

ĐƯỜNG BỘ QUA ĐÈO HẢI VÂN DƯỚI THỜI PHÁP THUỘC (1897 – 1945)

THE ROAD ACROSS HAI VAN PASS DURING THE FRENCH COLONIAL PERIOD (1897 - 1945)

Nguyễn Duy Phương*

Trường Đại học Sư phạm - Đại học Đà Nẵng, Đà Nẵng, Việt Nam¹

*Tác giả liên hệ / Corresponding author: ndphuong@ued.udn.vn

(Nhận bài / Received: 18/12/2023; Sửa bài / Revised: 30/01/2024; Chấp nhận đăng / Accepted: 01/02/2024)

Tóm tắt - Đường đèo Hải Vân dưới thời Pháp thuộc là huyết mạch của con đường thuộc địa số 1 nên được chính quyền thực dân Pháp dành nhiều sự quan tâm cho việc sửa chữa, mở rộng, nâng cấp để phục vụ cho công cuộc khai thác thuộc địa. Bằng nguồn thư tịch của triều Nguyễn và các văn bản do chính quyền thực dân Pháp ban hành đang được lưu trữ tại các trung tâm lưu trữ quốc gia, bài viết này sẽ làm rõ quá trình xây dựng, cải tạo đoạn đường bộ qua đèo Hải Vân dưới thời Pháp thuộc, qua đó cho thấy vai trò của tuyến đường này đối với công cuộc cai trị của thực dân Pháp cũng như đời sống xã hội Việt Nam đương thời, cung cấp thêm góc nhìn về cuộc khai thác thuộc địa của thực dân Pháp tại Việt Nam.

Từ khóa - Đèo Hải Vân; thời Pháp thuộc; đường bộ

1. Đặt vấn đề

Án ngữ vị trí trung tâm của con đường thiên lí xưa, đường bộ vượt đèo Hải Vân là cột mốc quan trọng trong hành trình mở cõi về phương Nam của dân tộc Việt, là bộ phận quan trọng trong hệ thống phòng thủ miền Trung của các triều đại quân chủ. Đến thời Pháp thuộc, đoạn đường này là một phần của con đường thuộc địa số 1, là huyết mạch giao thông phục vụ công cuộc bình định và khai thác thuộc địa của thực dân Pháp. Bài viết này bước đầu mô tả và đánh giá quá trình xây dựng, cải tạo đoạn đường bộ qua đèo Hải Vân dưới thời thuộc Pháp (1897 – 1945); đánh giá vai trò của tuyến đường này đối với công cuộc cai trị của thực dân Pháp cũng như đời sống xã hội Việt Nam đương thời, qua đó giúp các nhà hoạch định chính sách có cách thức hợp lí để tiếp tục cải tạo và khai thác không chỉ giá trị về mặt giao thông mà cả các giá trị về cảnh quan, văn hóa và lịch sử của tuyến đường bộ này.

2. Nội dung

2.1. Khái quát về đoạn đường bộ qua đèo Hải Vân trước thời Pháp thuộc (1897 – 1945)

Đường đèo Hải Vân chạy xuyên qua dãy núi Hải Vân. Đây là dãy núi tự nhiên nối liền dãy núi Bạch Mã của tỉnh Thừa Thiên Huế về phía Tây Bắc và Bà Nà Núi Chúa của thành phố Đà Nẵng về phía Tây Nam. Dãy núi Hải Vân là phần kéo dài của dãy núi Trường Sơn hùng vĩ và phần kết thúc của dãy núi Hải Vân chính là khu vực Hang Dơi, có vị trí tọa độ tại 16°11'14"B và 108°07'50"E. Phía Bắc giáp huyện Phú Lộc, tỉnh Thừa Thiên Huế và phía Nam giáp

Abstract - The road across Hai Van Pass during the French colonial period served as the vital link of Colonial Road No. 1, leading to attention from the French colonial government for repairing, expanding, and upgrading to serve the exploitation in the colony. Based on bibliographic sources from the Nguyen Dynasty and documents issued by the French colonial government, which are stored at national archive centers, this article aims to elucidate the process of constructing and refurbishing the road across the Hai Van Pass during the French colonial era. By doing so, it intends to illustrate the significance of this route in French colonial governance and contemporary Vietnamese social life, provides more perspective on the colonial exploitation of the French colonialists in Vietnam.

