

GÓP PHẦN TÌM HIỂU

ĐỘI NGŨ CÔNG NHÂN VINH - BẾN THỦY

TRONG 30 NĂM ĐẦU THẾ KỶ XX

ĐOÀN MINH HUẤN*

Từ trước tới nay đã có nhiều công trình nghiên cứu khá toàn diện về đội ngũ và phong trào công nhân Vinh - Bến Thủy. Trong phạm vi bài viết này, chúng tôi chỉ tìm hiểu vài khía cạnh của đội ngũ công nhân Vinh - Bến Thủy trong 30 năm đầu thế kỷ XX, trên cơ sở đó tìm ra những sắc thái riêng đã chi phối, tác động đến phong trào công nhân nói riêng và phong trào cách mạng nói chung ở Nghệ - Tĩnh trong những năm 1930-1931.

1. Trước khi thực dân Pháp xâm lược, tại Nghệ An đã có dấu hiệu của nhân tố kinh tế mới. Theo Trần Văn Giàu, đầu thế kỷ XIX đã có nhiều cơ sở đại thủ công, lò rèn ở Nghệ An khá quan trọng, trong đó có nhiều người làm công, học nghề (1), song chính sách kinh tế của nhà Nguyễn không thể thúc đẩy chúng phát triển, có mặt còn tàn lụi. Phải đến khi thực dân Pháp bắt tay khai thác Bắc Trung Kỳ và Trung Lào, thì nhân tố kinh tế tư bản chủ nghĩa mới có điều kiện phát triển tại Nghệ An. Nhận thấy rõ vị trí quan trọng của Vinh - Bến Thủy trong công cuộc khai thác thuộc địa tại Nghệ An, Hà Tĩnh và Trung Lào, thực

dân Pháp sớm cho xây dựng nơi đây thành một trung tâm kinh tế lớn nhất Bắc Trung Kỳ: Là đầu mối tổ chức khai thác và chế biến lâm sản; Là một trung điểm trên tuyến đường bộ và đường sắt Bắc - Nam; Là đầu mối mở lối thoát ra biển cho Trung Lào; Là trung tâm sửa chữa xe lửa lớn nhất Trung Kỳ; Là *hải cảng* (đúng ra là cảng sông, gần cửa biển) lớn nhất Bắc Trung Kỳ; Là một trung tâm khai thác dịch vụ vận tải đường sắt, đường thủy, đường bộ ở Bắc Trung Kỳ. Quy mô khai thác thuộc địa càng được đẩy mạnh thì vị trí của Vinh - Bến Thủy càng nổi bật trên bản đồ kinh tế Đông Dương đầu thế kỷ XX, trở thành *yết hầu kinh tế* của Bắc Trung Kỳ và Trung Lào. Sự chuyển biến của cơ cấu kinh tế đã làm biến đổi cơ cấu giai cấp, công nhân thuộc nhiều ngành nghề ra đời và tăng nhanh về số lượng, đưa Vinh - Bến Thủy trở thành nơi tập trung công nhân đông đảo nhất Trung Kỳ trong 30 năm đầu thế kỷ XX.

Niên giám kinh tế Đông Dương thuộc Pháp (từ 1923-1929) cho biết: Đến năm 1929, Vinh - Bến Thủy có 7.000 công nhân,

*TS. Phân viện Hà Nội. Học viện CTQG Hồ Chí Minh.

chiếm khoảng 36% dân số. Trong khi đó, Hà Nội có trên 2 vạn công nhân chiếm 15% trong tổng số 13 vạn dân (2). Tài liệu của Ngô Văn Hoà, Dương Kinh Quốc cũng cho biết con số tương tự: "Ngay tại Vinh - Bến Thủy, trung tâm kinh tế lớn nhất của miền Trung lúc bấy giờ, thì đội ngũ công nhân ở đây lên tới 7.000 người, bao gồm 4.000 công nhân tại các nhà máy lớn và 3.000 công nhân tại các xí nghiệp nhỏ và hãng buôn của tư sản Việt Nam và Hoa kiều" (3). So với dân số Nghệ An là 1.016.000 người thì số công nhân chiếm tỷ lệ gần 7%, nhưng nếu so với dân số thành phố Vinh - Bến Thủy khoảng 18.000 người, thì lực lượng công nhân chiếm hơn 38% (4). Trong khi đó, tại Đà Nẵng - Quảng Nam, nơi có số lượng công nhân tập trung đông nhất ở Trung Trung Kỳ vào đầu thế kỷ XX, lao động trong các cơ sở công nghiệp và dịch vụ có khoảng 4.600 người. Tài liệu thống kê nêu trên cho thấy số lượng công nhân ở Đà Nẵng - Quảng Nam không đông và không tập trung cao như công nhân Vinh - Bến Thủy, mà rải rác ở cả Đà Nẵng, Hội An cũng như các cơ sở khai thác vàng (Bồng Miêu) và đồn điền (5).

Tương ứng với cơ cấu kinh tế là cơ cấu lao động. Cơ cấu đội ngũ công nhân Vinh - Bến Thủy phần nào mang dáng dấp đa ngành, nhưng nổi trội lên trên hết, chiếm số đông vẫn là lao động trong lĩnh vực cơ khí giao thông, dịch vụ vận tải và chế biến lâm sản - được hình thành trên cơ sở lợi thế vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của Nghệ An, Hà Tĩnh và rộng hơn là cả Trung Lào. Đây là sắc thái địa phương thường thấy trong cơ cấu công nhân ở các khu công nghiệp địa phương, hình thành trên cơ sở những lợi thế điều kiện tự nhiên của địa phương, như Hòn Gai - Đông Triều hầu hết là công nhân than, Hải Phòng phần lớn là

công nhân hải cảng, Đông Nam Bộ phần lớn là công nhân đồn điền cao su. Sắc thái địa phương đó lại càng khác biệt với cơ cấu công nhân phong phú, đa dạng ở các trung tâm kinh tế lớn của đất nước như Hà Nội, Sài Gòn - dựa trên cơ cấu kinh tế công nghiệp, dịch vụ đa dạng.

