

NGUYỄN VINH

ĐC

60

HÀ NỘI - CON ĐƯỜNG, DÒNG SÔNG VÀ LỊCH SỬ

CHÀO MỪNG KỶ NIỆM 1000 NĂM THĂNG LONG - HÀ NỘI

NGUYỄN VINH PHÚC

# Hà Nội

## CON ĐƯỜNG, DÒNG SÔNG VÀ LỊCH SỬ



NHA XUẤT BẢN GIAO THÔNG VẬN TẢI

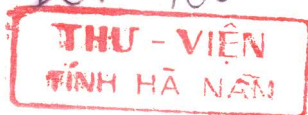
NGUYỄN VINH PHÚC

1959.731

H 100 N.

HÀ NỘI  
CON ĐƯỜNG, DÒNG SÔNG  
VÀ LỊCH SỬ

ĐC: 460



NHÀ XUẤT BẢN GIAO THÔNG VẬN TẢI  
HÀ NỘI - 2009

## LỜI NÓI ĐẦU

Những con đường, dòng sông, những nhịp cầu, bến nước vẫn được coi là những đối tượng kỹ thuật và kinh tế của ngành giao thông. Nhưng không chỉ có vậy! Các đối tượng đó ngoài giá trị vật thể, còn chứa đựng những giá trị tinh thần. Bất kể dải đất nào, những con đường và dòng sông đều gắn với lịch sử xây dựng và giữ gìn bờ cõi, đều đã đi vào huyền thoại, vào tâm linh, vào ký ức của quần chúng và trở thành niềm tự hào chung.

Nhận định này, ở Hà Nội, lại càng đậm nét. Vì nơi đây là chốn tụ hội của hầu hết các đầu mối giao thông ở đồng bằng Bắc Bộ. Qua sông nước và qua các nẻo đường, Hà Nội nhận nhân tài vật lực từ bốn phương về, rồi đào luyện, nâng cao và gửi lại cho bốn phương. Cũng vậy, nhiều chiến công hiển hách trong quá trình giữ nước cũng được ghi dấu trên các bến nước, nẻo đường của Hà Nội xưa và nay.

Câu chuyện con đường, dòng sông ở Hà Nội cũng là câu chuyện lịch sử ngàn năm xây dựng kinh đô và đất nước. Nhân dịp thành phố vừa được mở rộng và chuẩn bị kỷ niệm 1000 năm xây dựng đô thành Thăng Long - Hà Nội, Nhà xuất bản Giao thông vận tải tái bản tập sách này (có bổ sung) nhằm cung cấp những tri thức về lịch sử và vai trò của những con đường, những dòng sông trên đất Thủ đô ngàn tuổi của tất cả chúng ta.

Mùa Thu 2008

Tác giả

**Phần 1**

**HÀ NỘI - TRUNG TÂM NHỮNG  
ĐẦU MỐI GIAO THÔNG**

*Chương Một*

**CÁC TUYẾN ĐƯỜNG HIỆN NAY**

**NHỮNG TUYẾN ĐƯỜNG BỘ  
VÀ NHỮNG DÒNG SÔNG CHÍNH**

Thành phố Hà Nội cho tới ngày 30/7/2008, với diện tích 920,94 km<sup>2</sup>, gồm 9 quận nội thành (Ba Đình, Cầu Giấy, Đống Đa, Hai Bà Trưng, Hoàn Kiếm, Hoàng Mai, Long Biên, Tây Hồ, Thanh Xuân) và 5 huyện ngoại thành (Đông Anh, Gia Lâm, Sóc Sơn, Thanh Trì, Từ Liêm) đã là nơi gặp gỡ của khá nhiều đầu mối giao thông thủy bộ.

Từ ngày 01/8/2008, Hà Nội mở rộng, diện tích 3.344,47 km<sup>2</sup>, dân số 6.232.940 người; ngoài 9 quận nội thành và 5 huyện ngoại thành cũ, nay thêm quận Hà Đông, thị xã Sơn Tây và 13 huyện: Ba Vì, Chương Mỹ, Đan Phượng, Hoài Đức, Mê Linh, Mỹ Đức, Phú Xuyên, Phúc Thọ, Quốc Oai, Thanh Oai, Thạch Thất, Thường Tín, Ứng Hòa.

Rộng thêm ra như vậy, Hà Nội càng giữ một vị trí trọng yếu trong giao thông thủy bộ ở khu vực đồng bằng Bắc Bộ. Về đường bộ, hội tụ ở đây nhiều quốc lộ cũng như nhiều con đường liên tỉnh chính.

Quốc lộ 1A, con đường huyết mạch xuyên dọc theo chiều dài của đất nước, từ cửa quan Hữu Nghị đến thị trấn Gò Dầu Hạ. Phần quốc lộ 1A *chạy trên đất Hà Nội* là 52 km, từ xã Yên Thường (huyện Gia Lâm) đến xã Châu Can (Phú Xuyên), đã nối Thủ đô với tỉnh Lạng Sơn, sát biên giới Trung Quốc, cũng như với các tỉnh miền Trung và miền Nam của Tổ quốc ta.

Quốc lộ 3 đưa Hà Nội tới các tỉnh Thái Nguyên, Bắc Kạn và Cao Bằng, qua các vùng giàu có về nguyên liệu và các trung tâm công nghiệp luyện kim đen (Thái Nguyên) và luyện kim màu (Tĩnh Túc). Quốc lộ này tách ra từ đường 1A ở xã Yên Viên (huyện Gia Lâm) rồi theo hướng bắc *chạy suốt 47 km* tới xã Trung Giã (huyện Sóc Sơn) là hết địa phận Hà Nội.

Quốc lộ 2 nối Thủ đô với các tỉnh Vĩnh Phúc, Phú Thọ, Tuyên Quang, Hà Giang, chạy qua các vùng cây công nghiệp (chè, sơn...) và trung tâm công nghiệp hóa chất Việt Trì. Con đường này tách từ quốc lộ 3 ở xã Phù Lỗ (huyện Sóc Sơn) và cứ hướng tây mà *chạy tròn 20 km* tới hết xã Tiên Châu (huyện Mê Linh) và sang địa hạt tỉnh Vĩnh Phúc.

Quốc lộ 5 đưa Hà Nội xuống cảng Hải Phòng, tách khỏi quốc lộ 1A ở phường Gia Thụy thuộc quận Long Biên *chạy 12 km* trên đất huyện Gia Lâm, tới xã Dương Xá là hết địa phận Hà Nội. Cũng từ Dương Xá có một con đường từ quốc lộ 5 chạy vòng về phía sông Đuống để tới các

huyện phía nam tỉnh Bắc Ninh là Thuận Thành và Gia Bình, Lương Tài, con đường đó mang số 182.

Quốc lộ số 6 gắn Thủ đô với các tỉnh phía tây: Hòa Bình, Sơn La, Lai Châu, băng ngang qua các vùng kinh tế mới. Quốc lộ đó khởi đầu từ nội thành, nếu tính từ cửa ô Chợ Dừa đến Xuân Mai thì *cung đường dài 40 km*. Từ quốc lộ 6 lại tách thêm ra hai con đường đi các huyện phía nam. Ở Km 14, tức nơi gọi là Ba La, có đường 22 chạy về Vân Đình, Đục Khê, vào chùa Hương Tích hoặc có thể đi xuống Kim Bảng (Hà Nam) (theo sách "Tập bản đồ giao thông đường bộ" - NXB Bản đồ, 2005, thì đường này có tên là đường 21B). Còn ở Chúc Sơn thì có đường 21B tách ra chạy xuôi về ngã ba Thá (nơi sông Tích đổ nước vào sông Đáy), rồi nếu rẽ sang phía tây thì tới Miếu Môn, gặp đường 21A. Theo tập bản đồ trên thì đường này có tên là đường 80.

Ngoài các quốc lộ trên, đường 32 (từng có tên là 11A) cũng là một tuyến đường chính từ Hà Nội lên Hưng Hóa, ngưỡng cửa của vùng trung du bên hữu ngạn sông Hồng. Nếu tính từ cửa ô Kim Mã, qua thị xã Sơn Tây, đến bến đò Trung Hà (xã Thái Hòa, huyện Ba Vì) thì đường 32 *chạy trên đất Hà Nội 61 km*.

Về đường thủy, địa bàn Hà Nội là nơi đã tụ lại rồi tỏa ra nhiều dòng sông lớn nhỏ.

Trước hết phải kể tới sông Hồng, con sông đỏ nặng phù sa này đi vào Hà Nội ở xã Phong Vân (huyện Ba Vì). Sau

khi uốn vòng lên phía bắc bao quanh bậc thềm Cổ Đô, Phú Cường, Tân Hồng thì phóng về hướng đông rồi hướng nam, tới hết xã Quang Lãng (huyện Phú Xuyên) cũng là hết địa phận Hà Nội, tổng cộng 120 km.

Phụ lưu bên phải sông Hồng là sông Đà, tiếp xúc với Hà Nội ở xã Khánh Thượng (huyện Ba Vì) và đổ vào sông Hồng ở chính chỗ sông này tiến vào Hà Nội (tức xã Phong Vân). Như vậy, đoạn cuối của sông Đà dài 38 km và là ranh giới tự nhiên của Hà Nội và Phú Thọ.

Cũng ở bên hữu ngạn sông Hồng còn có hai chi lưu là sông Đáy và sông Nhuệ. Sông Đáy còn có tên là sông Hát, tách từ xã Vân Nam (huyện Phúc Thọ) vòng vèo đổ theo hướng nam, qua đập Phùng, qua các huyện Hoài Đức, Thanh Oai, Ứng Hòa, đến hết xã Hồng Quang (huyện Ứng Hòa) là sang địa phận tỉnh Hà Nam, dòng chảy vòng vèo dài khoảng sáu, bảy chục ki lô mét. Sông Nhuệ vốn bắt nguồn từ cửa Hàm Rồng thuộc làng Hạ Mỗ, huyện Đan Phượng, chảy về đông, qua vùng Kẻ Gối, Kẻ Đăm tới Cổ Nhuế thì đi xuôi về phía nam, qua quận Hà Đông, qua các huyện Thanh Oai, Thường Tín tới hết xã Đông Lỗ (huyện Phú Xuyên) là sang đất Hà Nam. Tuy nhiên thời Pháp thuộc, cửa sông Nhuệ được chuyển xuống làng Chèm (Thụy Phương) và một đoạn sông mới được đào thẳng tắp xuống tận Cổ Nhuế. Có thể khi đó từ Hạ Mỗ đến Cổ Nhuế có nhiều đoạn bị bồi cạn (mà di tích đầm làng Đăm (Tây Tựu) ở huyện Từ Liêm, nơi vẫn tổ chức



hội bơi thuyền - địa phương gọi là sông Pheo - chính là một đoạn cũ của sông Nhuệ).

