



Chương mười ba

GIAO THÔNG - VẬN TẢI

- Giao thông, vận tải thời phong kiến
- Giao thông, vận tải thời Pháp thuộc
- Thời kỳ khôi phục, phát triển kinh tế (1955 - 1965)
- Thời kỳ chống chiến tranh phá hoại (1965 - 1975)
- Thời kỳ khôi phục, phát triển kinh tế (1975 - 1985)
- Thời kỳ đổi mới (1986 - 2015)

I. GIAO THÔNG, VẬN TẢI THỜI PHONG KIẾN

1. Hệ thống giao thông vận tải đường bộ

1.1. Phát triển hệ thống giao thông

Giao thông và vận tải ở Thủy Nguyên thời phong kiến không được quan tâm nhiều và phát triển chậm, do những hạn chế và yếu kém về kỹ thuật. Về cơ bản, hệ thống giao thông được chia làm 2 hệ thống chính là giao thông đường bộ, giao thông đường thủy.

Trên thực tế, hễ có cư dân, có xã hội là có giao thông - vận tải, xưa kia giao thông đường thủy phát triển mạnh hơn nhờ vào hệ thống sông ngòi. Tất nhiên, việc giao thông đã có sự phát triển nhất định theo đà phát triển của xã hội, nhưng điều đáng tiếc là do thiếu tư liệu lịch sử, nên chúng ta khó lòng biết một cách cụ thể, chính xác về giao thông ở thời kỳ này. Từ triều nhà Mạc (thế kỷ XVI) trở đi, giao thông - vận tải ở Thủy Nguyên được thể hiện tương đối rõ nét qua sử liệu.

Trước kia, đường bộ ở Thủy Nguyên có thể là những đường nhỏ nối liền các thôn xã, làng xóm hoặc hình thành từ những con đê chạy dọc sông ngòi. Các loại đường nhỏ này được hình thành do thói quen đi lại tự nhiên của người dân. Cộng đồng dân cư phát triển, mở rộng thì đường sá cũng phát triển thành các đường lớn hơn nối liền các châu, quận, trấn. Khi đất nước trở thành quốc gia, đường sá có tính chất chiến lược, triều đình phong kiến cho ghi chép, vẽ bản đồ, cất đặt quan chức trông nom, coi sóc. Khi cần thì huy động hàng vạn dân phu đắp mới hoặc tu sửa. Trên các tuyến đường, triều đình phong kiến đã cho xây dựng các cầu, cống bằng tre, gỗ, gạch, đá hoặc mở đò ngang làm phương tiện vượt sông, đảm bảo đi lại thuận tiện, nhanh chóng. Thời phong kiến trên địa bàn huyện Thủy Nguyên đã hình thành mạng lưới đường bộ liên kết các thôn, xã với nhau và liên thông với mạng lưới đường bộ trong

vùng. Vào thời kỳ này, đường sá còn đơn giản, nhỏ hẹp, hầu hết được đắp bằng đất. Các trục giao thông chính, được gọi là đường cái quan, chưa có kết cấu mặt cứng, chỉ đủ để cho người và xe súc vật đi lại. Người ta thường đắp đường ở giữa cao lên và đào những con mương dẫn nước ở hai bên hoặc một bên đường. Do là đường đất, cộng thêm nhu cầu đi lại ngày càng tăng và mưa lũ liên tục diễn ra hàng năm, chất lượng các con đường đất nhìn chung là thấp. Để gia cố và làm vững chắc cho đường sá, người ta có thể rải đất núi có lẫn đá, gạch vụn, rêu dầm vào mặt đường, hai bên đường trồng thêm cây để chống xói mòn do mưa lũ, giảm sự sụt lún của đất đá. Những đoạn đường đê - tuyến giao thông và chống lũ lụt quan trọng, thường được quan tâm kỹ, có quan hệ đê phụ trách riêng, luôn huy động dân công đắp đê bằng công quỹ từ triều đình và đóng góp của địa phương.

Trên vùng đất Thủy Nguyên xưa, địa hình như một hòn đảo, xung quanh sông nước bao bọc, hệ thống sông ngòi chằng chịt là một trở ngại lớn cho giao thông đường bộ. Người dân Thủy Nguyên đã khắc phục bằng cách xây dựng các cây cầu hoặc các bến phà, đò ngang để vượt sông, kênh mương. Những đoạn vượt sông nhỏ, kênh mương thường bắc cầu tre, cầu gỗ, xây cầu đá, cầu ngói hoặc xây cuốn bằng gạch với kết cấu đơn giản, quy mô nhỏ, như: cầu Kiên Bái làm từ năm 1588, các cầu Sưa, Dực An, Dực Liễn, Khánh Long được làm bằng đá trong các năm từ 1730 đến 1740. Theo bia “Hưng tạo Thiên Đông kiều bi ký” dựng năm 1587, thì cầu Thiên Đông dựng năm 1585, giúp cho việc đi lại được thuận lợi. Bia “Dương Tân tự bi” ở chùa Dương Tân (xã Tân Dương) dựng năm Diên Thành sơ niên (1578) mô tả: “*Chùa phía bắc gần nội thị, phía nam gần Dương Kinh, đường thông mọi xứ. Kẻ hành khách, người buôn bán, đi nơi nào cũng tiện. Người làm*

ruộng ra đồng, người đọc sách vào kinh đều qua chốn này...”. Ngoài các cây cầu nối các con đường đi lại giữa các địa phương trong huyện với nhau, việc đi lại cũng như giao lưu trao đổi với các xã và vùng lân cận như: Hải Phòng, Quảng Ninh, Hải Dương còn có các phà, đò, như phà Bính, phà Đụn, đò Pháp Cổ, đò Dương Xuân, đò Rinh...

1.2. Phương tiện vận tải đường bộ

Trước khi những phương tiện giao thông thô sơ đầu tiên xuất hiện, người dân thời phong kiến di chuyển bằng đôi chân, hàng hoá được vận chuyển trên vai. Người dân đều dùng đôi vai của mình để gánh, khiêng, vác hàng hoá, vật dụng từ nơi này qua nơi khác. Có lẽ vì nguyên nhân này mà người dân làng Mỹ Cự xã Chính Mỹ từ xưa đã rất thành thạo nghề đan tre để làm ra các sê, rành, thúng, sáo, gánh hàng... thuận tiện cho việc mang vác.

Những phương tiện thô sơ đầu tiên hỗ trợ cho việc chuyên chở hàng hoá có thể là xe đẩy một bánh bằng gỗ. Các loại xe này thường không phong phú về hình dạng, trải qua hàng trăm năm lịch sử nhưng không có cải tiến kỹ thuật gì đáng kể. Hơn nữa, hầu hết các tuyến đường đi lại đều nhỏ hẹp đã hạn chế phần nào sự phát triển của phương tiện này.

Một cách di chuyển phổ biến nữa trên bộ thời phong kiến là dùng trâu, ngựa, voi. Các di chỉ khảo cổ và truyền thuyết đã cho thấy người Việt cổ sớm biết thuần phục súc vật như trâu, ngựa, voi để cưỡi, chuyên chở, kéo xe phục vụ mục đích dân sinh hoặc quân sự. Sử sách còn ghi lại khá nhiều sự kiện trâu, ngựa, voi được sử dụng để phục vụ chiến đấu và hậu cần trong các cuộc kháng chiến chống quân xâm lược phương Bắc trên sông Bạch Đằng của Ngô Quyền, Lê Hoàn và Trần Hưng Đạo...

Đối với tầng lớp quý tộc, quan lại, thương gia giàu có hoặc người có địa vị trong

xã hội, họ thường di chuyển bằng võng, cang hoặc kiệu. Trong đó, kiệu là phương tiện di chuyển sang trọng nhất và thường được dành riêng cho tầng lớp quý tộc hoàng gia, quan lại (triều đình cấm dân chúng được làm những mẫu kiệu giống phong cách hoàng gia). Nhiều chiếc kiệu được trang trí cầu kỳ, sang trọng do nhiều người khiêng. Võng và cang thì được dùng nhiều hơn cho quan lại, người có địa vị... nhưng cũng chỉ hạn chế trong những quãng đường gần. Trong đó, cang bao gồm một cái võng bằng sợi gai và một cái đòn tre dài để hai người khiêng, trên có phủ chiếu hoa hoặc một vài lá vải che nắng. Quan to thì ngồi võng trần (không phủ chiếu), che lọng (số lượng và màu sắc tùy thuộc vào phẩm quan), có lính theo hầu. Quan nhỏ thì ngồi võng thường, che một hoặc hai lọng đen, không có lính theo hầu. Khi nho sinh nào đỗ tiến sĩ thì được vua ban võng điều, lọng tía để về vinh quy bái tổ. Cang bằng võng còn được duy trì tới những năm 60 - 70 của thế kỷ XX, dùng để đưa người ốm, để vào bệnh xá, hoặc bệnh viện.

Ngoài ra, người Thủy Nguyên xưa còn biết sử dụng xe quệt dùng trâu bò kéo để giảm bớt sức lao động. Sau đó, người ta còn biết chế tạo và sử dụng xe một bánh “cút kít”, xe hai bánh, bốn bánh gỗ người kéo hoặc súc vật kéo để chuyên chở hàng hóa hoặc hành khách.

Qua đó, có thể thấy đường bộ và các phương tiện giao thông đường bộ ở Thủy Nguyên cũng như cả nước thời phong kiến rất kém phát triển, bắt nguồn từ sự lạc hậu và hạn chế về mặt kỹ thuật do những điều kiện kinh tế và xã hội lúc đó. Đến cuối thế kỷ XIX, phương tiện vận tải còn rất thô sơ, do người và súc vật kéo là chủ yếu. Phương tiện vận tải cơ giới chỉ mới xuất hiện ở đầu thế kỷ XX, số lượng không nhiều.

