Nước Việt - Hôm nay - 4 - Doanh nhân

Nước Việt - Hôm nay (4) - Doanh nhân
Từ chuyện Thành Bưởi bị hành, nhớ khổ nạn đi lại năm xưa (Kỳ 1)
Từ chuyện Thành Bưởi bị hành, nhớ khổ nạn đi lại năm xưa (Kỳ 2)
Từ chuyện Thành Bưởi bị hành, nhớ khổ nạn đi lại năm xưa (Kỳ 3)
Từ chuyện Thành Bưởi bị hành, nhớ khổ nạn đi lại năm xưa (Kỳ 4)
Từ chuyện Thành Bưởi bị hành, nhớ khổ nạn đi lại năm xưa (Kỳ 5)
Từ chuyện Thành Bưởi bị hành, nhớ khổ nạn đi lại năm xưa (Kỳ 6)
VTV và Nhà xe Thành Bưởi
Hãng xe Thành Bưởi trong “trận đánh đẹp” truyền thông
Tiếng bấc tiếng chì
Doanh nhân ư, cũng chỉ là cam vắt (Kỳ 1)
Doanh nhân ư, cũng chỉ là cam vắt (Kỳ 2)
Doanh nhân ư, cũng chỉ là cam vắt (Kỳ 3)
Doanh nhân ư, cũng chỉ là cam vắt (Kỳ 4)
Doanh nhân ư, cũng chỉ là cam vắt (Kỳ 5)
Doanh nhân ư, cũng chỉ là cam vắt (Kỳ cuối)

Từ chuyện Thành Bưởi bị hành, nhớ khổ nạn đi lại năm xưa (Kỳ 1)

Capture à partir de :baotiengdan
Nguyễn Thông
30-10-2023

Làm con dân xứ này luôn có những thứ để quan tâm, nặng cái đầu, mà nhiều chuyện, nhiều điều rất vớ vẩn, chả đâu vào đâu. Nào là tranh cãi về phim Đất rừng phương Nam, nào vụ bắt Ngọc Trinh, bênh Cơ Nghiệp, ì xèo việc bỏ phiếu tín nhiệm, chê sao lắm giáo sư tiến sĩ… Hôm qua, hôm xưa lại chuyện Thành Bưởi thành bòng. Bà bạn tôi cười bảo ung cái thủ. Tôi nói ai biểu bà quan tâm cho lắm vào, lại còn than thở.

Nhân vụ Thành Bưởi, nhớ chuyện đi lại những năm nào, chửa xa xôi gì. Thời bao cấp, ở miền Bắc trước và sau năm 1975, ở miền Nam sau 1975, khi nhắc lại, người ta chỉ thường nói tới những đói rét

(không có ăn, không có mặc) mà thường quên chuyện đi lại. Thực ra, đó là một chương sử hãi hùng, khổ nạn. Con người bị hành hạ như con vật.

Ông anh ruột tôi hồi cuối thập niên 90 rủ tôi đi Bảo Lộc thăm người nhà. Lúc về, ra chân đèo đón xe để về Sài Gòn, chờ gần 4 tiếng đồng hồ mới bắt được xe (bởi những xe khác đều đã chật ních), bị nhét vào chiếc 14 chỗ cũ kỹ chứa hai mươi mấy người, sau suốt đêm bị hành ngồi bó giò và thiếu khí thở, xuống trạm xe gần chùa Việt Nam Quốc tự quận 10, đã thề không bao giờ đi xe khách nữa.

Giờ bần thần nhớ lại, thương anh, thương mình, thương cho đám dân chúng tội nghiệp bị hành xác theo đúng nghĩa đen. Anh em tôi, sau chuyến xe bão táp khốn nạn ấy đều lăn ra ốm bởi kiệt sức, cơ thể suy nhược, mãi lâu sau mới hồi phục được.

Và đây là chuyện cũ, xong rồi sẽ bàn vụ Thành Bưởi.

Nhắc tới sự đi lại, không thể không nhớ tới cái ô tô.

Hôm trước tình cờ coi trên trang “báo địch” BBC, thấy chùm ảnh tư liệu của các phóng viên AP, AFP, NYT, và tất nhiên của BBC nữa, về cuộc sống ở miền Nam, ở Sài Gòn những năm trước “giải phóng”. Khá nhiều ảnh chụp từ hồi cuối thập niên 1950, đầu thập niên 1960, thời ông Ngô Đình Diệm. Coi chán chê, mới ngớ ra, những gì mình từng được tuyên truyền, được giáo huấn (mà người cộng sản gọi phương thức này của kẻ địch là nhồi sọ) hồi tuổi thiếu nhi và thanh niên lại khác hẳn với những bức ảnh sống động này.

Không có gì gọi là chìm đắm, rên xiết, màn đêm đen tối… của cái “chế độ Mỹ ngụy tàn bạo”. Trong ảnh vẫn phảng phất đâu đó bóng ma chiến tranh nhưng rõ ràng cuộc sống miền Nam sinh sắc, giàu có, vật chất đầy đủ hơn hẳn những gì mình tưởng tượng. Hay là đám phóng viên nước ngoài nhận tiền của “bọn” Ngô Đình Diệm, Thiệu – Kỳ rồi tô hồng cho cái cuộc sống mà miền Bắc định nghĩa là bơ thừa sữa cặn. Có nhẽ đâu thế.

Điều rất sửng sốt trong những sự bất ngờ là phương tiện đi lại. Nó nói lên sự khác biệt của hai miền. Mãi tới tận thập niên 70, phần đông dân chúng miền Bắc đến cái xe đạp cũng không có mà đi. Xe công cộng như xe khách, xe ca (trong Nam gọi là xe đò), xe buýt rất hiếm. Taxi thì hoàn toàn không. Lứa chúng tôi, đám sinh ra giữa thập niên 50, từ sau

khi miền Bắc hoàn toàn giải phóng, “bốt đồn Tây đã cuốn sạch rồi”, lớn lên giữa chế độ mới, không hề biết taxi là gì.

Trên đường phố miền Bắc, những thành phố lớn như Hà Nội, Hải Phòng, Nam Định… lọt vào mắt là những chiếc xích lô xộc xệch, với dáng đạp uể oải của tấm thân gầy còm. Xe ô tô con rất hiếm, chủ yếu đám Volga, Moskvic, Lada do Liên Xô sản xuất, chỉ để dành cho cán bộ cấp trung ương trở lên. “Bầm ơi có rét không bầm/ Volga con cưỡi, gà hầm con xơi”, người ta dè bỉu vậy.

Ngay cả những thầy nổi tiếng ở Trường đại học Tổng hợp Hà Nội hồi nửa đầu thập niên 70, duy nhất có Giáo sư Ngụy Như Kontum hiệu trưởng, được cưỡi xe Moskvic, còn thầy hiệu phó Dương Hữu Thời (có cô con gái đẹp như hoa hậu, học khoa Hóa), thầy bí thư đảng ủy Nguyễn Đình Tứ, thầy Hoàng Xuân Nhị giáo sư chủ nhiệm khoa Văn, thầy Phan Hữu Dật giáo sư chủ nhiệm khoa Sử, những vị trí thức nổi tiếng từ thời Pháp thuộc (không kể thầy Tứ đi Liên Xô về) đều phải nói “không” với ô tô. Các vị sư biểu ấy có người chạy xe máy (như thầy Nhị), còn phần lớn đều “diện” xe đạp. Thầy Tứ mãi sau này mới được dùng chiếc Lada, một thời gian sau thì được rút về bộ.

Những nẻo đường miền Bắc thời ấy (thập niên 50 – 70) trông thật nghèo nàn, thiếu thốn, xơ xác. Chúng phô bày ra trên từng mét đường, có muốn giấu, muốn che đậy cũng không giấu nổi.

(Còn tiếp)

Từ chuyện Thành Bưởi bị hành, nhớ khổ nạn đi lại năm xưa (Kỳ 2)

Capture à partir de :baotiengdan
Nguyễn Thông
31-10-2023
Tiếp theo **Kỳ 1**

Bến xe đò ở Sài Gòn-Chợ Lớn năm 1965. Ảnh tư liệu

Cứ nghĩ miền Bắc tiến nhanh tiến mạnh tiến vững chắc lên chủ nghĩa xã hội mà còn thế thì miền Nam bị giày xéo dưới "gót giày Mỹ ngụy" không thể nào khá nổi. Chắc đám phóng viên phương Tây kia đã "tô hồng" khung cảnh xe cộ, đường sá ở miền Nam, nhất là phố phường Sài Gòn. Nhiều bức ảnh, ngay từ những năm 1957-1958 đường Sài Gòn đã nhan nhản xe taxi. Thập niên 60, ô tô chạy như mắc cửi. Cũng có xe đạp, xích lô, tuy nhiên xe máy Vespa, Honda mới là đội ngũ chiếm lĩnh mặt đường. Công chức, giáo viên, nhân viên sở này sở nọ đều ngự trên xe Vespa Super hoặc Vespa Sprint. Thầy Võ Thanh Long dạy cùng trường với tôi chỉ xài rặt loại Vespa. Thầy kể từng mua chiếc Super từ hồi học đại học, mà gia đình ở miền Trung cũng chỉ "gia tư thường thường" chứ không phải hạng giàu có.

Sinh viên học sinh ai cũng có xe đạp, nhiều đứa còn được cha mẹ mua cho xe máy đi học. Những cô gái Sài Gòn mặc áo dài chạy xe Honda Dame lượn trên phố trông đẹp như từ thế giới khác chứ không phải nơi đang có cuộc nội chiến. Taxi đậu dài chờ khách trên những đường phố lớn như Lê Lợi, Nguyễn Huệ, Trần Hưng Đạo, Tổng Đốc

Phương…, bất cứ người bình dân nào cũng có thể sử dụng ô tô 4 chỗ, không phải thứ đặc quyền cho đẳng cấp trên như ở miền Bắc.

Và phổ biến, phổ thông nhất là xe đò. Nếu xe khách là nỗi ám ảnh kinh hoàng của người dân miền Bắc thì xe đò trong Nam lại hoàn toàn khác. Những hãng xe đò Hưng Long, Hưng Phú, Phi Long, Thuận Thành, Thuận Hiệp, Tân Hưng, Phước Hòa, cơ man là hãng tư nhân, đếm không xuể… đã cho tôi cái nhìn hoàn toàn khác về phương tiện giao thông công cộng này. Ngay năm 1977, khi công cuộc cải tạo công thương nghiệp tư bản tư doanh đã gần như xóa sổ những vàng son kinh tế của miền Nam, khi xe đò Hưng Long, Phi Long đã bị đẩy vào cơn hấp hối, thì tôi vẫn kịp bước lên xe một số chuyến đường dài của Hưng Long đi Mỹ Tho và cảm nhận được giá trị vì con người của nó.

Ông anh vợ tôi kể hồi còn chiến tranh ổng học hết tú tài 1 thì nghỉ để đi làm, vừa tránh quân dịch, vừa kiếm tiền phụ ba má nuôi các em. Làm thư ký một hãng buôn trên Kon Tum, xa quê chút nhưng lương hậu. Chỉ là anh cạo giấy quèn, nhưng mỗi kỳ nghỉ bắt xe đò Long Xuyên – Sài Gòn, sau đó mua vé máy bay Sài Gòn – Kon Tum, không lăn tăn gì. Chưa hề phải xếp hàng mua vé xe, cứ tới bến là đám tài xế lơ xe đủ các hãng ùa ra săn đón mời chào, kéo thốc lên xe, bưng bê giùm hành lý. Nhà xe chiều khách hơn chiều vong. Xe rộng rãi, chỗ ngồi thoải mái, chạy đúng giờ. Suốt hành trình lên thành phố chỉ sợ mỗi Việt cộng, nhất là trên quốc lộ 4 (giờ là quốc lộ 1), đặc biệt đoạn qua Long An, giáp Sài Gòn bị đắp mô, đào rãnh chặn xe, gài mìn. Việt cộng phục kích xe quân sự nhưng đã không ít lần xe đò chịu cảnh "không phải đầu cũng phải tai", chết cả tài xế lẫn khách.

Sau biến cố tháng 4.1975, anh tôi mất việc, về quê làm ruộng. Không còn lần nào đi máy bay nữa. Vài bận từ Long Xuyên lên Sài Gòn (hồi ấy quen gọi lên thành phố) thăm người nhà, mua vé rất khó khăn bởi mua phải trình công lệnh, giấy đi công tác, ít nhất là giấy giới thiệu xác nhận của địa phương (chẳng hạn đi chăm người bệnh), chứ người bình thường không được đi xe đò do nhà nước độc quyền thâu tóm, lên xe thì bị hành như con lợn (anh tôi bảo lợn còn sướng hơn), chen chúc, xô đẩy, ngột ngạt. Chỉ gần 200 cây số mà không ít lần mất hơn một ngày mới tới nơi, anh tôi than thở "chẳng thà các ông đừng giải phóng".

