

**TRƯỜNG ĐẠI HỌC SƯ PHẠM HÀ NỘI 2**

**KHOA LỊCH SỬ**



**NGUYỄN HỒNG PHÚC**

**GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ Ở LÀO  
THỜI PHÁP THUỘC**

**( 1897 – 1945 )**

**KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP ĐẠI HỌC**

*Chuyên ngành: Lịch sử thế giới*

**HÀ NỘI, 2019**

TRƯỜNG ĐẠI HỌC SƯ PHẠM HÀ NỘI 2

KHOA LỊCH SỬ



NGUYỄN HỒNG PHÚC

**GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ Ở LÀO  
THỜI PHÁP THUỘC  
( 1897 – 1945 )**

**KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP ĐẠI HỌC**

*Chuyên ngành: Lịch sử thế giới*

*Người hướng dẫn:*

*Tiến sĩ Nguyễn Thị Tuyết Nhung*

**HÀ NỘI, 2019**

## LỜI CẢM ƠN

Trong quá trình triển khai khóa luận với đề tài: “**Giao thông vận tải đường bộ ở Lào thời Pháp thuộc ( 1897 – 1945 )**”, tôi đã nhận được sự giúp đỡ, tạo điều kiện của Ban Chủ nhiệm cùng các thầy cô trong khoa Lịch sử, ... Đặc biệt là sự tận tình chỉ bảo của giảng viên Tiến sĩ Nguyễn Thị Tuyết Nhung.

Nhân khóa luận được hoàn thành, tôi xin chân thành cảm ơn đến khoa Lịch sử. Đặc biệt là giảng viên hướng dẫn Tiến sĩ Nguyễn Thị Tuyết Nhung.

Do tính mới mẻ của đề tài cũng như những hạn chế về thời gian, kiến thức và tài liệu nghiên cứu, khoá luận không thể tránh khỏi những thiếu sót. Tôi rất mong nhận được ý kiến đóng góp của các thầy cô và các bạn để khóa luận được hoàn thiện hơn.

*Hà Nội, ngày ... tháng ... năm 2019*

Sinh viên

**Nguyễn Hồng Phúc**

## LỜI CAM ĐOAN

Khóa luận tốt nghiệp: “**Giao thông vận tải đường bộ ở Lào thời Pháp thuộc ( 1897 – 1945 )**” của tôi được hoàn thành dưới sự hướng dẫn tận tình của giảng viên Tiến sĩ Nguyễn Thị Tuyết Nhung. Tôi xin cam đoan khóa luận tốt nghiệp này là kết quả nghiên cứu của bản thân tôi, không trùng lặp với kết quả nghiên cứu của tác giả khác. Nếu sai tôi hoàn toàn chịu trách nhiệm.

*Hà Nội, ngày ... tháng ... năm 2019*

Sinh viên

**Nguyễn Hồng Phúc**

## MỤC LỤC

<b>MỞ ĐẦU</b> .....	1
<b>1. Lí do chọn đề tài</b> .....	1
<b>2. Lịch sử nghiên cứu vấn đề</b> .....	2
<b>3. Mục đích, nhiệm vụ nghiên cứu</b> .....	4
<b>4. Đối tượng, phạm vi nghiên cứu</b> .....	4
<b>5. Nguồn tư liệu và phương pháp nghiên cứu</b> .....	5
<b>6. Đóng góp của đề tài</b> .....	5
<b>7. Cấu trúc của đề tài</b> .....	6
<b>CHƯƠNG 1 : NHỮNG NHÂN TỐ TÁC ĐỘNG ĐẾN SỰ PHÁT TRIỂN. GIAO THÔNG Ở LÀO</b> .....	7
<b>1.1. Địa lý tự nhiên ở Lào</b> .....	7
<i>1.1.1. Vị trí địa lí</i> .....	7
<i>1.1.2. Địa hình</i> .....	8
<i>1.1.3. Tài nguyên thiên nhiên</i> .....	9
<i>1.1.4. Khí hậu</i> .....	12
<i>1.1.5. Sông ngòi</i> .....	13
<b>1.2. Dân cư</b> .....	15
<b>1.3. Chính sách khai thác thuộc địa của thực dân Pháp ở Đông Dương</b> .	17
<b>1.4. Chính sách đầu tư xây dựng hệ thống giao thông vận tải của Pháp ở Lào</b> .....	20
<b>1.5. Giao thông ở Lào trước thế kỉ XX</b> .....	22
<b>Tiểu kết chương 1</b> .....	25
<b>Chương 2: GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở LÀO GIAI ĐOẠN (1897 – 1945)</b> .....	26
<b>2.1. Các giai đoạn phát triển của giao thông đường bộ Lào</b> .....	26
<i>2.1.1. Giao thông đường bộ ở Lào giai đoạn 1897 – 1918</i> .....	26
<i>2.1.2. Giao thông đường bộ ở Lào giai đoạn 1919 – 1945</i> .....	36

<b>2.2. Tác động của giao thông vận tải đường bộ ở Lào</b> .....	49
<i>2.2.1. Tác động về kinh tế</i> .....	49
<i>2.2.2. Tác động về chính trị - xã hội</i> .....	51
<b>Tiểu kết chương 2</b> .....	55
<b>KẾT LUẬN</b> .....	56
<b>TÀI LIỆU THAM KHẢO</b> .....	58
<b>PHỤ LỤC</b>	

## MỞ ĐẦU

### 1. Lí do chọn đề tài

Lào là một nước trên bán đảo Đông Dương, nằm sâu trong lục địa, thuộc khu vực nhiệt đới gió mùa ở Đông Nam Á. Trong suốt quá trình phát triển của lịch sử, Lào luôn là đối tượng xâm lược và bành trướng của các nước lớn. Đặc biệt, từ nửa sau thế kỷ XIX, Chủ nghĩa tư bản Tây Âu và Bắc Mỹ bước vào giai đoạn đế quốc chủ nghĩa với khuynh hướng mở rộng chính sách bành trướng xâm lược và đấu tranh gay gắt lẫn nhau để giành giật thuộc địa, chia lại thị trường thế giới, tìm ra những vùng đất mới, thị trường, nhân công đặt ra một cách bức thiết. Chính vì vậy, không phải ngẫu nhiên mà các nước Đông Dương, trong đó có Lào lại trở thành đối tượng xâm lược của chủ nghĩa thực dân phương Tây.

Từ 1893-1945, Pháp đô hộ Lào. Năm 1892, sau cuộc chiến tranh Pháp-Xiêm, Pháp đã ký một Hiệp ước cắt vùng I-xản của Lào (các tỉnh Đông Bắc Thái Lan hiện nay) cho Thái Lan, lấy sông Mê Công làm biên giới.

Năm 1893, sau khi đặt được ách cai trị ở Lào, cũng như ở 3 nước Đông Dương, thực dân Pháp đã bắt tay vào công cuộc khai thác thuộc địa ở Lào nhằm vơ vét tài nguyên và bóc lột nhân công.

Lào vốn là một nước có nhiều tài nguyên thiên nhiên nhưng do dân số ít, địa hình hiểm trở, mật độ phân bố dân cư thưa thớt và trên hết là điều kiện kinh tế Lào còn quá nghèo nàn. Bởi vậy cho nên công cuộc khai thác thuộc địa ở vùng đất hoang sơ này gặp rất nhiều khó khăn, đặc biệt trong việc đầu tư xây dựng hệ thống giao thông vận tải ở Lào và nó có nhiều nét khác biệt so với Việt Nam và Campuchia.

Sự xâm lược và cai trị của thực dân phương Tây mà kẻ đại diện là thực dân Pháp ở Lào giai đoạn 1897 – 1945 đã đánh dấu bước ngoặt quá trình phát triển của đất nước này. Đây là thời kì ở Lào diễn ra những biến động lớn trên nhiều mặt như về biên giới lãnh thổ, về kinh tế, về chính trị, về xã hội – văn

hóa, đặc biệt là hệ thống giao thông vận tải ở Lào giai đoạn từ 1897 – 1945 có nhiều biến đổi dưới hệ thống chính sách, đầu tư của Pháp.

Nghiên cứu về giao thông vận tải đường bộ ở Lào thời Pháp thuộc giai đoạn 1897 – 1945 sẽ góp phần làm rõ sự phát triển của mạng lưới giao thông vận tải ở Lào thời Pháp thuộc và sự tác động của nó đến kinh tế - chính trị - xã hội Lào.

Với mong muốn tìm hiểu sâu sắc hơn về nước bạn Lào, tìm hiểu về chính sách đầu tư phát triển mạng lưới giao thông vận tải của thực dân Pháp ở Lào đồng thời giải quyết những vấn đề trên đây tôi lựa chọn đề tài **“Giao thông vận tải đường bộ ở Lào thời Pháp thuộc giai đoạn 1897 – 1945”** làm đề tài khóa luận của mình với hi vọng sẽ làm được sáng tỏ những khía cạnh trên, tập trung nghiên cứu tìm hiểu về giao thông vận tải đường bộ ở Lào giai đoạn 1897 – 1945.

## **2. Lịch sử nghiên cứu vấn đề**

Lào là một trong ba nước nằm trên bán đảo Đông Dương, hiện nay nghiên cứu về lịch sử Lào đã thu hút được sự quan tâm của rất nhiều học giả trong và ngoài nước. Mỗi công trình nghiên cứu lại đề cập đến những khía cạnh và góc độ khác nhau. Song để đi sâu vào một giai đoạn cụ thể mang tính toàn diện thì chưa có một tác phẩm nào đề cập đến vấn đề này một cách sâu sắc. Về quá trình đầu tư xây dựng, phát triển hệ thống giao thông vận tải đường bộ ở Lào thời Pháp thuộc giai đoạn 1897 – 1945 đã được nhiều nhà nghiên cứu đề cập tới trong các công trình khoa học viết về lịch sử khu vực hoặc lịch sử dân tộc Lào, tuy nhiên chỉ được trình bày một cách khái lược. Có thể đề cập đến nhóm công trình nghiên cứu sau:

### **2.1. Các tác giả Việt Nam**

Là một nước láng giềng gần gũi, các nhà khoa học Việt Nam cũng đóng góp nhiều công trình nghiên cứu về Lào trên các phương diện. Tuy nhiên những công trình viết về lịch sử Lào không nhiều đặc biệt là giao thông



vận tải ở Lào. Nhận thấy vấn đề các sử gia Việt Nam dành nhiều tâm huyết liên quan chủ yếu đến giai đoạn lịch sử sau 1945. Lịch sử Lào từ khi Pháp xâm lược (1885) đến năm 1945 chỉ được điểm trên một số công trình thông sử. Có thể dẫn ra một số công trình sau :

Trong những năm 90 của thế kỉ XX có cuốn “Lào, đất nước con người” (1995), của tác giả Hoài Nguyên và cuốn “ Đất nước Lào – lịch sử văn hóa” (1996) của giáo sư Lương Ninh chủ biên. Cuốn “ Lịch sử các quốc gia Đông Nam Á – Lịch sử Lào (tập II)” do giáo sư Lương Ninh chủ biên, nhà xuất bản Trường Đại học Sư phạm Hà Nội 1, xuất bản năm 1991 đã đề cập một cách tóm lược sự phát triển giao thông vận tải đường bộ ở Lào giai đoạn 1914 – 1930 và 1930-1939 song chỉ dừng lại ở việc khái quát sự phát triển mạng lưới giao thông vận tải ở Lào. Trong cuốn “Lịch sử Lào hiện đại tập 1” do Nguyễn Hùng Phi và tiến sĩ Buasi Chalonsúc chủ biên, do nhà xuất bản Chính trị quốc gia xuất bản năm 2006, cũng đã đề cập đến mạng lưới giao thông vận tải ở Lào tuy nhiên được lồng ghép trong chính sách khai thác thuộc địa của Pháp ở Lào. Cũng trong thập kỉ 90 của thế kỉ XX, nhà xuất bản Khoa học xã hội đã cho in cuốn “ Lịch sử Lào” do Viện Nghiên cứu Đông Nam Á biên soạn (1997),...

## **2.2. Các tác giả nước ngoài**

Khi đề cập đến Lào trên các phương diện, học giả phương Tây cũng có nhiều công trình, hồi kí có thể kể đến : một số công trình được trình bày một cách hệ thống dựa trên những báo cáo của chính quyền Pháp với những chính sách họ áp dụng đối với Lào gồm có : “ Nước Lào và chế độ bảo hộ của Pháp” của Gosselin Capitaine;...

Qua tìm hiểu tình hình nghiên cứu về lịch sử Lào của các tác giả trong và ngoài nước liên quan đến giai đoạn lịch sử mà đề tài đang hướng đến, nhận thấy hiện nay chưa có công trình nghiên cứu chuyên khảo nào về giao thông Lào đặc biệt là hệ thống giao thông vận tải đường bộ của Lào giai đoạn

1897 – 1945, những nhân tố tác động đến hệ thống giao thông vận tải đường bộ ở Lào, cũng như xem xét tác động của giao thông đường bộ của Lào 1897 - 1945 đối với kinh tế chính trị - xã hội. Vì vậy, với mong muốn tìm hiểu về khoảng trống đó, người viết đã lựa chọn đề tài **“Giao thông vận tải đường bộ của Lào thời Pháp thuộc giai đoạn 1897 – 1945”** làm khóa luận tốt nghiệp với hi vọng góp phần nhỏ của mình vào việc tìm hiểu lịch sử nước Lào thời cận đại. Đặc biệt với những tác phẩm trên đây sẽ là nguồn tài liệu quý báu trong quá trình thực hiện đề tài của tác giả.

### **3. Mục đích, nhiệm vụ nghiên cứu**

#### **3.1. Mục đích nghiên cứu**

Mục đích nghiên cứu của đề tài nhằm làm rõ sự phát triển giao thông đường bộ ở Lào thời Pháp thuộc, qua đó đánh giá được tác động đến kinh tế, chính trị - xã hội và thấy được sự thay đổi trong chính sách đầu tư của Pháp đối với Lào giai đoạn này.

#### **3.2. Nhiệm vụ nghiên cứu**

Để đạt được mục đích nghiên cứu, đề tài thực hiện những nhiệm vụ sau:

Thứ nhất đề tài tập trung làm rõ những nhân tố tác động đến sự phát triển mạng lưới giao thông ở Lào thời Pháp thuộc.

Tiếp đến đề tài phân tích các giai đoạn phát triển mạng lưới giao thông đường bộ ở Lào.

Sau cùng đề tài làm rõ những tác động từ sự phát triển mạng lưới giao thông ở Lào trên các phương diện kinh tế, chính trị - xã hội.

### **4. Đối tượng, phạm vi nghiên cứu**

#### **4.1. Đối tượng**

Giao thông vận tải đường bộ ở Lào thời Pháp thuộc giai đoạn 1897 – 1945.

## **4.2. Phạm vi nghiên cứu**

Thời gian nghiên cứu : Khảo sát, nghiên cứu, tìm hiểu đối tượng trong khoảng thời gian từ năm 1897 đến năm 1945, sở dĩ tác giả lựa chọn giai đoạn 1897 – 1945 vì đây là giai đoạn thế giới có nhiều biến động tác động đến chính sách đầu tư khai thác của Pháp ở Lào. Năm 1897, Pháp tiến hành công cuộc khai thác thuộc địa lần thứ 1 đẩy mạnh xây dựng cơ sở hạ tầng ở Đông Dương trong đó có Lào. Đến năm 1945 là mốc kết thúc thời kì Pháp thuộc ở Lào với sự kiện ngày 12/10/1945, nhân dân Lào dưới sự lãnh đạo của Đảng Cộng sản Đông Dương và Mặt trận Lào It-xa-la đứng lên khởi nghĩa giành chính quyền và tuyên bố độc lập kết thúc hơn 60 năm đô hộ của Pháp. Trong khoảng thời gian từ 1897 - 1945 đó chia làm hai giai đoạn :

Giai đoạn 1 từ năm 1897 đến năm 1918

Giai đoạn 2 từ năm 1919 đến năm 1945

Không gian nghiên cứu : Đề tài tập trung nghiên cứu mạng lưới giao thông vận tải đường bộ của Lào.

## **5. Nguồn tư liệu và phương pháp nghiên cứu**

### **5.1. Nguồn tư liệu**

Để thực hiện công trình của mình, người viết đã dựa vào tài liệu tham khảo là các công trình nghiên cứu của các học giả trong và ngoài nước, bên cạnh đó là nguồn tài liệu lưu trữ của chính quyền thực dân Pháp ở thư viện quốc gia Pháp vô cùng quý giá.

### **5.2. Phương pháp nghiên cứu**

Đề tài sử dụng 2 phương pháp cơ bản để nhận thức đối tượng đó là phương pháp lịch sử và phương pháp logic. Ngoài ra, công trình cũng sử dụng một số phương pháp cụ thể khác như so sánh, thống kê, tổng hợp để xử lí tốt hệ thống tư liệu, tài liệu cũng như đưa ra những kết luận chuẩn xác hơn.

## **6. Đóng góp của đề tài**

Về mặt khoa học: Kết quả nghiên cứu là nỗ lực nhằm cung cấp những tri nhận mới trong nhận thức bản thân. Góp phần làm rõ sự phát triển giao thông đường bộ ở Lào thời Pháp thuộc giai đoạn 1897 – 1945.

Về mặt thực tiễn: Đây cũng là một nguồn tư liệu, tài liệu tham khảo hữu ích cho những ai quan tâm đến lịch sử Lào.

## **7. Cấu trúc của đề tài**

Ngoài phần mở đầu, kết luận, tài liệu tham khảo và phụ lục, đề tài gồm 2 chương:

**CHƯƠNG 1 : NHỮNG NHÂN TỐ TÁC ĐỘNG ĐẾN SỰ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG Ở LÀO.**

**CHƯƠNG 2: GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở LÀO GIAI ĐOẠN (1897 – 1945)**

# CHƯƠNG 1 :

## NHỮNG NHÂN TỐ TÁC ĐỘNG ĐẾN SỰ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG Ở LÀO

### 1.1. Địa lý tự nhiên ở Lào

#### 1.1.1. Vị trí địa lí

“Nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào là một nước ở Đông – nam châu Á, nằm ở phía tây bán đảo Đông Dương, tiếp giáp với năm nước : đông giáp Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, Nam giáp Cộng hòa nhân dân Cam-pu-chia, tây giáp Vương quốc Thái Lan, tây – bắc giáp Miến Điện và bắc giáp Trung Quốc”. [10;5]

Lào là quốc gia nội địa duy nhất ở Đông Nam Á, hầu hết lãnh thổ nằm giữa vĩ độ 14 độ và 23 độ Bắc, và kinh độ 100 độ 108 độ Đông.