Thời kỳ đầu, xe kéo tay được sử dụng để chở khách, dần dần xuất hiện xe ngựa, xe

xích lô chủ yếu để vận chuyển hàng hóa và hành khách từ bến Bính đi Núi Đèo. Núi Đèo đi bến Rừng, núi Đèo đi Thanh Lãng... không chỉ trong nội huyện mà còn chở khách đường dài, đi Hải Phòng, Kiến An, Kinh Môn, Quảng Yên...

2. Giao thông vận tải đường thủy

2.1. Mạng lưới giao thông đường thủy

Nhìn vào bản đồ, huyện Thủy Nguyên được bao bọc bởi các dòng sông. Phía Tây Bắc là sông Hàn nối liền với sông Đá Bạc - sông Bạch Đằng kéo dài suốt phía Đông Bắc đến phía Đông của huyện, tạo ra ranh giới tự nhiên với tỉnh Quảng Ninh. Phía Tây Nam là sông Kinh Thầy ngăn cách Thủy Nguyên với huyện An Dương và nội thành Hải Phòng.

- Sông Bạch Đằng (xưa gọi là sông Vân Cù) nằm ở phía Đông Bắc Hải Phòng, bên tả là tỉnh Quảng Ninh, bên hữu là huyện Thủy Nguyên. Sông nằm trên đất Thủy Nguyên dài 30 km được tính từ Đầm Re xã Lại Xuân đến ngã ba Nam Triệu. Sông Bạch Đằng là đầu mối giao thông đường thủy và cũng là “cửa ải” quan trọng bậc nhất trong phát triển thương mại, quốc phòng của quốc gia Đại Việt. Sách xưa ghi chép về dòng sông nổi tiếng này khá nhiều: *Sông Vân Cù (sông Bạch Đằng) rộng 2 dặm linh 69 trượng, sâu 5 thước, núi non cao vót, nước suối giao lưu, sóng tung lên tận trời, cây cối lấp bờ, thật là nơi hiểm yếu.* Từ ngoài biển, thuyền bè vào sông Bạch Đằng, đến sông Kinh Môn rồi sông Lục Đầu đổ vào vùng châu thổ sông Hồng rộng lớn và Kinh thành Thăng Long. Sông Bạch Đằng là cửa ngõ yết hầu từ phương Bắc vào nước ta. Sách *Đại Nam nhất thống chí* nhận xét: *Nước ta chống người phương Bắc chỗ này là chỗ cổ họng.* Nguyễn Trãi thì nói một cách hình tượng rằng: *Đây là nơi quan ải do trời đặt ra thế hiểm yếu khiến hai người có thể địch được trăm người; là nơi lập công danh của các bậc anh hùng hào kiệt.* Sông Bạch Đằng là nơi tập

trung của 6 nguồn nước đổ về, một dòng chính và 3 nhánh sông phụ khác, đưa nước ra biển.

- Sông Kinh Thầy là một nhánh chính của sông Thái Bình sau khi chảy qua tỉnh Hải Dương đổ vào địa phận Thủy Nguyên tại thôn Trại Sơn, xã An Sơn ra đến cửa Cấm dài 27 km. Từ Trại Sơn đến thôn Câu Tử Ngoại, xã Hợp Thành, sông Kinh Thầy gặp sông Kinh Môn chia ranh giới tỉnh Hải Dương với Thủy Nguyên. Theo hướng cũ chảy tiếp, từ đây sông Kinh Thầy hoàn toàn nằm trong địa phận Hải Phòng. Bên tả là các xã Cao Nhân, Kiền Bái, Hoàng Động (Thủy Nguyên); bên hữu là các xã Đại Bản, An Hồng, Nam Sơn (An Dương), rồi lại đổi hướng chảy sang Đông, đoạn này gọi là sông Cấm. Đến Hạ Lý nhận thêm nước sông Hạ Lý, đến ngã ba Cấm nhận thêm nước sông Tam Bạc, chảy tiếp đến xã Dương Quan huyện Thủy Nguyên tách một dòng chảy qua phía Đông là sông Ruột Lợn nhập vào sông Bạch Đằng tại ngã ba Nam Triệu. Dòng chính ôm quanh phía Đông quận Hải An rồi đổ ra cửa Cấm. Đoạn sông Cấm bên bờ hữu từ Hạ Lý đến cửa biển là bến cảng Hải Phòng, tàu bè qua lại nhộn nhịp ngày đêm.

- Hệ thống sông Hàn và sông Hòn Ngọc, từ Trại Sơn, xã An Sơn, khởi nguồn từ sông Kinh Thầy rồi đổ vào sông Đá Bạc tại Đầm Re xã Lại Xuân, chảy theo hướng Tây Bắc, dài 8 km, rộng trung bình 100 m, sâu trung bình 5 m. Sông Hòn Ngọc (còn gọi là đầm 8 xã) là một nhánh của sông Kinh Thầy. Sông Kinh Thầy chảy đến địa phận bến Rinh - đầu xã An Sơn, có một nhánh chảy qua làng Trại Sơn (qua núi Hòn Ngọc), làng Doãn Lại (qua chợ Then), rồi uốn lượn sát làng Phù Lưu, sau đó chảy dọc huyện, theo hướng Tây Bắc-Đông Nam, đổ ra cửa Cấm. Sông chảy qua làng nào thì người ta gọi bằng tên địa danh đó như: sông Vệt, sông Then, sông Hòn Ngọc, Thượng Quan...

- Sông Ruột Lợn dài 5 km là một phần lưu của sông Cấm tại Dương Quan chảy vào sông Bạch Đằng tại ngã ba Nam Triệu. Con sông này ngắn nhưng có giá trị kinh tế lớn vì đây là lối ra vào Cảng của các tàu thuyền.

- Sông Giá (sử cũ gọi là Mỹ Giang) là một nhánh của sông Đá Bạc tại thôn Giao Dương xã Lại Xuân, chia tại khu vực Quì Khê, chảy xuyên dọc huyện Thủy Nguyên đổ ra sông Bạch Đằng tại bến Rừng xã Minh Đức (từ năm 1964, được đắp chặn tạo thành hồ nước ngọt lớn nhất thành phố Hải Phòng). Sông Giá có vị trí quan trọng trong giao thương. Sử phong kiến Trung Quốc đã viết kỹ về dòng sông này với vai trò là con đường buôn bán.

Ngoài các sông lớn kể trên, Thủy Nguyên còn nhiều kênh rạch tự nhiên tại khu vực núi Đèo, Gia Đức, Liên Khê, Minh Đức, điển hình là các sông Chợ Bến, sông Nội Neo, sông Con, sông Chung Mỹ, sông Lịch Sỹ.

Từ xa xưa, cha ông ta đã biết lợi dụng những dòng sông đó làm ra những bè tre, bè nứa để vận chuyển. Dần dần con người phát triển lên, đã biết dùng tre để đan thuyền, biết đóng thuyền bằng gỗ để làm phương tiện vận tải, đi lại, chuyên chở hàng hóa. Nhu cầu về thông thương, giao lưu hàng hóa đã trở thành cần thiết ở Thủy Nguyên từ các thế kỷ trước. Bằng nghề sông nước, người địa phương đã xuôi ngược buôn bán với nhiều trung tâm kinh tế sầm uất xung quanh mà hàng hóa là những thổ sản (cau, trâu, chè xanh, nhãn trắng, hải sản cá tôm...).

Đầu công nguyên, địa bàn huyện Thủy Nguyên ngày nay xuất hiện là một số “đô thị” tập trung các hoạt động kinh tế, nhất là giao lưu buôn bán bằng đường thủy. Sông Giá, sông Vân Cù (sông Bạch Đằng) là đường giao lưu buôn bán quan trọng giữa Vân Đồn với Thủy Nguyên và sâu trong nội địa miền Bắc.

Vào thời Mạc (thế kỷ XVI), thương mại được khuyến khích. Hoạt động giao thông

đường thủy ở Thủy Nguyên thời kỳ này phát triển mạnh và nhộn nhịp hơn. Điều này đã tạo điều kiện cho sự phát triển của các chợ bến sông... Cảnh buôn bán tấp nập thường thấy ở các khu vực có cửa sông, cửa biển hơn là những làng, trấn ở trong đất liền. Các vùng ven sông, nhất là ven sông Bạch Đằng, sông Giá, sông Hòn Ngọc hình thành nhiều bến, thuyền bè của thương nhân các vùng và Trung Quốc sang trao đổi.

Do nằm sát sông Kinh Thầy, mà vùng đất Phù Ninh thuyền bè từ khắp vùng từ Kinh Môn, Phả Lại (Hải Dương), Đông Triều (Quảng Ninh), thậm chí từ Trà Cổ, Móng Cái, Vân Đồn (Quảng Ninh), Hoa Phong (Cát Hải) đến mạn Kinh Bắc cũng đưa hải sản, mắm muối, lâm thổ sản, hàng gốm sứ... về chợ bến Then, bến Đình (Phù Lưu), bến Một (Ngọc Khê), bến Vệt (Việt Khê)... để buôn bán, trao đổi.

Ưu điểm lớn nhất của vận tải đường sông là có thể vận chuyển được những hàng hoá cồng kềnh và tải trọng lớn hơn đường bộ. Giao thông đường thủy đóng vai trò then chốt trong việc thông thương buôn bán và giao lưu văn hoá giữa miền xuôi và miền ngược, giữa Việt Nam và các nước lân bang, giữa Thủy Nguyên và các địa phương lân cận, như Quảng Ninh, Hải Dương, Bắc Ninh, Bắc Giang và nội thành Hải Phòng.

