Chương 19

GIAO THÔNG - BƯU ĐIỆN

I. GIAO THÔNG VẬN TẢI

Tỉnh Sóc Trăng thuộc vùng châu thổ sông Mêkông với địa hình tương đối bằng phẳng, hệ thống kênh rạch chằng chịt. Vào mùa khô, sông thường cạn nước, giao thông thủy qua lại giữa các vùng gặp nhiều khó khăn, ngoại trừ những lúc thủy triều lên. Nước triều của hệ thống sông rạch tỉnh Sóc Trăng hoạt động theo chế độ bán nhật triều, trong ngày nước lên xuống hai lần.

Các sông rạch ở Sóc Trăng không có độ dốc dọc đáng kể, tình trạng bồi lắng diễn ra hằng năm rất rõ rệt. Nhìn chung, sông rạch trong tỉnh thông lưu với nhau một cách tự nhiên hoặc qua các kênh đào, làm cho hệ thống giao thông đường thủy thực chất là một tổng thể những luồng nước tự nhiên và nhân tạo, chỉ khác nhau ở bề rộng và độ sâu.

Giao thông thủy của tỉnh Sóc Trăng chịu chi phối trực tiếp bởi các trục sông như: sông Hậu, sông Mỹ Thanh và hệ thống kênh Quản Lộ - Phụng Hiệp.

Với địa hình bằng phẳng, việc xây dựng các tuyến đường giao thông của tỉnh Sóc Trăng từ trước vốn không khó khăn về mặt tuyến. Độ dốc dọc của các tuyến đường hầu như chỉ có ở những đoạn lên cầu và thường cũng chính là những dốc cầu, việc phải bố trí các công trình vượt sông với cao độ thông thuyền như thế nào là rất quan trọng và cần thiết cho ghe thuyền qua lại bên dưới khi nước thủy triều lên.

Tuy nhiên, việc thiết lập các con đường thật mỹ quan và bền vững ở tỉnh Sóc Trăng không phải là chuyện đơn giản và việc duy tu, bảo dưỡng những con đường đã hoàn tất là một gánh nặng cho ngân sách. Vì địa chất ở đây có lớp đất bề mặt là loại đất sét rất mềm vào mùa mưa (ngoại trừ trên cát giồng) và khắp nơi đều no nước nên khó tạo nền vững chắc cho đường sá. Cho đến tháng 5-1899, toàn tỉnh Sóc Trăng có 248,600km đường đắp đất và chỉ có 30,07km đường rải đá.

Từ cuối thời Pháp thuộc đến thời kỳ chính quyền Sài Gòn có xây dựng một sân bay quân sự nằm trên đường Trần Hưng Đạo. Sân bay này có nhiệm vụ

vận chuyển binh lính bị thương về một bệnh viện quân sự gần ngay sân bay (Bệnh viện Trương Bá Hân). Thời kỳ chính quyền Nguyễn Văn Thiệu, trong những năm chiến tranh ác liệt xảy ra, đường bộ thường bị ách tắc, sân bay này đã có nhiều chuyến vận chuyển hành khách dân sự đi tuyến Sài Gòn - Ba Xuyên (Sóc Trăng).

1. Quá trình hình thành và phát triển mạng lưới giao thông[1]

1.1. Mạng lưới giao thông đường thủy

Dựa vào địa hình và hệ thống sông tự nhiên hiện có của khu vực, vào thời kỳ Pháp thuộc, người Pháp đã quy hoạch hệ thống thủy lợi tương đối hoàn chỉnh. Trong đó phải kể đến hệ thống thủy lợi Phụng Hiệp mà trục chính là kênh Quản Lộ - Phụng Hiệp bắt đầu từ xã An Lạc Thôn nối với sông Hậu chạy suốt tới Bạc Liêu - Cà Mau; hệ thống kênh Phú Hữu - Cổ Cò nối liền hai hệ thống sông tự nhiên là sông Hậu và sông Mỹ Thanh. Các hệ thống kênh thủy lợi này không những phát huy vai trò tưới tiêu cho ngành nông nghiệp mà còn đóng vai trò trong hệ thống giao thông đường thủy cực kỳ quan trọng. Từ khi hình thành tới nay, giá trị vận tải của hệ thống sông này vẫn còn nguyên vẹn, nhất là trong giai đoạn hiện nay, việc xây dựng kết cấu hạ tầng đang phát triển mạnh, mỗi ngày có rất nhiều phương tiện vận tải thủy qua lại để vận chuyển hàng hóa, vật tư về Sóc Trăng và các vùng lân cận.

Việc đào các kênh mới, bảo dưỡng và cải tạo các kênh đã có luôn là một trong những quan tâm chính của các chủ tỉnh miền hạ lưu Nam Kỳ. Kênh đào ở Sóc Trăng thật sự phù hợp với hai lợi ích rõ rệt: một mặt để thoát nước cho các vùng có kênh chảy qua, cho phép biến những vùng trước đây thường ngập nước, trở thành đồng ruộng phì nhiêu và dân cư đông đúc. Mặt khác, các con kênh tạo thành những tuyến giao thông nối liền đến các trung tâm thương mại. Sau đây là một số con kênh tiêu biểu của tỉnh Sóc Trăng thời kỳ này:

Kênh Saintard: dài 14km + 500, rộng 25m. Con kênh này thay thế một phần của rạch Ba Xuyên vừa quá nông vừa rất quanh co, tạo điều kiện thuận lợi cho việc giao thông giữa sông Hậu và Bãi Xàu.

Con kênh cắt ngang khúc quẹo của sông Ba Xuyên, giữa Đại Ngãi và kênh Saintard: Hai đoạn đầu của kênh này (0km + 900 và 0km + 600) rộng trung bình 20m và sâu 3m.

Kênh Nouet (kênh Maspesro): dài 7,5km, rộng trung bình 12m, nối liền tỉnh lỵ Sóc Trăng với kênh Saintard và sông Hậu (Bassac).

Kênh từ Sóc Trăng đi Bãi Xàu (trên chiều dài 1.200m): kênh này chỉ nhằm chỉnh lại con rạch Sóc Trăng cho thẳng. Đoạn kênh đích thực chỉ có 3,1km và sâu trung bình 2,9m, giao thông thuận tiện khi thủy triều rút xuống lưng chừng, còn như trước đây thì chỉ qua lại

1. Trích dẫn và viết theo tư liệu của Nguyễn Phan Quang: *Việt Nam cận đại - Những sử liệu mới, Sóc Trăng (1867 - 1945), Sđd,* tr. 98 - 127, 132 - 136.

khi thủy triều dâng cao trên lòng rạch Sóc Trăng vừa nông vừa khúc khuỷu.

Kênh Cái Côn: từ kênh Ba Rinh nối dài, chảy gần như song song với địa giới Cần Thơ (nay là Hậu Giang). Hai kênh này giúp rạch Cái Côn thông lưu với rạch Ba Rinh, phụ lưu rạch Nhu Gia. Kênh Cái Côn từ Ba Rinh dài 30km, sâu 1,6m. Vào mùa nước lên, kênh này dẫn nước ngọt từ sông Hậu vào cánh đồng sậy rộng lớn và nhiễm phèn ở ranh giới Hậu Giang - Sóc Trăng; khi nước xuống thì kéo theo nước đọng của đồng bằng này, tạo thành một lòng chảo. Người dân đã tiến hành canh tác hai bên bờ kênh, phía hai đầu kênh (tại Xuân Hòa và Ba Trinh ở phía bắc và Thiện Mỹ ở phía nam).

Kênh Bocquillon Fourès Bertin, còn gọi là kênh Kế Sách: nằm giữa đường phân giác của góc tù do hai kênh Ba Rinh và Cái Côn tạo thành. Kênh Kế Sách cùng với hai kênh Cái Côn và Ba Rinh rửa phèn cho vùng đồng bằng rộng lớn giáp ranh Hậu Giang và đưa nước vào sông Hậu qua kênh Kế Sách.

Kênh Sóc Trăng hay kênh Cái Trầu: kênh này còn có tên là kênh Tầm Sóc (Tam Sóc).

Kênh Bố Thảo tại Thiện Mỹ: dài 5km, nối rạch Ba Rinh với Bố Thảo. Kênh này được nối dài đến con kênh của tỉnh Hậu Giang, đến tận nguồn rạch Cái Triết. Chiều rộng trung bình 5m, sâu trung bình 1,5m.

Kênh Cái Trầu: dài 5km trên địa bàn tỉnh Sóc Trăng, kênh rộng 5m, sâu trung bình 1,5m, kênh này tiếp giáp với kênh số 7 xuất phát từ con rạch cùng tên (một nhánh của rạch Sa Keo) và thông thủy với các con rạch trong nội địa tỉnh Rạch Giá. Như vậy, kênh Cái Trầu tránh cho các phương tiện vận tải nhỏ không phải đi vòng quanh khu vực sông Hậu và kênh Long Xuyên tại Rạch Giá được nối dài đến con kênh của tỉnh Hậu Giang, đến tận nguồn rạch Cái Triết.

Kênh Xẻo Trà: kênh này chảy theo hướng nam - bắc, dài 4km, rộng trung bình 5m, sâu trung bình 1,5m, nối liền hai nhánh chính của rạch Nhu Gia là rạch Chàng Ré và rạch Sa Keo. Từ rạch Sa Keo, kênh này thông thủy với kênh Cái Trầu và tỉnh Rạch Giá.

Kênh Nàng Rền: đây là con kênh nhỏ, chảy theo hướng đông - tây, rộng và sâu như kênh Xẻo Trà, một bên kênh tiếp vào rạch Nàng Rền, bên kia tiếp vào rạch Chàng Ré, tạo thuận lợi cho việc vận chuyển lúa trong vùng đến trung tâm xuất khẩu Phú Lộc.

Kênh ngang với đường Bạc Liêu: chảy từ làng Tài Sum đến Bạc Liêu, qua Nhu Gia và Phú Lộc, rút ngắn tuyến vận tải bằng thuyền nhỏ đi Bạc Liêu. Đoạn kênh đầu tiên từ Tài Sum đi Nhu Gia dài 9km, rộng 3,5m và sâu trung bình 1m, nhưng hai đoạn còn lại (dài 25km) thì rộng trung bình 5m và sâu trung bình 1,5m.

Kênh Lịch Trà: dài 5km, rộng trung bình 5m, sâu trung bình 1,5m, chảy từ kênh con của Bạc Liêu đến Chàng Ré và tiếp tục theo kênh Ca Lăm (Cà Lăm).

Kênh Ca Lăm: dài 4,7km, sâu 2m, rộng trung bình 12m nối liền rạch Chàng Ré với rạch Cà Mau, nhờ vậy thuyền ghe không phải đi vòng hơn 30km qua lưu vực của rạch Nhu Gia trong lưu vực kênh Cà Mau.

Các con kênh chảy dọc theo các con đường tắt: nối liền con đường Bạc Liêu với con đường Bãi Xàu. Một kênh chảy dọc theo con đường tắt Cần Giờ dài 3,7km, rộng 5m; một kênh chảy từ Tài Sum đến Vàm Dù Tho (nơi hợp lưu của sông Ba Xuyên và sông Nhu Gia), dài khoảng 6km, rộng 7m. Cả hai kênh có độ sâu trung bình 1,5m.

Kênh Thạnh Lợi: dài 1km nhưng hai bờ bên cách nhau 10m, sâu trung bình 1,5m. Kênh cắt ngang đoạn sông Ba Xuyên đi qua trung tâm Bãi Xàu, tạo thuận tiện cho các ghe, thuyền trung bình đi tới Bạc Liêu, tránh được tắc nghẽn ở cảng Bãi Xàu.

Kênh từ Bãi Xàu đi Hội Bình: (hay gọi là kênh Tiếp Nhựt). Kênh dài 24km, rộng trung bình 6m, sâu trung bình 1,5m, nối liền hai tổng Định Chí và Định Mỹ với trung tâm trồng lúa Bãi Xàu và ngừng lại khi cách biển 2km.

Kênh từ Bãi Xàu đi Cái Se: kênh này tách khỏi con kênh Tiếp Nhựt ở vị trí cách Bãi Xàu 2km và chảy vào rạch Cái Se theo hướng gần như song song với kênh Ba Xuyên, lại tiếp tục chạy theo hướng kênh số 20.

Kênh Cái Se đi Phú Lộc: dài 7,4km, rộng trung bình 5m, sâu trung bình 1,5m. Lúa gạo của vùng Phú Đức trù phú được vận chuyển qua con kênh này.

Kênh tổng Định Mỹ (hay còn gọi là kênh Bang Long): lưu thông giữa Đại Ngãi và Mỹ Thanh. Kênh được đào trong đất liền nhằm tránh tai nạn cho ghe thuyền phải di chuyển trên sông Hậu rộng lớn và thường gặp sóng gió.

Kênh Mương Điều: dài 5km, giúp ghe thuyền di chuyển từ rạch Ba Xuyên đến rạch Kế Sách, nhằm tránh những luồng gió mạnh của sông Hậu.

Kênh dọc theo con đường Đại Ngãi: kênh dài 10km giúp việc chuyển vật liệu để rải đá suốt con đường thuộc địa cũng như vận chuyển lúa gạo của một vùng đồng bằng rộng lớn mà không có sông ngòi.

Kênh Cái Trâm: dài 8km, rộng 5m, sâu 1,5m. Đây là một trong những con kênh tạo thuận lợi cho việc thoát nước vùng đồng trũng mênh mông ở ranh giới hai tỉnh Sóc Trăng và Hậu Giang đổ ra sông Hậu.

Kênh An Tập tại Ba Rinh: dài 7,4km, rộng trung bình 5m, sâu trung bình 1,5m, nối liền rạch Sóc Trăng với rạch và kênh Ba Rinh.

Tóm lại, tổng cộng các hệ thống sông, kênh của tỉnh Sóc Trăng dài 278km. Do ảnh hưởng liên tục của thủy triều tại tất cả các nơi trong tỉnh, kênh thường bị bùn lấp dần ở những nơi thủy triều yếu, hình thành những gò nổi, gây khó khăn cho ghe tàu qua lại.

Nhìn chung, giao thông đường thủy giữa tỉnh lỵ Sóc Trăng với hai cảng Bãi Xàu và Đại Ngãi rất thuận lợi. Những xàlúp (xà lan) vận chuyển từ Đại Ngãi

đi Bạc Liêu cũng như những thuyền buôn cỡ lớn đi qua tỉnh Sóc Trăng rất thuận lợi, giúp cho Sóc Trăng ngày càng trù phú nhộn nhịp, biến trung tâm tỉnh lỵ Sóc Trăng trở thành trung tâm kinh tế của tỉnh.

Tuy nhiên, người ta cũng đã hiểu được phần nào khi nhận thấy: một bên là sông Hậu bao quanh tỉnh về phía đông và một bên là các sông ngòi thông với sông Mỹ Thanh chảy giữa ranh giới tỉnh Sóc Trăng và tỉnh Bạc Liêu rồi đổ thẳng ra biển Đông. Trong *khu vực thứ nhất* có thể kể (từ bắc xuống nam): *rạch Ngan Rô* chảy vào cửa sông Hậu; *rạch Trà Bư,* đoạn dưới chảy qua làng Đại Hữu.

Rạch Ba Xuyên là con rạch quan trọng nhất của lưu vực này, thêm nữa lại thông với sông Mỹ Thanh rồi chảy vào sông Hậu ở Đại Ngãi, điểm cuối của các tàu thuộc hãng vận tải đường sông đảm trách tuyến đường thủy các tỉnh miền Tây.

