

THỦ ĐOẠN CỦA THỰC DÂN PHÁP TRONG VIỆC SỬ DỤNG TUYẾN ĐƯỜNG SẮT CÔN MINH – LÀO CAI – HÀ NỘI – HẢI PHÒNG

FRENCH COLONIALISTS' TRICKS TO USE THE RAILWAY LINE OF KUNMING – LAO CAI
– HA NOI – HAI PHONG

Hà Thị Lịch, Nguyễn Thị Huyền

Trường Đại học Hùng Vương

TÓM TẮT

Tuyến đường sắt Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, là tuyến đường sắt mà thực dân Pháp xây dựng từ đầu thế kỷ XX. Trong suốt chiều dài tồn tại của tuyến đường sắt này cho đến khi thực dân Pháp phải rút lui khỏi Việt Nam năm 1954, tuyến đường sắt này thực sự đã đóng góp rất lớn cho công cuộc khai thác bóc lột thuộc địa của thực dân Pháp đối với Việt Nam. Nó tạo ra những lợi nhuận kếp xù cho tư bản Pháp. Ngoài mục đích kinh tế, tuyến đường sắt này còn có ý nghĩa chiến lược đối với Pháp là cầu nối để Pháp vận chuyển hàng hóa giữa Việt Nam với những vùng tô giới của Pháp ở Trung Quốc. Đặc biệt, năm 1946, để một lần nữa quay trở lại miền Bắc Việt Nam, Pháp đã nhượng tuyến đường sắt huyết mạch nối một số tỉnh miền Bắc Việt Nam với Côn Minh – Trung Quốc cho Tưởng. Đây là một thủ đoạn chính trị, ngoại giao. Sự đổi chác của hai bên đã đưa Việt Nam vào một tình thế rất khó khăn, buộc Đảng và Chủ tịch Hồ Chí Minh phải có đối sách ngoại giao phù hợp.

Từ khóa: tuyến đường sắt; thực dân Pháp

ABSTRACT

The railway line Kunming – Lao Cai – Ha Noi – Hai Phong is the one which was built by the French Colonialists at the beginning of the 20th century. Not until 1954 when the French colonialists withdrew from Vietnam, the railway line made great contributions to the exploitation of the Vietnamese colony, which brought back big profits to the French capitalists. In addition to the economic benefits, the railway line had the strategic significance; it was the medium to exchange goods between Vietnam and French concessions in China. Especially, in 1946, in order to be back to Vietnam, the French assigned the railway line to Chiang Kai-shek. This political diplomatic trick put Vietnam in a very difficult situation, requiring President Ho Chi Minh and the Party to have the appropriate diplomatic policy.

Key words: railway line; the French capitalists

1. Đặt vấn đề

Tuyến đường sắt Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, là tuyến đường sắt mà thực dân Pháp xây dựng từ đầu thế kỷ XX. Có thể nói, cùng với việc khởi công tuyến đường sắt Sài Gòn – Mỹ Tho vào năm 1881, Việt Nam là một trong những nước có đường sắt sớm nhất ở châu Á, chỉ chậm hơn một chút so với Nhật Bản (1875). Tuyến đường này được cả người Việt Nam và Trung Quốc coi là một mốc quan trọng trong lịch sử đường sắt nước mình. Bởi vì nó là chiếc cầu nối thiết yếu giữa miền Tây Nam Trung Quốc với Đông Nam Á và đã có đóng góp to lớn vào giao thương Trung – Việt suốt một thế kỷ qua.

2. Nội dung

2.1. Thực dân Pháp triệt để dùng tuyến đường

sắt phục vụ Chương trình khai thác bóc lột thuộc địa ở Việt Nam

Sau khi căn bản hoàn thành bình định Việt Nam bằng quân sự, thực dân Pháp bắt tay vào công cuộc khai thác thuộc địa, nhằm vơ vét sức người, sức của đáp ứng nhu cầu của chính quốc.

Về chính trị, năm 1946, Pháp thành lập Liên bang Đông Dương, Việt Nam bị chia thành 3 kì với 3 chế độ cai trị khác nhau, chúng triệt để thi hành chính sách chia để trị và chính sách ngu dân.

Đặc biệt, Pháp tập trung vào chính sách kinh tế, trong đó tập trung khai thác than và kim loại. Xây dựng một số ngành xi măng, điện, nước, giấy, rượu, đường, vải,... Xây dựng hệ thống giao thông vận tải đường bộ, đường thủy, đường sắt,...