Có thể phân loại công nhân Vinh - Bến Thủy thành ba nhóm sau:

Nhóm 1: Công nhân lĩnh vực chế biến lâm sản và sản xuất diêm. Đây là bộ phận công nhân hình thành sớm nhất ở Vinh - Bến Thủy. Năm 1887, khi G. Duy-puy mở thương điểm buôn bán và khai thác gỗ ở Bến Thủy thì đã xuất hiện đội ngũ lao động làm thuê khai thác và vận chuyển gỗ từ rừng miền Tây về Bến Thủy. Đến khi hình thành khu công nghiệp Vinh - Bến Thủy, lao động làm thuê không còn giới hạn trong khai thác và vận chuyển lâm sản, mà đã phát triển mạnh sang lĩnh vực chế biến lâm sản. Công nhân chế biến lâm sản bắt đầu xuất hiện vào năm 1892, khi Công ty Lâm sản và Thương mại Trung Kỳ xây dựng nhà máy cưa và xưởng chế biến đồ gỗ. Đến 1904, nhà máy cưa này đã có 7 người Âu và 400 người Việt. Nhà máy cưa Lao-xiêng, thuộc Công ty Lào, khi mới thành lập (1900) có 3 người Âu và 50 lao động người Việt, đến năm 1922 phát triển lên 300 công nhân (6). Năm 1922, Công ty Lâm sản và Diêm Đông Dương (Société Indochinoise forestière et des Allumettes - gọi tắt là SIFA) lập Nhà máy cưa Xi-ri, có 300 công nhân (7). Từ năm 1920 đến 1930, nhiều doanh nghiệp chế biến gỗ của cả người Pháp lẫn người Việt ra đời ở Vinh - Bến Thủy, làm cho số lượng công nhân chế biến lâm sản tăng lên. Nhà máy cưa Lapích có 100, Nhà máy cưa Thái Hợp có 120, Nhà máy cưa A-di-a-tích có 500. Ngoài số làm việc tại nhà máy cưa, tại Vinh - Bến

Thuỷ còn khoảng 750 công nhân làm việc tại nhà máy diêm của SIFA (8).

Nhóm 2: Công nhân lĩnh vực giao thông vận tải. Đây là lực lượng đông đảo nhất ở Vinh - Bến Thuỷ, có thể phân thành mấy bộ phận:

+ *Bộ phận công nhân cơ khí giao thông*, chiếm số đông trong Sở Hoả xa Quận I (Hoàng Mai - Ngọc Lâm), Nhà máy sửa chữa xe lửa Trường Thi và Xưởng Đê-pô. Nhà máy sửa chữa xe lửa Trường Thi lúc mới thành lập (1908) có 3.700 công nhân, sau Chiến tranh thế giới thứ Nhất (1914-1918) máy móc hiện đại được chở từ Pháp sang thay thế một số khâu lao động thủ công, nên số lượng công nhân giảm còn 1.700 người. Xưởng Đê-pô lập ngay trong ga Vinh, có trên 400 công nhân (9). Ngoài ra, còn có trên 550 công nhân cơ khí sửa chữa ô tô trong các hãng tư nhân người Pháp, người Hoa và người Việt. Số công nhân này chủ yếu tập trung ở 3 cơ sở: Xưởng đại tu ô tô Phạm Văn Phi với 150 người, xưởng đại tu ô tô Bạch Thái Đào với 133 người; Xưởng Xamanal khoảng 300 người (10).

+ *Bộ phận công nhân vận hành đầu máy, toa xe trên tuyến đường sắt Quận I*, có khoảng 300 người (11).

+ *Bộ phận công nhân sửa chữa cầu đường bộ và đường thuỷ, công nhân khuôn vác chuyên nghiệp ở cảng Bến Thuỷ và ga Vinh*, có gần 500 người (12).

Nhóm 3: Công nhân trong các hãng buôn, hiệu may, xưởng in, nhà máy gạch, nhà máy rượu và nhà máy điện phân bố như sau: 18 hãng buôn có khoảng 400 người, các hiệu may khoảng 200 người (13), Nhà máy in Vương Đình Châu 50 người (14), Nhà máy gạch hoa Nguyễn Đình Khai 30 người (15), Hãng rượu Xôvarơ thuộc

Công ty Bắc Kỳ và Trung Kỳ 120 người (16), Nhà máy điện Vinh thuộc Công ty SIFA 110 người (17), Nhà máy đồ hộp La-pích thuộc Công ty La-pích 10 người (18).

Cũng cần lưu ý rằng, số lượng lao động được thống kê tại mỗi cơ sở kinh tế không phải ở cùng một thời điểm, mà có sự xô dịch thời gian ít nhiều. Mặc dù số lượng lao động ở từng nhà máy trước và sau Chiến tranh thế giới thứ Nhất có sự dao động (19), nhưng nhìn chung tổng số lao động ở Vinh - Bến Thuỷ thường ở khoảng 7.000. Số liệu này cũng gần sát với thống kê trong Niên giám của thực dân Pháp. Tỷ lệ lao động phân bố ở các lĩnh vực như sau:

+ Công nhân lĩnh vực chế biến lâm sản và sản xuất diêm: Khoảng gần 2.500 người, chiếm 36%.