Ngoài ra còn có các rạch: *rạch Kế Sách, rạch Cà Tưng, rạch Vọp, rạch Cái Trâm*, *rạch Cái Côn* (đoạn cuối rạch cũng là ranh giới hai tỉnh Sóc Trăng, Cần Thơ nay là Hậu Giang).

Ngoại trừ rạch Ba Xuyên là tuyến đường thủy quan trọng của Sóc Trăng cùng với Bãi Xàu và rạch Kế Sách (tàu nhỏ có thể qua lại ở một đoạn ngắn), còn tất cả các rạch khác chỉ có tầm quan trọng thứ yếu.

Sông Mỹ Thanh: bắt nguồn từ các đầm lầy ở phía tây tỉnh Bạc Liêu, trước đây có tên là sông Cà Mau và được gọi là "Mỹ Thanh" khi vàm rạch Cổ Cò chảy thẳng từ nam lên bắc. Có tên gọi "Cổ Cò" vì rạch này có khúc quanh mang hình dáng cổ con chim cò. Sông Mỹ Thanh có 3 phụ lưu đáng kể (tính từ tây sang đông):

+ *Rạch Cái Dầy* chảy vào đúng vị trí con đường từ Sóc Trăng đi Bạc Liêu qua ranh giới hai tỉnh.

+ *Rạch Nàng Rền* từ địa phận Rạch Giá chảy qua.

+ *Rạch Cà Lăm* thông lưu với rạch Chàng Ré và rạch lớn Nhu Gia qua con kênh cùng tên (kênh Cà Lăm).

Rạch Cổ Cò thực sự là tuyến lưu thông huyết mạch của toàn vùng này. Rất nhiều phụ lưu đổ vào rạch một lượng nước lớn từ các vùng lân cận. Rạch Cổ Cò là sự hợp thành của rạch Nhu Gia từ phía tây và rạch Ba Xuyên từ phía đông bắc chảy xuống. Phía tả ngạn rạch Ba Xuyên có rạch Sóc Trăng chảy vào trước khi qua tỉnh lỵ, còn rạch Cái Se thì chảy vào phía hữu ngạn. Các rạch Sốc Thép, Giang Cô chỉ là những phụ lưu nhỏ ở hai phía tả hữu của một phần rạch Ba Xuyên, chuyển nước vào sông Hậu.

Rạch Nhu Gia: chảy từ đồng bằng mênh mông và ngập nước qua một phần địa phận Hậu Giang và một phần địa phận Sóc Trăng, phình rộng ra ở các rạch bên trái nhờ các rạch Cái Triết, Sa Mốp, Sa Keo, đặc biệt là rạch Chàng Ré mang đầy nước vùng đồng bằng đầm lầy giáp ranh các tỉnh Sóc Trăng, Hậu Giang, Rạch Giá. Bên phải có rạch Bố Thảo (nơi có trung tâm thương mại cùng tên) chảy vào rạch Nhu Gia.

1.2. Mạng lưới giao thông đường bộ

Việc xây dựng các tuyến đường bộ ở tỉnh Sóc Trăng nói riêng và Đồng bằng sông Cửu Long nói chung rất khó khăn vì phải đắp nền đường trên đất yếu trong điều kiện ngập nước thường xuyên. Chính vì thế, để xây dựng đường, người ta thường kết hợp với việc đào kênh lấy đất đắp nền, sau thời gian nền đường ổn định người ta mới tiến hành thi công các lớp mặt đường.

1.2.1. Hệ thống đường bộ đầu thế kỷ XX

Thời kỳ Pháp thuộc, đường bộ tại Sóc Trăng được chia thành bốn loại: đường thuộc địa, đường tỉnh và hương lộ (gồm hương lộ lớn và hương lộ nhỏ).

- Đường thuộc địa (đường loại 1): tỉnh Sóc Trăng chỉ có một con đường loại này, đó là đường từ tỉnh lỵ Sóc Trăng đi Đại Ngãi, là một phần của đường số 3 từ Sài Gòn đi Sóc Trăng, với nhiều đoạn ngắt quãng khi chạy qua các nhánh sông Mêkông ở Chợ Lớn, Tân Mỹ, Mỹ Tho, Bến Tre, Trà Vinh. Con đường Sóc Trăng - Đại Ngãi dài 19km, rộng trung bình 4m (tính khoảng giữa hai lề) nối tỉnh lỵ đến bến tàu của hãng vận tải đường sông trên sông Hậu.

Đoạn đường trên đi qua Đại Ngãi, một trung tâm nhỏ nhưng khá quan trọng nằm trên cửa rạch Ba Xuyên; thị tứ Trường Khánh, cách Sóc Trăng 9km, là khu chợ khá quan trọng, đây cũng là bến thay ngựa của xe cộ tuyến Đại Ngãi - Sóc Trăng (nhất là bưu điện), cũng là con đường được bảo dưỡng tốt nhất trong toàn bộ hệ thống đường sá của tỉnh.

- Đường tỉnh (đường loại 2): đường thuộc loại này chỉ có một con đường từ Sóc Trăng đi Bãi Xàu, dài 6km, rộng trung bình 4m, nối tỉnh lỵ với Bãi Xàu, một trung tâm lớn nằm trên rạch Ba Xuyên. Các ghe thuyền lớn từ Chợ Lớn và Sài Gòn thường đổ về Bãi Xàu mua lúa từ khắp nơi trong tỉnh tập trung ở đây, loại lúa mang tên lúa "Bãi Xàu" nổi tiếng cả Nam Kỳ.

- Hương lộ lớn (đường loại 3): phần lớn là những con đường đã có từ xưa. Gồm có các tuyến đường sau:

+ *Đoạn đường nối dài con đường tỉnh Sóc Trăng - Bãi Xàu* đến khu vực Bãi Xàu cũ (chợ cũ) với hai đường nhánh rẽ vào khu vực Bãi Xàu mới. Đoạn đầu tiên chạy vào cuối đoạn đường tỉnh (5km) đến cây cầu của Bãi Xàu mới, một đoạn dài 900m, một đoạn dài 800m. Các đường này đều được rải đá.

+ *Đường Sóc Trăng đi Bạc Liêu*: Đoạn nằm trên địa bàn tỉnh Sóc Trăng, cụ thể từ Sóc Trăng đến ngã ba rạch Cái Dầy và sông Cà Mau. Đường này chỉ mới được rải đá ở những cây số đầu tiên tính từ tỉnh lỵ, nhưng toàn bộ con đường thì dài 42,4km, rộng trung bình 3,5m, chạy qua 10 cây cầu gỗ, một cầu sắt dài 100m bắc qua rạch Nhu Gia, một cầu sắt dài 68m bắc qua rạch Cà Mau (cầu Cái Dầy), đoạn này đường chưa được rải đá. Các xe cộ loại nhẹ có thể qua lại, con đường chạy dưới cây cao bóng mát

của vùng đất giồng. Đường này chạy qua các làng: Trà Tâm, Châu Tâm, Tài Sum, Tâm Lật, Nhu Gia, Lịch Trà, Phú Giao và trung tâm Phú Lộc sau đó kéo dài đến Bạc Liêu.

+ *Đường từ Sóc Trăng - Cần Thơ*: Xe cộ loại nhẹ có thể đi tới Phú Nổ, đoạn đường trên dài khoảng 12km. Tiếp theo chỉ là đường cho người đi bộ đến Kế Sách. Đoạn đến Phú Nổ rộng bình quân 3,5m, đoạn Phú Nổ - Kế Sách rộng khoảng 2 - 3m. Đường này chạy qua các làng: Văn Trật, Phước Lai và Vũng Thơm sau đó kéo dài đến Cái Côn, là ranh giới với tỉnh Cần Thơ.

+ *Đường từ Sóc Trăng đi Cái Trầu* (giáp với Rạch Giá). Đoạn đầu tiên từ Sóc Trăng đến Bố Thảo đi qua giồng Phú Ninh dài 8km, rộng trung bình 3,5km, nối với đường đi Cần Thơ bằng một đoạn đường vắt ngang 3km. Đoạn thứ hai từ Bố Thảo đến Tam Sóc, kế đến rạch Nhu Gia, dài 11,5km, đoạn này chỉ được đắp đất cao lên và mặt đường chỉ rộng hơn 3m. Đường là những bờ cao, mùa mưa thì lầy lội, mùa khô thì nứt nẻ, chỉ cho người đi bộ hay đi ngựa qua lại được. Sau khi băng qua rạch Nhu Gia, con đường vẫn chạy theo hướng cũ cho đến ranh giới tỉnh Rạch Giá, lại băng qua rạch Cái Chóc, cách Tam Sóc 7,8km và thêm 6,3km đến tận ranh giới tỉnh. Con đường này đi qua các làng Mỹ Phước (có 294 dân) và Tuân Tức (có 373 dân). Đoạn từ rạch Cái Chóc đến ranh giới tỉnh chưa đắp thành đường.

+ *Đường từ Bãi Xàu cũ đến Tham Đôn*, có nhánh rẽ vào vàm Dù Tho. Đường chính dài 7km, đường nhánh 2km, đều rộng trung bình 3,5m. Bãi Xàu cũ, nay thuộc thị trấn Mỹ Xuyên, dân buôn bán ở đây giảm dần vì ghe thuyền lớn không qua lại được.

Tham Đôn là một trung tâm khá quan trọng, sau khi qua Tham Đôn, ở chính giữa giồng có một ngôi chùa thuộc loại nổi tiếng nhất của tỉnh… Tiếp đó, đường này tiếp tục một đoạn 3,5km theo hương lộ số 14 đến Sroch Soạy (xứ cây xoài). Đoạn đường nhánh tách khỏi đoạn đường chính trước khi đến Tham Đôn chạy qua vàm Dù Tho, một trung tâm nhỏ tập trung người Hoa, là một địa điểm quan trọng, vì đây là nơi tiếp giáp của các tuyến đường thủy quan trọng nhất của tỉnh. Con đường kéo dài theo rạch Cổ Cò đến Mỹ Thanh bằng hương lộ số 16, dài 16km.

+ *Đường từ Sóc Trăng đến Bang Long*: ngày trước, con đường này chạy theo bờ kênh Nouet trên chiều dài 7,2km, do bùn đất dưới kênh được vét lên đắp thành, đi qua hai ngã kênh Nouet và Saintard (cũng là điểm dừng của xàlúp (xà lan) bưu điện từ Đại Ngãi đến Bạc Liêu), lại tiếp tục thêm 9,3km cho đến Bang Long thì gặp con đường tổng Định Mỹ. Đoạn đường trên chỉ mới được rải đá 1km, rộng trung bình 3,5m, chấm dứt ở rạch Trà Bư. Từ đây dọc theo rạch là một con đường mòn chạy đến tận cửa sông Hậu. Con đường này đi qua: làng Châu Thành có xứ đạo Cái Quanh, làng Tân Hội, làng Tân Lịch, trung tâm Bang Long, làng Đại Hữu nằm bên con đường mòn chạy dọc theo rạch Trà Bư.

+ *Đường tổng Định Mỹ từ Đại Ngãi đến Rạch Gòi*, chạy dọc theo con kênh. Đường dài 28km, nhưng 14km đầu tiên từ Đại Ngãi đi Bang Long (nay là thị trấn Long Phú) qua Đại Đức, Long Hưng và Hưng Ngôn, đường rất xấu và vào mùa mưa không thể đi lại được. Đoạn 14km từ Bang Long đến Lịch Hội Thượng nối dài trung tâm Bang Long đến Lịch Hội Thượng.

+ *Đường từ Bãi Xàu đi Hội Bình:* chạy dọc theo kênh Tiếp Nhựt, dài 24km. Bắt đầu từ bến phà khách bộ hành đối diện với Bãi Xàu mới, qua hai tổng Định Mỹ và Định Chí ở phía tây và phía đông, rồi kết thúc ở giồng Hội Bình gần cửa sông Hậu, gọi là cửa Trấn Di. Con đường chạy qua Chắc Văn, An Ca, trung tâm Rạch Gòi và cuối cùng là làng Hội Bình. Tại Hội Bình có xứ đạo Bãi Giá.

+ *Đường từ Bãi Xàu đi Tân Hội:* là con đường được tách từ con đường trên ở Bãi Xàu 2km, tiếp thêm 4km dọc theo kênh Cái Se đến Tài Công và tiếp tục chạy đến Bang Long gặp con đường Sóc Trăng. Đoạn cuối dài 5,6km (từ Cái Se đến Tân Hội) chưa đắp thành đường.

+ *Đường từ Cái Se đi Ngan Rô:* đường này tách khỏi con đường Bãi Xàu -Tân Hội ở khoảng rạch Cái Se và chạy tiếp đến Phú Đức. Đoạn đường dài 7,4km, rộng trung bình 2,5m đã hoàn chỉnh, đoạn từ Phú Đức đến Ngan Rô (4km) đường chưa đắp. Đường này chạy qua làng Phú Đức có những cánh đồng phì nhiêu nhất tỉnh.

+ *Đường dọc theo kênh Sóc Trăng đi Bãi Xàu* chỉ mới hình thành dài 5,5km.

- *Hương lộ nhỏ (đường loại 4):*

+ *Đường Văn Trật đi Bố Thảo:* tách ra từ đường Sóc Trăng đi Cần Thơ, cách tỉnh lỵ khoảng 6km, theo hướng tây - nam đến làng An Tập, sau khi đi ngang qua một giồng thì đến Bố Thảo.

+ *Đường tắt Phú Ninh:* dài 3km nối đường Bố Thảo với đường Cần Thơ.

+ *Đường Hòa Đức* đi Cần Giờ dài 6,8km, rộng trung bình 3,5km. Đường này gặp đường Bãi Xàu ở kilômét số 2. Đường đi qua hai làng cư dân người Khmer Hòa Đức và Cần Giờ. Đoạn đường nối Cần Giờ với giồng Tâm Bốc dài 1km.

+ *Đường giồng Chung Đôn* dài 3km rộng 3,5m. Bắt đầu từ tỉnh lỵ, đường này tiếp nối đường thuộc địa, coi như chạy song song đến tận các làng Nhâm Lăng và Chung Đôn.

+ *Đường tắt nối đường Bạc Liêu* và các con đường ở Bãi Xàu:

● Một là đường tắt Cần Giờ dài 4km, rộng trung bình 3,5m, từ đường Bạc Liêu đến kilômét số 5 và chấm dứt ở kilômét số 5 của đường Sóc Trăng đi Bãi Xàu. Đường đi qua nhà việc Cần Giờ, các làng ở giồng Trà Tâm và Châu Tâm qua đường này đi đến chợ và bến cảng Bãi Xàu.

● Hai là đường tắt Tài Sum và Tham Đôn, dài 4km, rộng 3,5m, tách đường Bạc Liêu ở kilômét số 8, kết thúc ở kilômét số 12 của đường Bãi Xàu, kéo dài đến tận Tham Đôn, đến đoạn

giữa thì tiếp với đường Sóc Trăng đi Hòa Đức và Cần Giờ. Đường này giúp trung tâm Tài Sum giao thông với các làng lân cận như Tham Đôn, vàm Dù Tho và những tuyến đường thủy.

- Ngoài các hương lộ trên đã được sử dụng tốt, còn có các hương lộ sau đây là những con đường mòn chạy dọc theo bờ rạch hay bờ kênh:

+ *Đường Phú Nổ đi Trường Kế*: đường tắt này nối đường Cần Thơ với Đại Ngãi, dài 5km, rộng trung bình 3,5m, giúp trung tâm Vũng Thơm (các làng Lai Tâm và Phú Nổ) giao thông với dân cư Giang Cơ (Trường Kế) và đường Đại Ngãi. Con đường đắp qua cánh đồng, chỉ đi lại được trong mùa khô.