Sông Tích còn gọi là sông Con. Đây là con sông chảy trọn trên đất xứ Đoài cũ. Sông Tích bắt nguồn từ sườn phía đông bắc núi Ba Vì, đổ xuống giữa hai xã Cẩm Lĩnh và Thụy An mà trong sự tích Sơn Tinh - Thủy Tinh gọi là mười sáu cửa của Đầm Đượng, đoạn sông này còn gọi là sông Đầm Long. Dựa theo thế các núi Ba Vì và Viên Nam, sông Tích qua các huyện Ba Vì, Thạch Thất, Quốc Oai, Chương Mỹ, Mỹ Đức, xuôi về ngã ba Ba Thá và đổ vào sông Đáy. Bên hữu ngạn sông Tích có rất nhiều suối lớn nhỏ từ Ba Vì, Viên Nam đổ xuống như Bến Tam, Cầu Tân, sông Hang, sông Giếng, suối Vai Ca...; bên tả ngạn có sông Cửu Khê từ đầm làng Phương Khê chảy vào, dài 110 km. Lòng sông Tích nhiều đá ngầm và bãi cạn.

Sông Tích là lối thoát nước chính của vùng núi Ba Vì. Tất cả mưa ở sườn núi phía đông bắc đều dồn vào dòng ấy, vì vậy mà sông Tích xâm thực miền chân núi, dòng chảy uốn lượn quanh co như ở châu thổ, nhưng do không phải trên đất phù sa mà trên đất đã cứng lại thành đá ong, nên dòng sông không có bãi, không bên lở bên bồi như những sông bình thường ở đồng bằng, và bờ dốc thẳng đứng. Về đến Xuân Mai, gặp sông Bùi từ Lương Sơn (Hòa Bình) đổ vào nên đoạn này cũng có tên là sông Bùi.

Nằm trọn trên địa bàn thành phố Hà Nội còn có sông

Tô Lịch. Sông này vốn là một chi lưu của sông Hồng, từ chỗ nay là phố Nguyễn Siêu (quận Hoàn Kiếm), sông đi về phía tây trở thành hào của bức tường phía bắc của tòa thành cổ, rồi men theo bờ nam hồ Tây, chảy song hành với hai con đường Thụy Khuê và Hoàng Hoa Thám (đi kèm ở hai bên) tới chợ Bưởi thì quẹo vuông góc xuống hướng nam, cũng từ đó Tô Lịch đã ra dáng một con sông, chảy qua cầu Giấy, cống Mọc, Kim Lũ. Tới đây một nhánh đi ngang nhập vào sông Nhuệ ở làng Quang Liệt, một nhánh chảy xuôi qua Ích Vịnh, Ngọc Hồi, Đông Phù, Thọ Am, Nhị Khê (quê hương đại thi hào, vị anh hùng dân tộc Nguyễn Trãi) rồi lại cũng nhập vào sông Nhuệ ở Hà Liễu<sup>1</sup>.

Trở lên là những phụ lưu và chi lưu sông Hồng bên hữu ngạn. Còn bên tả ngạn thì ngay chỗ giáp giới Vĩnh Phúc và Hà Nội có sông Cà Lồ. Sông này vốn bắt nguồn từ sông Hồng, chỗ xã Trung Hà (huyện Yên Lạc, Vĩnh Phúc). Nhưng năm 1920, chính quyền thực dân xây một đập chắn ở chỗ cửa sông, phù sa được thể bồi lấp dần; cho nên ngày

---

<sup>1</sup> Sông Tô Lịch nguyên có hai nguồn. Một là từ hồ Tây chảy ra ở nơi, nay là Hồ Khẩu. Một là từ sông Hồng, nơi nay là phố Nguyễn Siêu vốn là giáp Giang Nguyên (nguồn sông) thuộc thôn Cổ Lương. Năm 1889, thực dân Pháp cho lấp đoạn đầu sông Tô, lập ra các phố Nguyễn Siêu, Hàng Lược, Phan Đình Phùng. Nguồn Hồ Khẩu cũng bị cạn dần. Ngày nay sông Tô chính thức tính từ trường cấp 2 Chu Văn An (đất Vườn ươm cũ) chảy giữa hai đường Thụy Khuê và Hoàng Hoa Thám lên chợ Bưởi, rồi quẹo xuống hướng nam như đã nêu ở trên.

nay, nguồn sông Cà Lô là ở xã Vạn Yên (huyện Mê Linh, ngoại thành Hà Nội), cách bờ sông Hồng tới 3 km.

Từ Vạn Yên, sông ngoằn ngoèo theo hướng tây nam - đông bắc, vòng quanh thị xã Phúc Yên rồi theo một đường vòng cung rộng, chảy qua hai huyện Mê Linh và Sóc Sơn để đổ vào sông Cầu ở thôn Lương Phúc, xã Việt Long (Sóc Sơn), dài cả thảy 86 km.

Một chi lưu khác của sông Hồng ở bên tả ngạn là sông Đuống. Bắt đầu từ Xuân Canh, dòng Đuống uốn lượn theo hướng chung là tây - đông, cắt quốc lộ 1A ở Thanh Am (cầu Đuống), qua Phù Đổng, quê hương của vị anh hùng thân thoát Thánh Gióng, tới hết đất xã Lệ Chi (huyện Gia Lâm) là sang địa phận huyện Thuận Thành, tỉnh Bắc Ninh, sông nước ấy dài trên 20 km.

Thực ra, nói cho đầy đủ thì sông Hồng, về tả ngạn còn một chi lưu nữa. Đó là sông Thiếp. Sông này tách từ sông Hồng ra ở nơi nay là xã Đại Mạch (huyện Đông Anh). Nhưng cũng từ lâu rồi, cửa sông đã bị lấp. Khúc đầu sông cạn dần đi. Đầm Vân Trì trở thành nơi phát nguyên của sông Thiếp. Sông vòng về theo hướng tây - đông qua Cổ Loa, Dục Tú, đến làng Thạch Quả thì hết đất huyện Đông Anh, sang đất huyện Yên Phong, tỉnh Bắc Ninh. Từ đây, sông có tên là Ngũ Huyện Khê và đổ vào sông Cầu ở làng Quả Lãm, phía bắc thị xã Bắc Ninh.

## CON ĐƯỜNG, DÒNG SÔNG VÀ LỊCH SỬ

Những con đường và những dòng sông trên đã tạo điều kiện cho sản vật và hàng hóa ở khắp mọi vùng rừng, biển, Bắc, Nam đổ về Hà Nội và ngược lại, sản vật và hàng hóa của Hà Nội cũng theo những nẻo đường thủy bộ ấy mà tỏa về bốn phương.

Mặt khác, do qui tụ lại ở Thủ đô ngàn năm văn hiến nên những con đường và những dòng sông trên vừa đảm bảo thuận lợi cho sự lãnh đạo của chính quyền trung ương thấu tới các địa phương; đồng thời, nó cũng tăng cường hiệu lực hơn cho công việc giữ gìn an ninh, quốc phòng. Song, chính cũng do vai trò tiện ích đó mà khi giặc xâm lăng nước ta thì chúng cũng nhằm theo các nẻo đường trên mà tiến về Hà Nội. Ngược lại, để giải phóng Hà Nội, quân dân ta cũng nhằm theo các nẻo đường này mà tiến đánh quân thù. Cho nên ngoài những giá trị tự thân về kinh tế, chính trị và quốc phòng như vậy, những tuyến đường thủy bộ còn có những giá trị, những ý nghĩa do lịch sử mang lại, cũng như chính chúng mang lại cho lịch sử. Những trang dưới đây sẽ phác họa lại “chất lịch sử” đó của những nẻo đường Hà Nội rất quen thuộc đối với chúng ta.

Lấy nội thành làm trung tâm thì các ngã đường tỏa ra theo những hướng sau:

Quốc lộ 1A đi về hướng đông - bắc, qua cầu Long Biên dài 1680 mét xây dựng từ những năm 1898-1902, sang thị trấn Gia Lâm - huyện lỵ Gia Lâm từ năm 1802. Đi hết địa phận thị trấn này đến chỗ đường bộ và đường xe lửa giao nhau thì cũng là chỗ khởi đầu của quốc lộ 5 chạy xuống Hải Phòng.

Đến Km 9+400 gặp cầu Đuống. Qua khỏi cầu cũng là nơi khởi đầu quốc lộ 3. Km 10+900 thị trấn Yên Viên, có ga xe lửa. Yên Viên còn là quê hương nhà yêu nước Nguyễn Khắc Cần (1873-1913), người đã tham gia trận ném bom vào khách sạn Hà Nội (Hanoi hotel) ở phố Tràng Tiền ngày 26/4/1913, giết hai tên sĩ quan Pháp thực dân.

Km 13 là xã Yên Thường, quê hương Phạm Thái (1777-1813), tác giả tập truyện thơ nổi tiếng *Sơ kính tân trang* nhưng cũng lại là một kẻ chống đối phong trào Tây Sơn khá cuồng nhiệt! Hết địa phận xã Yên Thường cũng là hết địa phận Hà Nội.

Trở lại hướng nam Km 5 là ga Giáp Bát và bến xe ô tô Giáp Bát. Km 6 bên tay phải là làng Định Công, quê hương của Bùi Xương Trạch (1451-1529). Ông tuy con nhà nghèo nhưng có chí, chăm học, đỗ tiến sĩ đời Lê Thánh Tông, là tác giả bài “Quảng Văn Đình ký”, một bài bút ký viết về đình Quảng Văn ở cửa Đại Hưng, nơi niêm yết các chính lệnh của triều đình, thời Pháp thuộc là chỗ vườn hoa Cửa Nam, nay là ngã sáu Hàng Bông - Nguyễn Thái Học. Km 8 là Cầu Tiên, một địa điểm đã đi vào thơ ca. Trong

bài “Ai tư vãn” khóc vua Quang Trung, công chúa Ngọc Hân có viết:

*Cầu Tiên khói tỏa đỉnh non*

*Xe rồng thăm thăm, bóng loan rầu rầu*

Nguyên do, sau khi vua Quang Trung qua đời ở Phú Xuân (Huế), nhà Thanh có cử một sứ bộ sang diếu tang. Triều đình Tây Sơn lúc bấy giờ không muốn bọn bành trướng nham hiểm này vào quá sâu trong đất ta mới làm một ngôi lăng giả ở Cầu Tiên để đón sứ bộ Mãn Thanh.