“Lào là một quốc gia duy nhất ở Đông Nam Á không giáp với biển. Phía Bắc giáp Trung Quốc khoảng 505 km; phía Tây Bắc giáp Mi-an-ma khoảng 236 km; phía Tây Nam giáp Thái Lan khoảng 1.835 km; phía Nam giáp Campuchia khoảng 535 km và phía Đông giáp Việt Nam khoảng 2.067 km.”, [21] nhưng nước Lào lại có con sông Mê Công - sông lớn nhất Châu Á và đứng hàng thứ 8 trên thế giới. Con sông Mê Công chảy dọc suốt từ bắc xuống nam, bắt nguồn từ cao nguyên Tây Tạng ở độ cao khoảng 3000m, chảy qua Miến Điện, Thái Lan, Lào, Campuchia, Việt Nam và đổ ra Biển Đông. Bởi vậy, Lào có nhiều đầu mối giao thông quan trọng.

Lào nằm ở trung tâm vùng Đông – nam châu Á, là nơi giao lưu của các nền văn hóa đông, tây. Lào có diện tích 237.000 ki-lô-mét vuông, nằm từ vĩ tuyến 14 độ bắc đến vĩ tuyến 22 độ bắc, dài trên một ngàn ki-lô-mét, tính từ điểm địa đầu phía bắc ở Nhọt U tới Lì Phi là điểm tận cùng phía nam. Với diện tích đó, nước Lào rộng gần bằng nước Anh, bằng 3 phần 5 Nhật Bản. Đối với khu vực Đông- nam châu Á, Lào là nước trung bình, sau In-đô-nê-xi-a, Thái Lan, Việt Nam, Phi-Líp-Pin,....

Hiện nay Lào chia thành 17 tỉnh và thủ đô Viêng Chăn. Các tỉnh lại chia thành các huyện (muang). Thành phố Viêng Chăn chia thành các quận. Nước Lào đại thể gồm ba vùng : Thượng Lào, Trung Lào và Hạ Lào. Mỗi vùng có những nét đặc sắc riêng.

Thượng Lào gồm các tỉnh: Oudomxay, Xayabury, Xiengkhuang, Huaphanh, Bokeo, Phongsaly, Luangnamtha, Luangprabang.

Trung Lào gồm các tỉnh thành: Thủ đô Viêng Chăn, tỉnh Viêng Chăn, Borikhamxay, Khammuane, và Savannakhet.

Hạ Lào gồm 4 tỉnh: Attapeu, Saravane, Sekong, Champasack.

### ***1.1.2. Địa hình***

Địa hình Lào chủ yếu là núi và cao nguyên với dãy Trường Sơn ở phía đông bắc và phía đông, dãy Luangprabang ở phía tây bắc. Các dãy núi khác có đặc trưng chủ yếu là địa hình dốc. Địa hình đồi núi trải dài khắp miền bắc đất nước trừ đồng bằng Viêng Chăn, cánh đồng Chum, cao nguyên Xiêng Khoảng. Phía tây nam ở các tỉnh Savannakhet, Champasack có diện tích đồng bằng lớn.

Địa hình Lào có nhiều núi non bao phủ bởi rừng xanh; đỉnh cao nhất là Phou Bia cao 2.817 m. Diện tích còn lại là bình nguyên và cao nguyên. Sông Mê Công chảy dọc gần hết biên giới phía tây, giáp giới với Thái Lan, trong khi đó dãy Trường Sơn chạy dọc theo biên giới phía đông giáp với Việt Nam.

Địa hình Lào có sự phân hóa khác biệt giữa Thượng Lào, Trung Lào, Hạ Lào với những đặc điểm độc đáo :

Thượng Lào “ Phần lớn là vùng rừng núi trùng điệp, tuy nhiên cũng có những cánh đồng lớn như cánh đồng tỉnh Mường Xính ( Luông Nậm Thà ), Xiêng Kho ( Hủa Phăn ), Bản Ban ( Xiêng Khoảng ), các đồng bằng phì nhiêu như đồng bằng Xay-a-bu-ri, Viêng Chăn; những thung lũng màu mỡ như Nậm Thà, Nậm Bạc...” [10;8]

“Ở Thượng Lào, nổi bật lên một vùng cao nguyên, đó là cao nguyên Mường Phuôn ( tỉnh Xiêng Khoảng ) mà người ta thường gọi là cao nguyên Cánh đồng Chum...Cao nguyên này là một địa bàn chiến lược có tầm quan trọng đối với toàn Đông Dương.” [10;8]

Trung Lào “ Có cao nguyên Na-cay, cao nguyên thứ hai của Lào, giàu nhất về thú rừng và là nơi có điều kiện hết sức thuận lợi cho việc phát triển chăn nuôi...Dưới chân cao nguyên là cánh đồng Ma-ha-xây rộng lớn.”[10;9]

“Ở Xa-văn-na-khet, có cánh đồng Kèn-cooc phì nhiêu, là nơi tập trung cư dân nông nghiệp, là một trong những vựa lúa của Lào”. [10;9]

Hạ Lào “ Người ta thường nhắc đến cao nguyên nổi tiếng Bô-lô-ven. Cao nguyên này nằm giữa các tỉnh Xa-ra-van, Át-ta-pư, Chăm-pa-xắc. Đây là một cao nguyên đất đỏ hết sức phì nhiêu và màu mỡ; khí hậu ở đây dễ chia; quanh năm cây lá, hoa cỏ xanh tươi.”[10;9]

Ngoài một số đồng bằng ở Lào chủ yếu là đồi núi : “Những ngọn núi cao nhất ở Lào nằm ở phía bắc như đỉnh Phu Loi ( 2252 mét ), Phu Phan, Phu Huột (2500 mét) thuộc tỉnh Hủa Phăn, đỉnh Phu Bia ( hơn 2800 mét) ở tây nam cao nguyên Mường Phuôn ( Xiêng Khoảng). Ở Trung và Nam Lào, có dãy Trường Sơn nằm về phía đông, là biên giới thiên nhiên giữa hai nước Lào – Việt Nam.” [10;6]

Tuy nhiên, có một thực tế là, do địa hình nhiều đồi núi chia cắt, giao thông đi lại bị cản trở nặng nề, đặc biệt do thiếu trầm trọng nguồn nhân lực, nên khi thực dân Pháp đặt được ách thống trị ở Lào và bắt tay vào công cuộc khai thác thuộc địa ở ba xứ Đông Dương cuối thế kỉ XIX đầu XX thì “*nước Lào là một trong những nơi ít được tiếp cận và lạc hậu nhất*”[18;10].

### ***1.1.3. Tài nguyên thiên nhiên***

Lào có nguồn tài nguyên phong phú về lâm, nông nghiệp, khoáng sản và thủy điện. Các nguồn tài nguyên được xem như một phương tiện thúc đẩy

Lào trở thành nước có ảnh hưởng trong tương lai, đồng thời buộc các nước khác phải chú ý tới họ.

Dưới thời Pháp thuộc (1893 – 1945), nước Lào được nhắc đến là một xứ sở giàu tài nguyên thiên nhiên có các cánh rừng nhiệt đới với các loại gỗ quý như trắc, tếch, lim, táu, gu...có thể phục vụ cho các ngành xây dựng dân dụng, đóng tàu và làm tà vẹt đường sắt; rừng thông cận ôn đới (ở cao nguyên Hủa Phăn - Sầm Nưa và cao nguyên Mường Phuôn - Xiêng Khoảng) cung cấp các loại cánh kiến tốt nhất cho thị trường thế giới.

“Đất nước Lào là đất nước của màu xanh với núi rừng trùng điệp. Núi rừng chiếm đến 80% diện tích, phần lớn nằm ở phía bắc và phía đông.”[10;6]  
“Rừng Lào là cả một kho báu vật, có nhiều loại gỗ và lâm sản. Ngoài các loại gỗ thông thường, Lào còn có nhiều loại gỗ quý. Ở Xay-a-bu-ri có những cánh rừng gỗ tếch, một loại gỗ quý vì tính chất bền chắc của nó. Loại gỗ này thường được dùng trong công nghiệp đóng tàu xây dựng và giao thông”.[10;6]

Ngoài ra rừng Lào còn có loại gỗ mặ – pà ; thường làm trụ cầu, xây dựng chùa chiền, hàng trăm năm không hề mọt ruỗng. *“ở tỉnh Khăm Muộn và Xa-văn-na-khệt có những cánh rừng mạy-pươi ( cây săng lẻ ) bạt ngàn. Loại cây này cũng là một nguyên liệu cần thiết trong xây dựng nhà cửa. Người Lào thường đục thân cây mạy-pươi lớn để làm thuyền”*.[10;6]

Rừng Lào mang lại cho người dân những nguồn lâm sản hết sức đa dạng phong phú và quý giá trong đó là cánh kiến. “Lào là nước có nhiều cánh kiến nhất ở Đông Nam Á ; Hủa Phăn là một trung tâm sản xuất cánh kiến. Sản lượng cánh kiến trắng hàng năm của Lào tới hàng trăm tấn, cánh kiến đỏ khoảng một nghìn tấn”.[10;7]

“Ở Thượng Lào, trên những vùng cao người ta còn trồng cây thuốc phiện; trước đây hàng năm Lào có thể sản xuất tới 100 tấn thuốc phiện”.[10;7] Ngoài ra, rừng Lào còn có sa nhân, bạch đậu khấu, đinh



huong,...Các thứ lâm sản thông dụng như tre, nứa, song, mây ở địa phương nào cũng có.

Với những cánh rừng nhiệt đới rộng lớn và bạt ngàn như vậy ở Lào tạo điều kiện thuận lợi cho sự sinh trưởng và phát triển của nhiều loài động vật: “Người Lào thường nói : ra khỏi bản làng là gặp thú rừng. Ngoài những loài thú rừng như hổ, báo, vượn, khỉ, hươu, nai,...rừng Lào còn có nhiều voi với bò rừng”. [10;7] Từ lâu cư dân Lào đã biết thuần dưỡng voi, voi như người bạn đồng hành với người dân Lào từ ngàn xưa, họ dùng voi để săn bắt, vận tải hàng hóa.

Ngoài ra : “ Quốc gia này may mắn có những nguồn tài nguyên thiên nhiên dồi dào, trong đó có hệ thống sông ngòi với con sông Mènam Khong (Sông Mệ) chạy dọc theo biên giới giữa Thái Lan và Lào là một phần của hệ thống sông Mê Công. Trong mấy năm qua, với giấc mộng trở thành “Bình ắc quy của châu Á”, chính phủ Lào đã cho phép xây dựng hàng chục dự án đập thủy điện ngang dọc hệ thống sông ngòi của họ với sự tài trợ của ngoại quốc, trong đó có đập Xe-Namnoy nằm ở một phụ nhánh của sông Mê Công.” [23]

“Về khoáng sản, Lào có nhiều loại khoáng sản quý như vàng, thiếc, sắt, chì, đồng, than, ăng-ti-moan, man-gan... Riêng hai mỏ sắt ở Xiêng Khoảng có trữ lượng hàng trăm triệu tấn. Ngoài ra còn có nhiều mỏ muối, phèn chua, lưu huỳnh... Mỏ muối ở Bản Cơn hàng năm có thể sản xuất từ 5000 đến 7000 tấn. Ở Lào còn có nhiều mỏ vàng nằm rải rác trên các khu vực Át-ta-pư, Khăm Muộn, Mưòng Phuôn, Luông Pha-băng. Ở thung lũng Nậm Pa-ten thuộc tỉnh Khăm Muộn có thiếc rất lớn, thực dân Pháp trước đây đã từng khai thác vùng này”. [10;7] Đặc biệt vùng Trung Lào nổi tiếng với mỏ thiếc Phong Tịu, Bò Nèng thuộc tỉnh Khăm Muộn.

“Lào là một nước có nhiều khoáng sản, một cuộc thăm dò sơ sài nhất cũng đã phát hiện rằng dưới đất Lào có rất nhiều thiếc, đồng vàng, có lẽ cả

dầu hỏa nữa. Một cuộc thăm dò địa chất khác đã phát hiện được Angtimoan Tungsten, than đá, kẽm, chì, boxits...’.[2;253]

Nguồn tài nguyên thiên nhiên của Lào là một trong những trụ cột kinh tế trong tiềm lực phát triển của Lào: ‘Chính phủ Lào xem việc khai thác những nguồn tài nguyên và đất đai là trụ cột của nền kinh tế nhằm thúc đẩy tăng trưởng và mang lại nguồn thu quan trọng’.[22]

Lào là một quốc gia giàu tài nguyên thiên nhiên, chính vì vậy là mục tiêu dòm ngó của các quốc gia phương tây đặc biệt là Pháp trong thời kì Pháp thuộc, chính vì yếu tố này Pháp đã có những hành động chính sách nhằm khai thác triệt để nguồn tài nguyên của Lào trong thời kì đô hộ để phục vụ cho nhu cầu nguyên liệu của chính quốc một trong số đó là chính sách đầu tư vào giao thông vận tải ở Lào của Pháp.

#### **1.1.4. Khí hậu**

Lào nằm trong khu vực khí hậu nhiệt đới với đặc trưng là mùa mưa và mùa khô. “Mùa mưa từ tháng 5 đến tháng 10. Mùa khô mát từ tháng 11 đến tháng 4; nhiệt độ ở Viêng Chăn có thể xuống đến hơn 10°C; các vùng núi cao có lúc nhiệt độ xuống rất thấp đến mức có băng giá, Xiengkhuang hay Phongsaly vào khoảng tháng 1 có lúc xuống đến 5°C. Mùa khô nóng từ tháng 3 đến tháng 4. Vùng ven sông Mê Công ở Hạ Lào vào mùa khô nóng có thể có lúc nhiệt độ lên tới 40°C”. [19]Theo truyền thống của địa phương thì một năm có ba mùa là mùa mưa, mùa lạnh, mùa nóng, do hai tháng cuối mùa khô nóng hơn đáng kể so với bốn tháng trước đó.

Kéo dài trên 8 vĩ tuyến, từ vĩ tuyến 14 độ bắc đến vĩ tuyến 22 độ bắc, lại chịu ảnh hưởng của khí hậu nhiệt đới ẩm gió mùa cùng ánh nắng mặt trời quanh năm. Thảm thực vật và hệ động vật đa dạng cho phép các cư dân ở Lào từ xưa tới nay phát triển nghề trồng trọt và chăn nuôi. Bên cạnh đó, đất nước này lại có nhiều tài nguyên khoáng sản phong phú, tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển kinh tế.

Ngoài ra, khác so với Thượng Lào và Hạ Lào, ở Trung Lào có khí hậu ẩm hơn so với hai khu vực còn lại.

#### **1.1.5. Sông ngòi**

Lào là quốc gia duy nhất ở khu vực Đông Nam Á không tiếp giáp biển, nhưng có sông Mê Công chạy dọc suốt từ bắc đến nam và có mạng lưới sông ngòi phong phú.

“Sông Mê Công, con sông chính của Lào, bắt nguồn từ Tây Tạng ở độ cao 3000 mét, chảy qua Vân Nam rồi xuống bán đảo Đông Dương. Chiều dài của sông chừng 4000 km thì có tới 1875 km chảy qua nước Lào. Mặt sông Mê Công giống như một cái thang khổng lồ gồm nhiều bậc cao thấp từ bắc xuống nam. Nhiều chỗ có thác ghềnh hiểm trở chắn ngang, nước chảy xiết, thuyền bè chỉ qua lại được từng quãng. Đoạn từ biên giới phía bắc tới Viêng Chăn, dòng sông chảy qua vùng núi hiểm trở, bị kẹp vào giữa những dãy núi đá cao nên luôn luôn phải đổi hướng, lòng hẹp, lũng sâu, lắm thác ghềnh... Từ Viêng Chăn xuống phía nam, sông Mê Công chảy êm hơn. Đoạn từ Viêng Chăn tới Xa-văn-na-khet dài 700 km để đi lại, thuận lợi cho giao thông đường thủy.”[10;10]

Riêng với người Pháp, Họ coi sông Mê Công là con đường mậu dịch vô cùng quan trọng từ Nam Kỳ, Campuchia qua Lào và tới Xiêm đến Trung Hoa. Trong cuốn Hồi ký "Xứ Đông Dương" của Toàn quyền Paul Doumer (1897 – 1902) khi ông đến Lào lần đầu tiên đã viết về sông Mê Công : *‘Tới đây, tôi trở lại với những cảnh tượng của thiên nhiên, nói chung thường đẹp đẽ hơn so với cảnh tượng con người tạo ra. Chúng tôi ngược dòng Mê Công trên đất Ai Lao, và tới những ghềnh nước kỳ lạ nhất, vốn nổi tiếng nhất ở hạ lưu dòng sông – các ghềnh nước ở Préa-Patang. Khi nước cạn, dòng sông chảy qua một lòng sông hẹp lỏm chồm đá. Vào mùa mưa như bây giờ, gần như tất cả các bãi đá ngầm đã ở sâu dưới nước. Nhưng dòng nước lao đi với tốc độ rất nhanh qua phần lòng sông*

*này và va đập vào các rặng đá, cuộn xoáy, tạo ra hàng nghìn xoáy nước, sỏi bọt và lao tiếp đi để rồi lại bị chặn. Âm thanh của dòng sông vọng đi rất xa, không giống như tiếng thác nước đổ ào ào, mà như một tiếng gầm tắc nghẹn của một gã khổng lồ. Đó là tiếng rên rỉ của thân nước đang chiến đấu với mặt đất.’[9;239]*

“Phía tây – nam Bô-lô-ven là tỉnh Chăm-pa-xắc. Dòng sông Mê Công từ phía Bắc, chảy đến tỉnh này thì căng mình ra trên một chiều rộng có đoạn đến trên 10 ki-lo-mét. Giữa dòng sông rộng lớn này có vô số những hòn cù lao lớn nhỏ. Mỗi hòn cù lao đều xanh biếc như một viên ngọc bích. Trong số cù lao đó, có cù lao lớn nhất là Đon Khoong dài tới 15 ki-lô-mét, rộng 8 ki-lô-mét. Người dân Lào trên các cù lao này không chỉ trồng trọt mà còn làm cả nghề chài lưới”. [10;9-10]

“Thác Khôn, tức Kặng Lì Phi là điểm tận cùng của sông Mê Công chảy qua đất Lào, sát biên giới Cam-pu-chia. Có thể nói đây là một cảnh đẹp tuyệt vời của đất nước Lào. Thác Khôn chắn ngang sông Mê Công. Ở cách xa thác Khôn chừng 5 ki-lô-mét, người ta đã nghe thấy vang vọng tiếng nước vượt qua thác như một khúc nhạc trầm hùng vô tận. Người dân Lào yêu mến và tự hào về cảnh đẹp hùng vĩ của thác Khôn.”[10;10] Nhờ vậy đây là một trong những tiềm năng phát triển du lịch của Lào.