Key words - The Hai Van Pass; French colonial; road; build; traffic

quận Liên Chiểu, thành phố Đà Nẵng ngày nay. Từ trên đỉnh núi Hải Vân (ở độ cao 724 m), nếu nhìn về phía Đông và phía Nam có thể bao quát được vùng biển Nam Ô, vùng Đà Nẵng, bán đảo Sơn Trà và một phần tỉnh Quảng Nam; còn nếu quay sang hướng Đông Bắc và Tây Bắc thì quan sát được cả một vùng biên Đông rộng lớn, gồm đầm Lập An, cửa Cảnh Dương, cửa Tư Hiền và một phần đất của phủ Thừa Thiên. Đây là nơi núi cao, vực sâu sát ngay bờ biển, rừng cây rậm rạp.

Trong *Đại Nam nhất thống chí* (Phủ Thừa Thiên), phần núi sông miêu tả rất rõ về vị trí của con đường đèo Hải Vân: "Ở phía Đông Nam huyện Phú Lộc, là chỗ giáp giới phủ Thừa Thiên và Quảng Nam, nửa đèo về phía Bắc thuộc huyện Phú Lộc tỉnh Thừa Thiên, nửa đèo về phía Nam thuộc địa phận huyện Hòa Vang tỉnh Quảng Nam, trước kia ở chỗ bàn thạch có khắc gỗ để ghi. Phía Tây là núi Bà Sơn, phía Bắc là Hải Vân Sơn, 3 ngọn liên tiếp xen nhau, trên cao vót đến tầng mây, dưới chạy giăng đến bờ biển, gân như đứng trong biển, đường đi 9 khúc vòng mới vượt qua đèo, hai bên cây lớn um tùm, người đi như vượn leo chim vượt, thật là hiểm trở ... Lại đặt tên cho ngọn núi cao nhất ở giữa là Cao An Lĩnh, bên cạnh có đường đi đến địa giới Quảng Nam, sai lấp lại và đặt bình canh giữ" [1, tập 1, tr. 131-132]; Cũng sách này, phần *Tỉnh Quảng Nam* cũng có đề cập đến đoạn đường vượt đèo: "Mạch này từ các núi Đại Tư Nông, Tiểu Tư Nông, núi Tia và núi Kiên Kiên ở phía biên giới Ai Lao về phía Tây, từng đợt kéo đến ngọn núi trùng điệp, cao vút tầng mây thẳng đến sát biển, trên có cửa Hải Vân là chỗ tiếp giáp... phía Nam cửa thuộc địa phận huyện Hòa Vang.

¹ The University of Danang - University of Science and Education, Danang, Vietnam (Nguyễn Duy Phương)

Trước cửa chùng vài ba trượng, đá núi dựng đứng rất là hiểm dốc... Phía Bắc chân núi là núi Thông Sơn, tục gọi là Hòn Hành, phía Tây có núi Sen, núi Sáng là cho đèo trạm để đi qua... đường núi gập ghềnh cây cối lẫn lộn” [1, tập 2, tr. 346 - 247].