Những chuyện bãi bể nương dâu, đảo lộn tang thương như thế, có kể cả tháng cũng không thể nào hết được. Tôi chỉ lục lọi biên những điều

mắt thấy tai nghe trực tiếp trong đời mình về chuyện đi lại thời khốn nạn.

Có những thứ, những điều tưởng đã được đào sâu chôn chặt trong ký ức, bỗng hôm nào đó tự dưng bị ai cầm cái mai cái thuổng phóng một nhát thật mạnh vào, thế là chúng lại bật văng lên. Tôi từng bị rất nhiều lần như vậy. Cũng tại cái số mình vất vả, không thể dễ quên đi như người ta.

Bồi hồi nhớ lại những năm xa, mà thật ra chưa xa lắm, mới cách vài chục năm, trong cái hồi mà ta quen gọi thời bao cấp. Nhát mai nhát thuổng ấy, lâu lâu được dịp lại cắm vào đầu, chả hạn hôm rồi thấy tivi chiếu bộ phim đen trắng cũ xì "Chuyến xe bão táp". Bây giờ, coi nó cũng giống đọc lại chuyện cổ tích, chỉ có những ai, thế hệ sống vào những năm tháng ấy mới thấy rợn người.

(Còn tiếp)

Từ chuyện Thành Bưởi bị hành, nhớ khổ nạn đi lại năm xưa (Kỳ 3)

Capture à partir de :baotiengdan
Nguyễn Thông
3-11-2023
Tiếp theo **kỳ 1** và **kỳ 2**

Bộ phim "Chuyến xe bão táp" ra đời năm 1977 của đạo diễn Trần Vũ kể về thế sự qua một chuyến xe khách. Chiến tranh đã chấm dứt rồi, tưởng cuộc sống mới "ta nắm tay nhau xây lại đời ta", tất cả sẽ sung sướng, đầy yêu thương, ai ngờ con người đối xử với nhau còn khốn nạn hơn cả lúc súng ống bom đạn đùng đoàng. Xem mà giận, mà thương.

Hồi cuối thập niên 70 xem bộ phim này cảm giác thế nào, giờ vẫn nguyên như thế. Cặp Thanh Quý – Vũ Đình Thân và bậc tiền bối Trịnh Thịnh (khi ấy tuổi trung niên) nhập vai quá giỏi. Xem mà không nghĩ đó là phim. Phim tiếp theo có Quý – Thân là phim "Những người đã gặp" cũng rất tuyệt vời, xuất hiện thêm cả Phương Thanh nữa.

Thời ấy tôi chỉ hơn cô Quý vài tuổi, mấy đứa thầy giáo trẻ chúng tôi lúc bụng đói cật rét, ngồi tán phét với nhau, tôi bảo ông Vy đồng nghiệp, ông ạ, tôi chỉ ao ước được nắm tay Thanh Quý một phát, rồi "nó" làm gì thì làm. Về sau này nền "điện ảnh cách mạng" đi xuống, chả bao giờ có lại được những Thanh Quý, Phương Thanh, Đình Thân… nữa.

Hồng nhan bạc phận, idol của tôi lấy được ông chồng có chút danh, ai ngờ “phúc bất trùng lai, họa vô đơn chí”, hợp rồi lại tan, ngậm ngùi.

Trong đời, chính tôi từng chịu biết bao nhiêu chuyến xe bão táp, còn bị hành hơn cả Thanh Quý, Trịnh Thịnh. Khổ riết thành quen, không nghĩ mình khổ. Sức chịu đựng của con người trong chế độ xã hội chủ nghĩa xứ ta, nếu có cuộc thi quốc tế, giải nhất cầm chắc.

Thôi, không kể chuyện của người khác làm gì, cứ lấy chuyện chính bản thân mình cho cụ thể. Phản ánh hiện thực, không gì bằng mắt thấy tai nghe, tự mình trải qua, chứng kiến. Tất nhiên cũng có những trường hợp “tự mình” nhưng do bị hao mòn bởi thời gian, trí nhớ, dẫn đến có thể sai lệch, không đầy đủ. Tôi hiểu điều ấy nên chỉ biên lại những gì mình còn cảm thấy chắc chắn, rõ ràng từ ký ức, chứ không phải dạng nhớ láng máng thế này thế nọ.

Khi tôi lên 9 (năm 1964, mở màn cuộc chiến tranh phá hoại của Mỹ), lúc ở miền Nam đã bắt đầu “tivi chạy đầy đường” thì tôi vẫn chưa hề được ngồi xe ô tô khách. Làng tôi cách nội thành Hải Phòng 23 cây số, nếu ra phố chỉ đi bộ. Một vài lần thày cho tôi ra chơi nhà người thân ngoài phố, hai bố con chỉ cuốc bộ, bố đi trước, con lẽo đẽo theo sau. Đi chân đất bởi không có giày dép, còn guốc thì không đi xa được. Mất cả buổi sáng mới tới nơi. Ở chơi chiều và tối, sáng hôm sau lại cặm cụi đi bộ về.

Không phải là thích đi bộ, mà cũng chẳng đến nỗi không có tiền, vé xe chỉ độ 3 hào, mà do không bắt được xe. Hải Phòng những năm tháng ấy có hai bến xe khách, một bến cạnh hồ Quần Ngựa (gần khách sạn Tray bây giờ) và bến kia gần cầu Niệm. Ô tô rất ít, về các huyện Kiến Thụy, An Lão, Tiên Lãng, Vĩnh Bảo… chỉ 2 chuyến/ ngày, sáng sớm và chiều tối.

Đố ai giành được vé với người nhà nước (dấm dúi cho người nhà hoặc để bán chợ đen) và con buôn. Trên chiếc xe ca (phát âm từ gốc car) cũ kỹ, tập tạch, không cửa kính, ghế đổ nát xiêu vẹo, người ta nhét khách lên đó như buôn lợn. Khách đứng nhiều hơn khách ngồi. Đúng nghĩa hành khách. Vậy nhưng, không phải ai cũng có được sự may mắn khốn nạn ấy.

Tới đầu thập niên 70, học trên Hà Nội, mỗi lần nghỉ hè, nghỉ tết, tôi thường phải mất ít nhất hai ngày cho hành trình về hoặc đi gần 130 cây số. Chỉ có điều, từ Hà Nội về Phòng, hoặc Phòng lên thủ đô còn

có xe lửa, không mua được vé ô tô khách thì lần mò sang ga Trần Quý Cáp, xếp hàng vé tàu lửa. Còn từ nội thành Phòng về huyện thường không có xe. Không ít lần tôi về tới Phòng thì đã nửa đêm, lại vạ vật lề đường hoặc góc bến, sáng hôm sau không chen mua được vé thì đánh bộ về. Thày bu sốt ruột đang chờ.

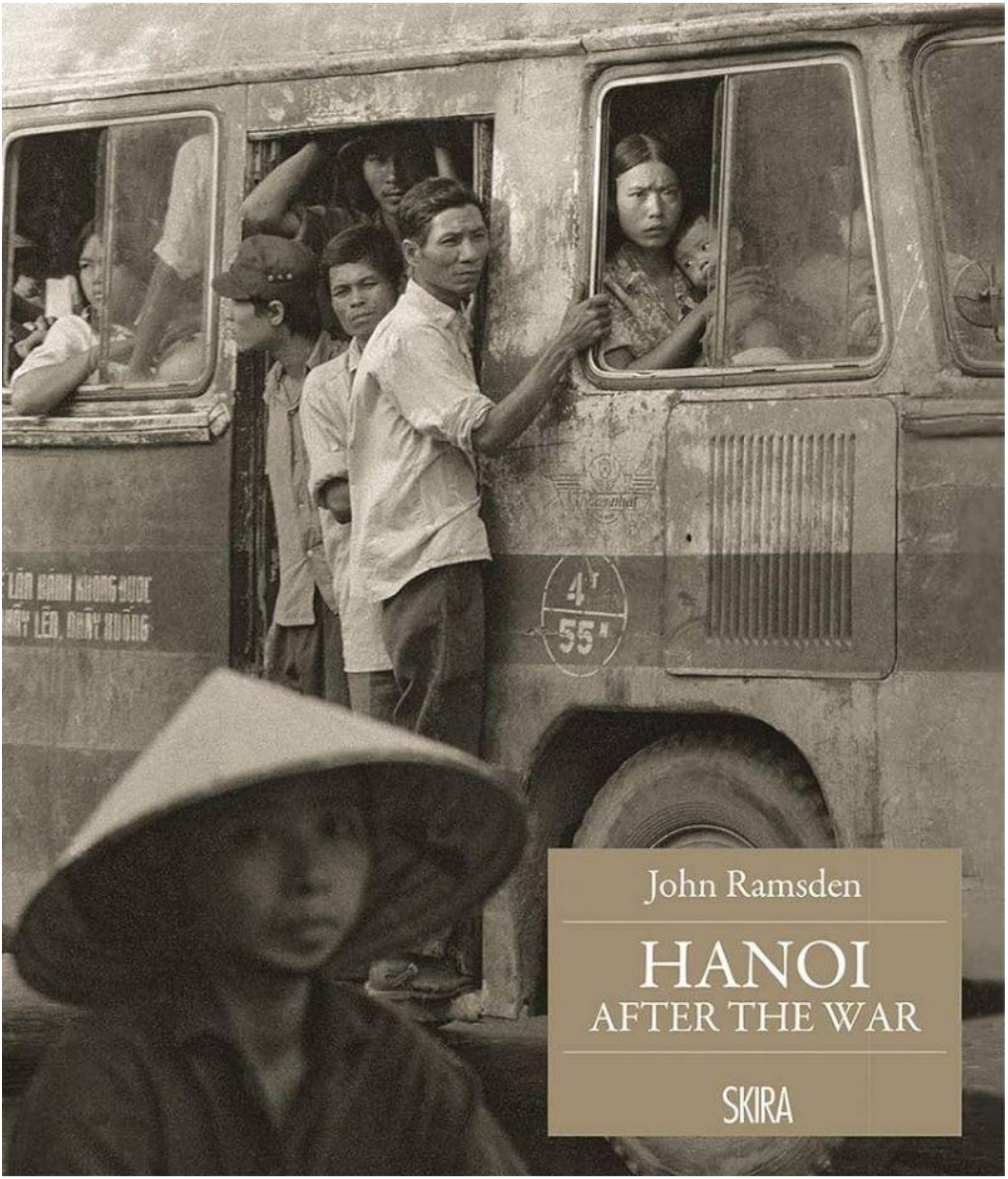
Có lần mò tới được đầu núi Chè chỉ còn cách nhà khoảng hai trăm mét, phần thì mệt, phần thì đói, ngã khuỵu xuống chả còn sức lê tiếp nữa. Đó là hè năm 1974.

Cuộc sống tươi đẹp chỉ có trong văn nghệ, thơ ca nhạc họa, kiểu như "*sương long lanh, trên ngọn cỏ non xanh, vừng đông đã sáng lên, tươi sáng trong không gian, bao tối tăm mịt mù dần tan", "bạn ơi cất tiếng hát ta ca đời sống, đây là tương lai ngời ánh sớm mai hồng", "trên những ngả đường náo nức tôi đi/tôi đã nghe xao xuyến thầm thì*"… thực ra chỉ toàn tô vẽ, nói phét. Cả nửa đất nước với mười mấy triệu người bị lừa dối, câm lặng nhẫn nhục.

(Còn tiếp)

_____

Hai hình ảnh: "Thiên đường XHCN" ở miền Bắc sau chiến tranh và "Phồn vinh giả tạo" ở miền Nam trước khi được "giải phóng".



John Ramsden

HANOI
AFTER THE WAR

SKIRA

Từ chuyện Thành Bưởi bị hành, nhớ khổ nạn đi lại năm xưa (Kỳ 4)

Capture à partir de :baotiengdan

Nguyễn Thông

3-11-2023

Lưu thông trên đường Trần Hưng Đạo, Sài Gòn năm 1968. Nguồn: Brian Wickham

Thời ấy, và cả những năm sau 1975, thủ đô chỉ có hai bến xe khách chính là bến Nứa (Long Biên) và bến Kim Mã. Bến Nứa cho những tuyến về vùng núi phía bắc, trung du và mấy tỉnh Hải Hưng, Hải Phòng, Quảng Ninh. Bến Kim Mã cho các tỉnh từ Nam Hà, Thái Bình, Ninh Bình đổ vào miền Trung.