+ *Đường Bố Thảo đi Thiện Mỹ:* dài 5km, rộng 2m nối trung tâm Bố Thảo với các làng Hòa Hương, Thiện Mỹ, kéo dài đến làng Thiện Hòa qua một con đường mòn.

+ *Đường Lịch Trà đi Đào Viên Tây:* dài 5km, rộng 2m, tách khỏi đường Bạc Liêu ở trên làng Lịch Trà qua làng Đào Viên Tây rồi tiếp nối với bờ kênh Cà Lăm.

+ *Đường chạy dọc theo kênh Cà Lăm.*

+ *Đường Phong Lập nối làng Phong Lập với làng Châu Tâm* và con đường Bạc Liêu.

+ *Đường Tham Đôn đi Srok Soạy.*

+ *Đường Phụng Tường* men theo hữu ngạn sông Hậu từ Đại Ngãi đi vàm rạch Kế Sách.

+ *Đường vàm Dù Tho đi Cổ Cò.*

+ *Đường An Tập đi Ba Trinh*, dọc theo con kênh cùng tên.

1.2.2. Hệ thống đường bộ đến năm 1936

Hệ thống đường sá được phân làm bốn loại:

- Đường thuộc địa: tỉnh có một đường thuộc địa số 16 từ Sài Gòn đi Cà Mau đã được rải đá toàn bộ. Đường này có 66,86km đi qua địa phận tỉnh Sóc Trăng (trong đó có 19,8km đã được rải nhựa). Đường rộng 5m đi qua Bưng Tróp, tỉnh lỵ Khánh Hưng, Xoài Cả Nả, Tâm Lật, Nhu Gia, Phú Lộc qua tỉnh Bạc Liêu cuối cùng là chợ Cà Mau.

- Tỉnh lộ: Tổng cộng có 60,1km, đều rải đá và đi lại thuận tiện cả hai mùa mưa và mùa khô.

+*Tỉnh lộ 42* (trước đây là hương lộ số 2) từ Sóc Trăng đi Cái Trầu (giáp ranh Rạch Giá), dài 35,6km, rộng 3,5m đi qua Bố Thảo chạy dọc theo kênh Bố Thảo, Tam Sóc, Cái Trầu, vượt qua rạch Nhu Gia ở Tam Sóc bằng phà Mỹ Phước cách Sóc Trăng 21km qua Ngã Năm, Long Mỹ chạy tiếp về tỉnh Rạch Giá.

+ *Tỉnh lộ 50* (trước kia là đường thuộc địa số 3 sau gọi là đường số 6) từ Sóc Trăng đi Đại Ngãi dài 19,6km, rộng 4m đã rải đá, đi qua trung tâm Trường Kế và kết thúc ở Đại Ngãi. Đây là con đường xưa nhất của Sóc Trăng đã có từ trước khi thực dân Pháp xâm lược,

nối Bãi Xàu (phủ lỵ Ba Xuyên) với Đại Ngãi (huyện lỵ Vĩnh Định). Đây là một trong những công trình lộ chính đầu tiên của thực dân Pháp ngay sau khi chiếm Sóc Trăng. Trước khi có xe hơi, đây là con đường duy nhất đến Sài Gòn bằng đường thủy tại Đại Ngãi.

+ *Tỉnh lộ 51*: Từ Sóc Trăng đi Bãi Xàu dài 5km, rộng 4m đã rải đá hoàn toàn, nối tỉnh lỵ với trung tâm Bãi Xàu trên rạch Ba Xuyên.

- Hương lộ: Sóc Trăng có một hệ thống hương lộ tỏa đi khắp nơi trong tỉnh, tổng cộng dài 200km (trong đó đã rải đá 140km) xe hơi qua lại thuận tiện quanh năm. Các hương lộ chính như sau:

+ *Hương lộ số 1*: rải đá hoàn toàn, từ đường thuộc địa số 16 (tại kilômét số 7) đến Cái Côn bên sông Hậu, đi qua các trung tâm Lai Tâm, Phú Nổ và Kế Sách với tổng chiều dài 36,05km.

+ *Hương lộ số 2:* tiếp với con đường Sóc Trăng đi Đại Ngãi ở kílômét số 14 và kết thúc ở địa giới Cần Thơ, cắt ngang hương lộ số 1 ở Kế Sách, với tổng chiều dài 23,2km nhưng chỉ mới rải đá được 19km (từ Kha Phú Mỹ đến địa giới tỉnh Cần Thơ). Hương lộ số 2 chạy dọc theo các kênh Bertin, Fourès và Bocquilon, ngang qua đồn điền Labasthe.

+ *Hương lộ số 3:* dài 5km được rải đá hoàn toàn từ Phú Nổ đến Trường Kế, nối hương lộ số 1 với tỉnh lộ số 50.

+ *Hương lộ số 4:* dài 5km nối đường thuộc địa số 16 (cách Sóc Trăng 23km) với đồn điền Labasthe.

+ *Hương lộ số 6:* từ Sóc Trăng đi Đại Hữu (sông Hậu) dài 22km, hoàn toàn rải đá. Hương lộ chạy dọc theo bờ kênh Nouet cũ (8km) qua kênh Saintard bằng phà Cái Quanh (từ tháng 10-1930 đã có cầu Eiffel dài 80m) tiếp theo 10 km đến trung tâm Long Phú, đi qua làng Đại Hữu và kết thúc ở sông Hậu.

+ *Hương lộ số 7:* từ Sóc Trăng đến bờ kênh Saintard, dài 5,6km, dọc theo kênh Maspéro.

+ *Hương lộ số 11:* từ Sóc Trăng đi Cà Mau, dài 34,8km, trong đó có 12,1km đã rải đá, còn đoạn từ vàm Dù Tho đến Cổ Cò vẫn là đường đất.

+ *Hương lộ số 17:* nối với đường thuộc địa số 16 ở kilômét số 254 (cách Sóc Trăng 35km về phía Bạc Liêu) chạy dọc theo kênh Nàng Rền, dài 4km, kết thúc ở đồn điền Gressier.

- Đường liên thôn: hệ thống đường liên thôn do làng, xã quản lý, tổng cộng có 85km, trong đó có hơn 60km có thể sử dụng được, gồm có những đường chính sau:

+ *Đường liên thôn số 2:* chạy ra đường thuộc địa số 16 ở An Trạch và đi về Bố Thảo, dài 7,650km, đường này gặp kênh Phụng Hiệp - Sóc Trăng.

+ *Đường liên thôn số 3:* dài 7km nối hương lộ số 11 và hương lộ 12.

+ *Đường liên thôn số 5:* tiếp với đường thuộc địa số 16 (ở kilômét số 247) cách Sóc Trăng 27km về phía Bạc Liêu, nối làng Lịch Trà với làng Gia Hòa trên rạch Cà Mau dài 9km.

+ *Đường liên thôn số 8:* dài 9,67km nối Tâm Lật với chợ Bố Thảo.

1.2.3. Hệ thống cầu đến năm 1936

- Trên đường Sóc Trăng đi Cà Mau:

+ Cầu bê tông cốt sắt

◦ Cầu Ba Rinh dài 26m;

◦ Cầu Trà Quýt dài 25m;

◦ Cầu Trà Canh dài 25m;

◦ Cầu Trà Men dài 5m;

◦ Cầu Cần Đước dài 14m;

◦ Cầu Lịch Trà dài 19m;

◦ Cầu Phú Giao dài 10m;

◦ Cầu Xẻo Tra dài 14m;

◦ Cầu Nàng Rền dài 10m;

◦ Cầu Xà Mau dài 15m.

+ Cầu Quay

◦ Cầu Maspéro dài 60m.

+ Cầu Sắt

◦ Cầu Sóc Trăng dài 40m.

◦ Cầu Eiffel [1]

◦ Cầu Nhu Gia dài 98m

◦ Cầu Chàng Ré dài 54m (Phú Lộc)

- Trên các tỉnh lộ:

+ Tỉnh lộ 42:

◦ Cầu "Levis" dài 32m trên kênh Cái Trầu - Sóc Trăng;

◦ Cầu Eiffel dài 21m trên kênh Rạch Chùa;

◦ Sáu cầu bằng gỗ (từ 6m đến 32m, cộng 105m);

◦ Có một phà máy trên rạch Nhu Gia, ở Mỹ Phước.

+ Tỉnh lộ 50:

◦ Cầu bê tông cốt sắt trên rạch Mương Điều dài 20m;

◦ Cầu sắt trên rạch Trường Kế dài 30m.

+ Tỉnh lộ 51:

◦ Hai cầu sắt mỗi cầu dài 6m;

◦ Một cầu Eiffel dài 26m.

- Trên Hương lộ 14:

◦ Các cầu bê tông cốt sắt có tổng chiều dài 35m;

◦ Các cầu sắt có tổng chiều dài 500m;

◦ Các cầu gỗ có tổng chiều dài 450m;

◦ Các cầu khác:

Cầu sắt trên kênh Rạch Gòi dài 26m;

Cầu sắt trên rạch Nhà Thờ dài 20m;

Cầu sắt trên rạch Trung Bình dài 10m.

2. Giao thông vận tải qua các thời kỳ[2]

2.1. Tổng quan hệ thống giao thông vận tải những năm đầu thế kỷ XX

Tỉnh lỵ Sóc Trăng cách tỉnh lỵ Trà Vinh 70km (qua Đại Ngãi, Bắc Trang, Tiểu Cần), cách tỉnh lỵ Bạc Liêu 49km, cách tỉnh lỵ Rạch Giá 187km (qua Đại Ngãi - Long Xuyên - Núi Sập; nếu muốn đi thẳng bằng thuyền độc mộc từ Sóc Trăng đến Rạch Giá thì khoảng 142km); cách tỉnh lỵ Cần Thơ 57km.

1. Cầu có thành cầu bằng sắt

2. Nguyễn Phan Quang: *Việt Nam cận đại - Những sử liệu mới, Sóc Trăng (1867 - 1945), Sđd*, 2000, tr. 137 - 148.

Có thể đi đường bộ hoặc đường thủy từ Sóc Trăng đi Bạc Liêu. Trên lộ này xe cộ chỉ qua lại đến cầu Nhu Gia, khoảng 12km. Đi bằng xàlúp (xà lan) đến Bạc Liêu mất 6 giờ. Một xàlúp của hãng vận tải đường sông chạy từ Đại Ngãi đến Bạc Liêu mỗi tuần có 6 chuyến.

Ngoài ra còn 2 con đường bộ khoảng 6km và một con kênh nối Bãi Xàu với Sóc Trăng, đi bằng xàlúp mất 20 phút.

Muốn chọn tuyến ngắn nhất từ Sóc Trăng đi Trà Vinh thì có thể đi bằng xàlúp xuất phát từ Bạc Liêu, dừng ở Bãi Xàu hoặc ở Đại Ngãi, xàlúp ngược lên hướng bắc, vượt qua Cù Lao Dung ở mũi Tây - Bắc, băng qua phụ lưu sông Hậu ở phía tả ngạn, qua Bắc Trang và dừng lại ở Tiểu Cần, cũng là điểm kết thúc con lộ Trà Vinh.

Các ghe tàu lớn chạy đường sông từ Đại Ngãi về Sài Gòn dừng lại điểm đầu tiên tại Cần Thơ sau 3 - 4 giờ xuất phát, sau đó chạy sang địa phận Long Xuyên. Từ Long Xuyên đi Rạch Giá có xàlúp chuyển tiếp, khớp với giờ giấc của tàu lớn. Tuyến Sóc Trăng đi Rạch Giá (qua Long Xuyên) là tuyến thuận lợi nhất khi di chuyển từ tỉnh lỵ này sang tỉnh lỵ khác. Ngoài ra, còn cách đi bằng thuyền vượt qua những cánh đồng ngập nước, thẳng từ Sóc Trăng đến Rạch Giá. Cuộc hành trình như vậy có thể đi bằng tuyến sông Ba Xuyên - rạch Nhu Gia - rạch Sa Keo - kênh Cái Trầu - Xẻo Chích và sông Cái Lớn...

Từ năm 1900 đến năm 1911, một người Pháp đã xin kinh doanh vận tải độc quyền bằng xe ngựa tuyến Sóc Trăng - Bãi Xàu, nhưng không được Thống đốc Nam Kỳ thời bấy giờ xét duyệt, bởi vì đã có Hãng vận tải đường sông Đại Ngãi - Bạc Liêu đảm nhận và ông ta cũng mở hướng cho làng xã xem xét nên mở đường xe công cộng.

Đến ngày 3-1-1922, qua đề nghị của Chủ tỉnh Sóc Trăng, Thống đốc Nam Kỳ đã ra quyết định cho phép xây bến phà qua rạch Nhu Gia thuộc Mỹ Phước, trên hương lộ số 2, từ Cái Trầu đi Sóc Trăng. Bến phà được xây dựng bằng bê tông cốt sắt chống đỡ sàn gỗ ở phía trên, mỗi bến rộng 3m, dài 18m ở phía bờ Mỹ Phước và dài 12m ở phía bờ Tam Sóc.

Tháng 6-1922, Chủ tỉnh Sóc Trăng đã báo cáo các số liệu hoạt động vận tải như sau:

* *Vận tải đường bộ:*

Sở vận chuyển hành khách đường bộ bằng xe hơi nối tỉnh lỵ với các trung tâm trong tỉnh và các tỉnh lân cận. Số hành khách tăng lên rõ rệt, nhờ phương tiện thuận lợi và nhanh chóng. Từ trước đến nay chưa có hãng xe hơi nào được trợ cấp, nhưng vào cuối tháng 6, Sở Vận chuyển Mỹ Tho - Cần Thơ - Sóc Trăng đã bỏ thầu các tuyến đường như Bảng 19.1 thể hiện.

Sau hai năm, năm 1924 số liệu vận tải tăng lên (Bảng 19.1).

Dịch vụ vận tải ôtô công cộng được tài trợ để vận chuyển bưu phẩm và chở hành khách giữa Cần Thơ - Sóc Trăng - Bạc Liêu đã được đấu thầu theo giá thỏa thuận, thời hạn trúng thầu trong 5 năm. Dịch vụ vận tải ôtô hoạt động hằng ngày với 3 xe cam nhông 15 chỗ ngồi và 3 xe 25 chỗ ngồi.

Bảng 19.1: Các tuyến đường giao thông năm 1922

Cung đoạn	Chiều dài	Đi qua	Số hành khách (nửa năm đầu 1922)
Sóc Trăng - Bạc Liêu	49km	Nhu Gia 17km	7.000
Sóc Trăng - Cần Thơ	60km	Phú Lộc 31km	4.100
Sóc Trăng - Đại Ngãi	19km	Phụng Hiệp 28km	4.500
Sóc Trăng - Kế Sách	21km	Trường Kế 500km	7.500
Sóc Trăng - Bãi Xàu	5km	Phú Nổ, Lai Tâm 11km	10.200
Sóc Trăng - Bố Thảo	7,700km		2.000
Sóc Trăng - Bang Long	16km	Thạnh Thới 10km	6.000

Nguồn: Nguyễn Phan Quang: *Việt Nam cận đại - Những sử liệu mới, Sóc Trăng (1867 - 1945), Sđd,* tr. 142.

