

GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT Ở HÀ NỘI

THỜI PHÁP THUỘC

QUA TÀI LIỆU LƯU TRỮ

ĐÀO THỊ DIỄN*

Pierre Gourou, một sử gia người Pháp đã đánh giá về vai trò của Hà Nội, thủ đô của Bắc Kỳ và của toàn Liên bang Đông Dương thuộc Pháp trong những năm 40 của thế kỷ XX như sau:

"Vai trò ngày nay của Hà Nội đầu tiên là về mặt hành chính. Hà Nội là trung tâm hành chính của toàn Đông Dương và của Bắc Kỳ, phần lớn dân số của Hà Nội là người châu Âu và một phần đáng kể là người An-nam. Hà Nội cũng có vai trò thương mại: nó đóng vai trò tập trung và phân phối lớn hàng hóa... Hà Nội là một trung tâm đường sắt quan trọng nhất của Bắc Kỳ và của toàn Đông Dương..." (1).

Quá trình xây dựng Hà Nội trở thành "trung tâm hành chính của toàn Đông Dương và của Bắc Kỳ" được gắn liền với quá trình quy hoạch và đô thị hóa Thành phố Hà Nội mà Pháp bắt đầu chú trọng đầu tư ngay từ khi Bắc Kỳ còn chưa chính thức là đất "bảo hộ" của Pháp. Quá trình đó chính thức được bắt đầu từ tháng 10-1875, khi Pháp khởi công xây dựng các công trình

kiên cố trên khu nhượng địa. Những tài liệu ngày nay còn được bảo quản tại Trung tâm Lưu trữ Quốc gia I - Hà Nội cho thấy, với mục đích biến Hà Nội thành "Thủ đô của Bắc Kỳ và của Liên bang Đông Dương", Pháp đã tiến hành xây dựng thành phố này theo một quy hoạch tổng thể với 3 giai đoạn cùng những đặc trưng cơ bản:

1. Giai đoạn I (1875-1888): Trong giai đoạn này, người Pháp thực hiện chính sách "vừa đánh vừa bình định" ở Bắc Kỳ nhằm tạo áp lực với Triều đình Huế trong các cuộc "đàm phán ngoại giao" để tiến tới mục đích cuối cùng là thôn tính nốt hai xứ còn lại là Bắc Kỳ và Trung Kỳ. Những nỗ lực của Pháp cuối cùng đã dẫn đến Hiệp ước Patenôtre ngày 6 tháng 6 năm 1884 trong đó Triều đình Huế "chấp nhận và thừa nhận nên bảo hộ của Pháp", đặt Bắc Kỳ và Trung Kỳ dưới quyền cai trị trực tiếp của một viên Tổng Trú sứ (Résident général). Và ngày 27 tháng 1 năm 1886, Hội đồng Bảo hộ Bắc Kỳ (Conseil du Protectorat du Tonkin), cơ quan đại diện cho quyền lực

* TS. Trung tâm Lưu trữ Quốc gia I

của chính quyền thuộc địa Pháp tại Bắc và Trung Kỳ đã được thành lập.

Ngay trong phiên họp đầu tiên của Hội đồng vào ngày 2 tháng 5 năm 1886, Paul Bert, Tổng Trú sứ Trung - Bắc Kỳ đầu tiên đã khẳng định:

"Hà Nội sẽ càng ngày càng trở thành một thành phố châu Âu, phải mau chóng xây dựng cho nó các công trình giao thông, nhà cửa, chợ búa, lò mổ. Để chỉ huy công việc này, cần phải có một chính quyền coi sóc đặc biệt cho Hà Nội. Chính quyền này chỉ có thể là một Ủy ban thành phố" (2).

Tuy nhiên, từ trước đó, người Pháp đã chú trọng xây dựng Hà Nội nhằm biến nó thành một trung tâm chính trị, quân sự ở Bắc Kỳ để nhanh chóng thực hiện kế hoạch khai thác thuộc địa, bắt đầu bằng việc khởi công xây dựng các công trình kiên cố trên khu nhượng địa (tháng 10 năm 1875) và mở con đường nối khu nhượng địa với khu vực Trường Thi và Hoàng thành cũ (tháng 6 năm 1883). Con đường này đã trở thành trục đường chính để mở rộng các hoạt động xây dựng của Pháp ở Hà Nội trong nhiều năm sau.

Trong giai đoạn này, chính quyền thuộc địa đã chú trọng đầu tư đến việc xây dựng và mở rộng khu phố Pháp ở phía Đông hồ Hoàn Kiếm và phía Bắc trục đường Paul Bert (Hàng Khay - Tràng Tiền), cho mở một con đường rộng 10m xung quanh Hồ Hoàn Kiếm, đồng thời ra Nghị định số 187 về việc áp dụng tại các thành phố ở Bắc Kỳ quy định về đường sá có liên quan đến quy hoạch đô thị. Phương tiện giao thông trong Hà Nội giai đoạn này chủ yếu là xe kéo tay của người bản xứ. Năm 1885, quân đội Pháp cho đóng một chiếc xe vận tải kiểu xe điện do 3 ngựa kéo để vận chuyển người Pháp từ khu nhượng địa vào Thành Hà Nội

qua các phố Paul Bert và Mission (Nhà Chung).