Giờ cứ nhớ lại hai cái bến ấy với những chiếc xe ca quốc doanh hiệu Thống Nhất, Ba Đình rệu rã, cảnh người chen chúc xếp hàng trong những lối chăng dây thép gai, chịu sự khủng bố của đám tài xế, phụ xe, nhân viên bán vé trong quầy, không thể tưởng tượng được tại sao con người lại bị đày đọa khốn khổ đến vậy.

Khi nhà nước xã hội chủ nghĩa nhúng tay vào chỗ nào là chỗ ấy đầy bi kịch, con người như đám cỏ bị chà đạp. Chỉ một nhân viên bán vé trong quầy cũng có thể quát nạt, hạch sách, đòi hỏi, vặn vẹo vùi dập bất cứ ai, nói chi quan này quan nọ. Bến xe thời bao cấp là một thế giới thu nhỏ của cái xã hội đầy bất công và tội ác.

Hè năm 1974, tôi đã không thể về quê bởi bị kẻ cắp móc túi mất cái giấy đi đường do văn phòng khoa cấp, không có nó thì người ta chẳng bán vé cho, mà không thể đi bộ trăm mấy chục cây số. Ở bến Nứa

cũng như ga xe lửa Hàng Cỏ, hoặc bến cầu Niệm, tôi từng tận mắt thấy biết bao cảnh đời, thân phận khốn nạn, những van xin, nỉ non, khóc lóc, thất vọng, tuyệt vọng bởi cái vé xe. Phó thường dân biết với nhau, ứa nước mắt với nhau, chứ đám "Volga anh cưỡi, gà hầm anh xơi" có bao giờ nhìn thấy bi kịch của dân lành.

Miền Nam, sau tháng 4.1975. Không khí hồ hởi của người dân đón chào ngày đất nước thống nhất, hai miền sum họp dần dà lắng xuống khi cả bên thắng cuộc lẫn thua cuộc phải đối mặt với thực tế thụt lùi từng ngày dưới sự lãnh đạo của chính quyền cách mạng. Mọi thứ cứ xám xịt dần, cả lá cờ treo trước cổng trường tôi cũng bạc phếch, rách te tua mà không ai nghĩ tới việc hạ nó xuống, thay bằng lá khác tươi mới hơn.

Tôi còn nhớ "thằng" Hùng, rất đẹp trai, tốt tính, nhân viên phòng hành chính, con rể ông hiệu phó, có lần tôi chỉ cho nó ngắm lá cờ, bảo sao không thay đi, nó nói nhỏ, chả còn lá xơ cua nào để thay cả, mua mới thì không có tiền. Thầm nghĩ, trời ạ, tới cờ tổ quốc mà cũng chịu cảnh đói nghèo, nhưng lại tặc lưỡi cuộc sống thế nào thì cờ thế ấy.

Trong đám giáo viên Bắc Kỳ du nam, lão Vy (Nguyễn Văn Vy) bạn tôi, vào Sài Gòn đầu năm 1976, tôi chậm hơn một nhịp, vào đầu năm 1977. Chỉ hơn kém nhau có 1 năm mà khác hẳn nhiều thứ. Lão kể, lúc mới tới Sài Gòn, cảm giác bị choáng ngợp. Lão được đi xe đò của các hãng Phi Long, Hưng Long, Thuận Thành mỗi người một ghế, có cả khăn lạnh lau mặt, mặc dù lúc ở nhà đi đã rửa mặt rồi.

Nhìn dãy xe đò mới tinh đủ màu sắc ở bến xe miền Tây mà khiếp. Mấy chiếc xe buýt "made in" Tiệp Khắc, Bun, Đức chạy tuyến Bờ Hồ – Hà Đông ở Hà Nội so với đám xe Mỹ này chưa là cái đinh gì. Cứ vừa tới cổng bến xe đã có đứa ra săn đón hỏi chú hai, anh hai đi đâu đi đâu. Không phải mua vé, càng không phải xếp hàng, càng không phải chen lấn như hồi ở Hà Nội. Nhưng tới lúc tôi vào, cũng bến xe miền Tây, khi tôi đi dạy ở cơ sở Tiền Giang năm 1978 thì những điều lão Vy kể đã mau chóng chìm trong quá khứ.

Những gì tôi từng chứng kiến, từng trải qua, từng chịu đựng ở miền Bắc "xã hội chủ nghĩa tươi đẹp hơn vạn lần tư bản", ở bến xe cầu Niệm, bến Nứa, bến Kim Mã, ga Hà Nội, ga Hải Phòng, bến xe buýt đi Hà Đông, ga tàu điện Bờ Hồ… giờ được lặp lại y nguyên, thậm chí khủng khiếp hơn. Chỉ có điều, nhắm mắt lại cũng không thể hình dung

tại sao người ta đẩy cuộc sống vào cảnh “phú quý giật lùi” nhanh như vậy.

Cho tới giờ, vẫn không ít người vững vàng lập trường cách mạng khẳng định rằng, miền Nam trước năm 1975 được khá giả, sung túc là nhờ có Mỹ viện trợ, ăn bơ thừa sữa cặn, đó chỉ là thứ phồn vinh giả tạo, v.v… Sao họ không chịu rướn cái ý nghĩ thêm một tí, rằng trong cuộc nội chiến ấy miền nào chẳng “ăn” viện trợ, chỉ khác ở chỗ, một bên biến tất cả viện trợ thành súng đạn để đem đi bắn giết, mặc dân chịu đói nghèo khổ ải, còn bên nọ cho dân được thừa hưởng cuộc sống đầy đủ hạnh phúc hơn. Phồn vinh dù có giả tạo mà dân được sung sướng còn giá trị gấp nghìn lần đói nghèo thực sự.

Cũng đừng lấy lý do sự phồn vinh ấy phải trả bằng máu, bởi thiên hạ đều biết ai “xẻ dọc Trường Sơn đi cứu nước” đưa quân vào miền Nam.

(Còn tiếp)

Từ chuyện Thành Bưởi bị hành, nhớ khổ nạn đi lại năm xưa (Kỳ 5)

Capture à partir de :baotiengdan

Nguyễn Thông

3-11-2023

Những ai ở miền Nam thời kỳ sau năm 1975, cụ thể là nửa cuối thập niên 70, gần hết thập niên 80, chắc khó quên một thành tựu công nghệ, một phát minh khoa học kỹ thuật của chủ nghĩa xã hội: Xe chạy than. Nỗi ám ảnh của một thời.

Bây giờ tụi trẻ mỗi lần đi xa đi gần đều leo lên ô tô, mà phải ghế nệm rộng rãi, giường nằm, có tivi, máy lạnh, nước uống, khăn ướt, nhạc nhẹ… mới chịu. Xe Phương Trang, Thành Bưởi, Cúc Tùng, Thuận Thảo, Mai Linh, Hoàng Long, Hải Âu… mà không chiều khách sẽ lỗ chỏng gọng, chả ai thèm đi. Nhưng ngược về vài chục năm trước, đó chỉ là giấc mơ, điều hoang tưởng.

Sau khi đánh thắng hai đế quốc to, những người cộng sản, nhất là mấy ông kễnh Lê Duẩn, Lê Đức Thọ, Đỗ Mười… coi trời bằng vung, tự đắc, chỉ có Việt Nam nhất thế giới, muốn gì cũng được. Họ vênh vang tuyên bố “từ nay đất nước vĩnh viễn sạch bóng quân thù” (lời hoang tưởng, kiêu ngạo cộng sản của ông Duẩn), đường lớn xã hội chủ

nghĩa rộng mở thênh thang, chả mấy chốc nữa sẽ tiến lên chủ nghĩa cộng sản.

Ông Duẩn nói chúng ta sẽ vượt cả Nhật Bản. Đi đâu, chỗ nào cũng thấy băng rôn, khẩu hiệu về chủ nghĩa xã hội. Nếu thời chiến tranh, những câu to đùng trên tường là “Quyết tâm đánh thắng giặc Mỹ xâm lược”, “Đánh cho Mỹ cút, đánh cho ngụy nhào”, “Tất cả vì miền Nam ruột thịt”… thì bây giờ chuyển thành “Cả nước phấn đấu tiến nhanh tiến mạnh tiến vững chắc lên chủ nghĩa xã hội”. Trên nóc đầu hồi tòa nhà Hỏa xa Đông Dương cũ trông ra bùng binh chợ Bến Thành, người ta kẻ câu đó mỗi chữ cao hơn mét, mắc đèn đêm đêm chiếu sáng rực, sau này có công nghệ hiện đại còn thay bằng chạy chữ điện.

Tôi đã sống trong những năm tháng dữ dội ấy, đã cố góp phần công sức nhỏ bé của mình vào đại sự nghiệp, đã chứng kiến tất cả, và mau chóng nhận ra rằng, người ta đã ngu dốt phá nát nền kinh tế miền Nam thì sự thành công của chủ nghĩa xã hội còn xa vời lắm.

Say quá nên họ làm càn, bất chấp tất cả quy luật. Không chịu nghe những lời phải trái, cứ quyết là làm. Tất cả chỉ có đúng, bởi cộng sản tự cho mình không bao giờ sai. Nền kinh tế miền Nam đang huy hoàng, phát triển vậy, chỉ vài nhát quét bằng chủ trương này nọ, họ mau chóng đưa về tầm ngang bằng miền Bắc để cùng nhau thụt lùi. Kinh tế tập trung quan liêu bao cấp, nhà nước độc quyền, cấm đoán tư nhân, chính sách ngăn sông cấm chợ đã kìm hãm đất nước, dân tộc này gần hai chục năm, nhưng tai hại hơn nữa là nó kéo lùi Việt Nam cả mấy chục năm so với nước khác, để bây giờ không thể nào đuổi kịp.

Hệ thống cửa hàng thương nghiệp nhà nước ban đầu sau tháng 4.1975 còn có hàng tồn kho, hàng chiếm đoạt được từ “bọn tư sản bóc lột” đem phân phối cho cán bộ công nhân viên, nhưng chỉ một thời gian ngắn, cũng hết. Các thầy cô giáo những trường ở khu vực Chợ Lớn, mỗi khi đến đợt mua nhu yếu phẩm thì tới cửa hàng thương nghiệp Bách hóa tổng hợp ở cuối đường Trần Hưng Đạo nối dài, còn có tên là Trần Hưng Đạo B (đường Đồng Khánh cũ) gần nhà thờ Cha Tam, xếp hàng đông như quân Nguyên, chen chúc chầu chực nửa ngày mới mua được mấy mét vải tiêu chuẩn, hoặc nửa ký đường, hộp sữa Thống Nhất. Chỉ riêng lương thực thì bộ phận hành chính của trường nhận giúp từ kho nhà nước đem về phân chia, tiêu chuẩn 14 ký/ người thì chỉ có 4 – 5 ký gạo hẩm đầy bông cỏ hoặc sạn, còn lại là

mì tôm (6 gói), mì sợi, củ mì (sắn) và hạt cao lương (dân Nam gọi là hạt bo bo).

Thầy Trần Mạnh Hảo dạy toán trường tôi bảo, thời đại cách mạng vẻ vang đâu chửa thấy, chỉ thấy "thầy giáo tháo giầy", "giáo chức dứt cháo". Thầy Long dạy lý tủm tỉm về nhận xét độc đáo ấy. Thế mà vẫn cứ sống, kéo dài cả chục năm trời, cả thầy Hảo, thầy Long, tôi, mười mấy triệu người đám dân chúng cần lao vừa được "giải phóng", và bên thắng cuộc cũng không tránh khỏi kiếp nạn.

Hàng hóa hiếm một, thì xăng dầu, nhiên liệu hiếm mười. Những thứ ăn uống bỏ vào mồm còn bắt dân ráng tự túc được, chứ xăng dầu đều phải nhập. Cả thế giới cấm vận không thèm chơi với anh hùng đang "kiêu hãnh trên tuyến đầu chống Mỹ". Không có xăng, xe cộ, ô tô, xe máy thành cục sắt.

Khổ nhất là mấy thầy cô diện lưu dung (giáo viên từng dạy trước năm 1975, được chế độ mới sử dụng tiếp, gọi là lưu dung. Một cách gọi rất bề trên, xách mé, coi thường, kiểu như tao giữ (lưu) mày lại dùng (dung), là ban ơn (dung, khoan dung) lắm rồi, lôi thôi thì tao đá đít. Thế mà từ "lưu dung" kênh kiệu bố thí này được dùng suốt nhiều năm, vào cả văn bản nhà nước) vốn quen dùng xe máy.

