

Giao thông trên Đất Thường Xuân:

Xưa & Nay

I. GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY

Thường Xuân là huyện có mạng lưới sông suối dày đặc, tổng chiều dài của hệ thống sông suối khoảng 1.000km, phần lớn là các chi lưu của sông Chu. Nhánh chính sông Chu (thường gọi là sông Cái) bắt nguồn từ Lào, qua đất Nghệ An, vào Thường Xuân được tiếp thêm nguồn nước từ các sông nhánh: sông Khao (Cao), sông Đặt, sông Đăn (Đang), sông Âm... chảy về phía hạ lưu. Đặc điểm sông ngòi của huyện độ dốc và hệ số uốn khúc lớn, dòng chảy mạnh, lòng sông hẹp và nông. Chỉ có các con sông lớn như sông Chu, sông Khao, sông Đặt, sông Đăn, sông Âm... thuyền, bè có thể đi lại được, nhưng chủ yếu là xuôi dòng. Từ xa xưa các thế hệ cư dân Thường Xuân, nhất là ở các huyện vùng thấp như Thọ Thanh, Xuân Dương, Xuân Cẩm, Xuân Cao, Ngọc Phụng... đã biết lợi dụng dòng chảy của sông suối để phát triển giao thông đường thủy để tăng cường giao lưu và trao đổi hàng hóa với nhân dân miền xuôi.

Những phát hiện khảo cổ học tại núi Thề, xã Xuân Cao cho thấy từ đầu công nguyên cho đến những năm thuộc Tùy - Đường, vùng Đông Nam của huyện Thường Xuân đã là một trung tâm cư dân đông đúc, có sự trao đổi, giao lưu với dân cư miền xuôi của tỉnh. Thường Xuân và vùng phụ cận là nơi có mỏ đồng lộ thiên (Lương Sơn), mỏ thiếc (Ngọc Phụng), mỏ những nguyên liệu cần thiết cho nghề đúc đồng trong khi tại đồng bằng Thanh Hóa

và những nơi khác trong tỉnh không có thì chắc chắn đồng, thiếc, chì ở Thường Xuân và vùng phụ cận đã được khai thác vận chuyển về xuôi. Bên cạnh đó, sự có mặt của rất nhiều đồ gốm sứ mang phong cách đồ gốm phong cách Tam Thọ, đồ gốm Tùy - Đường, đồ đồng, đồ sắt... trong khi tại Thường Xuân chưa phát triển nghề gốm, đúc, rèn thì chắc chắn là của cư dân miền xuôi cũng đã đem các loại hàng hóa trên đến Thường Xuân trao đổi. Trong điều kiện giao thông đường bộ chưa phát triển, chắc chắn vận chuyển bằng đường thủy giữ vai trò chủ đạo.

Việc thông thương bằng đường thủy với cư dân miền xuôi không dừng lại ở các xã vùng thấp quanh Xuân Cao, có lẽ mở rộng đến cả các xã vùng cao, nơi cư trú của đồng bào Thái. Trong đời sống văn hóa tâm linh của người Tày Dọ - Tày Mường ở Thường Xuân còn lưu giữ những ký ức xa xưa về giao thông đường thủy thông thương, trao đổi với cư dân miền xuôi. Đó là những đoạn mo đưa người mới quá cố đi chợ mường ma (tiếng Thái là *páy chợ lái luóng mường phi*)¹. Ông mo dẫn linh hồn người quá cố ra các cửa sông đi bè, thuyền xuôi sông Chu ra đến tận ngoài biển khơi mua những dụng cụ sinh hoạt thiết yếu mang về thế giới bên kia để sử dụng.

Thế kỷ XV, trong cuộc khởi nghĩa Lam Sơn, giao thông đường thủy trên đất

1. Ở Thanh Hóa đoạn mo này chỉ có trong cộng đồng người Tày Mường/Dọ huyện Thường Xuân và vùng đất Tông Quân - cũ (mới cắt về Như Xuân năm 1949), người Tày Mường/Đen ở các huyện khác không có.

Thường Xuân giữ vai trò rất quan trọng trong vận chuyển lương thực, vũ khí, là đường rút lui và tiến quân chiến thuật của nghĩa quân Lam Sơn. Từ căn cứ Lam Sơn (Thọ Xuân), có thể đi thuyền, bè vào sông Âm đến căn cứ Lũng Nhai, Phụng Dương (Ngọc Phụng), hoặc ngược sông Chu lên vùng Cửa Đặt, bến Bồng, có thể vào sâu tận vùng Trịnh Cao (Xuân Khao) gần căn cứ Chí Linh. Trong những lần nghĩa quân Lam Sơn nương náu trên núi Chí Linh và suốt cả thời kỳ hoạt động ở miền núi Thanh Hóa (1415 - 1424), Bến Bồng (hay còn có tên khác là Bồng Luật, Bồng Tân, tức vùng cửa suối Bọng thôn Nhân Mỹ trước đây, nay thuộc lòng Hồ Cửa Đặt) là bến bãi tập kết lương thực, vũ khí, đón nhận binh lính từ các cơ sở, căn cứ ngược sông Chu lên vùng núi Chí Linh. Nơi đây ghi dấu chiến thắng tháng 10 -1420 của nghĩa quân Lam Sơn, chiến công có ý nghĩa đánh dấu bước trưởng thành mới về thể và lực của nghĩa quân Lam Sơn trong thời kỳ đầu khởi nghĩa.