2. *Giai đoạn II (1888-1920)*: Đây là thời kỳ thực dân Pháp tiến hành chương trình khai thác thuộc địa lần thứ nhất. Trong giai đoạn này, Pháp tập trung nỗ lực xây dựng và mở rộng Hà Nội, nhằm biến Hà Nội không chỉ thành một trung tâm hành chính, chính trị ở Bắc Kỳ mà còn là Thủ đô của Liên bang Đông Dương.

Bằng hàng loạt các Nghị định của Tổng Trú sứ, sau này là của Toàn quyền Đông Dương (Gouverneur général) và của chính quyền Thành phố, trong giai đoạn này Pháp đã xác định và mở rộng ranh giới Thành phố, định hình Thành phố về mặt địa giới hành chính và phân chia Thành phố làm 2 khu vực chính dành cho người Âu và người bản xứ. So với giai đoạn I, khu vực người Âu đã được mở rộng từ phố Gambetta (phố Trần Hưng Đạo) đến tận bờ sông Hồng, qua đường cái quan (Route Mandarine) cho tới khu vực Thành. Ngoài ra, người Pháp còn tập trung hoàn thiện mặt bằng quy hoạch tổng thể cụm công trình trung tâm ở phía Đông hồ Hoàn Kiếm, biến khu vực này thành một trung tâm có đầy đủ chức năng hành chính, tín ngưỡng, thương nghiệp, dịch vụ và văn hoá giải trí, nhằm khuyến khích người Pháp sang định cư làm ăn lâu dài, thể hiện rõ ý đồ chiếm đoạt vĩnh viễn các nước Đông Dương.

Trong giai đoạn này, Thành phố được phân chia thành 8 khu theo Nghị định số 791 ngày 17 tháng 7 năm 1914 của Đốc lý Thành phố Hà Nội (3).

Ngoài những nỗ lực để biến Hà Nội thành "trung tâm hành chính và chính trị của Bắc Kỳ", "Thủ đô của Liên bang Đông Dương", chính quyền thuộc địa đã có nhiều cố gắng trong việc xây dựng Hà Nội thành

"Trung tâm đường sắt quan trọng nhất của Bắc Kỳ và của Đông Dương"; "Trên thực tế, qua trình xây dựng hệ thống đường sắt ở Hà Nội được bắt đầu ngay từ tháng 7-1894, Hà Nội được bắt đầu ngay từ tháng 7-1894, bằng dự án xin nhượng đất để thiêt lập cho Hà Nội và vùng ngoài ở một mảnh đất gồm hai tuyến đường tàu điện của các ông Krug và Knosp, hai nhà thầu Pháp ở Paris. Đó là hai tuyến sau:

1. Tuyến thứ nhất bắt đầu từ Quảng trường Cocotier (sau đổi tên thành Quảng trường Negrier, rồi Quảng trường Đông Kinh Nghia Thục, nay là đại phun nước Bô Hô), vòng qua Hồ Hoàn Kiếm, "boulevard Francis Garnier" và đường Huế đến "Village de Bac Mai Phuong" (làng Bách Mai). Toàn bộ tuyến đường này dài 3.558m trong đó 2.761m trên đất của Thành phố và 793m trên đất của làng Bách Mai.

2. Tuyến thứ hai cũng xuất phát từ Quảng trường Cocotier (sau đổi tên thành Quảng trường Negrier, rồi Quảng trường Đông Kinh Nghia Thục, nay là đại phun nước Bô Hô), vòng qua Hồ Hoàn Kiếm, "boulevard Francis Garnier" và đường Huế đến "Village de Bac Mai Phuong" (làng Bách Mai). Toàn bộ tuyến đường này dài 3.558m trong đó 2.761m trên đất của Thành phố và 793m trên đất của làng Bách Mai.

1. Tuyến thứ nhất bắt đầu từ route de Huế (phố Duy Tân, sau đổi tên thành phố "Village de Bac Mai Phuong" (làng Bách Mai) đến "route du Village de Papier" (đường Thủy Khuyết), qua khu phố "rue du Riz", "rue de la Soie" (phố Hàng Dâu), "rue de la Soie" (phố Hàng Dao), "rue des Cantonnaires" (phố Hàng Ngang), "rue du Sucre" (phố Hàng Đường), "rue du Riz" (phố Chó Gà; sau đổi tên là "rue du Riz" (phố Chó Gà), "rue du Papier" (phố Hàng Giấy), "rue du Charbon" (phố Hàng Than), "route du Grand Bouddha" (phố Quán Thánh).

