

Quá trình mở đường lên Tam Đảo (tỉnh Vĩnh Yên) đầu thế kỷ XX

Trần Xuân Hùng*

Nhận ngày 25 tháng 11 năm 2022. Chấp nhận đăng ngày 22 tháng 1 năm 2023.

Tóm tắt: Sau khi cơ bản bình định được xứ Đông Dương vào cuối thế kỷ XIX, chính quyền thực dân Pháp nhanh chóng thiết lập bộ máy cai trị các cấp ở từng xứ, tích cực đầu tư khai thác thuộc địa, phục vụ cho nền kinh tế chính quốc. Sự hiện diện của người phương Tây nói chung, người Pháp nói riêng đã làm nảy sinh nhu cầu nghỉ dưỡng và du lịch hiện đại. Chính vì vậy, công việc cấp bách lúc này là nghiên cứu và khảo sát, khám phá các vùng đất có khí hậu, địa hình phù hợp để xây dựng những khu nghỉ dưỡng. Tại Bắc Kỳ, giới quân sự Pháp đặt ra yêu cầu xây dựng một trạm nghỉ mát vào mùa hè không quá xa Hà Nội. Trong bối cảnh như vậy, Tam Đảo là sự lựa chọn phù hợp bởi những lợi thế về điều kiện tự nhiên và khoảng cách địa lý. Trên thực tế, từ khi lựa chọn Tam Đảo cho đến khi xây dựng nơi đây trở thành một khu nghỉ dưỡng, người Pháp đã tốn nhiều thời gian, sức người, sức của cho việc mở một con đường an toàn và đủ rộng lên Tam Đảo.

Từ khóa: Tam Đảo, Vĩnh Yên, Pháp thuộc, đầu thế kỷ XX, mở đường.

Phân loại ngành: Sử học

Abstract: After having basically pacified Indochina at the end of the 19th century, the French colonial government quickly established a ruling apparatus at all levels in each region, actively implemented colonial exploitation for metropolitan economy. The presence of Westerners in general and the French in particular has given rise to the need for modern resort and tourism. Therefore, the urgent task at this time is to survey and discover lands with suitable climate and terrain to build resorts. In Tonkin, the French military set a request to build a summer resort not too far from Hanoi, and in such a context Tam Đảo was a suitable choice because of the advantages of natural conditions and geographical distance. In fact, from choosing Tam Đảo for resort, the French spent a lot of time, human energy, and resources on opening a safe and enough-wide road to Tam Đảo.

Keywords: Tam Đảo, Vĩnh Yên, France colonial period, early twentieth century, road opening.

Subject classification: History

1. Mở đầu

Tên gọi Tam Đảo xuất phát từ ý nghĩa của ba đỉnh núi cao nhất trên dãy núi nằm phía Đông Bắc tỉnh Vĩnh Yên, bao gồm Thạch Bàn (1.388m), Thiên Chi (1.375m), Phù Nghĩa (1.400m). Dưới thời Bắc thuộc, Tam Đảo thuộc bộ Mê Linh. Thế kỷ XIII thời Trần, nơi đây thuộc huyện Dương, trấn Tuyên Quang và huyện Bình Nguyên của trấn Thái Nguyên. Sang thời Hậu Lê, Tam Đảo thuộc địa giới hành chính huyện Tam Dương, phủ Đoan Hùng, trấn Sơn Tây và huyện Bình Tuyên của trấn Thái Nguyên. Thời Nguyễn, vùng đất Tam Đảo thuộc phủ Vĩnh Tường, tỉnh Sơn Tây và huyện Bình Tuyên, phủ Phú Bình của tỉnh Thái Nguyên (Phan Xuân Hòa, 1960: 72-73; Tỉnh ủy, Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân tỉnh Vĩnh Phúc, 2012: 967). Cuối thế kỷ XIX, đầu thế kỷ XX, Tam Đảo trực thuộc địa giới hành chính tỉnh Vĩnh Yên¹.

* Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Đại học Quốc gia Hà Nội.

Email: hungtx@vnu.edu.vn

¹ Các tài liệu thời kỳ này không cho biết Tam Đảo thuộc đơn vị quản lý hành chính của huyện hay phủ nào của tỉnh Vĩnh Yên.

Trong suốt chiều dài lịch sử, vùng đất Tam Đảo được biết tới như một địa danh nổi tiếng, bên trong còn có “vườn tiên”. Lê Quý Đôn ghi chép về Tam Đảo trong *Kiến văn tiểu lục* là một nơi cảnh sắc tuyệt đẹp, “đỉnh núi thì đất đá lẫn lộn, cây cối rậm rạp xanh tươi, nhiều cây hồi hương và cây quế; chân núi ở đằng trước. Bên dưới sắc nước xanh như chàm, sâu thẳm không thấy đáy; sườn núi có Tây Thiên cổ tự, tre xanh, thông tốt, cảnh sắc thanh nhã, rộng rãi, trên đỉnh núi cao lại có chùa Đòng Cổ, vừa lên vừa xuống phải mất hai ngày; từ phía tả khe Giải Oan trèo lên núi đến hồ sen, nước xanh biếc, trong hồ có thứ đá lạ và có sen đỏ, hoa nở bốn mùa. Hai bên ngoài hồ, suối từ sườn núi chảy ra, bên trái gọi là suối Bạc, phát nguyên từ khe đá đỉnh núi chảy xuống, trông như tấm lụa...” (Lê Quý Đôn, 2007: 338).

Người Pháp trong quá trình tìm kiếm địa điểm xây dựng một khu nghỉ dưỡng ở Bắc Kỳ từng khảo sát khu vực núi ở Ba Vì, Lạng Sơn và Tam Đảo. Cuối cùng, căn cứ vào khoảng cách địa lý, đặc điểm khí hậu và thảm thực vật, họ đã lựa chọn Tam Đảo. Một lý do quan trọng khác là nơi đây không phát hiện thấy mầm mống của bệnh sốt rét (Notice Sur Le Tam Dao: 3-5). Tam Đảo cách Hà Nội khoảng 85km, cách tỉnh lỵ Vĩnh Yên 20km, giao thông từ các tỉnh đến Vĩnh Yên thuận lợi cả đường bộ và đường sắt. Nơi dự kiến xây dựng một khu nghỉ dưỡng nằm ở độ cao 980m, thuộc sườn núi phía Nam của dãy Tam Đảo. Vị trí này là một khoảnh đất hình vành chảo, đường kính 2km, nhiệt độ trung bình trong năm tháng cao nhất không quá 22°C và tháng thấp nhất không dưới 9°C (Brochier, 1906: 23). Cách không xa nơi này là dòng thác đẹp, thơ mộng có tên Thác Bạc, người Pháp thường gọi là La Cascade d'Argent², bao quanh có những khu rừng nhiệt đới nguyên sinh hàng trăm năm tuổi.

