

GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở MIỀN NAM VIỆT NAM DƯỚI THỜI VIỆT NAM CỘNG HÒA (1955-1975)

LÊ ĐÌNH TRỌNG *
LÊ THỊ ĐÀO **

1. Các kế hoạch xây dựng và phát triển hệ thống đường bộ của chính quyền Việt Nam Cộng hòa

Trong 20 năm tồn tại ở miền Nam Việt Nam (1955 - 1975), với nhiều mục đích khác nhau, chính quyền Việt Nam Cộng hòa (VNCH) đã thiết lập nhiều dự án, kế hoạch phát triển kinh tế, trong đó có nội dung xây dựng và phát triển hệ thống giao thông vận tải đường bộ (GTVTĐB). Có thể hình dung một cách sơ lược như sau:

- *Kế hoạch Ngũ Niên I (1957-1961)*: Trong kế hoạch ngũ niên đầu tiên này, về GTVTĐB, chính quyền VNCH tập trung vào việc mở đường mới, sửa chữa hệ thống đường bộ cũ với chi phí 1.800 triệu bạc và Mĩ viện trợ gần 75 triệu đôla (1). Theo đó, tuyến xa lộ Sài Gòn - Biên Hòa được đầu tư đồng thời tiến hành mở rộng, cán đá, rải nhựa các trục đường chính: trục Quốc lộ 14 từ Nam ra Bắc xuyên Cao Nguyên làm trục đường ngang nối Cao Nguyên xuống duyên hải Trung phần; làm cầu Mỹ Thuận; trùng tu, cải thiện đường Quốc lộ số 4 từ Sài Gòn đi Cà Mau. Ngoài ra, kế hoạch này còn đề cập đến việc mở rộng một số tuyến liên tỉnh lộ như: liên tỉnh số 7 (Tuy Hòa - Buôn Ma

Thuột), liên tỉnh số 8 (Phan Thiết - Di Linh - Đắc Sơn) (2). Về kinh phí thực hiện kế hoạch này, chính quyền VNCH sử dụng nguồn ngân sách quốc gia và ngoại viện Mĩ. Về nhân lực thực hiện, chính quyền VNCH cho tổ chức đấu thầu công khai, cho phép các nhà thầu Mĩ và Việt Nam đều có cơ hội tham gia thi công.

- *Kế hoạch Ngũ niên II (1962-1966)*: Sau khi đã cơ bản xây dựng được hệ thống quốc lộ, liên tỉnh lộ (kế hoạch ngũ niên 1), trong kế hoạch ngũ niên 2 này, VNCH chủ trương tăng cường xây dựng hệ thống tỉnh lộ, huyện lộ và hương lộ (3). Tuy nhiên, do đây cũng là thời kỳ bất ổn của chính quyền này, nên kế hoạch được đưa ra, thực hiện có phần chưa tốt. Mặc dù vậy, chính quyền VNCH trong giai đoạn này cũng đã cố gắng giải quyết được một số công việc cấp bách bằng các kế hoạch ngắn hạn như: "Kế hoạch phát triển thủy nông công lộ, quân sự Nam phần" (1961-1962), theo đó chính quyền Ngô Đình Diệm chỉ đạo vừa đào sông, kênh, vừa lấy đất đắp lộ rộng thêm; tráng đá những lộ đã đắp từ trước đó; xây dựng xa lộ phục vụ lưu thông một chiều, tiếp tục làm phà lớn để vận chuyển 10 đến

* TS. Trường Đại học Đồng Tháp

** Trường Đại học Đồng Tháp

20 chiếc xe hàng qua sông khi cầu chưa được xây dựng (4); “Kế hoạch cải tiến lưu thông đô thành” (1964-1965) nhằm giải quyết nạn ứ đọng xe ở đô thành, đưa ra giải pháp điều tiết xe tư nhân thay bằng xe công cộng (xe buýt, taxi)... (5).

Từ năm 1965, do sự đổ bộ của lính Mĩ và quân Đồng minh của Mỹ vào miền Nam ngày càng đông, chiến tranh tăng cường, Kế hoạch “canh tân đường bộ” được chính quyền VNCH đặt ra, chủ yếu và trước hết là để phục vụ cho các cuộc hành quân càn quét của Mĩ, Đồng minh và VNCH. Chính quyền VNCH đưa ra 4 dự án lớn: Dự án Thập niên (1965-1975) (DGOH - *general directorate of highway plan*); Dự án Ngũ niên 1967-1972 (*Lines of Communication Plan*); Dự án Xa lộ Sài Gòn - Chợ Lớn và Dự án cầu Mỹ Thuận qua sông Tiền Giang (6). Những dự án này thực tế chỉ được thực hiện từ sau khi thành lập nền Đệ Nhị Cộng hòa do Nguyễn Văn Thiệu đứng đầu, trong đó chủ yếu là thực thi 2 kế hoạch là “Kế hoạch Ngũ niên 1968-1972” và “Kế hoạch Tứ niên 1972-1975”.

Trong “Kế hoạch kinh tế Ngũ niên 1968-1972”, GTVTĐB thực tế chỉ được thực hiện trong 4 năm (1968-1971). Kế hoạch này đặc biệt quan tâm đến công tác sửa chữa và hiện đại hóa hệ thống đường bộ, chủ yếu là làm đường 2 làn có tráng nhựa để có thể phục vụ xe hạng nặng, trọng tải lớn, lưu thông an toàn và đẩy mạnh công tác mở rộng, rải đá, tráng nhựa ở hệ thống quốc lộ, liên tỉnh lộ, tỉnh lộ và huyện lộ (7).

“Kế hoạch Tứ niên 1972-1975” được đưa ra trong bối cảnh Mĩ thực hiện chiến lược “Việt Nam hóa chiến tranh”, chính quyền Sài Gòn bị cắt giảm viện trợ. Do đó, kế hoạch này chỉ còn tập trung vào việc tu sửa 269km đường bị phá trong chiến tranh với chi phí 536.5 triệu và canh tân hệ thống

quốc lộ, liên tỉnh lộ, tỉnh lộ, huyện lộ, hương lộ (khoảng 4.900km đường và 19.800m cầu) bảo đảm liên lạc từ thành thị về nông thôn thông suốt; thiết lập hệ thống chuyên chở công cộng cho Đô thành và các vùng phụ cận, trong đó có kế hoạch xây cầu Mỹ Thuận lần thứ 2 (8).