Thời kỳ Lê Trung Hưng vùng phía Bắc và phía Tây huyện Thường Xuân là nơi được vua Lê và các cựu thần nhà Lê như vua Lê Chiêu Tông (1516 - 1526), Trịnh Tuy (? - 1524), Nguyễn Kim (1468 - 1545)... chọn làm căn cứ để tập hợp, xây dựng lực lượng chống lại nhà Mạc. Thời kỳ Lê Mạt, để chống lại nhà Trịnh, Lê Duy Mật cũng đã dựa vào vùng đất miền núi Thanh - Nghệ Tĩnh tổ chức khởi nghĩa kéo dài 32 năm (1738 - 1770). Trong những năm chiến tranh ấy, giao thông đi lại trên sông Chu, các nhánh sông Âm, sông Đặt, sông Cao (Khao)... có vai trò hết sức quan trọng. Đặc biệt là vùng từ Bến Bồng ngược lên đến vùng sông Cao tiếp tục là con

đường tiếp viện quan trọng cho lực lượng “phù Lê”. Sử sách ghi lại năm 1570 giữa quân Mạc và quân Trịnh (nhà Lê) xảy ra một trận chiến kéo dài nhiều tháng, quân Mạc với hơn 10 vạn người, 700 chiến thuyền tiến sâu vào nội địa Thanh Hóa bằng đường thủy, nhiều trận đánh ác liệt xảy ra chủ yếu dọc các con sông từ cửa biển Thần Phù cho đến đầu nguồn sông Mã, sông Chu, trong đó có nhắc đến bến Bồng: “Ngày 25, họ Mạc ra quân lớn, các đạo cùng tiến, dọc Mã Giang từ Ứng Quan trở xuống, dọc Lam Giang từ Bồng Luật trở xuống khói lửa mù trời...”¹. Từ đây chúng ta có thể biết được, ngoài việc trao đổi, giao lưu hàng hóa, sông Chu trên đất Thường Xuân còn có ý nghĩa quân sự hết sức quan trọng.

Thời nhà Nguyễn, đường bộ bắt đầu được mở mang, xây dựng, nhưng giao thông đường thủy vẫn giữ vai trò chủ đạo trong giao lưu, thông thương với miền xuôi. Một số sử sách của triều đình như: *Hoàng Việt nhất thống dư địa chí*, *Đồng Khánh dư địa chí*, *Đại Nam nhất thống chí*... đã ghi lại các con sông và giao thông đường thủy trên địa bàn huyện:

Sách *Hoàng Việt nhất thống dư địa chí* của Lê Quang Định (viết xong năm 1806 thời vua Gia Long) ghi: “Từ Cửa Triều [Hoàng Hóa] đến động Sơn Cao, châu Lang Chánh [Xuân Khao - cũ, nay là vùng lòng hồ Cửa Đặt, huyện Thường Xuân] đầu nguồn sông Lương [sông Chu] là 44.969 tầm”²; và “Từ cửa Y Bích [Hậu Lộc] đến động Sơn Cao, châu Lang Chánh đầu

1. *Đại Việt sử ký toàn thư*, Sđd, bản kỷ, q.16.

2. Đơn vị đo lường thời xưa: Lê Quang Định trong *Phạm lệ sách Hoàng Việt nhất thống dư địa chí* cho biết 216 tầm bằng 1 dặm đường, bằng 1.080 thước, theo đó ta tính được 1 tầm khoảng 2m.

nguồn sông Lương là 43.581 tầm”. Trong đó “Từ điện Lam Kinh đi 2.080 tầm đến ngã ba sông Âm... Phía bên Nam có một nhánh đi 18.547 tầm thì đến suối Lụt (Rút) động Khương Chánh, châu Lang Chánh là cuối nguồn. Nhánh chính đi 1.491 tầm đến Khe Đán. 755 tầm đến trại Cửa Đặt huyện Thọ Xuân, có đội Quế Hộ lập trại ở đây. 3.917 tầm đến động Cao Sơn, châu Lang Chánh, ở đây không thể đi thuyền được”.

Sách *Đồng Khánh dư địa chí* soạn dưới thời vua Đồng Khánh (1885 - 1888) chép 3 con sông chính:

- Sông Đạt Giang từ phía Tây châu hạt chảy về phía Đông [châu hạt], [chỗ giáp giới huyện [thị] nhập với sông Lương, dài 70 dặm¹, rộng 5 trượng², nước thường sâu 6 - 7 thước.

- Sông Âm Giang: trên từ phía tây châu hạt chảy xuống phía đông châu hạt, nhập vào sông Lương, dài 150 dặm, rộng 5 trượng; nước thường sâu 6 - 7 thước. Không có thủy triều lên xuống.

- Sông Cao Giang [Khao]: từ châu Lang Chánh chảy xuống, đổ vào sông Lương.

Trong ký ức của nhân dân các dân tộc huyện Thường Xuân, thời Nguyễn đã có thuyền buôn của người xứ Bắc (chỉ các tỉnh Ninh Bình, Nam Định, Thái Bình), miền trong (xứ Nghệ) đến giao lưu, buôn bán. Tại xã Thọ Thanh còn lưu truyền thời vua Minh Mệnh, một người con trong đã đi theo và trở thành con nuôi cho một nhà thuyền, sau này học hành thi cử thành đạt đỗ tiến sĩ, mất trên đường về vinh quy bái tổ, được chôn cất tại xã Thọ Thanh, hiện còn dấu tích miếu thờ. Ở người Tày

Mường - Tày Dọ vùng Trịnh Vạn, Quân Nhân, Luận Khê, việc thông thương với miền xuôi (cả với Lào) bằng đường thủy trở nên khá quen thuộc, đi vào cả những bài đồng dao của trẻ:

Mè be hừn cỏ khỉa

Táy mường nỉa lòng chợ

Táy mường tơ mường tầm lòng Kẻo

Xản tả lẻo hạp háng á bằm

Bằm bo pẹ xẻo mè mừa Lao

Nghĩa là:

Con dê trèo cây cà

Người mường trên xuôi (bè) đi chợ

*Người mường dưới mường thấp xuôi
(bè) xuống Kinh*

Mang sọt thừa gánh hàng lầy mắt

Lầy không được theo gái sang Lào

Những năm đầu thế kỷ XX, giao thông đường thủy trên sông Chu trở nên sôi động, tấp nập từ khi thực dân Pháp cho xây dựng đập Bái Thượng (1920 - 1926). Một khối lượng lớn các loại vật liệu xây dựng được vận chuyển từ miền xuôi lên và miền núi xuống được tập kết trên sông Chu quanh vùng Bái Thượng. Vài năm sau đó, khi thực dân Pháp tiến hành khai thác lâm sản ở Thường Xuân với quy mô lớn, khai thác đồng ở Lương Sơn, pi-rít ở Luận Khê, vùng Bái Thượng (bao gồm cả Xuân Bái, Thọ Thanh, Xuân Dương) trở thành đầu mối giao thông thủy vận chuyển lâm sản, khoáng sản và hàng hóa thiết yếu quan trọng. Vào sâu trên đất Thường Xuân, cũng đã hình thành một số bến bãi tập kết lâm sản trên sông Chu như vùng Cửa Đặt, làng Nhân (Xuân Mỹ - cũ). Ngay các sông nhỏ cũng hình thành bến bãi như bến Đót, bến Bè (Xuân Thắng), bến Nhạ, (Tân Thành), bến Khoán (Luận Thành)... tập kết lâm sản xuôi ra sông Cái về Bái Thượng.

1, 2. Theo các dịch giả sách *Đồng Khánh dư địa chí* thì 1 dặm bằng 720m, 1 trượng bằng 4m.

Trong thời gian xây dựng đập Bái Thượng, cũng thời kỳ các bến bãi lâm sản hoạt động tấp nập đã tập trung lực lượng nhân công lớn khiến cho nhu cầu trao đổi, mua bán hàng hóa thiết yếu tăng lên đã góp phần hình thành những “chợ nổi” trên sông Chu và sông Âm như bến làng Nhân (Xuân Mỹ - cũ), bến chợ Hạ (Thọ Thanh), bến Mé (Ngọc Phụng)... Trong một thời gian dài, những thuyền buôn khắp nơi từ Ninh Bình, Nam Định, Thái Bình, thậm chí cả Hải Phòng... vận chuyển hàng hóa theo đường sông đến làm ăn buôn bán ở vùng xung quanh đập, cảnh trên bến, dưới thuyền tấp nập. Một số thuyền buôn đã lên bờ, định cư ở lại Bái Thượng (Xuân Bái, Thọ Xuân), Xuân Dương, Thọ Thanh... Đồng bào Thái ở các xã vùng cao thường cốn bè xuôi xuống Bái Thượng đi chợ, vừa thuận tiện, vừa mang theo được nứa, gỗ và lâm sản bán, đổi hàng hóa. Ch. Robequain đã mô tả trong cuốn *Le Thanh Hóa* (Tỉnh Thanh Hóa) xuất bản lần đầu năm 1929: “... chỉ có bè mới đảm nhận được phần lớn việc chuyên chở trên sông. Tuy nhiên, lối vận tải như thế rất thích hợp riêng với gỗ, thứ mặt hàng đứng đầu xuất khẩu nhờ khối lượng và giá trị, còn với các mặt hàng khác thì chỉ bộc lộ ra với số lượng khá hạn chế, để đủ xếp trong cái thuyền nhỏ, trên một ngăn, hàng đem bán ở chợ cùng cả cái bè và người dân miền núi cuốc bộ mà ngược về làng”¹. Kiểu “đi chợ” bằng bè mang theo hàng hóa, lâm sản này tồn tại kéo dài mãi đến hết thời kỳ bao cấp.

Trong suốt thời kỳ kháng chiến chống thực dân Pháp và đế quốc Mỹ vận tải đường thủy tiếp tục giữ vai trò quan trọng, góp phần vào công cuộc kháng chiến của

dân tộc. Tiềm năng lâm thổ sản của Thường Xuân đã được khai thác tối đa, vận chuyển bằng đường thủy về xuôi, phục vụ cho việc xây dựng, sửa chữa nhà ở, lán trại, cầu cống... Những năm sửa chữa đập Bái Thượng, nhân dân các dân tộc huyện Thường Xuân đã khai thác và vận chuyển bằng đường sông một lượng rất lớn gỗ, luồng, nứa... phục vụ cho việc quai đê hàn khẩu đập Bái Thượng do bị máy bay của thực dân Pháp phá hoại. Những năm 1965 - 1975, thời kỳ cao điểm của cuộc kháng chiến chống đế quốc Mỹ, nhân dân các dân tộc huyện Thường Xuân đã khai thác và vận chuyển bằng đường thủy năm cao nhất 22.813m³ gỗ (1970), năm thấp nhất 13.250m³ gỗ (1965); mỗi năm hàng chục vạn cây luồng, hàng triệu cây nứa - vầu, hàng chục ngàn ste củi, hàng chục ngàn mét song - mây.

Từ năm 1965, huyện thành lập một đội vận tải đường sông, huy động 22 con em các hộ sinh sống trên sông dọc từ Xuân Dương, Thọ Thanh lên đến Xuân Mỹ - cũ tham gia. Phương tiện gồm 11 thuyền, sau 2 năm đóng mới thêm 7 thuyền (tải trọng 3 tấn/cái). Nhiệm vụ của đội thuyền chở hàng đi là sản phẩm nông nghiệp của nhân dân trong huyện, chở hàng về bao gồm lương thực, hàng bách hóa công nghệ phẩm, xi măng... ở các kho như Cổ Tế, Đò Lèn, Nga Sơn, Cầu Cốc, Bến Ghép. Trong quá trình hoạt động, mỗi năm đã vận chuyển hàng ngàn tấn hàng hóa. Đội vận tải đã bị máy bay Mỹ ném bom 7 lần (Hàm Rồng 4 lần, cầu Tào Xuyên 2 lần, Đò Lèn 1 lần), song với tinh thần dũng cảm, các thuyền viên vững vàng chèo lái thuyền vượt qua mưa bom bão đạn, giữ an toàn cho người, phương tiện, hàng hóa. Tại các

1. Charles Robequain: *Tỉnh Thanh Hóa*, Sđd, tr 269-270

bến đò có đông người qua lại như làng Hún (Xuân Dương), làng Hạ (Thọ Thanh), Cửa Đật... huy động các hộ sinh sống trên sông tham gia các tổ đò ngang vận chuyển người, hàng hóa, bộ đội qua sông... Nhìn chung, giao thông vận tại đường thủy đã góp phần làm nên những chiến công của quân và dân huyện Thường Xuân trong chiến đấu, phục vụ chiến đấu bảo vệ những mục tiêu chiến lược trên đất Thường Xuân; bảo đảm thông tin liên lạc, giao thông thông suốt trên đường 15C và đường dây 559.