2.2. Các bến sông

Nói đến Thủy Nguyên là nói đến một huyện có rất nhiều bến sông. Phà Rừng (qua sông Bạch Đằng) nằm trên quốc lộ 10 cũ nối Thủy Nguyên với Quảng Ninh. Đứng ở bờ bên xã Tam Hưng nhìn sang bên kia chỉ thấy nước với trời bát ngát. Xuôi theo đường 10 xuống phía Nam là phà Bính nối với thành phố Hải Phòng. Đây là một bến phà vô cùng đông khách và xe cộ. Ngày nay, đã bắc cầu gọi là cầu Bính. Theo đường 352 đi lên phía Bắc là bến Đụn qua sông Đá Bạc nối với huyện Đông

Triều (Quảng Ninh) để lên quốc lộ 18. Ở phía Tây, sang huyện Kinh Môn (Hải Dương) phải qua đò Rinh trên sông Kinh Thầy. Xuôi theo đường 10B về phía Tây Nam là bến phà Kiên nối với huyện An Dương. Ngày nay, đã bắc cầu gọi là cầu Kiên. Xuôi theo đường máng nước về phía Tây Bắc là bến Đá Bạc nối với Uông Bí (Quảng Ninh) qua sông Đá Bạc, nay đã bắc cầu gọi là cầu Đá Bạc. Ngoài ra, còn có vô số các đò qua sông nhỏ đi từ xã này sang xã khác. Trong những năm gần đây, trên địa bàn huyện Thủy Nguyên đã xây dựng và đưa vào sử dụng một số cảng sông, bến Đá Bạc, Xuân Lai phục vụ chuyển chở vật liệu xây dựng, bến Kiên phục vụ vận chuyển hàng hoá và khách du lịch, bến Minh Đức phục vụ vận chuyển hàng hoá và hành khách, bến Cống Sơn và Lập Lễ phục vụ vận chuyển hải sản và du lịch.

2.3. Các phương tiện giao thông đường thủy

Phương tiện giao thông thủy của người Thủy Nguyên rất phong phú và đa dạng. Trong đó, thuyền là loại phương tiện cơ bản nhất. Thuyền không chỉ giúp con người di chuyển, là công cụ chuyên chở hàng hoá, mà còn là ngôi nhà của những người dân quen sống trên sông nước.

Người Việt xưa sử dụng những loại thuyền độc mộc, thuyền thúng, thuyền đóng ván, mảng, bè, thuyền gỗ, thuyền nan. Người dân Thủy Nguyên chủ yếu dùng thuyền gỗ, thuyền nan làm phương tiện giao thông thủy, đánh bắt cá, vận chuyển hàng hóa, nguyên vật liệu...

II. GIAO THÔNG VẬN TẢI THỜI PHÁP THUỘC

Sau khi cơ bản “bình định” được nước ta, thực dân Pháp tiến hành công cuộc khai thác bóc lột thuộc địa. Thủy Nguyên nằm trên địa bàn quan trọng kết nối giữa các vùng

đồng bằng Bắc Bộ, thành phố cảng Hải Phòng, vùng mỏ và vùng trung du Đông Triều. Muốn khai thác, bóc lột tài nguyên và nhân công không còn cách nào khác, trước hết phải phát triển hệ thống giao thông (bản chất của tư bản Pháp ở Đông Dương là bóc lột nhân công, tài nguyên và cho vay nặng lãi).

Năm 1897, Toàn quyền Đông Dương Pôn Đume (Paul Doumer), người khai sinh chính sách khai thác thuộc địa Đông Dương lần thứ nhất, đã không che giấu mưu đồ: *Xây dựng cho Đông Dương... Một hệ thống đường sắt, đường bộ, sông đào, bến cảng, những cái cần thiết cho việc khai thác xứ Đông Dương.* Do vậy, mạng lưới giao thông đường bộ của nước ta thời Pháp thuộc được hình thành và phát triển khá nhanh. Lúc đầu, hệ thống giao thông đường mòn đã được hình thành từ trước được nâng cấp, mở rộng để cho xe ngựa đi lại, sau đó được rải đá, nắn tuyến và từng bước cứng hóa mặt đường các tuyến đường quan trọng. Đến đầu những năm 20 của thế kỷ XX, mạng lưới giao thông đường bộ ở nước ta cơ bản được định hình với ba loại đường: Đường quốc lộ là loại đường rộng nhất, dài nhất và là tuyến đường vận tải chính nối các tỉnh, lộ trong cả nước; đường hàng tỉnh là loại đường nối các trấn, tỉnh trong cả nước; đường hàng xã là loại đường nhỏ nối liền các thôn, xã, làng, bản với nhau hoặc hình thành từ những con đê chạy dọc sông ngòi cả nước, các loại đường nhỏ này được hình thành do thói quen đi lại tự nhiên của người dân.

Đầu thế kỷ XX, trên địa bàn huyện Thủy Nguyên mạng lưới đường bộ được hình thành. Một mạng lưới đường quốc lộ, liên tỉnh, cấp tỉnh bao gồm các đường:

- Quốc lộ 10, trong đó đường 10A, nối từ tỉnh Ninh Bình qua Thái Bình, Kiến An vào nội thành Hải Phòng, qua phà Bính - Thủy Nguyên đi Quảng Yên, Hòn Gai, đoạn qua huyện dài 18 km, từ bến Bính qua núi Đèo đến Phà Rừng. Đường 10B, từ Kiến An - Quán

Toan qua phà Kiên, Trịnh Xá đến Núi Đèo (đoạn từ Thủy Sơn, nối đường 10, tới thị trấn Núi Đèo nay được đặt là đường 351).

- Đường tỉnh lộ 200 (nay là 352) từ Trịnh Xá qua Quảng Thanh, bến Đụn sang Mạo Khê, Đông Triều, Bắc Giang, Bắc Ninh nối với vùng trung du.

Từ các trục đường quốc lộ, tỉnh lộ này hình thành nhiều đường nhánh. Từ những đường nhánh lại phân chia thành nhiều đường nhỏ nối các làng xóm với nhau và thông ra các trục đường chính gọi là đường liên thôn, liên xã.

- Tuyến đường máng nước được hình thành trên cơ sở đường ống dẫn nước từ Vàng Danh - Uông Bí qua sông Đá Bạc, sông Giá, Thủy Đường, Tân Dương, sông Bính về nhà máy Nước Hải Phòng - dài 30 km, hoàn thành năm 1896. Nó chỉ là đường đất dân sinh, phương tiện lớn không qua lại được.

- Đường liên xã là loại đường nhỏ nối liền các thôn, xã, làng, xóm với nhau hoặc hình thành từ những con đê chạy dọc sông ngòi trong huyện. Hầu hết các đường này mặt rải đá hoặc đường đất, đủ rộng để người dân đi lại và vận chuyển bằng xe người kéo hoặc súc vật kéo, thậm chí cả xe ô tô nhỏ đi được trong mùa khô, giúp cho việc thông thương khá nhanh chóng đến các địa điểm xa nhất trong huyện.

- Đường liên thôn, liên xã thường nhỏ. Ở những làng xã có điều kiện kinh tế khá giả, qua nhiều thế hệ đóng góp tiền của, vật liệu, công lao động, một phần trai gái kết hôn nộp “cheo”, giống như một khoản lệ phí hôn nhân, để xây dựng mặt đường thôn xóm bằng gạch ghép nghiêng hoặc đá phiến ghép. Ở những làng xã nghèo, đường sá thường nhỏ hẹp, quanh co, gập ghềnh, bị cây cối che chắn, vướng víu và không có rãnh thoát nước, chỉ đủ để người và súc vật đi lại. Vào mùa mưa, mặt đường lầy lội, phân súc vật ngập ngựa,

mất vệ sinh. Vào mùa khô, mặt đường nứt nẻ, bụi bặm.

Sau Cách mạng Tháng Tám năm 1945, chính quyền mới đứng trước muôn vàn khó khăn “*Thù trong, giặc ngoài*” nên chưa có điều kiện mở mang hệ thống giao thông. Cuối năm 1946, thực dân Pháp tiến hành cuộc chiến tranh xâm lược nước ta lần thứ hai, Chủ tịch Hồ Chí Minh đã kêu gọi đồng bào cả nước thực hiện tiêu thổ kháng chiến: *“Đánh thì phải phá hoại. Ta không phá thì Pháp cũng phá. Nếu ta không phá đường phá cống, lấp sông lấp ngòi, nếu ta không phá những nhà cửa kiên cố mà Pháp có thể dùng làm nơi căn cứ, thì Pháp sẽ đem tàu thủy, xe tăng đến đánh ta, và chúng sẽ đốt nhà cướp bóc sạch trơn. Vì vậy, ta phải phá trước, cho Pháp không dùng được. Dù ta muốn để cống, để đường, để nhà mà dùng, cũng không dùng được, vì Pháp sẽ chiếm hết, phá hết. Bây giờ ta phải phá đi, để chặn Pháp lại, không cho chúng tiến lên, không cho chúng lợi dụng...”*⁽¹⁾. Hưởng ứng lời kêu gọi cứu nước của Hồ Chủ tịch, Đảng bộ, quân và dân Thủy Nguyên khẩn trương chuẩn bị kháng chiến, thực hiện “*Tiêu thổ kháng chiến*”, “*Vườn không nhà trống*”, tích cực đào hầm, hào, đắp ụ, ngăn sông, lập chướng ngại vật để ngăn cản bước tiến của địch... Nhiều đình, chùa, nhà xây to bị tháo dỡ hoặc phá hủy, với ý tưởng đơn giản là làm “vườn không nhà trống” để kẻ thù không có nơi đóng quân. Ủy ban kháng chiến từ huyện xuống xã đã huy động các ngành, các giới đóng góp hàng vạn ngày công, đào hàng chục km giao thông hào ở núi Đèo, bến Kiên, bến Bính, chợ Si; trộn bùn rơm rải trên các trục đường lớn. Nhân dân góp hàng vạn cây tre, rọ đất, đá để rào ngăn sông Giá, sông Cấm (rào ở đoạn bến Một, bến Kiên). Năm 1948, thực hiện chỉ thị phá tề của Thường vụ Trung ương Đảng, đêm ngày 25-10-1948, cuộc tổng