Để có thể kiến tạo một vùng đất hoang vu, có nhiều lợi thế và tiềm năng du lịch nghỉ dưỡng như Tam Đảo, chính quyền thực dân mà trực tiếp là quân đội và các kỹ sư người Pháp đã phải nghiên cứu một cách đầy đủ, kỹ lưỡng và hệ thống về việc mở đường lên Tam Đảo. Họ nhận thức rõ được tầm quan trọng của giao thông đối với chính sách cai trị Đông Dương, cũng như tới quá trình khai thác thuộc địa và cả trong du lịch nghỉ dưỡng. Từ nhận thức đó, từ ý tưởng ban đầu, một tuyến đường đồng bằng, một con đường núi lên Tam Đảo dần xuất hiện và trở thành hiện thực trong hơn một thập kỷ đầu thế kỷ XX.

Cho đến hiện tại, chưa có một công trình nào nghiên cứu đầy đủ và hệ thống về Tam Đảo đầu thế kỷ XX nói chung và quá trình mở đường lên khu nghỉ dưỡng này nói riêng. Một số công trình nghiên cứu dưới thời kỳ phong kiến mới chỉ đề cập đến địa danh Tam Đảo và diên cách địa lý cùng một số miêu tả sơ lược (Ngô Sĩ Liên và các sử thần nhà Lê, 1998; Nguyễn Văn Siêu, 2001; Ngô Đức Thọ, Nguyễn Văn Nguyên, Philippe Papin, 2003; Quốc sử quán triều Nguyễn, 2006; Lê Quý Đôn, 2007; Lê Tắc, 2009). Thời kỳ cận hiện đại, các nghiên cứu có đề cập đến Tam Đảo cũng chỉ giới thiệu, tóm tắt lịch sử hành chính và một số thông tin khái lược về giao thông, cảnh vật, du lịch (Đỗ Đình Nghiêm, Ngô Vi Liễu, Phạm Văn Thư, 1930; Nha Học chính Vĩnh Yên, 1939; Phan Xuân Hòa, 1960; Tỉnh ủy, Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân tỉnh Vĩnh Phúc, 2012). Một nguồn tài liệu khác có đề cập đến Tam Đảo chi tiết hơn, nhưng còn tản mạn và thiếu tính hệ thống, là các tài liệu lưu trữ của chính quyền thực dân Pháp trong quá trình hoạt động. Tài liệu này là các văn bản hành chính phát sinh trong quá trình xây dựng, quản lý và vận hành khu nghỉ dưỡng Tam Đảo, chủ yếu thuộc các phong tài liệu lưu trữ - Phòng Phủ Toàn quyền Đông Dương, Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ.

2. Khảo sát, xây dựng con đường sơ khai

Năm 1901, chính quyền Liên bang Đông Dương yêu cầu tiến hành các cuộc nghiên cứu đặc biệt trên những ngọn núi xung quanh Hà Nội nhằm thành lập một khu điều dưỡng cho quân đội. Nhiệm vụ đầu tiên được giao cho Tư lệnh Chanzy khám phá sườn núi phía Bắc dãy núi Tam Đảo, nhưng nhiệm vụ này đã không mang lại một kết quả đáng kể nào (Brochier, 1906: 1), nguyên nhân chủ yếu

² Trong suốt quá trình mở đường lên Tam Đảo và xây dựng nơi đây thành một khu nghỉ dưỡng, người Pháp gọi Tam Đảo bằng tên Thác Bạc (La Cascade d'Argent).

là do không khí ẩm ướt, sương mù dày đặc, tầm nhìn bị hạn chế. Mặc dù vậy, thông qua các hoạt động của Chanzy, Tam Đảo đã bước đầu được lựa chọn làm nơi hiện thực hóa mong ước của người Pháp là thành lập một nhà điều dưỡng (le sanatorium) tại Bắc Kỳ tương tự như Lang Biang³. Trước thế kỷ XX, Tam Đảo vẫn là một vùng núi hoang vu, là nơi sinh sống của các nhóm người thuộc một số tộc người thiểu số. Chính vì vậy, nếu muốn khai thác nơi đây trở thành một khu nghỉ dưỡng thực thụ, chính quyền cần thiết lập một hệ thống cơ sở hạ tầng cơ bản, trước hết là đường giao thông, bởi đây sẽ là cơ sở đảm bảo cho quá trình vận tải hành khách, trang thiết bị, nhu yếu phẩm v.v. được diễn ra thuận lợi. Trước yêu cầu của thực tiễn, trong 10 năm đầu thế kỷ XX, chính quyền Liên bang Đông Dương đã tập trung xây dựng tuyến đường nối liền từ khu vực tỉnh lỵ Vĩnh Yên tới chân núi Tam Đảo (đường đồng bằng) và từ chân núi Tam Đảo lên tới khu vực được chọn để xây dựng khu nghỉ dưỡng (đường núi). Có thể nói, công cuộc thiết lập một tuyến đường từ đồng bằng lên tới một ngọn núi còn hoang vu nhưng phải đảm bảo tính thuận tiện và an toàn nhằm đưa du khách lên khu nghỉ dưỡng cũng như các nhu yếu phẩm phục vụ cho nhu cầu của tầng lớp trung - thượng lưu trong xã hội lúc bấy giờ không phải là nhiệm vụ đơn giản.