Ngoài sông Mê Công, Lào còn có hệ thống sông, nhánh nối liền vùng rừng núi với vùng trũng trù phú, bao gồm các sông : Nậm Thà, Nậm U, Nậm Khan, Nậm Ngừm, Nậm Nghiệp ở Thượng Lào, Nậm Ca-đinh, Xê-băng-phai, Xê-băng-hiêng ở Trung Lào và Xê Đôn, Xê Công ở Hạ Lào,... kết hợp với địa hình đồi núi tạo ra giá trị lớn về thủy điện cho Lào.

Đến giữa thế kỷ XIX, khi thực dân Anh về cơ bản đã hoàn thành việc xâm chiếm các nước phong kiến lạc hậu vùng Tây Á và đang tiến dần về phía đông. Vào thời điểm này, Pháp cũng đã chiếm xong Việt Nam và Campuchia vào những năm 1858- 1884. Như vậy trong thời điểm đó ở Đông Dương chỉ

còn vùng đất Lào là vẫn còn đang bỏ ngỏ. Do đó, hai tên đế quốc Pháp và Anh càng đẩy mạnh kế hoạch nhảy vào xâm chiếm Lào. Riêng với người Pháp, trong thời điểm này họ rất quan tâm đến lãnh thổ Lào, bởi thấy được vị trí vô cùng quan trọng của Lào đối với quyền lợi của họ. Họ coi sông Mê Công là con đường mậu dịch vô cùng quan trọng từ Nam Kỳ, Campuchia qua Lào và tới Xiêm đến Trung Hoa. Nếu chiếm được Lào thì họ giải quyết được ba vấn đề:

Một là, thông được con đường để tiến tới Trung Quốc từ phía nam.

Hai là, khi đã kiểm soát được toàn bộ thung lũng sông Mê Công, người Pháp có khả năng đảm bảo ở mức độ cao hơn nữa quyền sở hữu thực dân của họ ở Đông Dương. Ngoài ra sẽ biến Sài Gòn nằm trên cửa sông Mê Công thành một thương cảng nằm ở phía ngoài toàn bộ thung lũng sông Mê Công, tạo điều kiện thống nhất giữa các xứ thuộc địa khác nhau của Pháp tại Đông Dương.

Ba là, sau khi nắm trọn bán đảo Đông Dương làm bàn đạp tiến về phía tây xâm chiếm Xiêm và các vùng đất khác.

Ý thức được điều này người Pháp rất chú trọng lấy sông Mê Công làm tiền đề để phát triển hệ thống giao thông vận tải nói chung và hệ thống đường bộ nói riêng của Lào để phục vụ cho tham vọng khai thác triệt để của Pháp. Và trong thời gian đầu sông Mê Công là một trong những con đường chính di chuyển giữa các vùng của Lào.

## **1.2. Dân cư**

Khi nói đến nguồn gốc của dân tộc Việt Nam có truyền thuyết “Con rồng cháu tiên” với nòi giống tiên rồng. Cùng với người anh em của mình dân tộc Lào cũng có truyền thuyết “Quả bầu mẹ” nói về sự hình thành ra đời của dân tộc Lào.

Nhân dân các bộ tộc Lào đã trải qua hàng nghìn năm : “ Sống trên dải đất giàu có này có hơn 30 bộ tộc khác nhau bao gồm 3,5 triệu người. Căn cứ vào những đặc điểm sinh hoạt, phong tục, ngôn ngữ và khu vực cư trú, người

ta sắp xếp các bộ tộc Lào thành ba khối lớn : Lào Lùm, Lào Thênh và Lào Xúng”.[10;11]

“Khối Lào Lùm gồm những bộ tộc thuộc nhóm ngôn ngữ Thái – Lào như người Lào, người Thái, người Lự...trong đó người Lào chiếm đa số. Người Lào là bộ tộc chính, ước chừng 2 triệu người, tuy nhiên so với số dân toàn quốc thì người Lào chưa chiếm tuyệt đại đa số như ở số đông các dân tộc khác”.[10;11] Khối người Lào Lùm sống tập trung ở vùng đồng bằng và thành thị, sống chủ yếu bằng nghề trồng lúa, chăn nuôi ở bộ phận nông thôn.

“Khối người Lào Thênh gồm nhiều bộ tộc như người Khăm Mú, La Mệt, La Ven, Ta Liêng, A Lắc, Xuôi, Cà Tu...Họ sống chủ yếu ở những miền rừng núi trên khắp đất nước và thường sống bằng nghề làm nương rẫy.”[10;11] Hiện nay bộ phận này đã có nhiều đổi mới rõ rệt, ở một số khu vực họ di chuyển xuống đồng bằng làm ruộng, sử dụng công cụ lao động mới, áp dụng những phương pháp kỹ thuật mới, vì vậy năng suất và sản lượng đang được nâng cao.

“Khối người Lào Xúng gồm những bộ tộc thuộc nhóm ngôn ngữ H’ông – Dao như người H’ông, người Dao,.. họ sống rải rác trên những đỉnh núi cao từ 1000 mét trở lên ở Bắc Lào, tập trung nhất ở các tỉnh Hua Phăn, Luông Phabang, Xiêng Khoảng. Họ sống chủ yếu bằng nghề làm rẫy, trồng ngô, chăn nuôi và đặc biệt là trồng cây thuốc phiện”.[10;12] Trước kia bộ phận này bị thực dân phương Tây và phong kiến áp bức, bóc lột đến cùng cực; hiện nay với sự giúp đỡ của chính quyền cách mạng cuộc sống của họ đã được cải tiến hơn hòa với nhịp sống chung của các bộ tộc khác.

Dù là khối người nào, nhân dân các bộ tộc Lào cùng đoàn kết xây dựng đất nước, chống kẻ thù chung, nhân dân các bộ tộc Lào đều coi nhau như anh em sống hòa hợp trong một đại gia đình Lào.

Người Lào có tinh thần đoàn kết thương yêu nhau, tinh thần lao động cần cù, dũng cảm và sáng tạo của nhân dân các bộ tộc Lào, là điều kiện hết sức thuận lợi để xây dựng một nước Lào phồn vinh và xã hội chủ nghĩa.

Nhân dân Lào là một dân tộc anh hùng, yêu tự do, dồi dào sức sống cùng với trí thông minh và bàn tay khéo léo, nhân dân các bộ tộc Lào đã sáng tạo ra một nền văn hóa lâu đời, những công trình kiến trúc độc đáo mang đậm đà màu sắc dân tộc.

Trong cuốn Hồi ký "Xứ Đông Dương" của Toàn quyền Paul Doumer (1897 – 1902) khi ông đến Lào lần đầu tiên đã viết : *‘Số dân Ai Lao quả thật rất ít ỏi. Nếu không tính tới các cộng đồng bán khai sống ở các thung lũng cao và miền núi vốn thuộc về một nhóm sắc tộc khác, thì chỉ có khoảng vài trăm nghìn người Ai Lao sống rải rác trên một lãnh thổ rộng bằng nửa nước Pháp. Đó là tàn dư của một quốc gia từng có thời văn minh và tương đối hùng mạnh. Bằng chứng về điều đó nằm ở Viên Chăn, kinh đô của xứ sở này, tại đó những phế tích của các cung điện và chùa chiền cho thấy một quá khứ huy hoàng của vương quốc này.’*[9;247]

Trong thời Pháp thuộc, dân cư của Lào tương đối ít, “vào năm 1921 mật độ dân cư trung bình của Lào là 4 người/km<sup>2</sup> trong khi đó ở Bắc Kỳ mật độ trung bình là 59 người/km<sup>2</sup>” [7;24] mật độ dân số thấp phân bố không đồng đều giữa các vùng do ảnh hưởng của yếu tố địa hình, điều này cũng gây nhiều khó khăn cho Pháp trong quá trình khai thác Lào.

### **1.3. Chính sách khai thác thuộc địa của thực dân Pháp ở Đông Dương**

Cuộc khai thác thuộc địa lần thứ nhất ở Đông Dương được mở đầu dưới thời viên Toàn quyền Paul Doumer (1897 - 1902), nhưng trên thực tế, công cuộc khai thác thuộc địa ở xứ Lào chỉ được thực dân Pháp đẩy mạnh sau khi Chiến tranh thế giới thứ nhất (1914 – 1918) kết thúc, gắn với thời kỳ nhậm chức lần thứ 2 của viên Toàn quyền Albert Sarraut (1917 – 1919).

Về mục tiêu: Pháp đẩy mạnh quá trình chia rẽ các dân tộc ở Đông Dương, tăng cường áp bức kìm kẹp làm giàu cho tư bản Pháp, biến Đông Dương thành một tỉnh của Pháp

Tổ chức bộ máy hành chính : Ngày 17 tháng 10 năm 1897, Pháp chính thức thành lập Liên bang Đông Dương theo sắc lệnh của Tổng thống cộng hòa Pháp. “Liên bang Đông Dương, đôi khi gọi là Đông Dương thuộc Pháp hoặc Đông Pháp, là lãnh thổ nằm dưới quyền cai trị của thực dân Pháp nằm ở khu vực Đông Nam Á. Liên bang bao gồm sáu xứ: Nam Kỳ (*Cochinchine*), Bắc Kỳ (*Tonkin*), Trung Kỳ (*Annam*), Lào (*Laos*), Campuchia (*Cambodge*) và Quảng Châu Loan (*Kouang-Tchéou-Wan*). Ở Việt Nam nhân danh Triều đình Huế, Pháp cũng chính thức kiểm soát Quần đảo Trường Sa và Quần đảo Hoàng Sa vào năm 1920 và tuyên bố chủ quyền vào năm 1921.”[20] Trong đó riêng với Lào đến ngày 3 tháng 10 năm 1893 Lào mới được sát nhập vào Liên bang Đông Dương.

Liên bang Đông Dương được đặt dưới quyền của hai cơ quan ở chính quốc Pháp. Nam Kỳ, Cao Miên và Lào phụ thuộc Bộ Thuộc địa Pháp dưới sự cai trị quân sự trong khi Trung và Bắc Kỳ phụ thuộc Bộ Ngoại giao Pháp do của nhà chức trách dân sự. Đứng đầu Liên bang Đông Dương là viên Toàn quyền và Tổng thư ký, tức Phó Toàn quyền. Sau năm 1945 chức vụ Toàn quyền Đông Dương đổi thành Cao ủy Pháp tại Đông Dương và đến năm 1953 thì gọi là Tổng ủy. Toàn quyền Đông Dương có quyền lực tối cao giúp việc cho toàn quyền là Hội đồng Tối cao; Hội đồng Tối cao một năm họp hai lần ở Sài Gòn và Hà Nội để ban hành các đạo luật và tính toán ngân sách chung và riêng của từng xứ.

Trong sáu xứ thuộc Liên bang Đông Dương, đứng đầu mỗi xứ như sau  
Nam Kỳ trực thuộc cai trị của Pháp dưới chế độ thuộc địa. Đứng đầu Nam Kỳ là Thống đốc có "Hội đồng Tư mật" và Hội đồng Thuộc địa là hai nghị hội.



Bắc Kỳ, Trung Kỳ, Lào và Miên thuộc chế độ bảo hộ, tức hệ thống hành chính bản xứ được duy trì và người Pháp cai trị gián tiếp qua ngạch quan lại Việt (ở Bắc Kỳ và Trung Kỳ), Miên hoặc Lào.

Đứng đầu nền bảo hộ Bắc Kỳ là Thống sứ người Pháp (*Résidents supérieurs*) (1889-1955) cùng ba nghị hội "Hội đồng Bảo hộ", "Hội đồng Pháp nhân" (đại diện người Pháp), và "Viện Dân biểu Bắc Kỳ" (đại diện người Việt).

Đứng đầu nền bảo hộ Trung Kỳ là Khâm sứ người Pháp. Ở Lào và Miên cũng có khâm sứ như Trung Kỳ.

Dưới tỉnh là phủ, huyện, châu, dưới là làng xã do quan chức địa phương cai quản, duy trì 'văn hóa làng' theo hướng 'bản cùng hóa' và 'ngu dân hóa'.

Về kinh tế : Nông nghiệp tiến hành cướp đoạt ruộng đất của nông dân, bóc lột nông dân bằng địa tô, công nghiệp Pháp đẩy mạnh hoạt động khai thác mỏ (than, kim loại...) để xuất khẩu và phục vụ cho nhu cầu nguyên liệu của chính quốc, xây dựng cơ sở sản xuất xi măng, gạch ngói, điện nước, chế biến gỗ, xay lúa, thương nghiệp độc chiếm thị trường Đông Dương, về nguyên liệu và thu thuế, nắm quyền chỉ huy nền kinh tế Đông Dương, lập ra ngân hàng Đông Dương để điều tiết nền kinh tế Đông Dương. Tăng cường bóc lột bằng các thứ thuế đặc biệt là thuế rượu, thuế thuốc phiện, thuế thân và thuế muối.

Về văn hóa – xã hội : Thực dân Pháp thực hiện chính sách văn hóa, xã hội thực dân; dung túng, duy trì các hủ tục lạc hậu, cùng việc kinh doanh thuốc phiện và rượu như một đặc quyền của nhà nước.

Về giáo dục : Tiến hành một số cải cách giáo dục phục vụ cho nhu cầu khai thác của Pháp, hệ thống giáo dục đến năm 1908 bao gồm:

Ấu học thì giao cho xã thôn dạy chữ Nho và chữ Quốc ngữ; ai đậu thì gọi là "tuyển sinh."

Tiểu học thì do phủ huyện có huấn đạo và giáo thụ đảm trách, tiếp tục dạy chữ Nho và chữ Quốc ngữ và có thể tình nguyện học thêm chữ Pháp chứ không bắt buộc;

Trung học thì do quan đốc học ở tỉnh lý trông coi và dạy chữ Quốc ngữ và tiếng Pháp. Đây bước đầu của chữ Quốc ngữ trong ngành giáo dục của người Việt.

Đại học còn hạn chế, Viện Đại học Đông Dương ở Hà Nội khai giảng từ năm 1907 nhưng hoạt động gián đoạn đến năm 1917 mới tái tục. Điểm đáng lưu ý là chứng chỉ do Đại học Đông Dương cấp không được công nhận là tương xứng với các trường đại học bên Pháp. Sinh viên Đông Dương muốn sang Pháp học cũng bị gây khó dễ và hạn chế.

Về giao thông : Pháp nhấn mạnh sự kết nối giữa các đô thị nơi đông dân cư với các vùng sản xuất lương thực kết nối giữa các trung tâm công nghiệp khai thác với chế biến thô và kết nối xuyên biên giới với Trung Quốc hay thế giới.

Nhìn chung, chính sách khai thác của Pháp ở Đông Dương nhằm khai thác tài nguyên thiên nhiên và kìm hãm sự phát triển của khu vực này, tiến hành thiết lập một bộ máy chặt chẽ để quản lý Đông Dương.

#### **1.4. Chính sách đầu tư xây dựng hệ thống giao thông vận tải của Pháp ở Lào**

Ngay sau khi đặt được ách thống trị ở Lào vào cuối thế kỉ XIX, chính quyền thực dân Pháp đã nhận thức được việc phải đẩy mạnh phát triển hệ thống giao thông ở đây. Tuy nhiên, ban đầu trong kế hoạch khai thác thuộc địa của Pháp ở Lào, Pháp không dám đầu tư vốn vào các công trình giao thông vận tải, vì Pháp biết rằng bỏ vốn vào ngành này sẽ chậm thu được lãi, vì vậy trước thế kỉ XX giao thông vận tải ở Lào kém phát triển. Sau này, trong quá trình khai thác kinh tế ở Lào, thực dân Pháp coi việc phát triển giao thông vận tải có ý nghĩa hàng đầu. Nếu thiếu mạng lưới này thì không thể

tiến hành tốt công việc được. Hệ thống đường bộ cũng như đường sắt, đường thủy có tầm quan trọng rất đặc biệt, nó tạo ra khả năng di dân từ những nơi quá nhiều người ở và quá dư lao động đến những tỉnh còn thừa dân. Hơn nữa, Lào lại là một xứ biệt lập, nằm sâu trong lục địa, nên việc xây dựng hệ thống đường bộ nối Lào với Việt Nam là rất cần thiết để Lào có thể thông thương ra được các cảng biển Trung Kỳ của Việt Nam và tách Lào ra khỏi Xiêm (Thái Lan) và khai thác được các nguồn tài nguyên giàu có ở Lào.

Một trong những việc làm đầu tiên khi bắt tay vào công cuộc khai thác thuộc địa ở Đông Dương cũng như ở xứ Lào của thực dân Pháp đó là tiến hành xây dựng đường xá: *“Cũng như những người La Mã, những người Pháp thực dân luôn luôn là những người xây dựng lớn về đường xá. Họ không quên mất truyền thống này ở Liên bang Đông Dương”* [3;116].