(1) Hồ Chí Minh: *Toàn tập*, Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội. 2002, tập 5, tr.25.

phá tề ở Thủy Nguyên chính thức bắt đầu. Ngoài việc giải tán các ban tề, tước vũ khí của lính bảo an, bao vây tiến công đồn địch, nhân dân Thủy Nguyên còn nô nức đi phá đường chặn giặc tiếp vận, giải tỏa các đồn bốt, phá 50 mét đường trên đoạn chợ Si - Quảng Cư, 60 mét đoạn Thanh Lăng đi Phi Liệt, phá sập cầu Vũ Sơn, phá đường máng nước (đường dẫn nước từ Vàng Danh về Hải Phòng), cắt 40 km đường dây điện thoại từ núi Đèo đến bến Đoan, cầu Đá Bạc...

Mặc dù ở các địa phương trong huyện, đường bộ bị phá hỏng, đường sông bị lấp chướng ngại vật để ngăn quân Pháp cung cấp lương thực, thực phẩm, đạn dược... cho các vùng tạm chiếm, các chiến trường ở phía Bắc. Nhưng mạch máu giao thông vận tải ở Thủy Nguyên vẫn hoạt động, phục vụ các nhu cầu của nhân dân và phục vụ kháng chiến, góp phần vào thắng lợi của cuộc kháng chiến trường kỳ chống thực dân Pháp xâm lược.

III. THỜI KỲ KHÔI PHỤC, PHÁT TRIỂN KINH TẾ (1955 - 1965)

Sau ngày giải phóng (13-5-1955), nhân dân Thủy Nguyên, cùng với miền Bắc, bắt tay ngay vào thực hiện nhiệm vụ hàn gắn vết thương chiến tranh, khôi phục kinh tế, ổn định đời sống, chuẩn bị mọi điều kiện tiến hành cách mạng xã hội chủ nghĩa.

1. Giai đoạn 1955 - 1960

Thực hiện kế hoạch khôi phục kinh tế, giao thông vận tải của Thủy Nguyên đã có bước tiến bộ. Mạng lưới giao thông đường bộ, đường sông bước đầu được phục hồi. Công tác duy tu, bảo dưỡng đường sá, cầu cống được tiến hành khẩn trương, đáp ứng yêu cầu phục vụ sản xuất và đi lại của nhân dân. Sau 3 năm (1955-1957), ngành giao thông vận tải Thủy Nguyên đã đào đắp được hàng ngàn mét khối nền đường, sửa chữa hàng chục ki lô mét mặt đường 10, đường 200, đường máng nước

(đoạn từ Thủy Đường đi cầu Đá Bạc) và đường liên thôn liên xã; sửa chữa các cầu cũ, xây dựng lại cầu, cống do ta phá hủy để cản đường tiến của thực dân Pháp và sửa chữa các bến phà Bính, phà Rừng, phà Kiên, phà Đụn... Tập trung thanh thải các chướng ngại vật, mở rộng luồng lạch trên các tuyến sông để phương tiện vận tải thủy đi lại thuận tiện, tránh tai nạn, chìm đắm.

Từ năm 1958, cả nước bước vào thực hiện kế hoạch 3 năm (1958-1960) cải tạo và phát triển kinh tế - xã hội, đưa miền Bắc từng bước tiến lên chủ nghĩa xã hội. Ngành giao thông của Thủy Nguyên lúc này vừa phải tiến hành củng cố và phát triển mạng lưới giao thông đã bị tàn phá nặng nề trong 9 năm kháng chiến chống thực dân Pháp, phát triển phương tiện vận tải các loại, vừa phải cải tạo xã hội chủ nghĩa. Thực hiện nhiệm vụ này, trong 3 năm 1958-1960, Thủy Nguyên hoàn



Thuyền nan



Xe cút kít

thành việc trải nhựa gần 20 km đường 10A, bến Bính - Núi Đèo - phà Rừng và 10B bến Kiên - Núi Đèo, rải đá dăm đường máng nước và đường 200 (đường 351)... bảo đảm các tuyến giao thông bến Bính - bến Rừng, bến Kiên - Núi Đèo, Trịnh Xá - bến Đụn được thuận lợi, thông suốt. Về phương tiện giao thông, vận tải bộ chủ yếu lúc này là các loại xe thô sơ như xe ngựa, xe đạp, xe đạp thô, xe đẩy tay... Số xe ô tô vận tải do quốc doanh, công tư hợp doanh và vận tải của cơ quan, xí nghiệp đóng trên địa bàn còn rất ít.



Xe đạp

Các tuyến đường sông chính trên địa bàn huyện bước đầu được khôi phục. Phương tiện vận tải thủy của Thủy Nguyên chủ yếu là thuyền nan và thuyền gỗ do 2 làng nghề truyền thống của Thủy Nguyên sản xuất. Đó là nghề đan thuyền nan ở làng Tuy Lạc xã Thủy Triều và nghề đóng thuyền gỗ ở xã Phả Lễ. Các thuyền nan tre của làng Tuy Lạc chủ yếu phục vụ sản xuất nông nghiệp như chở phân bón, chở đất, chở lúa trong những kỳ thu hoạch, đồng thời còn vận chuyển vật liệu xây dựng, như gạch đá, cát sỏi, vôi gạch trên các sông rạch trong đê phục vụ nhu cầu xây dựng ở các địa phương trong huyện...

Nghề đóng thuyền gỗ ở Phả Lễ xưa kia chỉ đóng được thuyền buồm các loại to nhỏ chạy ven biển, trên sông phục vụ vận tải hàng hóa, hành khách và đánh cá. Thời kỳ này, các lán đóng thuyền của Phả Lễ đã đóng được thuyền

buồm có chiều dài từ 7-8 mét, chiều ngang từ 2,5 đến 3 mét. Thuyền có khoang chứa hàng, có khoang cho thủy thủ nghỉ. Loại thuyền này chỉ hoạt động vùng cửa sông và ven biển.

2. Giai đoạn 1961- 1965

Triển khai thực hiện nhiệm vụ trong 2 năm 1961-1962 do Nghị quyết Đại hội đại biểu lần II (vòng 2) Đảng bộ Hải Phòng đề ra là: *"Ra sức phát triển nền kinh tế thành phố một cách toàn diện vững chắc, lấy phát triển công nghiệp, giao thông vận tải làm trọng tâm, đồng thời phát triển nông nghiệp, ngư nghiệp, diêm nghiệp"*⁽¹⁾. Trong lĩnh vực giao thông vận tải, Đảng bộ Thủy Nguyên chỉ đạo thực hiện chủ trương phân cấp quản lý cả về giao thông lẫn vận tải.

- Về phát triển giao thông: Ngay năm đầu thực hiện kế hoạch 5 năm lần thứ nhất (năm 1961), công tác giao thông vận tải đã có bước phát triển tích cực. Các tuyến đường giao thông chính như bến Bính - bến Rừng, bến Kiên - Núi Đèo, Trịnh Xá - bến Đụn và các tuyến đường do huyện quản lý đều được tu bổ, nâng cấp. Kết cấu mặt đường được rải cấp phối và đá dăm, trong đó nhiều đoạn mặt đường được rải nhựa. Tuy nhiên chất lượng nền đường, áo đường rất kém, nhất là đường liên thôn, liên xã.

- Về phát triển đơn vị vận tải: Đầu thập kỷ 60, cùng với phong trào hợp tác hóa nông nghiệp, các hợp tác xã vận tải huyện Thủy Nguyên cũng lần lượt ra đời: năm 1961 thành lập hợp tác xã vận tải bộ Thắng Lợi và hợp tác xã vận tải thủy Xuân Thành, năm 1963 thành lập hợp tác xã vận tải Tân Tiến (An Lư), năm 1965 thành lập hợp tác xã vận tải Minh Tiến (Minh Tân)... Trong đó, 2 hợp tác xã vận tải thủy có quy mô lớn là:

(1) Thành ủy Hải Phòng - *Lịch sử Đảng bộ Hải Phòng, tập (1955-1975)*, NXB Hải Phòng, 1992, tr.131

+ Hợp tác xã vận tải Xuân Thành xã Phả Lễ thành lập tháng 2 năm 1961, có 65 lao động, 17 thuyền vận tải với tổng trọng tải là 250 tấn. Nhiệm vụ là chở cát, đá, sỏi phục vụ yêu cầu xây dựng của thành phố Hải Phòng.