Nhân dân rất hài lòng về dịch vụ này vì giờ giấc chính xác cũng như các tuyến khứ hồi đều đặn, mặt khác các loại thư tín, bưu phẩm được chuyển tải nhanh chóng. Giá cước giảm một nửa so với giá đăng ký khi thiết lập dịch vụ. Lượng hành khách tăng lên nhờ phương tiện thuận lợi và nhanh chóng.

Các chủ xe tư nhân đã tự mình mở xưởng sửa chữa ôtô ở Sóc Trăng và mở thêm dịch vụ vận tải hành khách đến Sài Gòn và các tỉnh lân cận trên 30 chiếc, năm 1924 lượng hành khách tăng gấp đôi so với năm 1923.

Năm 1936, toàn tỉnh có 355 xe hơi, tăng gần 4 lần so với năm 1935 (92 xe) phân bổ ra các tuyến sau:

Tuyến nội tỉnh:

- Sóc Trăng - Bãi Xàu (5km): 5 xe hơi.

- Sóc Trăng - Đại Ngãi (19km): 3 xe hơi.

- Sóc Trăng - Long Phú (20km): 1 xe hơi.

- Sóc Trăng - Kế Sách (25km): 3 xe hơi.

Tuyến ngoài tỉnh:

- Sóc Trăng - Bạc Liêu (50km): 4 xe hơi.

- Sóc Trăng - Cần Thơ (60km): 4 xe hơi.

- Sóc Trăng - Sài Gòn (220km): 1 xe hơi.

Năm 1944 có 3 hãng xe ca (autocar), trong đó một hãng chuyên trách vận chuyển bưu phẩm trên tuyến Sài Gòn - Cà Mau đi qua Mỹ Tho, Vĩnh Long, Cần Thơ và Sóc Trăng. Các xe camnhông lớn nhỏ phục vụ giao thông công cộng giữa Sóc Trăng và các tỉnh lân cận. Phụ tùng thay thế thời kỳ này vừa hiếm vừa đắt nên số lượng xe ngày càng hạn chế,

Bảng 19.2: Các tuyến giao thông năm 1924

Cung đoạn	Chiều dài	Đi qua	Số hành khách
Sóc Trăng - Bạc Liêu	49km	Nhu Gia 17,8km	24.000
Sóc Trăng - Cần Thơ	60km	Phú Lộc 31km	21.000
Sóc Trăng - Đại Ngãi	19,5km	Phụng Hiệp 28km	23.000
Sóc Trăng - Kế Sách	21km	Trường Kế 9,5km	24.000
Sóc Trăng - Bãi Xàu	5km	Phú Nổ và Lai Tâm 11km	19.000
Sóc Trăng - Bố Thảo	7,7km	-	23.000
Sóc Trăng - Bang Long	17km	Thạnh Thới 10km	-

Nguồn: Nguyễn Phan Quang: *Việt Nam cận đại - Những sử liệu mới, Sóc Trăng (1867 - 1945), Sđd,* tr. 144.

làm cho giao thông đường thủy hoạt động nhộn nhịp trở lại.

** Vận tải đường sông*

Năm 1922, toàn tỉnh có 2 hãng xàlúp (chaloupe).

Hãng thứ nhất bảo đảm tuyến Sóc Trăng - Phnôm Pênh (qua Cần Thơ - Long Xuyên - Châu Đốc), chạy 2 lần trong tuần với một xàlúp rất tốt, do người Campuchia ở Phnôm Pênh thành lập.

Hãng thứ hai do người Kinh thành lập, cạnh tranh với các xàlúp của người Hoa thuộc Sở Vận Tải Phước Long - Rạch Giá.

Năm 1924, ngoài tuyến Sóc Trăng - Cần Thơ (qua Cái Côn) do một xàlúp của người Hoa đảm trách đã dừng hoạt động và ít hành khách (do khách thích đi ôtô hơn tàu thủy), các tuyến vận tải thủy không có gì thay đổi.

Năm 1936, số ghe thuyền đăng ký trong tỉnh là 4.731 chiếc (trong đó có 80 chiếc loại 1 và 144 chiếc loại 2) của tư nhân và của chủ các hãng vận tải đường sông.

Năm 1944, giao thông đường bộ bị hạn chế nên hoạt động của giao thông đường thủy nhộn nhịp hơn. Tuyến Bãi Xàu - Sóc Trăng - Chợ Lớn và tuyến Sóc Trăng - Phnôm Pênh do các xàlúp của người Hoa và người Campuchia đảm trách việc chuyên chở hàng hóa và kéo ghe thuyền. Các thuyền nhỏ gắn máy chở bằng khí gazogène (khí hóa than) từ Kế Sách và Long Phú đi các vùng lân cận.

2.2. Những tuyến giao thông bộ, thủy quan trọng, huyết mạch cuối thế kỷ XX

Mạng lưới giao thông vận tải của tỉnh Sóc Trăng đã hình thành như đã nêu trên, theo các tuyến chạy dọc và

Bảng 19.3: Vận tải đường sông tỉnh Sóc Trăng năm 1922

Cung đoạn	Đi qua	Số hành khách (người)
Đại Ngãi - Châu Đốc	Trà Ôn - Cần Thơ	2.500
Sóc Trăng - Cần Thơ	Cái Côn	3.000
Sóc Trăng - Phước Long	Mỹ Phước - Tuân Tức	3.200
Bãi Xàu - Phước Long	Phú Lộc	1.000
Bãi Xàu - Chợ Lớn	Cần Thơ - Long Xuyên - Châu Đốc	1.000
Sóc Trăng - Phnôm Pênh	-	1.900
Tổng cộng:		**12.600**

Nguồn: Nguyễn Phan Quang: *Việt Nam cận đại - Những sử liệu mới, Sóc Trăng (1867 - 1945), Sđd*, tr. 143.

chạy ngang, nối liền các trung tâm kinh tế - xã hội, phân bố tương đối đều khắp cả đường thủy lẫn đường bộ theo hình quạt, đây là một tiền đề phát triển mạng lưới giao thông trong tương lai.

Đợt điều tra - khảo sát của Đoàn quy hoạch giao thông vận tải thuộc Trung tâm Khoa học Kỹ thuật - Giao thông vận tải phía Nam thực hiện tháng 2-1993 cho thấy:

- Hệ thống đường bộ trong toàn tỉnh có tổng chiều dài mạng lưới là 2.837km.

Trong đó:

+ Quốc lộ 1A: 56,336km

+ Đường liên tỉnh: 67,758km

+ Tỉnh lộ: 19,000km

+ Hương lộ: 133,989km

+ Đường giao thông nông thôn liên xã hơn 2.500km.

Sau năm 1975, việc duy tu bảo dưỡng đường bộ thường xuyên không được quan tâm, nên sự tác động của phương tiện tham gia giao thông, của môi trường khí hậu, thời tiết đã làm cho các tuyến đường xuống cấp nhanh chóng và nghiêm trọng, làm cho mạng lưới đường bộ thời bấy giờ không đáp ứng kịp với nhu cầu vận tải hàng hóa, hành khách.

Nếu chỉ tính quốc lộ, tỉnh lộ và hương lộ thì toàn tỉnh có 277,083km đường được phân loại như sau:

+ Đường nhựa 87,836km, chiếm 31,7%;

+ Đường đá 178,247km, chiếm 64,3%;

+ Đường đất 11,000km, chiếm 4%.

Như vậy, hệ thống đường của tỉnh hầu hết là đường đá, chiếm tới 64,3%, do điều kiện khách quan và chủ quan nên mặt đường bị hư hỏng nặng, bong tróc, sạt lở, ngập nước, gồ ghề, nhiều ổ gà lớn, cây cối, nhà cửa lấn chiếm lòng đường gây hạn chế tầm nhìn.

- Hệ thống các công trình vượt sông trong toàn tỉnh có:

+ Công trình cầu có 69 chiếc tương đương dài 1998,4m.

Trong đó:

◦ Cầu vĩnh cửu: 9 chiếc tương đương dài 139m;

◦ Cầu bán vĩnh cửu: 33 chiếc tương đương dài 1.125m;

◦ Cầu tạm: 25 chiếc tương đương dài 557,5m;

◦ Cầu hư hỏng sập: 2 chiếc tương đương dài 177m;

◦ Công trình cống có 2 chiếc tương đương dài 6m.

+ Hai phà vượt sông: phà Mỹ Thanh vượt sông 437m; phà Tam Sóc vượt sông 60m.

Mạng lưới giao thông thủy là thế mạnh của tỉnh. Các tuyến sông - kênh - rạch phân bố đều khắp nối liền các trung tâm kinh tế - xã hội và đi đến khắp các địa phương trong tỉnh. Các kênh trục lớn trong tỉnh hầu hết được xây dựng trong thời kỳ 1850 - 1930.

Đợt khảo sát tháng 2-1993 cho thấy: toàn tỉnh Sóc Trăng có 658,5km sông - kênh - rạch với khoảng 207m/km^2 diện tích tự nhiên và 574m/1.000 dân (tính các sông - kênh - rạch có giao thông thủy cho tàu 10 tấn thông qua).

Các tuyến vận tải thủy quan trọng đi qua địa bàn tỉnh gồm có:

+ Tuyến sông Hậu Giang chạy dọc phía đông bắc tỉnh chia làm hai nhánh thông ra biển tại cửa Định An và Trần Đề. Đây là tuyến vận tải thủy hết sức quan trọng mang tính quốc tế và quốc gia.

+ Tuyến kênh Quản Lộ - Phụng Hiệp chạy dọc theo phía tây bắc tỉnh. Đây là tuyến vận tải thủy quốc gia quan trọng và ngắn nhất tính từ sông Hậu đi Cà Mau.

+ Tuyến kênh Phú Hữu - sông Ba Xuyên - rạch Dù Tho - sông Cổ Cò chạy gần như song song với bờ biển phía nam tỉnh. Đây là tuyến vận tải thủy quốc gia quan trọng đi từ sông Hậu qua (Bãi Xàu) thị trấn Mỹ Xuyên đi Bạc Liêu, Cà Mau.

+ Hệ thống sông Mỹ Thanh nối từ cửa biển chia thành các nhánh ngang - dọc đi sâu vào đất liền đến các trung tâm kinh tế - xã hội của tỉnh.

Các sông - kênh - rạch trên các tuyến vận tải thủy trong tỉnh chưa được nạo vét lại, tĩnh không các công trình vượt sông chưa bảo đảm và việc lấn chiếm hai bên bờ sông - kênh phổ biến đã làm hạn chế khả năng lưu thông của các phương tiện.

Tiềm năng vận tải thủy nội địa, vận tải biển và phà sông - biển của tỉnh Sóc Trăng rất lớn cả về năng lực thông qua của luồng lạch cũng như phương tiện. Tuy nhiên mạng lưới giao thông thủy của tỉnh chưa khai thác hết tiềm năng sẵn có.

Tỉnh Sóc Trăng có 35 con sông - kênh - rạch (vận chuyển thông qua lớn hơn 10 tấn) với tổng chiều dài 658,5km được phân cấp như sau:

◦ Sông - kênh - rạch cấp 1: 157km;

◦ Sông - kênh - rạch cấp 2: 61,5km;

◦ Sông - kênh - rạch cấp 3: 119,5km;

◦ Sông - kênh - rạch cấp 4: 134,5km;

◦ Sông - kênh - rạch cấp 5: 109,5km;

◦ Sông - kênh - rạch cấp 6: 78,5km.

Được chia ra như sau:

Sông Hậu ngược dòng nối liền sự giao lưu với các nước Campuchia, Lào… Xuôi dòng sông Hậu ra cửa biển có thể giao lưu với cả nước và quốc tế. Đoạn qua Sóc Trăng chia 2 nhánh: *Nhánh chính* từ rạch Cái Côn, huyện Kế Sách qua Đại Ngãi ra cửa biển Định An dài 60km, rộng trung bình 400 - 3.000m, sâu trung bình: 4 - 16m; sông cấp 1. Khả năng thông qua của phương tiện thủy lớn hơn 1.000 tấn. *Nhánh phụ* từ ngã ba (phía trên Đại Ngãi) đến cửa biển Trần Đề, dài 33km, rộng 700 - 1.500m; sâu 4 - 10m; sông cấp 1; khả năng thông qua của phương tiện thủy là 1.000 - 2.000 tấn.

Hệ thống sông Mỹ Thanh đã tạo cho tỉnh Sóc Trăng một mạng lưới giao thông thủy rất thuận lợi. Các nhánh của sông Mỹ Thanh tỏa ra và vươn tới hầu hết các huyện trong tỉnh, bảo đảm giao lưu thuận tiện giữa các nơi trong và ngoài tỉnh.

Một số nhánh trong hệ thống sông Mỹ Thanh đã tham gia vào tuyến vận tải thủy quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh - Cà Mau. Tuyến vận tải thủy quốc gia này xuất phát từ Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ - xuôi dòng sông Hậu đến Đại Ngãi rẽ với kênh Phú Hữu đến thị trấn Mỹ Xuyên - nối với sông Ba Xuyên, rạch Dù Tho, sông Cổ Cò của hệ thống sông Mỹ Thanh đi Bạc Liêu, Cà Mau.

Tuyến sông Mỹ Thanh:

Từ cửa biển Mỹ Thanh đến điểm giao kênh Vĩnh Châu, rạch Dù Tho và sông Cổ Cò có đặc trưng kỹ thuật như sau: chiều dài 25,5km; rộng trung bình 100 - 400m; sâu trung bình 8m; sông cấp 1; khả năng thông thuyền 250 - 500 tấn.

Trên tuyến này không có cầu vượt sông, chỉ có 1 phà Mỹ Thanh của hương lộ 11 đi qua. Do đó, tuyến không bị hạn chế tĩnh không khi triều lên, không gây trở ngại cho tàu bè qua lại.

Rạch Dù Tho:

Tuyến xuất phát từ điểm giao sông Mỹ Thanh đến điểm nối sông Ba Xuyên, các đặc trưng kỹ thuật như sau: chiều dài tuyến 9km; rộng trung bình 100 - 150m; sâu trung bình 3 - 7m; sông cấp 1; khả năng thông thuyền 250 - 500 tấn.

Sông Ba Xuyên:

Tuyến nối rạch Dù Tho với thị trấn Mỹ Xuyên với các đặc trưng kỹ thuật như sau: chiều dài tuyến 8km; rộng trung bình 100 - 150m; sâu trung bình 3 - 7m; sông cấp 1; khả năng thông thuyền 250 - 500 tấn. Trên tuyến không có công trình vượt sông bảo đảm cho tàu thuyền qua lại không bị hạn chế tĩnh không.

Rạch Nhu Gia:

Tuyến xuất phát từ điểm giao rạch Dù Tho kéo dài lên thị trấn Nhu Gia. Đây là tuyến vận tải thủy dài và đi sâu

Khẩu độ và tĩnh không thông thuyền (1)

TT	Tên cầu	Tĩnh không (m)	Khẩu độ (m)	Ghi chú
1	Cầu Nhu Gia	4,6	15 - 20	BTLH* - 9 nhịp
2	Cầu Xẻo Gừa	3,5 - 4	15	Eiffel - 1 nhịp

*. Bê tông liên hợp.

Khẩu độ và tĩnh không thông thuyền (2)

Tên cầu	Tĩnh không (m)	Khẩu độ (m)	Ghi chú
Cầu Xẻo Tra	4,6	12	BTLH –1 nhịp

vào nội địa tỉnh Sóc Trăng, càng đi sâu vào nội địa, rạch càng hẹp, độ sâu giảm dần. Tuyến có các đặc trưng kỹ thuật như sau: chiều dài tuyến 39km; rộng trung bình 70m; sâu trung bình 2,5 - 5m; sông cấp 2; khả năng thông thuyền nhỏ hơn 250 tấn.