+ Công nhân lĩnh vực giao thông vận tải (tính ở thời điểm sau Chiến tranh thế giới thứ Nhất kết thúc): Trên 3.500 người, chiếm khoảng 50%.

+ Công nhân các hãng buôn và những nhà máy khác còn lại: Khoảng gần 1.000 người, chiếm khoảng 14%.

Cơ cấu ngành nghề nêu trên đã chi phối đến khả năng tổ chức lực lượng và đấu tranh của công nhân Vinh - Bến Thuỷ. Công nhân lĩnh vực cơ khí giao thông và dịch vụ vận tải có trình độ, có tính tập trung và có điều kiện giao lưu, trao đổi thông tin với các vùng khác của đất nước do hoạt động đặc trưng của ngành giao thông vận tải, lại nằm ở yết hầu giao thông trên tuyến đường Bắc - Nam. Công nhân trong lĩnh vực chế biến lâm sản và sản xuất diêm phần lớn là lao động mang tính thời vụ, bán công, bán nông, gắn bó chặt chẽ với xóm làng của hai tỉnh Nghệ An, Hà Tĩnh. Điều đó vừa tạo thuận lợi tổ chức đấu tranh ngay trong phong trào công nhân

Vinh - Bến Thủy, vừa tạo khả năng liên kết giữa thành thị và nông thôn, giữa Nghệ - Tĩnh và các vùng miền khác của đất nước.

2. Nguồn gốc xuất thân của công nhân Vinh - Bến Thủy bên cạnh những đặc điểm chung của công nhân Việt Nam thì có sắc thái riêng là hầu hết xuất thân từ nông dân và thợ thủ công ngay tại Nghệ An và Hà Tĩnh. Điều này quy định tính địa phương đậm nét của đội ngũ công nhân Vinh - Bến Thủy. Đặc điểm nêu trên lần đầu tiên được các tác giả cuốn *Giai cấp công nhân Việt Nam trước khi thành lập Đảng* đề cập: "Đại bộ phận công nhân làm việc ở các nhà máy ở đây (tức Vinh - Bến Thủy - ĐMH) đều xuất thân từ nông dân *máy huyện xung quanh và gần thành phố Vinh* trừ trường hợp Nhà máy xe lửa Trường Thi thì lực lượng đông đảo công nhân là người Bắc Kỳ được điều vào làm tại đây" (20). Hồi ký của một công nhân Vinh - Bến Thủy cũng xác nhận tình hình này: "Không có ruộng đất sản xuất, bà con nông dân ở vùng xung quanh vào làm công nhân trong nhà máy rất đông. Làng Yên Dũng Hạ và phố Đệ cửu, Đệ thập, không gia đình nào không có người làm công trong nhà máy. Có gia đình cha mẹ, vợ con, anh em đều là thợ nhà máy diêm" (21).

Một tài liệu khác cho biết cụ thể hơn nguồn gốc xuất thân của từng bộ phận công nhân Vinh - Bến Thủy:

- *Bộ phận công nhân chế biến lâm sản* "xuất phát từ những người thợ thủ công, họ là thợ sơn tràng, thợ mộc, thợ cưa, là những người chuyên chở bè mảng từ rừng về xuôi... Những thợ cưa và thợ mộc chuyên nghiệp được tuyển dụng là những thợ thủ công nổi tiếng ở các *huyện lân cận* như thợ mộc ở Thái Yên (Đức Thọ - Hà Tĩnh); thợ mộc, thợ nề làng Vang (Hưng Nguyên -

Nghệ An)" (22). Số này có tay nghề khéo, kỹ năng lao động thành thục, có hiểu biết ít nhiều về tình hình chính trị - xã hội, tập trung đông nhất trong xưởng mộc của Nhà máy sửa chữa xe lửa Trường Thi và các xưởng chế biến đồ gỗ.

- *Bộ phận công nhân cơ khí của Nhà máy sửa chữa xe lửa Trường Thi, Xưởng Đê-pô và công nhân vận hành đầu máy, toa xe.* Một số "được đưa từ Bắc Kỳ (trong đó có một số ít công nhân Hoa kiều) về nhà máy làm nòng cốt để kèm cặp công nhân địa phương. Một số khác được lấy từ các trường bách nghệ Huế, Hà Nội. Số công nhân đông đảo nhất là thợ chuyên nghề đã có tay nghề ở các làng nghề thủ công truyền thống như thợ rèn, thợ đúc, thợ nề... được tuyển dụng từ địa phương Vinh - Bến Thủy và các huyện lân cận như Hưng Nguyên, Nghi Xuân, Đức Thọ, Nam Đàn, Thanh Chương... Số thợ này nhanh chóng tiếp thu kỹ thuật tiên tiến nên dần dần trở thành thợ chuyên môn chiếm tỷ lệ cao ở các phân xưởng cơ khí (tiện, phay, bào, đúc, hàn)" (23). Bộ phận này có trình độ văn hoá, kỹ thuật, nghiệp vụ khá cao, gắn liền với phương thức tổ chức quản lý hiện đại, có ý thức tổ chức kỷ luật chặt chẽ.

- *Bộ phận công nhân bốc vác trong các nhà máy chế biến lâm sản, cảng Bến Thủy, nhà ga và công nhân nhà máy diêm,* phần lớn "xuất thân từ những người lao động nghèo thành thị hoặc từ những người bị bán cùng hoá, phá sản trong nông nghiệp buộc phải ra thành phố kiếm sống. Họ được tuyển dụng thường xuyên hoặc từng thời gian theo yêu cầu xuất và nhập hàng hoá... Số công nhân này có kỹ năng lao động thành thục, nhưng trình độ văn hoá thấp" (24).