Km 9 rẽ phải là đi vào khu chung cư mới Linh Đàm, rẽ trái độ bảy tám trăm mét là điểm đầu của đoạn đường 1A mới, đường cao tốc, chạy thẳng xuống Cầu Giẽ (huyện Phú Xuyên). Km 10+900 là Văn Điển, nhà ga, có di chỉ khảo cổ thuộc giai đoạn Phùng Nguyên<sup>1</sup>.

Km 13 là cầu Ngọc Hồi qua sông Tô. Từ bên bờ nam cầu trải ra khu di tích chiến trường Ngọc Hồi mà mùa xuân năm 1789, nghĩa quân Tây Sơn đã đánh một trận vô cùng ác liệt, tiên diệt toàn bộ đồn ải quân Thanh. Từ cầu Ngọc Hồi đi xuôi đến Km 15 là làng Quán Gánh nổi tiếng về

---

<sup>1</sup> Thời đại Kim khí ở lưu vực sông Hồng được tạm thời chia ra 4 giai đoạn (hoặc văn hóa) kế tiếp nhau:

- Giai đoạn Phùng Nguyên cách đây khoảng 4 nghìn năm.
- Giai đoạn Đông Đậu cách đây khoảng trên 3 nghìn năm.
- Giai đoạn Gò Mun cách đây khoảng 3 nghìn năm.
- Giai đoạn Đông Sơn cách đây khoảng 2 nghìn năm trăm năm.

bánh dày nhân đậu xanh. Từ Quán Gánh rẽ phải 4 km tới Nhị Khê, quê hương vị anh hùng dân tộc Nguyễn Trãi.

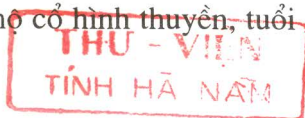
Cũng từ Quán Gánh đi theo quốc lộ 1A đến Km 19 là huyện lỵ huyện Thường Tín. Từ đây rẽ sang phải là lối vào làng Gia Phúc, nơi có ngôi chùa Đậu nổi tiếng với hai pho tượng bó cốt của hai vị sư Vũ Khắc Minh, Vũ Khắc Trường.

Dưới phố Thường Tín bốn ki-lô-mét về bên trái là khu vực nghề thêu với các làng Quất Động, Hương Dương... Trước đây, đa số những chủ cửa hàng thêu ở Hàng Trống, Hàng Bông (Hà Nội) là người Hương Dương. Đặc biệt, một cô gái nhà hàng thêu ở Hàng Bông đã trở thành một nhà thơ nữ nổi tiếng trong làng thơ lãng mạn giai đoạn 1936-1945. Đó là nữ sĩ Ngân Giang.

Đến Km 25 là chợ Tía. Rẽ phải đi ba ki-lô-mét là tới xã Phượng Dực, quê hương văn hào Nguyễn Văn Vĩnh, nhà báo tiên phong của thế kỷ XX và là thân phụ hai nhà thơ nổi tiếng thời kỳ văn học lãng mạn là nhà thơ Nguyễn Giang và nhà thơ Nguyễn Nhược Pháp (mà bài thơ Chùa Hương của ông đã trở thành bất hủ).

Km 34 là huyện lỵ huyện Phú Xuyên. Rẽ bên phải, khoảng 3 km là khu vực làm các hàng khảm xà cừ, khảm trai, tên nôm là làng Chuôn, tên chữ là làng Chuyên Mỹ. Đi thêm bảy, tám ki-lô-mét là tới địa phận xã Châu Can, một xã nông nghiệp bình thường nhưng được các nhà khảo cổ nhắc tới vì ở đó có ngôi mộ cổ hình thuyền, tuổi trên ngàn

ĐC: 460



năm. Tới đây cũng là hết địa phận Hà Nội, đi sang địa phận tỉnh Hà Nam.

Quốc lộ 3 từ quốc lộ 1A tách ra ở bên kia cầu Đuống, chạy chéo theo hướng đông nam - tây bắc.

Km 12 là làng Lộc Hà, quê hương nhà văn hiện thực xuất sắc Ngô Tất Tố (1892-1954).

Km 14, bên phía nam là làng Tiên Hội, có di chỉ khảo cổ thuộc giai đoạn Đông Đậu, bên phía bắc là làng Mạch Tràng, có nhiều ngôi mộ cổ xây bằng gạch, mà chủ nhân là quan quân nhà Hán sinh sống khoảng đầu thế kỷ thứ II. Điều này chứng tỏ Mạch Tràng là một điểm cư dân có lịch sử lâu đời, ít ra là non hai chục thế kỷ.

Còn phía bắc Mạch Tràng thì chính là khu vực Cổ Loa, hai lần là kinh đô nước ta, lần đầu với nhà nước Âu Lạc (229-179 trước Công nguyên) và lần sau với nhà nước Ngô Vương Quyền (939-944).

Km 22 là huyện lỵ Đông Anh. Từ đây, đường chạy thẳng theo hướng nam - bắc, đến Km 27 qua sông Cà Lồ, tiến tới Phù Lỗ. Phù Lỗ từng là một cửa quan ải quan trọng, thời Tiên Lê (thế kỷ X) có tên là cửa Bình Lỗ. Năm 981, Lê Đại Hành đã đánh thắng quân Tống xâm lược tại cửa quan này.

Km 32 + 800 là thị trấn huyện lỵ Sóc Sơn. Vì đây là lỵ sở phủ Đa Phúc cũ nên thị trấn này còn quen gọi là Phủ Đa. Phía đông Phủ Đa là làng Xuân Dục với hai thôn Đông và Đoài và hai quả núi chầu nhau, có tên là núi Đồi. Làng



ấy và núi ấy cũng đã đi vào văn học. Nhà thơ Vũ Cao có bài *Núi Đồi*, bài thơ thật hay, viết trong thời kháng chiến chống Pháp:

*Lôi ta đi giữa hai sườn núi  
Đôi ngọn nên làng gọi núi Đồi  
Em vẫn đùa anh: sao khéo thế  
Núi chồng, núi vợ đứng song đôi...*

Cũng từ Phủ Đa trở lên, về phía tây là cụm các làng Phù Mã, Vệ Linh quây quần dưới chân núi Sóc, nơi còn lưu giữ nhiều ký ức về các dấu tích huyền kỳ của anh hùng thần thoại Chàng Gióng. Sau khi dẹp xong giặc Ân, chàng tới đây, thúc ngựa lên đỉnh núi Sóc, cởi áo giáp khoác vào một cây trâm, rồi cả người lẫn ngựa bay lên trời xanh.

Km 40 là Trung Giã, hết địa phận Hà Nội.

*Quốc lộ 2* tách ra từ *quốc lộ 3* ở Phù Lỗ (tính từ nội thành Hà Nội đến đây là Km 27+800). Từ Phù Lỗ đi sang hướng tây khoảng 2 km thì bên phải là sân bay quốc tế Nội Bài và bên trái là làng Phù Xá, quê hương cặp vợ chồng thi sĩ: Phù Thúc Hoàn và Nguyễn Hạ Huệ, sống hồi cuối thế kỷ XV. Ông Hoàn còn để lại cho chúng ta hai bài thơ đẹp viết về Yến Xuân. Bà Hạ Huệ cũng có hai bài tả cảnh làng quê thanh thoát.

Đến Km 42, *quốc lộ 2* qua cầu sang bên kia bờ nam sông Cà Lồ, nhưng chỉ 4 km nữa thì lại vượt chính con sông này mà trở sang bờ bắc của nó để lên Vĩnh Yên.

Km 46 cũng là điểm cuối của địa phận Hà Nội. Nhưng

cũng chính nơi đây, vào thế kỷ XIII trải ra khu vực Bình Lệ Nguyên (cánh đồng Bình Lệ), nơi đã chứng kiến một trận đánh cản đường quân Nguyên - Mông xâm lược khá ác liệt.

*Quốc lộ 5* tách từ quốc lộ 1A ở cầu Chui (phường Gia Thụy, quận Long Biên) chạy về hướng đông. Cũng từ đây trải ra ở bên phải khu vực đông của sân bay Gia Lâm, dài trên 2 km. Đến Km 11 là thị trấn Trâu Quỳ mà cách mặt đường vài trăm mét về mạn bắc vẫn còn những vết tích của phủ đệ nhà Chúa Trịnh xây dựng từ năm 1727: nền cung điện, voi đá, nghê đá v.v...

Km 15 là ga xe lửa Phú Thụy. Đây là đất làng Dương Xá, quê hương của bà Ý Lan, một cô gái chân tầm; năm 1063 trở thành cung phi của vua Lý Thánh Tông và chín năm sau, năm 1072, trở thành thái hậu vì con là Càn Đức lên ngôi vua. Ý Lan đã cầm quyền thay con có tới chục năm trời. Hai phen đại tướng Lý Thường Kiệt đánh Tống (năm 1075 và 1077) tất có ý kiến chỉ đạo của bà. Theo truyền thuyết ở làng này thì Ý Lan lại chính là cô Tấm trong câu chuyện cổ tích Tấm Cám rất quen thuộc của chúng ta. Ngôi chùa bà Tấm thờ Ý Lan thái hậu nay còn sót lại một nền cao và một bệ đá khắc hình chim phượng tuyệt đẹp, niềm hãnh diện của nghệ thuật điêu khắc đời Lý. Đến đây, cũng là hết địa phận Hà Nội.

*Quốc lộ 6* chạy về hướng tây nam, có thể coi đầu mút của nó là cửa ô Chợ Dừa. Mối khởi của ô vài trăm mét, bên

trái, nơi số nhà 73 phố Nam Đồng chính là đình của làng này, tương truyền được dựng bên cạnh lăng mộ anh hùng Lý Thường Kiệt.