2. Tuyến thứ hai cũng xuất phát từ Quảng trường Cocotier, qua "rue de la Soie", "rue des Cantonnaires", "rue du Sucre", "rue du Riz", "rue du Papier", "route de Grand Bouddha", sau đó qua "route du Village de Papier" để đến chợ của làng này. Chiều dài của tuyến đường này là 5.449m trong đó 3.023m trên đất của Thành phố và 2.426m đất ngoài ô.

2. Tuyến thứ hai bắt đầu từ "route du Grand Bouddha" (phố Quán Thánh).

3. Tuyến cuối cũng cũng có chung điểm xuất phát, tức là từ Quảng trường Cocotier xuất phát, tức là từ Quảng trường Cocotier, "rue du Chavre" (phố Hàng Vôi), "rue du Coton" (phố Hàng Bông), "rue de Sinh Túc" (phố Nguyễn Khuyến ngày nay), "route de Phu Thanh Oai" cho đến chợ của một làng mới mang tên làng Kinh Lược. Tuyến này có chiều dài là 4.069m trong đó 2.299m là đất của Thành phố và 1.770m đất ngoài ô.

2. Tuyến thứ hai bắt đầu từ "route du Grand Bouddha" (phố Quán Thánh).

So với dự án ban đầu (1894), ba tuyến đường tàu mới này có những ưu điểm như sau:

- Cả ba tuyến đều có chung một điểm xuất phát ở trung tâm Thành phố (Quảng trường Cocotier).

- Chiều dài của cả ba tuyến không quá chênh lệch (3.558m, 5.449m và 4.069m).

đó là:

- Hai tuyến không có chung điểm xuất phát và điểm xuất phát của cả hai tuyến đều không nằm ở trung tâm Thành phố.

- Chiều dài của hai tuyến qua chênh lệch (tuyến thứ nhất có chiều dài gần gấp 4 lần tuyến thứ hai).

- Tuyến thứ hai gần như chi hoạt động trong khu phố người Âu.

Chính vì vậy, chỉ hơn một năm sau, vào tháng 12 năm 1895, nhà thầu Krug lại

- Khu vực hoạt động của mỗi tuyến đều bao gồm cả khu người Âu và khu người bản xứ.

Cùng thời gian này, một nhà thầu khác là ông Peretti cũng đề nghị Thành phố nhượng đất để thiết lập đường xe điện ở Hà Nội song hồ sơ của ông ta vừa "không đầy đủ" lại "quá sơ sài" nên đã không được xem xét.

Ngày 24 tháng 1 năm 1896, theo đề nghị của Giám đốc Khu Công chính Bắc Kỳ (*Directeur de la Circonscription Territoriale des Travaux Publics du Tonkin*), Quyền Toàn quyền Đông Dương Fourès đã ký Nghị định thành lập một ban chịu trách nhiệm điều tra về dự án xây dựng 3 tuyến đường tàu điện nói trên của ông Krug (4).

Theo Nghị định ngày 24 tháng 1 năm 1896, toàn bộ hồ sơ dự án của ông Krug phải để tại Tòa Công sứ tỉnh Hà Nội (*Résidence de la Province de Hanoi*) trong vòng 3 tháng, từ ngày 5 tháng 1 đến ngày 5 tháng 3, để bất cứ ai quan tâm đến dự án này đều có thể đến nghiên cứu tại chỗ và đóng góp ý kiến.

Bắt đầu từ ngày 10 tháng 3, Ban điều tra đã tổng hợp và phân tích mọi ý kiến đóng góp cho dự án của ông Krug, đồng thời đưa ra ý kiến của mình về sự cần thiết của dự án này và những vấn đề nảy sinh trong quá trình điều tra. Sau 15 ngày làm việc, Ban điều tra đã chuyển biên bản làm việc của Ban cùng toàn bộ những ý kiến đóng góp thu được lên Đốc lý (*Résident Maire*) để Đốc lý trình lên Phó Toàn quyền (*Secrétaire général*).

Dự án thiết lập 3 tuyến xe điện từ Hà Nội ra ngoại ô của Krug cùng biên bản làm việc của Ban điều tra đã được đưa ra xem xét tại Phiên họp bất thường của Hội đồng Thành phố Hà Nội (*Conseil municipal*) ngày 7 tháng 3 năm 1896, sau đó được

chuyển qua Khu Công chính Bắc Kỳ (*Circonscription territoriale des Travaux Publics du Tonkin*) để nghiên cứu. Và cuối cùng, vào ngày 2 tháng 5 năm 1899, thỏa thuận về thiết lập hệ thống xe điện trong Thành phố và vùng ngoại ô của Hà Nội giữa một bên là ông J. Morel, Thống sứ Bắc Kỳ và ông Balle, Đốc lý Hà Nội (đại diện cho chính quyền Bảo hộ Pháp tại Bắc Kỳ) và một bên là các ông Charles Courret (chủ đất), Adolphe Jean Valentin Krug (chủ thầu) và anh em nhà Durant (đại lý độc quyền về xe điện và đường sắt) đã được ký kết chính thức.