Toàn tuyến đi qua 1 phà (phà Tam Sóc trên tuyến lộ 42) và 2 cầu: cầu Nhu Gia trên quốc lộ 1A và cầu Xẻo Gừa trên hương lộ 13 với khẩu độ và tĩnh không thông thuyền (1).

Khi thủy triều lên, tàu bè lớn qua lại các cầu khó khăn do tĩnh không thấp. Khi thủy triều xuống, tàu bè lớn gặp khó khăn khi đi sâu vào nội địa do luồng bị cạn và hẹp dần.

Rạch Chàng Ré:

Tuyến xuất phát từ điểm giao rạch Nhu Gia đến thị trấn Phú Lộc, khi đi vào phía Phú Lộc tuyến càng hẹp dần. Tuyến có đặc trưng kỹ thuật như sau: chiều dài tuyến 19,5km; rộng trung bình 40 - 50m; sâu trung bình 2,5 - 5m; sông cấp 3; khả năng thông thuyền nhỏ hơn 100 tấn.

Tuyến đi qua cầu Xẻo Tra trên quốc lộ 1A với khẩu độ và tĩnh không thông thuyền (2).

Khi thủy triều xuống tàu bè khó đi sâu vào nội địa do nước cạn và rạch hẹp dần.

Rạch Trà Niên:

Tuyến chạy song song với bờ biển, nối sông Mỹ Thanh với kênh Vĩnh Châu. Rạch có đặc trưng kỹ thuật như sau: chiều dài tuyến 20km; rộng trung bình 40 - 50m; sâu trung bình 2,5 - 5m; sông cấp 3; khả năng thông thuyền nhỏ hơn 100 tấn.

Trên tuyến có một cầu đi qua là cầu Khánh Hòa của hương lộ 11 với khẩu độ và tĩnh không (3).

Khi thủy triều lên, các tàu lớn khó qua lại do hạn chế tĩnh không.

Rạch Lavin:

Tuyến nối sông Mỹ Thanh với sông Hưng Thạnh đi thị trấn Mỹ Xuyên. Tuyến có đặc trưng kỹ thuật như sau: chiều dài tuyến 4km; rộng trung bình 40 - 50m; sâu trung bình 2,5 - 5m; sông

cấp 3; khả năng thông thuyền nhỏ hơn 100 tấn.

Trên tuyến không có công trình vượt sông do đó khi thủy triều lên tàu bè qua lại không bị cản trở.

- Hệ thống kênh đào

Nếu tính toàn bộ số kênh có khả năng cho tàu thuyền từ 10 tấn trở lên thông qua thì tỉnh Sóc Trăng có khoảng 25 kênh đào với tổng chiều dài 419km được phân cấp như sau:

- Cấp 2: 02 kênh với 53km;
- Cấp 3: 03 kênh với 35,5km;
- Cấp 4: 08 kênh với 134,5km;
- Cấp 5: 07 kênh với 109,5km;
- Cấp 6: 05 kênh với 76,5km.

Trong tổng số 25 kênh đào có một số tuyến vận tải thủy quan trọng như sau:

Kênh Quản Lộ - Phụng Hiệp

Là tuyến vận tải thủy quốc gia từ Thành phố Hồ Chí Minh đi Cà Mau. Đây là tuyến ngắn nhất nối liền sông Hậu với Cà Mau. Tuyến đi qua chợ Búng Tàu đến giáp Bạc Liêu có đặc điểm kỹ thuật như sau: chiều dài tuyến 30,5km; rộng trung bình 70m; sâu trung bình 2,5 - 5,5m; sông cấp 2; khả năng thông thuyền nhỏ hơn 250 tấn.

Trên tuyến có 1 cầu đi qua (cầu Ngã Năm trên tuyến lộ 42, với khẩu độ thông thuyền (4).

Khi thủy triều lên, các tàu lớn qua lại khó khăn do không bảo đảm tĩnh không.

Kênh Phú Hữu

Đây là tuyến quan trọng nằm trên tuyến vận tải thủy quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh - Cà Mau qua Đại Ngãi và Bạc Liêu. Kênh Phú Hữu nối sông Hậu tại Đại Ngãi đến thị trấn Mỹ Xuyên với đặc điểm kỹ thuật như sau: chiều dài tuyến 22,5km; rộng trung bình 80m; sâu trung bình 2,5 - 4m; sông cấp 2; khả năng thông thuyền nhỏ hơn 250 tấn.

Trên tuyến có hai công trình vượt sông cầu Saintard trên hương lộ 6 và cầu Ông Điệp trên hương lộ 8 với khẩu độ thông thuyền (5).

Khẩu độ và tĩnh không thông thuyền (3)

Tên cầu	Tĩnh không (m)	Khẩu độ (m)	Ghi chú
Khánh Hòa	3	10	BTLH - 2 nhịp

Khẩu độ và tĩnh không thông thuyền (4)

Tên cầu	Tĩnh không (m)	Khẩu độ (m)	Ghi chú
Cầu Ngã Năm	5,1	16	Eiffel - hư hỏng

Khi thủy triều lên, các tàu lớn lưu thông khó khăn do khẩu độ thông thuyền chưa bảo đảm.

Kênh Phụng Hiệp - Sóc Trăng

Tuyến chạy song song phía tây nam quốc lộ 1A nối từ địa phận tỉnh Cần Thơ đến thị xã Sóc Trăng với đặc trưng kỹ thuật như sau: chiều dài tuyến 23km; rộng trung bình 35m; sâu trung bình 1,5 - 3,5m; sông cấp 4; khả năng thông thuyền nhỏ hơn 50 tấn.

Trên tuyến có 1 cầu (cầu Thuận Hòa trên hương lộ 13B) và nhiều cầu giao thông nông thôn khác đi qua. Cầu Thuận Hòa có khẩu độ thông thuyền (6).

Các cầu khác là các cầu tạm nối từ bờ quốc lộ sang. Tàu lưu thông qua lại khó khăn do có nhiều cầu tạm.

Kênh Đại Ngãi

Tuyến chạy song song tỉnh lộ 50 nối sông Hậu tại Đại Ngãi đến thị xã Sóc Trăng với các đặc trưng kỹ thuật sau: chiều dài tuyến 16km; rộng trung bình 50m; sâu trung bình 2,5 - 5m; sông cấp 3; khả năng thông thuyền nhỏ hơn 100 tấn.

Khi thủy triều lên, các tàu lớn qua lại khó khăn do hạn chế bởi một cầu ở hương lộ 6.

Kênh Quản Lộ - Nhu Gia

Tuyến nối kênh Quản Lộ - Phụng Hiệp đến rạch Nhu Gia với đặc trưng kỹ thuật như sau: chiều dài tuyến 17 km; rộng trung bình 60m; sâu trung bình 2,5 - 5m; sông cấp 3; khả năng thông thuyền nhỏ hơn 100 tấn.

Trên tuyến không có công trình vượt sông, bảo đảm tàu qua lại không bị cản trở.

Kênh Cái Trầu - Phú Lộc

Tuyến chạy song song phía tây tỉnh lộ 42 và hương lộ 16, xuất phát từ thị trấn Phú Lộc qua Ngã Năm đến giáp ranh tỉnh Cần Thơ. Tuyến có đặc trưng kỹ thuật như sau: chiều dài tuyến 26km; rộng trung bình 35m; sâu trung bình 2 - 4,5m; sông cấp 4; khả năng thông thuyền nhỏ hơn 50 tấn.

Trên tuyến không có công trình vượt sông, thuận tiện cho tàu qua lại.

Kênh Vĩnh Châu

Tuyến chạy song song phía tây

Khẩu độ và tĩnh không thông thuyền (5)

STT	Tên cầu	Tĩnh không (m)	Khẩu độ (m)	Ghi chú
1	Cầu Saintard	5,7	22	Eiffel - 4 nhịp
2	Cầu Ông Điệp	5,7	72	BTCT*- 4 nhịp

*. Bê tông cốt thép

Khẩu độ và tĩnh không thông thuyền (6)

Tên cầu	Tĩnh không (m)	Khẩu độ (m)	Ghi chú
Cầu Thuận Hòa	4	18	BTLH - 3 nhịp

hương lộ 11 xuất phát từ thị trấn Vĩnh Châu đến điểm giao sông Cổ Cò. Tuyến có đặc trưng kỹ thuật như sau: chiều dài tuyến 12,5km; rộng trung bình 50m; sâu trung bình 2,5 - 5m; sông cấp 3; khả năng thông thuyền nhỏ hơn 100 tấn.

Trên tuyến có một cầu đi qua cầu Vĩnh Châu trên hương lộ 11 xuất phát từ thị trấn Vĩnh Châu đến điểm giao Cổ Cò. Tuyến có khẩu độ tĩnh không thông thuyền (7).

Khi thủy triều lên tàu lưu thông gặp khó khăn do tĩnh không còn hạn chế.

Kênh Vĩnh Châu - Trà Niên

Tuyến nối liền thị trấn Vĩnh Châu với rạch Trà Niên, có đặc điểm kỹ thuật như sau: chiều dài tuyến 7km; rộng trung bình 45m; sâu trung bình 2,5 - 4,5m; sông cấp 4; khả năng thông thuyền nhỏ hơn 50 tấn.

Trên tuyến không có công trình vượt sông nên thuận tiện cho tàu qua lại.

Kênh Cái Côn

Tuyến nối sông Hậu với kênh Số 1 có đặc điểm kỹ thuật như sau: chiều dài tuyến 15,5km; rộng trung bình 50m; sâu trung bình 3 - 5m; sông cấp 3; khả năng thông thuyền: 50 -100 tấn.

Trên tuyến không có công trình vượt sông nên thuận tiện cho tàu qua lại.

Kênh số 1

Tuyến nối sông Hậu đến giáp ranh tỉnh Cần Thơ, có đặc điểm kỹ thuật như sau: chiều dài tuyến 22km; rộng trung bình 40m; sâu trung bình 2,5 - 5m; sông cấp 4; khả năng thông thuyền nhỏ hơn 50 tấn.

Trên tuyến có 1 cầu đi qua cầu Kế Sách trên hương lộ 1 với khẩu độ tĩnh không thông thuyền (8).

Khi thủy triều lên tàu lớn qua lại bị hạn chế bởi tĩnh không.

Kênh Cái Trâm

Tuyến nối sông Hậu đến điểm giao kênh Cái Côn với các đặc trưng kỹ thuật của tuyến như sau: chiều dài tuyến 11km; rộng trung bình 35m; sâu trung bình 2 - 4,5m; sông cấp 4; khả năng thông thuyền nhỏ hơn 50 tấn.

Trên tuyến không có công trình vượt sông nên thuận tiện cho tàu qua lại.

Khẩu độ và tĩnh không thông thuyền (7)

Tên cầu	Tĩnh không (m)	Khẩu độ (m)	Ghi chú
Cầu Vĩnh Châu	3	22	BTLH - 3 nhịp

Khẩu độ và tĩnh không thông thuyền (8)

Tên cầu	Tĩnh không (m)	Khẩu độ (m)	Ghi chú
Cầu Kế Sách	4	22	IPN - 5 nhịp

Kênh Rạch Vọp

Tuyến nối sông Hậu đến điểm giao kênh số 1 với các đặc trưng kỹ thuật của tuyến như sau: chiều dài tuyến 15km; rộng trung bình 30m; sâu trung bình 2 - 4m; sông cấp 4; khả năng thông thuyền nhỏ hơn 50 tấn.

Trên tuyến không có công trình vượt sông nên thuận tiện cho tàu qua lại.

- Các cửa sông, cửa biển

Phía nam và đông nam giáp ranh với biển Đông với hơn 70km bờ biển; kéo dài từ xã Lai Hòa, huyện Vĩnh Châu đến cửa biển Định An. Vùng biển thuộc tỉnh Sóc Trăng cạn, sự bồi lắng phù sa tương đối lớn, bờ biển Sóc Trăng có xu thế tiến dần ra biển Đông, có nhiều bãi bồi nổi lên trên mặt nước biển.

Vùng biển Sóc Trăng không được ổn định; những bãi bồi thường xuất hiện và thay đổi vị trí. Độ sâu vùng biển khoảng 1,5 - 2,5m.

Sông Hậu Giang là một nhánh của sông Cửu Long vươn ra biển Đông bằng hai cửa: cửa Định An và cửa Trần Đề.

+ Cửa Định An:

Cửa Định An tương đối sâu, nhưng vùng biển cửa Định An có nhiều bãi bồi ngầm. Thời điểm này cửa Định An đã cho phép phương tiện vận tải 5.000 tấn thông qua, đã được Công ty Đảm bảo an toàn Hàng Hải đặt phao tiêu báo hiệu hướng dẫn luồng.

Đặc điểm kỹ thuật của cửa Định An: độ sâu nhất là 7,5m, cạn nhất là 2,5m; thông thuyền 5.000 tấn; luồng lạch chưa ổn định, bãi bồi ngầm di chuyển khi sóng to gió lớn (Bảng 19.4).

+ Cửa Trần Đề:

Vùng biển cửa Trần Đề không được ổn định, các bãi bồi thường xuất hiện và thay đổi vị trí. Độ sâu vùng biển này khoảng 1,5m - 2,5m.

Trên đoạn Đại Ngãi - Trần Đề dài 35km có chuẩn tắc cho tàu 2.000 tấn qua lại. Tại Cửa biển Trần Đề (Kênh Ba) có 1 cảng cá chuyên dùng do Sở Thủy sản Sóc Trăng quản lý, có khoảng 630 tàu thuyền các loại ra vào khu vực cảng.

+ Cửa sông Mỹ Thanh:

Bảng 19.4: Hải đồ tàu Vàm Cỏ 2 khảo sát các độ sâu

	Sâu nhất	Cạn nhất
Phao số 0	11	4,6
Phao số 1 - 2	3	2,7
Phao số 3 - 4	5,8	2,7
Phao số 5 - 8	6,1	5,8
Phao số 7 - 10	5,8	
Phao số 9 - 12	5,8	5,5
Phao số 11 - 16	-	5,5
Cột nhà đèn	5,8	2,4

Vùng biển cửa sông Mỹ Thanh cũng không ổn định, các bãi bồi cũng thường xuất hiện và thay đổi vị trí. Độ sâu vùng biển này khoảng 1,5 - 2,5m.

Từ cửa sông Mỹ Thanh vào sâu trong nội địa có khả năng cho tàu 1.000 tấn thông qua.

- Bến cảng

Tỉnh Sóc Trăng chưa có một loại cảng nào quy mô mà chỉ là những điểm bãi tập kết hàng hóa, hành khách mang tính tự phát. Do đó, đòi hỏi phải có sự tính toán, thiết kế, quy hoạch lại để đường thủy thực sự trở thành loại hình vận tải chủ yếu của tỉnh.

2.3. Tình hình vận tải

Cuối thế kỷ XX, tỉnh Sóc Trăng tồn tại hai loại hình vận tải hàng hóa là vận tải thủy và vận tải bộ.

2.3.1. Vận tải hàng hóa (bình quân giai đoạn 1986 - 1992)

Tổng sản lượng bình quân:

372.680 tấn;

25.620.571 tấn.km

Trong đó:

+ Vận tải hàng hóa đường bộ bình quân:

Sản lượng 90.428 tấn;

6.393.714 tấn.km

+ Vận tải hàng hóa đường sông bình quân:

Sản lượng 282.252 tấn;

19.226.857 tấn.km.