Km 3 ngay cạnh đường (bên phải) có gò Đống Đa nơi chôn vùi xác giặc Thanh trong chiến dịch giải phóng Thăng Long mùa xuân năm 1789; còn bên trái là chùa Đồng Quang do hai làng Nam Đồng và Thịnh Quang chung nhau xây nên sau chiến thắng Đống Đa để làm nơi "siêu sinh tịnh độ" cho đám "ma khách" lạc loài.

Km 5 là Ngã Tư Sở do ngày trước là đất thuộc Thịnh Quang sở nên thành tên gọi. Từ đây trở đi, quốc lộ 6 chạy trên đất các làng kẻ Mọc, cũng là chạy qua khu công nghiệp Thượng Đình với trên ba chục xí nghiệp trung ương và địa phương. Cũng nên nhớ rằng, xí nghiệp đầu tiên được xây dựng ở đây là Nhà máy cơ khí Hà Nội (một thời gian quen gọi là Nhà máy Trung qui mô), khởi công xây dựng ngày 15/12/1955. Nay xí nghiệp này đổi tên là Nhà máy Công cụ số 1.

Km 7,5 là khu Đại học Quốc gia Hà Nội gồm hai trường Đại học Khoa học tự nhiên và Đại học Khoa học xã hội và nhân văn.

Km 9, bên trái là làng Triều Khúc, một làng có tới trên 30 nghề thủ công khác nhau. Tương truyền Triều Khúc còn là nơi Phùng Hưng đóng quân trong lần bao vây thành Đại La năm 791. Lại cũng ở đây có di chỉ khảo cổ thuộc giai đoạn Phùng Nguyên.

Km 10 vượt cầu Đơ trên sông Nhuệ đi vào thị xã Hà Đông. Thị xã này có từ năm 1904, là tỉnh lỵ tỉnh Hà Đông mới lập ra trong năm đó, nay là quận Hà Đông. Bên phải quận Hà Đông về phía bắc là làng Vạn Phúc có nghề tơ lụa cổ truyền. Ngày trước the, vân Vạn Phúc được bán trên khắp nước ta và cả xuất ra nước ngoài.

Vạn Phúc còn là một cơ sở cách mạng ngoan cường: những năm 1939-1945 là khu an toàn của Xứ ủy Bắc Kỳ và của Trung ương Đảng. Đồng chí Trường Chinh đã từng có thời gian làm việc ở đây. Nơi đây cũng có vinh dự được đón Hồ Chủ Tịch về ở và làm việc từ ngày mùng 3 đến ngày 20/12/1946. Tại đây, Bác Hồ đã thảo ra một văn kiện quan trọng: “Lời kêu gọi toàn quốc kháng chiến”.

Km 14 ở chỗ tiếp giáp ba làng La (La Khê, Văn La, La Nội) gọi là Ba La, tách ra đường 22, chạy xuôi về Thanh Oai, Văn Đình, Phủ Lý.

Km 18 qua cầu Mai Lĩnh trên sông Đáy.

Km 21 + 300 là Chúc Sơn. Thế kỷ XV, nơi đây gọi là Chúc Động, từng là một chiến trường phối hợp với chiến trường Tốt Động, tiêu diệt 6 vạn quân Minh xâm lược. Cũng từ Chúc Sơn có đường tách ra, chạy xuôi về Quảng Bị, Ba Thá, Tế Tiêu. Đó là đường 21B.

Từ Chúc Sơn đi tạt lên phía bắc quốc lộ 6 chỉ vài ba ki-lô-mét có thể tới chùa Trầm (thuộc xã Phụng Châu, huyện Hoài Đức) và chùa Trăm Gian (xã Tiên Phương, cùng huyện Hoài Đức) là những danh lam nổi tiếng. Cũng từ

Chúc Sơn đi về phía tây 23 km đến Xuân Mai (xã Thủy Xuân Tiên) là sang đất Hòa Bình.

Đường 32 có tính chất liên tỉnh, nối Hà Nội với vùng đất bên hữu ngạn sông Hồng của tỉnh Vĩnh Phúc. Có thể tính điểm khởi đầu là ô Cầu Giấy, tức chỗ nay là bến ô tô Kim Mã (ô Cầu Giấy khác với Cầu Giấy). Cứ hướng tây mà đi, qua hai phố Kim Mã và Ngọc Khánh. Cuối phố Kim Mã, bên tay trái là chùa Kim Sơn. Đó là bãi pháp trường đời Lý - Trần và là Tàu Mã - trại nuôi ngựa - đời Lê. Giữa phố Ngọc Khánh, cũng bên tay trái, chính ở nơi mà năm 1984 là công trường đào hồ Ngọc Khánh thì đời Lê (thế kỷ XV- thế kỷ XVIII) là điện Giảng Võ. Mới đây thôi, khi đào đất, công trường phát hiện tới hàng trăm vũ khí thuộc nhiều chủng loại có kiểu cách vũ khí đời Lê: gươm, mũi dáo, đồng, quất, vượt, đinh ba, móc, câu liêm, chông, đạn, đá, v.v... Đặc biệt, ở đây còn phát hiện một nền nhà được gia cố rất vững với những hòn đá tảng kê cột có kích thước lớn. Những hiện vật đó nói lên rằng, công trình xây cất trên nền ấy phải là một ngôi nhà cao, rộng, đúng là điện thời xưa.

Đối xứng với khu Ngọc Khánh, bên phải đường là gờ đất cao, chạy dài từ Rặng Lau cũ tới công viên Thủ Lệ. Có tên như vậy là vì công viên này nằm trên đất làng Thủ Lệ, một làng cổ đã có ít ra là từ đời Lý (thế kỷ XI). Sự tích làng này gắn với sự tích Linh Lang được thờ trong ngôi đền quen gọi là đền Voi Phục, vì ngoài cửa có đắp đôi voi phủ

phục. Theo truyền thuyết, Linh Lang là con trai một bà phi của vua Lý, trú ở làng Thủ Lệ, có công đánh giặc phương bắc. Nhiều nhà sử học cho Linh Lang chính là hoàng tử Hoàng Chân đã chiến đấu và hy sinh trong lần chống Tống năm 1077. Điều thú vị là chính ở ngay cổng đền này, ngày 21/12/1873, tên quan ba Pháp Ban-ni đã đền tội trong lần cùng với Gác-ni-ê tiến về đánh vùng Cầu Giấy.

Đi quá đền Voi Phục một đoạn là tới sông Tô. Cầu trên sông có tên là cầu Giấy, vì bên kia sông Tô là làng An Hòa, từ xưa có nghề làm giấy và thường bày bán giấy trên bờ sông. Cầu Giấy nay xây bằng xi măng nhưng thuở xưa là cầu gỗ và hồi thế kỷ XVII, đó là một cầu đẹp, có mái che. Tấm bia khắc năm 1659 do ông nghề Bùi Đình Trinh người làng Hương Canh soạn, có tả cầu này như sau: *"...cầu dài 15 gian như chim nhạn bay qua trời thu, như cầu vòng ôm dòng Ngân Giang... Mùa hè có những ông già ngồi uống rượu ở hai bên sạp cầu..."*.

Qua làng An Hòa tới làng Dịch Vọng, tên nôm là làng Vòng, quê hương của loại cốm nổi tiếng. Cốm Vòng và hồng trứng một thời là quà sêu tết. Hồng, cốm tốt đôi.

Km 6, phỷ ly phủ Hoài Đức cũ.

Km 10, cầu Diễn bắc qua sông Nhuệ.

Km 20, thị trấn Phùng, huyện lỵ huyện Đan Phượng.

Ngày 01 và 02 tháng 9/1882 tại đây, quân ta đã chặn đánh quân Pháp xâm lược, gây một tiếng vang lớn thời bấy giờ.

Quá thị trấn 1 km là sông Đáy. Thời Pháp thuộc năm 1903, thực dân xây dựng một cây cầu ba nhịp 142 m. Cầu này trong kháng chiến chống Pháp, quân dân ta đã phá hủy vào năm 1947. Ngày nay, đường vượt sông ở đập Đáy, phía dưới cầu cũ 2 km. Đập này xây từ năm 1934 đến năm 1937, nhưng cho tới năm 1945, ba lần cần phân lũ thì cả ba lần đều có sự cố và bị hư hỏng. Năm 1975, ta đã cải tạo lại và đưa vào sử dụng, qua mấy vụ lũ lớn đều có hiệu quả cao.

Km 41 là thị xã Sơn Tây, nguyên là đất xã Thuận Nghệ, trở thành tỉnh lỵ tỉnh Sơn Tây từ năm 1820.

Km 43 là khu vực xã Đường Lâm, quê hương hai vị anh hùng dân tộc: Phùng Hưng và Ngô Quyền. Lại có ngôi chùa Mía xây từ năm 1632 do một cô gái làng lấy chúa Trịnh Tráng, xuất tiền xây dựng. Chùa đẹp, có tới 287 pho tượng lớn nhỏ, nhiều pho tuyệt tác.

Xã Đường Lâm kỳ thực là một cụm gồm nhiều làng: Mông Phụ, Đông Sàng, Đoài Giáp, Cam Thịnh, Cam Lâm, Phụ Khang, Hà Tân, Hưng Thịnh... Các làng ở đây còn giữ được nhiều ngôi nhà cổ, năm 2005 đã được Nhà nước xếp hạng là di tích cấp quốc gia với danh hiệu là *Làng cổ Đường Lâm*, mà làng Mông Phụ là trung tâm.

Bên trên Đường Lâm là xã Nam Nguyễn, với làng Nam An là quê bà Man Thiện, bà mẹ anh hùng đã sinh ra hai người con gái anh hùng: Hai Bà Trưng.

Km 51 là làng Tây Đằng, phủ lỵ phủ Quảng Oai cũ và nay là huyện lỵ huyện Ba Vì. Nơi đây có ngôi đình nổi tiếng, xét phong cách kiến trúc có thể thuộc thế kỷ XVI. Vẻ đẹp ở đây không phải là ở khung cảnh thiên nhiên mỹ lệ, cũng không phải là ở qui mô đồ sộ, mà là ở nghệ thuật điêu khắc chạm trổ trang trí còn lưu lại trên các đầu bẩy, ván long, lá gió... Những nghệ nhân xứ Đoài thời đó đã gửi vào thờ gỗ, vào nhát đục, đường xoi... hoa tay, trí tuệ và cả lý tưởng thẩm mỹ lạc quan, hồn nhiên, tinh tế của mình.