Để chuẩn bị cho việc thực hiện dự án, về mặt pháp lý, các ông Charles Courret, Adolphe Jean Valentin Krug và anh em nhà Durant đã xúc tiến việc đổi tên Công ty vô danh của mình thành "Công ty xe điện Hà Nội và vùng phụ cận", đặt trụ sở chính tại số 7 phố Athènes (Paris) (5).

So với dự án ban đầu, 3 tuyến đường tàu điện của Thành phố và ngoại ô Hà Nội được quyết định chính thức trong tập điều kiện thầu có một vài điểm thay đổi nhỏ như sau:

1. Tuyến thứ nhất xuất phát từ Quảng trường Cocotier đến làng Bac Mai Phuong. Tuyến này đi qua các đường công cộng: xung quanh hồ Hoàn Kiếm, đại lộ Francis Garnier, đại lộ Đồng Khánh, đường Huế với tổng chiều dài khoảng 3.690m.

2. Tuyến thứ hai cũng xuất phát từ Quảng trường Cocotier đến làng Giáy. Tuyến này đi qua các đường công cộng: "rue de la Soie", "rue des Cantonnaires", "rue du Sucre", "rue du Riz", "rue du Papier", "route du Grand Bouddha", đường Làng Giáy cho đến chợ làng Giáy với tổng chiều dài khoảng 5.450m.

3. Tuyến cuối cùng cũng bắt đầu từ Quảng trường Cocotier đến làng Tân Ấp,

qua các đường công cộng: "rue du Chauvre", "rue du Coton", phố và đường Sinh Từ, đường Phủ Thanh Oai cho đến chợ Tân ấp. Tổng cộng chiều dài của tuyến này khoảng 4.070m.

Ngoài ra, mọi chi tiết về kỹ thuật, thời gian thực hiện, điều kiện khai thác, thuế vận chuyển, phí kiểm soát... đối với 3 tuyến đường trên cùng đều được ghi rõ trong tập "Điều kiện thầu" (6).

Thời hạn quy định cho việc hoàn thành và đưa vào khai thác hai tuyến xe điện đầu tiên là 20 tháng và cho toàn bộ hệ thống là 26 tháng, bắt đầu kể từ khi dự án tổng thể được chấp nhận. Thời hạn sử dụng đất chuyển nhượng và hệ thống đường tàu của Krug được tính từ ngày có Nghị định chuyển nhượng đất cho đến ngày 31 tháng 12 năm 1960, nghĩa là kéo dài trong khoảng 60 năm.

Tiếp đó, ngày 1 tháng 3 năm 1900, một phái đoàn của "Công ty xe điện và vùng phụ cận" gồm các ông Calvé (kỹ sư chế tạo máy), Dumont (phụ trách lắp ráp điện), Cabus (phụ trách lắp đặt đường sá) do ông Calvé làm trưởng đoàn đã đến Hà Nội để nghiên cứu việc thiết lập mạng lưới xe điện cho Thành phố (7). Và dự án xây dựng hệ thống xe điện cho Hà Nội và vùng ngoại ô đã chính thức khởi động kể từ khi Toàn quyền Đông Dương Paul Doumer ký Nghị định ngày 13 tháng 4 năm 1900 chấp thuận cho các ông Charles Courret, Adolphe Jean Valentin Krug, Pierre Marie Durant và ông Louis Barthélemy Durant được nhượng hệ thống xe điện ở Hà Nội.

Tiếp theo, chính quyền thuộc địa đã ký hàng loạt văn bản pháp quy cho phép xây dựng và tiếp nhận để đưa vào khai thác 3 tuyến đường xe điện trong Thành phố và ngoại ô Hà Nội như Nghị định ngày 1 tháng 7 năm 1903 của Thống sứ Bắc Kỳ,

ngày 9 tháng 10 và ngày 16 tháng 11 năm 1903, ngày 27 tháng 4 năm 1904 của Toàn quyền Đông Dương... Bằng các Nghị định ngày 20 tháng 7 và 28 tháng 11 năm 1905, ngày 20 tháng 10 năm 1909 và ngày 3 tháng 11 năm 1911, Toàn quyền Đông Dương đã cho phép Công ty Địa ốc Đông Dương (Société Foncière de l'Indochine) được xây dựng và khai thác đoạn đường kéo dài từ Bac Mai Phuong đến "route circulaire" (đường Đại La), đoạn đường từ ga Hà Nội đến Cầu Giấy và từ ga Hà Nội đến Quảng trường Neyret (vườn hoa Cửa Nam) và từ Thái Hà ấp đến Hà Đông.