Đám giáo viên chúng tôi từ Bắc vào, thì đi bộ là chuyện nhỏ, xếp hàng chen chúc mua vé xe khách là chuyện nhỏ. Nhưng với những người như thầy Long, thầy Thạch, thầy Duyệt, thầy Sanh, thầy Pha, cô Quỳnh, thầy Hoàng, thầy Hữu… không xăng, khổ sở vô cùng, bởi chạy xe máy quen rồi. Chỉ những trí thức cũ, thượng hạng như các vị Chu Phạm Ngọc Sơn, Võ Tòng Xuân, Trần Kim Thạch, mới được tiêu chuẩn xăng thôi.

Thầy Long lý có chiếc Vespa đành gửi dưới nhà ăn, bụi phủ đầy, lâu lâu lấy ra dội vài gáo nước cho hết bụi rồi lại đẩy vào góc. Thầy Tài có chiếc Honda dame màu đỏ, thỉnh thoảng mua được can xăng 2 lít tiêu chuẩn của ai đó, không dám chạy xe thường xuyên, đem xếp mấy can tích trữ dưới gầm bàn trong phòng ký túc xá.

Có hôm tôi vào ngửi sực mùi xăng, mà bếp điện dây may so thì đang đỏ hồng phía góc phòng. Sự thiếu thốn cùng cực khiến con người ta liều mạng hoặc không để ý tới mối nguy hiểm. Cũng may chưa xảy ra chuyện gì nghiêm trọng.

(Còn tiếp)

Từ chuyện Thành Bưởi bị hành, nhớ khổ nạn đi lại năm xưa (Kỳ 6)

Capture à partir de :baotiengdan

Nguyễn Thông

7-11-2023

Tiếp theo **kỳ 1** — **kỳ 2** — **kỳ 3** — **kỳ 4** và **kỳ 5**

Thiếu xăng, người ta chế ra xe chạy than. Có lẽ đây là sản phẩm của những người giỏi môn vật lý và cơ khí. Nó là bản sao của xe lửa (hỏa xa) chạy than? Nghe đồn thời kháng chiến chống Pháp ở Việt Bắc, người ta đã mày mò chế ra thứ này. Cho tới nay, hình như chưa có văn bản nào cho biết chiếc xe ô tô chạy than đầu tiên ở miền Nam sau tháng 5.1975 của công ty, xí nghiệp, đơn vị nào; ai là người thiết kế.

Một kỳ tích thời đại, dù kỳ tích đau thương, khốn khó, cũng cần được ghi nhận. Các nhà viết sử quốc doanh suốt ngày chỉ chăm lo tìm kiếm thành công thắng lợi vĩ đại hoành tráng của đảng và nhà nước khiến sử rất đơn điệu. Đây mới chính là thứ cần phải biên lại, con cháu vài chục năm sau đọc sẽ hết hồn nhưng khoái bởi nó chân thực, sinh động. Đọc sử chính thống nhà nước, cũng như coi tivi quốc doanh, chả đọng lại gì, ngoài sự giả dối.

Cứ như tôi từng chứng kiến, từng chễm chệ trên chiếc xe than ít nhất cũng vài chục lần, khi đi Tiền Giang, lúc tới Vũng Tàu, đận về Tây Ninh, thì xe than thường được cải tạo từ những chiếc ô tô chứa khoảng hơn chục người, dạng xe nhãn hiệu Dodge, Renaul hoặc Chevrolet, thứ xe Mỹ máy khỏe, nồi đồng cối đá. Những tuyến đường gần, vài chục cây hoặc dưới trăm cây số đổ lại, hợp với xe than, như từ Sài Gòn đi Long An, Tiền Giang, Tây Ninh, Đồng Nai, Vũng Tàu. Ban đầu còn lẻ tẻ, tới khoảng năm 1980 về sau thì nhan nhản.

Cái lò đốt than được gắn phía đít xe, cao có khi tới gần 2 mét. Có lần tôi cố ý đo, đứng bên nó, nó cao hơn tôi cả hai gang tay. Hỏi cậu lơ xe, đốt than gì, nó bảo than đước chứ không phải than đá. Than đước miền Nam sẵn lắm. Gần chục năm thiếu điện, thiếu xăng, thiếu chất đốt, người ta tích cực phá rừng đước làm hầm than, tới khi tỉnh lại thì rừng đước gần như sạch nhẵn. Lại la toáng lên nguy cơ về môi trường, nhưng vẫn cứ phá, cứ đốt. Làm kinh tế xã hội chủ nghĩa là vậy. Giờ vẫn vậy. Phần tốt đẹp hiện nay có được là nhờ yếu tố kinh tế thị trường, chứ cái đuôi "định hướng" kia chỉ phá và kéo giật lùi trở lại.

Nhưng các giáo sư tiến sĩ xây dựng đảng cứ thích thế, làm gì được nhau.

Có vài lần tôi đi Tây Ninh thăm vợ chồng đứa em con cậu ruột. Đường Lê Hồng Phong quận 10 thời những năm 80 là cái bến xe liên tỉnh. Tinh xe than, mà mua vé cũng trần ai chứ không phải dễ. Đi xe than, về cũng xe than. Sau chuyến đi, về tới nhà tởn luôn. Tởn nhưng lần sau vẫn đi. Khiếp nhất là mua phải chỗ cuối xe, ngồi gần lò. Nóng chả khác gì đi xông hơi mát xa đá muối bây giờ. Có bao nhiêu mồ hôi ra nhẫn. Mặt mũi nhếch nhác, đen đúa do bụi than bám vào.

Ảnh: Xe đò chạy bằng than thời bao cấp. Ảnh trên mạng

Cứ chạy một đoạn mươi cây số, xe dừng, đứa lơ xe lại lấy cây sắt thò vào lò chọc chọc ngoáy ngoáy, bỏ thêm than, đóng nắp lò, chạy tiếp. Lại dừng, lại ngoáy lại chọc. Vài lần thì tới nơi. Bụi than, tàn than,

thậm chí còn cả cục than hồng, văng ra khắp đường. Cũng may chưa thấy than văng cháy vào mặt ai. Đi xe than là một cuộc hành xác vĩ đại. Có thể đó chính là khởi nguồn, là nguyên thủy, là mở đầu cho cuộc cách mạng 4.0 của mấy ông cộng sản hậu sinh bây giờ.

Tôi còn nhớ những năm từ 1977 (lúc tôi vào Sài Gòn) đến khoảng 1992-1994 có 2 trạm kiểm soát cực kỳ nổi tiếng về sự tàn bạo của nó: Trạm Tân Hương trên quốc lộ 4 (nay là quốc lộ 1) từ Sài Gòn về miền Tây Nam Bộ, đặt ở huyện Tân Hiệp, tỉnh Tiền Giang; trạm kia là trạm Suối Sâu trên quốc lộ 21 từ Sài Gòn đi Tây Ninh, đặt ở huyện Trảng Bàng, Tây Ninh. Không biết bao nhiêu oan ức, đau khổ, bi kịch của người dân đã sinh ra từ 2 trạm này. Lúc ấy, lực lượng kiểm soát là những ông trời con, bất cứ thứ gì của người dân đưa qua trạm cũng bị lục soát, khám xét, tịch thu, kể cả gạo, đường tán, cá thịt, thuốc lá… Dưới danh nghĩa chống buôn lậu, họ cướp hết.

Năm 1982, trên chuyến xe than "nóng như lò than" từ huyện Hòa Thành (Tây Ninh), tới trạm Suối Sâu, tôi bị tịch thu 5 gói thuốc lá Samit, mua về định đem ra ngã 6 Chợ Lớn bán kiếm lời, mà cũng chỉ đủ tiền mua có 5 gói. Mất cả chì lẫn chài. Xe than lết về tới Củ Chi còn bị hỏng, chữa gần tối mới xong. Chuyến du hành nhớ đời.

Trường tôi có lần tổ chức cho giáo viên về Mỹ Tho mua gạo cứu đói. Lần này không phải diện xe than mà ngồi chiếc xe REO nhà binh, được quân khu 7 tặng trường, do ông Thi già lái. Mỗi người chỉ dám mua 10 – 15kg, vậy mà qua trạm Tân Hương vẫn bị tịch thu hết. Lần sau, ông Thi già liều vượt qua trạm, bị đám nhân viên Tân Hương vác AR15 ra đuổi, bắn chỉ thiên, bắt quay lại, mặt các thầy cô cắt không còn hột máu, cô Hứa Hồ Ngọc suýt ngất, đến giờ nhớ lại còn phát khiếp.

Bây giờ, cứ nhắc lại thời kinh hoàng ấy, người ta thường nhớ đến ông Đỗ Mười. Ông ta là gã thiên lôi của chế độ cộng sản, đã có "công đầu" phá nát nền kinh tế miền Bắc sau năm 1954 bằng công cuộc cải tạo xã hội chủ nghĩa, sau lại được đảng trọng dụng, đem thứ kinh nghiệm ấy vào phá nát kinh tế miền Nam với tên gọi cải tạo tư bản tư doanh. Sự thật rành rành, thiên hạ ai cũng biết, thế mà đương sự vẫn được ca tụng, hội thảo, kỷ niệm, biết ơn này nọ, quốc tang quốc tiếc.

Mà chẳng riêng Đỗ Mười. Sau này lịch sử cần viết lại cho rõ ràng để đánh giá công tội những hung thần ấy, không thể ù xọe lập lờ mãi được.

VTV và Nhà xe Thành Bưởi

Capture à partir de :baotiengdan

Huy Đức

27-10-2023

Lực lượng Công an và Thanh tra giao thông mà “tiến hành khám xét trụ sở chính Công ty TNHH Thành Bưởi tại quận 5” thì số phận của Nhà Xe này có vẻ như đã “ngàn cân treo sợi tóc”. Nhưng, tối qua khi **xem một phóng sự của VTV** thì thật buồn.

Những “vi phạm” mà nhóm phóng viên VTV “điều tra” ra đều là những hoạt động công khai suốt nhiều năm. Chúng không những không đe dọa gì về trật tự công cộng mà còn cho thấy, cách tổ chức rất khoa học, rất tiện lợi cho hành khách của hãng xe được lựa chọn nhiều nhất trên tuyến Sài Gòn – Đà Lạt này.

Trong các năm 2014, 2015, tôi tham gia tổ chức các lớp tập huấn cho các nhà báo và các nhà vận động chính sách ở RED Communication, khi “xe dù” đang là một đề tài được rất nhiều báo đài “điều tra”, phê phán. Và, chúng tôi đã lấy “xe dù” làm case-study [dưới sự hướng dẫn của PGS Võ Trí Hảo]. Và điều mà mọi người nhận ra, “xe dù” chỉ là vấn đề cạnh tranh giữa các nhà xe.

Việc Thành Bưởi dùng xe nhỏ trung chuyển ra một bãi đất trống ở ngoại ô Sài Gòn là cách làm đáng khen vì điều này giảm lượng xe lớn vào trung tâm thành phố. Xe trung chuyển của Thành Bưởi, “xe dù” cũng như mọi phương tiện khác đều phải tuân thủ Luật Giao thông. Nếu những xe này dừng, đỗ xe nơi cấm đỗ, phóng nhanh vượt ẩu thì sử dụng Luật Giao thông mà điều chỉnh.

VTV phê phán Thành Bưởi chạy tuyến cố định nhưng dưới hình thức “xe hợp đồng” là vi phạm “Nghị định số 10 năm 2020”.

Nếu hiểu biết, VTV phải phê phán cái Nghị định số 10 ấy vì nó vừa có dấu hiệu của “nhóm lợi ích” vừa là những thủ tục vô lý, tạo điều kiện nhũng nhiễu doanh nghiệp [cả khi làm thủ tục và cả khi đi trên đường]. Tại sao chạy xe dưới hình thức nào, tuyến nào lại phải “xin – cho” thay vì việc ấy là lựa chọn của các nhà xe [thị trường sẽ điều tiết chứ không phải nhà nước].

Điều quan trọng nhất với nhà nước là thuế. Nếu Thành Bưởi thực sự trốn thuế thì họ phải chịu trách nhiệm trước pháp luật [tất nhiên, điều tra trốn thuế không đơn giản và võ đoán như VTV vừa làm].