Năm 1904, công cuộc thiết lập tuyến đường từ Vĩnh Yên lên Tam Đảo, trước hết là từ chân dãy núi Tam Đảo lên tới khu nghỉ dưỡng, chính thức bắt đầu. Theo đó, ngày 23/3/1904, Thống sứ Bắc Kỳ gửi cho Công sứ Vĩnh Yên lúc bấy giờ là Frébault một bức công điện nêu rõ ý muốn của Toàn quyền Đông Dương là lập một số trạm quan sát trong dãy núi Tam Đảo. Thống sứ cũng yêu cầu lập bản dự toán chi phí cho các công việc ở Tam Đảo trong năm 1904. Căn cứ vào tình hình thực tế, Công sứ Frébault cùng với thanh tra Hursy, thiếu tá Chauzy và bác sĩ Serailhe trực tiếp tiến hành các cuộc khảo sát nhỏ ở khu vực được dự định xây dựng khu nghỉ dưỡng, nhưng không đem lại kết quả như dự kiến do ảnh hưởng của thời tiết. Chính vì vậy, Công sứ đề nghị thành lập hai phân đội lính khố xanh (một đội đóng ở đỉnh núi phía Tây đèo Ngan, một đội đóng ở phía Tây Bắc đèo Sơn Đỉnh) với nhiệm vụ khám phá tỉ mỉ dãy núi và quan sát kỹ lưỡng tình hình thời tiết (đặc biệt là khi thời tiết xấu). Theo Công sứ, việc thành lập hai phân đội này sẽ cho phép chính quyền thực dân tiến hành một cuộc thăm dò có phương pháp và đầy đủ về toàn bộ dãy Tam Đảo. Đồng thời, ông cũng yêu cầu thay thế đội trưởng đội hiến binh hiện tại bằng một đội trưởng trẻ, sinh ra ở vùng núi Alpes, hoặc ít nhất là có quê quán gần dãy Alpes⁴ hay Pyrénées⁵. Chi phí thành lập hai phân đội ước tính là 2.240 đồng Đông Dương, bao gồm các khoản tiền phụ cấp cho đội trưởng, phụ cấp cho lính, mua dụng cụ và đồ dùng, mua chất nổ, làm lối đi và sửa cầu. Việc xây dựng chỗ trú tạm thời sẽ do lính và phu phụ trách, phụ cấp trả bằng hiện vật (Phông Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, 1904a).

Bảng 1: Chi phí ước tính để thành lập hai phân đội khám phá Tam Đảo

Nội dung	Số lượng	Đơn giá (đồng Đông Dương)	Thành tiền (đồng Đông Dương)
Phụ cấp bồi dưỡng cho đội trưởng	2	30 (1 tháng)	480 (8 tháng)
Phụ cấp bồi dưỡng cho lính	20	1 (1 tháng)	160 (8 tháng)
Mua dụng cụ và đồ dùng	(Không có số liệu chi tiết)		300
Làm lối đi và sửa chữa cầu			800
Mua chất nổ			500
Tổng			2.240

Nguồn: Phông Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, 1904a

³ Sau khi mở đường và xây dựng các nhà điều dưỡng, người Pháp còn mở rộng xây dựng khách sạn, biệt thự và các dịch vụ đi kèm để phát triển Tam Đảo thành khu nghỉ dưỡng cho cả quan chức và giới quý tộc.

⁴ Dãy núi này nằm ở biên giới giữa Pháp với Thụy Sĩ và Italia.

⁵ Nằm ở biên giới giữa Pháp và Tây Ban Nha, phía Tây Nam châu Âu.

Ngày 13/4/1904, Thống sứ Bắc Kỳ gửi tới Toàn quyền Paul Beau bản báo cáo về tình hình nghiên cứu mở khu nghỉ dưỡng tại Tam Đảo và các ý kiến của Công sứ Vĩnh Yên như trong thư ngày 1/4 trước đó. Đối với khoản tiền sửa chữa, làm mới một số lối đi, cây cầu, dựng lán trại trị giá 800 đồng Đông Dương sẽ khấu trừ vào ngân sách Bắc Kỳ như trong đề nghị của Kỹ sư trưởng Ty Công ích Khu vực I ngày 11/4/1904, số tiền này sẽ được sử dụng chủ yếu cho việc mua vật liệu, trả thù lao cho nhân công (Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, 1904b). Ngoài ra, khoản tiền mua dụng cụ và đồ dùng (300 đồng Đông Dương), mua thuốc nổ (500 đồng Đông Dương) sẽ do ngân sách chung Đông Dương và ngân sách Bắc Kỳ chịu trách nhiệm mỗi bên một nửa (Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, 1904c).

Sau khi các trạm quan sát tại Tam Đảo được thiết lập không lâu, từ Văn phòng Toàn quyền đã gửi đi một công văn yêu cầu Sở Công chính phải thiết lập một con đường cho xe cộ đi lại, nối liền giữa Vĩnh Yên tới khu vực được gọi là “đèo” (nằm ở độ cao 300-400m), nghiên cứu về một cây cầu đi qua Thác Bạc và cải tạo lối đi giữa “đèo” với Tam Đảo (Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ 1904-1914a). Mọi chi phí sẽ do ngân sách tỉnh và ngân sách Bắc Kỳ phụ trách. Theo báo cáo của Công sứ Frébault ngày 18/4, trong năm 1905, dự kiến sẽ xây dựng ở Tam Đảo một số cây cầu nhỏ với chiều rộng từ 3-4m, vật liệu chính là gỗ (cho phần khung sườn), bên cạnh đó người ta cũng sử dụng đá. Gỗ để xây dựng những cây cầu này được chặt trực tiếp ở trong rừng Tam Đảo nên sẽ tiêu tốn khá ít chi phí, ước tính là khoảng 10 đồng Đông Dương/m³. Tổng chi phí cho những công trình này là khoảng 800 đồng Đông Dương (Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, 1905).