Thời kỳ bao cấp, cho đến những năm cuối của thế kỷ XX, khi hệ thống đường bộ trên địa bàn huyện chưa phát triển, các cây cầu lớn như cầu Bái Thượng, cầu Cửa Đật, cầu Thác Làng chưa được xây dựng việc vận chuyển hàng hóa chủ yếu bằng sức người và các phương tiện thô sơ, thì một phần hàng hóa thiết yếu đến các vùng trong huyện vẫn bằng đường thủy, xuống máy xuất phát từ phía trên đập Bái Thượng chở theo hàng hóa và người¹ ngược sông Chu lên Cửa Đật và ngược lại. Phía bên dưới đập Bái Thượng, còn có một số hộ thuyền chài sinh sống trên sông Chu, sông Âm ngoài vận chuyển đò ngang còn đi đò dọc xuôi sông Chu xuống hạ lưu và ngược lại vận chuyển hàng hóa, người. Nhiều thế hệ người dân các xã vùng thấp của huyện, còn lưu giữ những ký ức đẹp về những chuyến đi thuyền, xuống dự lễ hội Lam Kinh (Xuân Lam, Thọ Xuân), bởi phần lớn đi dự hội bằng đò, xuống máy.

Cho đến hiện nay, ở Thường Xuân còn có câu ca “*Trai sông Cái, gái sông Đăn, gờ*

nợ gờ nần thì về sông Âm” nói về đặc tính và tiềm năng giao thông đường thủy của các con sông. Sông Chu nhánh chính (sông Cái) nước lớn và chảy siết chỉ dành cho trai tráng khỏe mạnh và dân sơn tràng (khai thác, vận chuyển lâm thổ sản chuyên nghiệp). Sông Đăn lượng nước vừa phải, êm đềm thướt tha, phụ nữ cũng có thể tham gia vận chuyển được. Sông Âm tấp nập thuyền bè xuôi ngược vận chuyển lâm sản (của các huyện Lan Chánh, Ngọc Lặc), dễ dàng giành được thành công trong giao thương, buôn bán.....

Trong quá trình lịch sử, trên các con sông, bến nước vùng đất huyện Thường Xuân đã có sự ra đời và tồn tại rất lâu của các bến đò. Và bến đò cũng là những dấu ấn, kỷ niệm khó quên của nhiều người Thường Xuân trước đây. Sau đây là những thí dụ cụ thể về các bến đò, mảng xưa ở một số làng - xã ven sông:

- Xã Xuân Dương:

+ Bến đò làng Hún: Trên đường nối liền Thường Xuân với Bái Thượng, các huyện miền xuôi và tỉnh lỵ Thanh Hóa. Nơi đây từng có hàng chục hộ làm nghề thuyền chài, vận chuyển đò ngang, đò dọc sinh sống trên sông. Cho đến những năm cuối cùng của thế kỷ XX mới chuyển lên bờ sinh sống ổn định lập ra thôn Tiến Long ngay đầu cầu Bái Thượng.

+ Bến đò làng Thịnh: Nhân dân làng Thịnh, Vụ Bản, Tân Lập và nhân dân xã Ngọc Phụng đi Bái Thượng và huyện Thọ Xuân.

- Xã Thọ Thanh:

+ Bến đò làng Hạ: Ở phía trên đập, nơi đây từng có chợ buôn bán, có một số hộ làm nghề thuyền chài, sau chuyển lên bờ thành lập HTX Tân Nam, nay là thôn Thanh Long. Bến đò này chủ yếu phục vụ nhân dân Thọ Thanh đi Bái Thượng.

1. Một bộ phận chuyên làm nghề hàng gánh (dân gian gọi là công ty cấp 4) đi xuống máy đến Cửa Đật rồi gánh hàng đến các xã vùng cao phía Tây và Tây Nam, khi về mang theo nông, lâm sản hàng hóa xuôi xuống từ Cửa Đật về Bái Thượng.

+ Bến đò Trại Nam: Bến đò này chủ yếu phục vụ nhân dân Thọ Thanh đi Xuân Tân (Bái Thượng), Trại Nam và một số thôn của xã Xuân Cao, đi đường 15C (cũ).

+ Bến đò, mảng từ Đông Xuân sang Thanh Cao (xưa là làng Đìn) và ngược lại.

+ Bến đò Tổ Rồng: từ Thanh Cao và Thị Trấn Thường Xuân đi Xuân Cao và ngược lại.

- Vùng xung quanh Cửa Đặt:

+ Bến đò Cửa Đặt: nằm trên con đường chính đi vào các xã vùng 5 xuân của huyện. Sách *Đại Nam nhất thống chí* (bản do Viện sử học phiên dịch và chú giải) có ghi tên bến đò này với tên gọi bến đò Trịnh Vạn vì xưa thuộc địa phận xã Trịnh Vạn (tổng Trịnh Vạn), sau cách Tháng Tám năm 1945 là xã Thanh Cao, từ năm 1963 là xã Xuân Mỹ, từ năm 2008 thuộc xã Xuân Cẩm.