Km 54, bên trái là làng Vật Lại, một làng có nhiều thành tích trong cuộc kháng chiến chống Pháp, đồng thời có vinh dự được đón Bác Hồ về thăm sáng mừng một Tết Kỷ Dậu (1969). Bác đã trồng một cây đa trên ngọn đồi lộng gió, cây đa Bác trồng lần cuối cùng trong cuộc đời 79 mùa xuân vinh quang của Bác. Còn bên phải là làng Đồng Bảng, quê hương Lân Hồ, một anh hùng truyền thuyết chống quân Nguyên.

Cũng ở Km 54 này, đường 32 tách ra ba nhánh. Nhánh bên phải đi về Cổ Đô, Kiều Mộc bên bờ sông Hồng. Nhánh bên trái đi về Thái Bạt, Khê Thượng bên bờ sông Đà. Nhánh giữa đi lên Trung Hà, Km 61. Qua cầu đi thêm 7 km tới thị trấn Hưng Hóa, xưa là tỉnh lỵ tỉnh Hưng Hóa, nay là huyện lỵ huyện Tam Nông tỉnh Phú Thọ. Bến Trung



Hà và phố Hưng Hóa ấy cũng từng âm vang trong thơ ca kháng chiến:

*Ai qua Phú Thọ*

*Ai xuôi Trung Hà*

*Ai về Hưng Hóa*

*Ai xuống khu Ba*

*Ai vào khu Bốn*

*Đường ta đó tự do cuộn cuộn...*

(Tố Hữu)

Cuối cùng, đường 182 tuy đi trên đất Hà Nội không dài, chỉ khoảng 7 km nhưng cũng qua những vùng lịch sử đáng lưu ý. Tách từ đường 181 ở chợ Phú Thụy, đường 182 chạy ngược về phía sông Đuống, qua làng Dương Xá (đã nêu ở trên) rồi làng Phú Thị, tên nôm là làng Sủi, quê hương danh sĩ Cao Bá Quát (1809-1854); làng Kim Sơn, tên nôm là làng Then, quê hương danh sĩ Nguyễn Mậu Tài (1615-1688); làng Giao Tất, tên nôm là làng Keo, quê hương tiến sĩ Ngô Tào, tác giả bài văn bia khắc năm 1586 nói về việc sửa chữa nhịp cầu đá trước cửa nhà chùa Báo Nghiêm (cũng có tên là chùa Keo), bia đó nay vẫn còn ở sát ngay vệ đường. Hết địa phận làng Giao Tất, đường 182 đi thêm 1 km trên đất làng Kim Hồ là bước sang huyện Thuận Thành, tỉnh Bắc Ninh.

Không thua gì những đường bộ, các dòng sông của Hà Nội cũng chảy qua những xóm làng, những bờ bến, những dải đất, những cánh đồng mà “chất lịch sử” vẫn vang vọng trong sóng nước nghìn đời. Dưới đây sẽ điểm ra vài nét chính mà lịch sử đã đem lại cho sông Hồng - con sông chủ lực của Hà Nội - và sông Đáy (với các sông khác, vì những địa điểm có liên quan đến lịch sử phần lớn trùng với giao điểm các đường bộ nên không nhắc lại nữa).

**Sông Hồng** vào Hà Nội từ xã Phong Vân (huyện Ba Vì), đồng thời làm ranh giới tự nhiên cho Hà Nội và Vĩnh Phúc, bên hữu ngạn là đất Hà Nội, bên tả ngạn là đất Vĩnh Phúc (cho tới hết xã Trung Hà thuộc huyện Yên Lạc mới hết đất Vĩnh Phúc).

Từ Phong Vân chảy vòng lên một quãng là sang đất Cổ Đô. Đây là làng quê của Nguyễn Bá Lân (1701-1785), tác giả bài phú *Ngã ba Hạc* đặc sắc. Áng văn này viết về nơi sông Lô đổ vào sông Hồng, do thuộc đất Bạch Hạc nên có tên như vậy. Ngã ba Hạc ở phía dưới làng của Bá Lân chỉ khoảng 3 km. Hẳn ông thường xuyên qua lại nơi đó nên bài phú của ông ngôn ngôn chất liệu thực tế:

*Xinh thay Ngã ba Hạc!*

*Lạ thay Ngã ba Hạc!*

*Dưới hạp một dòng*

*Trên chia ba gác*

*Ngóc gác khôn do rộng hẹp, dòng biếc lẫn dòng  
đào<sup>1</sup>. Lênh lang dễ biết nông sâu, nước đen pha nước  
bạc... Bè khách thương bạ bến, xoạc chân quì gối lắc cày  
xuôi; Thuyền ngư phủ trôi dòng, dang nách khom lưng  
chèo dếch ngược<sup>2</sup>.*

Từ Ngã ba Hạc, sông Hồng bẻ xuống hướng nam, qua xã Phú Phương (huyện Ba Vì), nơi ngành khảo cổ đã từng đào được hai trống đồng thuộc giai đoạn Đông Sơn.

Đến làng Hà Tân (xã Đường Lâm), sông Hồng chuyển sang hướng tây - đông qua thị xã Sơn Tây, rồi làng Sen Chiểu, quê Quận Cồ Phùng Văn Minh, thủ lĩnh nghĩa quân chống Pháp trong những năm 1883-1889. Từ Sen Chiểu xuôi dòng khoảng 3 km là xã Xuân Phú, quê Nguyễn Đình Ngũ, còn gọi là Đốc Ngũ, cũng là một thủ lĩnh nghĩa quân đánh Pháp dọc sông Đà những năm 1883-1892.

Dưới Xuân Phú là hai xã Vân Phúc, Vân Nam mà vào thời kỳ đầu công nguyên là lòng sông Hồng, đồng thời cũng là chỗ sông này tách ra một chi lưu, tức sông Hát (sông Đáy).

Cũng từ Vân Phúc, Vân Nam, sông Hồng chảy vào thành phố Hà Nội mới có đủ hữu ngạn và tả ngạn, vì bên tả ngạn bắt đầu từ xã Chu Phan là sang phần đất huyện Mê Linh của Hà Nội.

---

<sup>1</sup> Sông Lô nước trong, sông Hồng nước đỏ, sông Đà nước xanh sẫm như màu đen.

<sup>2</sup> *Bạ bến*: ghé bến; *lắc cày xuôi*: lắc bẻ tay lái để điều khiển thuyền xuôi dòng; *chèo dếch ngược*: chèo rẽ ngược nước.

Từ Vân Nam xuôi 6 km, bên hữu ngạn là Bá Giang (xã Hồng Hà, huyện Đan Phượng), có di chỉ khảo cổ thuộc giai đoạn cuối của thời kỳ đồ đá mới (cách nay năm, sáu nghìn năm). Lại chảy xuôi, bao quanh bãi nổi Liên Hồng, Liên Hà, sông tới làng Kẻ Thượng Cát và làng Kẻ Hạ Cát. Vào thế kỷ thứ VI, đây là bãi Quân Thần, nơi Triệu Quang Phục đã kẻ một đường cắt ngang chia phần đất phía tây cho Lý Phật Tử. Do đó có tên nôm là làng Kẻ (*đường Kẻ*) và tên chữ là Thượng Cát - Hạ Cát, tức trên dưới đường cắt. Dưới làng Kẻ là Liên Mạc. Từ đây đổ xuôi, bên hữu ngạn đến Chèm - Vẽ và bên tả ngạn thì từ Đại Độ qua Vĩng La, Yên Hà, Hải Bối, Ngọc Giang (đều thuộc huyện Đông Anh); trong thời kỳ 1936-1945 là cơ sở của Trung ương Đảng<sup>1</sup>.

Ngoài ra, ở Chèm (tên chữ là Thụy Phương) còn có ngôi đền Lý Ông Trọng, một danh nhân đời Thục. Làng Vẽ thì có tên chữ là Đông Ngạc, vốn là quê của Phan Phu Tiên, nhà soạn sử tiền bối sống khoảng nửa đầu thế kỷ XV. Từ làng Vẽ, bên hữu ngạn, sông chảy qua làng Kiều, làng Bạc tới Xù, Gạ. Xù, Gạ tên chữ là Phú Xá, Phú Gia. Đây là dải đất đầu tiên của Hà Nội có vinh dự được đón Bác Hồ

---

<sup>1</sup> Nhân dịp kỷ niệm lần thứ 50 ngày thành lập Đảng, ngày 01/02/1980, Sở Văn hóa - Thông tin Hà Nội đã tổ chức lễ gắn bia biển kỷ niệm di tích cách mạng ở thủ đô, trong số này có *Quán cơm bà Tác* (xã Hải Bối): Là trạm liên lạc bí mật của an toàn khu Trung ương Đảng Cộng sản Đông Dương từ năm 1941 đến 1945.

vào ngày 23/8/1945, khi Bác từ Việt Bắc về. Bác ở đây một ngày đêm, rồi sau đó mới vào nội thành.

Sông Hồng qua nội thành, bên hữu ngạn chỗ phía trên cầu Long Biên là bến Đông Bộ Đầu thời Trần, bên tả ngạn phía dưới cầu Long Biên chỗ Phú Viện ngày nay là doanh Bồ Đề thời Lê Lợi đánh quân Minh. Cũng bên tả ngạn cách Bồ Đề 7 km về xuôi có làng Bát Tràng, cái nôi của nghề sứ gốm nước ta. Thế kỷ XV, Nguyễn Trãi đã ghi nghề gốm Bát Tràng vào sách *Dư địa chí*, coi như niềm tự hào của nghề thủ công cổ truyền của người đất Thượng Kinh. Dưới Bát Tràng 4 km, cũng trên bờ trái sông Hồng là làng Chử Xá, quê hương Chử Đồng Tử, nhân vật chính trong truyền thuyết Chử Đồng Tử lấy công chúa Tiên Dung, con vua Hùng thứ 18. Đi tiếp về xuôi, độ một chục ki-lô-mét là bến Chương Dương (nay thuộc huyện Thường Tín), nơi ghi dấu chiến công vang dội đánh quân Nguyên năm 1285 do Trần Quang Khải lãnh đạo. Quay sang hữu ngạn, dưới bến Đông Bộ Đầu, dưới cả cửa sông Tô, ở chỗ ngày nay là Cột Đồng hồ, thì vào thế kỷ XV, XVI có một bến đò ngang là Đông Tân. Khi xâm lược nước ta, tướng giặc Minh là Trương Phụ đã cho bắc một cầu phao ở chỗ này để nối đôi bờ sông cái<sup>1</sup>. Dưới bến Đông Tân, chỗ nay là Viện Bảo

---

<sup>1</sup> Sách *Hà Nội địa dư* của Dương Bá Cung ghi: "Đời Minh, Trương Phụ bắc cầu phao ở đình Kiên Nghĩa là nơi các triều trước tiếp sứ Tàu gọi là Đông Tân Kiều, tên nôm là Cầu Cháy".