Lực lượng lao động chính của những công trình này là dân phu, chủ yếu là dân địa phương, những người này sẽ chịu trách nhiệm làm các công việc theo yêu cầu của kỹ sư như đắp đất, vận chuyển đá, đào hố v.v.. Dân phu sẽ được nhận thù lao bằng tiền hoặc bằng hiện vật. Giá công nhật vào thời điểm cuối năm 1904 trung bình là 0,15 đồng Đông Dương. Đối với công việc làm đường lên khu nghỉ dưỡng Tam Đảo, Công sứ Frébault đề xuất nâng giá nhân công lên mức 0,18 hoặc 0,20 đồng (Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, 1904d). Tuy nhiên, việc điều động nhân công không phải lúc nào cũng dễ dàng bởi những lý do khách quan. Ví dụ: tháng 8 năm 1904, trên toàn Bắc Kỳ nói chung và tỉnh Vĩnh Yên nói riêng đã xảy ra một trận lũ lụt lớn, đê sông bị vỡ ở nhiều nơi, nạn đói hoành hành, gây khó khăn cho chính quyền thực dân trong việc điều động lao dịch cho việc xây dựng một tuyến đường dẫn lên khu nghỉ dưỡng. Trong lúc này, việc đắp đê, khắc phục những hậu quả do lũ lụt cần được đặt lên hàng đầu, bên cạnh đó, một bộ phận dân cư mất nhà cửa, lâm vào cảnh đói kém, sống trong cảnh “tha phương cầu thực” cũng là nguyên nhân khiến việc điều động nhân công trở nên khó khăn hơn.

3. Mở rộng, trùng tu sửa chữa tuyến đường

Sau hai năm tìm lối lên khu nghỉ dưỡng Tam Đảo, một con đường sơ khai dần hiện hữu, tuy nhiên, con đường đó không phù hợp, không thuận tiện để phục vụ việc đi lại cho các du khách. Trên thực tế, tuyến đường này chỉ có thể dùng được cho người đi bộ, đi ngựa hoặc sử dụng con la (Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, 1906b). Yêu cầu xây dựng, cải tạo con đường Vĩnh Yên - Tam Đảo đặt ra hết sức cấp thiết bởi nó không chỉ có tác dụng phát triển khu nghỉ dưỡng, mà còn thúc đẩy việc xây dựng của tư nhân.

Ngay trong tháng 1/1906, Thống sứ Bắc Kỳ đã yêu cầu các kỹ sư của của Sở Công ích tiến hành những nghiên cứu, khảo sát nhằm cải tạo con đường dẫn lên khu nghỉ dưỡng Tam Đảo, sao cho xe kéo phải đi lại được trên con đường này. Kinh phí cho hoạt động cải tạo đường là từ 1.200 tới 1.500 đồng Đông Dương. Phúc đáp lại công văn từ Thống sứ, kỹ sư Desbos cho rằng với số tiền như vậy, phương tiện vận tải có thể hoạt động trên tuyến đường 1.500 đồng Đông Dương chỉ là ngựa và lừa, muốn xe kéo đi được thì cần phải tiến hành nghiên cứu đồng bộ lại cả con đường. Trước hết là cần phải nghiên cứu về độ dốc của đường. Ngoài ra, kinh phí cho việc nâng cấp toàn bộ con đường sẽ vào khoảng 10.000 đồng Đông Dương (Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, 1906a).

Tuy nhiên, số tiền đó là quá mức so với ngân sách địa phương dành cho việc sửa chữa lại một con đường. Chính vì vậy, ngày 7/2/1906, Thống sứ Bắc Kỳ đã gửi thư báo cáo chi tiết về những vấn đề này tới Toàn quyền Đông Dương mặc cho việc cải tạo tuyến đường đang cần đẩy nhanh tiến độ. Trong khi chờ đợi câu trả lời của Toàn quyền về đoạn đường núi, đầu tháng 3/1906, Công sứ Vĩnh Yên cũng đặt vấn đề với Thống sứ về việc nâng cấp, cải tạo một số cầu, cống nằm trên đoạn đường đồng bằng dẫn từ ga Vĩnh Yên tới chân núi Tam Đảo.

Bảng 2: Dự trù chi phí cho việc nâng cấp cầu, cống trên tuyến đường đồng bằng tháng 3/1906

Công trình	Giá tiền (đồng Đông Dương)	Số lượng	Thành tiền (đồng Đông Dương)
Cầu rộng 16m (kích thước ban đầu là 8m)		1	300
Cầu rộng 8m (kích thước ban đầu là 4m)		2	
Cống rộng 1m	180	3	540
Cống rộng 0,40m	75	8	600
Tổng cộng			1.440

Nguồn: Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, 1905-1906

Công sứ đề nghị Thống sứ cấp 1.500 đồng Đông Dương để thực hiện các công trình này. Giữa tháng 3/1906, đề nghị của Công sứ Vĩnh Yên liên quan tới việc nâng cấp, tu sửa một số cầu, cống trên đoạn đường đồng bằng nối từ ga Vĩnh Yên tới chân núi Tam Đảo chính thức được thông qua. Trong khi những vấn đề của đoạn đường đồng bằng đã được hoàn tất, đoạn đường núi từ chân núi Tam Đảo đến khu vực được lựa chọn xây dựng khu nghỉ dưỡng vẫn còn bị bỏ ngỏ. Theo báo cáo của kỹ sư Rouen, tuyến đường Vĩnh Yên - Tam Đảo đã được xây dựng mà không có sự nghiên cứu kỹ lưỡng, chưa chú ý tới chênh lệch trong mặt nghiêng của đường (độ nghiêng không đồng nhất, có nơi mặt nghiêng lên tới 0,20m) và không đảm bảo việc thoát nước ở trên đường (nước vẫn chảy cắt ngang trên mặt đường, cản trở việc đi lại). Trước thực tế này, Rouen đề xuất phương án loại bỏ con đường khi đó, tiến hành nghiên cứu lại một con đường núi mới bắt đầu từ hướng sườn trái của thung lũng. Ông dự kiến cần một khoản tiền là 70.000 đồng Đông Dương cho việc xây dựng con đường mới này, trong đó, chi phí dành cho việc nghiên cứu sẽ là khoảng 2.500 đồng Đông Dương.