+ Bến đò, mảng làng Nhân: đây là bến đò có từ lâu đời, sử sách ghi chép thời khởi nghĩa Lam Sơn gọi là bến Bồng, hoặc Bồng Luật, Bồng Tân vì nằm ngay cửa suối Bồng (hay còn gọi là suối Bọng, tiếng Thái là nặm Poọng), chủ yếu phục vụ việc đi lại của nhân dân sang khu vực làng Bọng. Đây cũng từng là bến tập kết lâm sản - thổ sản, hàng hóa xuôi từ sông Chu và sông Khao xuống.

+ Bến đò, mảng làng Mạ: phục vụ việc đi lại, giao lưu đi lại của nhân dân từ làng Đòn (Tiến Sơn) sang làng Mạ (Thanh Xuân) và ngược lại.

Một số bến sông chảy qua địa phận các xã Vạn Xuân, Xuân Thắng, Tân Thành... trước đây mùa mưa lưu lượng nước lớn nhân dân đi lại bằng mảng, hoặc cầu phao bằng tre nứa như Thác Làng, cửa sông Luộc (Vạn Xuân), cửa Đót (Xuân Thắng),

Bến Nhạ (Tân Thành), Cửa Dụ (Luận Khê). Việc đi lại bằng mảng hay cầu phao đã có từ lâu, cuốn sách *Tĩnh Thanh Hóa* của Ch. Robequain xuất bản 1926 có in tám ảnh dùng dây cáp kéo mảng qua sông Đặt (bến Thác Làng).

II. GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Giao thông đường bộ ở Thường Xuân nằm trong tình trạng chung của đất nước, của tỉnh, thời kỳ ngàn năm Bắc thuộc và suốt thời kỳ phong kiến hầu như chưa phát triển. Việc đi lại, giao lưu giữa các bản làng, các vùng chủ yếu bằng những con đường ven khe suối; hay đường mòn quanh co, khúc khuỷu men theo các sườn núi. Những con đường như thế tồn tại nhiều thiên niên kỷ không có nhiều sự chuyển biến. Ch. Robequain trong cuốn *Le Thanh Hóa* đã mô tả về giao thông ở tỉnh Thanh Hóa, trong đó có vùng đất Thường Xuân những năm đầu thế kỷ XX: "... toàn xứ chỉ có những con đường mòn tồi tệ băng qua, rất ngoằn ngoèo, uốn khúc ở xứ ruộng giữa các cánh đồng và trên các bờ đê nhỏ của các bồn địa được canh tác. Và trong các thung lũng nhỏ hẹp hơn ở miền Tây, hòa lẫn với dòng sông hoặc bám vào các sườn núi dựng đứng, trên các tuyến leo mà ngay cả ngựa cũng phải chịu không đi nổi"¹.

Không hẳn là những năm trước đó giao thông đường bộ chưa được mở mang. Từ thời kỳ khởi nghĩa Lam Sơn thế kỷ XV, căn cứ vào con đường tiến quân, đường rút lui của Lê Lợi thời kỳ hoạt động ở Thanh Hóa được các sử sách ghi lại, cùng một số thần tích, thần phả của các làng, ta có thể hình dung các con đường: Từ Lam Sơn đã có đường bộ sang làng Non (Xuân Thịnh -

1. Charles Robequain: *Tĩnh Thanh Hóa*, Sđd, tr 270

Xuân Dương) để rồi từ đây lên vùng Lũng Nhai, Phụng Dưỡng (Ngọc Phụng), rồi từ đây men theo Hón Lương (Nậm Hương) lên Lương Sơn đến núi Chí Linh. Từ Lam Sơn lên Mục Sơn, rồi Bái Thượng qua sông Chu (đoạn phía trên đập Bái Thượng) men theo sông Chu lên Cửa Đát. Từ Cửa Đát tiếp tục theo sông Chu, rồi sông Khao lên vùng núi Chí Linh; hoặc theo suối Bọng vào Trịnh Vạn, men theo các khe suối sang vùng Tổng Quân - cũ.

Những con đường nối Lam Sơn, Mục Sơn với vùng huyện Thường Xuân và nối các vùng trong huyện ấy chắc chắn được hình thành từ rất lâu đời. Trải qua các thời kỳ tiếp tục được tu bổ, mở mang đáp ứng nhu cầu giao lưu đi lại, trao đổi hàng hóa giữa nhân dân các dân tộc và giữa vùng núi với vùng xuôi và phục vụ cho mục đích chính trị - quân sự (đẹp loạn) của triều đình. Cho đến thời vua Gia Long, theo sách *Hoàng Việt nhất thống dư địa chí* cho biết thời đó vùng đất Thường Xuân có con 2 đường bộ từ Nghệ An sang (phía Tây) và Nông Cống lên (phía Nam), cụ thể:

- “Một con đường từ huyện Thúy Vân, phủ Quỳnh Châu đi hết 900 tầm¹, hai bên đều là rừng rậm, đến đường ngã ba động Gia Vị. Đường đi đến đây có nhánh xuyên ngang, đi 6.500 tầm thì đến núi Mã Yên, giáp với huyện Thọ Xuân [Thường Xuân ngày nay]”.

- “Từ cửa Tây Nam trấn thành [Thanh Hóa] đến sông nhỏ xã Thiệu Xá, huyện Nông Cống, phủ Tĩnh Gia. Từ Thiệu Xá đi 21.826 tầm đến động Lâm Lự giáp thôn

Phi Giới thuộc phủ Quỳnh Châu, trấn Nghệ An”. Từ đây đi đến các vùng trong huyện Thọ Xuân - cũ: “1.640 tầm, hai bên đường đều là núi rừng rậm rạp, khe suối hiểm hóc, từ đây trở đi thủy thổ rất độc địa, đến hết địa giới động Lâm Lự. 1.700 tầm đến hết thôn Bàn Cống, sách Quân Thiên. 3.060 tầm đến thôn Phác sách Quân Thiên. 7.300 tầm đến đầu chân núi Biều (Bầu) Tốn. 3.600 tầm đến cuối chân núi Biều (Bầu) Tốn. 4.600 tầm đến địa phận thôn Phi Giới, phủ Quỳnh Châu, trấn Nghệ An”.

