.43 | 0.42 | 0.38 | 0.43 | 0.42 | 0.40 | 0.44 | 0.43 | 0.43 | 0.41 | 0.43 | 0.43 | 0.42 | 0.50 | 0.50 | 0.46 | 0.47 | 0.43 | 0.43 | 0.46 |
| Lưu thông Sài Gòn - Chợ Lớn. Các ga thuộc mạng lưới, ngoài ga Mỹ Tho và ngược lại | 61.6 31.4 0 | 62.13 3.30 | 63.7 3.26 | 65.1 36.1 2 | 67.13 7.70 | 101.9 30.00 | 117.7 23.70 | 122.3 29.34 | 138.5 90.44 | 123.8 34.90 | 123.8 03.20 | 129.1 39.40 | 130.6 23.31 | 134.6 34.30 | 133.7 23.00 | 147.7 23.00 | 140.1 73.60 | 132.9 33.90 | 197.3 36.30 | 199.1 57.83 |
| Tỷ lệ so với tổng doanh thu | 0.24 | 0.27 | 0.27 | 0.29 | 0.30 | 0.29 | 0.31 | 0.26 | 0.27 | 0.29 | 0.29 | 0.29 | 0.29 | 0.27 | 0.24 | 0.26 | 0.23 | 0.29 | 0.29 | 0.23 |
| Lưu thông tại ga thuộc mạng lưới tổng đến ga khác và ngược lại (trừ Sài Gòn và Chợ Lớn) | 36.1 93.4 4 | 44.13 3.30 | 51.25 3.24 | 470 26.9 0 | 473.6 0.52 | 48.36 6.40 | 41.39 3.63 | 43.21 1.92 | 34.45 3.92 | 61.43 9.85 | 63.23 9.31 | 62.22 0.82 | 61.53 4.43 | 63.57 1.60 | 73.64 4.70 | 62.90 3.00 | 67.74 7.10 | 33.24 3.70 | 90.75 9.30 | 91.09 3.44 |
| Tỷ lệ so với tổng doanh thu | 0.13 | 0.14 | 0.13 | 0.14 | 0.15 | 0.15 | 0.11 | 0.12 | 0.14 | 0.14 | 0.12 | 0.14 | 0.13 | 0.13 | 0.12 | 0.13 | 0.13 | 0.13 | 0.13 | 0.14 |

Công bố - Khai thác phát huy giá trị tài liệu lưu trữ

vụ các hoạt động cai trị, trấn áp của những kẻ đi xâm lược. Do vậy, hàng không dân dụng không phải là thế mạnh về phát triển kinh tế để thu lợi mang về chính quốc của loại phương tiện giao thông này.

Hoạt động hàng không quân sự và dân dụng dần hình thành và đi vào hoạt động như một loại hình phương tiện giao thông chính thức ở Nam Kỳ thể hiện qua việc xây dựng sân bay Tân Sơn Nhất – sân bay đầu tiên ở Đông Dương¹⁴. Các hoạt động có tính kỹ thuật du nhập vào Nam Kỳ thông qua việc hình thành ngành giao thông này thể hiện trong việc xây dựng cơ sở hạ tầng này gồm: xây dựng đường băng, nhà ga, trạm ra đi, lắp đặt cột tín hiệu, hệ thống đèn tín hiệu, trạm điều hành...

Các hoạt động này cụ thể như:

- Ngày 08/12/1937, Chỉ huy sân bay Tân Sơn Nhất gửi công văn đề nghị Toàn quyền Đông Dương cho thiết lập một trạm radar ở sân bay Tân Sơn Nhất¹⁵;

- Ngày 28/10/1938, Chủ tỉnh Gia Định gửi TĐNK công văn v/v trưng dụng đất để lắp đặt trạm radar ở sân bay Tân Sơn Nhất¹⁶;

- Công văn ngày 6/8/1931, Toàn quyền Đông Dương gửi Thống đốc Nam Kỳ v/v mở rộng diện tích sân bay Tân Sơn Nhất¹⁷;

- Bản vẽ toàn bộ diện tích khu sân bay Tân Sơn Nhất ngày 28/9/1934¹⁸;

- Công văn ngày 20/3/1934 của Kỹ sư công chánh v.v xây dựng đường băng số 2 của sân bay Tân Sơn Nhất¹⁹;

- Ngày 25/2/1937, Toàn quyền Đông Dương gửi công văn cho Thống đốc Nam Kỳ v/v mở rộng diện tích sân bay Tân Sơn Nhất²⁰;

- Tháng 3/1938, Kỹ sư công chánh báo cáo về việc cải tạo và chi phí cải tạo đường băng sân bay Tân Sơn Nhất (đính kèm 2 bản vẽ)²¹;