Con đường thiên lí qua đèo Hải Vân tuy thuộc về Đại Việt từ thế kỉ XIV từ sau cuộc hôn nhân của công chúa Huyền Trân dưới thời nhà Trần, nhưng phải đến thế kỉ XVI thì mới thực sự bắt đầu có lưu dân Việt đặt những bước chân đầu tiên trên hành trình Nam tiến theo lời mời gọi của các chúa Nguyễn. Ngay từ năm 1602, khi Nguyễn Hoàng đi chơi núi Hải Vân, thấy một dải núi cao, giảng dài mấy trăm dặm nằm ngang đến bờ biển, chúa khen rằng: “*Chỗ này là đất yết hầu của miền Thuận-Quảng và sau đó khi trần trời gửi gắm sự nghiệp cho con, ông cũng đã lưu ý tới núi Hải Vân...vững bền có thể dựng võ” [2, tập 1, tr. 36]* nhưng trong suốt hai thế kỉ trị vì Đàng Trong, các chúa Nguyễn chưa có điều kiện cải tạo con đường này. Đến trước triều Nguyễn, con đường này vẫn còn hoang sơ, đầy hiểm trở đối với khách bộ hành. Thiền sư Thích Đại Sán, một nhà sư nổi tiếng người Trung Quốc, vào thế kỉ XVII, theo lời mời của chúa Nguyễn, ông đã khởi hành bằng đường bộ qua đèo Hải Vân để ra kinh thành Huế. Sau chuyến hành trình, ông đã làm thơ và ghi chép tỉ mỉ về thượng đạo đặc biệt này trong tập sách *Hải ngoại kỳ sự*. Một đoạn trong bản dịch *Hải ngoại kỳ sự* kể rằng: “*Đi đến được vài mươi dặm, trời chiều khối tỏa, trăng lên bìa rừng... Sáng bữa sau, đi chùng mười dặm, qua ngang một cái khe, vượt qua một đèo nhỏ, lại qua một cái khe nữa thế là đến rừng Ngải Lành (đèo Hải Vân); đi ngựa không được, đều đổi qua đi võng. Dân chúng ở dưới đèo rất khổ, quan dịch đi đông, bắt phu không đủ... Quá trưa, lên đèo, đường sá gập ghềnh rất khó đi, hai bên đường toàn bụi rậm, dây leo chằng chịt. Càng lên cao, phía trên hai hàng cây cao vút chùng vài mươi trượng, không có cành phụ cong queo...” [3, tr.190].* Qua lời kể của thiền sư Thích Đại Sán, con đường qua đèo lúc này chỉ mới là những lối mòn, gập ghềnh, nhỏ hẹp, không đi ngựa được phải đi bộ, cây cối hai bên đường um tùm, hiểm nguy luôn rình rập người đi đường khi đi qua đây.

Dưới triều Nguyễn, đường đèo Hải Vân có sự thay đổi lớn nhất là dưới thời vua Minh Mạng. Sau chuyến tuần du đến đèo Hải Vân, vua Minh Mạng đã nhận thấy những hạn chế của con đường thiên lí cũ: “*từ núi Phúc Tượng đến Hải Vân quan, một dải đường mới cắm tiêu ghi dài suốt trên 4400 trượng. Trong đó có một đoạn dài dài đến trên 800 trượng, đường đi lại thành ra không tiện” [4, tập 7, tr. 323-324],* hơn nữa, theo nhà vua: “*Sửa sang đường sá cũng là một trong những công việc chính sự của người làm vua. Mỗi khi thấy đường cái quan chỗ cát sỏi trời hè nóng bỏng, người đi vất vả, lòng trăm rất là áy náy. Tuy đường sá rất dài và công trình sửa sang thực không phải dễ, nhưng triều đình làm lợi cho dân, vì như có thể đặt phương pháp làm tiện cho dân, cũng phải lần lượt mà làm” [4, tập 7, tr. 325].* Vì vậy, năm 1837, nhà vua đã đề nghị Bộ Công, Nội Các, Giám thành Thừa Thiên tìm cách xây dựng một con đường mới qua đèo Hải Vân thay cho con đường cũ này. Nhưng sau khi tìm hiểu, những người này đều cho rằng con đường mới “*tuy có thể tránh được Hạ Lĩnh, Phú Gia, mà không tránh khỏi phải đi qua đường dài trên 800 trượng cát nổi*

rất dày. Thế cũng không lợi hoàn toàn”, “đoạn ấy cát dày thế khó tránh, chỉ bằng cứ theo đường cũ, liệu cho san bớt chỗ núi cao đi là tiện hơn cả” [4, tập 7, tr. 323-324]. Chính vua Minh Mạng cũng nghĩ rằng nếu làm con đường mới, gọt cho chỗ cao xuống thấp để dễ đi hơn thì lại mất đi sự hiểm yếu của một vị trí phòng thủ quan trọng của đất nước: “*huống chi cửa ải mạnh là nơi hiểm yếu thiên nhiên để làm đồn lũy giữ nước nhà. Nếu bạt chỗ cao cho thấp xuống, lại thành không phải nghĩa đặt nơi hiểm yếu để giữ nước” [4, tập 7, tr. 323-324].* Sau khi cân nhắc kĩ lưỡng, nhà vua quyết định: “*Nay ra lệnh san bớt chỗ hơi cao nhất núi Phú Gia cho thấp xuống 1 trượng, 2 đầu chỗ hơi cao đều cho san thấp xuống bảy tám thước hạn rộng đến 2 trượng. Vẫn đem đất đá san dờ ra 2 bên và chỗ hõm đoạn dưới để cho bằng phẳng tiện cho người đi....” [4, tập 7, tr. 323-324].*