Những ghi chép của Lê Quang Định còn rất sơ sài, chưa chép đến các con đường phía Bắc và phía Đông của huyện nối liền với miền huyện Lang Chánh, Ngọc Lặc, Thọ Xuân, cũng như chưa cho chúng ta biết rõ được những con đường nội huyện Thọ Xuân. Tuy nhiên căn cứ vào mối quan hệ, giao lưu giữa các vùng trong huyện, giữa nhân dân các dân tộc huyện Thường Xuân với các huyện lân cận ta có thể hình dung những con đường mà nghĩa quân Lam Sơn đi lại vẫn được duy trì. Từ vùng huyện Thường Xuân có đường đi đến các huyện Lang Chánh, Ngọc Lặc, Thọ Xuân, Triệu Sơn, Như Xuân (Thanh Hóa) và Quỳnh Châu, Quế Phong (Nghệ An).

Nhìn chung, từ thời vua Gia Long trở về trước, tuy đã có đường, nhưng chưa được mở rộng, chủ yếu là đường mòn, giao thông đi lại còn rất khó khăn. Do đó, năm 1837, khi thành lập châu Thường Xuân, Án sát Thanh Hoa là Nguyễn Quốc Hoan đã tâu lên vua: “Các thổ dân miền thượng du thuộc hạt ấy, phần nhiều gian xảo, dối trá, mà nơi ở núi khe hiểm xa, rừng chàm lơ mơ không rõ, nên dễ trốn lủi, xin chiếu cho theo địa phận, bắt dân san sửa đường sá, làm cho rộng ra, cho rừng rậm không hiểm,

1. Đơn vị đo lường thời xưa: Lê Quang Định trong *Phạm lệ Hoàng Việt nhất thống dư địa chí* cho biết 216 tầm bằng 1 dặm đường, bằng 1.080 thước, theo đó ta tính được 1 tầm khoảng 2m.

không gọi nhau tụ tập được nữa”. Vua Minh Mạng đã chuẩn y: “Ra dụ sai quan Tổng đốc là Phạm Văn Diễn sức cho châu huyện sở tại, phàm con đường quan quân lần trước đã qua, một ngã từ lỵ sở cũ huyện Thọ Xuân, đến Nông Vụ, thẳng tới Thường Xuân... Đợi việc làm ruộng xong, bắt dân các làng cắt bỏ bụi rậm hai bên, tùy thể sửa sang, rộng phải 3 trượng¹ để tiện đi lại, sau 1, 2 năm, hoặc có cỏ mọc lấp đường, mới phải sửa sang lại, không phải hằng năm sửa dọn làm phiền cho dân”.

Cho đến thời Đồng Khánh (1885 - 1888), Dưới thời Nguyễn, hệ thống giao thông đường bộ của Thường Xuân qua các lần mở mang, tu sửa đã cơ bản hoàn chỉnh, gồm có:

- Một đường nhỏ từ châu hạt đi đến phủ lỵ [từ Trịnh Vạn đi Thọ Xuân], đi khoảng 3 ngày. Lại từ phủ lỵ đi về phía Đông đến thành tỉnh mất một ngày. Đường rộng 5 thước².

- Một đường nhỏ đi từ tổng Luận Khê đến đồn Cửa Đạt, đồn Hồn Mông thuộc tổng Trịnh Vạn thông với phủ Quỳnh Châu tỉnh Nghệ An, đi khoảng 4 ngày, đường rộng 5 thước.

- Một đường nhỏ đi từ tổng Như Lãng đến đồn Tri Giới thuộc tổng Quân Nhân thông đến giáp giới phủ Quỳnh Châu tỉnh Nghệ An, đi khoảng 5 ngày, đường rộng 5 thước.

- Một đường nhỏ từ xã Lương Sơn tổng Nhân Sơn đến đồn Bát Mọt tổng đó giáp giới huyện Sầm Da, đi khoảng 4 ngày, đường rộng 5 thước.

- Một đường nhỏ phía nam từ xã Nhân Trầm tổng Nhân Sơn lên phía bắc đến xã

Tuy Tĩnh tổng Qui Chính, đi khoảng 2 ngày, đường rộng 5 thước.

Thời Pháp thuộc, từ năm 1885, ngay sau khi đặt chân lên đất Thanh Hóa, thực dân Pháp đã tiến hành cải tạo một số tuyến đường phục vụ cho mục đích quân sự và công cuộc khai thác thuộc địa của chúng. Những năm đầu chúng tiến hành cải tạo đường cái quan (Quốc lộ 1A hiện nay) có thể đi lại được bằng ô-tô nối liền Thanh Hóa với Hà Nội và Thanh Hóa với Quảng Trị; xây dựng đường xe lửa từ Hà Nội qua Thanh Hóa vào đến Đà Nẵng. Từ những năm 1910, chúng bắt đầu quan tâm đến các tuyến tỉnh lộ trong đó có tuyến Thanh Hóa - Bái Thượng, Bái Thượng - Bát Mọt và Bái Thượng - Như Xuân (qua phía Nam huyện Thường Xuân). Charles Robequain trong cuốn *Tĩnh Thanh Hóa* cho biết: “... từ Bát Mọt đến Bái Thượng đường đi đã được các viên đại lý cải thiện rất nhiều”; và “... các đại lý Bái Thượng còn cho mở rộng và nắn thẳng nhiều đường miền núi, đặc biệt là đường Bát Mọt và Thọ Thắng (châu Thường Xuân) qua Trịnh Vạn...”. Tuy nhiên, cho đến những năm 1930, ở Thường Xuân vẫn chưa có tuyến đường nào đi được ô-tô, giao thông đi lại của nhân dân bằng đường bộ vẫn hết sức khó khăn, các loại xe kéo, xe đạp chưa được sử dụng, chủ yếu là cuộc bộ, một số tuyến đường chính của châu Thường Xuân vẫn chưa được cải tạo. Charles Robequain trong cuốn *Tĩnh Thanh Hóa* thừa nhận: “... các làng tiếp giáp với Nghệ An - các làng trong thung lũng Lâm Lư [châu Thường Xuân] và Mỹ Dạ (châu Như Xuân) còn thật sự tách biệt với châu thổ mà họ chỉ đi tới bằng những đường mòn quanh co và lầy lội qua khu rừng rậm Như Xuân”; và “lỵ sở

1. Đơn vị đo lường thời xưa: 1 trượng khoảng 4m.