Sài Gòn – Đà Lạt, mỗi ngày có hàng trăm chuyến xe khách. Có cả Phương Trang và Thành Bưởi thì mới có cạnh tranh, hành khách mới được phục vụ tốt như hai chục năm qua. Cũng hàng chục năm qua, Thành Bưởi luôn là đối tượng bị tấn công [nhất là thời Tất Thành Cang làm Giám đốc sở GTVT]. Mất Thành Bưởi thì Phương Trang sẽ kinh doanh thuận lợi, "một mình một chợ". Nhưng, mất Thành Bưởi, hành khách sẽ đối diện với nguy cơ độc quyền, nguy cơ trở về thời "hành khách".

PS: Hiện tượng xe khách phóng như điên bất chấp tốc độ là rất phổ biến trên tất cả các tuyến gần như từ Nam chí Bắc. Điều này, chắc CSGT hiểu nguyên nhân đến từ đâu.

Hãng xe Thành Bưởi trong "trận đánh đẹp" truyền thông

Capture à partir de :baotiengdan
Blog RFA
Tuấn Khanh
31-10-2023

Câu chuyện hãng xe vận tải Thành Bưởi từ lúc có những tin tức "tố cáo" của báo chí cho đến lúc phải ngừng hoạt động, phải nói là một vụ đánh thần tốc. Mọi diễn biến được tính toán đưa lên trên mặt trận truyền thông khiến bộ mặt của một hãng xe trở nên đen đúa dần, tệ hại dần, và cuối cùng bị gọi tên như tội phạm, dù chưa có toà án nào kết luận.

Nếu nói về hoạt động truyền thông của Việt Nam, từ vụ Ngọc Trinh qua đến Thành Bưởi, có thể nói đây là một cột mốc quan trọng đánh dấu ngày báo chí Việt Nam đã bước vào giai đoạn phối hợp nghiêm, "đánh đẹp" trong sự nhất quán quan điểm, tuần tự và trật tự trên không gian mạng. Gần như không tìm thấy bất cứ một góc nhìn cân đo nào khác, đối với 'người có tội" theo chủ trương.

Sự kiện hàng đầu của hãng xe Thành Bưởi, được Sở GTVT TPHCM chỉ ra là vụ nhà xe này gây tai nạn khiến năm người chết và nhiều người bị thương ở Đồng Nai ngày 30 Tháng Chín 2023. Rồi sau đó, đẩy dần lên là chuyện trốn thuế, tài xế chạy nhanh nhiều lần bị phạt, giao xe cho tài xế có sai phạm về hợp đồng và giấy phép…

Quả thật, gây tai nạn là chuyện phải làm nghiêm. Trốn thuế phải phạt, sai phạm về người và giấy phép lái xe phải bị xử lý. Nhưng theo mô tả của của nhiều tờ báo, truyền hình trong cơn say đấu tố có những điều mà người ta tưởng chừng như, cả nước đang vào cuộc lật mặt một tổ chức xã hội đen đang lũng đoạn đất nước.

Gây tai nạn trong công việc vận tải, thiết nghĩ không chỉ có Thành Bưởi. Nhiều hãng xe hoạt động trên các tuyến đường miền Nam mòn mỏi lâu nay không được nâng cấp, đã làm đủ mọi cách để làm được công việc của mình. Và khi tai nạn xảy ra, có tên nhiều hãng xe lớn, kể cả đối thủ của Thành Bưởi. Ví dụ tai nạn "nghiêm trọng" như báo chí mô tả về Thành Bưởi, hãng xe Phương Trang cũng nhiều lần lật xe, làm bị thương nhiều hành khách. Mà chuyện lật xe của Phương Trang cũng thường xảy ra từ cả chục năm nay. Kể cả chết người, hãng xe Phương Trang cũng có. Chuyện mới nhất còn gần hơn cả Thành Bưởi, xảy ra vào đầu Tháng Mười này.

Duy nhất trên báo Tri Thức & Cuộc Sống, một dòng ngắn nằm chen lẫn giữa các lời "tố cáo", như đánh thức mơ hồ về mặt khác của "trận đánh đẹp" phối hợp, đang tập trung vào Thành Bưởi. "Thực tế, thời gian qua, không chỉ có nhà xe Thành Bưởi có dấu hiệu vi phạm mà nhiều nhà xe khác cũng có nhiều tai tiếng, nhưng chưa được xử lý triệt để, toàn diện", trích bài viết.

Để nhấn mạnh vào tính "xã hội đen" của hãng xe Thành Bưởi, các tờ báo thay phiên nhau đặt những tựa rất kêu như "sự lộng hành của Thành Bưởi", "Nhà xe công khai thách thức pháp luật", thậm chí có báo còn đặt câu hỏi đầy trong sáng và đạo đức "ai chống lưng cho Thành Bưởi?". Liệu đây là một câu hỏi tu từ hay là một khát vọng đi tới sự thật của báo chí Việt Nam? Và nếu có một quan chức nào đó chống lưng, tờ báo nào sẽ là nơi đầu tiên công khai tên nhân vật đó?

Thậm chí, câu chuyện tai nạn do xe Thành Bưởi gây ra, được giật tít là nguyên cớ của sự lên án tập thể, không có một tờ báo nào quan tâm đến nạn nhân, để phỏng vấn chi tiết công ty này về cách thức giải quyết hậu sự cho người bị nạn, và chuyện này sẽ là tiền đề cho việc các tai nạn xe trong tương lai thế nào, chẳng hạn?

Trên trang Facebook của nhà báo Huy Đức có một nhận định đáng suy nghĩ về "trận đánh đẹp", rầm rập thẳng hàng của truyền thông nhà nước: ***"Nên cá thể hóa các sai phạm [của các cá nhân trong***

Thành Bưởi] để xử lý theo đúng pháp luật thay vì nhắm vào doanh nghiệp”.

Quả vậy, trong sự phát triển của Việt Nam, đời sống kinh tế có muôn điều cần giải quyết. May thay, Việt Nam là một quốc gia có công bố luật pháp của mình. Ai làm nấy chịu, và cần thì phạt nặng. Trịnh Văn Quyết đang ngồi chờ ra tòa, bị truy tố, nhưng hãng hàng không Bamboo vẫn hoạt động, không thể đóng cửa vì gắn với tên ông ta. Ông Trần Bắc Hà khi bị giam giữ, nhưng không có nghĩa hệ thống ngân hàng BIDV bị giải thể vì ông ta là người đứng đầu.

Việc xử lý vi phạm của công ty Thành Bưởi là chuyện phải làm, theo luật pháp Việt Nam. Nhưng những “trận đánh đẹp” của báo chí Việt Nam lúc này, là một ví dụ buồn chán về sự ăn theo thông tin, hừng hực tố giác trong khung được phép, thậm chí làm hỗn loạn cả các tin tức và thái độ của người dân.

Những trận đánh đẹp rồi có thể được in thành sách, một ngày nào đó, trong cơn hăng say tuyên vận, nhưng nhiều năm nữa, khi đọc lại, có thể là điều vô cùng bẽ bàng về sự thô lậu của nghề làm báo. Thậm chí, có thể là nỗi nhục âm thầm của những người làm báo chân chính vì không đủ sức để cưỡng lại được dòng chảy một chiều ghê sợ lúc này.

Tiếng bấc tiếng chì

Capture à partir de :baotiengdan
Tuấn Khanh
3-11-2023

Câu chuyện hãng xe vận tải Thành Bưởi từ lúc có những tin tức “tố cáo” của báo chí cho đến lúc phải ngừng hoạt động, phải nói là như một vụ đánh thần tốc. Mọi diễn biến tựa như được tính toán để “chung sức” cùng đưa lên trên mặt trận truyền thông, khiến bộ mặt của một hãng xe trở nên đen đúa dần, tệ hại dần, và cuối cùng bị gọi tên như tội phạm, cùng tiếng bấc tiếng chì, dù chưa có phiên toà nào kết luận.

Hoạt động truyền thông của Việt Nam, từ vụ Ngọc Trinh qua đến Thành Bưởi, có thể nói đây là một cột mốc quan trọng đánh dấu ngày báo chí Việt Nam đã bước vào giai đoạn các nơi phối hợp nghiêm, “đánh đẹp” trong sự nhất quán quan điểm, tuần tự và trật tự trên không gian mạng. Gần như không tìm thấy bất cứ một góc nhìn cân đo nào khác, đối với “người có tội” theo chủ trương.

Sự kiện hàng đầu của hãng xe Thành Bưởi, được Sở GTVT TPHCM chỉ ra là vụ nhà xe này gây tai nạn khiến năm người chết và nhiều người bị thương ở Đồng Nai ngày 30-9-2023. Rồi sau đó, đẩy dần lên là chuyện trốn thuế, tài xế chạy nhanh nhiều lần bị phạt, giao xe cho tài xế có sai phạm về hợp đồng và giấy phép, dần đến cách mô tả là coi thường pháp luật, không coi ai ra gì…

Quả thật, gây tai nạn là chuyện phải làm nghiêm. Trốn thuế phải phạt, sai phạm về người và giấy phép lái xe phải bị xử lý. Nhưng theo mô tả của nhiều tờ báo, truyền hình, trong cơn say tố cáo, có những điều mà người ta tưởng chừng như, cả nước đang vào cuộc lật mặt một tổ chức xã hội đen rất ghê rợn đang lũng đoạn đất nước.

Gây tai nạn trong công việc vận tải, thiết nghĩ không chỉ có Thành Bưởi. Nhiều hãng xe hoạt động trên các tuyến đường miền Nam, miền Trung mòn mỏi lâu nay không được nâng cấp, đã làm đủ mọi cách để làm được công việc của mình. Và khi tai nạn xảy ra, luôn đủ tên nhiều hãng xe lớn, kể cả đối thủ của Thành Bưởi.

Ví dụ tai nạn "nghiêm trọng" như báo chí mô tả về Thành Bưởi, hãng xe Phương Trang cũng nhiều lần lật xe (*), làm bị thương nhiều hành khách. Mà chuyện lật xe của Phương Trang cũng thường xảy ra từ cả chục năm nay (*). Kể cả chết người, hãng xe Phương Trang cũng có (*). Chuyện mới nhất còn gần hơn cả Thành Bưởi, xảy ra vào đầu tháng Mười (*) này.

Duy nhất trên báo Tri Thức & Cuộc Sống, một dòng ngắn nằm chen lẫn giữa các lời "tố cáo", như đánh thức mơ hồ về mặt khác của "trận đánh đẹp" phối hợp, đang tập trung vào Thành Bưởi. "*Thực tế, thời gian qua, không chỉ có nhà xe Thành Bưởi có dấu hiệu vi phạm mà nhiều nhà xe khác cũng có nhiều tai tiếng, nhưng chưa được xử lý triệt để, toàn diện*", trích bài viết.

Để nhấn mạnh vào tính "xã hội đen" của hãng xe Thành Bưởi, các tờ báo thay phiên nhau đặt những tựa rất kêu như "sự lộng hành của Thành Bưởi", "Nhà xe công khai thách thức pháp luật", thậm chí có báo còn đặt câu hỏi đầy trong sáng và đạo đức "ai chống lưng cho Thành Bưởi?". Liệu đây là một câu hỏi tu từ hay là một khát vọng đi tới sự thật của báo chí Việt Nam? Và nếu có một hay nhiều quan chức nào đó chống lưng, tờ báo nào sẽ là nơi đầu tiên cho điều tra riêng để công khai tên nhân vật đó?

Thậm chí, câu chuyện tai nạn do xe Thành Bưởi gây ra, được giật tít là nguyên cớ của sự lên án tập thể, cũng không có một tờ báo nào quan tâm đến nạn nhân, để phỏng vấn chi tiết công ty này về cách thức giải quyết hậu sự cho người bị nạn, và chuyện này sẽ là tiền đề cho việc các tai nạn xe trong tương lai thế nào, chẳng hạn?

Trên trang Facebook của nhà báo Huy Đức có một nhận định đáng suy nghĩ về "trận đánh đẹp", rầm rập thẳng hàng của truyền thông nhà nước: "Nên cá thể hóa các sai phạm [của các cá nhân trong Thành Bưởi] để xử lý theo đúng pháp luật, thay vì nhắm vào doanh nghiệp".

Quả vậy, trong sự phát triển của Việt Nam, đời sống kinh tế có muôn điều cần giải quyết. May thay, Việt Nam là một quốc gia có công bố luật pháp của mình. Ai làm nấy chịu, và cần thì phạt nặng. Trịnh Văn Quyết đang ngồi chờ ra tòa, bị truy tố, nhưng hãng hàng không Bamboo vẫn hoạt động, không thể đóng cửa vì lỡ gắn với tên ông ta. Ông Trần Bắc Hà bị tuyên án, nhưng không có nghĩa hệ thống ngân hàng BIDV bị giải thể vì ông ta là người đứng đầu.