Cùng với việc làm đường, vua Minh Mạng cũng cho xây dựng Hải Vân Quan để quản lí chặt chẽ hơn việc lưu thông qua lại giữa hai tỉnh Quảng Nam và Thừa Thiên và đây cũng là một trong những hệ thống phòng thủ quan trọng bảo vệ kinh đô Huế về phía Nam.

2.2. Đường bộ qua đèo Hải Vân dưới thời Pháp thuộc (1987 – 1945)

Việc ký kết Hiệp ước Hardmand (25/8/1883) và Patenotre (6/6/1884) đánh dấu sự sụp đổ của triều đình nhà Nguyễn. Thực dân Pháp chính thức đặt ách cai trị đối với toàn bộ Việt Nam và tiến hành các cuộc bình định quân sự nhằm đàn áp các phong trào chống Pháp đang diễn ra ở khu vực này. Nhưng phải đến năm 1897, sau khi đàn áp xong phong trào Cần Vương, thực dân Pháp mới có thể củng cố nền thống trị để bắt tay vào công cuộc xây dựng cơ sở hạ tầng phục vụ cho công cuộc khai thác thuộc địa Đông Dương một cách có hệ thống. Toàn quyền Paul Doumer chính là người đặt nền móng cho toàn bộ công cuộc thống trị, khai thác thuộc địa có tính chiến lược của người Pháp ở Đông Dương nói chung, Việt Nam nói riêng. Nâng cấp hệ thống giao thông đường bộ là một nội dung quan trọng trong kế hoạch của Toàn quyền Paul Doumer.

Trong suốt thời kì quân chủ độc lập, con đường quan trọng nhất trong hệ thống đường bộ ở Việt Nam chính là đường thiên lí Bắc Nam (sau này gọi là đường thuộc địa). Đây là tuyến đường được hình thành trước khi thực dân Pháp xâm lược và được coi là tuyến đường huyết mạch nối liền hai miền Bắc - Nam của Việt Nam. Tuy nhiên, tuyến đường này chủ yếu đắp đất, nhỏ hẹp, đi lại rất khó khăn, hiểm trở, không đáp ứng được nhu cầu đi lại và vận chuyển. Trên cơ sở đường thiên lí của người Việt, chính quyền thực dân đã cải tạo, nâng cấp, mở rộng, xây mới nhiều tuyến đường, trong đó quy mô nhất là đường thuộc địa. Đường thuộc địa tương ứng với đường quốc gia bên Pháp, có tác động trực tiếp tới kinh tế, chính trị, chiến lược phát triển trên toàn cõi Đông Dương. Đường thuộc địa trở thành trục chính của hệ thống đường bộ Việt Nam nói riêng, Đông Dương nói chung. Việc xây dựng và bảo trì do ngân sách Đông Dương đài thọ. Theo Nghị định ngày 18-6-1918, toàn Đông Dương có tổng cộng 18 đường thuộc địa, trong đó Đường thuộc địa số 1 là con đường quan trọng nhất, chạy dài từ biên giới Trung Hoa đến biên giới Thái Lan, nối thủ phủ các xứ thuộc Bắc Kỳ, Trung Kỳ, Nam Kỳ và Cao Miên. “*Chiều dài tổng cộng là 2566 km, gần bằng đường chim*