Nhìn chung, các kế hoạch về GTVT nói chung và kiểu lộ nói riêng của chính quyền VNCH khá khoa học, được chuẩn bị khá chu đáo, đặc biệt là được áp dụng kỹ thuật cao, nhưng do tác động của chiến tranh và sự yếu kém, lệ thuộc vào Mỹ của chính quyền này, nên kết quả thực thi còn chưa được như kỳ vọng.

2. Tình hình xây dựng và phát triển hệ thống giao thông đường bộ của chính quyền Việt Nam Cộng hòa (1955-1975)

Thực hiện những kế hoạch nêu trên, với sự hậu thuẫn đắc lực của Mĩ, khách quan mà nói, chính quyền VNCH trong 20 năm tồn tại ở miền Nam Việt Nam (1955-1975), đã xây dựng, phát triển được một hệ thống GTVTĐB thuộc vào loại tầm cỡ trong khu vực. Trên khắp miền Nam, hệ thống các cây cầu gỗ, cầu sắt, cầu nổi, những trục đường rải đá xanh, đá đỏ xuất hiện ngày càng nhiều. Có thể nói, việc canh tân, hiện đại hóa kiểu lộ không ngừng được chính quyền VNCH coi trọng. Tuy nhiên, công tác xây dựng và phát triển hệ thống kiểu lộ ở mỗi thời điểm có tốc độ và kết quả khác nhau.

Giai đoạn 1955-1961, do nhận thức được tầm quan trọng của GTVT trong việc trấn áp, khống chế các lực lượng đối lập nhằm ổn định miền Nam, cũng như phục vụ các mục đích khác, chính quyền VNCH đã ráo riết đầu tư xây dựng hệ thống GTVT nói chung và công tác kiểu lộ nói riêng.

Chỉ tính trong thời gian thực hiện Kế hoạch Ngũ niên lần thứ nhất (1957-1961), mỗi năm chính quyền VNCH đầu tư 300

triệu để tu sửa 15.600km đường và 3.600 cầu. Nhờ vậy, hàng năm đường bộ tăng được 350km và đạt mức cao nhất là 380 km vào năm 1961 (9). Theo báo cáo của Bộ Công chánh và giao thông đến năm 1961, tổng chiều dài đường bộ toàn miền Nam là 15 nghìn km (17 triệu m² đã được rải nhựa, 22 triệu m² cán đá, còn lại 20 triệu m² là đường đất), trong đó Duyên hải Trung Phần là 4.100 km (5.200 nghìn m² đã được rải nhựa, 2.900 nghìn m² cán đá, còn lại 6.600 nghìn m² là đường đất), Cao Nguyên Trung Phần 2.700km (2.100 nghìn m² đã được rải nhựa, 2.400 nghìn m² cán đá, còn lại 5.200 nghìn m² là đường đất) và Nam Phần là 8.200km (9.700 nghìn m² đã được rải nhựa, 16.700 nghìn m² cán đá, còn lại 8.200 nghìn m² là đường đất) (10); sửa chữa trên 500 cây cầu lớn nhỏ và thay thế được 10 phà qua sông (11). Đặc biệt, ngày 28 tháng 4 năm 1961 Xa lộ Sài Gòn- Biên Hòa đoạn đầu tiên được khánh thành ở Thị Ghè dài 31km, rộng 14m, mặt đường rải bê tông, cầu có thể chịu xe trọng tải nặng 34 tấn (12).

Có thể thấy, việc xây dựng đường bộ ở miền Nam cuối những năm 50 đầu những năm 60 diễn ra nhanh chóng, đạt kết quả cao. Song công tác xây dựng chưa đồng đều giữa các vùng miền, chính quyền chủ yếu tập trung xây dựng ở những nơi có địa hình thuận lợi và phong trào đấu tranh của lực lượng cách mạng sôi nổi. Bởi vậy, sẽ không khó cho việc giải thích nguyên nhân vì sao hệ thống đường bộ miền Nam phát triển chưa cân đối giữa các vùng địa lí dưới thời kì Việt Nam Cộng hòa.

Kết quả đáng lưu ý của giai đoạn này là việc xây dựng Quốc Lộ 14 và các đường ngang nối với Quốc lộ 1. Lúc này, do sự hoạt động của lực lượng cách mạng nên Quốc Lộ 1 chạy dọc duyên hải nối Đà Nẵng với thủ đô Sài Gòn gặp nhiều khó khăn, bất

lợi. Từ năm 1958 Chính Phủ Việt Nam Cộng hòa quyết định làm Quốc Lộ 14 với tổng số chi phí 90 triệu đôla (13), tất cả đều do chuyên viên Việt Nam thực hiện và tài chính từ Mĩ viện trợ. Công trình bắt đầu từ Buôn Ma Thuột xuyên qua núi non hiểm trở và dân cư thưa thớt của tỉnh Quảng Nam về tới Đà Nẵng. Đến cuối năm 1959 nhờ sử dụng cơ giới hạng nặng để xẻ núi đá và vận chuyển đất, chính quyền Việt Nam Cộng hòa đã hoàn tất đoạn đường từ Buôn-Ma Thuột đến Đà Nẵng của Quốc Lộ 14. Tháng 2-1960 đoạn phía Nam nối từ Gia Nghĩa (Đắc Lắc) đến Quốc Lộ 13 ở Chơn Thành cũng đã xong (14). Tiếp đó là việc làm 6 trục đường ngang (Quốc lộ 19; quốc lộ 21; đường từ Đà Nẵng ra Huế nhưng bọc sau lưng dãy Bạch Mã và Truồi; đường Sùng Đức - Gia Nghĩa; Đồng Xoài - Cây Giào; Kontum- Gia Vực - Mộ Đức) nối liên Quốc Lộ 14 và Quốc Lộ 1. Bên cạnh đó, việc kiến thiết Quốc lộ số 4 nối Sài Gòn với các tỉnh đồng bằng Sông Cửu Long cũng được đẩy mạnh theo hình thức vừa xây dựng, vừa mở rộng thêm nên đường, đồng thời chính quyền còn nâng cấp bằng cách rải đá và xây phà để lưu thông từ Sài Gòn đến các tỉnh miền tây (Cà Mau qua Tân An, Mỹ Tho, Vĩnh Long, Cần Thơ và Sóc Trăng, Quốc lộ 13 cũng được đầu tư 1 triệu đồng); Quốc lộ 9 cũng được đầu tư với kinh phí 2.655 nghìn đồng, thực hiện cán đá và tráng nhựa (15).