2.3.2. Vận tải hành khách (bình quân giai đoạn 1986 - 1992)

Khối lượng hành khách vận chuyển:

7.600.286 hành khách;

190.218.714 hành khách.km

Trong đó:

+ Đường bộ:

4.959.286 hành khách;

144.401.000 hành khách.km

+ Đường sông:

2.641.000 hành khách;

45.817.714 hành khách.km

2.3.3. Các luồng tuyến vận tải

Các tuyến vận tải thủy nội tỉnh:

+ Từ các huyện đến thị xã Sóc Trăng và ngược lại.

+ Từ huyện này đến huyện khác và ngược lại.

+ Từ các xã đến thị trấn và ngược lại.

+ Từ xã này đến xã khác trong huyện.

- Các luồng tuyến vận tải đường bộ liên tỉnh:

+ Thị xã Sóc Trăng - Thành phố Hồ Chí Minh.

+ Thị xã Sóc Trăng - Cần Thơ.

+ Thị xã Sóc Trăng - Long Xuyên.

+ Thị xã Sóc Trăng - Châu Đốc.

+ Thị xã Sóc Trăng - Rạch Giá.

+ Thị xã Sóc Trăng - Bạc Liêu.

+ Thị xã Sóc Trăng - Cà Mau.

- Các luồng tuyến vận tải đường sông liên tỉnh:

+ Thị xã Sóc Trăng - Cầu Quan (huyện Tiểu Cần, tỉnh Trà Vinh).

+ Huyện Long Phú - Cần Thơ.

+ Huyện Kế Sách - Cần Thơ.

+ Huyện Vĩnh Châu - Bạc Liêu.

2.3.4. Năng suất và khối lượng vận tải (năm 1992)

- Năng suất vận tải hàng hóa đường thủy: 1.700 tấn.km/DWT/năm.

Khối lượng: 28.031.000 tấn.km.

- Năng suất vận tải hàng hóa đường bộ: 13.052 tấn.km/DWT/năm.

Khối lượng: 12.860.000 tấn.km.

- Vận tải hành khách đường thủy:

+ Năng suất vận tải hành khách 14.000 hành khách/km/ghế. Tổng số: 4.949 ghế.

+ Khối lượng hành khách vận chuyển: 69.287.000 hành khách.km.

- Vận tải hành khách đường bộ:

+ Năng suất vận tải hành khách 17.000 hành khách.km/ghế. Tổng số: 13.881 ghế.

+ Khối lượng hành khách vận chuyển: 235.983.000 hành khách.km.

Nhìn chung trong thời điểm năm 1992, tỉnh Sóc Trăng có ưu thế lớn về vận tải đường thủy, trong những năm qua đã phát triển đáng kể. Các phương tiện đường thủy có khoảng 16.489 tấn, trọng tải 4.949 ghế, khối lượng hàng hóa 240.000 tấn với 28.031.000 tấn.km và khối lượng hành khách 3.401.000 lượt hành khách.

Đạt được sản lượng trên phải kể đến sự đóng góp của các công trình phục vụ giao thông vận tải đường thủy do các đơn vị duy trì và phát triển:

● Xí nghiệp Vận tải thủy bộ, do Sở Giao thông vận tải quản lý.

● Các hợp tác xã vận tải đường thủy các huyện, thị. Đây là lực lượng chính trong vận tải thủy của tỉnh.

Hiện nay, trong tỉnh chưa có một cơ sở sửa chữa hoặc đóng mới tàu thuyền nào ở mức quy mô lớn mà chỉ tồn tại một số cơ sở sửa chữa và đóng mới tàu thuyền với quy mô nhỏ.

Các công trình phục vụ vận tải đường thủy của tỉnh chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải thủy ngày càng tăng. Tuy số lượng phương tiện nhiều nhưng năng suất phương tiện thấp. Hệ thống bến cảng trung chuyển chưa có nên chưa đáp ứng kịp nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách.

2.3.5. Riêng phương tiện vận tải bộ

Năm 1992, Xí nghiệp Vận tải thủy bộ được thành lập với các phương tiện vận tải bộ gồm có:

+ Xe đò 73 chiếc (thanh lý 20 chiếc chưa kể xe hư hỏng);

+ Xe tải 14 chiếc.

Các hợp tác xã vận tải bộ đóng trên địa bàn các huyện, thị do Ủy ban nhân dân huyện quản lý bảo đảm việc giao thông giữa huyện với tỉnh.

Thời kỳ này, tỉnh có một số cơ sở sửa chữa ôtô với quy mô nhỏ nằm rải rác ở các địa bàn.

+ Hệ thống bến xe:

Bến xe liên tỉnh do Sở Giao thông vận tải quản lý: có khoảng 50 đầu xe loại 40 - 50 ghế hoạt động trong ngày chủ yếu chạy liên tỉnh và đối lưu với các tỉnh.

Ngoài ra, tỉnh còn có 7 bến xe đóng trên địa bàn các huyện, thị chạy tuyến nội tỉnh.

Đầu thế kỷ XXI, ngành giao thông vận tải tỉnh Sóc Trăng hòa cùng sự phát triển của cả nước, kết cấu hạ tầng được quan tâm xây dựng, trong đó có các tuyến đường bộ huyết mạch của tỉnh, huyện đều được nâng cấp láng nhựa.

Tính đến cuối năm 2003, mạng lưới đường bộ trong địa bàn tỉnh như sau:

- Quốc lộ:

+ Quốc lộ 1A đoạn đi qua địa bàn tỉnh dài 56,33km nối Bạc Liêu với Thành phố Cần Thơ.

Tuyến đường đã được láng nhựa, hiện trong giai đoạn nâng cấp mở rộng theo chỉ đạo của Chính Phủ.

+ Quốc lộ 60 (chuyển từ tỉnh lộ 50) đoạn đi qua địa bàn tỉnh dài 20km. Quốc lộ 60 bắt đầu từ ngã ba Trung Lương, Mỹ Tho, Tiền Giang, đi qua các tỉnh Bến Tre, Trà Vinh và kết thúc tại Sóc Trăng.

- Đường tỉnh lộ: có tổng chiều dài 199,426 km.

Gồm có:

Tỉnh lộ 1 (quốc lộ 1A, An Hiệp - Kế Sách) dài 14,324km

Tỉnh lộ 6 (quốc lộ 1A/60, Sóc Trăng - Đập Long Phú) dài 18,472km

Tỉnh lộ 8 (Trần Hưng Đạo Sóc Trăng - Trần Đề) dài 34,545km.

Tỉnh lộ 11 (tỉnh lộ 8/ Tài Văn - Vĩnh Châu) dài 26,620km.

Tỉnh lộ 13 (quốc lộ 1A, Sóc Trăng - Thị trấn Huỳnh Hữu Nghĩa) dài 19,095km.

Tỉnh lộ 14 (quốc lộ 1A/Thuận Hòa - Thị trấn Huỳnh Hữu Nghĩa) dài 12,160km.

Tỉnh lộ 38 (Vĩnh Châu - giáp Bạc Liêu) dài 19,050km.

Tỉnh lộ 42 (quốc lộ 1A/Phú Lộc - Long Mỹ) dài 28,360km.

Tỉnh lộ 42 cũ (tỉnh lộ 13 cầu Trà Liên - tỉnh lộ 42 huyện Thạnh Trị) dài 26,800km.

Tất cả đều được láng nhựa với tiêu chuẩn kỹ thuật cấp 3, 4, 5 đồng bằng.

- Đường huyện: có tổng chiều dài 504,800km.

Trong đó:

+ Đường láng nhựa: 162,510km;

+ Đường bê tông nhựa: 49,151km;

+ Đường bê tông xi măng: 84,304km;

+ Đường cấp phối: 18,329km;

+ Đường đất: 226,500km.

Cụ thể ở các huyện trong tỉnh:

+ Huyện Kế Sách 05 tuyến dài 72km;

+ Huyện Long Phú 03 tuyến, dài 43,7km;

+ Huyện Cù Lao Dung 01 tuyến, dài 34km;

+ Huyện Vĩnh Châu 05 tuyến, dài 97km;

+ Huyện Mỹ Xuyên 07 tuyến, dài 96,1km;

+ Huyện Thạnh Trị 05 tuyến, dài 54,1km;

+ Huyện Mỹ Tú 08 tuyến, dài 107,9km.

- Đường giao thông nông thôn liên xã với liên ấp: tổng số: 2.389,13km.

Trong đó đường liên xã: 1.193,95km; đường xã ấp: 1.195,185km.

Loại đường nhựa có 253,709km, đường xi măng có 375,557km, đường bê tông nhựa có 8,319km (đường nội ô thị xã), còn lại là đường đất đang được nhân dân và nhà nước cùng làm bê tông và nhựa hóa đường bộ.

- Công trình cầu gồm có:

+ Trên quốc lộ có: 17 cầu với 606,7m (quốc lộ 1A có 15 cầu với 552,7m)

+ Trên đường tỉnh có: 51 cầu với 1.502,8m

+ Trên đường giao thông nông thôn có: 859 cầu với 13.979m.

Hệ thống cầu có các loại kết cấu sau: bê tông cốt thép có: 8.615m; thép có: 1.458,89m; bê tông liên hợp có: 2.135,8m; các loại khác: 3.278,2m.

- Mạng lưới giao thông thủy:

Mạng lưới sông, kênh vận tải hàng hóa chưa có gì thay đổi so với năm 1992, do địa phương chưa có kinh phí đầu tư cho đường sông, riêng lĩnh vực thủy lợi nội đồng từng huyện đã có nạo vét nhiều kênh rạch, đắp đập chống xâm nhập mặn, tưới tiêu nước đưa nhiều cánh đồng tăng vụ. Nhất là những năm gần đây cơ cấu cây trồng được chuyển dịch sang nuôi trồng thủy sản (tôm sú xuất khẩu) từng vùng được đào kênh dẫn nước phục vụ cho việc nuôi thủy sản.

Khối lượng vận tải thủy hiện nay giảm nhiều so với những năm 1990 vì có nhiều đập, cống ngăn mặn làm cho các tuyến vận tải không còn thông suốt và thuận lợi như trước.

- Các bến cảng:

Năm 2004, cảng Trần Đề được khánh thành tại ấp Kinh Ba, xã Trung Bình, huyện Long Phú với quy mô lớn, có kho chứa hàng hóa trung chuyển, kề bên cảng cá của Sở Thủy sản Sóc Trăng.

Ngoài ra còn có trên 135 bến thủy nội địa đã được Sở Giao thông vận tải Sóc Trăng cấp cho các đơn vị cá nhân trung chuyển hàng hóa bằng đường sông trên toàn tỉnh.

Các huyện, thị, thành phố đều xây dựng được bến tàu khách, kể cả các thị trấn, thị tứ.

- Phương tiện vận tải:

Năm 2003, phương tiện vận tải thủy

không tăng, do vận tải đường bộ ngày càng thuận lợi nhanh chóng. Tổng số phương tiện đang quản lý: 2.238 ôtô các loại; 100.401 môtô. Trong đó: đăng ký mới: 334 ôtô, 14.636 môtô.

Số lượng phương tiện vận tải hàng hóa gia tăng, số lượng phương tiện cũ lưu hành trên 30 năm được hủy bỏ, thay vào đó là số phương tiện mới bảo đảm an toàn.

Vận tải hành khách càng ngày được nâng cao chất lượng phục vụ, giao thông thuận tiện, xe chất lượng cao hoạt động nhộn nhịp, nhiều thành phần kinh tế tham gia vận chuyển hàng hóa và hành khách.

- Các công trình phục vụ giao thông:

Bến xe liên tỉnh xây dựng trên diện tích 4.000m^2, mỗi ngày luân chuyển đón đưa khách trên 50 lượt chuyến trên các tuyến: Sóc Trăng - Thành phố Hồ Chí Minh, Cần Thơ, Châu Đốc, Long Xuyên, Vũng Tàu, Rạch Giá, Hà Tiên, Bạc Liêu, Cà Mau…

Bến xe nội tỉnh được di dời ra khỏi trung tâm thị xã và đang tiến hành xây dựng mới, bến xe tải và các trạm dừng cho các phương tiện đưa đón khách trật tự trên tuyến quốc lộ được hình thành.

Ngoài ra, trong toàn tỉnh còn có những bến xe đóng trên địa bàn các huyện, thị chạy tuyến nội tỉnh. Các hợp tác xã vận tải bộ đóng trên địa bàn các huyện, thị do Ủy ban nhân dân huyện quản lý bảo đảm mối giao lưu giữa huyện với tỉnh. Một số cơ sở sửa chữa ôtô với quy mô nhỏ rải rác.

II. BƯU ĐIỆN

1. Quá trình phát triển ngành bưu điện và thông tin liên lạc tỉnh Sóc Trăng

Từ khi các chúa Nguyễn cai trị phương Nam, thông tin liên lạc 6 tỉnh Nam Kỳ được tổ chức ở nhiều nơi với hệ thống cung trạm bao gồm bộ trạm và thủy trạm (còn gọi là giang trạm). Cả nước có hàng trăm trạm liên lạc trên một tuyến dài đến 3.866 dặm (trên 2.213km), mỗi trạm cách nhau khoảng 4.000 trượng (tương đương 17km). Về đường thủy, đặt 2 trạm Vĩnh Phước và Vĩnh Giao trên trấn Vĩnh Thanh (Sóc Trăng thuộc trấn Vĩnh Thanh), mỗi trạm cách nhau khoảng 40 đến 45 dặm. Mỗi trạm đặt một chánh đội trưởng và một phó đội để đôn đốc và điều hành; hành trình liên lạc hết sức chặt chẽ, nhằm phục vụ cho công cuộc trị quốc an dân[1].

1.1. Thông tin liên lạc thời Pháp thuộc và Chính quyền Sài Gòn

Ngày 14-1-1860, bưu cục do thực dân Pháp tổ chức ra đời (nhưng chỉ dùng trong quân đội). Sở Bưu điện Sài Gòn được chính thức thành lập ngày 31-1-1863, lúc này dân chúng mới được gửi thư bằng đường bưu điện, cùng lúc những con tem (trước kia gọi là con cò thư) cũng được phát hành. Ngoài Sài Gòn, không có nhà bưu chính nào cho các tỉnh. Lúc bấy giờ tại Mỹ Tho, Vĩnh Long và Châu Đốc, phát ngân viên kho bạc kiêm luôn việc bưu

1. Bưu điện tỉnh Sóc Trăng: *Lịch sử truyền thống Bưu điện tỉnh Sóc Trăng (1930 - 2005)*, 2007, tr. 15.

chính. Từ năm 1878, hai tổ chức bưu chính và điện tín hợp nhất gọi là bưu điện (sau đó các trạm điện tín khắp nơi trở thành nhà bưu điện).

Để phục vụ kịp thời việc mở rộng đánh chiếm của đội quân xâm lược của thực dân Pháp, ngày 27-3-1862, đường dây điện tín Sài Gòn - Biên Hòa dài 28km làm xong, ngày 17-4-1863 đường dây Sài Gòn - Chợ Lớn dài 7km cũng được hoàn thành. Tháng 6-1867, thực dân Pháp chiếm 3 tỉnh miền Tây Nam Kỳ (Vĩnh Long, An Giang, Hà Tiên), đường dây điện tín được xây dựng theo sát quân đội của thực dân Pháp tại các vùng đất mới chiếm. Tháng 8-1868, đường dây điện tín đến Sa Đéc, ngày 20-2-1869 đến Châu Đốc - Hà Tiên. Từ Mỹ Tho đi Bến Tre qua Trà Vinh xong ngày 22-3-1873. Sau đó nối tiếp từ Trà Vinh đi Bắc Trang qua Sóc Trăng. Trạm điện tín Sóc Trăng chính thức mở cửa từ ngày 16-5-1873 nhưng chủ yếu là phục vụ cho quân đội thực dân Pháp. Đến năm 1904, Sóc Trăng đã có một trạm bưu điện đặt tại tỉnh lỵ, có một giám thu phụ trách bên cạnh một giám thị người Âu.