- *Bộ phận công nhân cơ khí ở các hãng sửa chữa và sản xuất phụ tùng ô tô của tư*

nhân phần lớn thu nhận số bị sa thải khỏi Nhà máy sửa chữa xe lửa Trường Thi và xưởng Đê-pô (25).

Như vậy, nguồn gốc xuất thân của công nhân Vinh - Bến Thủy rất đa dạng, tùy theo yêu cầu của từng lĩnh vực sản xuất - kinh doanh mà chủ tư bản tuyển dụng nông dân, thợ thủ công hay dân nghèo thành thị, tuyển dụng tại chỗ hay điều động từ nơi khác đến, nhưng chiếm số đông là công nhân có nguồn gốc xuất thân tại Nghệ An và Hà Tĩnh. Số công nhân có nguồn gốc xuất thân tại địa phương cũng có thể phân thành hai loại:

+ *Những lao động có nguyên quán tại Vinh - Bến Thủy.* Họ vốn là nông dân hoặc thợ thủ công của các làng tại Vinh - Bến Thủy, bị tư bản Pháp tước đoạt ruộng đất, rồi thiết lập nhà máy ngay trên mảnh đất mà họ đã sinh ra. Song họ chỉ mất ruộng đất canh tác mà không mất nhà cửa, nên chỉ có nhu cầu tìm việc làm chứ không có nhu cầu tìm nơi cư trú mới như những lao động phải dạt khỏi quê hương bản quán. Ngày vào nhà máy, tối họ lại về làng cư trú, nghỉ ngơi cùng vợ con, sinh hoạt văn hoá cùng họ hàng, chòm xóm vẫn theo tập quán cổ truyền. Quan hệ giữa xóm làng với nhà máy, giữa nông thôn với đô thị, công nhân và nông dân diễn ra với mức độ thường xuyên, tần số dày đặc. Chỉ trên không gian hạn hẹp của Vinh - Bến Thủy, trong khoảng thời gian ngắn, họ đã chuyển thân phận từ nông dân thành công nhân, từ thôn dân thành bán thị dân. Có thể nêu trường hợp làng Yên Dũng - nơi Pháp chọn đặt Nhà máy sửa chữa xe lửa Trường Thi và xây dựng sân bay - để thấy rõ hơn sắc thái này. Làng Yên Dũng có 1.300 mẫu ruộng, năm 1908 Pháp lấy 102 mẫu để xây dựng nhà máy; Năm 1918 lấy 300 mẫu để làm sân bay; Năm 1929 lấy tiếp 300 mẫu.

Ngoài ra ruộng nhà chùa 40 mẫu, ruộng địa chủ 300 mẫu, diện tích còn lại không đầy 300 mẫu (26). Do mất đất sản xuất, nên hầu hết dân làng, kể cả phụ nữ và trẻ em, phải vào các nhà máy ở Vinh - Bến Thủy bán sức lao động, rồi tham gia hoạt động cách mạng, trở thành "làng đỏ" nổi tiếng trong Xô viết Nghệ - Tĩnh.

Sự gắn bó chặt chẽ, thường xuyên giữa công nhân với nông dân Vinh - Bến Thủy đã đẩy nhanh quá trình liên minh, liên kết giữa 2 giai cấp này trong đấu tranh, làm cho Vinh - Bến Thủy là nơi xuất hiện sớm nhất liên minh công nông ở nước ta. Nó có điểm khác với công nhân Quảng Ninh, Hải Phòng, Hà Nội - bộ phận chiếm số đông là từ các địa phương khác tới, không chỉ có tìm việc mà còn là tìm nơi cư trú mới. Do đó, quan hệ giữa nhà máy với xóm làng nguyên quán, giữa công nhân và nông dân không thể đạt được mức độ thường xuyên, liên tục như công nhân Vinh - Bến Thủy. Hoặc như Thái Bình, một tỉnh có nhiều lao động nông nghiệp dư thừa, nhưng thực dân Pháp không phát triển công nghiệp, nên những lao động dư thừa phải dạt đi tỉnh khác, điều kiện gắn bó với quê hương bản quán không thể thường xuyên, liên tục như công nhân Vinh - Bến Thủy.

+ *Những lao động bán công, bán nông xuất thân từ các huyện xung quanh Vinh - Bến Thủy (của Nghệ An và Hà Tĩnh).* Số này chưa mất hết tư liệu sản xuất, vẫn còn gia đình và chút ít ruộng vườn ở nông thôn. Hồi ký một công nhân Vinh - Bến Thủy cho biết tình trạng này: "Một số thợ thuộc gia đình trung nông thì vẫn còn dăm ba sào, dẫu cực khổ đến đâu đi nữa họ cũng cần rảnh giữ lấy để phòng khi bị đuổi ra khỏi nhà máy, về nhà có cái mà cày cấy làm ăn. Đấy cũng là một thứ tâm lý rất Việt Nam của thợ thuyền Bến Thủy, Trường Thi"

(27). Họ làm thuê thường xuyên hoặc thời vụ cho chủ tư bản Vinh - Bến Thủy, nhưng nhiều sinh hoạt kinh tế và văn hoá vẫn gắn bó với xóm làng. Quan hệ của họ với nông thôn, nông dân vẫn được duy trì đều đặn. Tuy vậy, do gia đình ở xa nhà máy, nên mức độ gắn bó với xóm làng nguyên quán không thể thực hiện được thường xuyên như công nhân xuất thân tại Vinh - Bến Thủy, mà chỉ có trong các dịp hết thời vụ hoặc nghỉ tuần, nghỉ tháng. Nếu như bộ phận công nhân xuất thân ngay tại Vinh - Bến Thủy có khả năng đẩy nhanh quá trình liên minh với nông dân, thì bộ phận này có khả năng mở rộng phạm vi liên minh với nông dân, không chỉ giới hạn trong khu vực Vinh - Bến Thủy, mà cả các huyện khác thuộc hai tỉnh Nghệ An và Hà Tĩnh.