Trong giai đoạn này, cùng với việc đầu tư xây dựng mạng lưới xe điện cho Hà Nội và vùng ngoại ô, chính quyền thuộc địa đã chú trọng đầu tư đến việc xây dựng các thiết bị kinh tế cho Đông Dương như đường sắt, đường bộ, đường sông, bến cảng... là những thiết bị cần thiết cho công cuộc khai thác thuộc địa. Trên địa bàn Hà Nội, có hai tuyến đường sắt được xây dựng trong giai đoạn này là tuyến Hà Nội - Vinh và Hà Nội - Phủ Lạng Thương (biên giới Việt - Trung). Trong khuôn khổ của cả hai công trình này, vị trí của ga Hà Nội, việc xây dựng công trình cơ sở hạ tầng của nhà ga và việc nghiên cứu để xây dựng các cầu lớn bằng thép cho đường sắt rộng 1m dọc theo các tuyến đường này, đặc biệt là cây cầu lớn bắc qua sông Hồng trên tuyến đường từ Hà Nội đi Phủ Lạng Thương đã được chính quyền thuộc địa quan tâm ngay từ năm 1896.

Dự án xây dựng một cây cầu lớn bằng thép bắc qua sông Hồng đã được Toàn quyền Đông Dương chính thức thông qua ngày 4 tháng 6 năm 1897 và các thủ tục đấu thầu đã được tiến hành sau 5 tháng (tháng 11 năm 1897).

Có 6 công ty xin tham gia đấu thầu công trình xây cầu, đó là:

1. Société de Levallois Perret (đây là một Công ty vô danh với vốn pháp định là 3,500.000 frs);

2. Compagnie Baudet - Daunon;

3. Société du Creusot;

4. Société des Ponts et Travaux en fer;

5. Compagnie de Fives - Lille;

6. Société Daydé & Pillé (8).

Trong số 6 nhà thầu kể trên, chỉ có 2 nhà thầu là Société de Levallois Perret và Société Daydé & Pillé là đưa ra được 2 dự án (được gọi là dự án A và B). Các nhà thầu còn lại, mỗi nhà thầu chỉ đưa ra được một dự án. Để xét duyệt 8 dự án này, Toàn quyền Đông Dương đã ra Nghị định ngày 7 tháng 11 năm 1897 thành lập một Hội đồng thẩm định do ông Fourès, Thống sứ Bắc Kỳ làm Chủ tịch và các thành viên:

- Renaud, Giám đốc Sở Giao thông Công chính (9);

- Le Tulle, Trưởng phòng Kiểm tra tài chính;

- Morel, Trưởng phòng số 5;

- Poutet, Chỉ huy Hải quân;

- Borreil, Kỹ sư Công chính, Trưởng Ban xây dựng tuyến đường sắt từ Hà Nội đến biên giới Việt - Trung;

- Joseph, Chỉ huy các công trình giao thông công chính.

Ngày 15 tháng 12 năm 1897 đã diễn ra cuộc đấu thầu và để đánh giá được những ưu điểm cũng như nhược điểm về kỹ thuật của các dự án, Hội đồng thẩm định đã thành lập một Tiểu ban Kỹ thuật. Tiểu ban này gồm 4 trong số 6 thành viên của Hội đồng Thẩm định, đó là các ông Renaud, Boreil, Joseph và Poutet (10).

Trong 15 ngày làm việc, Tiểu ban Kỹ thuật của Hội đồng thẩm định các dự án tham gia đấu thầu công trình cầu bắc qua

sông Hồng đã đi sâu nhận xét, phân tích, so sánh giữa 4 dự án của hai Công ty Levallois Perret và Daydé & Pillé và cuối cùng đã kết luận rằng toàn bộ công trình mà dự án B của Daydé & Pillé đề xuất là tốt nhất. Chính vì vậy, mặc dù dự án của Daydé & Pillé có giá cao hơn của Levallois Perret là 3.253 frs 40 nhưng cuối cùng, ngày 30 tháng 12 năm 1897, Tiểu ban Kỹ thuật của Hội đồng xét thầu đã quyết định đề nghị Toàn quyền Đông Dương chọn dự án của Daydé & Pillé, mặc dù có thư kháng nghị của Công ty Levallois Perret.

Theo đề nghị của Hội đồng xét thầu, và theo báo cáo ngày 3 tháng 1 năm 1898 của Thống sứ Bắc Kỳ, ngày 27 tháng 1 năm 1898, Toàn quyền Đông Dương đã ra Nghị định chọn Công ty Daydé & Pillé (11) làm nhà thầu chính thức với số tiền cho phép chi là 5.900.000 frs (sau khi đã sửa đổi thêm một số chi tiết kỹ thuật) (12).