Mạng lưới bưu điện ở Sóc Trăng dần dần phát triển khá hơn, nhất là từ đầu thế kỷ XX trở về sau. Tính đến năm 1936, toàn tỉnh có 6 trạm bưu chính. Trạm ở tỉnh lỵ có một giám thu hạng nhất phụ trách cùng với 6 thư ký và 3 phụ trạm. Các trạm phụ đóng ở Bãi Xàu, Đại Ngãi, Thạnh Trị và Kế An. Có thể kể thêm trạm bưu chính ở Long Phú và 12 trạm địa phương: Nhu Gia, Bố Thảo, An Thạnh Nhì, Tân Lịch, Thạnh Thới, Phú Nổ, Xuân Hòa, Hòa Tú, Lịch Hội Thượng, Nàng Rền, Châu Hưng và Lịch Trà. Các trạm địa phương do các thầy giáo làng và hương chức phụ trách. Việc chuyển thư tín do phu trạm và các xe hơi có tài trợ đảm nhiệm, mỗi ngày một chuyến đi về. Thư tín phát đều đặn mỗi ngày 2 lần (9h30 sáng và 14h30 chiều). Có 7 đường dây điện thoại liên lạc giữa Sóc Trăng với Sài Gòn, Cần Thơ, Bạc Liêu, Bãi Xàu, Đại Ngãi, Long Phú và Kế An. Các máy Morse và máy gia tốc Hughes được sử dụng để chuyển nhận điện tín[1].

Đến năm 1942, ở tỉnh lỵ Sóc Trăng đã có cơ sở bưu điện tương đối hoàn chỉnh nhưng quy mô nhỏ, gồm có: 1 chủ sự (phụ trách chung), 1 thông phán, 2 nhân viên ghi sê, 1 nhân viên điện thoại, 2 nhân viên điện tín và 1 gác. Về nhân sự có khoảng 15 người, trong đó có một bộ phận bảo dưỡng đường dây từ Sóc Trăng đi Long Phú, qua sông bằng cáp, tiếp tục nối với Bắc Trang (Trà Vinh). Máy móc, phương tiện làm việc còn thô sơ, đơn giản, điện tín đánh bằng ký hiệu "Morse" ra bằng giấy điện tín, sau đó nâng lên đánh "Hughes" và "Baudot" (đánh ra chữ trên băng giấy) người nhận cắt băng ra thoa keo dán trên bức điện tín. Còn điện thoại thì đơn giản hơn, muốn gọi đi nơi nào phải qua 2 tổng đài (nơi gọi đi và nơi đến) người nói điện thoại không quá 2 thì

1. Xem: *Monographie de la province de Soc Trăng 1937.*

(1 thì bằng 3 phút), nếu cần thì gọi lại tiếp, không được nói nhiều hơn[1].

Sau khi thực dân Pháp rút khỏi Việt Nam năm 1954, chính quyền Sài Gòn tiếp nhận và giữ nguyên toàn bộ hệ thống thông tin liên lạc của Pháp. Ty Bưu điện có trưởng ty và các công chức. Việc chuyển thư từ được triển khai thông thương toàn miền Nam, hằng ngày tại Sóc Trăng có những xe khách nhận và chuyển thư được gọi là "xe thơ"- xe thơ được ưu tiên qua phà, chạy nhanh... Chính quyền tạo điều kiện cho xe thơ để thu hút được nhiều hành khách hơn các xe khách khác - thư từ, công văn được chuyển nhiều và nhanh hơn. Hệ thống điện tín được dùng khá phổ biến khi người dân cần gửi những thông tin khẩn. Điện thoại được sử dụng nhiều hơn, tại tỉnh có một tổng đài tự động loại ngang dọc RPC 1000A/B dung lượng khoảng 1.000 số nhưng chỉ có khoảng 80 máy thuê bao hoạt động. Trạm viba Sóc Trăng với thiết bị Jerol 6000 có đường truyền đi Cần Thơ và Sài Gòn, có khả năng chuyển tiếp đi Bạc Liêu, Cà Mau. Ngoài khai thác điện thoại liên tỉnh, bưu điện Sóc Trăng còn khai thác điện báo in chữ (Teletip) trên kênh viba.

1.2. Thông tin liên lạc của lực lượng cách mạng yêu nước

Mạng lưới thông tin liên lạc cách mạng tỉnh Sóc Trăng có từ thời kỳ vận động để thành lập chi bộ Đảng, chủ yếu do các đảng viên thực hiện. Năm 1941, tổ chức giao liên của Tỉnh ủy Sóc Trăng lâm thời ra đời có nhiệm vụ liên lạc với Liên tỉnh ủy. Cuối tháng 11-1944, đồng chí Dương Kỳ Hiệp lập ra "Quán cơm Thanh niên" để làm địa điểm liên lạc với cấp trên và các quận trong tỉnh. Đây chính là cơ sở thông tin liên lạc đầu tiên của Đảng bộ Sóc Trăng. Nơi đây, cũng là địa điểm để phân phối truyền đơn và tổ chức cuộc họp chuẩn bị cho cuộc tổng khởi nghĩa ở Sóc Trăng vào ngày 25-8-1945. Hoạt động thông tin liên lạc giai đoạn này chủ yếu phục vụ cho sự lãnh đạo của Đảng từ lúc mới thành lập cho đến khi Cách mạng Tháng Tám năm 1945 thành công.

1.3. Thông tin liên lạc thời kỳ 1945-1975

1.3.1. Thời kỳ kháng chiến chống thực dân Pháp (1945-1954)

Trong vùng tự do, sau Cách mạng Tháng Tám năm 1945 thành công, ngành giao thông liên lạc được tổ chức đều khắp từ trung ương đến cơ sở để chuyển công văn, thư từ, báo chí cách mạng và đưa đón cán bộ đi hoạt động các nơi. Ngày 12-7-1947, Ủy ban kháng chiến hành chính tỉnh Sóc Trăng quyết định thành lập Ty Giao thông liên lạc tỉnh Sóc Trăng do đồng chí Vương Kỳ Duyên làm Trưởng ty. Căn cứ đầu tiên của Ty đóng ở xã An Thạnh Nhì, quận Long Phú (nay là xã An Thạnh Nhì, huyện Cù Lao Dung). Lúc đầu chỉ có bộ phận giao liên làm nhiệm vụ nghiên cứu mở đường liên lạc với các quận, chuyển công văn, thư

1. Theo lời kể của ông Nguyễn Văn Lưu tức Năm Bình, nguyên Bí thư Thành ủy thành phố Cần Thơ, năm 1938 ông là trợ lý bưu điện, từ tháng 6-1942 ông làm việc ở Bưu điện Sóc Trăng.

từ của cấp ủy Đảng và chính quyền; về sau nghiên cứu tổ chức hành lang giao thông để tổ chức đưa rước và bảo đảm an toàn cho cán bộ trên đường đi công tác. Hình thức liên lạc là tài liệu từ Ty Giao thông liên lạc về Phòng Giao thông liên lạc huyện (gồm Thạnh Trị và Châu Thành) được phân loại để chuyển tiếp đi các phân ban (mỗi phân ban gồm một hoặc nhiều xã), tại các xã chỉ có liên lạc viên. Thông thường, liên lạc viên xã lên phân ban giao nhận công văn theo thời gian quy định, khi có công văn hỏa tốc phân ban chạy xuống xã và lên huyện.

Do vùng giải phóng rộng, hành lang giao thông liên lạc nội địa chỉ tổ chức các trạm chốt giữ quốc lộ 4 (nay là quốc lộ 1A), hai bên lộ đều có một trạm bám giữ. Hằng ngày chỉ có liên lạc viên; khi có tài liệu, hàng quan trọng mới có áp tải. Cán bộ đi công tác đều tự lo phương tiện xuồng ghe riêng, không theo đường giao liên. Khi cần qua lộ, vùng nguy hiểm thì giới thiệu vào trạm, sẽ được bố trí theo đoàn khi vượt lộ. Sau khi qua khỏi đoạn nguy hiểm, khách tự lực và tách khỏi đoàn không theo hành lang giao thông nữa. Trường hợp đoàn khách đông, có tổ chức và được trạm nhận đưa rước, phải báo trước số lượng chính xác, trạm sẽ tổ chức phương tiện nhận đủ số lượng khách. Nếu thông báo không chính xác, số khách thừa phải ở lại hôm sau. Như vậy, trên hành lang nhiệm vụ liên lạc riêng; yêu cầu vận chuyển tài liệu, cán bộ, giao thông vận tải tổ chức riêng. Đối với bộ phận bảo vệ tổ chức du kích mật trong vùng địch kiểm soát (sau này gọi là du kích hành lang), làm cơ sở cho ta thường xuyên theo dõi tình hình địch, thông báo cho đơn vị bảo vệ bằng ám, tín hiệu được quy ước trước. Hàng ngày, để quan sát tuyến lộ du kích mật bắt đầu từ 16 giờ, đi lại bằng xe đạp. Nếu có địch thì cơ sở đi luôn, không có địch, an toàn thì cơ sở chạy xe trở lại. Lực lượng bảo vệ đưa bốn chiến sĩ lên lộ bám giữ hai bên, bốn chiến sĩ đưa khách qua lộ dẫn đi luôn đến trạm giao nhận, bốn chiến sĩ còn lại tiếp tục lên giữ lộ chờ đoàn trở lại. Trên các tuyến đường giao liên, đội giao thông liên lạc có lúc đụng địch, các đồng chí đã tổ chức chiến đấu chặn đánh địch, đã có nhiều đồng chí hi sinh trên đường làm nhiệm vụ bảo đảm đoàn khách vượt lộ, vượt sông qua đồn bốt địch an toàn.

Thời kỳ này, giao thông liên lạc vẫn giữ vai trò trung tâm xuyên suốt, nhưng do phương tiện sử dụng thô sơ (chủ yếu xuồng, ghe và đi bộ) nên có nhiều khó khăn nhất là đối với chiến trường Nam Bộ với nhiều sông rạch chằng chịt. Chỉ có thông tin vô tuyến điện với phương thức liên lạc tối ưu về không gian và thời gian, nên yêu cầu tổ chức thông tin vô tuyến điện (gọi tắt là VTĐ) được đặt ra từ những ngày đầu của cuộc kháng chiến. Nhưng do loại hình thông tin liên lạc có sử dụng phương tiện kỹ thuật hiện đại và cán bộ sử dụng phải qua đào tạo về chuyên môn nghiệp vụ nên cần phải có thời gian xây dựng. Theo yêu cầu của Ủy ban kháng chiến hành chính tỉnh, tháng 8-1949, Phòng Vô tuyến điện hành chính Nam Bộ cấp cho tỉnh Sóc Trăng một bộ máy thông tin vô tuyến điện. Thiết bị gồm

một máy thu mạch Schnell (kiểu tách sóng phản hồi dương) dùng 3 đèn A - A9 - AB 406; máy phát mạch Mesny. Phòng Vô tuyến điện hành chính Nam Bộ quy định hộ hiệu Đài Ủy ban kháng chiến hành chính tỉnh Sóc Trăng là VNH, tần số sóng phát bằng thạch anh, đèn công suất 6L6, sử dụng máy đối diện (Convertisseur) từ nguồn accu 6V. Đồng chí Trương Văn Tức được phân công làm Trưởng đài, đài chỉ có một người, thời gian đầu đài hoạt động bằng cách nhờ điện đài quân sự tỉnh nạp accu giúp. Tháng 9-1949, Đài Ủy ban kháng chiến hành chánh tỉnh Sóc Trăng chính thức mở liên lạc VTĐ với Đài VNH - Ủy ban kháng chiến hành chính Nam Bộ. Căn cứ đầu tiên khi đài phát sóng ở vùng Trà Lồng (xã Long Phú và Long Tân) và Trà Cú Cạn, huyện Châu Thành nay thuộc huyện Mỹ Tú, căn cứ cơ động ở vùng Bà Ai - Cai Giảng (nay thuộc tỉnh Bạc Liêu).

Tháng 2-1950, theo yêu cầu chỉ đạo của Tỉnh ủy cần khẩn trương mở rộng mạng lưới, Phòng Vô tuyến điện hành chính Nam Bộ phân công đồng chí Lê Phan về làm Trưởng đài VTĐ của tỉnh thay cho đồng chí Trương Văn Tức. Từ đây đài có máy nạp accu riêng không phải nhờ bên quân sự nữa. Đài thay thiết bị biến thế nguồn điện bằng máy rung (Vibreur) để nâng cao chất lượng khai thác điện báo. Đến tháng 11-1950, tỉnh Sóc Trăng có hai điện đài: Đài Ủy ban kháng chiến hành chính tỉnh và Đài Tỉnh đội. Điện đài của Ủy ban kháng chiến hành chính tỉnh liên lạc với 7 loại cơ quan: Ủy ban kháng chiến hành chính Nam Bộ, Sở Công an, Sở Kinh tài, Sở Thông tin Nam Bộ, Ủy ban kháng chiến hành chính các tỉnh Cần Thơ, Rạch Giá và Bạc Liêu; khi có báo động địch càn quét thì mở ngay liên lạc với Đài Tỉnh đội (bình thường không liên lạc).

Để tăng cường chỉ đạo đối với tỉnh trọng điểm trong kháng chiến, có nhiều vấn đề phức tạp về tôn giáo và dân tộc như Sóc Trăng, năm 1952, Sở Công an Nam Bộ biệt phái bố trí cho Ty Công an Sóc Trăng một đài vô tuyến điện. Tháng 9-1952, tỉnh tổ chức cho huyện Thạnh Trị một điện đài loại 2W. Cuối năm 1952, tổ chức điện đài cho huyện Long Phú, có một phụ trách và một điện báo viên. Như vậy, tuy ở chiến trường đồng bằng, nhưng do Sóc Trăng là trọng điểm của Phân liên khu miền Tây nên tỉnh được tổ chức 6 điện đài (3 đài tỉnh và 3 đài huyện).