Nhìn chung, đến giữa năm 1961 công cuộc trùng tu hai tuyến đường xuyên Việt từ Vi tuyến 17 đến Cà Mau, cũng như các tuyến đường ngang nối Cao Nguyên với Duyên Hải Trung Phần đã hoàn thành. Tuy nhiên, các tuyến tỉnh lộ, hương lộ chưa được đầu tư; kế hoạch xây cầu Mỹ Thuận cũng chưa được thực thi do có sự mâu thuẫn về kiến trúc cầu.

Giai đoạn 1962- 1966, thực hiện kế hoạch Ngũ niên II, nhiều tuyến liên tỉnh, nội tỉnh, huyện lộ, hương lộ được xây dựng. Bên cạnh đó, vấn đề hiện đại hóa các tuyến đường, cây cầu trên các tuyến quốc lộ, liên tỉnh lộ được đặt ra. Đặc biệt, Chính quyền Việt Nam Cộng hòa còn học hỏi được từ Anh và Pháp trong việc xây dựng Phà cỡ lớn "Ferry Boat", để áp dụng vào việc xây phà Mỹ Thuận, Vàm Cống, Cái Vòm, Gò Công... Từ cuối 1964, với sự có mặt ngày càng đông của lính Mĩ và lực lượng đồng minh trên chiến trường Nam Việt Nam, chiến tranh xảy ra trên quy mô lớn, với quyết tâm hành quân bình định miền Nam lên đến đỉnh điểm, công tác kiều lộ càng được chính quyền VNCH và Mĩ coi trọng.

Ở các tỉnh miền Tây Nam, chính quyền VNCH hoàn thành đắp đường dọc kinh Vĩnh Tế nối Tịnh Biên (An Giang) - Hà Tiên dài 50km (1962); đắp xong đường Thảo Trổ Bảy Núi dài 18km ở phía tây nối liền Hậu Giang với Tiền Giang, kéo dài ở phía Đông thêm 12km (1963) (16); đào kênh, đắp đường nối liền Cao Lãnh- Bắc Mỹ Thuận 30km, Cao Lãnh với Cai Lậy 55km, Cao Lãnh- Sài Gòn 120km, Cai Lậy- Tân An 35km (17) (công trình này dọc theo mé sông Tiền Giang, Cao Lãnh với Bắc Mỹ Thuận đến Cai Lậy, Tân An đắp đường liên tỉnh dài khoảng 240km, tháng 2-1963); vùng Tiền Giang từ Vĩnh Long, Vĩnh Bình (Trà Vinh), Kiến Hòa (Bến Tre) đào kênh đắp lộ từ Cái Vòm (Cần Thơ) đến Vĩnh Bình dài 60km (1962) (18); tháng 9-1965 làm xong tuyến Vị Thanh- Gò Quao dài 10km được đắp đất, cán đá và tráng nhựa, đồng thời cũng hoàn thành cầu Bến Lức (Long An) và cầu Bình Điền (Gia Định) đều nằm trên Quốc lộ 4.

Tại Cao Nguyên, các tuyến liên tỉnh như: đường Đắc Lắc đi Tuyên Đức (Lâm

Đồng) đắp thêm gần 3km, cán đá thêm 1,5km (11-1964); hoàn thành đắp đường đất từ Buôn Ma Thuột đi Pleiku dài hơn 50km (6-1965).

Ở miền Đông Nam kỳ, thực hiện nối tỉnh lộ Long Khánh trên Quốc Lộ 1 với Sài Gòn- Phan Thiết; chuẩn bị đợt đầu xây Xa lộ vòng đai Sài Gòn dài 40km từ An Lạc qua Bà Hom, Quán Tre, An Phú Đông, Tam Bình đến làng Đại học Thủ Đức.

Giai đoạn 1965- 1967, việc xây dựng đường quốc lộ và liên tỉnh lộ đã cơ bản đáp ứng đủ cho mục đích của Mĩ cũng như chính quyền Việt Nam Cộng hòa. Đây cũng là giai đoạn chiến tranh bắt đầu diễn ra ác liệt, hoạt động của lực lượng cách mạng ngày càng nhiều, do đó nhiệm vụ của công tác kiều lộ phần lớn tập trung vào việc tu sửa và nâng cấp cầu, đường. Mặc dù công tác xây cất cầu trong giai đoạn này tiến triển chậm vì lý do chiến tranh và việc thiếu thốn tài chính, nhưng chính quyền VNCH cũng đã hoàn thành việc sửa chữa và tái lập 108 cầu, cống với chiều dài 2.670m, như: cầu Cái Khế (Cần Thơ) dài 75m; cầu Châu Ô (Quảng Ngãi) dài 247m; cầu Tam kỳ (Quảng Nam) dài 125m... Đến cuối năm 1965, hãng kỹ sư cổ vấn Nippon Koei của Nhật Bản đã được chọn và họ đã hoàn thành đồ án xây dựng cầu Mỹ Thuận, bắt đầu tiến hành khảo sát việc xây dựng cầu Mỹ Thuận. Tính đến giữa năm 1965 chiều dài đường bộ miền Nam lên khoảng 20.127km so với 13.794 km năm 1956 (19).

