

CẦU HÀM RỒNG (THANH HÓA) QUA TƯ LIỆU CỦA PAUL DOUMER

*Trương Thị Hải**

Cầu Hàm Rồng là công trình giao thông đường bộ kỳ vĩ nhất được xây dựng ở Thanh Hóa, dưới sự chỉ đạo thi công của người Pháp. Cây cầu “gồm một nhịp vòm, sải dài 160 mét” (Paul Doumer 2017) nối liền đôi bờ sông Mã không chỉ có vị thế rất quan trọng với mạng lưới đường bộ, đường sắt Thanh Hóa mà còn là thành tựu nổi bật về giao thông của Toàn quyền Đông Dương với khu vực Bắc Trung Bộ đầu thế kỷ 20.

Về cuốn *Xứ Đông Dương - Hồi ký của Paul Doumer*

Mặc dù có vị trí rất quan trọng với giao thông Thanh Hóa đầu thế kỷ 20 nhưng đến thời điểm này, tư liệu về cầu Hàm Rồng được tìm thấy không nhiều. Qua phương tiện thông tin đại chúng, người ta biết được, về đại thể, đó là một cây cầu sắt kiểu “cầu vòm”, do người Pháp thiết kế và chỉ đạo thi công, được khởi dựng và hoàn thành trong thời gian khoảng 3 năm: từ 1901-1904 (có quan điểm cho rằng thời điểm khởi công là mùa khô năm 1902 và tháng 12/1903 thì hoàn tất việc xây dựng). Một số bài viết cho biết thêm những thông tin như sau:

- Thời gian thực hiện cắm chốt neo rất khó khăn và đầy nguy hiểm, đã có gần 200 thợ cầu Việt đã phải bỏ mạng và 1 viên kỹ sư thiết kế người Pháp bất lực, sợ hãi đã phải tự tử. Mãi đến khi kỹ sư người Đức sửa lại thiết kế thì mới cắm được chốt neo (Phúc Tuấn 2017).

- Khi người thợ Việt đóng thành công chốt đỉnh vòm cầu treo Hàm Rồng trước sự ngỡ ngàng của các “quan thầy” người Pháp đã được Nha Giao thông công chính Đông Dương thưởng 100 đồng bạc Đông Dương, giá trị tương đương 11 tấn gạo (Việt Anh 2010).

Ngoài ra còn rải rác một vài thông số, dữ kiện khác. Tuy nhiên, đây là những thông tin cần thêm sự kiểm chứng, xác minh. Còn một tư liệu chính thống, toàn diện về cầu Hàm Rồng thì vẫn nằm ở đâu đó (trong kho lưu trữ) mà các nhà nghiên cứu vẫn chưa thể nắm bắt.

Phải đến khi *Xứ Đông Dương - Hồi ký* của Paul Doumer được công bố thì diện mạo cây cầu mới hiện lên một cách tương đối đầy đủ, rõ nét. Paul Doumer (1857-1932) trước khi sang Đông Dương giữ chức Toàn quyền là Bộ trưởng Bộ Tài chính của nước Pháp. Trong

* Ths. Viện sử học, Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam

quãng thời gian công tác ở Đông Dương (từ 1897-1902), ông đã ghi lại nhận định cá nhân về một số vấn đề như địa lý, kinh tế, lịch sử, giao thông, hành chính, văn hóa... của vùng đất này. Cuốn *Xứ Đông Dương - hồi ký* được đánh giá là một trong những tài liệu quý, thể hiện sự sắc sảo của tác giả trong nửa thập kỷ đi và trải nghiệm ở Đông Dương (chủ yếu là An Nam - Việt Nam) mà qua từng trang viết, bên cạnh cương vị một viên Toàn quyền, người đọc còn cảm nhận ở Paul Doumer vị thể một nhà văn hóa, một học giả.

Dĩ nhiên, cuốn “nhật ký hành trình” này còn nhiều vấn đề cần thảo luận về nhãn quan, góc nhìn của tác giả nhưng một thực tế không thể phủ nhận là *Xứ Đông Dương - hồi ký* đã bổ sung được không ít thông tin quý báu về địa - lịch sử, địa - kinh tế, địa lý - nhân văn... Và quan trọng hơn,

quá trình xây dựng và đặc điểm cầu Hàm Rồng ít nhiều đã được chép lại, giúp chúng ta có nhiều hơn dữ liệu về cây cầu được xem là “một trang sử bắc qua sông Mã” này.