Làng Kiên Nghĩa nay là khu vực các phố Mã Mây - Hàng Chĩnh. Như vậy, đầu nam cầu Chương Dương ngày nay chính là bến Đông Tân thời xưa.

tàng lịch sử thì vào thời Quang Trung đại phá quân Thanh là bến Tây Long. Sông Hồng ở đoạn đó đã là mỏ chôn hàng vạn quân xâm lược.

**Sông Đáy** vốn có tên xưa hơn là sông Hát. Sông Hát đã được lịch sử chép tới từ thời kỳ Hai Bà Trưng khởi nghĩa. *Thiên Nam ngữ lục* có đoạn nói về cuộc khởi nghĩa vẻ vang này.

*Chị em truyền hịch xa gần*

*Làm trai ai chí vì dân giúp đời...*

*Cùng nhau họp tại Hát Môn*

*Cắt tay lấy máu lên đàn thề nhau.*

Nay còn làng Hát Môn thuộc đất huyện Phúc Thọ. Tại đó, có đền thờ Hai Bà mà trước đây, hàng năm dân làng tổ chức hai ngày lễ hội: đó là ngày mùng 4 tháng 9 (âm lịch), được coi là ngày Hai Bà tập họp quân sĩ, dựng cờ khởi nghĩa, đắp đàn tế cáo trời đất, rồi xuất quân đi đánh Tô Định; và ngày mùng 6 tháng 3 (âm lịch) được coi là ngày Hai Bà tuấn tiết.

Hát Môn, cứ theo tên gọi thì là “cửa sông Hát”. Nhưng thực tế ngày nay thì không là như vậy. Từ đây tới cửa sông Hát (chỗ sông Hát tách từ sông Hồng ra) còn cách cả một *xã Vân Nam*. Song xã này, cũng như xã Vân Phúc láng giềng chỉ mới có từ đời Lê. Vì theo lời truyền khẩu từ xưa -

được ghi lại trong khoán ước - thì khu vực hai xã này chính là một cụm gồm sáu làng Vĩnh Phúc, Vĩnh Thọ, Vĩnh Khang, Vĩnh Ninh, Vĩnh Thuận và Vĩnh Lộc. Sáu làng này nguyên là *trang Vân Thủy* ở bên tả ngạn sông Hồng, thuộc đất huyện Yên Lạc. Đời Lê, do đất bị lở nên cả trang rời sang sinh sống bên hữu ngạn, cư trú trên vùng bãi mới bồi và biệt lập thành sáu làng có gốc Vĩnh như hiện nay.

Như thế, trước đời Lê, chỗ các xã Vân Nam, Vân Phúc còn là lòng sông. Vậy Hát Môn phải ở ngay cạnh sông Hồng và là chỗ sông Hát tách từ sông mẹ ra. Con sông Hát ấy, nay là một lạch nhỏ, chỉ từ cầu Phùng đổ xuôi mới ra dáng một con sông, và từ đấy có thêm một tên gọi khác là sông Đáy.

\*

\* \*

Không rõ thời Hai Bà khởi nghĩa ấy, các cuộc chiến có xảy ra ở vùng sông này không, sử không thấy ghi lại. Song theo truyền thuyết thể hiện trong các ngọc phả còn lưu giữ tại các đình làng ở ven đôi bờ thì thấy có nhiều nơi thờ các vị tướng của Hai Bà Trưng. Bên *tả ngạn* từ huyện Đan Phượng qua các huyện Hoài Đức, Thanh Oai, Ứng Hòa có các tướng Vĩnh Hoa, Hải Diệu, Lôi Chấn, Nguyễn An, Ả Lã Nàng Đệ, Vương Cai, Chiêu Nương, Phạm Nhu...

Bên hữu ngạn từ huyện Phúc Thọ, qua Chương Mỹ, Mỹ Đức cũng có Đổ Nàng Tế ở Khánh Hợp; Hoàng Đạo ở Hạ Hiệp; Ngọc Ba, Chu Tước, Nguyễn Nga...

Ngoài ra bên hữu ngạn ở địa phận làng Giá (tức Yên Sở) huyện Hoài Đức có đền thờ Lý Phục Man, tướng của Lý Nam Đế. Đặc biệt là ở đoạn cuối huyện Ứng Hòa có hai ngôi đền đều có tên là đền Đức Thánh Cả, một ở làng Thái Bình (xã Vạn Thái) và một ở làng Hữu Vĩnh (xã Hồng Quang). Đền ở Thái Bình thờ vị tướng thời Hùng Vương và đền ở Hữu Vĩnh thờ vị tướng đời Lý Nam Đế.

Còn sự việc có ghi trong chính sử thì năm 1257 chính là trận quân Nguyên - Mông từ Thăng Long tiến về phía tây, đến Cổ Sở (tức làng Giá, huyện Hoài Đức) thì nhân dân ở đây đã chặn đánh ác liệt khiến chúng phải rút chạy.

Sang thế kỷ XV, năm 1426 nghĩa quân Lam Sơn cũng đã tổ chức trận đánh bên bờ sông này (khi đó còn chảy qua núi Ninh thuộc xã Ngọc Sơn, Chương Mỹ, do vậy có tên là sông Ninh) gây cho quân Minh nhiều tổn thất.

\*

\* \*

Nhắc đến lịch sử sông Đáy cũng phải nói tới lịch sử con đập xây chắn dòng ở gần cầu Phùng, tốn bao nhiêu công của và sức lực của nhân dân ta nhưng rốt cuộc là một thất bại thảm hại của ngành Thủy lợi thực dân Pháp.

Nguyên vào những năm đầu thập kỷ 30 của thế kỷ XX,



muốn tránh cho đê điều nội thành Hà Nội khỏi lũ lụt uy hiếp, thực dân Pháp nghĩ tới phương cách phân lũ sông Hồng vào sông Đáy bằng việc xây một con đập. Dự kiến một số địa điểm: Hát Môn, Triều Xuyên, Hiệp Thuận... cuối cùng vị trí được duyệt cách cầu Phùng 500 m như ta, thấy hiện nay.

Ngày 23/6/1934, đồ án xây dựng đập Đáy được duyệt, sau đó thi công trong 3 mùa khô liên tiếp cho đến 21/3/1937 thì khánh thành. Đập có 7 cửa, mỗi cửa rộng 33,75 m, có 6 trụ pin ngăn cách, chiều rộng mỗi trụ 3 mét. Khi mở hết cỡ, cánh cửa nằm sát xuống nền, cao trình trên mặt cửa là 7 mét. Lúc đóng kín hoàn toàn, đỉnh cửa ở mức 12,50 m. Từ 12,50 m đến 14,50 m có một tường ngực ngăn nước bằng bê tông cốt thép.

Đập Đáy được thử thách lần đầu tiên vào trận lũ năm 1940. Mức nước lũ ở Hà Nội lên 11,17 m vào đêm 08/8/1940. Nha Công chính Bắc Kỳ quyết định mở đập Đáy. Mức nước thượng lưu lúc mở đập là 13,04 m, hạ lưu là 6,50 m. Các cửa đập được hạ từ từ đúng thao tác: 5 cm - 10 cm - 20 cm - 30 cm. Nhưng đến mức 10,60 m, các cửa không chịu xuống nữa, mặc dầu đã thao tác mở hết cỡ. Đến 10 giờ ngày 07/8/1940, một số đá gỗ ở cửa số 1 (phía Sơn Tây) bị bung ra, cửa đó lập tức bị sập xuống đột ngột, buộc phải đóng trở lại tất cả 7 cửa để công trình khỏi bị hỏng. Nha Công chính Bắc Kỳ đã phát đơn kiện hãng thầu, nhưng Thanh tra Công chính Đông Dương dàn xếp. Như

vậy là trong vụ lũ đầu tiên, đập Đáy đã gặp thất bại, không đạt được yêu cầu như thiết kế.

Năm 1941 và 1942 không có lũ lớn, đập Đáy vẫn được đóng mở thử và cũng đều có sự cố, tuy không nghiêm trọng.

Đó là những thất bại mở đầu báo hiệu cho một thất bại thảm hại và chua chát nhất của đập Đáy trong vụ lũ năm 1945.

Ngày 17/8/1945, khi mực nước lũ chưa lên đến mức cao nhất, chính quyền cách mạng đã cho mở đập Đáy. Thao tác mở bắt đầu hồi 13 giờ ngày 17/8/1945, mực nước thượng lưu đập là 13,50 m tương ứng với Hà Nội 11,86 m.

Cửa mở từ từ trong 7 giờ liền, từ mức 12,50m xuống đến 11,50 m. Sáng ngày 18/8/1945, lũ vẫn lên mạnh, các nhà chuyên môn tiếp tục mở với dự định xuống hết cỡ (tới mức 7,00 m). Nhưng đến 10,50 m thì tất cả các cửa đều không chịu xuống nữa. Căn bệnh của đập trong vụ lũ 1940 lại xuất hiện, mặc dầu thao tác mở hết sức chuẩn xác, hoàn toàn đúng như quy trình đã thiết kế. Không xảy ra một sơ suất nhỏ nào. Cán bộ và công nhân kỹ thuật vận hành vẫn là những người cũ đã từng vận hành đập nhiều đợt. Sáng ngày 19/8/1945, cửa số 1 (phía Sơn Tây) lại thành lình sập xuống như sự kiện năm 1940. Chính quyền cách mạng đã cho dùng mọi biện pháp, kể cả biện pháp ép khí, cũng

không tài nào nâng nổi cửa đập lên. Còn 6 cửa trở lại trạng thái đập đĩnh từ 11,30 m đến 11,40 m. Hậu quả là cửa số 1 hoàn toàn bị hỏng, móng bị xói sâu 18 mét so với mặt đất nguyên thổ. Từ đó, người ta phải hoành triệt hoàn toàn cửa số 1.