Vấn đề xây dựng hệ thống đường sá ở Lào đã trở thành vấn đề quan trọng về chiến lược quân sự cũng như về cơ sở hạ tầng cho việc khai thác thuộc địa ở Lào. Tuy nhiên, đã có một sự tính toán khá dè dặt của Pháp qua ý kiến của E.Picanou viết trong tác phẩm *“Le Laos Francais”* năm 1901 như sau: *“Tóm lại, cần có những biện pháp có hiệu quả nhất để khuyến khích sự phát triển thương mại giữa xứ Lào thuộc Pháp với các xứ xung quanh. Tuy nhiên, không nên ngay từ bây giờ lao vào xây dựng những con đường bộ đòi hỏi kinh phí quá lớn... nên tiến hành có phương pháp từng bước với chi phí ít nhất”*[5;25]

Trong số các khu vực thuộc Liên Bang Đông Dương, trong khoảng thời gian đầu thế kỉ XX đến trước năm 1918, số vốn đầu tư vào giao thông vận tải đường bộ ở Lào ít hơn hẳn so với các khu vực khác trong Liên Bang do những nguyên nhân khác nhau. Tính đến những năm đầu của thế kỉ XX, số vốn đầu tư của Pháp vào Lào là 300.000 francs 1915, trong đó từ năm 1900 số vốn đầu tư vào đường sá của Lào chỉ chiếm 16% thấp hơn nhiều so các khu vực khác ở Đông Dương. Kể từ năm 1919 trở đi Pháp bắt đầu đẩy

manh đầu tư vốn vào hệ thống giao thông vận tải đường bộ ở Lào cả vốn tư nhân và vốn nhà nước.

Mặc dù thực dân Pháp thấy rõ được tầm quan trọng của việc xây dựng hệ thống đường xá về chiến lược quân sự, cũng như về cơ sở hạ tầng cho khai thác kinh tế, nhưng trên thực tế, công việc này được tiến hành hết sức chậm chạp và chỉ được đẩy mạnh sau khi Chiến tranh thế giới thứ nhất (1914 – 1918) kết thúc.

Như vậy, ý thức rõ được vai trò tầm quan trọng của hệ thống giao thông vận tải trong quá trình khai thác thuộc địa, thực dân Pháp đã chú ý trước hết đến việc xây dựng giao thông đường bộ. Tuy nhiên, trong thời gian này, việc xây dựng các tuyến đường còn hạn chế do những nhân tố khách quan và chủ quan.

### **1.5. Giao thông ở Lào trước thế kỉ XX**

Trong cuốn Hồi ký "Xứ Đông Dương" của Toàn quyền Paul Doumer (1897 – 1902) khi ông đến Lào lần đầu tiên đã viết : *"Nếu thực hiện chuyến đi vào mùa khô tàu thuyền chỉ có thể lưu thông trên một phần nhỏ đoạn sông Mê Công chảy qua Nam Vang, thì sẽ mất quá nhiều thời gian quý giá vốn phải được dành cho công cuộc tổ chức bộ máy chính quyền và nền tài chính Đông Dương khi đó đang khiến tôi bận bịu. Nhưng đi tới Lào theo đường bộ thì quả thật sẽ mất nhiều tuần đằng đẵng, cho dù là theo tuyến đường nào. Người ta có thể đến miền Nam Lào bằng cách men theo bờ sông và đi vào thung lũng sông Mê Công, qua một vùng đất gần như hoang vắng, ít được biết đến, bị cắt ngang bởi các dòng chảy theo những phương hướng khó đoán.... Có thể đi tới miền Trung Lào qua hai con đường dài và khó đi ngang nhau. Tuyến đường đầu tiên xuất phát từ Huế và kết thúc tại Savanakhét, ở phía thượng nguồn của những ghềnh thác chảy xiết của Kemmarat nhập vào sông Mê Công trên một quãng dài cả trăm cây số; con đường này đi qua Quảng Trị, vắt qua dãy An Nam theo thung lũng Mai Lan, đèo, rồi xuôi*

*xuống về phía sông Mê Công theo triền dốc thoải qua những cánh rừng thưa. Tuyến đường thứ hai nằm lui hơn về phía bắc, xuất phát từ cảng Vinh, qua Ha – Trai, qua một đoạn của dãy Trường Sơn ở độ cao 1.200m rồi dừng chân ở đoạn mở rộng của dòng sông ở gần Outhen.*

*Để tới Luông Pha Băng, trung tâm chính của Bắc Lào còn khó khăn hơn nữa. Cần đi thuyền tam bản một cách chậm chạp từ Bắc Kỳ theo đường sông Đà, rồi đi tiếp bằng ngựa qua Vạn Bú và Điện Biên, đi xuyên qua một vùng rừng thiêng nước độc hoang vu; và thế sẽ là phải mất nhiều ngày và nhiều tuần chỉ để tới được một điểm duy nhất của nước Lào rộng lớn”* [9;235-236] Có thể thấy yếu tố địa hình hiểm trở là một trong những nhân tố gây khó khăn rất lớn đến việc di chuyển đến được các vùng ở Bắc, Trung và Nam Lào bằng đường bộ hay đường thủy đều gặp rất nhiều khó khăn và phải mất hàng tuần, như trong hồi kí đã đề cập.

Trong khoảng thời gian trước thế kỉ XX ở Lào, Pháp chỉ mới “*cải tạo, mở rộng một số con đường ngựa từ 1m đến 2m, và những con đường xe bò từ 3m đến 6m*” [5;25] Tất cả những việc làm này đều do lao dịch cưỡng bức của nhân dân các bộ tộc thực hiện. Nhận thấy việc đầu tư vào hệ thống giao thông vận tải nói chung và giao thông vận tải đường bộ nói riêng của Pháp ở Lào chậm thu được lãi nên trong một thời gian dài, ở Lào sông Mê Công dường như là con đường thông thương quan trọng duy nhất để nối liền Lào với nước ngoài và cũng như miền Nam với miền Bắc Lào, tuy vậy cũng chỉ có khúc sông từ Viengchan đến Xavannakhet là có thể sử dụng được tương đối tốt.

Theo Viện nghiên cứu Đông Nam Á: “Trong những năm đầu chiếm đóng Lào, thực dân Pháp đã mở những con đường quân sự để tiến hành các cuộc đàn áp các cuộc khởi nghĩa. Hầu hết những con đường này là những đường đã có từ trước”. [2;247] Vì vậy trong giai đoạn trước thế kỉ XX Pháp mới tiến hành cải tạo sửa chữa một số con đường sẵn có phục vụ cho nhu cầu quân sự là chủ yếu.

Trong cuốn Hồi ký "Xứ Đông Dương" của Toàn quyền Paul Doumer (1897 – 1902) khi ông đến Lào lần đầu tiên đã viết : ‘*Với những nguồn lực hạn chế về người và tiền, những nhân tố cấp thiết mà thật không may cũng chậm được đáp ứng, vị Khâm sứ Ai Lao cần thực thi cùng những chương trình như người đồng cấp tại Cao Miên. Ông cần tập trung sức lực vào các công trình công chính, các tuyến đường cho phép kết nối các khu vực nội địa với sông Mê Công, các tuyến đường thâm nhập lớn, để thi công chúng ông cần phối hợp đặc biệt hiệu quả với Thống sứ Trung Kỳ, người cũng đã nhận được chỉ thị tương tự. Công cuộc thuộc địa hóa chỉ phát triển được khi hệ thống giao thông nội địa được đảm bảo trước hết là giao thông trên sông Mê Công, bằng cách cải thiện hết mức khả năng lưu thông tàu thuyền của dòng sông này – cơ quan giao thông công chính đã làm rất tốt công việc này sau đó nhờ vào các hệ thống đường ngang, tiền đề cho những tuyến đường sắt tương lai như tuyến đường đã bắt đầu được thi công giữa Quảng Trị ở Trung Kỳ và Savannakek bên bờ Mê Công hay tuyến đường Vinh–cao nguyên Xiêng Khoảng đang được nghiên cứu. Được tạo thành từ sự mở rộng dãy Trường Sơn ở phía bắc, cao nguyên Xiêng Khoảng có độ cao từ 1.000 tới 1500 mét.*’[9;251]. Như vậy trong khoảng thời gian trước thế kỉ XX Lào vẫn là nước biệt lập so với các nước trong Liên Bang Đông Dương, giao thông vận tải đường bộ chưa phát triển.

## **Tiểu kết chương 1**

Lào trước thế kỉ XX là một quốc gia nằm dưới ách đô hộ của phong kiến Xiêm, hoàn toàn cô lập với các quốc gia trên bán đảo Đông Dương. Mạng lưới giao thông vận tải đường bộ hoàn toàn không phát triển do chịu ảnh hưởng bởi địa hình hiểm trở, đồi núi bao quanh – hơn 90% Lào là đồi núi, trình độ dân trí kĩ thuật của dân cư Lào còn kém, mật độ dân số phân bố thưa thớt, chính vì vậy giao thông vận tải đường bộ ở Lào trước thời kì Pháp thuộc không có cơ sở để phát triển.

Từ năm 1893, Pháp thay thế Xiêm chính thức đặt ách thống trị trên lãnh thổ Lào. Ngay từ khi đặt chân đến Lào, Pháp chưa chú trọng đầu tư vào Lào do nhiều yếu tố khách quan, tuy nhiên bản chất của chủ nghĩa đế quốc khi xâm chiếm thuộc địa là để mở rộng thị trường khai thác tài nguyên thiên nhiên, nên việc tạo tiền đề khai thác Lào là tất yếu đối với Pháp, một trong số đó là việc đầu tư vào hệ thống giao thông vận tải. Trước thế kỉ XX, Pháp đã chú trọng dựa vào nguồn vốn ít ỏi hiện tại xây dựng một số con đường tại Lào nhằm phục vụ nhu cầu khai thác ban đầu và tập trung vào mục đích chính trị - quân sự, Pháp chủ trương xây dựng các con đường này nhằm vào việc đưa quân từ Việt Nam sang đàn áp phong trào của nhân dân Lào. Bước vào đầu thế kỉ XX trên cơ sở những tiền đề khách quan và chủ quan Pháp đã có những hành động nhằm từng bước xây dựng hệ thống giao thông vận tải đường bộ ở Lào phục vụ cho những mục đích kinh tế - chính trị - quân sự của Pháp.

## **Chương 2:**

### **GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở LÀO GIAI ĐOẠN (1897 – 1945)**

#### **2.1. Các giai đoạn phát triển của giao thông đường bộ Lào**

##### ***2.1.1. Giao thông đường bộ ở Lào giai đoạn 1897 – 1918***

Từ cuối thế kỷ XIX, cuộc cách mạng về khoa học kỹ thuật đã kích thích chế độ tư bản chủ nghĩa phát triển chuyển qua giai đoạn đế quốc chủ nghĩa, đẩy mạnh công cuộc xâm chiếm các nước yếu hơn làm thuộc địa và mở rộng thị trường. Các nước ở khu vực Đông Nam Á cũng trở thành đối tượng nhòm ngó, mục tiêu quan trọng và hấp dẫn cho các cuộc chiến tranh và xâm chiếm của bọn tư bản đế quốc. Trên thực tế, đến cuối thế kỷ XIX, thực dân Âu - Mỹ đã hoàn tất công cuộc xâm lược các nước Đông Nam Á, các quốc gia Đông Nam Á đã từng bước biến thành những miền đất thuộc địa của Anh và Pháp – hai thực dân mạnh nhất lúc này.

Đông Dương, một khu vực có vị trí địa chính trị quan trọng, không chỉ nhiều tài nguyên thiên nhiên, nhân công dồi dào, rẻ mạt mà Đông Dương còn có một ý nghĩa quan trọng đối với Pháp. Sau hai hiệp ước 1883 – 1884, Pháp căn bản hoàn thành công cuộc bình định Việt Nam bằng quân sự, hiệp ước Pháp – Xiêm ngày 15/7/1864 với nội dung chủ yếu - Xiêm thừa nhận quyền bảo hộ của Pháp ở Campuchia, như vậy là đến thời điểm này, Pháp đã gạt được Xiêm ra khỏi Campuchia để một mình độc chiếm Campuchia.

Trước khi bị đế quốc Pháp xâm lược, Lào đã bị phong kiến Xiêm thống trị trong hơn 100 năm (1779- 1892). Không phải đến giữa thế kỷ XIX người Pháp mới để tâm đến vùng đất Lào mà quá trình thâm nhập của họ đã diễn ra từ rất sớm và có định hướng rõ ràng từ thế kỉ XVII. Năm 1658, hội các đoàn truyền giáo ở nước ngoài được thành lập tại Pháp với mục đích công khai là truyền đạo ở nước Lào, nhưng thực chất là để đến vùng biên giới Xiêm - Lào, nhằm mở một con đường vào vương quốc Lào. Nhà thám hiểm người Pháp đầu tiên đặt chân lên đất Lào là Henri Monhot năm 1861. Sau



Hiệp ước Pháp – Xiêm ngày 3 tháng 10 năm 1893, đánh dấu kết thúc thắng lợi quá trình xâm lược Đông Dương nói chung, Lào nói riêng của thực dân Pháp. Cũng sau năm này, Pháp bắt đầu thực hiện chế độ cai trị ở Lào. Đến năm 1899, toàn bộ lãnh thổ Lào nằm trong Liên Bang Đông Dương thuộc Pháp. Nước Lào trong thời kì phong kiến cũng như trong giai đoạn đầu dưới sự cai trị của thực dân Pháp vẫn là nước biệt lập, khép kín so với các nước trong “*Liên bang Đông Dương*”.

Ở cuối thế kỉ XIX đầu thế kỉ XX, Chủ nghĩa tư bản phát triển theo quy luật không đều làm thay đổi sâu sắc so sánh lực lượng giữa các đế quốc, mâu thuẫn giữa các đế quốc về vấn đề thuộc địa nảy sinh và ngày càng gay gắt sự phân chia thuộc địa giữa các đế quốc cũng không đều. Đế quốc già (Anh, Pháp) nhiều thuộc địa. Đế quốc trẻ (Đức, Mỹ) ít thuộc địa. Các cuộc chiến tranh giành thuộc địa đã nổ ra ở nhiều nơi vào cuối thế kỷ XIX, trong cuộc chạy đua giành giật thuộc địa, Đức là kẻ hiếu chiến nhất, lại ít thuộc địa. Đức đã cùng Áo - Hung, Italia thành lập “phe Liên Minh”, năm 1882 chuẩn bị chiến tranh chia lại thế giới, để đối phó Anh đã ký với Nga và Pháp những Hiệp ước tay đôi hình thành phe Hiệp ước (đầu thế kỉ XX). Đầu thế kỉ XX ở châu Âu đã hình thành 2 khối quân sự đối đầu nhau, âm mưu xâm lược, cướp đoạt lãnh thổ và thuộc địa của nhau, điên cuồng chạy đua vũ trang, chuẩn bị cho chiến tranh. Trước tình thế đó đã làm bùng nổ cuộc chiến tranh thế giới thứ nhất ( 1914 – 1918 ).

Năm 1897, Pháp bắt tay vào công cuộc khai thác thuộc địa ở Đông Dương, việc đầu tư xây dựng hệ thống giao thông vận tải đường bộ ở Lào bắt đầu có sự đề cập đến.

Trong những năm đầu có sự hiện diện của Pháp cho đến ngưỡng cửa thế kỉ XX, dưới thời toàn quyền Paul Doumer (1897 – 1902), số vốn đầu tư của Pháp vào Lào rất ít ỏi cả số vốn tư nhân và vốn nhà nước, điều này khác biệt hoàn toàn so với các xứ thuộc địa khác trong Liên bang Đông Dương.

Tính đến năm 1902 tổng khối lượng vốn tư nhân đầu tư của Pháp vào Liên bang Đông Dương như sau:

Phân bố địa lý của tổng khối lượng vốn tư nhân đầu tư cho đến 1902:[5;52]

Xứ	Số tiền (francs 1903)	% của tổng số vốn Pháp	% của tổng số vốn nước ngoài
Bắc Kỳ	61.886.500	48,8	24
Nam Kỳ	42.592.810	33,6	60
Trung Kỳ	13.132.000	10,3	1
Cao Miên	8.847.590	7	15
Lào	405.000	0,3	0
	126.863.900	100%	100%

Trong đó, sự phân bổ vốn của Pháp với các công trình công cộng đặc biệt sự đầu tư vào đường sá giao thông vận tải chiếm tỉ trọng rất nhỏ trong cơ cấu ngành cũng như so với các khu vực khác trên toàn Đông Dương. Cụ thể : Phân bổ theo thuộc địa và theo tính chất công trình, những chi phí cho công trình công cộng, thực hiện từ năm 1900 đến 1935 (theo %).[5;106]

Khu vực địa lý	Đường sắt	Đường sá	Thủy lợi và việc đi lại trên sông, biển.	Các khoản khác
Trung Kỳ	46,1%	27,5%	22,6%	26%
Cao Miên	13,1	20,5	2,1	8,6
Nam Kỳ	13,1	11,5	35,5	30,8
Lào	0,1	16	2,1	2,7
Bắc Kỳ	27,6	24,5	37,7	31,9
	100%	100%	100%	100%
Phân của mỗi tỉnh	42%	17%	19%	22%

chất công trình				
--------------------	--	--	--	--

Ngoài ra, “*hàng năm Pháp phải chi phí cho việc làm đường ở Lào khoảng từ 500.000 đồng đến 800.000 đồng khoản chi này kéo dài sáu năm từ năm 1918 đến 1923 tốn hết 4.320.000 đồng.*”[5;29]

Tóm lại, ta thấy rõ sự hạn hẹp trong việc đầu tư của Pháp đối với Lào do những nguyên nhân khách quan trên cả nguồn vốn trong nước và nguồn vốn của chính phủ Pháp, “*Lào đã là những thân nhân nghèo của nền tài chính Đông Dương*”.[3;54] Tuy nhiên với những đồng vốn ít ỏi giới cầm quyền Pháp ở Đông Dương đã cố gắng xây dựng khôi phục mạng lưới giao thông vận tải đường bộ ở Lào.

Kể từ năm 1904, thực dân Pháp bắt tay khởi công xây dựng một hệ thống đường kết nối Việt Nam với Lào, cụ thể con đường số 9 từ Đông Hà sang Savanakhet, nhưng đến năm 1907 thì con đường này bị bỏ dở và chỉ được tiếp tục tiến hành vào năm 1910, đường số 9 – quốc lộ 9 nhằm nối Lào với Đà Nẵng phục vụ cho việc đưa hàng hóa Pháp vào bán ở Lào và chuyển nguyên liệu, sản phẩm của Lào về Pháp hoặc bán ra nước ngoài, đồng thời có thể điều động nhanh chóng lực lượng quân sự của Pháp từ Việt Nam sang đàn áp phong trào đấu tranh của nhân dân Lào. Tiếp đó, Pháp làm các con đường nối Viên Chăn với Hà Nội, Thà Khẹt với Vinh,..