Có nhiều lý do tạo nên tính địa phương đậm nét của công nhân Vinh - Bến Thủy, ngoài lý do bị tư bản tước đoạt ruộng đất rồi thiết lập nhà máy ngay trên quê hương bản quán, còn có khía cạnh tâm lý của dân địa phương. Công nhân Vinh - Bến Thủy cho rằng, dù làm thuê ở đây có cực khổ mấy còn hơn bị chính quyền thực dân cưỡng bức đi phu. Hồi ký một công nhân Vinh - Bến Thủy còn ghi lại suy nghĩ này: "Không vô nhà diêm (tức vào làm công nhân nhà máy diêm - ĐMH) thì vài năm nữa cũng phải đi đất đỏ Nam Kỳ, ngược đôn điền Phủ Bọn hoặc bị xách sang Lào thì còn tối tăm mù mịt biết chừng mô nữa. Khi đó lại còn mang tiếng là "quân bỏ làng". Rồi cha mẹ nhắm mắt tắt hơi cũng không được nhìn thấy mặt con, mà con cũng không thấp được cây hương, không đắp được nắm mồ cho tổ tiên, cha mẹ" (28).

Sắc thái địa phương đậm nét của công nhân Vinh - Bến Thủy chính là "tiên đề làm xuất hiện lần đầu tiên ở một thành

phố thuộc địa (tức Vinh - Bến Thủy - ĐMH) sự kiện: Công, nông bắt tay nhau giữa trận tiền năm 1930 dưới sự lãnh đạo của giai cấp công nhân" (29).

3. Tại Vinh - Bến Thủy có hàng chục cơ sở kinh tế, có loại thuộc sở hữu nhà nước thực dân, có loại thuộc các tập đoàn tư bản, mỗi nơi duy trì những cách thức bóc lột riêng.

- Về chế độ tuyển mộ lao động:

+ Trong các cơ sở kinh tế thuộc sở hữu nhà nước thực dân như Nhà máy sửa chữa xe lửa Trường Thi, Xưởng Đẽ-pô và bộ phận vận hành đầu máy toa xe, chế độ tuyển mộ lao động phần nào chịu sự ràng buộc của các thể lệ thuê mướn nhân công quy định trong Nghị định ngày 26-8-1889: 1. Hợp đồng có thể bằng miệng, hoặc bằng văn bản. 2. Người lao động (kể cả nam và nữ) tuổi từ 18 trở lên, đều có thể trực tiếp lập hợp đồng với chủ; Nếu dưới 18 tuổi phải được cha mẹ hoặc người đỡ đứng ra bảo lãnh. 3. Mỗi người lao động phải có Sổ lao động... (30). Tuy vậy, thể lệ này chỉ được thực hiện từ sau Chiến tranh thế giới thứ Nhất, còn trước đó vẫn tuyển mộ tùy tiện. Theo Nguyễn Hào, vốn là công nhân Nhà máy sửa chữa xe lửa Trường Thi: "Trước Chiến tranh thế giới lần thứ Nhất kết thúc... muốn xin vào làm công ở nhà máy chỉ cần dứt lẽ cho cai là được. Nay (tức sau chiến tranh - ĐMH) muốn xin vào, ngoài việc dứt lẽ cho cai, còn phải qua chứng thực của lý trưởng địa phương và qua "thủ kiểu". "Thủ kiểu" là một hình thức lựa chọn thợ vào nhà máy. "Thủ kiểu" xong mới đi chụp bóng, làm căn cước và giấy cam đoan" (31). Lĩnh vực cơ khí giao thông yêu cầu lao động có kỹ thuật, nên phần nào phải tuân theo quy trình tuyển mộ tương đối chặt chẽ. Thông thường, ai "xin vào nghề gì thì

cai nghề đó ra cho một cái mẫu. Ai làm đúng, đạt tiêu chuẩn thì được nhận vào làm việc. Người nào không biết hoặc làm còn dở thì phải thuê một người trong nhà máy làm thay và kèm cặp thành nghề trong thời gian làm việc" (32).

+ Nếu như tuyển mộ ở các cơ sở kinh tế của nhà nước thực dân còn tuân theo thể lệ, thì chế độ tuyển mộ ở các cơ sở kinh tế của tư bản Pháp và Việt rất tùy tiện. Ở nhà máy diêm, tư bản Pháp không trực tiếp nắm mà giao cho chủ thầu người Việt đứng ra quản lý, kể cả tuyển mộ công nhân. Chủ thầu đồng ý là công nhân được đi làm, chỉ giao kèo bằng miệng. Kiểu "giao kèo miệng" đã tạo điều kiện cho chủ thầu dễ dàng lật lọng như tăng giờ làm, cúp phạt, sa thải... mà công nhân không có căn cứ pháp lý tối thiểu để đấu tranh bảo vệ quyền lợi. Lao động ở các cơ sở của SIFA và nhà máy diêm phần lớn là lao động giản đơn, ít đòi hỏi trình độ và kỹ thuật khắt khe, số lượng lao động đáp ứng được nhu cầu dễ dàng, nên càng dễ bị giới chủ chèn ép trong tuyển mộ. Có công nhân tháng này vào làm việc, vài tháng sau có thể bị sa thải chỉ vì làm trái ý chủ, nhưng mấy tháng sau dứt lốt cho cai lại được trở lại làm việc (33).