Cầu Hàm Rồng qua tư liệu của Paul Doumer

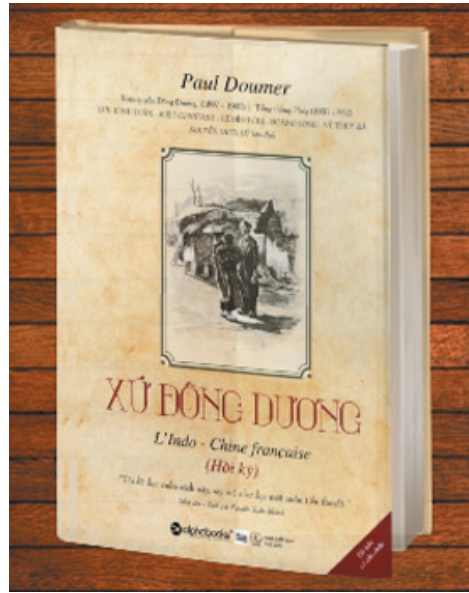
Thực trạng cầu đường bộ Thanh Hóa cuối thế kỷ 19

Đến cuối thế kỷ 19 - đầu thế kỷ 20, cuộc điều tra thời Đồng Khánh cho biết, Thanh Hóa có một tuyến đường bộ chính là đường Quan báo và một mạng lưới đường đất phục vụ nhu cầu đi lại trong tỉnh.

- Đường Quan báo (tên gọi khác của đường Cái quan), phía nam từ khe Nước Lạnh (địa giới Thanh Hóa - Nghệ An) đi ra phía bắc, đến ngọn giữa núi Tam Điệp (địa giới Thanh Hóa - Ninh Bình), dài 90.499 trượng (Ngô Đức Thọ, Nguyễn Văn Nguyên, Philippe Papin (2003: 20) (*1 trượng tương đương với 4m, suy ra đường Quan báo qua Thanh Hóa dài 361.996m - con số này dường như không chính xác - quá nhỏ so với thực tế*).

- Các tuyến đường “nội phủ”, “nội huyện”, “nội châu” có hai loại kích thước: rộng 2m và rộng 4m. Con đường từ Tĩnh lý đến các huyện Hoằng Hóa, Mỹ Hóa, Hậu Lộc, chạy qua Thần Phù đến giáp Ninh Bình rộng khoảng 2,68m (*Đồng Khánh địa dư chí*, 2003: 1073-1156) (1 thước tương đương 0,4m, chúng tôi quy đổi sang mét để tiện theo dõi).

Cầu đường bộ là những cây cầu tạm bợ bắc qua những con sông hẹp, hoàn toàn có thể bị lũ cuốn trôi trong mùa mưa. Trong hệ thống cầu qua sông trên *đường thiên lý* đáng chú ý nhất là cây cầu ở Khoa Trường (nay thuộc huyện Nông Cống) có chiều dài lên tới 70m. Ngoài cầu Khoa Trường, thời kỳ này, Thanh Hóa có những cây cầu sau:



Hồi ký Xứ Đông Dương của Paul Doumer

+ Huyện Tống Sơn có cầu Tống Giang (sông Tống) và cầu Cổ Đàm.

+ Huyện Nga Sơn có cầu Kênh.

+ Huyện Hoằng Hóa có cầu Lôi và cầu Phú Vinh.

+ Huyện Đông Sơn có cầu Thọ Hạc, cầu Bồ Vệ, cầu Yên Khê và hai cây cầu ở thôn Tạnh Xá. Theo *Quốc sử quán triều Nguyễn*, thôn này có hai anh em cùng đỗ Tiến sĩ thời Lê. Sau khi đỗ đạt, mỗi người đã dựng một cây cầu nên cầu ở Tạnh Xá còn có tên nôm là cầu Anh và cầu Em.