Có thể thấy, thực dân Pháp khó có thể dựa vào nguồn nhân lực và lao động của Lào bởi ở đây từ xưa đến nay vẫn là nơi đất rộng người thưa, thiếu nhân công và lao động không giống như ở Việt Nam. Giai đoạn này, nhân công người Việt được Pháp đưa sang Lào với số lượng khá đông đảo. Một số con đường ngang từ Việt Nam sang Lào cũng được tiến hành từ phía Việt Nam. Đường số 7 từ Nghệ An sang Xiêng Khoảng được tiến hành từ năm 1913, đường số 9 từ Đông Hà (Quảng Trị) sang Xvanakhet được tiến hành

đợt 1 từ năm 1904 và đợt 2 từ năm 1910 cho đến năm 1926 mới hoàn thành. Trong bản báo cáo năm 1911, chính quyền thực dân Pháp đã khẳng định rằng: *"Việc thiết lập con đường Savanakhet – Quảng Trị đã chứng tỏ biết bao sự cần thiết về giao thông với xứ Trung Kỳ ... Những vấn đề này cần được nghiên cứu kỹ lưỡng hơn và khẳng định hơn về dấu vết mới con đường Kengkabao – Quảng trị, con đường này khi được khai thông không chỉ dễ đi bằng ô tô mà còn là bước đệm cho đường sắt"*[17;257]

Tất cả những con đường trên đây cho đến sau Chiến tranh thế giới thứ nhất phần lớn chỉ mới làm ở phía Việt Nam hoặc quá sang phía Lào một ít.

Năm 1913, thực dân Pháp cho xây dựng con đường số 7 từ Nghệ An đi Xiêng Khoảng *"Con đường này nối Xiêng Khoảng với Vinh hay Phủ Diễn thông qua Bản Ban, Mường Sén và các thung lũng Nậm Mô và Sông Cả.*

*Việc nghiên cứu và xây dựng các con đường này đã được gửi gắm cho ông M. Barthélemy quan cai trị và Ủy viên chính phủ ở Xiêng Khoảng, bởi ông Toàn quyền Sarraut sau một chuyến kinh lý của ông này trong vùng Trấn Ninh.*

*Mục đích là tìm một con đường cho phép đi lại được dễ dàng đến tận Trung Kỳ để có thể thay thế được việc mang vác nặng nề cho các cư dân ở khu vực này.*

*Mặt bằng hiện nay đã được thiết lập từ cây số 0 đến Km 102 xuất phát từ Xiêng Khoảng.*

*Con đường này đã được phát triển trên 73 km trên một vùng đất nhấp nhô để có thể giảm thiểu đi việc đào đất"*[12;137-139]

Con đường quốc lộ số 13, nối liền Sài Gòn – Karité (Campuchia) – Pắc Sế đã được thực hiện từ năm 1914 theo Nghị định ngày 7/06/1914.

Năm 1916, xây dựng con đường số 8 từ Hà Tĩnh đi sang Khăm Muộn *"Đường từ Napé đi Mê Công (đường số 8)*

Năm 1914, người ta đã quyết định một phái đoàn về vẽ địa hình để xem xét một con đường tương lai nối liền Nape với sông Mê Công chạy qua Cam keut để đổ ra sông Mê Công ưu tiên chạy về Nam – kadine trước lúc chạy về Pakhimboun hoặc Thà Khệt, vùng này rất gần Keng kabao, và để làm một cái mốc cao trong hướng để chọn lọc. Hoàn cảnh hiện nay không cho phép để làm tiếp dự án này.

Và lại đã diễn ra vấn đề dừng lại sự chọn lọc của đoạn kết thúc đối với một điểm của Mê Công có thể ghé sát được trong cả năm.

Kéo dài trên đoạn Paksane con đường này sẽ nối với con đường Paksane – Xiêng Khoảng.

Với lộ trình này sẽ cho phép ô tô đi lại thường xuyên từ Hà Nội đến Viêng Chăn mất 3 ngày"[12;137-139]

Năm 1917, xây dựng con đường số 6 từ Thanh Hóa sang Sầm Nưa. Công việc đào đắp đất, rải đá, xây cầu đã được thực hiện bởi phu lao dịch người Lào và các công nhân, culi người Việt. Trong một bản "Kế hoạch của chiến dịch năm 1915 – 1916" về việc xây dựng những con đường, chính quyền thực dân Pháp đã ghi rõ:

"Phân nhánh đầu tiên

Giới hạn nhằm vào km 106

1. Việc đào đắp đất được thực hiện bởi 500 phu lao dịch ở km 83 và 106 (Mường Pha Lan) để nhằm kết thúc chặng đường này trước khi lúc suối đang khô. Sau đó tất cả nhóm culi này sẽ tập hợp về Đồng Hén để bồi thêm cho sông Sé Tchamphone nhằm bảo đảm cho việc nối liền với km 83

2. Cầu Sé Tchamphone được xây dựng bởi công nhân có tay nghề và sự giúp đỡ của 200 phu lao dịch.

3. Việc khai thác đá hoặc ở vùng Biên Hòa sẽ được đẩy mạnh với tổng số 400 culi nhằm khai thác đá và sắp đặt nó ở giữa km 28 và 52 để phục vụ cho công tác rải đá ngay trước khi bắt đầu mùa mưa.

#### 4. Phân nhánh 4

Những công việc đào đất sẽ tiếp tục ở km 200 chạy về Mường Phin với nhóm 300 culi. Những công trình tạm thời rất đơn giản sẽ được thiết lập bên dòng suối để bảo đảm cho việc đi lại giữa Tchépone và Mường Phin. Kết quả đầu tiên này rất hữu ích bởi vì phần con đường đang làm hiện nay chưa thể đi lại được. '[12;137-139]

'Một hoạt động lớn đã không ngừng ngự trị trong suốt chiến dịch trước đây đó là số lượng lớn các công trình làm đường. Mặc dù thiếu về nhân sự kỹ thuật nhưng các công trình này vẫn được thực hiện không ngừng dưới sự chỉ đạo của các vị đứng đầu khu vực như ở Trấn Ninh dưới sự chỉ đạo kỹ thuật của ông Thanh tra chính phủ. Các mạng lưới phụ của các con đường hàng tỉnh cũng không bị sao nhãng... Các công trình vĩnh viễn đã xây dựng trên con đường từ Viêng Chăn đến Banhakkhoua qua Thangon và trên con đường từ Pắc Sẻ đi Saravane qua Sasia. Mặt bằng con đường này đã làm mất tính cô lập của cao nguyên Bôlôven hiện nay mà lợi ích lớn nhất là phát triển nền kinh tế của khu vực này, cung cấp nguồn lực lớn cho việc chăn nuôi gia súc. Chính quyền địa phương đang xem xét việc thành lập một trạm đo thời tiết khí hậu ở Nong bok để có ích cho các tỉnh Pắc Sẻ, Saravane và Atopur.

Các con đường này đã có vai trò quan trọng:

Nối liền các vùng nông nghiệp giàu có với các thị trấn của tỉnh; đó là trường hợp của các con đường 2,3,5,7,9,11,12;

Nối liền giữa nó với các thị trấn hoặc nối với sông Mê Công hoặc mạng lưới đường quốc lộ, đó là trường hợp các đường 1,4,10,14,15,17,17;

Con đường quốc lộ số 1 hiển nhiên là chạy dài đến cực của cửa Paklay chạy dài 120 km mà tàu thủy có thể đi lại được hầu như suốt năm.

Cho phép du nhập dễ dàng vào các vùng khai thác mỏ (đường số 6)

*Cuối cùng con đường số 8 dài 493 km liên quan đến việc thiết lập quan hệ với các vùng chăn nuôi của các tỉnh Saravane, Savanakhēt và Khăm Muôn’[13;153-154]*

Bên cạnh đó, trên cơ sở đường giao thông đã có sẵn từ trước 1897, Pháp đã tu sửa và duy trì các tuyến đường nội địa như Luông Phabang A–Mường Ko, Luông Phabang – Xiêng Khoảng... có khoảng 15 tuyến đường được đưa vào sử dụng.

Ý định làm đường sắt bị bãi bỏ, “nhưng ngay việc làm đường cũng còn rất kém. chưa có một đoạn nào được trải nhựa, kể cả trong thành phố Viêng Chăn, trong khi những nơi khác ở Đông Dương đã có hàng trăm km trải nhựa. Trên cơ sở 1237 km dự định mở rộng để xe ngựa hay ô tô đi được, thì 598 km đã được chuẩn bị nền và 315 km được rải đá. Kinh phí dành cho việc này là 803.000”[4;126]

Có thể thấy cho đến năm 1912, chưa có những “*đường giao thông thuộc lợi ích chung nối liền các nước của Liên bang*”[3;116] “*Chính vào lúc này, dưới sự đôn đốc của Toàn quyền Albert Sarraut, quy hoạch về mạng lưới đường bộ rộng lớn theo một chương trình chung được quyết định. Nghị định ngày 18.6.1918 quy định việc sắp xếp các đường thuộc địa*”. [3;117] Theo nghị định 18 quá trình xây dựng mạng lưới giao thông vận tải được đẩy mạnh. “*Năm 1912, là năm khởi đầu việc xây dựng đường sá*”[3;132]

Nhìn chung trong giai đoạn 1897 – 1919, thực dân Pháp chưa đầu tư khai thác nhiều về hệ thống giao thông vận tải ở Lào. Trên cơ sở một số con đường có từ trước Pháp xây dựng và cải tạo một số con đường phục vụ cho mục đích quân sự và khai thác ban đầu.

Về kinh tế, tất cả những con đường đó đều nhằm phục vụ cho việc xuất nhập khẩu hàng hóa, bởi vậy : “Đưa đến tình trạng là mỗi vùng kinh tế của Lào có liên hệ với một trung tâm kinh tế ở bên ngoài chặt chẽ hơn và một trung tâm kinh tế trong nước. Các vùng kinh tế của Lào không nối liền với

nhau thành một cơ chế thống nhất, do đó không hỗ trợ và thúc đẩy nhau. Ví dụ cà phê ở Hạ Lào mang sang Sài Gòn bán lại rẻ hơn là bán ở Thượng Lào”. [2;249]

Để xây dựng một số ít đường sá trên đây, với mục đích đàn áp và bóc lột nhân dân Lào, thực dân Pháp đã bắt nhân dân Lào phải chịu những “*món chi tiêu khổng lồ*” và “*đè bẹp nước Lào bằng những phu sai tạp dịch*”. Và một vài con đường đó không phục vụ cho đời sống kinh tế của nhân dân Lào mà còn trở thành một tai họa đối với họ. Tình trạng thiếu phương tiện giao thông vận tải cần thiết, thiếu nhân lực đã hạn chế sự phát triển của Lào.

Về quân sự, các con đường này là cầu nối chuyển quân của Pháp ở Việt Nam sang đàn áp phong trào ở Lào, vì đại bộ phận binh lực của Pháp đóng quân ở Việt Nam. “*Để bình định, dẹp yên các cuộc ‘nổi loạn’ ở Lào, thực dân Pháp ở Đông Dương thường điều động quân đội từ Campuchia lên. Do dãy núi Trường Sơn ngăn cách Việt Nam – Lào suốt từ Bắc đến Nam dọc theo biên giới hai ‘xứ’ nên chính phủ Pháp cho rằng việc liên lạc với Lào tiến hành từ Campuchia, hoặc từ Thái Lan đều thuận tiện và rẻ hơn. Có thể là vì nguyên nhân trên trong nhiều nguyên nhân khác mà các đường giao thông Đông – Tây của hai nước Việt - Lào không được mở mang, ngay cả chính trên đất Lào*”. [8;73]

Sở dĩ trong giai đoạn 1897 – 1919 thực dân Pháp ít tập trung đầu tư vào hệ thống giao thông vận tải của Lào do nhiều nguyên nhân khác nhau :

Hơn 90% diện tích Lào là đồi núi, vô cùng hiểm trở, địa hình bị chia cắt không thống nhất giữa các vùng khó khăn trong việc liên kết di chuyển giữa các vùng trong cả nước. Khí hậu khắc nghiệt đặc biệt là vào mùa khô ảnh hưởng của gió Lào, sự hùng vĩ ảnh hưởng của sông Mê Công đặc biệt vào mùa lũ nhiều công trình bị hủy hoại nghiêm trọng.

Dân cư Lào ít, mật độ dân số không đồng đều, dân cư tập trung thưa thớt, trình độ người dân thấp kém đặc biệt là khoa học kỹ thuật, gây khó khăn



áp lực cho chính quyền quản lí Lào. Trong cuốn Hồi ký "Xứ Đông Dương" của Toàn quyền Paul Doumer (1897 – 1902) khi ông đến Lào lần đầu tiên đã viết : *‘Số dân Ai Lao quả thật rất ít ỏi. Nếu không tính tới các cộng đồng bán khai sống ở các thung lũng cao và miền núi vốn thuộc về một nhóm sắc tộc khác, thì chỉ có khoảng vài trăm nghìn người Ai Lao sống rải rác trên một lãnh thổ rộng bằng nửa nước Pháp. Đó là tàn dư của một quốc gia từng có thời văn minh và tương đối hùng mạnh.’*[9;247]

Sau khi căn bản xâm chiếm được Lào từ tay của Xiêm, thực dân Pháp mới chỉ duy trì một bộ máy cai trị đơn giản ở Lào. Khi mới đặt nền thống trị lên đất nước Lào, thực dân Pháp đã đề ra nhiệm vụ sử dụng ngay những cơ cấu xã hội đã có sẵn đặt quyền kiểm soát đối với cơ cấu này, sao cho có thể biến nước Lào thành đối tượng thực sự của công cuộc khai thác cho chủ nghĩa đế quốc Pháp. Đứng đầu xứ Lào không phải là một người hay một bộ máy cai trị của người Lào dù là trên danh nghĩa, mà là viên thống sứ người Pháp. Để cho bộ máy cai trị được hoạt động dễ dàng, chính quyền thực dân phải dựa vào cơ cấu phong kiến Lào ở vùng đồng bằng và hệ thống tù, tộc trưởng trong các bộ tộc ít người. Việc thiết lập một bộ máy khá sơ sài này tạo nhiều lỗ hổng trong công tác quản lí điều hành mọi mặt đời sống của Lào trong đó có việc phát triển giao thông vận tải đường bộ.

Đặc biệt trong giai đoạn này có sự thiếu hụt về vốn, trong hồi kí ‘ Xứ Đông Dương’ của Toàn quyền Paul Doumer (1897 – 1902) khi ông đến Lào lần đầu tiên đã viết : *“Tôi đã không thể chứng kiến việc thực hiện một chương trình vốn đòi hỏi rất nhiều thời gian và tiền bạc như thế. Cho dù rất đáng quan tâm, chương trình này vẫn không phải là cấp thiết nhất cũng như lợi ích đã hiện hữu của nước Pháp tại các xứ này. Dân số đông của Bắc Kỳ, Trung Kỳ, Nam Kỳ và cả Cao Miên đòi hỏi tôi phải ưu tiên huy động các nguồn lực chủ yếu có trong tay vào công cuộc phát huy giá trị của những vùng đất kể trên. Hẳn không bao lâu nữa sẽ*

*tới lượt Ai Lao, trong thời gian sớm nhất có thể. Trí tuệ và nguồn vốn của đất nước chúng ta sẽ có một ngày được sử dụng hữu hiệu tại đó.* [9;251]

Cùng với đó cuộc chiến tranh thế giới thứ nhất 1914 – 1918, giữa các nước đế quốc trong cuộc chiến tranh giành thuộc địa, Pháp – Đế quốc già không nằm ngoài trận chiến đó, thực dân Pháp phải tập trung binh lực tiền của vật chất, sức người vào cuộc chiến này để đảm bảo được quyền lợi của mình với các nước đế quốc khác. Chính vì vậy trong khoảng thời gian 1897 – 1919 Pháp không có nhiều nguồn lực điều kiện tập trung vào đầu tư hệ thống giao thông vận tải ở Lào phục vụ cho nhu cầu khai thác.

Trên cơ sở những nguyên nhân trên từ năm 1897 đến năm 1919, thực dân Pháp đầu tư xây dựng hệ thống giao thông vận tải đường bộ ở Lào rất ít chủ yếu phục vụ cho yêu cầu quân sự, tuy nhiên điều này cũng tạo tiền đề cho Pháp tập trung đầu tư khai thác Lào trong giai đoạn sau.

Như vậy tính đến hết năm 1917 tổng số chiều dài đường bộ Pháp xây dựng được ở Lào là 80 km đường rải đá trong tổng số 8250 km trên toàn Đông Dương, đường thuộc địa là chủ yếu, đường địa phương chưa được chú trọng xây dựng nhiều. Để phục vụ cho mục đích quân sự hầu hết các con đường này phần nhiều được xây dựng về phía lãnh thổ Việt Nam.

### ***2.1.2. Giao thông đường bộ ở Lào giai đoạn 1919 – 1945***

Từ tháng 11 năm 1918, Chiến tranh thế giới thứ nhất kết thúc. Cùng với thắng lợi của cuộc Cách mạng tháng Mười Nga 1917, kết cục của cuộc chiến tranh này đã tác động mạnh mẽ đến cục diện chiến lược quốc tế, làm thay đổi hoàn toàn tương quan lực lượng cũng như tình hình thế giới, đặc biệt là đối với châu Âu. Châu Âu là chiến trường chính của cuộc chiến tranh, vì thế sau chiến tranh, dù thắng hay bại trận, các cường quốc ở đây đều bị suy yếu. Anh và Pháp tuy chiến thắng nhưng nền kinh tế bị kiệt quệ sau chiến tranh và trở thành con nợ của Mỹ. Italia, một đồng minh ồm yếu trong chiến

tranh, bị xâu xé bởi cuộc đấu tranh gay gắt trong nước và khủng hoảng kinh tế. Ba đế quốc rộng lớn ở châu Âu là Nga, Đức, Áo - Hung lần lượt sụp đổ. Đế quốc Nga tan rã do những chính sách tiến bộ của những người Bônsevic sau cuộc Cách mạng XHCN tháng Mười năm 1917. Đế quốc Đức và Áo - Hung bại trận, bị tàn phá nặng nề và những cuộc cách mạng bùng nổ đã đẩy các nước này vào tình trạng khủng hoảng nghiêm trọng. Trong khi đó, các cường quốc ở ngoài châu Âu như Mỹ và Nhật, không bị tàn phá bởi chiến tranh, đã vươn lên nhanh chóng, vượt qua nhiều nước tư bản ở châu Âu. Tương quan lực lượng giữa các cường quốc thay đổi rõ rệt, ngày càng bất lợi cho các nước tư bản châu Âu vốn chiếm vị trí trung tâm trong thế giới tư bản chủ nghĩa trước đó. Đồng thời thắng lợi của Cách mạng tháng Mười Nga năm 1917 cũng tạo ra một chuyển biến căn bản của tình hình thế giới. Chủ nghĩa tư bản không còn tồn tại như một hệ thống duy nhất thống trị thế giới nữa. Sự tồn tại của Nhà nước xã hội chủ nghĩa đầu tiên trên thế giới đã trở thành một thách thức to lớn đối với thế giới tư bản chủ nghĩa, buộc các nước này phải tìm cách dàn xếp để đối phó.