1.3.2. Thời kỳ kháng chiến chống Mỹ, cứu nước (1954 - 1975)

Sau khi Hiệp định Giơnevơ được ký kết, mặc dù đã chuyển sang đấu tranh chính trị, Đảng ta vẫn duy trì hai hệ thống giao thông liên lạc, một là hệ thống giao liên thông suốt từ dưới lên trên, từ trên xuống dưới; hai là vẫn giữ bộ phận vô tuyến điện và cơ yếu (mật mã) để liên lạc giữa tỉnh với Khu ủy và Trung ương Cục miền Nam. Cùng với ngành giao bưu vận, sau khi chuyển quân tập kết thi hành Hiệp định Giơnevơ, một bộ phận thông tin vô tuyến điện được bố trí bí mật ở lại phục vụ Tỉnh ủy Sóc Trăng. Ban Thông tin vô tuyến Tỉnh ủy Sóc Trăng được

thành lập vào tháng 5-1961, Trưởng ban là đồng chí Nguyễn Quang Cấm (Chín Đầy), Phó ban là đồng chí Trần Hồng Như (Tư Ú). Ngoài ra, còn có đài minh ngữ (chữ rõ không dùng mật mã) trực thuộc Tiểu ban Thông tấn - Báo chí của Ban Tuyên huấn Tỉnh ủy Sóc Trăng chuyển công khai trên sóng hệ thống thông tấn xã để đưa tin tức của tỉnh Sóc Trăng về Thông tấn xã Giải phóng và Đài Phát thanh Giải phóng kịp thời mỗi ngày. Về phương thức hoạt động, do bộ phận điện đài thường xuyên di chuyển theo cơ quan Tỉnh ủy, lại thêm địa bàn hoạt động là đồng bằng trống trải, ít địa hình, thường là căn cứ "lõm" nên điện đài phải xây dựng hầm bí mật, căn cứ "vách đôi" và tuân thủ nghiêm quy định về chỗ căng ăngten, phải có hầm bí mật cất giấu ăngten ngay tại gốc cắm. Khi địch càn quét vào khu vực căn cứ điện đài, cùng với việc cất giấu phương tiện, máy móc; ăngten cũng phải đưa xuống hầm bí mật, ngụy trang bảo đảm không còn dấu vết. Với phương pháp làm việc đặc biệt này, các đài vô tuyến điện của tỉnh Sóc Trăng vẫn bảo đảm an toàn suốt thời kỳ kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, không để xảy ra tổn thất nào.

Cũng từ sau năm 1954, ngành giao thông liên lạc vẫn được tổ chức thành hệ thống để bảo đảm duy trì sự lãnh đạo của Tỉnh ủy thông suốt. Tháng 3-1960, Đội bảo liên được thành lập gồm 13 người, đội trưởng là đồng chí Hồ Quang Của (Ba Miên). Sau đó, lần lượt thay đổi với nhiều tên gọi khác như Ban Giao liên, Ban Giao Bưu tỉnh. Đến tháng 6-1962, sau khi thành lập Ban Giao Bưu vận miền Nam, để thống nhất toàn ngành từ Trung ương cục đến tỉnh, huyện. Ban Giao Bưu tỉnh được đổi tên là Ban Giao Bưu vận tỉnh; Trưởng ban là đồng chí Lâm Quang Thân (Bảy Chánh). Ban Giao Bưu vận tỉnh có nhiệm vụ: vận chuyển tài liệu, cán bộ và hàng chiến lược (vũ khí) theo yêu cầu của cách mạng.

Thực hiện nhiệm vụ vận tải hàng chiến lược, năm 1963, Ban Giao Bưu vận Sóc Trăng thành lập đội vận tải và dân công hỏa tuyến. Đội được trang bị vũ khí tương đối mạnh; quân số có lúc đến 80 cán bộ, chiến sĩ, khi ít nhất là 60 người. Đội chuyển tiếp cho các tỉnh qua đường 1C và các trạm trên hành lang đều được chuẩn bị căn cứ (hầm bí mật) cất giữ hàng và vũ khí, số lượng lên đến hàng trăm tấn. Năm 1966, các chuyến hàng không vào địa phận Sóc Trăng nữa, công tác tiếp nhận vận chuyển kết thúc. Đội vận tải hoàn thành nhiệm vụ và giải thể.

Đối với các trạm giao liên, do địa bàn tỉnh Sóc Trăng rộng lên, lộ trình giữa các trạm phải bố trí xa, trung bình từ 35 đến 40km, có hai trạm từ 40 đến 45km, một trạm từ 75 đến 100km (Trạm A511), hai trạm vừa đường bộ vừa đường sông và ven biển (Trạm A519, A520). Trong suốt thời kỳ kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, cán bộ chiến sĩ giao bưu tỉnh Sóc Trăng đã tổ chức xây dựng và phát triển được 13 trạm giao thông liên lạc tạo thành một đường dây khép kín; 127 cơ sở

bí mật, 5 tiểu đội du kích hành lang, quân số ban đầu là 11 người (có lúc lên đến 12 tiểu đội với 105 người), về sau được bổ sung thêm, tăng dần đến 355 người. Hành lang các trạm giao liên có ở vùng giải phóng, vùng ven, vùng kìm địch kiểm soát. Thông thường thì liên lạc mỗi ngày một chuyến, khi có địch phải chạy công văn, điện báo "hỏa tốc" thì không kể ngày đêm; mỗi trạm phải tự mở đường và chủ động bám địch để bảo đảm nhiệm vụ. Trường hợp cần thiết phải đi ban ngày, cán bộ, chiến sĩ làm nhiệm vụ phải giả dạng thường dân đi đường tắt, đường đồng (ngoài ruộng), nếu địch nghi ngờ truy đuổi các đồng chí phải tìm cách lừa địch để chạy thoát, thay đổi đường về hoặc chờ đến đêm. Từ năm 1968 về sau, nhất là thời kỳ địch bình định ác liệt (1969 - 1973), các trạm giao liên vùng trọng điểm đều có tổ chức lực lượng giao liên công khai. Đối tượng được chọn là những người có điều kiện hoạt động hợp pháp với địch, cải trang bằng nhiều nghề: đi buôn, đi làm thuê, làm mướn để che mắt địch, phương tiện đi lại là ghe, xuồng gắn máy, ghe thì có loại ghe hai đáy để chuyên chở vũ khí hoặc tài liệu cồng kềnh; ghe xuồng chuyển thư từ thì có đục một chỗ kín để giấu tài liệu. Công văn, thư từ có khi vẫn phải viết bằng "bạch thư" (trên tờ giấy không thấy chữ). Tờ giấy này dùng gói một món đồ gì đó để không ai phát hiện được thư từ cách mạng. Ngoài ra, ngành Giao Bưu vận còn xây dựng cơ sở bí mật, hợp pháp trong vùng địch kiểm soát, tổ chức "nội tuyến" trong lòng địch (còn gọi là "an ninh giao liên"), là những quần chúng tốt, vững vàng, có đủ điều kiện hoạt động hợp pháp, hoặc bố trí đưa lực lượng xây dựng từ nơi khác, tạo điều kiện hợp pháp cắm vào địa phương theo yêu cầu địa bàn. Về viễn thông vẫn tiếp tục duy trì việc liên lạc bộ đàm giữa tỉnh với huyện, huyện với xã.

1.4. Thời kỳ 1976 - 2009

Sau ngày giải phóng miền Nam (30-4-1975), Bưu điện Sóc Trăng trực thuộc Bưu điện tỉnh Hậu Giang. Cùng với quyết định ghép lại tỉnh Cần Thơ và Sóc Trăng của Trung ương, đầu năm 1976, Ty Bưu điện Cần Thơ - Sóc Trăng được thành lập và sau đổi tên là Ty Bưu điện Hậu Giang. Ngày 12-8-1976, Tổng cục Bưu điện ra Quyết định số 440/QĐ thành lập Bưu điện Hậu Giang và ra Quyết định số 481/QĐ ngày 20-8-1976 bổ nhiệm ông Đỗ Thiên Tư làm Giám đốc. Năm 1989, nhà bưu điện trung tâm thị xã Sóc Trăng được xây mới 3 tầng kiên cố, tổng đài được nâng cấp lên sử dụng loại Hitachi - dung lượng 500 số với 300 thuê bao. Đến cuối năm 1991 sử dụng tổng đài KTX1-2000 với 800 thuê bao; thời kỳ này việc khai thác điện thoại đường dài liên tỉnh, quốc tế vẫn còn thực hiện bằng nhân công[1]. Qua 16 năm xây dựng và phát triển (1976 - 1992): về bưu chính, trên địa bàn Sóc Trăng có 7

1. Bưu điện tỉnh Sóc Trăng: *Lịch sử truyền thống Bưu điện tỉnh Sóc Trăng (1930 - 2005)*, 2007, tr. 15.

bưu cục loại II là thị xã Sóc Trăng và 6 huyện (Mỹ Xuyên, Long Phú, Thạnh Trị, Mỹ Tú, Kế Sách, Vĩnh Châu) và 12 bưu cục loại III (Cái Côn, Đại Hải, Đại Ngãi, Trung Bình, Lịch Hội Thượng, Thạnh Phú, Thạnh Quới, Ngã Năm, Châu Hưng, An Trạch, Phú Tâm, Thuận Hòa). Về viễn thông, tại các bưu cục đều có mạng điện thoại gồm các tổng đài tự động dung lượng nhỏ (200 số), riêng tại trung tâm thị xã Sóc Trăng sử dụng tổng đài tự động Txk 1 - 2000 số.

Giai đoạn 1992 - 2000 là giai đoạn xây dựng, phát triển và hiện đại hóa mạng lưới bưu chính - viễn thông: thực hiện chiến lược tăng tốc độ phát triển thông tin của ngành bưu điện, tháng10-1993, ngành bưu điện lắp đặt thành công tổng đài điện tử Fetex - 150 dung lượng 6.000 số tại thị xã Sóc Trăng và trung tâm các huyện, với chất lượng cao đạt chuẩn quốc tế. Cuối năm 1993, trên toàn mạng có 2.200 thuê bao, đạt mật độ 0,22 máy/100 dân; chỉ tính riêng trong năm 1993, số máy điện thoại phát triển đã bằng 1/3 tổng số máy điện thoại được phát triển trong 16 năm trước đó (1976 - 1992). Mạng lưới điện thoại phát triển về nông thôn được mở rộng với tốc độ cao, đã vươn tới các xã cù lao, vùng xa, vùng sâu hẻo lánh. Từ tháng 11-1994, Sóc Trăng được xếp là tỉnh thứ 10/53 tỉnh, thành phố có thành tích lắp đặt máy điện thoại cho xã đạt 100%. Tính đến cuối năm 2000, tỉnh đã lắp đặt tổng đài điện tử Fetex-150 có dung lượng lắp đặt là 29.000 số, tổng số máy có trên toàn tỉnh là 25.040 máy, tổng số kênh truyền dẫn là 5.620 kênh (năm 1993 là 480 kênh), tổng chiều dài mạng cáp là 1.445km, mật độ điện thoại đạt 2,13 máy/100 dân. Tổng số bưu cục và điểm bưu điện văn hóa xã của tỉnh là 92, so với năm 1993 là 24 bưu cục; tổng số đường thư cấp II, III là 50 tuyến đường, với tổng chiều dài: 1.120km. Bình quân một bưu cục - điểm bưu điện văn hóa xã phục vụ 13.649 người, so với năm 1993 là 47.209 người; bán kính phục vụ là 3,44km so với năm 1993 là 6,49km. Đến năm 2009, mạng viễn thông tỉnh Sóc Trăng đã được tự động hóa, số hóa 100%, mạng điện thoại di động đã phủ sóng tại các trung tâm huyện, thị trong toàn tỉnh và các cụm kinh tế - xã hội trọng điểm; mạng truyền dẫn đang từng bước "quang hóa" phục vụ cho mục tiêu đa dạng hóa các loại hình dịch vụ với chất lượng cao. Cùng với việc bảo đảm duy trì các chỉ tiêu cơ bản như: 100% xã có điện thoại; có chuyển thư, báo đọc trong ngày và cung cấp các dịch vụ truyền thống; 100% xã trong toàn tỉnh đều có bưu cục hoặc điểm bưu điện văn hóa xã. Ngành bưu điện đã không ngừng mở rộng các dịch vụ mới như: fax, telex, chuyển phát nhanh, điện hoa, 108, chuyển tiền nhanh, nhắn tin, email, internet, tiết kiệm bưu điện, dịch vụ bưu phẩm, bưu kiện khai giá, mạng truyền số liệu,...với chất lượng cao, loại hình phong phú, phục vụ ngày càng tốt hơn nhu cầu thông tin liên lạc của cấp ủy, chính quyền các cấp cũng như nhu cầu của nhân dân trong nước và quốc tế.

Từ năm 2001 đến năm 2005, Bưu điện Sóc Trăng thực hiện mục tiêu "hội nhập và phát triển". Trong 5 năm, Bưu điện Sóc Trăng phát triển mới 12 điểm bưu điện văn hóa xã, 121 đại lý bưu điện, tăng gấp 2,5 lần so với năm 2000. Mạng lưới viễn thông mở rộng cả về quy mô và loại hình phục vụ. Mạng chuyển mạch được mở rộng, tăng cường thêm hệ thống tổng đài Alcatel 1000MM - E10; mạng truyền dẫn nội tỉnh từng bước được "cáp quang hóa", toàn tỉnh có tổng cộng 240km cáp quang với 24 đầu thiết bị quang FLX-150, 26 tuyến viba các loại. Mạng ngoại vi tiếp tục được mở rộng, nâng cấp đồng bộ với mạng chuyển mạch và truyền dẫn. Chiều dài mạng cáp trong toàn tỉnh lên 3.498km. Máy điện thoại thuê bao phát triển nhanh, toàn tỉnh có 87.581 máy, tăng gấp 3,6 lần so với năm 2000. Các dịch vụ truyền thống của bưu điện được ổn định, ngoài ra còn phát triển thêm các loại dịch vụ mới như: email, internet, tiết kiệm bưu điện, truy cập internet tốc độ cao ADSL[1]...

Từ năm 2005 đến năm 2009, mạng lưới viễn thông - công nghệ thông tin liên tục được duy trì phát triển mở rộng, bảo đảm cung cấp dịch vụ đến mọi khu vực trong tỉnh. Tỉnh đã tiến hành đầu tư thiết bị mới, nâng cấp về kỹ thuật công nghệ, chất lượng dịch vụ được cải thiện, nâng cao. Hệ thống chuyển mạch được đồng bộ hóa một loại tổng đài Alcatel, chiếm 100% mạng lưới, chuẩn hóa từ trung tâm tỉnh đến huyện và tận vùng sâu, vùng xa. Tổng dung lượng lắp đặt là 119.300 số, tăng 54% so với năm 2005. Mạng truyền dẫn nội tỉnh tiếp tục được mở rộng, nâng cấp theo hướng cáp quang hóa nội tỉnh. Tính đến cuối năm 2009, toàn tỉnh có tổng số 310km cáp quang, tăng 282% so với năm 2005. Mạng ngoại vi tiếp tục được phát triển mở rộng, nâng cấp sửa chữa đồng bộ với mạng chuyển mạch và truyền dẫn, phục vụ tốt cho phát triển thuê bao, đáp ứng nhu cầu của khách hàng. Mạng điện thoại từ 23 trạm thu phát sóng năm 2005 đến cuối năm 2009 có 136 trạm. Mạng ADSL phát triển về số lượng, chất lượng và công nghệ. Trong 5 năm (2005 - 2009) lắp đặt được 27.909 cổng với dung lượng truyền dẫn luôn được tăng cường phục vụ tốt khách hàng. Đến cuối năm 2009, mạng thuê bao toàn tỉnh có 252.597 thuê bao. Tổng doanh thu năm 2009 là 185,6 tỷ đồng[2].

Tóm lại, từ khi tái lập tỉnh đến nay, Bưu điện Sóc Trăng đã không ngừng phát triển, để phục vụ cho nhu cầu thông tin liên lạc của xã hội, phục vụ cho việc liên lạc và giao dịch công văn, thư từ trong, ngoài nước nhanh chóng, tiện lợi. Mạng lưới bưu chính, viễn thông đáp ứng yêu cầu đổi mới theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa của tỉnh.

1. Bưu điện tỉnh Sóc Trăng: *Lịch sử truyền thống Bưu điện tỉnh Sóc Trăng (1930-2005)*, 2007, tr. 256.

2. *Báo cáo Tổng kết phong trào thi đua yêu nước giai đoạn 2005 - 2009,* Viễn Thông Sóc Trăng, tháng 12-2009.