2. Đơn vị đo lường thời xưa: 1 thước khoảng 0,4m.

Thường Xuân chỉ nối liền với Bái Thượng bằng một con đường nhỏ”.

Sau năm 1930, phục vụ cho mục đích khai thác lâm sản với quy mô lớn trên địa bàn huyện Thường Xuân, thực dân Pháp nhiều lần cho cải tạo tuyến đường Bái Thượng đi Thọ Thắng (qua tổng Luận Khê) đến xã Trịnh Vạn (Vạn Xuân ngày nay), những năm 1935 - 1936 bắt đầu đi được xe đạp, ô-tô, tuy nhiên những cây cầu bắc qua khe suối vẫn chỉ là cầu tạm bằng gỗ, tre nứa... chỉ sử dụng được trong thời gian ngắn, hoặc đến mùa mưa, nước lũ lại cuốn trôi. Do đó, nhân dân trong huyện Thường Xuân thường xuyên bị huy động phu phen làm đường, làm cầu. Nhiều cụ già còn ghi nhớ cảnh mỗi khi có quan đại lý Bái Thượng, hoặc quan tri châu Cẩm Bá Bảo qua bản làng nhân dân bị huy động đi làm đường, sửa cầu, đẩy xe cho chúng (lúc này quan tri châu Cẩm Bá Bảo có 1 chiếc xe đạp, 1 chiếc xe ô-tô).

Cho đến thời kỳ kháng chiến chống thực dân Pháp và đế quốc Mỹ các tuyến đường mới từng bước được nâng cấp, mở rộng, đường bộ từng bước vươn lên giữ vai trò chủ yếu trong giao thông đi lại của nhân dân và vận chuyển hàng hóa. Đường bộ và giao thông đường bộ đã có những đóng góp to lớn đối với sự nghiệp xây dựng và bảo vệ quê hương - đất nước, vừa vận chuyển vũ khí, hàng hóa quân trang phục vụ chiến đấu, vừa phục vụ dân sinh kinh tế và khai thác, vận chuyển lâm sản giao nộp cho Nhà nước. Đặc biệt, những năm 1960, huyện Thường Xuân đã gắn thực hiện cuộc vận động hợp tác hóa, với khai hoang, mở rộng sản xuất, tiến hành mở mang các tuyến đường giao thông nông thôn, giao thông nội đồng... Những tuyến đường quốc lộ, tỉnh lộ, đường trục chính

nội huyện cũng được các cấp đầu tư cải tạo, nâng cấp chủ yếu trong giai đoạn này, có thể kể đến một số con đường, tuyến đường có ý nghĩa quan trọng về quốc phòng và dân sinh kinh tế như sau:

- Đường Quốc lộ 15A: Chạy qua địa phận Thường Xuân dài 15km tại các xã Xuân Cao, Luận Khê, Tân Thành. Đây một trong những huyết mạch giao thông quan trọng vận chuyển người và hàng hóa “vào Nam, ra Bắc” trong những năm kháng chiến chống Mỹ cứu nước. Những năm 1965 - 1968, xảy chiến tranh leo thang lần thứ nhất bằng không quân và hải quân của đế quốc Mỹ đối với miền Bắc, đường 15A trở thành trọng điểm đánh phá của chúng, có những thời điểm hầu như ngày nào cũng có tiếng bom rơi, đạn nổ, mặt đường bị bong lóc, hệ thống cầu cống (chủ yếu là bằng gỗ) bị đánh sập hoàn toàn, nhiều khu vực như cầu bến Nhạ (Tân Thành), bến Khoán (Luận Thành)... máy bay Mỹ đánh đi đánh lại nhiều lần, cho đến nay đã nửa thế kỷ vẫn còn những hố bom đạn. Quân và dân huyện Thường Xuân với tinh thần chiến đấu ngoan cường đã phối hợp với bộ đội chủ lực, thanh niên xung phong, dân công... vừa chiến đấu, phục vụ chiến đấu đánh trả máy bay Mỹ vừa tham gia san lấp hố bom đạn, dựng lại cầu cống... đảm bảo giao thông thông suốt trong mọi tình huống.

- Đường Tỉnh lộ 507 (Bái Thượng - Biên giới): Tuyến này dài 60km, được xây dựng từ những năm 1962, có ý nghĩa quan trọng về kinh tế dân sinh và đảm bảo quốc phòng - an ninh của Thanh Hóa. Trong những năm kháng chiến chống đế quốc Mỹ thường xuyên được tu bổ, nâng cấp. Đã có hàng vạn tấn vũ khí, lương thực, hàng công nghệ phẩm được vận chuyển theo tuyến

đường này đến khu vực biên giới phục vụ bộ đội và nhân dân các dân tộc vùng biên giới, nhân dân nước bạn Lào.

- Đường Đồng Mới - Cửa Đặt: Tuyến đường này dài gần 10km, có từ lâu đời, thời kỳ kháng chiến chống thực dân Pháp và đế quốc Mỹ thường xuyên được tu sửa, nâng cấp. Thời kỳ này, các cơ quan cấp huyện đóng tại Cửa Đặt, việc đảm bảo giao thông suốt không góp phần thúc đẩy kinh tế đời sống nhân dân trong vùng phát triển mà còn có ý nghĩa đảm bảo thông tin liên lạc thông suốt 2 chiều giữa huyện với tỉnh và ngược lại.