bay từ Paris đến Moscow” [5, tr. 71]. Đường bộ vượt qua đèo Hải Vân nối Đà Nẵng với Huế là trung tâm của đường thuộc địa số 1, rất được chính quyền thực dân Pháp quan tâm cải tạo, mở rộng. Lý do không đơn giản chỉ vì mục đích dân sinh, mà như chính nhà nghiên cứu người Pháp Cosserat đã viết trong cuốn Bulletin des Amis du Vieux Hue còn vì nhu cầu quân sự: “*Phải thực hiện nhanh để đặt kinh đô nước An Nam vào sự giao thông dễ dàng, nhanh chóng nhất với thành phố Đà Nẵng, và không lệ thuộc vào giao thông đường biển quá nhiều điều bất ngờ, quá ít bảo đảm chắc chắn và hoàn toàn thiếu thốn cho những nhu cầu của quân đoàn chiếm đóng*” [6, tr. 104 - 133]. Người Pháp đã hiểu họ rất khó vận hành chiến hạm mớn nước sâu vào các sông Huế, trong khi cửa biển Thuận An cũng thường xuyên chịu bão tố, dễ bị cắt đứt trong mùa mưa bão. Việc làm đường thuận tiện vượt đèo Hải Vân trở thành bắt buộc với tướng lĩnh viễn chinh Pháp.

Từ đầu năm 1886, người Pháp đã bắt đầu khởi động việc sửa chữa lại con đường bộ vượt qua đèo Hải Vân để nối Đà Nẵng với Huế. Sử triều Nguyễn cho biết: tháng 12-1886, vua Tự Đức “*sai nguyên lĩnh Bồ chính Quảng Nam là Vũ Xuân Cơ (thăng thụ Quang lộc Tự khanh) và Chương vệ là Lưu Cung sung Đông lý, hội đồng với quan Pháp sửa chữa đường sá từ Kinh đến Đà Nẵng và bắt 2.000 dân phu ở Thừa Thiên, Quảng Nam đi làm, mọi phí tổn nhân công do phía Pháp chi trả*” [2, tập 9, tr. 296].

Quá trình thi công con đường Huế - Đà Nẵng kéo dài đến 10 năm với rất nhiều mồ hôi, nước mắt, thậm chí là tính mạng của hàng nghìn dân phu hai tỉnh Thừa Thiên và Quảng Nam. Không chỉ đối mặt với sự thiên hiểm của núi rừng, sự phức tạp của địa hình, sự khắc nghiệt của khí hậu mà họ còn phải chịu đựng nhiều đòn roi nặng nề của những quan phu và sĩ quan người Pháp. Lưu Cung, viên quan được triều đình giao nhiệm vụ trông coi việc làm đoạn đường này vì quá đau xót cho những dân phu làm đường đã từng phải kiến nghị lên chính quyền thực dân về việc đề chính quyền Nam triều được xét xử dân phu người Việt khi họ phạm lỗi. Báo cáo nói rõ “*công trình khó nhọc nặng nề, từ khi dời đóng Đồn Nhất, Đồn Nhì đến nay, khí núi rất nhiều, dân phu nhiễm bệnh đến 6 - 7 phần 10, phần nhiều bị chết, quan Pháp ở đây, ngày thường đánh phạt, tật bệnh càng nhiều nên đề nghị với phía Pháp từ nay nếu dân phu có lỗi thì giao cho quan Nam triều xét xử*” [2, tập 9, tr 348].

Sự khắc nghiệt của những quan phu người Pháp trong quá trình làm con đường này đã dẫn đến sự kiện ngày 1.3.1886, lực lượng nghĩa quân tại Tây Bắc Hoà Vang dưới sự chỉ huy của chiến tướng Hồ Như Học, xuất phát từ Cu Đê tiến đánh tiêu đội lính Pháp tại đồn Nam Chơn do tên Đại úy Béc-xông chỉ huy. Béc-xông là tên đại úy phụ trách công tác làm đường từ Đà Nẵng đi Huế, hẳn thường đánh đập dân phu làm đường của các huyện Diên Phước, Hoà Vang hết sức dã man. Nhận được tin Béc-xông dừng chân tại đồn Chân Sáng, 200 nghĩa quân giả là người làm phu xin y được tham gia làm đường để kiếm cơm ăn và y đã đồng ý. Đứng nửa đêm hôm ấy, 300 quân nghĩa hội xuất phát từ Nam Ô tiếp cận đồn Nam Chơn cùng với 200 người trước đó phối hợp giết chết tên đại úy Béc-xông và 6 tên lính Pháp khác. Thủ cấp của (?) được phát hiện tại bờ biển của làng Nam Ô một ngày sau đó [7, tr. 209 - 220].