Cách tuyển mộ tùy tiện ấy nói lên công nhân Vinh - Bến Thủy thiếu những căn cứ pháp lý tối thiểu để bảo vệ quyền lợi sau khi đã bán sức lao động, nhất là trong cơ sở kinh tế của tư bản Pháp, tạo điều kiện cho giới chủ bóc lột lao động làm thuê một cách tự do.

- Về thời gian lao động và hình thức bóc lột:

Trước 1927, ở Việt Nam chưa có văn bản pháp lý nào quy định cụ thể về thời gian lao động của công nhân. Đến ngày 25-10-1927, chính quyền thực dân mới ban hành

Thể lệ bảo hộ nhân công bản xứ và người châu Á làm theo giao kèo trong các cơ sở nông nghiệp, kỹ nghệ và hầm mỏ Đông Dương. Nghị định quy định công nhân giao kèo làm việc nhiều nhất là 10 giờ/ngày, kể cả thời gian đi và về, tuần lễ nghỉ một ngày hoặc hai tuần nghỉ hai ngày liền (34).

Chính vì không có văn bản pháp lý quy định, nên trước năm 1927, giới chủ tự do định đoạt thời gian lao động của công nhân. Ở Nhà máy sửa chữa xe lửa Trường Thi, trước khi Chiến tranh thế giới thứ Nhất nổ ra, công nhân phải làm việc 12 giờ/ngày. Trong chiến tranh, thợ bị đưa sang Pháp ngày càng nhiều, những người ở lại có nhiệm vụ làm bù phần việc của người bị điều đi, phải lao động từ 14-16 giờ một ngày. Chế độ nghỉ phép hàng năm đều bị cắt, thậm chí cả chủ nhật cũng phải lao động. Giới chủ bắt thợ phải làm việc cả trưa và tối, trong khi đó lương vẫn không tăng (35). Công nhân "hàng ngày phải làm việc vất vả từ 6 giờ sáng đến 11 giờ đêm" (36). Lệ này kéo dài thành quen, sau khi Chiến tranh thế giới thứ Nhất kết thúc, giới chủ vẫn duy trì trong một thời gian dài.

Nhà máy diêm là guồng máy bóc lột thậm tệ nhất ở Vinh - Bến Thủy. Trong tổng số 750 công nhân thì "hơn hai phần ba thợ là phụ nữ, người già và trẻ em" (37), nhưng phải làm việc quần quật 12-17 giờ mỗi ngày (38). Đó là chưa kể thủ đoạn tăng giờ làm của chủ và cai bằng cách "sớm mai và xế chiều thì kéo kim đồng hồ chạy nhanh lên, trưa và chiều thì kéo kim đồng hồ chạy ngược lại" (39). Thời gian lao động đó quá sức chịu đựng của công nhân, nhất là phụ nữ và trẻ em. Thế mà phải đến năm 1933 mới có Nghị định quy định nam dưới 15 tuổi và nữ dưới 18 tuổi làm việc 10 giờ một ngày.

Ngoài chịu cảnh bị bóc lột bằng tăng thời gian lao động của chủ tư bản, công nhân còn chịu nhiều nạn bóc lột khác như mua bán lương non và biểu xén, lễ lạt cho chủ, cho cai. Một đặc điểm nữa đáng chú ý ở Vinh - Bến Thủy là cai có quyền rất lớn đối với công nhân, từ xin việc, tăng lương đến nâng bậc thợ. Tại cảng Bến Thủy, khi xin việc công nhân phải nộp cho cai 10 đồng và 4 chai rượu (40). Ở các nhà máy khác tình hình cũng tương tự. Cai ở Vinh - Bến Thủy không thuộc vào hàng ngũ công nhân như cai ở Long Thọ (Huế), cũng không thuộc công nhân quý tộc như ở châu Âu, cũng không thuộc tầng lớp tiểu tư sản, mà "là một lớp người do bọn thực dân dùng để quản lý và bóc lột công nhân nên bản thân họ đóng một vai trò trung gian trong việc bóc lột giai cấp công nhân thêm một lần nữa" (41). Vì vậy, công nhân Vinh - Bến Thủy trong những năm đầu thế kỷ XX rất căm ghét cai, luôn đứng lên đấu tranh với những cai gian ác.

- Chế độ tiền lương và đời sống của công nhân.

Hỏi ký của Nguyễn Hào cho biết mức lương của công nhân Nhà máy sửa chữa xe lửa Trường Thi như sau: Thợ đặc biệt (rất ít): 0,45 đồng/ngày; Thợ trung bình (số đông): 0,30 đồng/ngày; Thợ khuôn vác: 0,20 - 0,25 đồng/ngày; Phụ nữ: 0,20 - 0,25 đồng/ngày; Thợ học việc năm thứ 4: 0,05 đồng/ngày (3 năm đầu không có lương) (42). Còn tiền lương của công nhân nhà máy diêm thì thấp hơn nhiều so với công nhân Nhà máy sửa chữa xe lửa Trường Thi: Nam giới từ 14-20 xu/ngày (20 xu là thợ đặc biệt), nữ giới từ 10-12 xu/ngày, trẻ em từ 3-5 xu/ngày. Công nhân làm việc ngày nào hưởng lương ngày đó, không làm thì không hưởng. Đau ốm không có lương (43).