Cũng trong thời gian này, việc sửa chữa, nâng cấp quốc lộ số 4 các đoạn thuộc tỉnh Vĩnh Long, Phong Dinh, Ba Xuyên, Bạc Liêu với tổng chiều dài là 71km, với mức đầu tư tài chính gần 3 triệu đồng được diễn ra. Bên cạnh đó, các tuyến Quốc lộ 11 đoạn Ninh Thuận dài 8km, Quốc lộ 20 ở Lâm Đồng dài hơn 23km, liên tỉnh lộ số 10, số

8... cũng được sửa chữa, nâng cấp. Ngoài ra, chính quyền VNCH còn dự trù việc kiến tạo xa lộ tại Đô Thành Sài Gòn (20).

Tính đến đầu năm 1968, hệ thống đường bộ của Việt Nam Cộng hòa về chiều dài chỉ tăng thêm gần 1000km (20.896km) so với năm 1965, nhưng chất lượng được nâng cấp rõ ràng (chiều rộng mặt đường từ 4m đến 7m, số đường được cán đá và rải nhựa tảng). Nếu phân chia thành các loại, lúc này VNCH có 3.747km đường quốc lộ, 2.593km đường liên tỉnh, 3.800km tỉnh lộ, 4.500 km hương lộ, 1.600km đường nội ô các thị xã và 4.500km đường chưa xếp loại. Trên hệ thống đường lộ đó, có 4.448 cây cầu và 16.064 cống, với tổng chiều dài là 141.658m (21).

Giai đoạn 1968- 1975, là giai đoạn chiến tranh lên đến đỉnh điểm, khiến cho hệ thống GTVT của VNCH phải chịu những tổn thất nặng nề, với khoảng 3.195 cây cầu và nhiều ki-lô-mét đường bộ. Trong bối cảnh “Việt Nam hóa” chiến tranh, chính quyền VNCH và Mĩ tiếp tục nỗ lực chuẩn bị mọi việc, trong đó có công tác sửa chữa và nâng cấp đường sá, cầu, cống.

Trước hết, theo chương trình cải tiến xa lộ 10 năm (1965-1974) của Nha kiêu lộ, VNCH đầu tư 224.100 đồng cho 163km trục đường hạng A và 3.302.100 đồng cho 1.621km đường hạng B. Chương trình này đến năm 1970 đã đạt được kế quả khả quan, trong đó: đường thành thị đạt 210/225km; các vùng chiến lược như “Vùng I (Quảng Trị, Thừa Thiên, Thị xã Huế, Thị xã Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Tín, Quảng Ngãi) đạt được 480km; Vùng II (Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, thị xã Cam Ranh, Bình Thuận) là 1.140km; Vùng III (Kontum, Pleiku, Phú Bổn, Đắc Lắc, Quảng Đức, Lâm Đồng, Tuyên Đức, Đà Lạt) được 96km; Vùng IV (An Giang, An

Xuyên, Ba Xuyên, Bạc Liêu, Châu Đốc, Chương Thiện, Kiên Giang, Kiến Phong, Phong Dinh, Sa Đéc, Vĩnh Bình, Vĩnh Long) đạt 195km...” (22).

Bên cạnh đó, từ năm 1969, tổng nha kiêu lộ đưa ra kế hoạch xây dựng nông thôn bằng việc tái thiết đường. Vì vậy, quốc Lộ 4 được cán đá và tráng nhựa dài hơn 68km (Vĩnh Long, Phong Dinh, Ba Xuyên, Bạc Liêu); quốc Lộ 9 (Đông Hà đi Lào) được mở rộng từ 5m lên 7m, dài 5km; quốc Lộ 11 (Phan Rang đi Đà Lạt) được tráng nhựa đoạn Ninh Thuận dài 8km; quốc lộ 20 (Sài Gòn đi Đà Lạt) được tráng nhựa và cán đá hơn 23km tại khu vực Lâm Đồng; quốc lộ 21 (Ninh Hòa đi Buôn Ma Thuột) được cán đá và rải nhựa 7km; quốc lộ 14 (Sài Gòn- Buôn Ma Thuột - Pleiku) được tu sửa nhiều cây cầu và cán đá rộng hơn ở một số đoạn (23).

Kết thúc kế hoạch Ngũ niên lần ba, đến cuối năm 1971, đường bộ miền Nam có tổng chiều dài là 20.475km, trong đó mới canh tân là 9.600 km quốc lộ, liên tỉnh lộ, tỉnh lộ (24). Việc tu bổ thường xuyên 4.500km quốc lộ và liên tỉnh lộ cùng với hoàn thành xa lộ Vòng đai phía bắc Sài Gòn dài 35km, chi phí 7 triệu đô (tháng 5-1972) (25). Việc hiện đại hóa các cây cầu được thực hiện bằng cách thay cầu ván bằng cầu sàn bê tông và cống. Năm 1970, cũng đã khởi công giải tỏa lộ giới và đắp nền đường dùng cho việc xây cất cầu Mỹ Thuận, nhưng đến ngày sụp đổ VNCH vẫn không thực hiện được dự án này.

Năm 1972, Việt Nam Cộng hòa chi 536 triệu đồng vào việc duy trì, tu bổ 269km đường, 1.974m cầu hư (26), đồng thời hoàn thành nhiều cầu như: cầu Bình Phước qua sông Sài Gòn trên Xa lộ vòng đai dài 480m, với 4,5 triệu đô (5-1972); cầu Biên Hòa qua sông Đồng Nai trên quốc lộ 1, dài 802m với 4.8 triệu đôla (5-1972); cầu Ông

Nhiều ở Bình Thuận với chiều dài 50m và chi phí 20 triệu đồng (6-1972); trên Quốc lộ 13 hoàn thiện cầu Bình Triệu qua sông Sài Gòn đi Bình Dương dài 555m với 3,6 triệu đô (5-1972); trên quốc lộ 4 hoàn thành cầu Bến Lức, cầu Long An dài tổng cộng 936m với 6,9 triệu đô (5-1972); ngoài ra còn nhiều cây cầu địa phương khác, trong đó có cầu Kinh Nhánh dài 60m thuộc đường liên tỉnh số 8 (27).