Trong bối cảnh đó, để giải quyết những vấn đề do chiến tranh đặt ra, các hội nghị hoà bình được triệu tập. Hệ thống hoà ước Vecxai (Versailles) và sau đó là Hệ thống hiệp ước Oasinhton đã được kí kết nhằm tổ chức lại thế giới sau chiến tranh, phù hợp với tương quan lực lượng mới. Trật tự Vecxai chứa đựng những mâu thuẫn không thể dung hòa là một trong những nguyên nhân làm bùng nổ cuộc chiến tranh thế giới thứ hai.

Đại chiến thế giới lần thứ nhất chấm dứt, đế quốc Pháp thắng trận, nhưng nước Pháp cũng bị tàn phá nặng nề và cuộc cạnh tranh với các nước đế quốc khác cũng trở nên gay gắt hơn, buộc Pháp phải tăng cường bóc lột, vơ vét và giành các nguyên liệu từ thuộc địa về để hàn gắn những vết thương chiến tranh. Bởi vậy, Pháp đã tăng cường đầu tư vào khai thác Đông Dương nói chung và Lào nói riêng.

Thắng lợi của Cách mạng tháng Mười Nga đã có tác động gắn phong trào giải phóng dân tộc ở các nước phương Đông với phong trào công nhân ở các nước phương Tây cùng đấu tranh chống kẻ thù chung là chủ nghĩa đế quốc.

Cách mạng Lào dưới sự lãnh đạo của Đảng Cộng Sản Đông Dương đi từ thắng lợi này đến thắng lợi khác ngày 12 tháng 10 năm 1945, nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào được thành lập kết thúc hơn 60 năm thống trị của Pháp.

Trên cơ sở bối cảnh lịch sử thế giới có nhiều biến chuyển và để bù đắp những thiệt hại sau chiến tranh thực dân Pháp tăng cường đầu tư ở thuộc địa trong đó có Lào, làm cho cơ cấu các ngành của Lào có sự thay đổi đặc biệt là hệ thống giao thông vận tải đường bộ giai đoạn 1919 – 1945, với sự phát triển của hệ thống này.

Từ sau nghị định năm 1918, căn cứ vào tình hình thế giới và Đông Dương, Pháp đẩy mạnh đầu tư phát triển mạng lưới giao thông vận tải đường bộ ở Lào phục vụ cho nhu cầu khai thác. Số vốn đầu tư tăng nhanh cả vốn nhà nước, vốn tư nhân. Đặc biệt dưới sự cầm quyền của Toàn quyền Đông Dương *Albert Sarraut* quá trình đầu tư xây dựng mạng lưới giao thông vận tải đường bộ ở Lào được đẩy mạnh.

Từ cuối năm 1919 đến đầu 1920, tổng số tiền Pháp đầu tư vào giao thông vận tải đường bộ ở Lào là 180.000 franc, so với giai đoạn trước đó số vốn đầu tư của Pháp với hệ thống giao thông vận tải đường bộ ở Lào bắt đầu tăng cả vốn tư nhân và vốn nhà nước, điều này đã tác động rất lớn đến sự phát triển của mạng lưới giao thông vận tải đường bộ ở Lào từ 1919 -1945. Việc tăng cường đầu tư của Pháp đã mang lại nhiều kết quả tích cực đối với giao thông vận tải đường bộ ở Lào, cụ thể :

Đến ngày 01/01/1925, trên toàn Đông Dương đã rải đá được 2910 km và có 1620 km đã hoàn thành đường ô tô có thể chạy phần lớn trong năm.

Trong đó ở Lào có một số tuyến đường chính được đưa vào hoạt động : “*Đường số 4, đường vành đai biên giới chạy từ Móng Cái dọc theo biên giới Trung Hoa sang Lào và kết thúc ở Vientiane*”. “*Ở Lào có các tuyến đường 7,8,9. Đây là những tuyến đường thâm nhập nối bờ biển Trung Kỳ với lưu vực sông Mê Công*”(25tr64) cũng được đưa vào sử dụng. Đến hết năm 1925, “*Ở Lào có 2020 km trong đó có 200 km đã rải đá và 820 km xong nền*”. [1;66]

Từ năm 1912 đến hết năm 1924 việc xây dựng hệ thống giao thông vận tải đường bộ ở Đông Dương nói chung đã thực hiện được trên 30000 km của hệ thống đường, trong đó bộ mặt giao thông vận tải đường bộ ở Lào đã có sự thay đổi so với các nước trong Liên Bang Đông Dương tính đến 01/01/1925, cụ thể như sau: [1;79]

Tên xứ	Tổng số chiều dài	Đường đã rải đá	Đường chưa rải đá, xe chạy 6 tháng/năm	Đường còn lại phải làm
Bắc Kỳ	7704km	2759km	4486km	459km
Trung Kỳ	8197km	3003km	2639km	2555km
Nam Kỳ	5840km	4783km	312km	745km
Cao Miên	4518km	1948km	702km	1868km
Lào	3924km	685km	1226km	1913km
Cộng	30.083km	13.178km	9365km	7540km

Trong đó tỉ trọng đường thuộc địa, đường địa phương của Lào cũng có sự phát triển nhanh chóng so với các khu vực khác ở Đông Dương :

Tình hình hệ thống đường bộ Đông Dương năm 1925 (tính bằng km): [3;118]

	Đường Thuộc Địa		Đường Địa Phương	
	Chiều dài tổng thể		Chiều dài rải đá	
Trung Kỳ	2781	1952	5421	1288
Campuchia	1523	1069	2995	931
Nam Kỳ	918	786	1214	841
Lào	1804	548	1989	236
Bắc Kỳ	2144	1079	5550	1728
Tổng cộng	9170	5434	17169	5024

Cùng với sự phát triển bước đầu của hệ thống giao thông vận tải đường bộ ở Lào, số lượng phương tiện vận tải ở Lào cũng có bước tăng đáng kể so với giai đoạn trước đó. Cụ thể từ năm 1926 -1938 số lượng phương tiện của Lào và các nước trong Liên Bang Đông Dương có sự thay đổi đáng kể :[1;74]

Xứ	1926			1938			
	Xe du lịch	Xe tải	Tổng cộng	Xe du lịch	Xe tải và máy kéo	Vận tải công cộng	Tổng cộng
Nam Kỳ	4374	768	5142	7000	1150	450	8600
Bắc Kỳ	1943	331	2247	5000	300	600	5900
Campuchia	524	122	646	1900	300	400	2600
Trung Kỳ	589	281	870	1900	450	350	2700
Lào	49	30	79	300	50	100	450
Tổng Cộng	7479	1532	9011	16100	2250	1900	20250

So với năm 1926 tổng số lượng xe cơ giới của Lào tăng lên đáng kể vào năm 1938 nhưng nhìn chung chủ sở hữu xe cơ giới phần lớn là những nhà tư bản phương Tây đến đầu tư ở Lào. “Đại đa số những ô tô du lịch thuộc về người Âu, người Trung Hoa, và chỉ một nửa thuộc về người Đông Dương giàu có”. [3;133]

Từ năm 1929 -1930, Pháp đẩy mạnh đầu tư xây dựng hệ thống giao thông vận tải đường bộ ở Lào đặc biệt là hệ thống đường thuộc địa, việc hoàn thiện các con đường thuộc địa là cơ sở cho Pháp hình thành các con đường chung xuyên Đông Dương dễ dàng tiến hành cai trị, khai thác và móc nối các vùng khác nhau trong Liên Bang Đông Dương.

Hệ thống đường địa phương với nhiều đoạn đường được xây mới nối liền các tỉnh của Lào với nhau từng bước phá thế cô lập giữa các vùng ở Lào. Đường địa phương được xây dựng từ năm 1921 được tiếp tục trên cơ sở quỹ của Ngân sách chung được thực hiện bởi Ủy viên Chính phủ tại Thakhek. “*Đường địa phương số 9, đoạn đường này được xây dựng giữa Thakhek và Thahinkham (km 0 đến 54) bởi Ủy viên tại Thakhek’ được “chế tạo cẩn thận”.* [14;51] Đường địa phương số 2, “*Phần Viêng Chăn, Nongkhay, Ban Tapha (29 km.) con đường này đã hoàn thành và trải nhựa dọc theo chiều dài của nó.*” [14;50-51] Các con đường địa phương được củng cố và mở rộng ở nhiều nơi. “*Đường địa phương số 1, từ Luang-Prabang đến Pak-Neun, con đường này có một phần chung với đường thuộc địa số 4 sẽ là mở rộng đến Paksanane bằng con đường nối Phou Kassac trong Vang Vieng của Phou Lao Pi.*” [14;50-51]

Nhiều đoạn đường địa phương được xây dựng mới: “*Đường địa phương số 7, từ Thakhek đến Mahassay (52 km.). Con đường này bắt đầu vào năm 1914 với kinh phí của Ngân sách địa phương là được ban hành từ năm 1922 với các khoản tín dụng quan trọng từ ngân sách chung theo dõi tại Thakhek, thực hiện bởi Ủy viên đến Thakhek, đoạn đường được cải tiến vào*

*năm 1922, đặc biệt là giữa km. 23 và 45.”[14;52-53]*Tuy nhiên trong quá trình thi công xây dựng và sử dụng do tác động của thiên tai nhiều con đường đã bị hư hỏng nặng nề.

Với việc đẩy mạnh xây dựng hệ thống đường xá ở Lào từ khi thực dân Pháp bắt tay vào công cuộc khai thác thuộc địa lần thứ hai ở Đông Dương, tính đến năm 1930, những con đường quốc lộ đã phá vỡ thế cô lập của Lào về phía các cảng biển Trung Kỳ của Việt Nam. Đó là con đường quốc lộ số 9 từ Savanakhét đến Lao Bảo và Đà Nẵng (500km), toàn bộ đã được rải đá. Đường từ Thà Khẹt đến Vinh (285 km) đang được rải đá. Đường từ Vinh đến Xiêng Khoảng về đến Luông Pha Băng (650 km) đang hoàn thành. Đường quốc lộ số 13 từ Thà Khẹt đến Savannakhet, Pakse, Khône, về Kratié (Campuchia) và Sài Gòn (950 km), con đường này chưa được rải đá chạy song song với sông Mê Công.

Song song với các trung tâm hành chính, chính quyền thực dân cho xây dựng các con đường nhánh nối với hệ thống các con đường lớn cách Viêng Chăn 250 km, các con đường nhánh tỏa về Luông Pha Băng, Nọng Khai và Paksane, về Vinh. Từ Thà Khẹt, một con đường có thể đi lại được bằng xe đến tận Pak hin boun và các mỏ thiếc ở Nậm Pathène. Từ Pakse, có 2 con đường ô tô có thể đi lại được, một đường đến Saravane, một đường khác đến Phimoun, gần Oubone, gần điểm kết thúc con đường sắt từ Băng Cốc chạy đến.

Đến năm 1931, Lào có 482 xe ô tô ( 306 xe tải, 178 xe con).

Năm 1934, “có hai tỉnh bị cô lập ở Lào đã được khai thông và nối được với các xứ khác của Liên bang Đông Dương bằng con đường cho phép ô tô có thể đi lại được. Đó là tỉnh Attapư vào tháng 12/1934 trong vùng phía Nam Lào và Sầm Nưa vào tháng 2/1935 trong vùng phía Bắc Lào.”[15;5]

Năm 1935 đánh dấu bước phát triển vượt bậc của hệ thống giao thông vận tải đường bộ ở Lào phá vỡ thế bị cô lập khai thông các con đường với



các nước ở Đông Dương, số lượng chất lượng các con đường được nâng lên rõ rệt, cụ thể:

Tình hình hệ thống đường bộ ở Lào năm 1934 – 1935 (đơn vị: Km) :[15;5]

Đường thuộc địa	Chiều dài tổng thể	Chiều dài rải đá		Chiều dài đường đắp đất (có thể đi ô tô 6 tháng trong một năm)	Chiều dài đường đang xây dựng (chưa thể đi được bằng ô tô)
		Trải nhựa	Chưa trải nhựa		
		1740	22		
Đường địa phương	1506		604	902	1349

Như vậy, đến năm 1935, Lào xây dựng được 3333 km đường bộ, trong đó có 22 km đường được rải nhựa. “Đường vận chuyển gỗ trong rừng – một nguồn lợi kinh tế lớn của tư bản Pháp...chỉ có 40 km vào năm 1935, năm 1939 mở thêm được 950 mét” ...[8;73]

Trong cục diện phát triển, công việc mà chính quyền thực dân chú trọng nhất trong giai đoạn này là hết sức cố gắng thiết lập hệ thống giao thông ở Lào. “Có 2 hệ thống đường: đường quốc lộ, đường gọi là ‘đường

*thuộc địa*’ (Route coloniale – R.C) tức là những tuyến chính nối dọc Bắc Nam cùng với các tuyến ngang nối với Việt Nam, và đường địa phương (route locale) tức đường cấp tỉnh. Cả hai hệ thống đều được súc tiến nên trong mấy năm, chiều dài những con đường này và các phương tiện vận chuyển đã gia tăng rõ rệt.”[4;134] cụ thể số lượng phương tiện vận tải, các con đường ở Lào năm 1935 so với năm 1939 đã tăng lên rõ rệt, cụ thể: [4;134-135]

Loại đường và xe		Chiều dài năm 1935	Chiều dài năm 1939
Đường Thuộc Địa		1718 km	2369 km
Trong đó			
Đường ô tô chạy được			
Cả Năm		700 km	1437 km
Chạy được 6 tháng		?	381 km
Đường trải nhựa		22 km	?
Đường địa phương		1200 km	1360 km
Chạy được cả năm		?	71 km
Chạy được 6 tháng		?	437 km
Tổng số xe tải		41 chiếc	41
Xe du lịch và xe			
Chở hành khách		15	62
Xe hai bánh gắn máy		0	01

Đến trước chiến tranh, “đường thuộc địa” đã nối liền Luông Phabang với Viêng Chăn và Viêng Chăn với Stung T’reng ( Campuchia), mà ô tô cũng như các xe vận tải thô sơ có thể đi đường suốt năm, cũng như đã nối liền Luông Phabang – Sầm Nưa với Savannakhet với Đông Hà. “Đường Savannakhet – Đông Hà năm 1935 chuyên chở được 5527 khách và 265 tấn hàng, năm 1939 tăng lên 9342 khách và 1095 tấn hàng”. [4;135]

Cho đến 1935 – 1936, chính quyền thực dân Pháp đã khẳng định phá vỡ thế cô lập của Lào, đưa Lào vào quỹ đạo phát triển của Liên bang Đông Dương nhờ việc khai thông những con đường giao thông liên lạc lớn nối xứ này với các vùng khác của Đông Dương. “Miền Thượng Lào cho đến những 1935 - 1936 vẫn còn biệt lập với các xứ khác của Đông Dương, cuối cùng đã được nối liền với các trung tâm lớn của Trung Kỳ và Bắc Kỳ bằng các con đường ô tô đi lại được trong 8 tháng 1 năm. Đầu tiên đó là tỉnh Hòa Phấn vào tháng giêng đã thiết lập được mối quan hệ trực tiếp với Bắc Kỳ. Sầm Nưa, thị xã của tỉnh này chỉ mất một ngày đi ô tô từ Hà Nội. Quan Toàn quyền Đông Dương đã khai trương con đường này vào 26/2. Từ nay trở đi các sản vật cánh kiến và sơn giàu có của tỉnh này sẽ được xuất khẩu qua các cảng của Bắc Kỳ và Trung Kỳ...”[16;5]

Năm 1936 – 1937, các con đường giao thông quan trọng kết nối Lào với các xứ trong Liên Bang Đông Dương về cơ bản đã hoàn thành: Các con đường giao thông mới đây được khai thông ở vùng Bắc Lào đã được cải thiện đáng kể vào mùa khô vừa qua. Con đường từ Sầm Nưa đi Mộc Châu, đã được ông toàn quyền RoBin khai trương vào tháng 2/1936, đã được sắp đặt bởi nhân công lao dịch dưới sự chỉ đạo của ông Công sứ Sầm Nưa. Công trình này tạo ra một bước tiến đánh dấu việc xuất khẩu các sản phẩm của tỉnh Hòa Phấn, hiển nhiên là cánh kiến và sơn; hội chợ hàng năm của tỉnh Sầm Nưa mà ông Toàn quyền đã hân hạnh đến dự vào ngày 28/3/1937, được biết như một sự thành công rõ ràng.

Con đường “Reine Astrid” (bà hoàng Astrid), nối Luông Pha Băng – Xiêng Khoảng và Vinh cũng là đối tượng của những sự cải thiện khác nhau, về chi tiết những sự phục hưng đã được làm nhằm mục đích cải biến thành con đường vĩnh viễn đã được thúc đẩy nhanh một cách tích cực. Những con đường này đã chứng tỏ sự cần thiết phải loại bỏ những tuyến đường hiện nay nằm giữa Mường Seng và Bản ban cho một con đường khác thoải mái hơn

nằm ở sâu phía nam. Việc khai mở những con đường này đã đánh dấu sự ra đời của một phong trào du lịch của người Lào, nó có lẽ gửi gắm một sự phát triển được đánh dấu trong những năm về sau, chừng nào các con đường giao thông khác nhau được thực hiện thì chừng ấy cho phép việc thực hiện một con đường đi lại quan trọng nhất nối Bắc Kỳ, Bắc Trung Kỳ và xứ Lào, kết nối với các con đường lớn về phía Nam Kỳ và Campuchia. Một số khách du lịch và những quan chức đã nhân cơ hội vào mùa khô vừa rồi để thực hiện lộ trình đi từ Vinh đến Xiêng Khoảng – Luông Pha Băng bằng ô tô và tiếp tục con đường của họ đi về Viêng Chăn – Thà Khẹt bằng sông Mê Công vượt qua các thác của con đường này. Nhằm mục đích tăng cường phong trào này, Ủy ban địa phương của Hội chợ và triển lãm đã được đổi thành Ủy ban địa phương về du lịch và Hội chợ triển lãm; Ủy ban này vừa mới xuất bản một tờ gấp tuyên truyền nhằm phổ biến rộng rãi trong toàn bộ vùng Viễn Đông và ngay cả Âu châu.