Như vậy là một công trình được thiết kế để phân lũ, rất quan trọng, lại không làm được nhiệm vụ phân lũ, đã gây nên nhiều khó khăn nghiêm trọng cho việc chống lũ. Rõ ràng là việc thiết kế và thi công đập Đáy đã không bảo đảm kỹ thuật. Sự việc này đã được chứng minh trong vụ lũ đầu tiên năm 1940, nhưng chính quyền thực dân vô trách nhiệm đã không quan tâm tới, cái đập bị “trọng thương” đó đã được ngành Thủy lợi của ta cứu chữa nhưng vẫn chưa vận hành được. Sông nước Hà Nội xem ra đã góp phần không nhỏ làm nên bề dày lịch sử của Hà Nội.

## ĐƯỜNG SẮT - ĐƯỜNG MÂY

So với đường bộ và đường sông thì đường sắt và đường hàng không là những "đàn em" quá trẻ. Nhưng công dụng của các "đàn em" này thì có nhiều điểm lại vượt các vị "đàn anh". Tàu chạy trên đường sắt có thể chở nặng, chở nhiều hơn xe cộ trên đường bộ, lại nhanh hơn vận tải đường thủy. Một năm bốn mùa, xe lửa có thể chạy bình thường.

Thời Pháp thuộc, thực dân dùng đường sắt làm phương tiện bóc lột và đàn áp dân ta.

Ngay từ khi đặt xong bộ máy cai trị ở Bắc Bộ, ngoài việc triệt để sử dụng sông Hồng, thực dân bắt đầu xây dựng đường sắt song song với việc xây dựng hệ thống các quốc lộ. Nếu ở Nam Bộ, đường sắt đầu tiên là đoạn Sài Gòn - Mỹ Tho dài 70 km làm từ năm 1881 đến 1885 thì ở Bắc Bộ, đường sắt đầu tiên là đoạn Phủ Lạng Thương - Lạng Sơn dài 100 km, làm từ năm 1890 đến 1894. Các đường này chỉ rộng có 0,60 m. Tới những năm cuối thế kỷ XIX, thực dân đầu tư hơn về ngành giao thông này. Nghị định ngày 25/12/1898 của Phủ Toàn quyền Đông Dương cho Thống sứ Bắc Kỳ mở công trái 200 triệu phờ rãng để phát triển đường sắt. Năm 1899, nhà ga chính thức được khởi công và hoàn thành vào năm 1902. Khu vực nhà ga Hàng

Cỏ chiếm một diện tích rộng 216.000m<sup>2</sup>. Đây là một vùng nhiều ruộng trũng và hồ ao nằm cạnh đường cái quan, thuộc đất đai các làng Tứ Mỹ, Cung Tiên của huyện Thọ Xương. Có thời kỳ ở chỗ này, dân ven thành cất cỏ đem tới đây bán cho lính trong thành và các đồn quân tới mua về cho ngựa. Vì vậy có tên là phố Hàng Cỏ và theo đó, ga mới xây cũng được gọi là ga Hàng Cỏ, chứ tên trên giấy tờ là ga Trung tâm. Trong khu vực nhà ga, diện tích xây dựng nhà cửa là 10.500 m<sup>2</sup>, còn lại là sân đợi tàu và các đường sắt. Đầu tiên chỉ mới có tòa nhà lớn ở giữa, được chia thành năm khu. Khu giữa là đại sảnh, sàn rộng, nóc cao, có lối ra sân trước và vào các phòng giấy làm việc. Đại sảnh là chỗ đợi tàu tốc hành xuyên Đông Dương và là cửa hành khách có vé các hạng đắt tiền. Hai bên đại sảnh là các khu bán vé, cân hàng, phòng đợi cho các khách đi tàu chợ (Trong kháng chiến chống Mỹ, trưa ngày 21/12/1972 máy bay địch đã đánh nhà ga này, bom phá sập hoàn toàn gian đại sảnh. Sau khi đất nước thống nhất (1975), nhà ga được xây dựng lại và hoàn thành vào cuối năm 1976. Ngày 04/12/1976 vào hồi 10h55, tại đây đã tổ chức lễ khánh thành đường xe lửa Bắc - Nam sau đúng 30 năm bị gián đoạn).

Đến năm 1902 bắt đầu làm đoạn đường Hà Nội - Phủ Lạng Thương (nay là thị xã Bắc Giang). Sau đó làm tiếp đoạn Lạng Sơn đến Đồng Đăng (năm 1908 thông xe Hà Nội - Đồng Đăng).

Năm 1905, hoàn thành đường Hà Nội - Vinh.

Năm 1910, sau chẵn 10 năm thi công, đường sắt Hải Phòng - Hà Nội - Vân Nam (dài 394 km) được đưa vào sử dụng.

Năm 1936, đường Hà Nội - Sài Gòn hoàn thành sau nhiều giai đoạn thi công từng đoạn một.

Như vậy là cho tới năm này, từ Hà Nội tỏa ra bốn nẻo đường sắt:

Hà Nội - Đồng Đăng: 163 km (thêm đoạn Đồng Đăng - Na Sầm: 16 km).

Hà Nội - Hải Phòng: 102 km.

Hà Nội - Lào Cai: 296 km

Hà Nội - Sài Gòn: 1728 km (thêm đoạn Sài Gòn - Mỹ Tho: 70 km).

Đối với thực dân Pháp, tất cả các đường sắt trên là những công cụ để vơ vét, vắt kiệt tài nguyên của ta, đồng thời để đàn áp về chính trị. Nhất là ở vào những thập niên đầu của thời Pháp thuộc thì mục đích trấn áp các hoạt động kháng chiến của nhân dân ta có bề được coi nặng hơn. Do nhận thức được mục đích đen tối đó mà nhân dân ta thuở ấy đã cản trở việc xây dựng các tuyến đường này. Tài liệu của chính quyền Pháp còn lưu lại những trang cay đắng về thời gian chúng làm con đường sắt Phủ Lạng Thương - Lạng Sơn ấy. Con đường đã được đấu thầu vào cuối năm 1889. Một số tư bản Pháp làm nghề thầu khoán đã đứng nhận thầu. Sang năm 1890 bắt đầu công việc thi công. Ban

dầu chúng e dè người Việt ta, chỉ thuê nhân công Trung Quốc. Sau vì người Tàu đòi công cao và đòi bảo hiểm nên bọn chủ thầu chuyển sang dùng nhân công Việt Nam. Lúc đó, nghĩa quân thuộc phong trào Hoàng Hoa Thám đang hoạt động ở dọc thung lũng sông Thương. Thấy rằng con đường sắt này sẽ tiếp tay không ít cho các cuộc hành quân tiêu diệt của thực dân nên nghĩa quân đã tấn công vào những công trường. Ngày 01/7/1892, tên cai thầu Vơ-danh bị bắt đem lên núi Cai Kinh. Một tháng sau, đội quân của viên quan tư Bon-nô áp tải một đoàn xe chở vật liệu sắt thép bị chặn đánh. Bon-nô mất mạng. Rồi kể đó, các cai thầu người Pháp Bu-ê, Phơ-rít, Sét-nay... cũng bị nghĩa quân bắt đem đi. Chưa kể một số tên “sếp” ga và “chủ” bưu điện cũng chung số phận với lũ cai thầu nói trên. Vì vậy 100 km đường ray, rộng có 0,6 m, mà phải tròn năm năm mới xong. (Sau này, năm 1954 khi ta làm lại con đường Hà Nội - Đông Đăng dài gấp rưỡi đoạn Phủ Lạng Thương - Lạng Sơn chỉ mất có bốn tháng, từ tháng 10/1954 đến tháng 02/1955).

Trong cuộc kháng chiến chống Pháp (1946-1954), ba trong số bốn tuyến đường sắt trên (trừ đường Hà Nội - Hải Phòng) bị ta phá hủy để cản bước tiến của địch.

Từ khi hòa bình lập lại (10/1954) tới nay, công việc phục hồi các đường sắt cũ và xây dựng các đường sắt mới được hoàn thành trong những khoảng thời gian kỷ lục.

Ngày 03/12/1976, Tổng cục Đường sắt và Bộ Giao thông vận tải tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh tổ

chức lễ khánh thành tuyến đường sắt Thống Nhất Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh dài 1.730 km. Công nhân, bộ đội và các tầng lớp nhân dân đã làm mới 626 km đường; trong đó có 475 cầu, 520 cống, 150 nhà ga, đồng thời khôi phục các đoạn cũ từ Huế - Đà Nẵng là 130km và Phù Mỹ- Sài Gòn là 630 km.

Thực ra, ngày 04/12/1976 vào lúc 10h55', một đoàn tàu chở hàng đã xuất phát từ ga Hà Nội chạy vào Thành phố Hồ Chí Minh để kiểm tra chất lượng con đường. Tại thời điểm đó, một đoàn tàu rời Thành phố Hồ Chí Minh ra Hà Nội cũng với nhiệm vụ như trên.

Tính từ khi khởi công ở các đoạn phải làm mới cho tới ngày 04/12/1976, khi nối xong đoạn ray cuối cùng giữa Chu Lễ (Hà Tĩnh) và Minh Cẩm (Quảng Bình) là 14 tháng.

Đến nay, Hà Nội đã tỏa ra sáu tuyến đường sắt chính:

Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh: 1.730 km.

Hà Nội - Đồng Đăng: 163 km

Hà Nội - Hải Phòng: 102 km

Hà Nội - Lào Cai: 296 km

Hà Nội - Quán Triều: 75 km

Hà Nội - Yên Viên - Ưông Bí: 140 km.

Những tuyến đường này cùng với các tuyến đường bộ, đường sông vừa đẩy mạnh sự phát triển kinh tế của Thủ đô, vừa tạo thuận tiện cho sự đi lại của nhân dân Hà Nội về bốn phương của đất nước, lại vừa góp phần củng cố an



ninh, quốc phòng, phục vụ công cuộc chiến đấu và xây dựng tổ quốc xã hội chủ nghĩa phồn vinh.