Nếu tính đến năm 1973, đường bộ miền Nam có tổng chiều dài gần 21.000km, chất lượng và hiện đại hơn so với đường của miền Bắc cùng thời, trong đó đường rải nhựa gần 6.800km; rải đá khoảng 3.100km, còn lại 11.000km đường đất. Nếu phân chia theo khu vực, thì Nam Phần là nơi đường sá được cải tiến nhiều nhất, với 11.600km; Tây Nguyên 3.900km; Trung Phần là 5.500km (28).

Năm 1974, để phục vụ cho việc tái thiết giao thông đường bộ, Mĩ viện trợ 288 triệu đồng để tài trợ công tác vận chuyển đá từ Đà Lạt đi làm đường; đồng thời chính quyền VNCH chi 25 tỉ đồng để canh tân 1.500km quốc lộ trên khắp miền Nam. Đến cuối năm 1974, VNCH đã tái thiết được 544km đường, 22 cầu bằng bê tông cốt sắt với chiều dài tổng cộng là 1.524m, cùng 2.273m của 13 cống trên các quốc lộ 1, 4, 22 và các liên tỉnh lộ 15, 50 và đặc biệt là tỉnh lộ 24 (29).

Tính chung, đến năm 1974, miền Nam có hệ thống đường bộ kiên cố bằng bê tông hoặc rải nhựa với chiều dài 21.840km, trong đó quốc lộ là 3.906km, liên tỉnh và tỉnh lộ là 13.530km..., chất lượng tốt và rộng từ 4 mét đến 7.5 mét (30).

Song song với hệ thống quốc lộ, liên tỉnh lộ, hệ thống tỉnh lộ, huyện lộ và hương lộ cũng được chính quyền VNCH bước đầu đầu tư xây dựng. "Từ 1957 đến 1958 chính

phủ trích 43.200 nghìn đồng ngân sách quốc gia để trợ giúp địa phương Trung Phần và Cao Nguyên, cụ thể: Quảng Trị đầu tư 14.500 nghìn đồng, Thừa Thiên 10 triệu, Đà Nẵng 3 triệu, Quảng Ngãi 2.700 nghìn đồng, Phú Yên 3 triệu, Lâm lộ (đường khai thác) 10 triệu đồng" (31). Riêng năm 1959 ngân sách Quốc gia góp vào các dự án lộ địa phương là 260 triệu đồng, năm 1960 là 100 triệu. Ngoài hỗ trợ tài chính thì chính quyền VNCH còn tư vấn kỹ thuật để giúp các cơ quan hành chính địa phương sửa chữa đường cũ và làm thêm đường mới. Bên cạnh đó, các địa phương cũng huy động kinh phí từ người dân để xây dựng đường. Mỗi năm các tỉnh làm được khoảng 40km đường. Tính đến năm 1960, chính quyền VNCH chi cho các địa phương khoảng 369 triệu cho các dự án địa phương, trong đó 50% dùng mua cầu sắt. Kết quả xây dựng lộ địa phương tương đối khả quan: năm 1958 công tác đắp đường hoàn thành tại Thừa Thiên được khoảng 230km; tại Quảng Nam năm 1960 chi 1.900 nghìn đồng để đắp 67km đường liên hương; Quảng Ngãi năm 1962 đã tu bổ xong tỉnh lộ số 138, tỉnh lộ 124 Quảng Ngãi- Thủ Xà, tỉnh lộ số 126 Mỹ Thiện- Trà Bồng (32). Năm 1965 tại An Giang đắp được 100km, Kiên Giang đắp được 104km lộ hàng tỉnh (33), đường Phước Long dài 38km, Tuyên Đức 9km, Bình Định 26km. Tháng 1 năm 1969 công tác kiều lộ tại các địa phương tiếp tục được thực hiện, tại Vĩnh Long sửa chữa được 12km, Phong Dinh 5km, Ba Xuyên 39km, An Giang 29km, thị xã Nha Trang 12km, Ninh thuận 8km và xây dựng nhiều cây cầu khác (34).

Điểm đáng chú ý là, trước năm 1971, cứ 100% chi phí cho kiều lộ thì trong đó có đến 92% chi quốc lộ, liên tỉnh lộ và tỉnh lộ, chỉ còn 8% chi huyện lộ và hương lộ. Thì trong

các năm 1972-1975, chính quyền VNCH chi 32 tỷ đồng, trong đó chỉ có 13 tỉ đồng dùng cho quốc lộ, liên tỉnh lộ và tỉnh lộ, toàn bộ số còn lại là để dùng vào việc canh tân đường, cầu ở địa phương (35). Kết quả như sau: Quảng Trị 148km và 978 mét; Thừa Thiên 734km và 1445m; Đà Nẵng 84km và 1119m; Quảng Tín 193km và 1261m; Quảng Ngãi 347km và 1548m; Khánh Hòa 164km và 1237m; Ninh Thuận 132km và 669m; Đà Lạt 260km và 221m; Pleiku 130km và 64m; Quảng Đức 111km và 285m; Ba Xuyên 245 và 1365m; Châu Đốc 232km và 1129m; Kiến Phong 108km và 334m; Vĩnh Bình 313km và 824m; Vĩnh Long 213km và 1910m; Gia Định 394km và 3082m; Kiến Hòa 474km và 2764m; Long An 235km và 1741m; Phước Tuy 141km và 1113m (36). Cho đến tận đầu năm 1975, công tác đầu tư cho hương lộ vẫn được tiến hành, như: Quảng Ngãi đầu tư 16 triệu đồng cho công tác đắp lộ, cán nhựa và thiết lập hàng chục mét cống; Phú Yên chi 30 triệu đồng cho sửa lộ hàng tỉnh, đến tháng 3 năm 1975 đã hoàn thành 10km đường cán sỏi dày 0.20cm, rộng 4.5m từ Tuy Hòa đến Phú Hòa; Khánh Hòa chi 44 triệu cho công tác hương lộ tại quận Diên Khánh, hoàn thành được 4000m đường, quận Cam Lâm hoàn thành 2000m, quận Vạn Ninh cũng xây dựng được 3000m đường (37). Tại tỉnh Bình Tuy, việc tráng nhựa đường cũng được thực thi trên 36km để phục vụ cho các cuộc hành quân xuống miền Đông và lên Quốc lộ 20 đi Đà Lạt (38).