+ Hợp tác xã vận tải thủy Minh Tiến xã Minh Tân được thành lập ngày 2-9-1965. Với 77 xã viên, 321 tấn phương tiện, chủ yếu là thuyền có trọng tải từ 7 đến 8 tấn. Minh Tiến vừa làm nhiệm vụ vận chuyển hàng do thành phố giao, trong đó có tổ chuyên vận tải lương thực, vũ khí phục vụ quân đội và nhân dân tuyến lửa Quảng Bình vừa sản xuất đá, nung vôi để tạo thêm nguồn hàng giành chủ động trong kế hoạch vận chuyển.

Về giao thông nông thôn: Chủ trương của huyện lúc này là phát triển giao thông nông thôn kết hợp chặt chẽ với phát triển thủy lợi. Phát triển đường liên thôn, liên xã có quy hoạch đảm bảo phục vụ vận tải bằng phương tiện thô sơ như xe bò, xe ngựa, xe cút kít, xe đạp thồ, thuyền nan góp phần thực hiện mục tiêu giải phóng đôi vai cho người nông dân. Phương châm phát triển giao thông nông thôn là dựa vào dân là chính, kết hợp giữa phát triển giao thông với thủy lợi và tăng cường cán bộ kỹ thuật cho cấp huyện. Đến năm 1965, toàn huyện có 431,8 km đường thôn, xóm và đường ra đồng, trong đó có 182,6 km đường



Xe đạp thồ

cấp phối và 249,2 km đường đang cải tạo, với 4,2 km cầu bê tông, cống các loại, 36 cầu cống xây bằng gạch.

IV. GIAO THÔNG - VẬN TẢI THỜI KỲ KHÁNG CHIẾN CHỐNG MỸ (1965 - 1975)

Ngày 5-8-1964, đế quốc Mỹ sử dụng không quân, hải quân tiến hành cuộc chiến tranh phá hoại miền Bắc. Đầu năm 1965, chúng liên tiếp mở các chiến dịch ném bom đánh phá hệ thống giao thông, nhằm ngăn chặn sự chi viện vũ khí, hàng hóa từ cảng Hải Phòng vào tiền tuyến. Tháng 7 năm 1965, Ban Bí thư Trung ương Đảng ra Nghị quyết, trong đó xác định: *Giao thông vận tải là nhiệm vụ trung tâm đột xuất, cấp bách có tính chất chiến lược của toàn Đảng, toàn dân, bảo đảm giao thông vận tải là chiến lược quan trọng, đặc biệt là các con đường chi viện cho miền Nam.*

Hải Phòng là thành phố cảng lớn nhất miền Bắc, tiếp nhận phần lớn hàng viện trợ của Liên Xô, Trung Quốc và các nước xã hội chủ nghĩa, chuyển tới các chiến trường miền Nam - Bắc và là căn cứ xuất phát của đường Hồ Chí Minh trên biển. Do vậy, máy bay Mỹ đã tập trung bắn phá ác liệt các tuyến giao thông vận tải ở Hải Phòng, như đánh vào tàu thuyền, xe vận tải, phá cầu phà, đường giao thông chính, tiến hành phong tỏa cảng... nhằm hủy diệt đầu mối giao thông vận tải, ngăn chặn chi viện của miền Bắc cho miền Nam và của quốc tế với Việt Nam. Trong suốt hai cuộc chống chiến tranh phá hoại và phong tỏa của đế quốc Mỹ, toàn Đảng, toàn dân và quân thành phố đã xác định bảo đảm giao thông vận tải là nhiệm vụ trọng tâm số một.

Là huyện nằm sát cảng, có hệ thống giao thông thủy bộ quan trọng trong giải tỏa hàng hóa từ cảng, có nhiều cơ quan, xí nghiệp sơ tán về, đặc biệt là được bố trí lực lượng phòng không khá mạnh để bảo vệ

thành phố và các tuyến giao thông. Từ giữa năm 1966, trên địa bàn huyện Thủy Nguyên máy bay địch ném bom bắn phá 29 trận tập trung vào bến Kiền, bến Rừng, cầu Đá Bạc, cầu Giá và các phương tiện vận tải thủy trên sông Bạch Đằng, sông Cấm...

Năm 1967, địch tăng cường ngày đêm đánh phá đường giao thông thủy, bộ nhằm ngăn chặn việc giải tỏa hàng từ cảng Hải Phòng. Chúng ném bom nổ chậm xuống các điểm nút giao thông, phá cầu, thả bom bi gây sát thương, giết hại dân thường. Các cầu ra vào thành phố và các cầu Giá, cầu Đá Bạc của Thủy Nguyên lần lượt bị đánh sập. Bến Kiền, bến Rừng bị thả bom nổ chậm, bom từ trường. Khu công nghiệp dọc sông Cấm từ cảng Vật Cách đến nhà máy Điện Cửa Cấm, Máy Chai... bị đánh phá ngày đêm. Từ đây, ngành giao thông vận tải của Thủy Nguyên bước vào một giai đoạn khó khăn, gian khổ và nhiều thử thách mới.

Thực hiện chỉ thị của Thành ủy Hải Phòng xác định giao thông vận tải là nhiệm vụ trung tâm đột xuất số 1 của toàn Đảng, toàn quân, toàn dân thành phố, Huyện ủy Thủy Nguyên ra nghị quyết: *"Dù bất kỳ tình huống nào cũng phải đảm bảo giao thông vận tải thông suốt, góp phần giữ vững hoạt động của Cảng, đảm bảo cho bộ đội cơ động chiến đấu và phục vụ mọi kế hoạch, yêu cầu của địa phương"*⁽¹⁾. Huyện ủy chỉ đạo kết hợp chặt chẽ giữa giao thông và thủy lợi, mở thêm nhiều đường mới liên xã (điển hình là đường Lưu Kiếm - Lại Xuân, Lưu Kiếm - Minh Đức), tổ chức một số bến đò phục vụ cho việc đi lại và sản xuất của nhân dân. Các xã tiến hành thành lập lực lượng công binh nhân dân, chủ yếu tập trung vào khu vực ven sông Cấm, đường 10, đường 200, các bến phà, cầu. Lực lượng công binh chia làm hai bộ phận, bộ

(1) *Lịch sử Đảng bộ huyện Thủy Nguyên (1930 - 2013)*, NXB Hải Phòng 2013, trang 234.

phận phá bom và bộ phận công trình chuyên tu sửa đường. Vì vậy, các tuyến giao thông trên bộ do huyện quản lý được tu sửa, khôi phục kịp thời, phục vụ tốt việc vận chuyển hàng hóa và đi lại của nhân dân.

Về đường sông, để đảm bảo giao thông vận tải thông suốt trong thời chiến, Thủy Nguyên tập trung đầu tư cho 2 hợp tác xã Xuân Thành, Minh Tiến và thành lập các hợp tác xã vận tải thủy Tân Tiến (An Lữ) và Hợp Thành. Trong những năm chiến tranh phá hoại ác liệt, nhiều đoàn vận tải của Minh Tiến nhiều lần vượt qua bom đạn, thủy lôi, vận chuyển lương thực, vũ khí phục vụ quân đội và nhân dân tuyến lửa Quảng Bình. Thực hiện khẩu hiệu "Địch đánh ta cứ đi", ngày đêm bám biển, bám thuyền, chiến đấu kiên cường, nhiều đảng viên đã hy sinh anh dũng. Năm 1967, Minh Tiến vận chuyển được 55.000 tấn hàng. Năm 1968, Minh Tiến trang bị thêm 70 thuyền, sà lan, ca nô phục vụ sản xuất và chiến đấu. Hợp tác xã còn tham gia vận chuyển nhiều vật liệu góp phần khôi phục cầu cống, đường giao thông bị đánh phá trên địa bàn huyện và thành phố. Hợp tác xã Minh Tiến nhiều năm được tặng cờ luân lưu của Bộ Giao thông Vận tải và của thành phố Hải Phòng, xứng đáng là đơn vị Lá cờ đầu trên mặt trận giao thông vận tải của miền Bắc.

Giao thông nông thôn được quan tâm phát triển. Các tuyến đường liên thôn, liên xã được tu sửa và đắp mới, bảo đảm các loại xe cơ giới đi lại dễ dàng. Phương hướng chung phát triển giao thông vận tải nông thôn lúc này vẫn là căn bản xóa bỏ nạn gồng gánh nặng nhọc, giải phóng đôi vai cho người lao động, nhất là trong khâu sản xuất nông nghiệp. Tập trung củng cố và phát triển các hợp tác xã vận tải với các phương tiện vận tải thô sơ như xe bò, xe ngựa, xe ba gác, xe kéo tay, các loại thuyền nan, thuyền buồm, xe cút kít... để vận chuyển hàng hóa từ thành phố về huyện, từ huyện về các xã và ngược lại, phấn

đầu đưa việc sử dụng xe, thuyền vận chuyển thành phong trào quần chúng, phục vụ tốt nhiệm vụ sản xuất và ổn định đời sống của nhân dân.



Xe cải tiến bằng sắt

Năm 1973, Hiệp định Pari được ký kết, Thủy Nguyên nhanh chóng khắc phục hậu quả chiến tranh, sớm ổn định tình hình sản xuất và đời sống nhân dân. Trong lĩnh vực giao thông vận tải, ngành giao thông vận tải đã thực hiện vượt mức kế hoạch 104 tấn hàng và hoàn thành kế hoạch cải tạo mặt đường, làm đường giao thông liên thôn. Hợp tác xã vận tải Minh Tiến (Minh Tân) vẫn phát huy truyền thống là đơn vị Lá cờ đầu của ngành Giao thông Vận tải thành phố.