Việc xử lý vi phạm của công ty Thành Bưởi là chuyện phải làm, theo luật pháp Việt Nam. Nhưng những "trận đánh đẹp" của báo chí Việt Nam lúc này, là một ví dụ buồn chán về sự ăn theo thông tin, hừng hực tố giác trong khung được cho phép, thậm chí làm hỗn loạn cả các tin tức và thái độ của người dân.

Những trận đánh đẹp rồi có thể được in thành sách, một ngày nào đó, trong cơn hăng say tuyên vận, nhưng nhiều năm nữa, khi đọc lại, có thể là điều vô cùng bẽ bàng về sự thô lậu của nghề làm báo. Thậm chí, có thể là nỗi nhục âm thầm của những người làm báo chân chính vì không đủ sức để cưỡng lại được dòng chảy một chiều ghê sợ lúc này.

____

(*) Lật xe:
https://baoyenbai.com.vn/228/297109/Va-cham-giua-xe-khach-va-xe-tai-tai-xe-bi-trong-thuong-mac-ket-tr111ng-cabin.aspx
(*) Từ cả chục năm nay:
https://nld.com.vn/dia-phuong/lat-xe-giuong-nam-phuong-trang-13-nguoi-nhap-vien-20140409809400471.htm
(*) Chết người:
https://vtc.vn/khoi-to-tai-xe-xe-khach-phuong-trang-gay-tai-nan-khien-16-nguoi-thuong-vong-ar744477.html
(*) Tháng Mười này:
https://vnexpress.net/xe-cho-30-khach-bi-lat-tren-quoc-lo-1-4659492.html

Doanh nhân ư, cũng chỉ là cam vắt (Kỳ 1)

Capture à partir de :baotiengdan

Nguyễn Thông

13-10-2023

(Nhân cái gọi là Ngày doanh nhân 13.10)

Xứ này có rất nhiều ngày vinh danh dành cho từng loại đối tượng. Tôi mày mò tìm tra trên Gu gồ, thấy chưa đâu lắm ngày này ngày nọ như nước An Nam ta. Một kiểu tự sướng và khoái màu mè hình thức. Chỉ những anh đội cái bệnh hình thức lên đầu đi nghênh ngang giữa đường mới khoái kiểu vậy. Ngày nghiếc cũng là thứ bệnh, bệnh nặng, cùng khối u với bệnh ưa cờ quạt, băng rôn, khẩu hiệu. Vừa lừa dối, vừa mị dân.

Kể từ năm 2004, ông Phan Văn Khải thay mặt nhà nước ký quyết định chọn ngày 13.10 là ngày doanh nhân Việt Nam. Tới nay đã tròn chẵn 19 năm bởi hôm nay là 13.10.

Thời xưa, lẩu lầu lâu rồi, các cụ xứ ta nhấn đến 4 tầng lớp-hạng người đáng để ý nhất trong xã hội, đời sống, là “sĩ nông công thương”. Khi cộng sản làm cách mạng, họ đặt ra mục đích “trí phú địa hào – đào tận gốc trốc tận rễ” (trí thức, phú nông, địa chủ, cường hào). Chả hiểu sao người ta lại thích số 4 đến thế.

Tới khi cướp được chính quyền, phe cách mạng đưa lên ban thờ nhóm ngôi vị độc tôn gồm “công nông binh”, chỉ 3 thành phần thôi, mãi về sau họ giật mình khi nghe thiên hạ, nhất là những anh có chữ có học eo xèo xì xào nên bổ sung “trí” cho thành bộ tứ “công nông binh trí” nhưng bắt trí đứng ở cuối hàng. Những người còn lại trong xã hội chỉ là công dân hạng 2, “bắt phong trần phải phong trần/ Cho thanh cao mới được phần thanh cao”, đâu có doanh diếc gì.

Có một giai đoạn rất dài dưới sự cai trị của nhà nước công nông, khi khai lý lịch mà khai thành phần gia đình hoặc cha mẹ là buôn bán, tiểu thương, thương nhân, kinh doanh, làm ăn cá nhân… thì không khác chi hạ dấu chấm hết cho tương lai mình. Trong con mắt nhà cai trị, đó là đối tượng, thành phần bóc lột, cùng duộc với bọn tư sản. Cộng sản cực kỳ ghét tư sản, nếu bắn nghìn viên đạn vào đầu thằng tư sản họ cũng bắn, cũng không tiếc đạn. Dẫn chứng chả khó kiếm.

Bà Nguyễn Thị Năm không phải chỉ là địa chủ mà còn là doanh nhân cực kỳ tài giỏi, nổi tiếng khắp trong nam ngoài bắc. Bà đã chết bởi

những viên đạn thù của đám khố rách áo ôm nắm quyền, bởi chúng ghét người giàu.

Gần hơn nữa, thời thập niên 80 còn mấy ai tài giỏi hơn ông Nguyễn Văn Chẩn, được tôn là vua, vua lốp. Giỏi, lại biết làm giàu. Dù ông làm giàu một cách cực kỳ chính đáng, đáng được trân trọng, tôn vinh, nhưng những kẻ ngu muội đã hành ông lên bờ xuống ruộng, bắt giam ông hết đợt này đến lần khác, tịch thu tài sản, tịch biên kê biên nhà xưởng, máy móc.

Vua Chẩn tội gì? Không hề phản động, thù địch, chống đối gì sất. "Tội" của ông và gia đình là biết làm giàu, làm ra sản phẩm phục vụ đời sống. Tôi đâu dám kể đơn sai. Con cái ông còn sống sờ sờ ra kia, họ là nhân chứng.

Nếu ai muốn biết thêm, lên mạng tìm đọc ký sự "Vua lốp" của nhà văn Trần Huy Quang (người đã viết những tác phẩm lừng danh, trong đó có truyện ngắn "Linh nghiệm" và ký sự "Lời khai của một bị can").

Làm văn, văn nghiệp phải như Trần Huy Quang, bênh vực con người, phụng sự công lý, đạo lý, chứ không phải xun xoe dùng chữ nghĩa ve vuốt nịnh bợ, viết thứ văn cờ xí khẩu hiệu nhan nhản trong làng văn xứ này.

(Còn tiếp)

Doanh nhân ư, cũng chỉ là cam vắt (Kỳ 2)

Capture à partir de :baotiengdan

Nguyễn Thông

15-10-2023

Tiếp theo **kỳ 1**

Trong suốt quá trình tồn tại và chiếm đoạt vị trí cai trị, từ khi nắm quyền tới nay, nhất là sau 1954 ở miền Bắc, rồi sau 1975 trên cả nước, chính quyền cộng sản chỉ chú trọng, đề cao công nông binh, gần như gạt hẳn tầng lớp, đội ngũ doanh nhân ra khỏi hệ thống của họ.

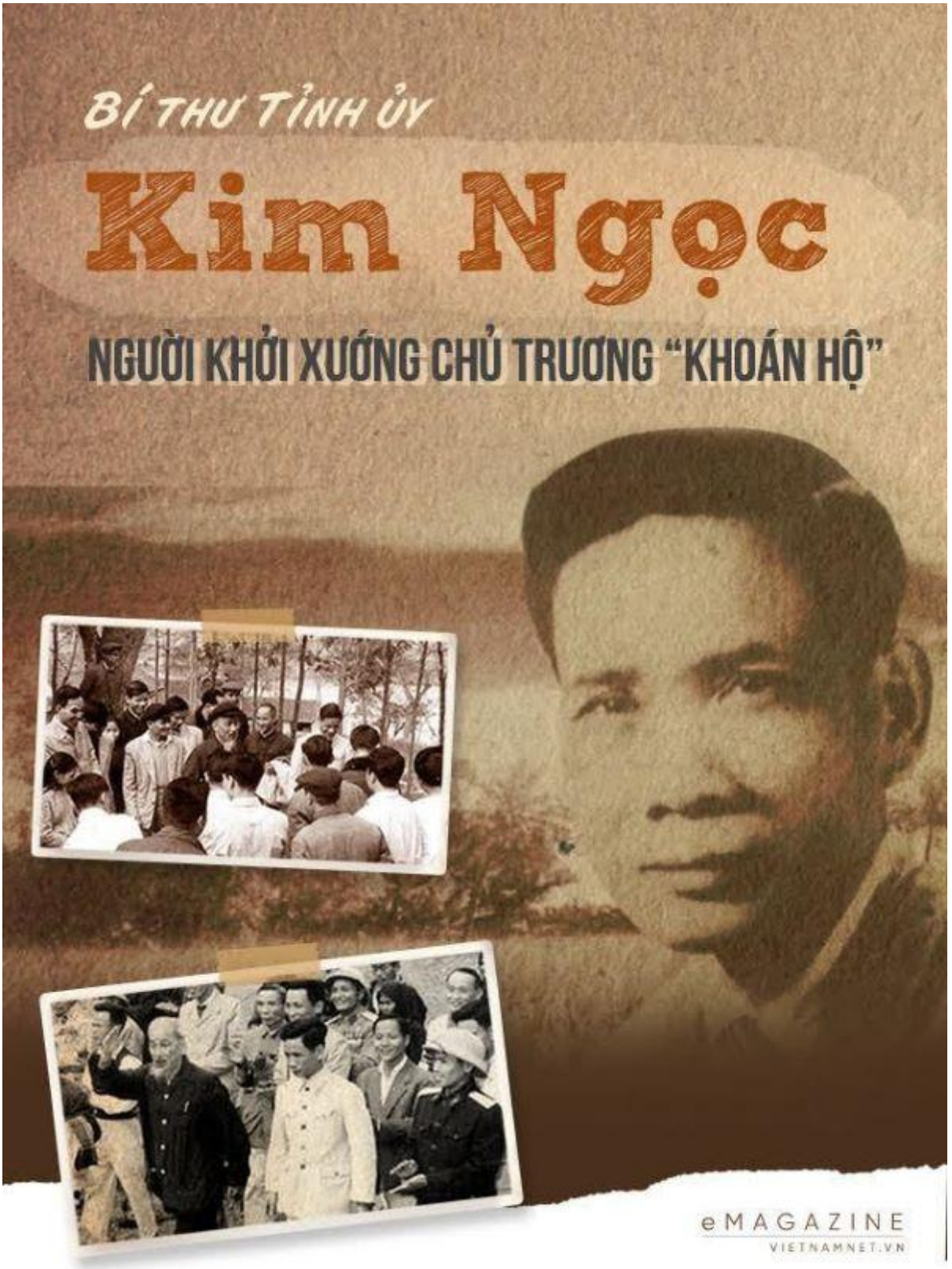
Họ chủ trương làm ăn tập thể, như ông Lê Duẩn từng nhận định "làm chủ tập thể là phát minh vĩ đại", công hữu hóa, bài trừ tư sản, diệt lối làm ăn tư hữu cá nhân… nên doanh nhân không có đất để tồn tại. Chỉ cần hé ra, lộ ra cách làm ăn riêng lẻ, dù hiệu quả tới mấy đi chăng nữa, cũng bị tiêu diệt.

Nói đâu xa, chính trong đội ngũ của họ, cái gì đi chệch hướng đường lối của chủ nghĩa xã hội đều phải lên đoạn đầu đài. Dù hợp tác xã nông nghiệp – biểu tượng của lối làm ăn tập thể ở nông thôn chỉ sau gần chục năm tồn tại đã ngày càng thể hiện sự lạc hậu, phi lý, cản trở quá trình phát triển nhưng họ vẫn ngu dốt, cố tình, nhắm mắt nhắm mũi duy trì.

Chuyện ông Kim Ngọc (Kim Văn Nguộc) ở Vĩnh Phú xé rào đường lối, "chống lại trung ương", tiến hành khoán hộ, làm thay đổi cơ bản cuộc sống nông dân, nông nghiệp, nông thôn theo hướng đi lên, thoát khỏi nghèo đói nhưng vẫn bị các đồng chí của ông, cấp trên ông hành lên bờ xuống ruộng, thì đủ biết họ bảo thủ ngu dốt thế nào. Họ chỉ cần cái gọi là chủ nghĩa xã hội tồn tại, còn bất kỳ thứ nào khác đều không có giá trị.

Sau này, khi bị dồn vào chân tường, thấy rõ nếu không thay đổi thì sẽ chết, nói theo kiểu Fidel "đổi mới hay là chết", họ lại quay ngoắt nhận công lao về mình, tụng ca đổi mới, như chính họ là người mở đường. Suốt nửa thế kỷ, đưa đất nước, xã hội, nền kinh tế lên bờ thì ít mà xuống ruộng thì nhiều, tận diệt biết bao tinh hoa làm ăn, cuối cùng họ lại thành người có công. Cứ mỗi lần tới dịp này dịp nọ ngày sinh tháng đẻ, ngày giỗ ngày cúng, họ lại tâng bốc những Lê Duẩn, Trường Chinh, Đỗ Mười… lên tận mây xanh, như đuốc soi đường, như cứu tinh, thánh sống.