Ngày 12 tháng 8 năm 1898, Công ty Daydé & Pillé đã gửi cho Thống sứ Bắc Kỳ một công văn uỷ nhiệm cho Kỹ sư Saint Fort Mortier làm chỉ huy công trình xây dựng cầu mà Công ty đã trúng thầu. Ông Saint Fort Mortier cũng được cử làm đại diện chính thức của Công ty Daydé & Pillé tại Bắc Kỳ. Và ngày 12 tháng 9 năm 1898, vào lúc 4 giờ chiều, viên đá đầu tiên của công trình xây dựng cầu lớn bắc qua sông Hồng đã được chính Toàn quyền Đông Dương Paul Doumer đặt tại một địa điểm bên bờ sông, trước sự chứng kiến của gần 50 quan chức người Pháp. Để chào đón sự kiện trọng đại này, từ ngày 11 đến ngày 14 tháng 9, chính quyền thuộc địa đã tổ chức nhiều cuộc vui chơi xung quanh Hồ Hoàn Kiếm, với một khoản chi phí là 20.000 đồng (13).

Để đối phó với mực nước của sông Hồng trong mùa mưa lũ, Công ty Daydé & Pillé đã phải tổ chức công trường của mình một

cách đặc biệt. Trong suốt mùa lũ xảy ra từ tháng 6 đến tháng 10 hàng năm, khi mức nước sông thường xuyên lên cao tới 8m với dòng chảy 4m/giây, công trường hoàn toàn không hoạt động. Và vì thế, họ phải làm việc hết sức trong một khoảng thời gian nhất định, ngoài mùa lũ. Không gặp phải khó khăn lớn về tài chính, lại tổ chức công việc tốt nên Daydé & Pillé đã hoàn thành công trình của mình trong gần 3 năm, mặc dù thời hạn quy định dành cho nó là 5 năm (14).

Để tiến hành xây dựng cầu, Công ty Daydé & Pillé đã phải huy động đến hơn 3.000 công nhân người bản xứ và một đội ngũ khoảng 40 giám đốc, kỹ sư, chuyên gia và đốc công người Pháp để điều hành công việc. Và để đảm bảo chất lượng của công trình, Công ty Daydé & Pillé đã sử dụng khoảng hơn 30.000m khối đá và 6.000 tấn kim loại, trong đó thép cán là 5.600 tấn, sắt và thép đã rèn là 165 tấn, gang là 137 tấn, thép đúc là 5 tấn và chì là 7 tấn (15). Tổng số tiền chi phí cho công trình này là 6.200.000 frs (16), so với số tiền dự trù ban đầu, chỉ vượt quá 300.000 frs, một con số rất khiêm tốn đối với một công trình đồ sộ như công trình xây dựng cây cầu lớn nhất Đông Dương này.

Ngày 28 tháng 2 năm 1902, vào lúc 8 giờ 30 phút, chuyến tàu đầu tiên khởi hành từ ga Hà Nội đưa vua Thành Thái và Toàn quyền Đông Dương Paul Doumer cùng đoàn tùy tùng tới đầu cầu để làm lễ khánh thành, trước sự chứng kiến của hàng nghìn người dân. Tại buổi lễ này, cây cầu lớn nhất Đông Dương đã được mang tên người đã khai sinh ra nó - Toàn quyền Paul Doumer. Sau ngày Hà Nội được giải phóng, cầu được đổi tên thành cầu Long Biên.

Cùng với việc khánh thành cầu, bằng Nghị định số 953 ngày 28 tháng 3 năm 1902,

Toàn quyền Đông Dương đã chính thức cho phép tuyến đường sắt từ Hà Nội đi biên giới Việt - Trung, đoạn Hà Nội - Gia Lâm được đưa vào khai thác từ ngày 8 tháng 4 năm 1902 và cũng vào ngày này, bến phà đường sông của Hà Nội bị xóa bỏ (17).

3. *Giai đoạn III (1920-1945)*: Thời kỳ đầu của giai đoạn này là thời kỳ nước Pháp mới bước ra khỏi cuộc Chiến tranh thế giới lần thứ Nhất với tư cách là một nước thắng trận nhưng kiệt quệ về kinh tế. Chính vì vậy, Pháp chủ trương đẩy mạnh đầu tư và khai thác thuộc địa nhằm khôi phục kinh tế và củng cố địa vị của mình trên thế giới. Trong giai đoạn này, việc khai thác thuộc địa của thực dân Pháp đã tác động nhiều đến nền kinh tế và xã hội ở Việt Nam nói chung và ở Thành phố Hà Nội nói riêng. Thể hiện rõ nét trong cơ cấu quy hoạch đô thị ở Hà Nội với sự cách biệt trong các "khu người Âu" và "khu người bản xứ".