Cũng cần nói chút ít đến con đường xe lửa liên vận quốc tế. Con đường này bắt đầu có từ khi phục hồi đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng. Đường này thời Pháp thuộc đã có nhưng ta bóc dỡ trong kháng chiến (1946-1954). Sau khi về Thủ đô (tháng 10/1954), Chính phủ đã có kế hoạch phục hồi đường sắt từ Hà Nội lên tới biên giới Việt - Trung. Ngày 22/10/1954 làm lễ khởi công. Sau bốn tháng lao động khẩn trương, ngành Đường sắt làm lễ khánh thành vào ngày 28/02/1955.

(Thực ra, ngày 30/01/1955 chuyến xe lửa đầu tiên chạy thử từ Hà Nội lên Bắc Giang. Ngày 08/02/1955, chạy thử đến Đồng Đăng).

Còn về những con đường “đi mây về gió” thì thật là mới mẻ. Ưu thế của nó là rất ít phụ thuộc vào điều kiện địa hình và rút ngắn được rất nhiều khoảng cách so với các phương tiện giao thông khác. Địa thế nước ta lại kéo dài từ Bắc vào Nam, hai phần ba diện tích là núi và cao nguyên nên đường hàng không cũng có vai trò quan trọng.

Tuy nhiên, tự do bay lượn trên trời cao, máy bay vẫn phải phụ thuộc vào mặt đất và cần phải bay theo những đường nhất định, vì trong suốt hành trình, nó cần được các trạm đặt ở mặt đất thông báo về thời tiết, cần có sân bay để lên xuống, cần được tiếp tế nhiên liệu trong những chuyến bay xa, cho nên mặt đất Hà Nội cũng còn là một đầu mối hàng không.

Nhưng ở thời Pháp thuộc, ngành này chậm phát triển, chỉ có một vài đường bay với các sân bay nhỏ bé. Riêng ở Hà Nội, sân bay dân dụng Gia Lâm và sân bay quân sự Bạch Mai, cả hai đều chật hẹp, chỉ thích hợp với các máy bay cánh quạt loại nhỏ. Tới thời tạm chiếm (1947 - 1954), thực dân dùng hai sân bay trên làm căn cứ xuất phát cho những phi vụ đi ném bom bắn phá vùng tự do, cũng như yểm trợ các cuộc hành quân của chúng. Do đó, hai sân bay trên được cải tạo, mở rộng.

Không để kẻ thù tự do hoành hành, Thành ủy Hà Nội chỉ thị cho các lực lượng vũ trang phải tìm cách đánh địch ngay tại hang ổ, phải phá hoại hai sân bay trên. Và thế là sau một thời gian nghiên cứu, tập dượt, đêm 18/01/1950, một đơn vị biệt động đã đột nhập sân bay Bạch Mai, thiêu hủy 25 máy bay, đốt 60 vạn lít xăng, phá 32 tấn vũ khí đạn dược của địch.

Ba năm sau, đêm mùng 03/3/1954, một đơn vị biệt động khác đột nhập sân bay Gia Lâm, phá 18 máy bay, đốt cháy hàng triệu lít xăng.

Từ năm 1955, ta bắt đầu tổ chức đường hàng không để phục vụ công cuộc xây dựng đất nước. Đường hàng không đầu tiên nối Hà Nội với các nước xã hội chủ nghĩa khánh thành ngày 24/4/1956. Từ bấy đến nay, ngoài việc cải tạo các sân bay cũ, ta đã xây dựng sân bay quân sự Đa Phúc, rồi nâng lên thành sân bay quốc tế Nội Bài.

Làm sao quên được trong suốt thời kỳ chống Mỹ vừa qua, từ các sân bay tại Hà Nội, những con én bạc Mic 17,

Mic 19... đã cất cánh bay lên bảo vệ vùng trời Thủ đô và cả nước, đã hạ biết bao là Thần sấm, Con ma, Pháo đài bay... của giặc.

Giờ đây, từ Hà Nội đã có các đường bay trong nước nối Thủ đô với các địa phương: Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội - Huế, Hà Nội - Đà Nẵng, Hà Nội - Nà Sản - Điện Biên Phủ, Hà Nội - Đà Lạt... Còn liên hệ với nước ngoài thì đã có các tuyến Hà Nội đi Nga, Pháp, Trung Quốc, Thái Lan, Singapore, Malaysia và Mỹ...

Cũng sẽ là thiếu sót nếu không nói đôi điều về sân bay Nội Bài ngày nay.

Tên đầy đủ của sân bay này là Cảng Hàng không quốc tế Nội Bài. Cách trung tâm Hà Nội 22 km về phía tây - tây bắc theo đường chim bay (đường Thăng Long - Nội Bài dài 30 km). Với những điều kiện thuận lợi về vị trí địa lý, địa hình, khí tượng thủy văn, đây là một sân bay, một cảng hàng không giữ vai trò quan trọng trong sự phát triển kinh tế của cả nước, của lưu vực sông Hồng và đặc biệt là của Thủ đô Hà Nội.

Gọi là Nội Bài vì phần lớn đất sân bay nằm trên địa phận làng Nội Bài, huyện Sóc Sơn. Sau khi miền Nam giải phóng, đất nước hoàn toàn thống nhất, sân bay dân dụng Nội Bài được thành lập theo quyết định ngày 28/02/1977 của Tổng cục Hàng không dân dụng Việt Nam, với nhiệm vụ tổ chức tiếp nhận máy bay đi và đến của các tuyến quốc tế lẫn nội địa; tổ chức kinh doanh phục vụ hành khách; vận

chuyển hành lý, hàng hóa, bưu kiện; thực hiện nhiệm vụ đối ngoại và quan hệ quốc tế. Cơ chế hoạt động kinh doanh dân dụng được hình thành nhưng ban đầu gặp không ít khó khăn: cơ sở vật chất kỹ thuật thiếu thốn, hậu quả của chiến tranh chưa khắc phục hết, đất nước mới bắt đầu khôi phục kinh tế, đội ngũ cán bộ còn thiếu nhiều kinh nghiệm... Nhưng qua hai chục năm phấn đấu, xây dựng và trưởng thành, sân bay Nội Bài đã trở thành một cảng hàng không quốc tế ngày càng vững mạnh.

Với tổng diện tích đồ là 122.000 m<sup>2</sup>, sân bay đáp ứng được các vị trí đồ của nhiều loại máy bay, kể cả máy bay có trọng tải lớn. Hiện tại (2007), hệ thống sân đồ mở rộng về phía tây với 10 vị trí đồ theo các cầu hành khách và 11 vị trí đồ phía ngoài đã hoàn chỉnh, đồng bộ với nhà ga T1 khi đưa vào khai thác.

Khu nhà ga hành khách gồm bốn nhà ga được xây dựng biệt lập từ tây sang đông gồm: nhà khách A, ga quốc tế G4, ga nội địa G3, ga quốc tế G2 với tổng diện tích 11.000 m<sup>2</sup>.

Hệ thống quản lý điều hành bay đã được trang bị hoàn chỉnh và khá hiện đại, gồm hệ thống phụ trợ không vận có chức năng hướng dẫn đường máy bay, thông tin, liên lạc, kiểm soát đường dài, hướng dẫn hạ cánh... Đài chỉ huy đã được xây dựng mới. Hệ thống đèn tín hiệu gồm đèn đường cát - hạ cánh, đèn tiếp cận, đèn đường lăn, đèn tiếp cận chính xác, đèn chiếu sáng đã được hoàn thiện.

Trong khu vực cảng hàng không có đầy đủ các nhà hàng ăn uống, bách hóa, hàng miễn thuế, khách sạn phục

vụ hành khách, các công trình, nhà xưởng sửa chữa, bảo dưỡng máy bay, xưởng chế biến suất ăn trên máy bay phục vụ hành khách, vận chuyển hành khách mặt đất...

Trong quyết định ngày 24/10/1997 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống sân bay toàn quốc đã xác định Nội Bài là một sân bay quan trọng của Việt Nam, cùng với Tân Sơn Nhất ở miền Nam, Đà Nẵng ở miền Trung. Cảng Hàng không quốc tế Nội Bài với phương án mở rộng về phía nam, với hệ thống khu bay mới, đã phấn đấu để từ năm 2005 đạt 6 triệu hành khách, 6 vạn tấn hàng hóa.

Ngày 20/5/2008, Thủ tướng Chính phủ đã ra quyết định số 590/QĐ-TTg phê duyệt điều chỉnh quy hoạch của Cảng hàng không quốc tế Nội Bài giai đoạn đến năm 2020 và định hướng sau năm 2020:

<b>Các giai đoạn phát triển</b>	<b>Năm đích</b>	<b>Lượng hành khách tương ứng (triệu người)</b>	<b>Lượng hàng hóa tương ứng (tấn)</b>
Thời gian hoàn thành các dự án còn lại	2010	8	200.000
Giai đoạn phát triển trung hạn	2020	15-20	260.000
Giai đoạn phát triển dài hạn	2030	25	500.000
Giai đoạn phát triển sau dài hạn	Sau năm 2030	50	-

*Chương Hai***NHỮNG CON ĐƯỜNG VÀ NHỮNG  
DÒNG SÔNG CỔ**

Hà Nội ngày nay đường qua lại mở bung ra các phía như vậy. Thời xưa thì tất là số lượng phải ít hơn. Song điều có thể khẳng định được là những con đường bộ mà ngày nay ta sử dụng, phần lớn được kiến tạo trên chính những con đường có từ thời cổ. Chỉ cần xét hai con đường “thượng đạo” và “hạ đạo” thì sẽ rõ điều này.

**ĐƯỜNG THƯỢNG ĐẠO VÀ ĐƯỜNG HẠ ĐẠO**

Cho tới trước khi Lý Công Uẩn chuyển đô ra thành Đại La, rồi đổi gọi là Thăng Long thì từ các châu quận phía nam ra Đại La, hầu như có mỗi một con đường chính mà sau này quen gọi là đường “thượng đạo” (đường phía trên). Có thể nói cho tới thế kỷ thứ X, đó là tuyến đường duy nhất nối vùng trung tâm đồng bằng sông Hồng với vùng Thanh Hóa - Nghệ An. Con đường ấy nếu so với mạng lưới giao thông ngày nay và tính từ Hà Nội thì đoạn đầu hầu như trùng với đoạn đầu của quốc lộ 6: ra khỏi ô Chợ Dừa,