- Ngày 26/7/1938, Thống đốc Nam Kỳ gửi công văn tới Toàn quyền Đông Dương v/v cải tạo đường băng sân bay Tân Sơn Nhất²²;

- Ngày 23/8/1938 Thống đốc Nam Kỳ ban hành công văn v/v xây dựng ga hàng không tại sân bay Tân Sơn Nhất²³;

- Ngày 20/4/1940, Toàn quyền Đông

Dương gửi công văn cho Thống đốc Nam Kỳ về kế hoạch cải tạo sân bay Tân Sơn Nhất (kèm bản vẽ)²⁴;

- Ngày 12/7/1929, Trưởng Phòng Hàng không Dân sự gửi công văn tới Toàn quyền Đông Dương v/v thành lập phi cảng Tân Sơn Nhất²⁵.

Tuy là công cụ đàn áp, cai trị, bóc lột của thực dân Pháp thiết lập tại Nam Kỳ và Đông Dương song, xét về mặt phát triển khoa học - kỹ thuật, việc du nhập và triển khai phương tiện giao thông hàng không tại Nam Kỳ và Đông Dương đã góp phần đưa miền đất thuộc địa này tiệm cận với khoa học công nghệ mới của một ngành giao thông hiện đại nhất ở mọi thời đại.

Kết luận

Nam Kỳ thuộc địa giai đoạn 1860 – 1945 trùng với giai đoạn Việt Nam thuộc Pháp. Trong giai đoạn này, Nam Kỳ trong vai trò của của một thuộc địa khai thác.

Trong giai đoạn này, tất cả các hoạt động giao lưu kinh tế - kỹ thuật với nước ngoài chủ yếu là với chính quốc. Chính quyền của Nam Kỳ thuộc địa – Phủ Thống đốc Nam Kỳ vừa là “chủ nhà” - trực tiếp tổ chức khai thác thuộc địa ở Nam Kỳ, vừa là nhà đầu tư tổ chức cấp vốn, thực hiện kế hoạch xây dựng cơ sở hạ tầng, công xưởng, trang bị máy móc thiết bị hiện đại đưa vào Nam Kỳ thuộc địa nhằm khai thác tối đa tài nguyên của “thuộc địa khai thác” để xuất khẩu ra nước ngoài (nhất là đưa về chính quốc).

Các hoạt động giao lưu kinh tế - kỹ thuật của Nam Kỳ với chính quốc chủ yếu có tác dụng một chiều, phục vụ cho chính quốc. Tuy nhiên, từ những hoạt động có tính một chiều này, những yếu tố tích cực mang tính khách quan cũng xuất hiện có tác dụng giúp cho miền đất này tiệm cận cái mới của kỹ thuật và công nghệ và phát triển sản xuất nông - lâm nghiệp. Đây là điều nằm ngoài ý muốn chủ quan của những nhà thực dân mà bản chất của họ là bóc lột, vơ vét của cải, tài nguyên của thuộc địa mang về chính quốc./

Chú thích:

1. Nguyễn Thành Lợi. Kênh đào ở Nam Kỳ thời thuộc Pháp.

Nguồn: vusta.vn/vi/

2. Phan Khánh (1981). Sơ thảo lịch sử Thủy lợi Việt Nam, Tập I, Nxb Khoa học xã hội, H, 1981, Tr. tr. 117, 178
3. tongcucthuyloi.gov.vn/Gioi-thieu/Lich-su-truyen-thong/catid/73/item/2599/nganh-thuy-loi-viet-nam-thoi-ky-thuoc-phap
4. A.A Pouyanne (1926). *Các công trình giao thông công chính Đông Dương*, Nxb Giao thông vận tải, Hn, tr 12
5. Ngân Hàng Đông Dương - WordPress.com. renew-gocnhan.files.wordpress.com/2010/08/nhdd.doc
6. Lịch sử ngành đường sông Việt Nam, T1. Cục đường sông xb 1978, tr 108; Trung tâm Lưu trữ quốc gia II. Gouverneur de la Cochinchine, HS IA5/176 (2)
7. Trung tâm Lưu trữ quốc gia II. Gouverneur de la Cochinchine, HS 5371
8. Lê Quốc Sứ (1994), *Một số vấn đề về lịch sử kinh tế Việt Nam*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, tr. 222
9. Trung tâm Lưu trữ quốc gia II. Gouverneur de la Cochinchine, HS 09
10. Trung tâm Lưu trữ quốc gia II. Gouverneur de la Cochinchine, HS số 5374
11. Trung tâm Lưu trữ quốc gia I. Paul Doumer, Situation de l'Indochine de 1897 à 1901, Hà Nội 1902, trang 42
12. Trung tâm Lưu trữ quốc gia II. Gouverneur de la Cochinchine, HS số 5374; 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
13. Trung tâm Lưu trữ quốc gia II. Gouverneur de la Cochinchine, HS 09
14. Trung tâm Lưu trữ quốc gia II. Gouverneur de la Cochinchine, HS 5462, 5465, 5478
15. Trung tâm Lưu trữ quốc gia II. Gouverneur de la Cochinchine, HS số 5465
16. Trung tâm Lưu trữ quốc gia II. Gouverneur de la Cochinchine, HS số 5465
17. Trung tâm Lưu trữ quốc gia II. Gouverneur de la Cochinchine, HS số 5462
18. Trung tâm Lưu trữ quốc gia II. Gouverneur de la Cochinchine, HS số 5455
19. Trung tâm Lưu trữ quốc gia II. Gouverneur de la Cochinchine, HS số 54776
20. Trung tâm Lưu trữ quốc gia II. Gouverneur de la Cochinchine, HS số 54776
21. Trung tâm Lưu trữ quốc gia II. Gouverneur de la Cochinchine, HS số 5453
22. Trung tâm Lưu trữ quốc gia II. Gouverneur de la Cochinchine, HS số 5453
23. Trung tâm Lưu trữ quốc gia II. Gouverneur de la Cochinchine, HS số 5453
24. Trung tâm Lưu trữ quốc gia II. Gouverneur de la Cochinchine, HS số 5453
25. Trung tâm Lưu trữ quốc gia II. Gouverneur de la Cochinchine, HS số 5453

QUẢN LÝ CÔNG TÁC...

(Tiếp theo trang 56)

Kết luận

Tài liệu lưu trữ cấp huyện tại tỉnh Tây Ninh có khối lượng lớn, đa dạng về thành phần, phong phú về nội dung. Khối tài liệu này có giá trị hết sức to lớn, thực sự vô giá trong hoạt động quản lý, điều hành và nghiên cứu lịch sử, khoa học.... có vị trí, vai trò quan trọng trong tổng thể Phong Lưu trữ Nhà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam. Do đó, cần được bảo quản an toàn và tổ chức khai thác sử dụng có hiệu quả.

Khảo sát tình hình quản lý công tác lưu trữ và TLLT cấp huyện tại Tây Ninh cho thấy: *công tác lưu trữ và quản lý TLLT cấp huyện đã đạt được những kết quả nhất định, song còn tồn tại nhiều vấn đề bất cập cần được các cơ quan có thẩm quyền nhìn nhận, đánh giá một cách thẳng thắn, nghiêm túc để đưa ra những phương án phù hợp nhằm “giải cứu” cho khối tài liệu tồn đọng, tích đọng đang hiện hữu ngày một nhiều ở các cơ quan, tổ chức./.*

Chú thích:

1. Dẫn theo *Bảng thống kê tài liệu tại các cơ quan, tổ chức cấp huyện thuộc nguồn nộp lưu tài liệu vào lưu trữ lịch sử tỉnh năm 2015* của Chi Cục Văn thư - Lưu trữ tỉnh Tây Ninh
2. Quốc hội, Luật số 01/2011/QH13: Luật Lưu trữ
3. Dẫn theo *Bảng thống kê tài liệu tại các cơ quan, tổ chức cấp huyện thuộc nguồn nộp lưu tài liệu vào lưu trữ lịch sử tỉnh năm 2015* của Chi Cục Văn thư - Lưu trữ tỉnh Tây Ninh
4. UBND tỉnh Tây Ninh (2015), *Đề án giải quyết tài liệu tồn đọng tỉnh Tây Ninh giai đoạn 1975 - 2012*.
5. Trích *Bảng thống kê tài liệu tại các cơ quan, tổ chức cấp huyện thuộc nguồn nộp lưu tài liệu vào lưu trữ lịch sử tỉnh năm 2017* của Chi Cục Văn thư - Lưu trữ tỉnh Tây Ninh
6. Phòng Nghiệp vụ Văn thư - Lưu trữ địa phương, *Thực trạng công tác thu thập tài liệu từ các cơ quan tổ chức cấp huyện thuộc nguồn nộp lưu về lưu trữ lịch sử cấp tỉnh theo quy định của Luật Lưu trữ*, Kì yếu hội thảo “Công tác thu thập tài liệu từ các cơ quan, tổ chức cấp huyện vào Lưu trữ lịch sử tỉnh”, tháng 5/2016.