Do ảnh hưởng của sự biến đổi của nền kinh tế và xã hội mà quy hoạch Thành phố đã có nhiều đặc điểm tiến bộ so với giai đoạn trước. Chính quyền thuộc địa đã ban hành các quy chế, sắc lệnh trên cơ sở vận dụng luật quy hoạch xây dựng của chính quốc có sửa đổi cho phù hợp hoàn cảnh của Đông Dương. Đó là các sắc lệnh về vệ sinh đô thị, về quy hoạch và mở rộng Thành phố... như Nghị định ngày 8 tháng 8 năm 1922 của Thống sứ Bắc Kỳ chỉ định một số đường của Thành phố Hà Nội dành riêng cho xây dựng theo kiểu châu Âu; Nghị định ngày 20 tháng 11 năm 1930 của Toàn quyền Đông Dương xác định điều kiện để áp dụng Sắc lệnh ngày 12 tháng 7 năm 1928 của Tổng thống Pháp về kế hoạch mở rộng và quy hoạch các thành phố ở Đông Dương; Thông tư ngày 20 tháng 11 năm 1930 của Toàn quyền Đông Dương có liên quan đến kế hoạch quy hoạch và phát triển

đô thị; Nghị định ngày 18 tháng 10 năm 1941 của Toàn quyền Đông Dương về việc sắp xếp và mở rộng ngoại ô Thành phố Hà Nội; Dự ngày 11 tháng 7 năm 1942 của Hoàng đế An-nam được Toàn quyền thông qua về việc quy hoạch và mở rộng địa hạt của Thành phố Hà Nội...

Trên lĩnh vực giao thông, chính quyền thuộc địa đã có một vài dự án mở rộng mạng lưới các tuyến đường tầu điện ở Hà Nội như dự án kéo dài tuyến đường số 2, đoạn từ Cầu Giấy đến Nguyễn Xá năm 1928 (sau không thực hiện được) và dự án xây dựng tuyến xe điện từ Kim Liên đến Yên Phụ năm 1929 (dự án này được sửa đổi và thông qua bởi Nghị định số 342/A ngày 16 tháng 8 năm 1931 của Thống sứ Bắc Kỳ)... Đặc biệt, để giải quyết nhu cầu giao thông đường bộ càng ngày càng tăng nhanh, và cũng để phục vụ nhu cầu vận chuyển những sản phẩm khai thác được, vào năm 1922, chính quyền thuộc địa đã cho sửa chữa cầu Doumer, nâng cấp phần cầu đường bộ dành cho xe cơ giới và đã hoàn thành thông xe vào tháng 4 - 1924. Vì là một cây cầu trên tuyến đường sắt quan trọng nhất, nối huyết mạch giao thông giữa Hà Nội đi các tỉnh phía Bắc và phía Nam của Bắc Kỳ nên cầu Doumer luôn được sửa chữa, gia cố... Chiến tranh thế giới lần thứ Hai nổ ra đã làm cho kế hoạch xây dựng Thành phố Hà Nội của thực dân Pháp ngừng lại và không phát triển thêm nữa. Chính vì vậy mà có những dự án xây dựng của Pháp ở Hà Nội đã bị bỏ dở.

Trong quá trình quy hoạch và đô thị hóa Hà Nội, nhằm biến Thành phố Hà Nội

CHÚ THÍCH

(1). Pierre Gourou: "Le Tonkin", Exposition coloniale internationale, Paris, 1937, p. 320.

hành "trung tâm hành chính lớn nhất và quan trọng nhất của Liên bang Đông Dương", ngay từ khi Hà Nội còn chưa trở thành đất "bảo hộ", người Pháp đã đầu tư, xây dựng cho Thành phố này một hệ thống giao thông đường sắt có tầm cỡ của một "trung tâm đường sắt quan trọng nhất Đông Dương". Hệ thống đó bao gồm các tuyến đường tầu điện từ Hà Nội ra ngoại ô và đường tầu hỏa từ Hà Nội đi Vinh và từ Hà Nội đi biên giới Việt - Trung.

Tồn tại trong cùng một hệ thống giao thông, được xây dựng cùng trong một thời kỳ lịch sử, trên cùng một địa điểm nhất định là Thành phố Hà Nội song mỗi phương tiện giao thông lại được xây dựng với một mục đích khác nhau. Hệ thống tầu điện từ Hà Nội ra ngoại ô được chính quyền thuộc địa quan tâm đầu tư là với mục đích phục vụ cho nhu cầu sinh hoạt của một Thành phố kiểu châu Âu có đầy đủ chức năng hành chính, tín ngưỡng, văn hóa, dịch vụ, thương mại, giải trí... nhằm khuyến khích người Pháp sang định cư, làm ăn lâu dài, thể hiện rõ ý đồ xâm chiếm vĩnh viễn các nước Đông Dương. Xây dựng các tuyến tầu hỏa từ Hà Nội đi Vinh và từ Hà Nội đi biên giới Việt - Trung, người Pháp nhằm vào một mục đích lớn hơn, đó là để phục vụ cho chương trình khai thác tiềm năng kinh tế của thuộc địa. Công trình cầu Doumer được người Pháp xây dựng chính là muốn thể hiện sức mạnh của nền văn minh và kỹ thuật hiện đại của phương Tây.