Trong vùng Trung Lào, khu vực Viêng Chăn – Luông Pha Băng, làm thành một bộ phận của con đường quốc lộ số 4 từ Móng Cái đến Viêng Chăn, đã được sáp nhập, theo Nghị định của ông Toàn quyền ngày 15/7/1936 với con đường quốc lộ số 13 từ Sài Gòn đi Luông Pha Băng. Những công trình đã được làm trên khu vực này trong giai đoạn từ tháng 7/1936 đến tháng 7/1937 cơ bản nhằm vào việc cải thiện những phần chưa được dải đá và xây dựng những công trình nghệ thuật. Do thiếu nhân công, con đường hiện nay chỉ có thể đẩy được ra ngoài Mường KaSý (km20 của Viêng Chăn). Việc sử dụng một tín dụng quan trọng theo tổng ngân sách dành cho việc sắp đặt tại chỗ nhân công An Nam được trả lương hiện nay đang được nghiên cứu, việc thực hiện dự án này cho phép khai trương, trong tài khóa năm 1938 và chậm hơn là trước mùa mưa năm 1939, một con đường ô tô trên km70 hiện nay vẫn còn phân chia giữa Mường Ka sý với nhánh của con đường quốc lộ số 7 ở Phou Khoun.

Trong hướng Đông Nam con đường nối Viêng Chăn đến Paksane dài 151 km là đối tượng của các công trình đặc biệt quan trọng. Nhờ vào tín dụng mà ông Toàn quyền Ro Bin đã sắp xếp cho chính quyền địa phương nhân chuyển kinh lý của ông ở Lào vào mùa xuân năm 1936, việc biến đổi thành con đường vĩnh viễn này đã được vận hành một cách tích cực và hầu như đã được thực hiện hoàn toàn. Những khó khăn lớn của việc tuyển dụng nhân công, do tình trạng mưa sớm và ngoại lệ tăng cường trong tháng 4 và tháng 5 năm 1937 đã ngăn cản việc hoàn thành trước mùa mưa. Tuy nhiên việc đi lại sẽ được đảm bảo thường xuyên trên tất cả các lộ trình ngay từ tháng 11 sau, việc thực hiện vĩnh viễn dải đá và các công trình nghệ thuật phải được bảo đảm vào đầu năm 1938.

Liên quan đến Hạ Lào, khu vực đường quốc lộ số 13 bao gồm giữa biên giới Campuchia và Pắc Sế có độ dài 247km, đã được hoàn thành thành con đường vĩnh cửu, cũng như 2 nhánh đường của nó, một chạy về bên phía sông Kong, một cái khác chạy về bên Veun – Kham cách vài cây số là đến cửa thác Khône. Tỉnh Bassac và đặc biệt là cao nguyên Bôlôven như vậy được nối trực tiếp với Sài Gòn.

Khu vực của chính đường quốc lộ 13 bao gồm từ Thà Khệt đến Savanakhét cũng là đối tượng của những công trình quan trọng. Cầu Sébangfay đang được hoàn thành và bộ phận lớn của tuyến đường này đã được rải đá vĩnh viễn. Việc đi lại thường trực sẽ được bảo đảm ngay vào đầu mùa khô và việc biến đổi thành con đường vĩnh cửu sẽ xảy ra chắc chắn vào trước mùa khô năm 1938.

Tổng thể con đường quốc lộ số 13 mang tên là “*con đường René RoBin*” mà vừa mới được ông Toàn quyền gán cho cái tên.

“Con đường quốc lộ số 9 đi từ Đông Hà đến Savanakhét đã vĩnh viễn được khai thông trên tất cả các lộ trình cũng như con đường nhánh của nó chạy về phía Kabao, còn tạo nên con đường giao thông thường trực duy nhất

giữa phía bờ biển Trung Kỳ và đoạn sông lớn nhất của nước Lào ở sông Mê Công, sẽ được phát triển giữa con sông lớn nhất là Mê Công và biển Trung Hoa bằng việc dải đá vĩnh viễn con đường địa phương số 7 nối Xóm Cúc với Thà Khệt, mà con đường này bắt đầu vào năm 1936, tiếp tục trong năm 1937, sẽ kết thúc vào năm 1938 và sẽ cho phép sự vận chuyển nhanh chóng từ việc đóng thuế ở Vinh, Tân Ấp và viễn thông. Những sự liên lạc vĩnh viễn và thườn trị, mức độ vận chuyển đã tăng lên đáng kể. *‘Chỉ tính riêng đoạn Pacse – Krochie*

*(Campuchia) năm 1939 tổng cộng có 421.742 km và năm 1939 có 719.848 km đường vận chuyển. Đoạn đường dài khoảng 400 km, nên có thể coi là trong vòng 10 năm đã tăng từ 1000 chuyến / năm lên 1800 chuyến/năm.’[4;135]*

Từ năm 1940 trở đi, Pháp mới hoàn thành dần dần từng đoạn đường ô tô nhưng chỉ đi được vào mùa khô như “*đoạn Viêng Chăn đi Luongphabang (1943), đoạn Thà Khệt đi Pạc Xan (1943), đoạn Savannakhet đi Pạc Sê (1941),...*”[5;29-30]

Đến năm 1942, “*Vào năm 1942, toàn bộ độ dài của mạng lưới đường xá ở Lào là 3514 km. Tuy độ dài của đường xá có tăng, song sự liên lạc giữa các địa phương trong nước Lào vẫn rất khó khăn, vì chất lượng đường xá quá kém, hầu hết chỉ đi lại được vào mùa khô. Trong 5 tuyến đường lớn nối liền Lào – Việt Nam, Lào – Campuchia, chỉ có hai tuyến đường Xavannakhet – Đông Hà, Pawcsxe – PhnomPenh, có thể đi lại tốt trong cả năm. Luông Phabang và Bắc Lào vào mùa mưa hầu như bị tách rời liên lạc với các vùng khác trong nước.’*[2;248]

Kết quả trong hơn 60 năm thống trị đất nước Lào, thực dân Pháp đã xây dựng được 4000 km đường chạy từ Luongphabang xuống Krachie (Campuchia) để nối liền với Sài Gòn ( Nam bộ Việt Nam). Làm thay đổi bộ mặt giao thông vận tải đường bộ của Lào thập niên 40 của thế kỉ XX.

Có thể khẳng định giao thông vận tải đường bộ ở Lào giai đoạn 1919 – 1945 đã được Pháp đẩy mạnh đầu tư về cả chất lượng và số lượng phục vụ cho nhu cầu khai thác của Pháp. Số vốn đầu tư lớn hơn rất nhiều lần so với giai đoạn trước đó thúc đẩy mạng lưới giao thông vận tải đường bộ ở Lào phát triển.

Phá vỡ thế cô lập của Lào với các khu vực trong Liên Bang Đông Dương trước đó, khai thông các con đường di chuyển giữa Lào với các nước trong Liên Bang.

Tuy nhiên, sự phát triển của mạng lưới giao thông vận tải đường bộ ở Lào chủ yếu phục vụ cho ý đồ khai thác của chính quốc, vì vậy bản thân nền kinh tế Lào không có cơ hội phát triển bị kìm kẹp đời sống nhân dân Lào không được cải thiện.

Tuy độ dài đường xá có tăng, nhưng chất lượng đường xá ở một số nơi tương đối kém, hầu hết chỉ đi lại được vào mùa khô.

## **2.2. Tác động của giao thông vận tải đường bộ ở Lào**

### **2.2.1. Tác động về kinh tế**

Trước hết, sự phát triển của mạng lưới giao thông vận tải đường bộ ở Lào thúc đẩy nhanh quá trình khai thác của Pháp tại Lào đặc biệt là tài nguyên thiên nhiên trong đó khoáng sản là chủ yếu. Bản chất của chủ nghĩa đế quốc tiến hành xâm lược thuộc địa là để tìm ra những vùng nguyên liệu mới, thị trường mới là thước đo giữa các nước đế quốc, Lào là một quốc gia giàu tài nguyên thiên nhiên đặc biệt là khoáng sản, chính vì vậy khi mạng lưới giao thông vận tải phát triển sẽ thâm nhập sâu vào các vùng nguyên liệu dễ bề cho công cuộc khai thác của Pháp.

Trước Chiến tranh thế giới thứ hai, “*Lào là một trong hai khu vực chủ yếu của nền khai mỏ ở Đông Dương, Lào đã cung cấp 12% trị giá toàn bộ sản lượng công nghiệp khai mỏ của các thuộc địa*”. [2:254]

Mạng lưới giao thông vận tải phát triển tạo tiền cho Pháp đẩy mạnh đầu tư vốn vào khai thác khoáng sản ở Lào đặc biệt là mỏ thiếc “ Năm 1924 là 200.000 franc, năm 1925 là 3.835.000 franc, năm 1926 là 21.550.000 franc”.(10tr26) Sản lượng khai thác ở Lào không ngừng tăng lên “ năm 1924 là 140 tấn/năm, cho đến năm 1930 đã đạt mức cao nhất là 1334 tấn/năm.”[5;26]Ngoài ra:

Sản lượng khai thác thiếc ( đơn vị tấn ) [10;59]

Năm	1939	1940	1941	1942
Quặng thiếc	1660	1820	1616	1308
Thiếc	914	1008	893	721

“Hai mỏ thiếc Boneng và Nam Pathen ( ở Phontiu, còn được gọi là Phontiu) vẫn tiếp tục làm việc và giữ được mức khai thác khoảng 900 tấn/năm”[4;132-133].Việc khai thác mỏ thiếc ở Lào đã đem đến cho tư bản Pháp lợi nhuận to lớn “135% so với vốn đăng kí”[2;254]

Ngoài thiếc, việc khai thác các loại quặng khác cũng được đẩy mạnh. “Năm 1923, bắt đầu khai thác vàng và đã khai thác được 200 tấn. tư bản Pháp cũng đã khai thác một số lượng chì, đồng, đá quý.”[2;254]

Việc đẩy mạnh khai thác khoáng sản ở Lào đem lại nguồn lợi nhuận lớn cho Pháp, tuy nhiên nó kìm chế sự phát triển của Lào, nguồn tài nguyên bị khai thác cạn kiệt, đời sống nhân dân không được cải thiện chịu chế độ thuế khóa nặng nề.

Sau cùng, mạng lưới giao thông vận tải phát triển đã kết nối các vùng khai thác của Lào với Việt Nam đặc biệt là ở Hà Tĩnh và Quảng Trị, điều này tạo điều kiện thúc đẩy sự phát triển của hoạt động xuất nhập khẩu các tài nguyên của Lào.



Cánh kiến là một sản phẩm cổ truyền của Lào và là một trong những mặt hàng xuất khẩu độc quyền mang lại nguồn lợi lớn cho Pháp. “*Lào sản xuất khoảng 70% cánh kiến trắng toàn thế giới. Thực dân Pháp đã giữ độc quyền kinh doanh nguồn lợi to lớn trên.*”[10;57] Thông qua mạng lưới giao thông vận tải đường bộ cánh kiến được vận chuyển đến cảng biển Việt Nam sau đó được xuất khẩu sang các nước làm nguyên liệu để sản xuất nước hoa, đĩa hát và đạn dược.

Thiếu sau khi được khai thác trong các hầm mỏ của Lào theo các con đường kết nối Lào – Việt Nam sau đó được xuất khẩu sang nước ngoài chủ yếu là Singapore. “*Năm 1937, Lào xuất cảng 939 tấn thiếc trong tổng sản lượng 1602 tấn của toàn Đông Dương.*”[2;254] số quặng mỏ này “*xuất khẩu sang Xingapo với giá bán 1000 đồng/tấn.*”[5;27]

Bên cạnh đó một số quý tộc Lào cũng tranh thủ những tiền đề về giao thông vận tải phát triển tranh thủ khai khẩn đất đai tăng cường các diện tích đồn điền. “*Trước chiến tranh đã có đậu khấu xuất cảng đạt mức 136 tấn/năm và ớt bột ở mức 245 tấn/năm.*”[4;133]

Như vậy việc phát triển mạng lưới giao thông vận tải đã thúc đẩy quá trình xuất nhập khẩu hàng hóa ở Lào thông qua các cảng biển ở Việt Nam mang lại nguồn thu lớn không chỉ cho Pháp mà cả giới quý tộc Pháp. Tuy nhiên, thị trường Lào trở thành thị trường độc chiếm của Pháp, Pháp xây dựng một hàng rào thuế quan nặng nề đối với hàng hóa các nước biển Lào trở thành nơi tiêu thụ hàng hóa cho Pháp.

### **2.2.2. Tác động về chính trị - xã hội**

Sự phát triển của mạng lưới giao thông vận tải đường bộ ở Lào đã phá vỡ thế bị cô lập của Lào với các khu vực trong Liên Bang Đông Dương. Lào là một quốc gia có địa hình hiểm trở rất khó để khai thác vì vậy Lào được coi là “*khu vực sân riêng*” của thực dân Pháp, quá trình khai thác Lào của Pháp khác so với Việt Nam và Campuchia. Thực tế trước khi có sự đầu tư phát

triển mạng lưới giao thông vận tải của Pháp ở Lào đặc biệt là hệ thống đường địa phương, giữa các vùng của Lào cũng có sự cô lập không thông nhất. Tuy nhiên, đến năm 1935 dưới sự đầu tư về vốn mạnh mẽ của Pháp đối với Lào trong việc phát triển giao thông vận tải đường bộ, Lào đã thoát khỏi tình trạng bị cô lập, khai thông các con đường với các khu vực trong Liên Bang Đông Dương.

Tiếp đến, sự phát triển của mạng lưới giao thông vận tải đường bộ ở Lào dẫn tới làn sóng di cư người Việt sang Lào với số lượng ngày càng đông. Tính đến năm 1939, “*Việt Kiều có 27000 người sống ở Lào. Họ sang đây theo yêu cầu công vụ, theo khuyến khích của chính quyền thực dân*”[4;140] Người Việt di cư sang Lào một phần nhận công tác trong các cơ quan ở Lào “*Có nơi, do nhu cầu công tác, người Việt còn chiếm số đông hơn, ví như ở ngành Ngân hàng, ngoài chủ sự người Pháp, có 19 thư ký thì 1 là người Lào, còn 18 là người Việt.*”[4;140] nhiều người đã ở lại trên đất Lào để sinh cơ lập nghiệp. Bên cạnh đó một bộ phận người Việt được đưa sang Lào làm “phu”. “*Để phục vụ cho việc đẩy mạnh xây dựng hạ tầng cơ sở, hệ thống đường xá, khai thác mỏ thiếc ở Lào, thực dân Pháp tính đến phải tuyển một số lượng lớn nhân công người Việt từ các tỉnh Việt Nam sang. Việc tuyển dụng nhân công cần thiết cho những công trình công ích của trung ương và của địa phương được thực hiện chủ yếu trong mùa khô từ 15/10 đến 15/5 hàng năm. Vì vậy, nhân công người Việt Nam nhập cư vào Lào về cơ bản là những người nông dân nghèo muốn kiếm sống theo thời vụ. Họ đến từ khắp các tỉnh Bắc Kỳ, đặc biệt là Trung Kỳ.*”[6;51]Số lượng phu người Việt sang Lào ngày càng nhiều có sự phân bố như sau:

“*Việc sử dụng các nhân công tự do và theo mùa đã tăng lên vào khoảng 15/5/1931 đến 1/6/1932 là 5.785 người (bao gồm tất cả hai loại) và phân bố như sau:*

*Hạ Lào: Công việc làm đường gồm 600 phu trong đó có 300 người Việt Nam, 30 người Hoa, 170 người Lào;*

*Trung Lào: Lô thứ 4 của đường sắt Tân Ấp – Thà Khẹt gồm 1200 người Việt Nam;*

*Các con đường trong các mỏ (Thahinkham đến Phông Tịu): 700 người Việt Nam;*

*Công việc làm đường (Savanakhet, Thà Khẹt, Viêng Chăn): 1400 lao động trong đó có 1100 người Việt Nam và 300 người Lào.*

*Thượng Lào: Đường quốc lộ số 7 (Xiêng Khoảng), 800 lao động, trong đó 200 người Việt Nam, 400 người Lào, Khạ, Mèo.”[6;52-53]*

Những phu người Việt sang Lào nhận được nhưng đồng lương ít ỏi, tuy nhiên trong bối cảnh bị Pháp xâm lược người Lào với người Việt sống chan hòa và đồng cảm với nhau.

*“Nhiều Việt kiều nói chung coi Lào là quê hương thứ hai của mình”. [4;141]*

Tiếp đó, việc phát triển mạng lưới giao thông vận tải đường bộ ở Lào góp phần tạo điều kiện cho Pháp đem quân từ Việt Nam sang đàn áp phong trào đấu tranh của nhân dân Lào vì đại bộ phận lực lượng của Pháp đóng quân tại Việt Nam, đặc biệt là việc tuyển mộ lính khổ xanh, lính khổ đỏ sang Lào. *“Trong những năm cuối thế kỉ XIX và hai thập niên đầu thế kỉ XX có rất nhiều đợt tuyển quân người Việt sang làm lính khổ xanh, khổ đỏ ở Lào để phục vụ cho công cuộc bình định và tri an của thực dân Pháp.” [7;29]* Những người lính Việt tham gia vào đội ngũ lính khổ xanh khổ đỏ có nguồn gốc chủ yếu ở Bắc Bộ có độ tuổi giao động từ 18 – 36 khi đến Lào tập trung chủ yếu ở Thượng Mê Công, Saravane, Viêng Chăn... *“Đội quân lính khổ xanh ở các tỉnh ở Lào vào năm 1908 là 690 người trong đó người Việt là 300 người.” [7;30]* Bên cạnh đó Pháp còn tuyển một lượng lớn thư kí người Việt sang Lào. Họ đã góp phần đáng kể trong việc giữ gìn an ninh trật tự ở Lào,

thông qua hệ thống đường thuộc địa Pháp đã đem quân đàn áp các phong trào của nhân dân Lào. Tuy nhiên, khi Đảng cộng sản Đông Dương ra đời, Đảng chú trọng đến sự vận động, giác ngộ bộ phận người Việt ở Lào thấy được sự tàn bạo trong chính sách cai trị của Pháp, vì vậy rất nhiều quan chức lính khổ xanh khổ đỏ đã tình nguyện đi theo cách mạng.