Ngay khi lên cầm quyền, Doumer vẫn duy

trì quyết định bằng mọi giá phải biến ngay Vân Nam thành vùng ảnh hưởng của Pháp. Đường hỏa xa nối thủ phủ Côn Minh với Hà Nội – Hải Phòng, là phương tiện thực hiện mơ ước này.

Nhằm tăng cường khai thác Bắc Bộ và phục vụ mục đích chính trị, quân sự, từ cuối thế kỉ XIX, thực dân Pháp đã tập trung nghiên cứu tuyến đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Vân Nam. Ngày 11/04/1910, toàn tuyến đường sắt nối liền Vân Nam với Hải Phòng đã được thông xe, tổng số vốn mà Pháp đầu tư vào tuyến đường sắt này là khoảng 425.400.000 Phrăng.

Thúc đẩy ngoại thương, trao đổi hàng hóa phát triển. Tuyến đường sắt đã góp phần thúc đẩy mạnh giao thương buôn bán giữa Bắc Bộ - Việt Nam với vùng Vân Nam – Trung Quốc. Từ đây, hàng hóa được vận chuyển theo đường sắt từ cửa biển Hải Phòng qua Lào Cai đến Côn Minh chỉ mất 3 ngày rưỡi, so với vận chuyển bằng đường thủy bộ xưa đã giảm được 26 ngày. Sau khi tuyến đường sắt được thông, tổng mức xuất nhập khẩu của Vân Nam đạt 11.464.929 quan bình lưỡng. Tổng ngạch xuất khẩu năm 1910 so với năm 1890 tăng 11,36 lần. Mặt hàng chủ lực trong kinh tế xuất khẩu của Vân Nam thời kì đó là thiếc. Đường sắt Côn Minh – Hải Phòng đã trở thành tuyến đường vận chuyển hàng hóa nhiều nhất của người Pháp ở Đông Dương, trên chuyến đường sắt này sự trao đổi hàng hóa đã diễn ra mạnh mẽ.

Tuyến đường sắt góp phần đẩy nhanh quá trình ra đời, phát triển các khu công nghiệp khai thác mỏ, quặng,... Thực dân Pháp đã tăng cường hoạt động thăm dò, khai thác mỏ khoáng sản. Một loạt mỏ liên tiếp được xây dựng khai thác như mỏ đồng ở làng Nhón – Cam Đường, mỏ phân chì Graphit ở ven sông Nậm Thi gần đô thị Lào Cai, mỏ Mi Ka ở làng Múc, đặc biệt mỏ Apatit Lào Cai được xây dựng từ năm 1939.

Như vậy, về kinh tế tuyến đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Vân Nam đã phục vụ đắc lực, trọng tâm cho chính sách kinh tế của thực dân Pháp ở Việt Nam. Pháp chủ trương kiểm chế sự phát triển công nghiệp nặng ở các

nước thuộc địa, mà chỉ phát triển các ngành khai thác khoáng sản, tài nguyên rồi vận chuyển về chính quốc. Rất nhiều tài nguyên khoáng sản của Lào Cai đã bị Pháp khai thác. Trong khi đó, người dân hầu hết không được hưởng lợi gì từ tuyến đường sắt này, mà nguồn lợi chủ yếu chảy về túi của tư bản Pháp mà một số tư bản mại bản của Việt Nam.

Ngoài ra, tuyến đường sắt mở rộng đã góp phần đẩy mạnh giao lưu văn hóa giữa hai vùng Vân Nam, Trung Quốc và Lào Cai của Việt Nam.

Đặc biệt, tuyến đường sắt còn phục vụ đắc lực cho mục đích quân sự của Pháp, giúp chúng dễ dàng trong việc vận chuyển quân đội để đàn áp các cuộc nổi dậy khởi nghĩa ở các địa phương mà tuyến đường sắt chạy qua.