Từ sau năm 1975 cho đến những năm đầu thời kỳ đổi mới, với sự hỗ trợ của các cấp, các ngành, huyện Thường Xuân liên tục mở các đợt chiến dịch cải tạo, nâng cấp đường giao thông (nhân dân đóng góp ngày công; nhà nước hướng dẫn, thiết kế, chỉ huy thi công; cung cấp vật liệu nổ...). Đặc biệt, trong những năm 1975 - 1980, huyện đã tiến hành mở các công trường làm đường giao thông trên địa bàn toàn huyện, nâng cấp, mở rộng một số tuyến đường quan trọng như: đường Tân Thành - Vạn Xuân, Vạn Xuân - Xuân Chinh, Vạn Xuân - Xuân Lẹ (1976); đường Luận Khê - Tân Thành (1977 - 1978), Xuân Cao - Xuân Phú - Luận Thành (1977 - 1978), Cửa Đặt - Bù Đồn (1978); đường Khẹo đi Vịn (Bát Mọt), Khong - Mị (Bát Mọt), Chiềng đi Quẻ (Thắng Lộc)... mặt đường được nâng cấp, mở rộng lên 3,5 - 6m... Tuy nhiên, cho đến những năm 1990, huyện mới chỉ có 3km đường trung tâm huyện

Những năm gần đây được sự quan tâm đầu tư của nhà nước, một số chương trình, dự án, hàng loạt tuyến đường trên địa bàn huyện được nâng cấp, cải tạo toàn huyện đã có 230km đường ô-tô phần lớn đã được

đầu tư cứng hóa (nhựa, bê-tông). Một số cầu cống quan trọng được xây dựng như cầu Thượng bắc qua sông Chu được xây dựng tại Km 0+350, dài 237,4m, khổ cầu 7+(2x1)m, tải trọng H30-XB80 (do công ty cầu Thăng Long thi công) được khánh thành đưa vào sử dụng từ tháng 7 - 2000. Trước khi chưa có cầu Bái Thượng việc đi lại giao lưu giữa huyện Thường Xuân với các địa phương trong tỉnh thông qua bến phà Bái Thượng, về mùa mưa gặp nhiều khó khăn, lũ lớn nhiều ngày phà ngừng phục vụ nhân dân đi lại, giao lưu. Từ khi có cầu Bái Thượng và tuyến đường tỉnh lộ 507 nối liền với quốc lộ 47 kéo dài, đường Hồ Chí Minh, việc giao lưu đi lại giữa huyện Thường Xuân và các địa phương trong và ngoài tỉnh thuận lợi hơn rất nhiều. Thường Xuân đã có tuyến xe buýt (bus) đi Thành phố Thanh Hóa (tuyến số 4 qua Sao Vàng - Thọ Xuân, Triệu Sơn, Đông Sơn).

Hiện nay trên địa bàn huyện Thường Xuân có các tuyến đường chính sau đây (toàn bộ đã được rải nhựa, bê-tông):

- Đường Hồ Chí Minh (quốc lộ): đoạn qua huyện Thường Xuân được mở song song với đường 15A cũ, qua địa bàn các xã Luận Thành, Tân Thành, chiều dài trên 12km, được xây dựng bằng công nghệ tiên tiến rải thảm bằng bê-tông nhựa, có đầy đủ hệ thống thoát nước, hệ thống cọc tiêu, biển báo, biển chỉ dẫn. Đây là tuyến đường chiến lược Quốc gia đi qua có ý nghĩa hết sức quan trọng đối với sự phát triển của huyện, nhất là khu vực các xã phía Nam của huyện.

- Đường vành đai biên giới Việt - Lào: qua địa bàn xã Bát Mọt.

- Đường hành lang kinh tế Đông - Tây (đường xuyên Á): qua xã Yên Nhân.

- Đường Bái Thượng - Bát Mọt (tỉnh lộ 507): dài 60km, được sửa chữa cán cấp phối mặt đường, xây dựng kiên cố hệ thống cầu cống, hệ thống thoát nước hoàn thành năm 1999, nhưng sau đó bị xuống cấp nghiêm trọng. Từ năm 2006, dự án Thủy lợi - Thủy điện Cửa Đạt đầu tư nâng cấp hiện nay đã thông tuyến đến cửa khẩu Khèo (Bát Mọt).

- Đường Mục Sơn - Cửa Đạt (tỉnh lộ): đoạn qua huyện Thường Xuân 10,4km.

- Đường Xuân Thắng (thôn Xương) - Xuân Lộc (thôn Vành, thôn Quẻ) - Xuân Chinh (thôn Hành): đường Quốc phòng.

- Đường Tân Thành - Xuân Thắng - Xuân Lộc - Vạn Xuân: 26km

- Đường Vạn Xuân - Xuân Chinh (huyện quản lý).

- Đường Vạn Xuân - Xuân Lẻ (huyện quản lý).

- Đường Cửa Đạt - Vạn Xuân (huyện quản lý): 9km

- Đường Tân Thành - Luận Khê - Luận Thành (huyện quản lý): 15km

- Đường Luận Thành - Xuân Cao - Xuân Tân (huyện quản lý): 11km

- Đường Lương Sơn - Giao An (Lang Chánh): 7km

- Đường giao thông nông thôn: Thống kê chưa thật đầy đủ hiện Thường Xuân có gần 100 tuyến đường giao thông liên thôn bản với chiều dài trên 312km. Đường giao thông nông thôn ở các xã miền núi vùng cao được đầu tư bằng nguồn vốn của chương trình 135 ở nhiều nơi được rải cấp phối; ở các xã vùng thấp được bê-tông hóa bằng nguồn vốn huy động trong nhân dân có sự hỗ trợ của nhà nước từ chương trình xây dựng nông thôn mới.

Hà Bá Tâm

(Dự thảo Địa chí huyện Thường Xuân)