Cuối cùng sự mở rộng mạng lưới giao thông vận tải đường bộ ở Lào đã tăng cường gắn kết liên minh Việt Nam – Lào, nhiều con đường trở thành những điểm lửa trong tiến trình giải phóng hai dân tộc Việt Nam – Lào.

## **Tiểu kết chương 2**

Trên cơ sở sự biến động của tình hình thế giới và khu vực, Pháp đã từng bước hoàn thiện mạng lưới mạng lưới giao thông vận tải đường bộ ở Lào nhằm phục vụ cho mục đích khai thác của Pháp. Do ảnh hưởng của chiến tranh và khủng hoảng kinh tế nên trong những thập niên đầu của thế kỉ XX Pháp chưa đẩy mạnh việc đầu tư vào giao thông vận tải ở Lào đặc biệt do việc thiếu hụt về vốn, tuy nhiên Pháp đã tiến hành nhiều cuộc khảo sát chuẩn bị những điều kiện cho giai đoạn sau.

Sau chiến tranh thế giới thứ nhất, Pháp đẩy nhanh đẩy mạnh quá trình đầu tư xây dựng hệ thống giao thông vận tải đường bộ ở Lào để tiến hành khai thác nguồn tài nguyên trù phú của Lào, hệ thống đường thuộc địa đường địa phương được mở rộng cả về chất lượng và số lượng. Đến năm 1935, đánh dấu sự phát triển của mạng lưới giao thông vận tải đường bộ ở Lào, phá vỡ thế cô lập của Lào với các khu vực trong Liên Bang Đông Dương khai thông các con đường giữa các vùng ở Lào và các nước khác.

Mạng lưới giao thông vận tải của Lào phát triển tạo điều kiện cho Pháp đẩy mạnh khai thác làm giàu cho chính quốc. Mặt khác sự phát triển của giao thông vận tải đường bộ ở Lào đã cơ sở cho khối liên minh ba nước Đông Dương trong công cuộc chống kẻ thù chung hướng tới thắng lợi cuối cùng giải phóng dân tộc khỏi sự đô hộ của chủ nghĩa thực dân Pháp.

## KẾT LUẬN

Kể từ năm 1893, sau khi đặt được ách thống trị trên đất nước Lào, thực dân Pháp từng bước tiến hành công cuộc đầu tư khai thác ở khu vực này, đẩy mạnh phát triển cơ sở hạ tầng đặc biệt là hệ thống giao thông vận tải đường bộ ở Lào. Để phá thế bị cô lập của Lào với các khu vực trong Liên Bang Đông Dương từ những khó khăn do địa hình Lào tạo ra, căn cứ vào bối cảnh lịch sử trong nước và thế giới Pháp từng bước đẩy mạnh quá trình đầu tư vốn xây dựng mạng lưới giao thông vận tải ở Lào từ năm 1897 – 1945.

Dưới thời cầm quyền của toàn quyền Paul Doumer (1897 – 1902) và toàn quyền Albert Sarraut, mạng lưới giao thông vận tải ở Lào có sự phát triển rõ rệt cả chất lượng và số lượng, số lượng các công trình tăng lên đáng kể trong giai đoạn 1897 – 1919 Pháp mới xây dựng ở Lào 80 km đường dải đá trong tổng số 8250 km trên toàn Đông Dương đến giai đoạn 1919 – 1945 sau hơn 60 năm cai trị Lào, Pháp đã xây dựng được 4000 km đường chạy từ Luongphabang xuống Krachie.

Việc đầu tư xây dựng hệ thống giao thông vận tải của Pháp ở Lào đã từng bước phá vỡ sự cô lập của Lào với Liên bang Đông Dương, tính đến năm 1935 hệ thống đường thuộc địa – đường địa phương ở Lào dần hoàn thiện nối liền các vùng của Lào và với các khu vực trong Liên bang Đông Dương.

Sự phát triển của mạng lưới giao thông vận tải đường bộ ở Lào đã tác động rất lớn đến kinh tế - chính trị - xã hội ở Lào tạo cơ sở cho Pháp đẩy mạnh quá trình khai thác tài nguyên thiên nhiên ở Lào mở rộng quá trình xuất nhập khẩu tạo ra lợi nhuận ở cho Pháp, tạo ra làn sóng di cư giữa các vùng trong Liên bang Đông Dương đến Lào, đặc biệt là bộ phận người Việt Nam sang làm việc nhiều người đã ở lại sinh sống ở Lào, ngoài ra với chính sách tuyển mộ lính khổ đỏ khổ xanh một bộ phận người Việt di chuyển đến Lào tham gia vào các đội lính khổ đỏ - khổ xanh ở Lào phục vụ cho việc đàn áp phong trào của nhân dân Lào

Cũng chính nhờ sự phát triển của hệ thống giao thông vận tải ở Lào đã tạo ra những tuyến đường huyết mạch hướng tới giải phóng nhân dân Lào trong cuộc chiến đấu của nhân dân ba nước Việt Nam – Lào – Campuchia.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

### *Tài liệu Việt Nam*

1. A.A.Pouyanne (1994), *Các công trình giao thông công chính Đông Dương*, Nguyễn Trọng Giai dịch, NXB Giao thông vận tải.
2. Đặng Bích Hà, Phạm Nguyên Long...(1998), *Lịch sử Lào*, NXB Văn Hóa – Thông Tin.
3. Jean- Pierre Aumiphin (1994), *Sự hiện diện tài chính và kinh tế của Pháp ở Đông Dương (1859-1939)*, Đinh Xuân Lâm dịch, Hội khoa học Lịch sử Việt Nam, Hà Nội.
4. Lương Ninh (1991), *Lịch sử các quốc gia Đông Nam Á tập II – Lịch sử Lào*, Trường Đại học Sư phạm Hà Nội 1, Hà Nội.
5. Nguyễn Hùng Phi – Buasi Chalonsuc (2006), *Lịch sử Lào hiện đại tập 1*, NXB Chính trị quốc gia.
6. Nguyễn Thị Tuyết Nhung (2015), *Phụ lục lộ và phu mỏ người Việt ở Lào dưới thời Pháp thuộc 9(1893 – 1945 )*, Nghiên cứu Lịch sử số 1(465).
7. Nguyễn Thị Tuyết Nhung (2018), *Chính sách tuyển mộ lính khổ xanh, khổ đỏ người Việt sang Lào của chính quyền thực dân Pháp (1839 – 1945)*, Nghiên cứu Lịch sử số 2(502).
8. Nguyễn Văn Khoan (1996), *Những con đường giao thông liên lạc cách mạng Việt – Lào*, Nghiên cứu Đông Nam Á.
9. Paul Doumer ( 2016), *Xứ Đông Dương (những kỷ niệm)*, Lưu Đình Tuấn, Lê Đình Chi, Hoàng Long, Vũ Thủy dịch, NXB Thế giới.
10. Viện khoa học xã hội Việt Nam (1983), *Nước Cộng Hòa Dân Chủ Nhân Dân Lào*, Nxb Sự Thật, Hà Nội.

### *Tài liệu nước ngoài*



11. Gouvernement général de l'Indochine, *Annuaire statistique de l'Indochine*, Huitième volume 1937 – 1938, Imprimerie d'Extrême - orient, Ha Noi, 1939.
12. Gouvernement général de l'Indochine, *Conseil du gouvernement de l'Indochine, session ordinaire de 1915*, Part I.
13. Gouvernement général de l'Indochine, *Conseil du gouvernement de l'Indochine, session ordinaire de 1918*, Part I.
14. Gouvernement général de l'Indochine, *Rapport sur la situation administrative, économique et financière au Laos durant la période 1929 – 1930*, Hà Nội, Imprimerie d'extrême – orient, 1930.
15. Gouvernement général de l'Indochine, *Rapport sur la situation administrative, économique et financière au Laos durant la période 1934 - 1935*, Vientian, Imprimerie du Gouvernement, 1935.
16. Gouvernement général de l'Indochine, *Rapport sur la situation administrative, économique et financière au Laos durant la période 1935 - 1936*, Imprimerie du Gouvernement, Vientian, 1936.
17. Gouvernement général de l'Indochine, *Rapport sur la situation administrative, économique et financière au Laos durant la période 1936 - 1937*, Imprimerie du Gouvernement, Vientian, 1937.
18. Ministère des colonies Indochine, *Situation générale de la colonie pendant l'année 1911*, Sai Gon, Imprimerie commerciale Marcellin Rey, 1911.

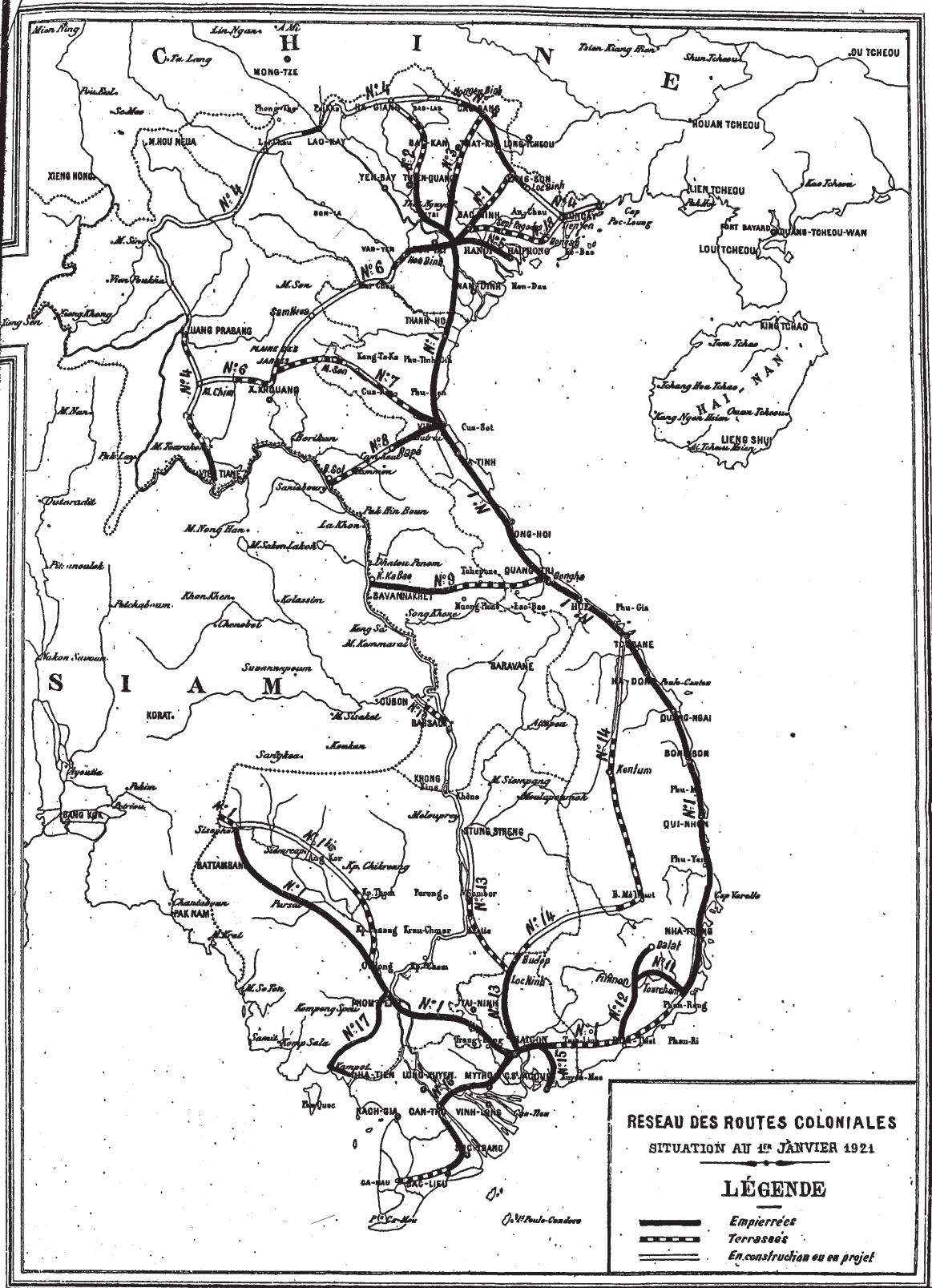
***Tài liệu Internet.***

19. Cục khí tượng và thủy văn Lào, “*Địa lý - tự nhiên Lào*”, 21-2-2017, <https://www.hoctienglao.vn>,  
<https://www.hoctienglao.vn/bai-viet/dia-ly-tu-nhien-lao.html>
20. Đức Nam, *Chính sách khai thác thuộc địa của thực dân Pháp*, 2017, <https://prezi.com>,

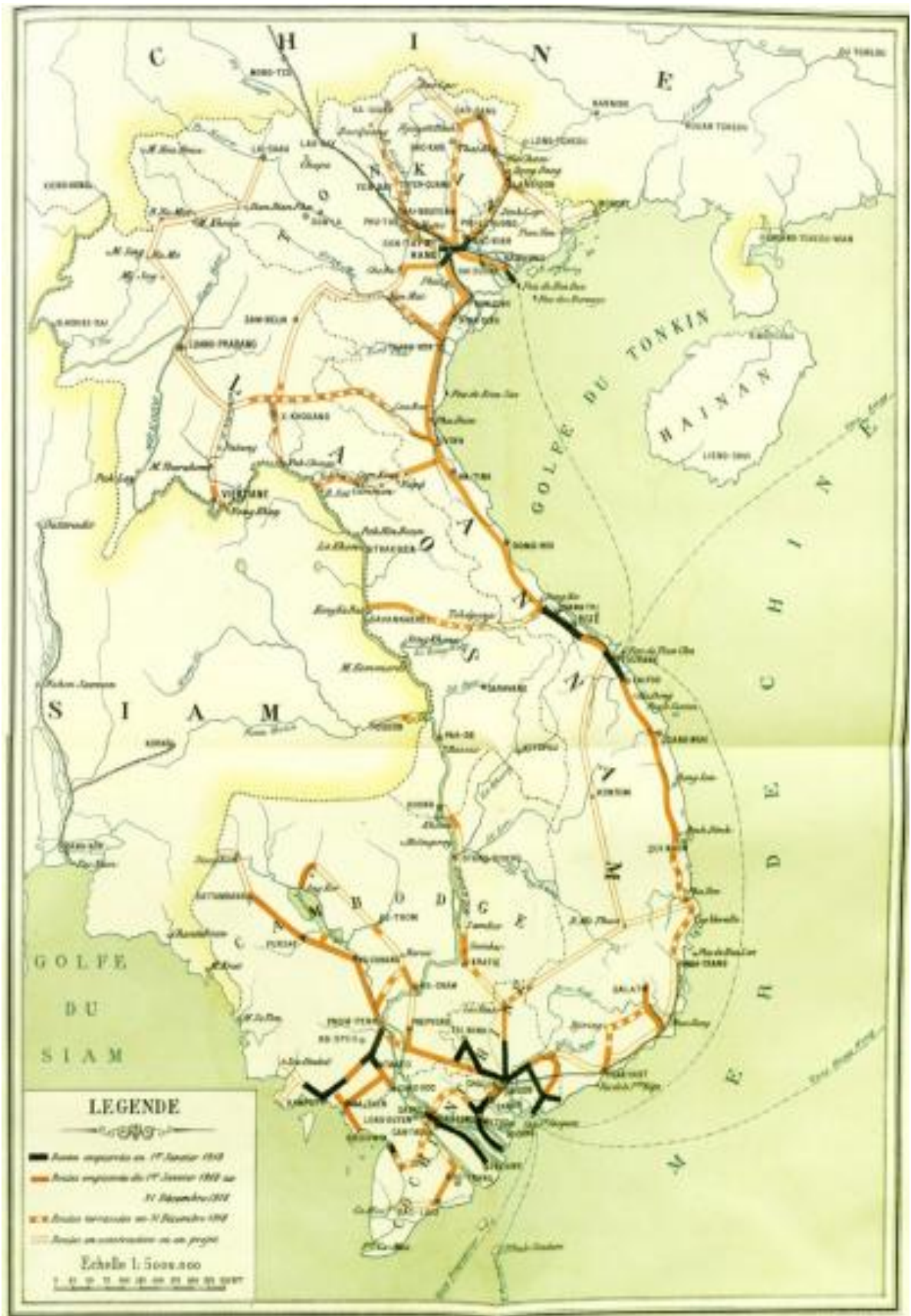
<https://prezi.com/emqyfxlbzpav/chinh-sach-khai-thac-thuoc-ia-cua-thuc-dan-phap/>

21. Hội cựu LHS Việt Nam, “*Thông tin cơ bản về CHDCND Lào*”, 2007, <https://vietlaonews.com/>,  
<https://vietlaonews.com/gioi-thieu-ve-chdcnd-lao/>
22. Tạp chí quốc tế và chiến lược - Pháp, số 98/2015, “*Tình hình địa chính trị Lào: Những nguồn tài nguyên phục vụ hội nhập khu vực*”, 28-8-2015, <http://nghiencuubiendong.vn>,  
<http://nghiencuubiendong.vn/nghien-cuu-asean/5223-tinh-hinh-a-chinh-tr-lao-nhng-ngun-tai-nguyen-phc-v-hi-nhp-khu-vc> 21
23. Vũ Hiến , *Thảm họa sông Me-công*, 06-08-2018, <http://baotreonline.com>, <http://baotreonline.com/tham-hoa-song-mekong/>

# PHỤ LỤC



Mạng lưới đường thuộc địa Liên Bang Đông Dương năm 1921



Mạng lưới đường thuộc địa Liên Bang Đông Dương năm 1926