Nhìn chung thời Đệ Nhị Cộng hòa (1967-1975), mạng lưới đường bộ của miền Nam Việt Nam cơ bản đã hoàn chỉnh: phía Bắc Sài Gòn có Quốc lộ 1 chạy dọc ven biển đến Đông Hà dài 1.343km; các Quốc lộ 14, 19, 20, 21 nối Sài Gòn với các tỉnh ở Cao Nguyên trung phần; Quốc lộ 13, 22 đi Tây

Ninh, Campuchia; Quốc lộ 15 đi Vũng Tàu; Quốc lộ 9 đi Nam Lào; phía nam Sài Gòn thông qua các Quốc lộ 4, 8, 17 và một số đường phụ khác để nối Sài Gòn với vùng đồng bằng sông Cửu Long. Bên cạnh đó, đến năm 1974, chính quyền VNCH cũng đã thiết lập được các tuyến đường sang Lào và Campuchia. Về cơ bản có thể nói, thời kỳ 1954 - 1975, hệ thống đường bộ của VNCH hoàn thiện hơn nhiều so với thời Pháp thuộc, riêng hệ thống quốc lộ, liên tỉnh lộ, tỉnh lộ hiện đại hơn so với miền Bắc cùng thời. Tuy nhiên, nếu xét về mạng lưới đường bộ ở các địa phương (huyện lộ, hương lộ) thì chính quyền VNCH lại kém miền Bắc cùng thời, do họ chưa đầu tư nhiều, nhất là ở các vùng sâu, vùng xa, thậm chí không ít nơi còn gần như ở trong tình trạng cô lập, khiến cho việc đi lại và đời sống của nhân dân nói chung ở nhiều nơi còn rất khó khăn.

3. Sự phát triển của hệ thống phương tiện giao thông vận tải đường bộ của Việt Nam Cộng hòa

Trên lĩnh vực này, có thể khẳng định ngay rằng VNCH có sự phát triển hơn hẳn so với miền Bắc cùng thời, mà nguyên nhân thì có rất nhiều: do chiến tranh; do viện trợ Mĩ; do hệ thống đường sá phát triển mạnh; do sự phát triển năng động của nền kinh tế VNCH; do nhu cầu sử dụng gia tăng... Có thể nói, cùng với việc phát triển, hoàn thiện hệ thống đường sá, thì phương tiện giao thông đường bộ ngày càng nhiều, đa dạng. Các phương tiện không có động cơ như xe đạp, xe lôi, xích lô giảm, các loại xe gắn động cơ, xe có trọng tải hạng nặng, cả xe công cộng và xe tư... đều tăng nhanh chóng. Về phương diện quản lý, có thể nói cách thức quản lý phương tiện GTVTĐB của VNCH ngày càng theo hướng hoàn thiện, nhất là từ năm 1965 trở về sau.

Về chuyên chở công cộng: Thời Pháp thuộc, việc chuyên chở công cộng ở miền Nam do Công ty chuyên chở của Pháp thực hiện. Từ tháng 5-1958, Nha công quản chuyên chở công cộng tại Đô Thành được thành lập, gồm có xe buýt và taxi. Tuy nhiên, sự hưởng ứng của người dân với hai loại phương tiện này không cao, do đó tính đến năm 1965, dân số Sài Gòn gần 2 triệu người, nhưng chỉ khoảng 14% đi xe buýt và 2% số dân đi xe taxi, nên doanh thu thường xuyên lỗ, chính quyền VNCH phải trợ cấp 90 triệu đồng (39).

Bên cạnh xe công cộng dành cho dân thường, chính quyền VNCH nhập các loại xe hơi du lịch làm công xa cho cán bộ. Những xe hơi du lịch sử dụng làm công xa được nhập với các hiệu: Mercedès - Benz Type của hãng Việt Nam Auto - Servie, Peugeot 404 của hãng Sài Gòn xe hơi công ty cung cấp, Fiat 1500L và Toyota của Nhật Bản, những xe này có giá trị từ 900.000 đồng đến 1.600.000 đồng/ chiếc (40).

Về phương tiện vận tải tư nhân: Dân miền Nam lúc này thích có phương tiện cá nhân hơn chuyên chở công cộng. Vì vậy xe đạp, xe gắn máy, xe Scooter được nhập cảng về Sài Gòn nhiều hơn so với các thành phố á Châu khác. Nếu như năm 1962 chính quyền VNCH chỉ 3.2 triệu Mĩ kim để nhập xe gắn máy, thì đến năm 1968 chỉ 44.1 triệu Mĩ kim, đến khi Mĩ rút quân thì hiện tượng này giảm đi. Như vậy, việc mua sắm xe tư nhân ở miền Nam thời đó, ngoài phục vụ đi lại cho các gia đình Việt Nam, còn phục vụ cho quân nhân Mĩ và những người nước ngoài khác.