+ Huyện Ngọc Sơn (phủ Tĩnh Gia, nay là huyện Tĩnh Gia) có các cây cầu: cầu Hồ, cầu Tị Bình, cầu Dưa, cầu Đồi, cầu Thế Vinh (*Đại Nam nhất thống chí*, 1992: 282).

Tư liệu không cho biết cụ thể quy mô, kích thước những cây cầu này nhưng về đại thể, đó là những cây cầu gỗ, một số cầu được lợp ngói. Còn với những con sông lớn thì phải dùng thuyền hay dò ngang, đây là trở ngại rất lớn cho khách bộ hành khi thời tiết không thuận lợi.

Chủ trương của chính quyền thực dân

Sau khi hoàn tất cuộc xâm lược Việt Nam, việc nâng cấp mạng lưới giao thông được thực dân Pháp xem là một trong những nhiệm vụ hàng đầu và quan trọng để có thể khai thác thuộc địa một cách triệt để nhất. Bộ trưởng Bộ thuộc địa trong bức thư gửi Toàn quyền Đông Dương ngày 23/6/1894 đã nhấn mạnh tới việc cải thiện những đường giao thông và đường xâm nhập: “Không có những đường bộ, những đường sắt và những kênh đào, các doanh nghiệp chắc sẽ không tiến hành được hoạt động sản xuất và người dân bản xứ chắc sẽ gặp nhiều vấn đề về con người và kinh tế” (Aumiphin J.P, 1994: 109). Ngày 22/3/1897, một dự án “Chương trình hành động” đã được chính quyền thực dân Pháp chính thức khởi động với 7 điều khoản, trong đó điều khoản 3: “Chú ý xây dựng thiết bị to lớn cho Đông Dương, như xây dựng hệ thống đường sắt, đường bộ, sông đào, bến cảng... những thứ cần thiết cho việc khai thác” - được xem là một trong những điều kiện cần thiết và căn bản, đưa giao thông, vận tải đường bộ trở thành một trong những mối quan tâm hàng đầu của chính quyền thực dân.

Ở Thanh Hóa, ngay từ năm 1888, Công sứ Bonnal đã nhận thấy: “Ở đèo Tam Điệp, dân phu mang vác hàng qua đèo này rất khó khăn, xe cộ không tài nào qua được”, với *đường thiên lý* (đường thuộc địa số 1 sau này) qua xứ Thanh, theo Charles Robequain, đến năm 1913, vẫn mới “*chỉ có một vài đoạn có thể đi qua cho hành lý nhẹ hoặc xe ngựa đẩy, và tại nhiều điểm của bờ biển Trung Kỳ, đường bộ trở nên bị mất trong các đụn cát hoặc bãi biển*” (Charles Robequain, 1944: 99). Chính vì vậy, chủ trương nâng cấp hệ thống đường bộ xứ Thanh phục vụ công cuộc khai thác đã được thực dân Pháp hiện thực hóa ngay sau khi đặt ách đô hộ lên Thanh Hóa.

Trước thực tế Đông Dương lúc này, “hệ thống đường sắt trải khắp các khu vực” và “hệ thống đường bộ rộng khắp”, “người bản xứ vượt qua sông này rất khó khăn, tốn kém” việc

xây cầu trở nên bức thiết, Toàn quyền Paul Doumer trong *Hồi ký* của mình đã khẳng định: “số lượng cầu rất lớn cần xây dựng tại những khu vực dày đặc sông ngòi” (Paul Doumer, 2017: 516). Cầu Hàm Rồng được xây dựng và hoàn thành trong bối cảnh ấy.