Trong tháng 6 và tháng 7/1906, Đại úy Pháo binh thuộc Bộ Tham mưu quân đội Pháp là Delorme được giao cho nhiệm vụ tiến hành một cuộc nghiên cứu con đường dẫn vào Tam Đảo. Theo đó, Delorme không chịu sự ràng buộc chỉ đạo của Sở Công chính mà chỉ cần nghe theo sự điều hành về vấn đề kỹ thuật của Giám đốc Nha Công chính. Ngoài ra, để tránh việc báo cáo phức tạp, tiêu tốn nhiều thời gian trong nghiên cứu, gây chậm trễ cho hoạt động xây dựng đường, Thống sứ Jean-Henri Groleau cho phép Công sứ Marc có quyền quyết định ngay những yêu cầu của Delorme nếu thấy phù hợp với những chỉ thị trước đó của Thống sứ (trường hợp ngược lại, bắt buộc phải đệ trình). Mặc dù cuộc nghiên cứu của Delorme chưa cho thấy rõ mức độ của kết quả, tuy nhiên, rõ ràng từ sau tháng 7/1906, trong hai năm 1906 và 1907, chính quyền Liên bang Đông Dương nói chung đã tiến hành một loạt các cuộc khảo sát cho việc thiết lập một con đường tương đối thuận lợi lên Tam Đảo.

Ngày 31/1/1908, một bản báo cáo về con đường núi trong tuyến đường Vĩnh Yên - Tam Đảo được gửi tới Thống sứ Bắc Kỳ. Bản báo cáo nêu rõ thực trạng của con đường đó và nêu ra các giải pháp, kế hoạch để khắc phục tình trạng trên. Theo đó, lối đi cũ bị đánh giá là “dở” do không được nghiên cứu kỹ, việc cải tạo toàn bộ cũng khó được thực hiện do chi phí rất lớn. Tuy nhiên, yêu cầu tìm kiếm một giải pháp cho con đường từ chân núi lên tới khu nghỉ mát vẫn đặt ra rất cấp thiết. Trước tình hình đó, Kỹ sư trưởng đã đưa ra kế hoạch cải tạo lại phần lớn cung đường, chỉ loại bỏ

hoàn toàn 6km cuối cùng của tuyến đường cũ, lựa chọn tuyến đường mới là đi qua các làng ở chân núi. Độ dốc tối đa của con đường được ấn định là 0,07m; bán kính tối thiểu của đường là 10m và ở khu vực vòng cung là 15m; mái bằng của con đường sẽ có chiều dài 4,5m ở các mặt cắt lấp đất và 5m ở các mặt cắt hỗn hợp. Tổng chi phí ước tính cho toàn bộ công trình là 36.500 đồng Đông Dương (gồm 30.000 đồng cho việc xây đường núi và 6.500 đồng cho việc sửa đường đồng bằng), số tiền này sẽ được tính vào ngân sách chung Đông Dương và ngân sách Bắc Kỳ, tỉnh có nhiệm vụ cung cấp nhân công (Phông Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, 1908a). Việc thực hiện sẽ được tiến hành thông qua hình thức gọi thầu. Ngày 2/5/1908, Toàn quyền Bonhoure ra nghị định đồng ý với những đề xuất trên, trong đó nêu rõ ngân sách Đông Dương sẽ chịu ¼ tổng chi phí, việc bảo dưỡng đường sẽ do ngân sách Bắc Kỳ phụ trách và yêu cầu phải có dự toán hàng năm. Trên thực tế, việc cải tạo, xây mới tuyến đường Vĩnh Yên - Tam Đảo đã được thực hiện từ đầu tháng 2/1908 dưới sự chỉ đạo của Công sứ Vĩnh Yên.

Công trình thiết lập, cải tạo con đường nối Vĩnh Yên - Tam Đảo bắt đầu vào tháng 2/1908, được chia thành nhiều giai đoạn và nhiều hạng mục khác nhau (đường, cầu, cống, v.v.) và được thực hiện với tốc độ khá nhanh. Tuyến đường này có tổng chiều dài ước tính là hơn 20km, tuy nhiên, chỉ trong hơn 2 tháng, đến tháng 4/1908, 18,5km đường từ ga Vĩnh Yên tới lưng chừng núi Tam Đảo đã có thể đi bằng xe ô tô, quãng đường còn lại có thể đi bộ, xe ngựa, xe kéo hoặc bằng cáng (Phông Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, 1908b). Tuy nhiên, số tiền dự toán 36.500 đồng Đông Dương ban đầu đã không đủ. Theo báo cáo ngày 2/2/1909 của Kỹ sư trưởng tạm quyền, tổng chi phí cho việc xây sửa con đường từ khu vực tỉnh lỵ tới độ cao 375m phải là 40.500 đồng Đông Dương, cụ thể:

Bảng 3: Chi phí hoàn thành con đường lên khu nghỉ dưỡng Tam Đảo từ tỉnh lỵ Vĩnh Yên tới độ cao 375m

Hạng mục	Số tiền (đồng Đông Dương)
Xây dựng con đường núi	
Đào đắp	3.300
Tường đỡ	2.250
Cống rãnh thoát nước	11.528,70
Phí phát sinh và phí trông nom	1.921,30
Sửa chữa và cải thiện con đường đồng bằng	6.500
Một số công việc đã làm	15.000
Tổng	40.500

Nguồn: Phông Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, 1909a.

Như vậy, so với mức dự toán 36.500 đồng Đông Dương trước đó, công trình trên thực tế vượt mức dự chi 4.000 đồng Đông Dương. Bên cạnh đó, các kỹ sư cũng đề xuất một số vấn đề cần được thực hiện ngay gồm: đảm bảo tình trạng tốt cho đoạn đường từ ga Vĩnh Yên tới độ cao 375m; hoàn thiện đoạn Vĩnh Yên - độ cao 375m theo đồ án; xây dựng đoạn đường từ độ cao 375m tới khu nghỉ dưỡng⁶. Khoản tiền 60.500 đồng Đông Dương sẽ là cần thiết để hoàn thiện toàn bộ con đường Vĩnh Yên - khu nghỉ dưỡng (Phông Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, 1909b).