Ở Sài Gòn, những gia đình khá giả thường mua xe ô tô để đi lại hoặc sử dụng làm phương tiện kinh doanh vận tải, còn phổ biến là người dân sử dụng xe máy, xe gắn máy (mobylette Pháp), xe đạp. Theo

thống kê, năm 1964, số xe gắn máy và xe Scooter ở Sài Gòn lên đến hơn 45.000 chiếc, nhưng xe hơi du lịch thì chỉ có 9.000 chiếc. Tính trung bình, mỗi gia đình có khoảng 2 đến 3 chiếc xe đạp hay xe gắn máy, khoảng 40% dân số đi làm bằng xe máy hoặc xe gắn máy... (41). Những năm 60 xe Suzuki của Nhật nhập đầy cảng Sài Gòn và Đà Nẵng với giá 40 ngàn đến 50 ngàn/ chiếc, có người đăng kí mua 3 đến 5 chiếc để bán lại. Nhìn chung từ những năm 60 trở đi, xe máy được sử dụng phổ biến khắp miền Nam (42). Bên cạnh đó, do nhiều nguyên nhân khác nhau, số lượng xe hơi du lịch cũng không ngừng tăng, trong đó năm 1956 có 32.488 chiếc, thì đến năm 1965 có hơn 34.355 chiếc, năm 1968 là 45.599 chiếc, năm 1970 là 71.958 chiếc (43).

Sự phát triển rầm rộ của phương tiện giao thông vận tải ở VNCH gắn bó chặt chẽ với sự xuất hiện của người Mĩ. Từ cuối năm 1964, Mĩ đổ bộ quân sang Việt Nam, Quốc hội Mĩ tiếp tục "bơm" tiền cho VNCH tăng gấp 2 lần trong 2 năm (1964-1965), xe máy vì thế mà nhập cảng nhiều hơn trước. Năm 1965, Sài Gòn có 45.970 xe máy, 33.152 xe hơi hạng nặng, 34.335 xe hơi du lịch (44). Ngoài ra, còn một số lượng lớn quân xa của quân đội Việt Nam và Hoa Kỳ. Sài Gòn bắt đầu xuất hiện tình trạng kẹt xe, do đường sá chật chội, do sự lưu thông hỗn tạp của nhiều loại xe với tốc độ, kích cỡ khác nhau, từ xe tư nhân đến xe quân đội, từ xe hơi đến xe đạp, xe xích lô...

Tình hình trên, khiến cho từ năm 1965 trở đi, việc kiểm soát xe được đẩy mạnh, Ủy ban liên Bộ (Bộ Nội vụ và bộ Công chánh) quy định các loại xe phải được đăng kí, đăng kiểm, các xe gắn máy từ dưới 50cm³ trở xuống phải đăng bộ và cơ quan hành chính cấp thẻ đăng bộ để cảnh sát kiểm soát và xử lí người vi phạm.

Từ tháng 3-1971, sau khi tham gia hội nghị “Giản dị hóa giao thông quốc tế” tại Bangkok, chính quyền VNCH bắt đầu thực hiện các quy định đối với các loại xe ngoại quốc khi tham gia lưu thông tại Việt Nam. Theo đó, xe lưu thông không quá 3 tháng phải trình hồ sơ đầy đủ để chịu thuế lưu thông, sau đó được cấp thẻ tự do lưu thông, đồng thời vẫn mang biển số ngoại quốc. Nếu xe lưu thông ở Việt Nam trên 3 tháng thì phải đăng bộ lại ở Việt Nam. Đối với bằng lái xe quốc tế khi sử dụng ở Việt Nam phải được sở khảo thí của Nha lộ vận duyệt lại, lệ phí đổi bằng là 500 nghìn đồng.

Tính đến năm 1974, trên toàn miền Nam có 973.624 xe có động cơ, trong đó ô tô các loại là 258.514 chiếc (45).

Với hệ thống đường bộ được đầu tư như đã trình bày ở trên, kết hợp với hệ thống phương tiện GTVTĐB phát triển mạnh mẽ, có thể thấy hoạt động vận chuyển giao thông đường bộ ở VNCH diễn ra rất sôi động. Các chuyến xe hành khách khứ hồi liên tỉnh như: Sài Gòn -Huế- Đông Hà - Sài Gòn; Sài Gòn - Nha Trang- Đà Lạt- Sài Gòn; và các tuyến địa phương như: Sài Gòn- Phan Thiết; Đà Lạt- Tháp Chàm; Nha Trang- Tháp Chàm; Sài Gòn- Gò Dầu Hạ- Nam Vang; Sài Gòn- Tây Ninh- Kongpong; Rạch Giá - Hà Tiên- Kampot (QL17); Sài Gòn-Lộc Ninh- Kratié (QL13); Long Xuyên- Châu Đốc- Tà Keo (QL10 và QL2); Pleicu- Stung Treng (QL19); Sài Gòn - Cà Mau... Trọng lượng vận tải hàng hóa và hành khách đường bộ tăng nhanh, năm 1965 là

43.274 nghìn tấn, 1966 là 76.210 tấn, tăng 76%, số tiền thu của ban chuyển vận tăng từ 843.446 nghìn đồng lên 4.499.115 nghìn đồng (46). Đặc biệt từ 1968 đến 1971 năng lực vận tải hành khách và hàng hóa tăng thêm lần lượt là 54.7% và 56.7%. Do sự phát triển vượt bậc như vậy, nên ngành giao thông đường bộ chiếm đến 85% năng lực vận chuyển của cả ngành giao thông vận tải VNCH.

*

Miền Nam Việt Nam dưới thời VNCH đã có một hệ thống đường bộ thông suốt trên khắp các tuyến quốc lộ, liên tỉnh và tỉnh lộ. Song song với đó, miền Nam Việt Nam lúc đó còn có một hệ thống phương tiện lưu thông đa dạng, hiện đại. Có thể nói, hệ thống đường bộ của VNCH đã được xếp ngang hàng với Ấn Độ và Hàn Quốc đương thời. Hệ thống đường bộ của VNCH đã có đủ năng lực để nối Đô thành Sài Gòn với các tỉnh miền Đông, miền Tây Nam kỳ và trải dài liên kết tới Trung phần, Tây Nguyên. Tuy nhiên, việc xây dựng hệ thống đường bộ miền Nam Việt Nam thời VNCH, bên cạnh việc phục vụ phát triển kinh tế, xã hội, phục vụ dân sinh, thì nhiệm vụ quan trọng trước hết và chủ yếu của nó chính là nhằm phục vụ cho mục đích chính trị, quân sự, an ninh của chính quyền VNCH và đế quốc Mỹ, do đó nó đã có những tác động đa chiều đến tình hình chính trị, quân sự, kinh tế, văn hóa, xã hội miền Nam Việt Nam giai đoạn 1955 - 1975.