Với lề thói làm ăn ấy, thì dạng xé rào Kim Ngọc hay Nguyễn Văn Chẩn vua lốp chỉ là tội đồ, chưa bị bắn như bà Nguyễn Thị Năm là may. Có thời gian rất dài, họ nhét vào đầu óc đám học trò chúng tôi những hình ảnh Bạch Thái Bưởi, Nguyễn Sơn Hà, Trịnh Đình Kính… dù làm ăn rất tài giỏi nhưng bản chất là kẻ bóc lột, thậm chí còn quy thành tư sản mại bản cần phải đánh đổ, tiêu diệt. Nhà xưởng, cơ ngơi, tài sản của doanh nhân tư sản bị họ tịch thu, được gọi bằng cái tên mỹ miều "công hữu hóa". Ở miền Bắc sau 1954 không một doanh nhân nào thoát khỏi tay họ trong cuộc càn quét tiêu diệt tàn bạo ấy.



Ảnh: Bí thư Kim Ngọc (Kim Văn Nguộc), người chủ trương khoán hộ, bị hành lên bờ, xuống ruộng. Nguồn ảnh: VNN

Cứ tưởng sự ngu dốt, ấu trĩ của đám cai trị cầm quyền chỉ diễn ra nhất thời trong buổi mông muội, lúng túng ngơ ngác ban đầu, nhưng không phải, nó còn kéo dài, lặp đi lặp lại rất nhiều lần qua những cuộc "đánh tư sản", "cải tạo công thương nghiệp" ở cả hai miền Nam, Bắc. Thủ phạm vẫn không ai khác, mà chính là họ.

(Còn tiếp)

Doanh nhân ư, cũng chỉ là cam vắt (Kỳ 3)

Capture à partir de :baotiengdan

Nguyễn Thông

16-10-2023

Tiếp theo **kỳ 1** và **kỳ 2**

Những người lứa tuổi tôi, sinh hồi giữa thập niên 50, thời nay gọi tắt là 5X, chắc không mấy ai quên chuyện nhà cai trị xứ này đánh tư sản, diệt doanh nghiệp doanh nhân. Họ gọi bằng cái tên "cải tạo công thương nghiệp", xóa bỏ chế độ tư hữu, xây dựng quan hệ sản xuất mới xã hội chủ nghĩa. Tất cả những gì vướng víu, vướng mắc trên con đường lớn không tưởng, mơ hồ ấy đều bị họ đưa lên đoạn đầu đài. Diệt cho bằng hết.

Lại nhớ cụ Phan Khôi từng chua chát cay đắng "*Đánh đùng một cái/ Kêu eng éc ngay/ Bịt mồm bịt miệng/ Trói chân trói tay/ Từ đây đến con dao/ Chẳng còn xa là bao*". Cụ tả về chuyện giết lợn, nhưng "giết" văn nghệ sĩ, doanh nhân cũng đều thế cả, cùng bàn tay đao phủ.

Thời Pháp cai trị (còn gọi là thời Pháp thuộc), nhà cầm quyền thực dân rộng đường cho tư nhân tư sản làm ăn, sản xuất, kinh doanh, để họ phát huy tài năng, khả năng của mình làm giàu, vừa "vinh thân phì gia", vừa tạo ra sản phẩm phục vụ xã hội, đất nước. Cho tới giờ, nói tới doanh nhân Việt, người ta vẫn nhắc đến những idol, tấm gương tiêu biểu như Bạch Thái Bưởi (tàu thủy), Nguyễn Sơn Hà (sơn), Trịnh Văn Bô (kinh doanh vải lụa), Đoàn Đức Ban (chủ hãng nước mắm Vạn Vân lớn nhất miền Bắc), Trịnh Văn Mai (chủ hãng dệt Cự Doanh), Vũ Đình Long (xuất bản, in ấn)… Họ được tự do làm ăn làm giàu, không bị người Pháp tước đoạt quyền tự do kinh doanh.

Nhưng sang chế độ mới, tư sản chết như ngả rạ, bởi tư sản, làm ăn tư bản là kẻ thù không đội trời chung của vô sản, của làm ăn kiểu xã hội chủ nghĩa. Ngay cả việc góp 5.000 lượng vàng cho tuần lễ vàng năm 1945, nuôi cả cụ Hồ và hàng đống quan chức thủ lĩnh Việt Minh, hiến cả nhà 48 Hàng Ngang, v.v… cũng không cứu được vợ chồng ông Bô bà Hồ, bị chính quyền chiếm mất nhà, đòi mãi họ không trả, phải "vùng lên" chiếm lại. Ai muốn biết rõ hơn sự "lấy oán trả ân" này, cứ hỏi các con cháu của hai cụ.

Sau khi miền Bắc được hòa bình, các nhà máy xí nghiệp tư nhân đều bị quốc hữu hóa hết, hoặc thành quốc doanh, hoặc công tư hợp

doanh. Gọi là công tư hợp doanh nhưng thực chất tư nhân chả có quyền hành gì, nhà cửa công xưởng, máy móc đều phải "tự nguyện" góp cho nhà nước (vốn không có gì), sản xuất theo mệnh lệnh, chủ cũ chỉ tham gia cho có chứ cán bộ nhà nước nắm hết quyền điều hành.

Dạng nhà máy dệt kim Cự Doanh của cha con ông Mai, ông Căn ở Hà Nội là vậy, sau chủ cũ chán quá, bỏ luôn, thế là mặc nhiên thuộc về nhà nước. Bất chiến tự nhiên thành. Công cuộc cải tạo tư bản tư doanh ấy thực chất là cuộc chiếm đoạt quyền sở hữu tư liệu sản xuất cá thể, để gom về một đầu mối theo mô hình Liên Xô, Trung Quốc.

Công cuộc đánh tư sản, cải tạo công thương nghiệp, quốc hữu hóa tàn bạo, kết quả đã giết chết một nền sản xuất kinh doanh đang phát triển, đưa kinh tế miền Bắc về thời mông muội, cái gì, thứ gì cũng thiếu, kể từ hạt muối. Tôi còn nhớ, khoảng năm 1965, nhà tôi được hợp tác xã mua bán phân phối cho chục bát ăn cơm bằng sành, về nhà giở ra có cả cái mẻ, cái sứt, có cái còn nguyên mảnh vỡ dính vào. Không dám bỏ, bởi bỏ thì chẳng nhẽ ăn bốc.

Không còn tư sản doanh nhân, chỉ có độc nhất nền kinh tế tập trung do nhà nước chỉ đạo điều hành, miền Bắc trước năm 1975 như đang trở về thời cộng sản nguyên thủy. Hàng hóa thiếu thốn, vật chất nghèo nàn, đi lại khó khăn; hai thứ thiết thực nhất là hạt gạo và tấm vải đã thành thứ tiêu chuẩn để đánh giá giàu nghèo, sang hèn, sướng khổ. Người đem lại "thành công" u ám ấy, diệt trừ tư sản ấy, dĩ nhiên là chính quyền, công của những Đỗ Mười, Trường Chinh, Lê Duẩn, ông này bà nọ, trong đó có cả cụ Hồ.

Thực tế đen tối như vậy, nhưng bộ máy tuyên truyền của họ cố tình lờ đi, và luôn ca ngợi, khen tụng thành công thế này, thắng lợi thế nọ, dù thâm tâm họ nhận thấy sai lầm. Và đáng nói hơn, biết sai, nhưng họ với bản chất kiêu ngạo cộng sản, vẫn không chịu sửa, vẫn lặp đi lặp lại về sau, đi từ sai lầm này tới sai lầm khác.

Sau cuộc cải tạo công thương, triệt bỏ doanh nhân tư sản ở miền Bắc thập niên 50, hơn 2 chục năm sau, họ vẫn lặp lại y chang, thậm chí còn tàn bạo hơn trong cuộc đánh doanh nhân ở miền Nam, và cả những chiến dịch kiểu Z30 ở miền Bắc thập niên 80.

(Còn tiếp)

Doanh nhân ư, cũng chỉ là cam vắt (Kỳ 4)

Capture à partir de :baotiengdan

Nguyễn Thông

22-10-2023

Tiếp theo **kỳ 1** — **kỳ 2** và **kỳ 3**

Nói gì thì nói, trong khoảng 2 chục năm trở lại đây, sự đổi thay bề mặt ở đất nước này, chẳng hạn nhà cửa, đường sá, khu dân cư, nhà máy xí nghiệp, nơi du lịch… chủ yếu là nhờ doanh nhân, những nhà tư bản, nhà sản xuất kinh doanh nằm ngoài hệ thống nhà nước. Ngay cả công ăn việc làm, tạo thu nhập cho người dân cũng chủ yếu dựa vào họ – nhà tư sản trong nước lẫn nhà đầu tư nước ngoài.

Kể đâu xa, huyện Kiến Thụy (Hải Phòng) quê tôi là vùng quê thuần nông, tới cuối thập niên 90 càng tiến lên chủ nghĩa xã hội càng xơ xác tiêu điều. Ruộng đất ít, nông dân không việc làm, thanh niên nam nữ bỏ đi khắp nơi làm thuê làm mướn, cu li bốc vác, buôn thúng bán bưng lê la hè phố. Cuộc sống cực kỳ bấp bênh, bế tắc. May nhờ có những nhà tư bản cả trong và ngoài nước mở nhà máy xí nghiệp công ty sản xuất ven sông Đa Độ, khu chợ Hương, lối thông ra đường 14 cũ (nay là đường Phạm Văn Đồng đi Đồ Sơn) mà cả vạn thanh niên nông dân có việc làm, chăm chỉ lao động nên có thu nhập nuôi bản thân và gia đình. Không phải kiểu vô sản hóa như mấy ông hồi xưa, mà là công nhân hóa, nhờ doanh nhân nên sống được, chứ không phải nhờ chính quyền.

Thỉnh thoảng tôi về quê, cứ sáng sớm hoặc chiều tối, thấy từng đoàn, cả nghìn công nhân, nhiều nhất là nữ, lũ lượt đạp xe hoặc chạy xe máy trên đường, thương và cảm động, lòng thầm biết ơn những nhà tư bản. Họ không bóc lột bóc liếc gì hết, không như lý luận xưa nay của cộng sản, của chế độ xã hội chủ nghĩa, mà là cứu người, đem lại chút hạnh phúc dù còn nhỏ nhoi cho con người. Nhà cai trị hẳn cũng hiểu điều đó nhưng họ cứ lập lờ.

Đối với họ, kinh tế thì trường định hướng xã hội chủ nghĩa là điều cần thiết để duy trì chế độ, nhưng doanh nhân, tư sản cũng rất cần. Bây giờ với mấy chú tư sản đỏ hoặc hơi đo đỏ đang là idol của xứ này, chẳng ai dám nghĩ tới việc chê một câu chứ nói gì đánh. Đánh họ là phải tội, có khi đi tù.

Nhưng ngày xưa, mà nào có xa xôi gì cho cam, mới hơn 4 chục năm, ai dính tí tư sản thì lên bờ xuống ruộng, nhà nước đánh cho không còn

đường sống. Thiếu gì cách kết tội. Ngay cả Tăng Minh Phụng cũng chết bởi “ai biểu giàu quá”, dám làm tư sản, nhà nước kiếm vài cớ “sai phạm” (mà làm ăn trong buổi nhố nhăng tránh sao khỏi) nên toi cả mạng lẫn sự nghiệp.

Dạng như Tăng Minh Phụng lúc này rất nhiều, điều xui của Phụng là “sinh bất phùng thời”, lại không có người chống lưng. Hồi năm 1990, con trai tôi học cùng lớp với con Phụng ở Trường tiểu học Minh Đạo (Q.5). Bất kỳ đóng góp nào cho lớp, Phụng tự nguyện gánh hết. Trường Minh Đạo nhờ có phụ huynh Phụng nên không phải lo chuyện tài chính, tiền nong mỗi khi lễ lạt.