V. GIAO THÔNG - VẬN TẢI THỜI KỲ KHÔI PHỤC, PHÁT TRIỂN KINH TẾ - XÃ HỘI (1975 - 1985)

1. Giai đoạn 1975 - 1980

Đất nước thống nhất, thực hiện hai nhiệm vụ chiến lược xây dựng và bảo vệ Tổ quốc, Đảng bộ và nhân dân Thủy Nguyên đứng trước bao khó khăn, thử thách. Hai cuộc chiến tranh phá hoại và phong tỏa ác liệt, kéo dài của đế quốc Mỹ đã để lại hậu quả nặng nề trên tất cả các lĩnh vực kinh tế - xã hội, nhất là trong lĩnh vực giao thông vận tải. Thiếu vật tư cho sản xuất (nhiên liệu, phụ tùng thay thế...), lương thực, thực phẩm, hàng hóa thiết yếu cho đời sống khan hiếm. Lực lượng vận tải của khối hợp tác xã hoạt động kém hiệu quả. Năm 1980, Nhà nước chỉ cần đối được

21% nhu cầu về sắt lốp ô tô, 62% về dầu diesel nên các hợp tác xã vận tải cơ giới đường bộ hoạt động chỉ đạt 50% công suất. Phương tiện vận tải thô sơ thiếu sức vật kéo, các chế độ về lương thực, thực phẩm cho xã viên hợp tác xã vận tải không được cung cấp. Giá cước vận chuyển do Nhà nước quy định rất thấp so với giá thành thực tế, phần lớn các hợp tác xã không đủ bù đắp chi phí, thua lỗ nặng. Nhiều hợp tác xã vận tải tự tìm kiếm việc làm, hoạt động ngoài kế hoạch là chủ yếu. Năng lực vận tải thủy và bộ bước vào giai đoạn sa sút nghiêm trọng.

Thành phố và huyện đã có nhiều biện pháp khắc phục, nhưng khó khăn vẫn không giảm, đời sống nhân dân, nhất là cán bộ công nhân viên ngày càng sa sút. Để tháo gỡ khó khăn trên, tháng 8 năm 1979, Nghị quyết Hội nghị lần thứ 6 (khóa IV) Ban Chấp hành Trung ương Đảng đưa ra một số quyết định quan trọng và đề ra nhiều chủ trương, chính sách cụ thể mới, nhằm “bung ra” tháo gỡ những khó khăn, bế tắc về kinh tế, đời sống.

2. Giai đoạn 1981 - 1985

Trong giai đoạn 1981-1985, lĩnh vực giao thông vận tải của Thủy Nguyên có bước phát triển khá.

Mạng lưới giao thông nông thôn tiếp tục được tăng cường. Huyện xây dựng thêm tuyến đường Gia Minh - Gia Đức dài 5 km bằng đất núi phụ gia lấy từ núi Diệu Tú (xã Liên Khê), tạo cơ sở hạ tầng để đưa dân ra vùng kinh tế mới Gia Minh; mở rộng, nâng cấp các tuyến giao thông liên xã từ Tân Dương đi Dương Quan, Ngũ Lão đi Phả Lễ - Lập Lễ; Lưu Kiếm đi Liên Khê; Phù Ninh đi An Sơn... theo phương châm Nhà nước công trợ, huyện, xã cùng làm. Nhiều tuyến đường liên xã, liên thôn, liên xóm ở nhiều địa phương trong huyện được mở rộng trên 3,5 mét và được bê-tông hóa, đảm bảo lưu thông đi lại thuận tiện. Một số tuyến đường trong hệ thống giao thông nông thôn được tu bổ và

nâng cấp bằng chất liệu cứng như vôi, chặt, xi lò, đổ đất cấp phối...

Về tổ chức quản lý: Theo yêu cầu tăng cường xây dựng cấp huyện, Thủy Nguyên quan tâm tăng cường công tác quản lý đối với đơn vị kinh tế cơ sở, tiếp tục hoàn chỉnh cơ chế khoán trong nông nghiệp, tiểu thủ công nghiệp, ngư nghiệp và giao thông vận tải theo tinh thần Nghị quyết Hội nghị Trung ương Đảng lần thứ 3 và lần thứ 4 (khóa V) và Nghị quyết số 04-NQ/TU của Thành ủy Hải Phòng; thực hiện Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ V về xây dựng huyện thành cấp kế hoạch, ngân sách, thành phố bàn giao hầu hết các cửa hàng, xí nghiệp, trạm trại trực thuộc các ngành của thành phố trên địa bàn huyện cho huyện quản lý và điều hành. Trong lĩnh vực giao thông vận tải, bộ máy quản lý của Thủy Nguyên được phân cấp như sau:

Công ty Công trình giao thông huyện là đơn vị làm kinh tế, có tổng số cán bộ công nhân viên là 170 người với trang thiết bị cơ giới tự thi công những công trình vừa và nhỏ. Dưới sự chỉ đạo trực tiếp của Ủy ban nhân dân huyện và một phần cho ngành dọc là phòng giao thông vận tải huyện.

Phòng Giao thông vận tải và Ban Liên hiệp xã Giao thông vận tải huyện làm nhiệm vụ quản lý Nhà nước và điều hành sản xuất, đồng thời tham gia quản lý kinh tế ngành. Các hợp tác xã vận tải do phòng Giao thông Vận tải và Ban Liên hiệp xã Giao thông Vận tải huyện quản lý 9 đơn vị, trong đó có 5 đơn vị vận tải thủy là Minh Tiến, Xuân Thành, Tân Tiến, Hợp Thành và Kiên Bái; 1 hợp tác xã vận tải bộ Thắng Lợi; 1 hợp tác xã xếp dỡ Giải Phóng; và 2 đơn vị sửa chữa thủy là hợp tác xã Thủy Lâm... Nguồn vốn của các hợp tác xã này dựa theo 3 nguồn: Nhà nước, tập thể và tư nhân, nhưng chủ yếu là của tư nhân tự bỏ ra mua sắm và nhập vào hợp tác xã. Ngoài ra còn một số hợp tác xã nông nghiệp kiêm

vận tải như Phù Ninh, An Sơn, Lại Xuân, Thủy Triều, Phục Lễ... Tất cả các hợp tác xã vận tải do phòng Giao thông quản lý nêu trên đều thực hiện chức năng hạch toán độc lập, chịu trách nhiệm trước kết quả sản xuất kinh doanh, làm nghĩa vụ nộp ngân sách cho huyện và tự trang trải mọi chi phí của đơn vị.

Do có công tác quản lý chặt chẽ, từ cuối năm 1982, một số hợp tác xã đi vào hoạt động kinh doanh tương đối tốt. Một số đơn vị thực hiện kế hoạch đạt kết quả khá, hạch toán có lãi, hoàn thành nhiệm vụ nộp ngân sách cho huyện, cải thiện một bước đời sống của cán bộ, công nhân viên. Điển hình là hợp tác xã vận tải thủy Minh Tiến. Năm 1982, Minh Tiến có 522 xã viên với 5 tổ thuyền gắn máy, 1 tổ sà lan, 1 tổ sửa chữa máy, 1 tổ sửa chữa vỏ, với 33 phương tiện chõ đá, sức chứa 820 tấn, 920 tấn phương tiện sà lan, 2 tàu đẩy, mỗi tàu 120 mã lực và 1 ô tô 4 tấn. Mặc dù khó khăn, Minh Tiến vẫn thực hiện vượt kế hoạch và hạch toán có lãi, hoàn thành nghĩa vụ nộp ngân sách và bảo đảm đời sống xã viên. Năm 1982, Minh Tiến là đơn vị Lá cờ đầu của ngành Giao thông vận tải thành phố.



Thuyền buồm

Xã Phục Lễ, thời kỳ 1975-1985, đã tổ chức đoàn thuyền vận tải gồm 7 chiếc: 1 thuyền máy vận tải 20 mét khối, 1 thuyền máy nhỏ để lại đất, 5 thuyền buồm trung bình 10 tấn/chiếc, chuyên làm nhiệm vụ vận

tải đất, làm gạch ngói lấy từ khu Đá Bạc, than từ Quảng Ninh, cát phục vụ cho dân và chở gạch ngói đi bán tại các tỉnh.



Xe lam

Các phương tiện giao thông trên địa bàn huyện thời kỳ này rất đa dạng, phong phú với nhiều chủng loại: xe ba gác, xe ngựa kéo, xe trâu, thuyền tiếp tục phục vụ đắc lực cho sản xuất nông nghiệp, vận chuyển vật liệu. Các phương tiện như xe xích lô, xe đạp (với số lượng lớn hầu như gia đình nào cũng có), xe lam, xe ô tô, xuất hiện nhiều xe máy là phương tiện đi lại của cán bộ, công nhân viên, nhân viên trong huyện.

VI. GIAO THÔNG - VẬN TẢI THỜI KỲ THỰC HIỆN CÔNG CUỘC ĐỔI MỚI (1986 - 2015)

1. Giai đoạn 1986 - 2000

Cùng với các ngành kinh tế khác, ngành Giao thông Vận tải của Thủy Nguyên bắt đầu thực hiện đường lối đổi mới. Hệ thống giao thông đường bộ và đường thủy ngày một hoàn thiện, từng bước được phân bổ hợp lý, tạo thành mạng lưới liên kết giữa các xã, thị trấn trong huyện và các địa phương lân cận, tạo điều kiện thuận lợi trong phát triển kinh tế - xã hội của huyện và khu vực.