(2). Trung tâm Lưu trữ Quốc gia I (TLTQG I), phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ (Fonds de la Résidence

supérieure au Tonkin - RST), hồ sơ: 71344.

(3). *Bulletin administratif du Tonkin*, 1914, n°16, tr.1441.

(4). Phòng Tòa Công sứ Hà Đông (Fonds de la Résidence de Hadong - RHD), hồ sơ: 3.150, TTLTQG I.

(5). Công ty xe điện Hà Nội và vùng phụ cận và Công ty Địa ốc Đông Dương được hợp nhất kể từ ngày 25 tháng 10 năm 1904 theo Nghị định số 2.888 của Toàn quyền Đông Dương. TTLTQG I, RST, hồ sơ: 77.617.

(6). RHD, hồ sơ: 3.151. TTLTQG I.

(7). RST, hồ sơ: 77.600. TTLTQG I.

(8), (10). RST, hồ sơ: 6.532. TTLTQG I.

(9). *Journal officiel de l'Indochine*, số 91, ngày 15 tháng 11 năm 1897, tr. 878.

(11). Công ty Daydé & Pillé được thành lập ngày 31 tháng 12 năm 1885 tại Créteil - Pháp và đăng ký hoạt động kinh doanh ngày 23 tháng 1 năm 1886, đã từng đoạt giải thưởng lớn trong Hội chợ thế giới ở Paris năm 1889, có trụ sở chính đặt tại Creil (Oise), văn phòng đặt tại 29 rue de Chateaudun - Paris.

(12). *Journal officiel de l'Indochine*, 1898, số 10 và 11 ngày 3 và 7 tháng 2 năm 1898, tr. 115.

(13). RST, hồ sơ: 80464. TTLTQG I.

(14). Công trình xây dựng cầu bắc qua sông Hồng được Công ty Daydé & Pillé thực sự khởi công vào tháng 3 năm 1899 và chính thức hoàn thành vào tháng 2 năm 1902.

(15). A. Raquez: "*Le pont Doumer*", *Revue Indochinoise*, số 180, ngày 31-3-1902, tr. 275-280.

(16). Arrêté du 13 mars 1902 du Gouverneur général de l'Indochine Paul Doumer fixant à

nouveau le montant des dépenses autorisées pour les travaux de construction du pont sur le Fleuve Rouge à Hanoi. *Journal officiel de l'Indochine*, số 27 ngày 3 tháng 4 năm 1902, tr. 282.

(17). RST, hồ sơ: 7.861. TTLTQG I.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ (Fonds de la Résidence supérieure au Tonkin), TTLTQG I.

- Phòng Tòa Công sứ Hà Đông (Fonds de la Résidence de Hadong), TTLTQG I.

- Phòng Khu Công chính Bắc Kỳ (Fonds de la Circonscription territoriale des Travaux Publics du Tonkin), TTLTQG I.

- *Bulletin administratif du Tonkin*, 1914.

- *Journal officiel de l'Indochine*, 1902, 1904, 1905.

- *Revue Indo-Chinoise*: 1902.

- Pierre Gourou: "*Le Tonkin*", Exposition coloniale internationale, Paris, 1937.

- Trần Hùng - Nguyễn Quốc Thông: "*Thăng Long - Hà Nội mười thế kỷ đô thị hoá*". Nxb. Xây dựng, Hà Nội, 1995.

- Đào Thị Diễm: "Một vài suy nghĩ rút ra từ việc nghiên cứu tài liệu về quy hoạch Thành phố Hà Nội thời kỳ thuộc địa", Tham luận tại Hội thảo Quốc tế Việt Nam học lần thứ II, tháng 7 năm 2004 tại Thành phố Hồ Chí Minh.

- Vũ Văn Thuyên: "Ai là tác giả thiết kế cầu Long Biên", *Tạp chí Xưa và Nay*, số 97, năm 2001, tr. 37-39.

- Hồ Chí Minh: *Tập văn tuyển*, Nhà xuất bản Văn học, Hà Nội, 1985.

- Nguyễn Văn Ngọc: *Thơ văn Nguyễn Văn Ngọc*, Nhà xuất bản Văn học, Hà Nội, 1985.

- Nguyễn Văn Ngọc: *Thơ văn Nguyễn Văn Ngọc*, Nhà xuất bản Văn học, Hà Nội, 1985.

- Nguyễn Văn Ngọc: *Thơ văn Nguyễn Văn Ngọc*, Nhà xuất bản Văn học, Hà Nội, 1985.

Trong chương nghiên cứu thiết kế cầu này

được chia làm ba phần: phần đầu tiên

phần tiếp theo là phần nghiên cứu

phần cuối cùng là phần kết luận

phần tiếp theo là phần nghiên cứu

phần cuối cùng là phần kết luận