Tháng 3/1909, dự án xây dựng đường lên khu nghỉ dưỡng Tam Đảo với chi phí ấn định là 60.500 đồng Đông Dương được trình lên Thống sứ Bắc Kỳ. Hai tháng sau, dự án này tiếp tục được gửi tới Toàn quyền Đông Dương Klobukowski. Tuy nhiên, tác giả bài viết vẫn chưa tìm thấy bất cứ văn bản hành chính nào đề cập tới việc dự án này có được xét duyệt hay không, cũng như mức độ,

⁶ Chiều dài đoạn đường là hơn 4,9km; chênh lệch độ cao giữa hai điểm là 500m; độ nghiêng tối đa của mặt đường được cho phép là 0,105; bán kính nhỏ nhất của đoạn vòng cung là 15m.

nếu có, được duyệt tới phần nào. Mặc dù vậy, theo nội dung thư ngày 20/5/1914 từ Thống sứ Destenay gửi tới Chủ tịch Nghiệp đoàn Du lịch Tam Đảo (Le Président au Syndicat d'initiative du Tamdao), ta có thể hình dung rõ phần nào bức tranh về con đường Vĩnh Yên - khu nghỉ dưỡng Tam Đảo sau hơn 10 năm kể từ khi Toàn quyền Đông Dương cho thiết lập các trạm quan sát. Theo đó, Sở Công chính đã tiến hành khảo sát con đường và đi đến nhận xét:

“Con đường đồng bằng: Đoạn đường này từ trước đã được rải đá, việc san lấp các bánh xe và bảo quản các hố thoát nước vẫn được thực hiện bởi các đội dân phu vào cùng lúc như ở trên các con đường khác của tỉnh. Sẽ là rất tốn kém, tôi thấy nên đợi đến lúc nào các nguồn kinh phí đầy đủ được phân ra cho tôi sử dụng mới có thể hình dung việc tiếp tục con đường cho ô tô chạy được, mà hiện nay con đường đó đang phải ngăn lại ở độ cao 400m. Hiện giờ chính quyền chỉ có thể bằng lòng với việc lưu ý các khách du lịch rằng con đường này chỉ được xây dựng cho xe ô tô qua lại được đến đèo ở độ cao 400m và những lái xe vượt qua độ cao đó tức là sẽ phải chấp nhận hiểm nguy cho mình.

Lối đi trong khu nghỉ mát: Tôi vui mừng chấp nhận lời đề nghị của ngài khi tuyên ba hoặc bốn dân phu bản xứ để quản lý các lối đi trong khu nghỉ mát. Nghiệp đoàn có thể đóng góp tích cực hơn nữa cho việc xây dựng khu nghỉ mát ở Tam Đảo bằng cách giao cho những chủ sở hữu các lô đất ở đây phải chịu trách nhiệm trong việc quản lý cống thoát nước và vệ sinh lối đi trong khu đất của họ. Tôi cũng phải nói thêm rằng, chúng ta không thể trì hoãn việc rải đá các lối đi và việc này cần được tiến hành khẩn trương.

Con đường núi: Các công việc phải thực hiện giữa đồng bằng và đèo ở độ cao 400m chỉ hạn chế trong các việc tiêu tu và sửa sang nhỏ mà kinh nghiệm, thời gian chứng tỏ là cần thiết. Trong tình trạng hiện nay, phần đường này đã đáp ứng đủ cho nhu cầu đi lại. Còn đoạn đường từ đèo 400m đến khu nghỉ dưỡng thì chính quyền chưa hề có ý định làm thành một đường cho xe ô tô đi lại được, mà chỉ là một con đường núi tốt, mục tiêu đó, theo tôi, đã đạt hết sức đầy đủ” (Phông Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, 1914).

Như vậy, sau hơn 10 năm xây dựng và tu bổ, tuyến đường Vĩnh Yên - khu nghỉ dưỡng Tam Đảo đã được xây dựng tương đối đồng bộ. Tuy nhiên, còn khoảng gần 5km đường từ khu vực độ cao 400m tới khu nghỉ dưỡng vẫn còn khá nguy hiểm, đối với việc di chuyển bằng ô tô sẽ không đảm bảo được an toàn về tính mạng cho du khách. Trong các giai đoạn sau, tuyến đường này tiếp tục được bảo dưỡng và hoàn thiện, chi phí bảo dưỡng được tính vào ngân sách Bắc Kỳ.

Hoạt động thiết lập và sửa chữa tuyến đường từ tỉnh lỵ Vĩnh Yên tới Tam Đảo hầu hết đều thông qua hình thức thầu khoán, với sự quan tâm, theo dõi khá nghiêm ngặt của chính quyền thực dân. Ví dụ: ngày 12/7/1909, một cuộc gọi thầu liên quan tới việc xây dựng cống rãnh thoát nước với chiều rộng 1m ở đoạn giữa cầu Lính (nay thuộc địa phận phường Đồng Tâm, thành phố Vĩnh Yên, tỉnh Vĩnh Phúc) với khu vực đèo ở độ cao 400m đã được tổ chức, cuối cùng ông Riner đã trúng thầu. Kết quả cuộc đấu thầu được Thống sứ Bắc Kỳ phê duyệt trong tháng 8/1909 với tổng số chi phí ấn định là 4.800 đồng Đông Dương. Đối với công tác xây dựng, chính quyền thực dân cũng đưa ra những quy định “cứng” về vật liệu cũng như công tác vệ sinh khu vực thi công cho chủ thầu Riner như: Cung cấp đá học chất lượng tốt; đưa mẫu để duyệt trước khi làm; vật liệu phải nhận được sự thông qua của Giám đốc Công chính (Phông Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, 1909b); mỗi tuần cần thi công được ít nhất 1m³ xây nền dài 4m (Phông Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, 1909c); v.v.. Thời hạn thi công của công trình là 6 tháng, bắt đầu tính từ cuối tháng 10/1909. Tuy nhiên, sau cuộc kinh lý của kỹ sư Nha Công chính, thực tế tại công trường cho thấy nhà thầu đã không đáp ứng được những yêu cầu thi công như thỏa thuận, chính vì vậy, ngày 28/12/1909, ông Riner đã gửi đơn đề nghị hủy thầu. Sau nhiều tháng chờ đợi, ngày 20/3/1910, Thống sứ Bắc Kỳ ban hành nghị định chấp thuận đề nghị hủy thầu của ông Riner, theo đó, nhà thầu sẽ tự thanh toán những khoản chi phí đã bỏ ra,

đồng thời, chính quyền cũng sẽ sở hữu các công trường cũng như tất cả các vật liệu, các hạng mục đã lắp đặt ở trên con đường dẫn lên Tam Đảo nếu chính quyền muốn (Phông Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, 1904-1914b). Các công việc còn lại sẽ được tiếp tục theo phương thức quản lý công (Phông Phủ Thống sứ Bắc Kỳ, 1904-1914c).