2.2. Thực dân Pháp dùng tuyến đường sắt Côn Minh – Hồ Kiều để trao đổi với Tưởng Giới Thạch năm 1946

* Âm mưu của Pháp

Đầu năm 1946, về cơ bản, thực dân Pháp đã chiếm được các đô thị, các đường giao thông chiến lược quan trọng ở Nam Bộ và Nam Trung Bộ, chiếm hầu hết Campuchia và khống chế vùng nông thôn ở Lào. Pháp lại được Anh và Mỹ thỏa thuận: ngày 29-1-1946, quân Anh rút khỏi Sài Gòn và đến ngày 5-3-1946, rút khỏi Nam Đông Dương, nhường cho Pháp quyền chiếm đóng từ vĩ tuyến 16 trở vào. Công việc tiếp theo của thực dân Pháp là chuẩn bị tiến quân ra miền Bắc, thực hiện ý đồ thôn tính cả nước ta. Nhưng do lực lượng hiện tại có hạn (hơn 65.000 quân), lại chưa bình định xong miền Nam, nếu thực hiện ngay ý đồ này bằng biện pháp quân sự, Pháp sẽ gặp khó khăn. Hơn nữa, đưa quân ra miền Bắc lúc này, chúng sẽ gặp hai trở lực lớn: một là lực lượng kháng chiến của nhân dân ta, hai là sự có mặt của quân Tưởng và bọn tay sai ở miền Bắc. Tình hình đó buộc thực dân Pháp phải dùng đến thủ đoạn chính trị: một mặt, điều đình với Chính phủ Tưởng Giới Thạch ở Trùng Khánh, mặt khác điều đình với Chính phủ Hồ Chí Minh để được đưa quân đội ra miền Bắc Việt Nam một cách "hợp pháp".

Trong khi đó, Tưởng Giới Thạch cũng đứng trước một khó khăn lớn: Phong trào cách mạng do Đảng Cộng sản Trung Quốc lãnh đạo đang phát triển mạnh mẽ. Vì vậy hơn lúc nào hết, Tưởng cần phải tập trung lực lượng để đối phó, 20 vạn quân Tưởng nếu rút về thì sẽ có lợi với Tưởng khi chống lại Đảng cộng sản Trung Quốc. Đồng thời, Tưởng cũng rất cần tiền, cần tiềm lực kinh tế để có thể đối chọi lâu dài với Đảng cộng sản.

Đoán được khó khăn của Tưởng, nên thực dân Pháp đã thỏa hiệp với Tưởng và át chủ bài mà Pháp đem ra để nhử Tưởng chính là tuyến đường sắt Hồ Kiều đến Côn Minh. Vấn đề đặt ra là tại sao Pháp lại mang tuyến đường sắt này ra bán? Tại sao Tưởng lại đồng ý ngay với sự trao đổi này? Như chúng ta đã biết, việc Pháp khao khát được đem quân ra miền Bắc Việt Nam là điều không cần bàn cãi. Nhưng ra bằng cách nào là một bài toán quá khó đối với Pháp, chỉ có cách duy nhất tối ưu đó là để Tưởng tự nguyện cho Pháp ra thay thế. Một điều chắc chắn rằng không đời nào Tưởng tự từ bỏ một số quyền lợi của chúng ở miền Bắc, vậy chỉ còn cách là trao đổi, hai bên cùng có lợi. Đặt lên bàn cân, Pháp thấy rằng, tuyến đường sắt Hồ Kiều – Côn Minh là rất có giá trị, bởi tuyến đường này sẽ vẫn mang hiệu quả giao thương buôn bán cao cho Tưởng. Quyền lợi của Hoa kiều ở Hải Phòng không hề mất.

Ngoài ra, Tưởng và Pháp còn một loạt những thỏa thuận khác như: Pháp nhượng cho Tưởng một số quyền lợi về kinh tế, chính trị, như trả lại các tô giới và nhượng địa của Pháp trên đất Trung Quốc, nhượng cho Tưởng một "khu đặc biệt" để tự do buôn bán và có quyền kiểm soát thuế quan ở cảng Hải Phòng. Những kiều dân Trung Quốc ở Đông Dương được hưởng nhiều quyền lợi đặc biệt. Pháp đã hiểu rõ về hoàn cảnh của Tưởng, còn Tưởng thì lại càng thấu hiểu khát khao của quân Pháp, và cuối cùng chúng đã chọn cách bắt tay với nhau, những cái bắt tay chính trị đầy vụ lợi. Và đúng như dự đoán của Ban Thường vụ Trung ương Đảng: "Trước sau Trùng Khánh sẽ bằng lòng cho Đông

Dương trở về tay Pháp miễn là Pháp nhượng cho Tưởng nhiều quyền lợi quan trọng"¹, ngày 28-2-1946, Hiệp ước Hoa - Pháp được kí kết ở Trùng Khánh. Theo Hiệp ước này, Pháp được quyền thay quân đội Tưởng vào miền Bắc Đông Dương để giải giáp quân đội Nhật.