Cuối thế kỷ 19 - đầu thế kỷ 20, cầu Hàm Rồng còn mang tên “cầu Thanh Hóa” (theo tên Tỉnh), Paul Doumer trong một tài liệu khác gọi là “cầu sông Mã” - tên con sông (Paul Doumer, 1902), do Công ty Daydé & Pillé (thành phố Oise) thi công. Quá trình thẩm định dự án cầu Hàm Rồng “cũng như cầu lớn Hà Nội (tức cầu Long Biên) và nhiều cầu khác ở Đông Dương” được tiến hành như sau (*quy trình xây dựng cầu Hàm Rồng được chúng tôi suy dựng từ quá trình xây dựng cầu Long Biên vì trong Hồi ký Xứ Đông Dương của Paul Doumer, sau những ghi chép về cầu Long Biên, tác giả cho biết thêm “Ở Trung Kỳ, cây cầu ở Thanh Hóa (tức cầu Hàm Rồng)... thi công giống như cây cầu lớn ở Hà Nội (cầu Long Biên) và nhiều cầu khác ở Đông Dương* (Paul Doumer 2017: 526):

- Sau khi Dự án được Toàn quyền Đông Dương thông qua, các Công ty tham gia đấu thầu sẽ trình dự án. Để xét duyệt, Toàn quyền Đông Dương sẽ ra Nghị định thành lập Hội đồng thẩm định. Hội đồng thẩm định gồm có Chủ tịch và một số thành viên khác (từ thông tin Thống sứ Bắc Kỳ làm Chủ tịch Hội đồng thẩm định các dự án xây cầu Long Biên thì nhiều khả năng Chủ tịch Hội đồng thẩm định dự án cầu Hàm Rồng là Jean Calixte Alexis Auvergne - Khâm sứ Trung Kỳ, tại nhiệm từ ngày 9 tháng 5 năm 1901 đến năm 1904).

- Tại buổi đấu thầu, Hội đồng thẩm định sẽ thành lập một Tiểu ban Kỹ thuật (là những thành viên trong Hội đồng) để đánh giá ưu - nhược điểm của các dự án. Sau khi phân tích, so sánh, Hội đồng sẽ chọn ra Dự án tốt nhất để đề xuất lên Toàn quyền Đông Dương và công ty Daydé & Pillé đã trúng thầu.



Cầu Hàm Rồng đầu thế kỷ 20 (Nguồn ảnh: tác giả sưu tầm)

- Tiếp theo, Hội đồng xét thầu sẽ đề nghị, Khâm sứ Trung Kỳ gửi báo cáo để Toàn quyền Đông Dương ra Nghị định, công nhận nhà thầu chính thức và kinh phí bỏ thầu (Đào Thị Diễm 2005: 47-48).

Khác với cầu Long Biên - 19 nhịp được “đặt trên những trụ và móng cầu” - khi bắt tay vào xây dựng cầu Hàm Rồng, người Pháp phải đối mặt và giải quyết với không ít khó khăn, thách thức. “*Suốt dọc 30 cây số ở hạ lưu, độ rộng của sông lên đến 500-600 mét... lòng sông rất sâu và không cho phép xây bất cứ trụ đỡ nào. Việc lắp sàn cầu đã phải được tiến hành mà không có trụ đỡ... Việc lao rầm đã phải tiến hành ở thể chênh vênh*” (Paul Doumer, 2017: 178). Trong điều kiện “*đặc biệt khó khăn và nguy hiểm*” ấy, nhà thầu Daydé & Pillé đã quyết định chọn kiểu cầu vòm.

Sau 3 năm thi việc xây dựng hoàn tất, bề mặt cầu Hàm Rồng “*được chống bởi một dầm kép bằng kim loại hình vòng cung, được cấu tạo từ hai nửa vòng cung có khớp nối*”. Do cầu không có trụ đỡ mà dùng chốt neo cầu nên “*để bảo đảm sự chắc chắn của công trình, người ta đã chỉ đạo làm cho dầm rộng 10m trong khi các công trình đương thời khác chỉ có một dầm rộng 5m, với hai vĩa hệ nhỏ lên dành cho người đi bộ và xe kéo*” (Paul Doumer 1902).

Các cây cầu khác (cầu Đò Lèn - nay thuộc địa phận huyện Hà Trung - cũng được xây dựng trong thời Pháp thuộc nhưng chúng tôi chưa tìm được tư liệu về cây cầu này). Từ năm 1910, thực dân Pháp đã bắt đầu triển khai xây dựng những cây cầu kiên cố bằng bê tông cốt sắt trên các tuyến giao thông nội tỉnh. *Le Thanh Hóa* đã đề cập đến những “cây cầu vững chãi” trên các con đường bộ ở vùng rừng núi miền Tây khi xuống Phong Ý, Bái Thượng hay “những cây cầu ngắn” ở phía tây - nam tỉnh (Charles Robequain 2012: 562).