Không chỉ áp bức dân phu, mà những sĩ quan người Pháp còn thường xuyên nhùng nhịu, đưa ra những đòi hỏi vô lý đối với lực lượng quân binh người Việt đang tham gia làm đường. Lưu Cung - Thống chế trung đoàn Tiền Phong và Thanh tra Trần Đức Tuấn – những người phụ trách thi công con đường qua đèo Hải Vân đã quá bức xúc phải kiến nghị rằng: “*Ngày 6 tháng này (16.5) một lính Pháp làm việc cho điện báo tên là Mác-tê đến yêu cầu chúng tôi cung cấp những phu cán để chuyên chở một số vật liệu điện báo. Chúng tôi có viết cho ngài Giám đốc cảng Tourane gửi số cu - li mà người lính Pháp này yêu cầu (40 người) nhưng tôi không biết vì sao ngài Giám đốc chưa gửi cu - li đến. Hôm nay, ngày 7 (17.5) Mác-tê đến xin cu - li nữa đã phát biểu với giọng rất mất dạy. Chúng tôi phụ trách thi công con đường Huế - Tourane nên việc cung cấp cu - li để phục vụ cho điện báo không hề dính líu đến chúng tôi. Tuy thế, chúng tôi đã đáp ứng mọi yêu cầu của Mác-tê. Trong lúc ấy, người lính Pháp này tự cho phép mình đi đến công sở chúng tôi và nhục mạ về địa vị làm quan của chúng tôi. Vì vậy, chúng tôi hân hạnh báo cho ngài biết cử chỉ mất lịch sự đó, đồng thời yêu cầu ngài có những biện pháp cần thiết*” [8, tr. 62-66].

Sau lần sửa chữa năm 1886, chính quyền thực dân Pháp tiếp tục nghiên cứu đề cải tạo con đường từ Đà Nẵng đến Huế, trong đó có đoạn đường bộ vượt đèo Hải Vân. Viên sĩ quan người Pháp được giao phụ trách xây dựng tuyến đường này đã có báo cáo chi tiết với Toàn quyền Đông Dương hiện trạng của tuyến đường, phương án xây dựng, đội ngũ cán bộ kỹ thuật, nhân công. Báo cáo này cũng cho thấy người Pháp đã rất quyết tâm chinh phục cung đường này, họ đã dành rất nhiều công sức, không chỉ tiền bạc mà cả tính mạng của các sĩ quan Pháp “*Hơn ai hết Ngài hiểu rõ lợi ích của con đường và sẽ bảo vệ đòi hỏi của Ngân hàng. Chi phí này tác động đến uy thế của chúng ta. Quả vậy, chúng ta không được quên rằng công việc chúng ta hết sức quan trọng phải trả giá bằng tính mạng của nhiều người Pháp trong đó có nhiều cán bộ chỉ huy (sĩ quan) danh tiếng, bao nhiêu tiền bạc chi phí cho nó đều mất sạch và cuối cùng chúng ta đến Tourane, chúng ta vượt qua đèo Hải Vân chúng ta dùng con đường cái quan cũ đang lở ra là con đường mới, những người An nam sẽ không quên lưu ý chúng ta về vấn đề đó*” [9]. Theo như kế hoạch này thì đây sẽ là lần cải tạo, mở rộng dẫn đến sự thay đổi căn bản của đoạn đường bộ vượt đèo Hải Vân dưới thời Pháp thuộc.

Sau khi tính toán cẩn trọng, Toàn quyền Đông Dương đã cho thực hiện kế hoạch trên bằng việc ban hành Nghị định số 181 ngày 16 tháng 2 năm 1895 mở khoản tín dụng 20.000 đồng cho công trình cải thiện đường đèo Hải Vân, nằm giữa Đà Nẵng và Huế theo bức điện ngày 29 tháng 12 năm 1894 của Bộ Công chánh và đề nghị của Khâm sứ Trung kỳ [10, tr. 330].