Với mức tiền lương như vậy, nhưng công nhân phải chi phí cho nhiều khoản (ngoài tiền ăn và mặc): Tiền nhà 1,25 đồng/tháng, tiền vệ sinh: 0,25 đồng/tháng, tiền y tế: 0,50 đồng/tháng, tiền hưu trí: 0,50 đồng/tháng, thuế thân: 3,2 đồng/năm (nếu không có sổ đình ở chính quán) (44). Ngoài ra, công nhân còn bị trừ lương vì nhiều khoản khác: Tiền bút giấy cho người phát lương, tiền phạt làm hư hỏng đồ dùng trong nhà máy, tiền phạt của cảnh sát nếu ngày thu sưu quên sổ đình ở nhà. Khi gia đình hoạn nạn phải bán lương non, vay 10 đồng/tháng, nhưng thực tế chỉ được nhận 8-8,5 đồng. Trừ các khoản chi phí đó, số tiền còn lại không đủ chi tiêu cho mức sinh hoạt tối thiểu nhằm tái tạo sức lao động. Hầu hết các gia đình chỉ đủ ăn nửa tháng (45), "bữa cháo, bữa cơm, ngô khoai nhiều hơn cơm gạo" (46).

Thống kê và phân tích trên cho thấy, công nhân Vinh - Bến Thủy không những bị bóc lột lao động thặng dư, mà còn bị cướp đi cả lao động tất yếu. Họ không chỉ thiếu thốn vật chất, mà họ còn bị hành hạ cả thể xác và tinh thần. Hàng ngày, công nhân phải làm việc dưới làn roi vọt của cai và chủ. Mỗi loại cai có cách đánh và chửi thợ khác nhau. "Ở nhà máy diêm, cứ 15 mét lại có một ống đựng roi, đánh gãy roi này lấy roi khác trong ống thay thế" (47).

- Về môi trường và điều kiện lao động:

Công nhân Vinh - Bến Thủy phải lao động trong môi trường hết sức khắc nghiệt, tuy có nhà xưởng, nhưng mái nhà thấp, môi trường nóng nực, ồn ào, thiếu không khí. Làm việc ở nhà máy diêm rất nguy hiểm, nhất là bụi hoá chất nóng nực nhưng giới chủ không có biện pháp bảo hộ. Những bệnh do hoá chất gây ra như: Lao phổi, mù mắt, đau mắt, loét lở tay chân... rất phổ biến trong công nhân.

Công nhân cảng Bến Thủy và các nhà máy cửa xe gỗ phải dùng tay và vai để bốc và khuôn vác khối lượng hàng hoá nặng nề, công kênh, nguy hiểm. Nhiều thợ xe làm việc quá mệt, ngủ gật bên máy, đã bị lưỡi cửa xe cả tay. Môi trường lao động của Nhà máy sửa chữa xe lửa Trường Thi cũng khắc nghiệt, phòng hộ rất sơ sài, ít được chủ lưu tâm. Bị tai nạn chủ phó mặc cho công nhân. Tháng 5-1929, công nhân Nhà máy sửa chữa xe lửa Trường Thi đấu tranh đòi khi "ốm đau, tai nạn phải được đi nhà thương" (48). Điều đó chứng tỏ, khi bị tai nạn, công nhân không được chữa trị - bởi giới chủ cho rằng, công nhân thường tìm cách tự huỷ hoại thân thể để được nghỉ ngơi.

Ách áp bức, bóc lột nhiều tầng nấc trên đây của tư bản thực dân đối với công nhân Vinh - Bến Thủy là thực tế đã cắt nghĩa vì sao họ sớm bước vào cuộc đấu tranh để bảo vệ nhân phẩm và giành quyền sống cho mình trong cuộc đấu tranh cho quyền của dân tộc.

CHÚ THÍCH

(1). Trần Văn Giàu. *Giai cấp công nhân Việt Nam - Sự hình thành và phát triển của nó, từ giai cấp "tự mình" đến giai cấp "cho mình"*. Nxb. Sự thật, Hà Nội, 1961, tr. 25.

(2). *Niên giám kinh tế Đông Dương thuộc Pháp. Phần II - Trung Kỳ và Bắc Kỳ năm 1923-1929.*

(3), (4). Ngô Văn Hoà, Dương Kinh Quốc. *Giai cấp công nhân Việt Nam những năm trước khi thành lập Đảng*, Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội, 1978, tr. 282-283, 283.

(5). *Lịch sử Đảng bộ Quảng Nam - Đà Nẵng. Tập I: (1930-1945)*, sơ thảo. Nxb. Đà Nẵng, 1991, tr. 38-39.

Từ nội dung nêu trên có thể nhận xét: Chính sách khai thác thuộc địa của thực dân Pháp ở Bắc Trung Kỳ và Trung Lào đã dẫn đến sự ra đời của đội ngũ công nhân Vinh - Bến Thủy, với một lực lượng tập trung đông đảo nhất ở Trung Kỳ trong 30 năm đầu thế kỷ XX, với một cơ cấu lao động chiếm số đông là công nhân lĩnh vực cơ khí, giao thông, dịch vụ vận tải và chế biến lâm sản, có nguồn gốc xuất thân chủ yếu ngay tại Nghệ An và Hà Tĩnh. *Tính địa phương đậm nét về nguồn gốc xuất thân của công nhân Vinh - Bến Thủy và ách áp bức, bóc lột nặng nề của tư bản Pháp, đã thúc đẩy công nhân sớm đứng lên đấu tranh và đẩy nhanh quá trình liên minh với nông dân địa phương trong đấu tranh, nhất là từ khi được soi sáng bởi đường lối cách mạng do lãnh tụ Nguyễn Ái Quốc truyền bá.* Đây là một nhân tố sâu xa đưa Nghệ - Tĩnh trở thành nơi đầu tiên xuất hiện liên minh công nông ở nước ta và là nơi có phong trào cách mạng phát triển lên đến "đỉnh cao" trong những năm 1930-1931.