Một số nhận định thay cho lời kết

Việc cầu Hàm Rồng “gồm một nhịp vòm, dài 160 mét” (Paul Doumer 2017: 178 và 280) hoàn thành và đưa vào sử dụng không chỉ khiến tuyến đường sắt nối Hà Nội với các tỉnh phía Nam thông suốt mà còn giúp việc qua lại hai bờ sông Mã (bằng xe hoặc đi bộ) trở nên dễ dàng.

Có thể nói, cầu Hàm Rồng là một trong những thành tựu nổi bật của chính quyền Thực dân với đường bộ (cũng như đường sắt) Thanh Hóa đầu thế kỷ 20. Nó không chỉ chứng tỏ tiềm lực hùng mạnh của nền tài chính Đông Dương mà còn là minh chứng khẳng định sự tài hoa, khéo léo của các kỹ sư cũng như nhân công xây dựng.

Cùng với một số công trình tương đương về chức năng như cầu Long Biên (Hà Nội), cầu Thành Thái (Huế), cầu Bình Lợi (Sài Gòn), sự kiện khởi công xây dựng cầu Hàm Rồng ở Thanh Hóa là một trong những bằng chứng chứng minh: “*Từ năm 1897 đến năm 1902... là kỷ nguyên của sắt thép và của những cây cầu*” (Paul Doumer 2017: 280).

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Việt Anh 2010, *Cầu Long Biên - “trang sử bằng thép” bắc qua sông Hồng*, <http://antg.cand.com.vn/Kinh-te-Van-hoa-The-Thao/Cau-Long-Bien---trang-su-bang-thep-bac-qua-song-Hong-296647/>
2. Aumiphin J.P. 1994, *Sự hiện diện tài chính và kinh tế của Pháp ở Đông Dương (1858-1939)*, Hội Sử học Việt Nam, Hà Nội.
3. Charles Robequain 1944, *The economique development of French Indochina*, Oxford Unviversity Press.
4. Đào Thị Diễm 2005, *Giao thông đường sắt ở Hà Nội thời Pháp thuộc qua tài liệu lưu trữ*, Tạp chí *Nghiên cứu lịch sử*, số 11, Viện Sử học, Hà Nội.
5. Paul Doumer 1902, *Situation de l'Indochine (1897-1901)*, F-H Schneider, Imprimeur Éditeur, Hanoi.
6. Paul Doumer 2017, *Xứ Đông Dương (Hồi ký) - L'Indo-Chine française*, bản dịch, Nguyễn Thừa Hỷ hiệu đính, Nxb Thế giới & Alpha Books, Hà Nội.
7. Quốc sử quán triều Nguyễn 1992, *Đại Nam nhất thống chí*, Nxb Thuận Hóa, Huế.
8. Ngô Đức Thọ, Nguyễn Văn Nguyên, Philippe Papin 2003, *Đồng Khánh địa dư chí* (bản dịch), Nxb Thế giới, Hà Nội.
9. Phúc Tuấn 2017, *Cầu Hàm Rồng được xây dựng như thế nào?*, Nguồn: <http://www.baogiaothong.vn/cau-ham-rong-duoc-xay-dung-nhu-the-nao-d207417.html>

HAM RONG BRIDGE (THANH HOA) THROUGH NEW DOCUMENTS

Truong Thi Hai

Ham Rong Bridge was built under the direction and construction of the French, it not only had a very important position with the road network and Thanh Hoa railway but was also the outstanding achievement of traffic of the Governor General of Indochina in the North Central region in the early twentieth century.

However, documents on Ham Rong Bridge have not been found much until now. Only until French Indochina Memories by Paul Doumer has been published, the appearance of the bridge has become rather clearly. The book has added a lot of valuable information about histo-geography, eco-geography and humanity-geography... More importantly, the process of construction, structural characteristics of Ham Rong Bridge were more or less recorded, helping us have more data about the bridge which is considered “a page of history crossing the Ma River”.