CHÚ THÍCH

(1). Sáu năm thành tích của chính phủ Việt Nam cộng hòa, Hồ sơ số 22, Phòng Bộ công chánh và giao thông, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.3.

(2). Chương trình hoạt động. Bộ công chánh và giao thông, Hồ sơ số 5415, Trung tâm lưu trữ II, tr.12.

(3). Nguyễn Huy, *Hiện tình kinh tế Việt Nam*, tập 1, Nxb. Lửa thiêng, 1972, tr.27.

(4), (16), (17), (18), (33). *Kế hoạch phát triển giao thông thủy nông, công lộ, quân sự Nam phần*, Hồ sơ số 5966, Phòng Hội đồng An ninh và phát triển, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.3, 10, 11.

(5). *Kế hoạch cải tiến lưu thông Đô Thành*, Hồ sơ số 9056, Phòng Bộ Công Chánh và Giao thông, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.2 - 4.

(6), (21), (22). Nguyễn Huy, *Hiện tình kinh tế Việt Nam*, tập 2, Nxb. Lửa thiêng, 1972, tr.17, 20, 24, 27.

(7). *Hồ sơ về việc xây dựng kế hoạch ngũ niên (1968 -1972)*, Hồ sơ số 33, Phòng Bộ Công Chánh và Giao thông, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.1-8.

(8). Bộ Công chánh giao thông và Bưu điện về *Khóa hội thảo về kế hoạch tứ niên cộng đồng tự vệ và cộng đồng phát triển địa phương 1972-1975*, tr.2-4.

(9), (12). *Năm năm hoạt động Bộ Công Chánh và Giao thông*, Hồ sơ số 207, Phòng Bộ Công chánh và Giao thông, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.3, 13.

(10), (11), (13), (14). *Sáu năm thành tích của chính phủ Việt Nam cộng hòa*, Hồ sơ số 22, Phòng Bộ công chánh và giao thông, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.3.

(15). Bộ trưởng phụ tá quốc phòng, *Trích yếu hoàn bị hệ thống giao thông tại biên cảnh Việt-Miền-Lào*, Hồ sơ số 8205, Phòng Bộ Giao thông Công chánh, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.2.

(19). Bộ Công Chánh và Giao thông, *Báo cáo thành tích hoạt động 100 ngày từ tháng 2-1965 đến tháng 6-1965*, Hồ sơ số 411, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.2.

(20). *Tóm tắt hoạt động của Bộ Giao thông Công chánh từ 19-6-1965 đến 24-9-1965*, Hồ sơ số 413, Phòng Bộ Giao thông Công chánh, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.2.

(23). *Tờ trình hoạt động của bộ công chánh và giao thông năm 1969*, Hồ sơ số 62, Phòng Bộ Công Chánh và Giao thông, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.2.

(24). Bộ Giao thông và Bưu điện, *Tài liệu từ 1972- 1975*, Hồ sơ số 3099, Phòng Hội đồng An Ninh và phát triển, Phủ thủ tướng, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.5.

(25), (27). Tổng nha kiều lộ, *Công tác giao thông công chánh, Thành quả công tác 1972*, Hồ sơ số 2656, Phòng Hội đồng An ninh và phát triển, phủ Thủ Tướng, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.2-3.

(26), (28). *Hồ sơ kiểm tra hợp đồng với Louis Berger và Systems về cung cấp kỹ thuật cho chương*

trình vận chuyển của Bộ Công chánh và Giao thông năm 1973, Hồ sơ số 1290, Phòng cơ quan phát triển quốc tế Hoa Kỳ, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.2-3.

(29). Bộ Công Chánh và Giao thông, *Kế hoạch 2 năm 1975-1976*, Hồ sơ số 24, Phòng Bộ Công Chánh và Giao thông, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.2.

(30), (42), (43), (44), (45). Đặng Phong, *Kinh tế miền Nam thời kỳ 1955-1975*, Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội, 2004, tr.303-305.

(31). *Trích yếu về việc thực hành những công tác kiều lộ để nâng đỡ nền kinh tế Trung Nguyên Trung phần*, Hồ sơ số 284, Phòng Bộ Công chánh và giao thông, Trung Tâm Lưu trữ Quốc Gia II, tr.1.

(32). *Kinh tế Trung Phần năm 1960-1962*, Hồ sơ số 13237, Phòng Bộ Công Chánh và Giao thông, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.2.

(34). Bộ Công chánh giao thông và Bưu điện về *Hóa hội thảo về kế hoạch tứ niên cộng đồng tự vệ và cộng đồng phát triển địa phương 1972-1975*, Hồ sơ số 2652, Phòng Hội đồng An Ninh Phát triển, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.28.

(35), (36). *Cộng đồng tự vệ và cộng đồng phát triển địa phương 1972-1975*, Hồ sơ số 2653, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.2, 4.

(37), (38). Bộ Công Chánh và Giao thông, *Hoạt động hàng tháng tại tỉnh Trung phần*, Hồ sơ số 8361, Phòng Bộ Công chánh và Giao thông, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.31, 44.

(39). *Tờ trình về Biện pháp giải quyết vấn đề xe Buýt*, Hồ sơ số 07, Phòng Bộ Công Chánh và Giao thông, Trung tâm lưu trữ quốc gia II, tr.3, 2.

(40). *Biên bản tiếp nhận công xa*, Hồ sơ số 425, Phòng Bộ Giao thông Vận tải, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.2.

(41). *Kế hoạch cải tiến lưu thông Đô Thành*, Hồ sơ số 9056, Phòng Bộ Công Chánh và Giao thông, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.2-4.

(46). Bộ Giao thông Vận tải, *Báo cáo tổng kết hoạt động năm 1966 của các Nha, Sở thuộc Bộ GTVT*, Hồ sơ số 04, Phòng Bộ Giao thông Vận tải, Trung tâm lưu trữ Quốc gia II, tr.2.