(6). Xem: *Một số nhà máy ở Bến Thủy trước năm 1930*. Lược dịch từ *Niên giám kinh tế Đông Dương năm 1924*. Tài liệu lưu tại Phòng Nghiên cứu Lịch sử Đảng (NCLSD) tỉnh Nghệ An, ký hiệu E1.

(7), (9). *Những sự kiện lịch sử công nhân và công đoàn Nghệ Tĩnh (1885-1954)*. Tập I, Liên hiệp công đoàn Nghệ Tĩnh, 1984, tr. 68-69, 52.

(8), (11), (12), (13). *Lịch sử phong trào công nhân công đoàn Nghệ Tĩnh (1885-1954)*, Nxb. Lao động, Hà Nội, 1987, tr. 26, 27, 27, 29.

(10). Dẫn theo: Đinh Trần Dương. *Sự chuyển biến của phong trào cách mạng giải phóng dân tộc*

Nghệ - Tĩnh trong 30 năm đầu thế kỷ XX. Luận án PTS Khoa học Lịch sử, Hà Nội, 1996, tr. 20.

(14), (15), (16), (17). *Những sự kiện lịch sử công nhân và công đoàn Nghệ Tĩnh (1885-1954)*. Tập I, sdd, tr. 67, 75, 75, 69.

(18). *Nhà máy sản xuất đồ hộp của Công ty Lapich ở Bến Thủy*. Niên biểu kinh tế Đông Dương năm 1924. Bản dịch lưu tại Phòng NCLSD tỉnh Nghệ An, ký hiệu E1.

(19). Ở Nhà máy sửa chữa xe lửa Trường Thi, trước Chiến tranh thế giới thứ Hai có thời điểm số lượng công nhân lên tới 3.700 người, nhưng sau chiến tranh lại giảm xuống còn 1.700 người. Ngược lại, ở các cơ sở kinh tế khác, sau chiến tranh quy mô sản xuất được mở rộng, nên công nhân lại tăng nhanh.

(20). Ngô Văn Hoà, Dương Kinh Quốc. *Giai cấp công nhân Việt Nam những năm trước khi thành lập Đảng*. Sdd, tr. 283.

(21), (31), (32). *Từ hòn than đến ngọn lửa*. Hồi ký. Nguyễn Hào kể, Nguyễn Đình Triển ghi. In trong *Theo đường cách mệnh*. Chi hội Văn nghệ và Ban NCLSD Nghệ An xuất bản, 1970, tr. 47, 12, 13.

(22), (23), (24), (25). *Lịch sử phong trào công nhân công đoàn Nghệ Tĩnh (1885-1954)*. Sdd, tr. 25-26, 26-27, 27, 27-28.

(26). Bùi Thiết. *Vinh - Bến Thủy*, Nxb. Văn hoá, Hà Nội, 1985, tr. 33.

(27), (48). *Vài mẩu chuyện về sự trưởng thành của công nhân Vinh - Bến Thủy*, In trong *Bước ngoặt vĩ đại của lịch sử cách mạng Việt Nam*. Ban NCLSD Trung ương xuất bản, Hà Nội, 1961, tr. 128, 130.

(28), (40). *Ngọn cờ Bến Thủy*. Hồi ký. Nguyễn Phúc kể, Minh Huệ ghi. Nxb. Thanh niên, Hà Nội, 1979, tr. 14, 83.

(29). Nguyễn Trọng Cồn. *Phong trào công nhân trong cao trào Xô viết Nghệ Tĩnh*, Nxb. Lao động, Hà Nội, 1980, tr. 25-26.

(30). Dương Kinh Quốc. *Việt Nam những sự kiện lịch sử*. Tập II (1897-1918). Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội, 1982, tr. 59.

(33). Phản ánh tình trạng này, công nhân Vinh - Bến Thủy có câu ca:

"Dù ai xoay xử trăm nghề.

Buôn thua, bán lỗ cũng về nhà Diêm".

Từ hòn than đến ngọn lửa. Hồi ký. Sdd, tr. 13.

(34), (39). Trần Văn Giàu. *Giai cấp công nhân Việt Nam - Sự hình thành và phát triển của nó, từ giai cấp "tự mình" đến giai cấp "cho mình"*. Sdd, tr. 208-209, 211.

(35), (36), (37), (42), (45), (46). *Từ hòn than đến ngọn lửa*. Hồi ký. Sdd, tr. 11, 124, 47, 126, 91, 18.

(38). *Lịch sử Đảng bộ tỉnh Hà Tĩnh*. Tập I (1930-1954). Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 1993, tr. 20.

(41). Ngô Văn Hoà, Dương Kinh Quốc. *Giai cấp công nhân Việt Nam những năm trước khi thành lập Đảng*. Sdd, tr. 246.

(43), (44). *Những sự kiện lịch sử công nhân và công đoàn Nghệ Tĩnh (1885-1954)*. Tập I, Sdd, tr. 75, 32.

(47). Ngô Văn Hoà. *Bàn về hình thức bóc lột tiền tư bản chủ nghĩa của thực dân Pháp đối với giai cấp công nhân Việt Nam*. Tạp chí Lịch sử Đảng, số 157, 1974, tr. 38.