- Về giao thông đường bộ: Đến năm 1990, trên địa bàn huyện Thủy Nguyên có

42 km đường quốc lộ, tỉnh lộ, trong đó có 26 km được rải nhựa mặt đường. Huyện đã xây dựng được 56,3 km đường trục huyện, trong đó 27,2 km được rải nhựa và hơn 238 km đường liên xã, liên thôn. Ngoài các tuyến giao thông chính bến Bính - bến Rừng, bến Kiềm - Núi Đèo, Trịnh xá - bến Đụn, còn có 8 tuyến với tổng số 62,3 km, 18 tuyến đường xã với tổng số 55,9 km. Cầu bê tông cốt thép 17 cái, cống các loại 62 cái. Ngoài ra, huyện còn có 431,8 km đường thôn, xóm và ra đồng, trong đó có 182,6 km đường cấp phối và 249,2 km đường đang cải tạo và 4,2 km cầu bê tông, cống các loại, 36 cầu cống xây bằng gạch. Tất cả hệ thống giao thông đó đã tạo cho Thủy Nguyên có được mạng lưới giao thông thông suốt từ huyện đến xã, thôn, xóm và kết nối với mạng lưới giao thông của thành phố và các tỉnh lân cận.

- Về phương tiện vận chuyển: Trong giai đoạn này, trên địa bàn huyện Thủy Nguyên đã có 104 ô tô các loại. Trong đó, ô tô tải có 94 chiếc, tính bình quân mỗi xã có khoảng 2,8 ô tô. Toàn huyện có 31 xe lam chuyên vận chuyển hành khách đi các bến Bính - bến Rừng, bến Bính - Thanh Lãng, phục vụ sự đi lại của nhân dân trong huyện cũng như ngoài huyện. Cũng trong thời kỳ này đã xuất hiện xe máy trở khách, dân gian hay gọi là “xe ôm”, xe taxi. Hàng năm, vận chuyển hàng vạn lượt người. Do điều kiện phát triển chung của xã hội, các loại xe thô sơ súc vật kéo như xe bò, xe ngựa dần dần mất đi, từ 35-40 xe bò, xe ngựa, nay chỉ còn 10 đến 12 xe. Đến năm 1990, toàn huyện có tới 350 xe công nông thay thế cho số xe bò, xe ngựa trước đây, phục vụ chuyên chở vật liệu xây dựng như gạch, ngói, xi măng... đáp ứng nhu cầu xây dựng địa phương.

Lưu Kiếm là địa phương làm tốt việc kết hợp giữa giao thông với thủy lợi, các tuyến đường chính trong làng, ra đồng đã mở rộng, tôn cao và cứng hóa bằng sỏi núi, có nơi bằng bê tông hoặc vôi chặt. Toàn xã có 35 xe công

chở ô tô nhỏ và hành khách qua sông Đá Bạc, hai thuyền vận tải 60 tấn đáp ứng tốt yêu cầu vận tải phục vụ sản xuất nông nghiệp và đi lại của nhân dân địa phương.

- Về phương tiện giao thông thủy: Trên địa bàn huyện cũng xuất hiện nhiều phương tiện thủy với sức chở hàng trăm tấn lắp máy từ 12 đến 135 CV. Do tình hình biến chuyển của đất nước cũng như sự đòi hỏi về nhu cầu vật chất, đầu năm 1982 đến năm 1990, số phương tiện vận tải thủy của Thủy Nguyên phát triển tương đối mạnh: Tổng số phương tiện vận tải thủy (kể cả vỏ và máy) là 479 phương tiện, gồm 5.000 tấn phương tiện, với tổng công suất là 3.540 CV, bình quân mỗi năm vận tải đường thủy cũng có thể đảm nhận được trên 100.000 lượt hành khách qua lại và khoảng 200.000 tấn hàng hóa vận chuyển, với trên 10 triệu tấn hàng luân chuyển cho Trung ương, thành phố và địa phương.

An Lư là địa phương điển hình về phát triển vận tải thủy, trở thành điểm sáng của thành phố. Năm 1990, toàn xã có 50 phương tiện vận tải thủy. Riêng Hợp tác xã vận tải Tiên Tiến của An Lư đã có 38 phương tiện, với trọng tải 1.450 tấn, giá trị hơn 203,3 triệu đồng. Năm 1989, kế hoạch là 46.486 tấn hàng hóa, thực hiện đạt 103%; kế hoạch về số tấn/km là 447.540 tấn/km. Năm 1990, doanh thu của hợp tác xã đạt 16.936.945 đồng.

Giao thông vận tải ở Thủy Nguyên khá đa dạng. Vận tải thủy được phát triển mạnh ở các xã An Lư, Trung Hà, Hoàng Động... Các phương tiện giao thông thủy bộ, nhất là xe công nông đóng góp rất lớn cho việc phát triển tiểu thủ công nghiệp và ngành nghề phụ. Khối lượng hàng hóa, hành khách vận chuyển và luân chuyển trên địa bàn huyện tăng nhanh qua các năm: Năm 1991, vận tải vật tư và hàng hóa đạt 86.800 tấn; năm 1992 đạt 136.000 tấn và 81.600 lượt hành khách; năm 1993 đạt 171.000 tấn vật tư, hàng hóa và 90.000 lượt hành khách.



Xe công nông



Xe ngựa kéo



Xe bò kéo

nông vận chuyển thóc lúa và vật liệu, giảm bớt việc mang vác nặng, khênh gánh bằng vai, 30 máy cày đa năng kết hợp vận chuyển, 2 xe lam, 1 xe ngựa và nhiều xích lô để phục vụ hành khách, 1 phà tự hành có khả năng



Đường Bạch Đằng thị trấn Núi Đèo

Giai đoạn này, giao thông nông thôn cũng phát triển mạnh. Nhiều xã chủ động tạo nguồn vốn để đầu tư nâng cấp các trục đường liên thôn, liên xã và một số đường trục chính trong huyện. Năm 1991, toàn huyện đã đào đắp 12.681 m³ đất đá, rải 14.487 m³ chất cứng mặt đường, với tổng giá trị 230 triệu đồng.

Thực hiện Nghị quyết của Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân huyện ban hành Quy định về phát triển hệ thống giao thông nông thôn của Thủy Nguyễn phát triển khá mạnh. Đến năm 1993, toàn huyện làm mới và nâng cấp, sửa chữa 115,6 km đường, đào đắp



Các phương tiện vận tải thủy xã An Lữ

42.298 m³ đất, rải 53.490 m³ chất cứng, đầu tư 351 ngàn ngày công và 1.076 triệu đồng để nâng cấp các tuyến đường. Huyện đã tranh thủ sự công trợ của thành phố và trích ngân sách huyện thi công tuyến đường máng nước dài 3.000 mét, lấp đất một số nhịp cầu Giá, một số cống... giá trị gần 800 triệu đồng. Năm 1993, vốn đầu tư cho giao thông là 2 tỷ 579 triệu

đồng, trong đó vốn tự có của huyện và nhân dân đóng góp là 1.200 triệu đồng, 427 ngàn ngày công. Trong những năm 1991 - 1993, tổng kinh phí đầu tư cho giao thông là 3.380 triệu đồng, đã làm 11 km đường nhựa, 11 km đường bê tông và 9 km đường cấp phối...

Những năm 1996 - 2000, đường giao thông liên thôn, liên xã tiếp tục được cứng hóa, rải nhựa, bê tông. Thị trấn Núi Đèo, Minh Đức, trung tâm các xã... được xây dựng khang trang, dần trở thành trung tâm kinh tế - văn hóa quan trọng. Cùng với việc cứng hóa mở mang hệ thống giao thông, hoạt động vận tải thủy bộ của các thành phần kinh tế phát triển mạnh, nhất là loại hình

vận tải xe công nông, góp phần rất đặc lực trong vận chuyển vật liệu xây dựng, hàng hóa phù hợp với địa bàn nông thôn, quy mô sản xuất nhỏ lẻ. Nhiều gia đình sắm ô tô tham gia hoạt động vận tải hành khách theo các tuyến đường dài. Năm 1995, toàn huyện có 20 ô tô vận tải, 35 xe lam, 300 xe công nông. Năm 1998, có 70 xe ô tô tải, xe du lịch, 750 xe công nông...



Cầu Bình

Thủy Nguyễn là huyện đứng đầu thành phố về phát triển vận tải thủy. Các xã An Lữ, Trung Hà... có nhiều gia đình sắm phương tiện tàu thuyền, sà lan với tổng trọng tải hàng ngàn tấn, chuyên chở than, xi măng, đá, sỏi, vôi, hàng hóa, chạy ven biển vào các tỉnh phía Nam và vượt biển sang Trung Quốc. Năm 1995, toàn huyện có 200 tàu thuyền vận tải. Năm 1998, có hàng trăm tàu thuyền vận tải có trọng tải lớn từ 200 đến 300 tấn.

Xã An Lữ là địa phương có hoạt động giao thông vận tải, nhất là vận tải thủy phát triển tốt, trở thành điểm sáng của thành phố. Năm 1990, toàn xã có 50 phương tiện vận tải thủy, năm 1991 tăng lên 90 phương tiện và giữa năm 1995 tăng lên 118 phương tiện. Những năm 1996 - 2000, trên địa bàn xã An Lữ, nhiều công ty vận tải tư nhân được thành lập. Năm 1996, toàn xã có 127 phương tiện với 6 công ty trách nhiệm hữu hạn, đến giữa năm 2000 có 150 phương tiện, với trọng tải 65.000 tấn và 10 công ty trách nhiệm

hữu hạn. Năm 2000, Hiệp hội vận tải Đoàn kết An Lữ được thành lập nhằm tập hợp các đơn vị vận tải thủy cùng nhau phát triển. Hàng năm, các công ty và chủ phương tiện đóng hàng tỷ đồng tiền thuế cho Nhà nước, đóng góp, hỗ trợ hàng trăm triệu đồng cho làm đường, hoạt động lễ hội, tặng thẻ tiết kiệm tình nghĩa cho các gia đình chính sách.