* Đối sách của Đảng và Chủ tịch Hồ Chí Minh trước hiệp ước Hoa - Pháp

Hiệp ước Hoa - Pháp đã đặt nhân dân ta trước sự lựa chọn một trong hai con đường: Hoặc là cầm vũ khí chiến đấu chống thực dân Pháp, không cho chúng đổ bộ lên miền Bắc; hoặc là hoà hoãn, nhân nhượng Pháp để tránh tình trạng phải đối phó một lúc với nhiều kẻ thù, đẩy 20 vạn quân Tưởng ra khỏi miền Bắc, tranh thủ thời gian hoà hoãn, tiếp tục củng cố và phát triển lực lượng cách mạng, chuẩn bị mọi mặt bước vào cuộc chiến đấu về sau khi tình thế bắt buộc. Nhưng thực hiện giải pháp này, ta sẽ phá tan được âm mưu của Tưởng và tay sai đẩy ta vào thế bị cô lập; đồng thời giành được thời gian chuẩn bị cho cuộc chiến đấu mới.

Kí Hiệp định Sơ bộ 6-3-1946, tạm thời hoà hoãn với Pháp, ta đã tránh được một cuộc chiến đấu bất lợi phải chống lại nhiều kẻ thù cùng một lúc; tạo thêm một cơ sở pháp lí buộc quân Tưởng phải nhanh chóng rút khỏi miền Bắc nước ta; bọn tay sai Việt Quốc, Việt Cách vì mất chỗ dựa nên phần lớn bị tan rã hoặc chạy theo quân Tưởng; chúng ta có thêm thời gian hoà bình cần thiết để củng cố chính quyền cách mạng, mở rộng mặt trận dân tộc thống nhất, phát triển lực lượng vũ trang nhằm chuẩn bị lực lượng mọi mặt cho cuộc kháng chiến lâu dài chống thực dân Pháp về sau. Đặc biệt, đối với miền Nam - nơi mà cuộc kháng chiến đang đứng trước những thử thách gay gắt - Hiệp định Sơ bộ tạo điều kiện cho lực lượng kháng chiến trở lại bám trụ thôn, xã, tạo thế và lực để cùng cả nước bước vào cuộc kháng chiến lâu dài. Thực tế lịch sử đã chứng tỏ, việc kí Hiệp định Sơ bộ - trong hoàn cảnh lúc đó - là một chủ trương cứu nước duy nhất đúng, "một mẫu mực tuyệt vời của sách lược Lêninít về lợi dụng mâu thuẫn trong hàng ngũ kẻ địch và về sự nhân nhượng có nguyên tắc".

3. Kết luận

Trong lịch sử, ngay từ đầu thế kỉ XX, thực dân Pháp đã nhận thấy vị trí chiến lược của giao thương buôn bán giữa hai vùng biên giới Lào Cai của Việt Nam và Côn Minh, Trung Quốc. Do đó, chúng đã quyết tâm đầu tư một số tiền lớn để xây dựng tuyến đường sắt Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng. Thực tế lịch sử đã chứng minh vai trò kinh tế, mở rộng giao thương buôn bán và các khu đô thị, khu công nghiệp,... của tuyến đường sắt này ngay từ

những năm đầu thế kỉ. Đến những thập niên giữa của thế kỉ XX, cả Pháp và Tưởng đều nhìn thấy rõ giá trị của tuyến đường sắt này, vì thế chúng đã dùng nó để trao đổi chính trị. Lịch sử đã để lại cho chúng ta hôm nay một bài học lịch sử quý giá, đó là phải biết coi trọng, phải nhìn thấy được giá trị của tuyến hành lang kinh tế dọc sông Hồng từ đó đề ra giải pháp để có thể tận dụng tối đa nguồn lực phát triển trục kinh tế nối liền Hải Phòng, Hà Nội, Lào Cai và Côn Minh, Trung Quốc bằng mọi giá.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Nguyễn Ngọc Cơ, (2005), *Lịch sử Việt Nam từ 1858 đến 1918*, Nxb Đại học Sư phạm, Hà Nội.
- [2] Đinh Xuân Lâm (1998), *Đại cương lịch sử Việt Nam tập 2*, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
- [3] Lưu Văn Lợi (1998), *Năm mươi năm ngoại giao Việt Nam*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.