Liên tiếp sau đó, nhiều nghị định liên quan đến việc bổ sung kinh phí cho việc xây dựng tuyến đường này cũng được ban hành. “*Nghị định số 432, ngày 7 tháng 5 năm 1895 về việc mở khoản tín dụng 10.000 đồng cho công trình cải thiện đường đèo Hải Vân, giữa Đà Nẵng và Huế* [10, tr. 649]. “*Nghị định số 662 để phân phối khoản tín dụng 43.784 đồng 65 được mở vào ngày 20 tháng 6 cho các công trình công cộng sẽ được thực hiện ở Trung kỳ, trong đó có đường đèo*

Hải Vân với ngân khoản 3.000 đồng; Nghị định số 635 ngày 3/7/1896 về việc cấp khoán tín dụng bổ sung 15.000 đồng để xây dựng đường đèo Hải Vân [11, tr. 914 - 915].

Sau 5 năm thực hiện, đầu năm 1900, công trình này đã cơ bản hoàn thành. Ngày 24 tháng 2 năm 1900, Nghị định số 175 của Toàn quyền Đông Dương đã chỉ định một Ủy ban nhằm mục đích kiểm tra và đề xuất, nếu cần thiết, nghiệm thu đợt 3 công việc để đưa vào sử dụng con đường từ Huế đến đèo Hải Vân, trao cho ông A-Thée, bởi từ việc xét cử ngày 25 tháng 3 năm 1899, ông A-Thée được tuyên bố trúng thầu đợt công việc thứ 3 để đưa con đường từ Huế đến đèo Hải Vân vào tình trạng khả thi. Ủy ban này gồm MM. Le Tulle, đại biểu kiểm soát tài chính làm chủ tịch và các thành viên lần lượt là Bourard - Phó Kỹ sư Công trình Công cộng, Thương gia Trigon. Ủy ban họp khi được chủ tịch hội đồng triệu tập để kiểm tra và đề xuất, nếu cần thiết, nghiệm thu lần cuối các công trình đợt 3 giao thầu cho ông A-Thée [12, tr. 241].

Những nỗ lực của người Pháp trong cải thiện con đường này cũng đã có những kết quả đáng kể. Năm 1903, trong hồi ký Xứ Đông Dương, Toàn quyền Paul Doumer cho biết việc đi lại qua con đường đèo này đã dễ dàng hơn trước: *“Có vẻ chúng tôi sẽ phải vượt đèo như những lần trước. Nghĩa là phải leo trực tiếp lên sườn dốc đứng, nhiều đá, giống như đang trèo lên cầu thang vậy. Nhưng thật may là sẽ không phải như vậy nữa. Chúng tôi sẽ đi theo cách khác. Ở đây những kỹ sư người Pháp đã bắt đầu thi công một số hạng mục. Họ đã khởi công sửa đoạn đường từ Đà Nẵng vào Huế. Các cán bộ kỹ thuật đã đề xuất công việc này từ 10 năm trước. Họ nghiên cứu một tuyến đường bên sườn núi, đi tắt qua đèo bằng một sườn núi đủ cho từ 10,12 đến tối đa là 100 người đi qua... Từ một vài tháng nay, họ đã tiếp tục công việc, dưới nhiều mệnh lệnh và sức ép. Hiện tại người ta đã có thể đi bằng ngựa qua con đường mòn mới mở rộng. Có những cây cầu tạm bằng tre và cả những cây cầu cạn bằng sắt được xây呢”* [13, tr. 335].

3. Kết luận

Bước ngoặt quan trọng trong giao thông qua đèo Hải Vân là từ khi có sự xuất hiện của con đường thuộc địa số 1 do chính quyền thực dân Pháp xây dựng vào cuối thế kỷ XIX. Đoạn đường qua đèo Hải Vân là trung tâm của con đường thuộc địa số 1 nên chính quyền thuộc địa đã dành nhiều công sức, tiền bạc, thậm chí là tính mạng của các sĩ quan Pháp để chinh phục cho bằng được đỉnh cao này. Đoạn qua đèo Hải Vân đã có 2 lần sửa chữa lớn vào các năm 1886, 1895. Lần đầu năm 1886 chủ yếu cải tạo, nâng cấp cung đường đèo này dựa trên đường thiên lí dưới triều Nguyễn. Đến lần năm 1895 thì mới xây dựng lớn, gần như là làm lại một con đường mới và đây chính là con đường đến ngày nay chúng ta vẫn còn sử dụng mỗi khi qua con đèo này. Sau năm 1895, việc di chuyển qua đèo Hải Vân đã dễ dàng và an toàn hơn trước rất nhiều.