2. Giai đoạn 2001 - 2014

Những năm 2001 - 2014, nhất là từ khi có Nghị quyết số 19-NQ/TU, của Ban Thường vụ Thành ủy (ban hành ngày 25-10-2004), công tác xây dựng cơ sở hạ tầng của Thủy Nguyễn có nhiều đột phá và chuyển biến mạnh. Từ hạ tầng kỹ thuật phục vụ sản xuất đến hạ tầng kỹ thuật phục vụ đời sống. Năng lực kinh tế - xã hội không ngừng được tăng thêm, đã góp phần làm thay đổi bộ mặt kinh tế - xã hội của huyện từ thị trấn, đến nông thôn, nhất là hệ thống giao thông thủy, bộ đã làm thay đổi hoàn toàn diện mạo nông thôn Thủy Nguyễn.



Cầu Giá



Cầu Kiên

2.1. Mạng lưới giao thông đường bộ

Trong những năm 2001 - 2005, Thủy Nguyên đã tranh thủ được các nguồn vốn và nhiều dự án Nhà nước để tăng cường đầu tư cơ sở hạ tầng. Thực hiện phương châm “Nhà nước và nhân dân cùng làm”, hệ thống Điện - Đường - Trường - Trạm được đầu tư xây dựng theo hướng đồng bộ. Đến năm 2005, các công trình quan trọng do Nhà nước đầu tư như: cầu Bính, đường 10 mới, cầu Giá, cầu Đá Bạc được hoàn thành và đưa vào sử dụng. Đường 10 mới đi qua huyện (từ Kiên Bái qua Kênh Giang - cầu Đá Bạc nối với Quốc lộ 18 tại khu vực thị xã Ưông Bí của tỉnh Quảng Ninh) hoàn thành. Đây là tuyến trục giao thông lớn của dải ven biển Bắc Bộ, sẽ là một điều kiện cực kỳ thuận lợi để các địa phương trong vùng mở ra sự giao lưu và phát triển kinh tế của huyện với các khu vực lân cận. Các đường tỉnh lộ 351 đoạn đi qua huyện từ thị trấn Núi Đèo đến cầu Kiên dài 10 km; đường 352 bắt đầu từ Trịnh Xá tới Lại Xuân và nhập với đường 18 tại khu vực Đông Triều - Mạo Khê đã được cải tạo, tu bổ và nâng cấp. Cùng với cầu Kiên Bái, Thủy Nguyên không còn là một “đảo” lớn, trở thành đầu mối giao thông quan trọng phía Bắc thành



Bến Phà Bính

phố Hải Phòng, nối thành phố và vùng đồng bằng sông Hồng với vùng mỏ, một cực tăng trưởng của khu kinh tế trọng điểm Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, tạo động lực thúc đẩy đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng nông thôn và phát triển đô thị trên địa bàn huyện.

Các cơ sở kinh doanh vận tải trên địa bàn huyện Thủy Nguyên, đến năm 2005, có trên 1.300 phương tiện vận tải đường bộ (riêng xe công nông là 700 chiếc).

Số phương tiện vận tải này hầu hết do tư nhân quản lý. Hằng năm, số lao động được thu hút vào các hoạt động của ngành vận tải khá lớn, trung bình mỗi năm có khoảng 2.400 - 2.500 lao động. Năm 2005, khối lượng hàng hóa vận chuyển đạt trên 4 triệu tấn, luân chuyển là 62.000 nghìn tấn/km, trong đó vận tải đường bộ đạt 17.500 nghìn tấn/km. Khối lượng hành khách vận chuyển thực hiện đạt 890.000 lượt khách (chủ yếu do ngành đường bộ đảm nhiệm). Nhìn chung, ngành vận tải của huyện đã đáp ứng được yêu cầu vận tải ngày càng tăng trong huyện cả về hàng hóa lẫn nhu cầu đi lại của hành khách. Năm 2005, hoạt động vận tải (cả đường bộ và đường thủy) của Thủy Nguyên đạt 137 tỷ đồng về giá trị sản xuất.



Bến phà Rừng

Những năm 2006 - 2014, với mục tiêu kết nối đồng bộ hệ thống giao thông, Thủy Nguyên đã tập trung đầu tư nâng cấp các tuyến trục giao thông huyện và các tuyến đường liên xã, liên thôn, nhất là các xã miền núi, vùng kinh tế mới. Trong giai đoạn này, thành phố và huyện đã đầu tư khá lớn vào việc cải tạo, mở rộng, nâng cấp các tuyến giao thông: đã mở rộng bến xe ở thị trấn Minh Đức, thị trấn Núi Đèo, khu vực Quảng Thanh, Kênh Giang, bến Bính và phà Rừng. Nâng cấp tuyến đường 352 đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của các xã thuộc khu vực Tây Bắc huyện, đồng thời mở rộng nâng cấp đường và xây dựng cầu Dinh đi Kinh Môn (Hải Dương), đường Lại Xuân - Lưu Kiếm, đường từ bến cá Mát Rông đi đường 10 cũ vào khu công nghiệp Minh Đức, đường Minh Đức - Gia Minh, đường Lưu Kiếm - Lại Xuân. Hàng trăm km đường liên xã, liên thôn được mở rộng, trải nhựa, trải bê tông. Đến năm 2010, toàn huyện đã có 170/400km đường liên xã, liên thôn được mở rộng, nâng cấp và được nhựa hoá, trải bê tông; các đường trục ngõ xóm cơ bản hoàn thành cứng hóa. Tất cả các xã trong huyện đều có đường ô tô vào đến trung tâm xã, chấm dứt cảnh lầy lội trước đây.

Từ năm 2011 đến năm 2014: Thủy Nguyên đã và tiếp tục xây dựng, hình thành các tuyến đường mới: Đường liên tỉnh Thủy Nguyên đi Kinh Môn (Hải Dương), đường Ngũ Lão đi Cảng cá Mát Rông, đường bao thị trấn Minh Đức, đường vành đai 3: Vũ Yên - Lập Lễ - Ngũ Lão - Quốc lộ 10 và các tuyến đường trong khu công nghiệp VSIP... đưa vào sử dụng đường đập Minh Đức, cống Đông Xuân, Phả Lễ, đường bao phía Bắc thị trấn Núi Đèo và đường lên đỉnh núi Sơn Đào...



Bến phà Đụn



Bến đò Lâm

2.2. Mạng lưới giao thông thủy

Việc phát triển giao thông đường thủy của huyện là rất quan trọng, toàn huyện có 84 km đường sông với nhiều cảng sông như bến Đá Bạc, Xuân Lai, bến Kiên, bến Minh Đức, bến Cống Sơn và Lập Lễ... Tất cả các tuyến giao thông đường thủy của huyện thường xuyên được nạo vét đảm bảo sự an toàn và đi lại dễ dàng của các phương tiện vận tải.

Những năm này, ngành vận tải thủy của huyện Thủy Nguyên phát triển khá mạnh. Đội tàu vận tải sông biển được hình thành để tham gia vận tải liên vùng, mở rộng phạm vi về hoạt động nhằm tăng cường giao lưu kinh tế giữa huyện với bên ngoài. Đến năm 2005, toàn huyện Thủy Nguyên có 400 phương tiện vận tải đường thủy. Khối lượng hàng hóa luân chuyển trên địa bàn bằng đường thủy đạt 33.400 ngàn tấn/km. Trong đó vận tải thủy của xã An Lư phát triển nhanh nhất, trở thành đơn vị điển hình về nghề vận tải thủy truyền thống trên cả nước. Năm 2005, An Lư có 50 công ty trách nhiệm hữu hạn và doanh nghiệp tư nhân, gồm trên 200 tàu vận tải sông biển, tổng trọng tải đạt 170 ngàn tấn phương tiện với tổng giá trị trên 200 nghìn tỷ đồng, thu hút gần 3.000 lao

động. Năm 2007, An Lư có trên 100 công ty trách nhiệm hữu hạn và doanh nghiệp tư nhân, đã có phương tiện lớn đến 4.500 tấn, đi các thị trường Đông Nam Á và Đông Á. Hiện có trên 300 phương tiện sông - biển, tổng trọng tải ước đạt trên 500.000 tấn, giá trị tài sản 3.000 tỷ đồng. Mỗi năm ngành vận tải thủy đóng hàng chục tỷ đồng tiền thuế, góp phần vào chương trình xóa đói giảm nghèo và phúc lợi của địa phương. Riêng Hiệp hội Đoàn Kết có 40 công ty, doanh thu 600 tỷ đồng, nộp ngân sách mỗi năm 500 triệu

đồng, góp quỹ xóa đói giảm nghèo 115 triệu đồng, quỹ khuyến học 32 triệu, quỹ xây dựng 55 triệu. Ngày 1-10-2007, làng nghề vận tải An Lư được Ủy Ban nhân dân thành phố cấp bằng công nhận Làng nghề.

Trong giai đoạn 2001 - 2015, các phương tiện giao thông phát triển nhanh chóng với nhiều loại hình phương tiện khác nhau như xe ô tô khách, xe máy với số lượng lớn, xe vận tải loại nhỏ, loại vừa, đã thay thế xe công nông, xe taxi, tham gia giao thông với mật độ dày đã giải quyết đi lại cho người dân thuận lợi hơn, tiết kiệm được chi phí, thời gian, góp phần thúc đẩy kinh tế - xã hội của Thủy Nguyên phát triển mạnh mẽ.



Bến Sáu Phiền