Có lần họp phụ huynh, đại gia Phụng kể với giáo nghèo tôi rằng, ông đang nhận nuôi dưỡng 5 bà mẹ Việt Nam anh hùng cho đến hết đời các mẹ. Đùng một cái, người ta diệt Phụng, bắt giam, xử án kinh tế, khép tội chết, lôi ra bắn. Cái chết của Phụng kéo theo sự sụp đổ của hệ thống làm ăn tư bản tư nhân đang có đà khởi sắc. Mà cũng chẳng biết sau đó nhà nước có “kế nghiệp” Phụng nuôi 5 bà mẹ kia đến hết đời không. Vụ Tăng Minh Phụng là tấn thảm kịch đâu chỉ của doanh nhân mà còn của chục nghìn công nhân từng sống được nhờ tài làm ăn của Phụng, nay Phụng chết, nhà máy đóng cửa, họ bị mất việc, mất luôn cả hiện tại và tương lai.

Bài học hơi gần là Trịnh Vĩnh Bình, còn có tên Bình Hà Lan. Bây giờ đi trên đường Trần Hưng Đạo quận 1, ngay sát “Sở Công an” hoành tráng hơn cả dinh toàn quyền, vẫn còn tòa nhà 9 – 10 tầng xây dở dang, gạch đã rêu phong của Bình Hà Lan, đang bị thi hành án, như một thứ chứng tích khốn nạn của công cuộc đánh tư sản man rợ. Cam để vắt nước uống, còn nếu không vắt được thì vứt thùng rác. Doanh nhân sinh ra để nộp tiền, không chịu cúng thì tìm cách cho vào tù. Bình Hà Lan bây giờ mà vô tình gặp được trung tá Ngô Chí Đan thì không ai dám đảm bảo không xảy ra án mạng.

(Còn tiếp)

Doanh nhân ư, cũng chỉ là cam vắt (Kỳ 5)

Capture à partir de :baotiengdan

Nguyễn Thông

23-10-2023

Tiếp theo **kỳ 1** — **kỳ 2** — **kỳ 3** và **kỳ 4**

Thực ra, tôi cũng tham gia vào việc đánh tư sản, kìm hãm xã hội này, góp phần để cuộc sống vất vưởng đến tận bây giờ. Giờ kể ra, giống như tự chuyển hóa, tự diễn biến, suy thoái. Chả là hồi từ năm 1977 tôi vào Sài Gòn, suốt mấy năm các thầy cô giáo chúng tôi từ miền Bắc vào, được chính quyền huy động cho công cuộc long trời lở đất (xứ mình làm gì cũng long trời lở đất) đánh tư sản.

Cứ làm theo miệng cán bộ tuyên truyền, chúng tôi hăng hái lên án kịch liệt bọn "tư sản mại bản ôm chân đế quốc Mỹ" Lý Long Thân, Mã Hỷ, Hoàng Kim Quy, Trương Dĩ Nhiên, Mã Tuyên, Nguyễn Tấn Đời, Nguyễn Văn Hảo…, tham gia phong trào đấu tố "bọn bóc lột, đầu cơ tích trữ, phá hoại kinh tế".

Chúng tôi cả tin rằng lưới thép (gọi là lưới B40) do nhà máy của Hoàng Kim Quy sản xuất, chủ yếu để bọn đế quốc Mỹ sử dụng ngăn đạn B40 của phe cách mạng; gạo xuất khẩu của Mã Hỷ là chiếm đoạt mồ hôi công sức nông dân đồng bằng sông Cửu Long, sắt thép do Lý Long Thân nhập về chủ yếu đúc súng đạn, phim ảnh do Trương Dĩ Nhiên nhập và phát hành để đầu độc thế hệ trẻ, xà bông Trương Văn Bền giàu là nhờ bóc lột sức công nhân…

Kết quả từ một nền kinh tế đang phát triển, hàng hóa phong phú, sự nghiệp cách mạng kinh tế đánh tư sản đã thành công khi nhanh chóng đưa xã hội trở lại mức "mua cái đinh cũng phải giấy", miền Nam mau mắn hòa đồng với kinh tế nghèo nàn, thủ công, thiếu thốn, bao cấp ở miền Bắc, cùng dắt tay nhau đi trên con đường xã hội chủ nghĩa đói nghèo.

Gieo gì gặt nấy, chính chúng tôi không cần chờ đợi lâu, phải trệu trạo nhai hạt bo bo, củ sắn (mì) thay gạo suốt hơn chục năm trời, chịu cảnh phân phối từng cây kim, sợi chỉ, viên đá lửa, gói thuốc Vàm Cỏ khét lẹt, mảnh vải chỉ đủ may cái quần đùi…

Tôi sinh ra và lớn lên ở miền Bắc, đẻ khi "miền Bắc hoàn toàn giải phóng" hăm hở tiến lên chủ nghĩa xã hội, nên từ bé tí đã nghe tuyên truyền về tư bản giãy chết. Vừa căm thù vừa thương hại chúng, tức là bọn tư bản. Khi đi học, ăn sâu vào đầu là những bài về đấu tranh giai cấp. "Dù quần đẹp áo lành/ Anh vẫn là người xấu". Mặc nhiên hiểu giai cấp tư sản rất ác, nhất là bọn tư sản mại bản. Chúng bóc lột, làm giàu trên mồ hôi nước mắt công nhân. Ngay cả những nhà tư sản có tinh thần dân tộc, biết giúp đỡ cách mạng và kháng chiến như Nguyễn Sơn

Hà, Bạch Thái Bưởi, những chủ hãng Cự Doanh (dệt), Vạn Vân (mắm)… cũng cần phải được cải tạo để trở thành người… lao động.

Cách cải tạo phổ biến nhất là tịch thu tài sản, ban đầu núp dưới hình thức công tư hợp doanh, giao cho nhà tư sản chút chức vụ, sau khi nhà nước đã thâu tóm được hoàn toàn thì gạt họ khỏi bộ máy điều hành không thương tiếc. Rất nhiều nhà tư sản đã trở nên trắng tay bởi mưu mẹo mánh lới này của người cộng sản.

Tôi nhớ, từng đọc đâu đó lời chua chát của một người trong cuộc sau khi toàn bộ tài sản phải "tự nguyện hiến" hết cho nhà nước, rằng mấy ông bà cách mạng kháng chiến, sau khi giành được tự do, độc lập cho đất nước và dân tộc thì đã tiến hành cuộc cướp bóc vĩ đại, cào bằng xã hội, căm ghét người giàu, biến cách mạng thành công cuộc ăn cướp chưa từng có trong lịch sử loài người.

Công bằng mà nói, lúc ban đầu, đích tiêu diệt của người cộng sản xứ này không có chủ nghĩa tư bản, đối tượng bị thù hằn không có nhà tư sản. Tới tận thập niên 1950, tiến hành cải cách ruộng đất, mà họ gọi là cuộc cách mạng long trời lở đất, vẫn chỉ tập trung vào địa chủ – kẻ thù của cách mạng, chưa thấy bóng dáng nhà tư sản trong danh sách đen. Chỉ có điều, với người cộng sản Việt Nam, lòng căm thù phe "tư bản giãy chết" đã ngấm vào máu từ khi được Mác – Lê Nin giác ngộ, chỉ chờ dịp là bùng phát thành những cơn cuồng nộ.

(Còn tiếp)

Doanh nhân ư, cũng chỉ là cam vắt (Kỳ cuối)

Capture à partir de :baotiengdan
Nguyễn Thông
24-10-2023
Tiếp theo **kỳ 1** — **kỳ 2** — **kỳ 3** — **kỳ 4** và **kỳ 5**

Ở miền Bắc những năm trước 1975, học sinh cấp 3 và sinh viên đại học đứa nào cũng biết thuật ngữ "ai thắng ai?" nói về cuộc đấu tranh giữa chủ nghĩa xã hội và chủ nghĩa tư bản trên toàn thế giới. Những giờ học chính trị và triết học Mác – Lê Nin, các thầy khẳng định chắc như đinh đóng cột, phe tư bản, thực dân, đế quốc, bóc lột đang giãy chết, phe xã hội chủ nghĩa ngày càng lớn mạnh. Bọn tư sản tư bản mà giai đoạn tột cùng là đế quốc ngày càng cùng đường, chó dại cắn càn, gây chiến tranh, nhưng sẽ không tránh khỏi bị diệt vong. Cuối bài, bao giờ các thầy hoặc báo cáo viên cũng kết luận "Sức ta là sức thanh

niên/ Thế ta là thế đứng trên đầu thù", chủ nghĩa xã hội và chủ nghĩa cộng sản là hiện thực và tương lai nhân loại, vô sản sẽ lãnh đạo toàn thế giới…, cả thầy lẫn trò đều hỉ hả.

Sự dối trá ấy bị xé toạc khi những người ở thiên đường miền Bắc sau tháng 4.1975 được tận mắt chứng kiến cuộc sống và nền kinh tế miền Nam. Người cộng sản không nghĩ rằng đồng thời với việc họ "giải phóng" được miền Nam thì chính miền Nam cũng giải phóng đầu óc u mê cho hàng triệu người Bắc, nhất là về kinh tế. Dân chúng ngoài vĩ tuyến 17 tận mắt thấy chủ nghĩa tư bản ở miền Nam đã xây dựng một nền kinh tế hàng hóa dồi dào tới mức những người quen sống trong chế độ bao cấp có nằm mơ cũng không dám nghĩ.

Tháng 4.1977 tôi vào nhận công tác ở Sài Gòn, chỉ một thời gian ngắn, hiểu rằng những gì mình được trang bị về chủ nghĩa xã hội và chủ nghĩa tư bản bị sụp đổ hoàn toàn, hay nói chính xác hơn là đảo ngược 180 độ. Những chuyến hàng hóa, một dạng chiến lợi phẩm, ùn ùn chảy ra Bắc; từ xe cộ, tivi, tủ lạnh, quạt máy, đồng hồ, vải vóc, cục xà phòng, cây kem đánh răng, quả pin, hộp sữa, gói mì chính tới cái kim sợi chỉ đều lên đường ngược bắc, đủ chứng minh cho cuộc nhận thức lại. Chả biết miền Nam "nhận họ" thì được cái gì, chứ miền Bắc "nhận hàng" không chỉ làm thay đổi cuộc sống vốn nghèo khó bền vững mà còn đổi cả nhận thức cho con người.

Rất tiếc là, tầng lớp lãnh đạo đất nước sau năm 1975 hoặc không nhận ra điều đó bởi họ quá say chiến thắng hoặc cố tình lờ đi để củng cố quyền lực. Họ thừa hiểu chủ nghĩa xã hội và chủ nghĩa cộng sản sẽ không thể đưa đất nước, dân tộc đến bến hạnh phúc; thừa hiểu phương thức sản xuất tư bản, xã hội tư bản có bao nhiêu đều tốt đẹp cần phải tận dụng và phát huy, nhưng đối với họ, thay đổi đồng nghĩa với tự sát nên cứ nhắm mắt lao vào đường hầm, tự đánh lừa chính mình và lừa nhân dân. Họ say sưa tự lừa dối chính mình/ trong đói nghèo vẫn hét toáng quang vinh. Quang vinh, quang vinh, rực rỡ, "chưa có bao giờ đẹp như hôm nay"…

Nếu thực sự tôn trọng doanh nhân, doanh nghiệp, tư sản ngoài quốc doanh, ghi nhận đóng góp của họ, tạo điều kiện cho họ phát triển, để họ tin tưởng làm ăn, thì việc cụ thể nhất là hãy cắt phụp cái đuôi định hướng xã hội chủ nghĩa của nền kinh tế thị trường. Đó chính là thứ sản phẩm chắp vá, dở hơi của tư duy cố chấp, cùn mòn, tăm tối.

Chính nó thành chiếc cùm, cái khóa, cái còng trói buộc, đe dọa, kìm hãm sự phát triển của doanh nghiệp, của làm ăn cá thể, tư sản.

Suốt bao năm dài ở đất nước này, do chế độ cầm quyền coi thường, khủng bố doanh nhân, người tài, nên cuộc sống đã thực sự lụn bại, xuống dốc thê thảm. Những thay đổi gần đây bởi nhiều lý do, mà lý do quan trọng nhất là con người, trong đó có doanh nhân, đã phần nào được tôn trọng, cởi trói để được sáng tạo, làm ăn, phát huy tài năng, sức lực làm giàu cho mình và cho đất nước. Chỉ có điều, lưỡi dao bén "định hướng xã hội chủ nghĩa" treo lơ lửng trên đầu kia có thể trảm doanh nhân bất cứ lúc nào, hoặc biến tư sản, dù tư sản đỏ, thành quả cam để vắt kiệt và vụt vỏ vào thùng rác. Không ai có thể yên tâm làm ăn trong cái cơ chế mưu mẹo ấy.

Xử bắn "địa chủ", phá đình phá chùa, tàn hại công thần, bỏ tù văn nghệ sĩ, truất phế doanh nhân, đi ngược thời đại… cũng từ chuyên chính vô sản mà ra cả.