4. Kết luận

Từ khi lực lượng quân đội Pháp nghiên cứu, tìm kiếm địa điểm xây dựng một khu nghỉ dưỡng cho đến khi mở tuyến đường đồng bằng từ Vĩnh Yên tới chân núi Tam Đảo và con đường núi từ chân núi lên tới khu vực 980m, người Pháp đã tốn hơn một thập kỷ và một khoản tiền lớn so với mức chi dự định của ngân sách địa phương. Mặc dù đã cơ bản hoàn thành vào năm 1914, nhưng quá trình huy động vốn, sửa chữa, hoàn thiện thêm các hạng mục và bảo dưỡng con đường này hàng năm sau đó vẫn được tiếp diễn. Hoạt động mở đường lên Tam Đảo và xây dựng khu nghỉ dưỡng cho quân đội Pháp, sau đó là giới chức người Pháp, người phương Tây và cả tầng lớp thượng lưu người Việt, không đơn thuần là hoạt động quân sự ban đầu, mà nó còn là hoạt động chính trị, kinh tế.

Tuyến đường nhựa mới được xây dựng dựa trên kết quả kế thừa một phần con đường núi của dân địa phương đã đi từ nhiều thế kỷ trước đó, sau khi được nghiên cứu kỹ lưỡng để vừa đảm bảo an toàn vừa đủ rộng cho các phương tiện cơ giới như ô tô có thể đi lại. Việc mở đường tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình thiết kế, xây dựng khu đồn trú, khu nghỉ dưỡng Tam Đảo. Nhờ đó, các công trình kiến trúc như nhà tù, biệt thự, khách sạn⁷ cùng các tiện ích (nhà thờ, điện, nước, y tế, bưu chính, các hoạt động thể thao, lễ hội) nhanh chóng được hoàn thiện và đưa vào hoạt động, kinh doanh. Những năm 30 của thế kỷ XX, Tam Đảo trở thành một khu nghỉ dưỡng với đầy đủ các dịch vụ và tiện ích vui chơi, giải trí, các công trình được xây dựng hài hòa với tự nhiên và các cánh rừng nguyên sinh, việc quy hoạch quản lý được thể chế thành quy định, nơi đây được người Pháp đương thời ví như “Đà Lạt thu nhỏ ở Bắc Kỳ”.

Sự phát triển của hoạt động nghỉ dưỡng ở Tam Đảo đầu thế kỷ XX góp phần vào sự ra đời ngành dịch vụ du lịch thời cận đại ở Vĩnh Yên. Chủ sở hữu biệt thự, khách sạn và khách du lịch đến Tam Đảo chủ yếu là quan chức người Pháp, người nước ngoài, về sau có cả giới thượng lưu người Việt. Người dân bản địa Vĩnh Yên xuất hiện chủ yếu với vai trò là người phục vụ, dân phu và người ở. Có thể thấy, quá trình mở đường, xây dựng, mở rộng và phát triển của khu nghỉ dưỡng Tam Đảo đầu thế kỷ XX nằm trong tính toán và chương trình khai thác thuộc địa của người Pháp ở Đông Dương và Bắc Kỳ, lực lượng lao động phục vụ chính là người dân địa phương, nguồn lợi và sự xa hoa thuộc về tầng lớp thượng lưu và người ngoại quốc. Điều này càng làm cho mâu thuẫn giữa các tầng lớp nhân dân với chính quyền thực dân Pháp ở Vĩnh Yên ngày càng gay gắt, và đây chính là một phần nguồn cơn cho các phong trào đấu tranh chống Pháp trong những năm đầu thế kỷ XX.

Tài liệu tham khảo

Brochier Andie. (1906). *Về Tam Đảo rừng rú và thực vật, Thác Bạc giá trị điều dưỡng*. Nhà in Độc lập Bắc Kỳ.

Đỗ Đình Nghiêm, Ngô Vi Liễu, Phạm Văn Thư. (1930). *Địa dư các tỉnh Bắc Kỳ*. Nhà in Lê Văn Tân.

Lê Tắc. (2009). *An Nam chí lược*. Nxb. Lao động.

Ngô Đức Thọ, Nguyễn Văn Nguyên, Philippe Papin. (2003). *Đông Khánh dư địa chí, tỉnh Sơn Tây*. Nxb. Thế giới.

⁷ Theo các tài liệu lưu trữ của người Pháp, số lượng biệt thự ở Tam Đảo đầu thế kỷ XX là 67 biệt thự. Trong khi đó các tài liệu của người Việt cho rằng con số này là hơn 100 biệt thự. Khách sạn Thác Bạc là khách sạn nổi tiếng nhất của khu nghỉ dưỡng, quy mô hơn 50 phòng, có hội trường, phòng ăn, nhà hàng, khu vui chơi và tầng hầm để xe.