Có thể nói, đây là một trong những thành tựu lớn mà người Pháp đã làm được trong thời kỳ khai thác thuộc địa ở

Việt Nam, không chỉ phục vụ chính sách bình định và khai thác mà nhìn nhận một cách khách quan, đường xá được mở rộng cũng đã đáp ứng được nhu cầu đi lại, vận chuyển, thông thương giữa các vùng miền của người dân bản xứ cũng như thúc đẩy sự phát triển kinh tế, văn hóa của hai tỉnh Thừa Thiên Huế và tỉnh Quảng Nam, thành phố Đà Nẵng ngày nay. Nhưng điều đó không có nghĩa, người Việt sẽ phải biết ơn chính quyền thực dân, không có nghĩa là chúng ta tin điều mà người Pháp thường rêu rao là họ đến để khai hóa văn minh cho chúng ta. Bởi lẽ tất cả các con đường mới được làm nên đều từ mồ hôi, xương máu của các dân phu và quan binh người Việt. Con đường mới được mở ra cũng đồng nghĩa tài nguyên thiên nhiên của Việt Nam được khai thác triệt để hơn, người dân bản xứ phải chịu gánh nặng tài chính đối với các khoản ngân sách đầu tư cho việc làm đường, đây cũng là phương tiện để đàn áp các phong trào đấu tranh, bình định các căn cứ kháng chiến chống Pháp của nhân dân ta.

Ngày nay, với sự xuất hiện của hầm đường bộ Hải Vân, đoạn đường đèo hiểm trở này đã không còn đóng vai trò chính về mặt giao thông nữa, mà với vị trí chiến lược về mặt quốc phòng, với sức hút của một trong mười cung đường đèo đẹp nhất thế giới, trên đó còn có di tích cấp Quốc gia – di tích Hải Vân Quan, đường đèo Hải Vân đã mang trong mình nhiều giá trị đặc sắc. Khai thác giá trị văn hóa – lịch sử lẫn cảnh quan của đường đèo Hải Vân, di tích Hải Vân Quan vào sự phát triển của đất nước hôm nay chắc chắn là điều cần thiết.

Lời cảm ơn: Nghiên cứu này được tài trợ bởi Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng trong đề tài “Nghiên cứu giá trị đường đèo Hải Vân, di tích Hải Vân quan và làng Nam Ô phục vụ phát triển du lịch của thành phố Đà Nẵng”.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] The Nguyễn Dynasty's National Historical Institute, *Dai Nam nhât thong chi*. Hue: Thuan Hoa Publishing House, 2006.
- [2] National Historian office of the Nguyen Dynasty, *Dai Nam thuc luc*. Ha Noi: Viet Nam Education Publishing House, 2007.
- [3] T. D. San, *Overseas chronicle*. Hue: Hue University Publishing House, 1963.
- [4] Cabinet of the Nguyen Dynasty, *Kham dinh Dai Nam Hoi dien su le*, Hue: Thuan Hoa Publishing House, 2005.
- [5] A. Pouyanne, *Indochina public transport projects*. Ha Noi: Transport Publishing House, 1998.
- [6] H. Cosserat, “Defensive ramparts of Hai Van Pass” in the book *Friends of the Ancient Capital of Hue*, Vol. 8, 1921, Translated by Phan Xuong, Thuan Hoa Publishing House, 2001, pp.104-133.
- [7] N. S. Duy, *Quang Nam Nghia Hoi Movement*. Da Nang: Da Nang Publishing House, 1998.
- [8] L. A. Ro, “Something about the ancient Hue - Han road”, *Hue Then and Now Magazine*, vol. 97, pp. 62 – 66, 2010.
- [9] File 43. RSA, *Road from Tourane to Hue*, The National Archives Center, No. 4.
- [10] Indochina Official Gazette of 1895, Part 2.
- [11] Indochina Official Gazette of 1896, No 7, Part 2, pp. 914-915.
- [12] Indochina Official Gazette of 1900, No 2, Part 2, pp. 241.
- [13] P. Dommer, *Indochina*. Ha Noi: World Publishing House, 2018.