- Ngô Sĩ Liên và các sử thần nhà Lê. (1998). *Đại Việt sử ký Toàn thư (dịch theo bản khắc năm Chính Hòa thứ 18 - 1697)*. Nxb. Khoa học xã hội.
- Nguyễn Văn Siêu. (2001). *Phương Đình du địa chí*. Nxb. Văn hóa - Thông tin.
- Nha học chánh Vĩnh Yên. (1939). *Địa chí tỉnh Vĩnh Yên*. Imprimerie Thuý - Ký xuất bản.
- Notice Sur Le Tam Dao*. (Ghi chép về Tam Đảo). Tài liệu lưu tại Kho Địa chí Thư viện tỉnh Vĩnh Phúc.
- Phan Xuân Hòa. (1960). *Việt Nam gấm vóc*. Nhà in Tuyết Vân.
- Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ (1904-1914c). “Nghị định của Thống sứ Bắc Kỳ về việc chấp thuận hủy thầu”. Trong *Xây dựng một con đường dẫn lên khu Tam Đảo 1904-1914*, ký hiệu RST. 4241, Bản lưu tại Kho Địa chí Thư viện tỉnh Vĩnh Phúc, ký hiệu DCT.001363.
- Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ. (1904-1914a). Chương trình cho Tam Đảo. Trong *Xây dựng một con đường dẫn lên khu Tam Đảo 1904-1914*, ký hiệu RST. 4241. Bản lưu tại Kho Địa chí Thư viện tỉnh Vĩnh Phúc, ký hiệu DCT.001363.
- Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ. (1904-1914b). Đơn chấp thuận các điều kiện hủy thầu của ông Riner. Trong *Xây dựng một con đường dẫn lên khu Tam Đảo 1904-1914*, ký hiệu RST. 4241. Bản lưu tại Kho Địa chí Thư viện tỉnh Vĩnh Phúc, ký hiệu DCT.001363.
- Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ. (1904a). Thư ngày 1/4/1904 do Công sứ Vĩnh Yên gửi tới Thống sứ Bắc Kỳ”. Trong *Xây dựng một con đường dẫn lên khu Tam Đảo 1904-1914*, ký hiệu RST. 4241. Bản lưu tại Kho Địa chí Thư viện tỉnh Vĩnh Phúc, ký hiệu DCT.001363.
- Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ. (1904b). Thư ngày 11/4/1904 do Kỹ sư trưởng Ty Công ích Khu vực I gửi tới Thống sứ Bắc Kỳ. Trong *Xây dựng một con đường dẫn lên khu Tam Đảo 1904-1914*. ký hiệu RST. 4241. Bản lưu tại Kho Địa chí Thư viện tỉnh Vĩnh Phúc, ký hiệu DCT.001363.
- Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ. (1904c). Thư ngày 13/4/1904 do Thống sứ Bắc Kỳ gửi tới Toàn quyền Đông Dương”. Trong *Xây dựng một con đường dẫn lên khu Tam Đảo 1904-1914*, ký hiệu RST. 4241. Bản lưu tại Kho Địa chí Thư viện tỉnh Vĩnh Phúc, ký hiệu DCT.001363.
- Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ. (1904d). Thư ngày 10/10/1904 của Công sứ Vĩnh Yên. Trong *Xây dựng một con đường dẫn lên khu Tam Đảo 1904-1914*, ký hiệu RST. 4241. Bản lưu tại Kho Địa chí Thư viện tỉnh Vĩnh Phúc. ký hiệu DCT.001363.
- Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ. (1905). Thư ngày 18/4/1905 do Công sứ Vĩnh Yên gửi tới Thống sứ Bắc Kỳ. Trong *Xây dựng một con đường dẫn lên khu Tam Đảo 1904-1914*, ký hiệu RST. 4241. Bản lưu tại Kho Địa chí Thư viện tỉnh Vĩnh Phúc, ký hiệu DCT.001363.
- Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ. (1906a). Báo cáo ngày 26/1/1906 của Kỹ sư về con đường Thác Bạc (Tam Đảo). Trong *Xây dựng một con đường dẫn lên khu Tam Đảo 1904-1914*, ký hiệu RST. 4241. Bản lưu tại Kho Địa chí Thư viện tỉnh Vĩnh Phúc, ký hiệu DCT.001363.
- Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ. (1906b). Báo cáo ngày 9/5/1906 về vấn đề xây dựng một con đường đi lại được dẫn vào Thác Bạc (Tam Đảo). Trong *Xây dựng một con đường dẫn lên khu Tam Đảo 1904-1914*, ký hiệu RST. 4241. Bản lưu tại Kho Địa chí Thư viện tỉnh Vĩnh Phúc, ký hiệu DCT.001363.
- Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ. (1908a). Báo cáo ngày 30/1/1908 của Kỹ sư trưởng về vấn đề xây dựng một con đường vào Tam Đảo. Trong *Xây dựng một con đường dẫn lên khu Tam Đảo 1904-1914*, ký hiệu RST. 4241. Bản lưu tại Kho Địa chí Thư viện tỉnh Vĩnh Phúc, ký hiệu DCT.001363.
- Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ. (1908b). Báo cáo tháng 4/1908 từ Thống sứ Bắc Kỳ gửi tới Toàn quyền Đông Dương. Trong *Xây dựng một con đường dẫn lên khu Tam Đảo 1904-1914*, ký hiệu RST. 4241. Bản lưu tại Kho Địa chí Thư viện tỉnh Vĩnh Phúc, ký hiệu DCT.001363.
- Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ. (1909a). Báo cáo ngày 2/2/1909 của Kỹ sư trưởng tạm quyền. Trong *Xây dựng một con đường dẫn lên khu Tam Đảo 1904-1914*, ký hiệu RST. 4241. Bản lưu tại Kho Địa chí Thư viện tỉnh Vĩnh Phúc, ký hiệu DCT.001363.

Phông Phủ Thống sứ Bắc Kỳ. (1909b). Lệnh công tác thầu khoán ngày 18/10/1909. Trong *Xây dựng một con đường dẫn lên khu Tam Đảo 1904-1914*, ký hiệu RST. 4241. Bản lưu tại Kho Địa chí Thư viện tỉnh Vĩnh Phúc, ký hiệu DCT.001363.

Phông Phủ Thống sứ Bắc Kỳ. (1909c). Lệnh công tác thầu khoán ngày 20/12/1909. Trong *Xây dựng một con đường dẫn lên khu Tam Đảo 1904-1914*, ký hiệu RST. 4241. Bản lưu tại Kho Địa chí Thư viện tỉnh Vĩnh Phúc, ký hiệu DCT.001363.

Phông Phủ Thống sứ Bắc Kỳ. (1914). Thư ngày 20/5/1914 từ Thống sứ Bắc Kỳ tới Chủ tịch Nghiệp đoàn Du lịch Tam Đảo ở Hà Nội. Trong *Xây dựng một con đường dẫn lên khu Tam Đảo 1904-1914*, ký hiệu RST. 4241. Bản lưu tại Kho Địa chí Thư viện tỉnh Vĩnh Phúc, ký hiệu DCT.001363.

Phông Phủ Thống sứ Bắc Kỳ. (1905-1906). *Các công trình trên đường phục vụ cho việc đi lại từ đường đồng bằng đến khu nghỉ mát Tam Đảo 1905*, ký hiệu RST. 6209. Bản lưu tại Kho Địa chí Thư viện tỉnh Vĩnh Phúc, ký hiệu DCT.001342.

Quốc sử quán triều Nguyễn. (2006). *Đại Nam nhất thống chí*. t.4. Nxb. Thuận Hóa.

Tỉnh ủy, Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân tỉnh Vĩnh Phúc. (2012). *Địa chí Vĩnh Phúc*. Nxb. Khoa học xã hội.