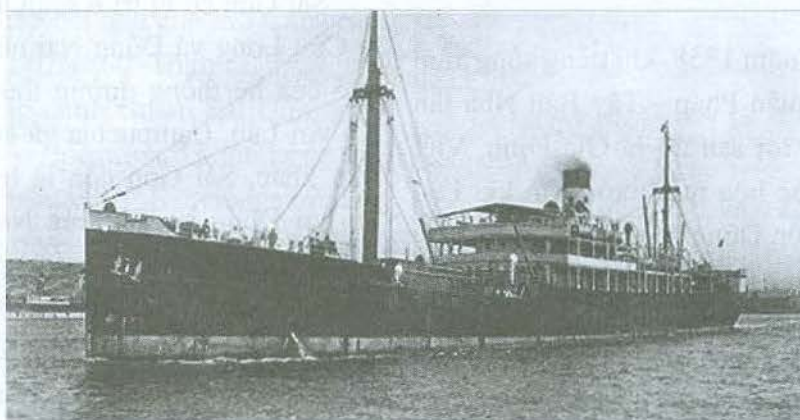


CẢNG SÀI GÒN VÀ NAM KỲ THUỘC PHÁP TRONG HÀNH TRÌNH TÌM ĐƯỜNG CỨU NƯỚC CỦA CHỦ TỊCH HỒ CHÍ MINH

NGUYỄN VĂN KẾT – LÊ HUỖNH HOA

Tóm tắt: Cảng Sài Gòn và Nam Kỳ thuộc địa chiếm một vị trí quan trọng trong suốt quá trình thực dân Pháp xâm lược và cai trị Việt Nam (1862 – 1945). Lịch sử hình thành và phát triển Cảng Sài Gòn cho thấy vị trí quan trọng của một đầu mối giao thông quan trọng của vùng đất Nam Kỳ. Cũng chính từ Sài Gòn, vào ngày 05/6/1911, người thanh niên Nguyễn Tất Thành đã ra đi tìm đường cứu nước trên con tàu La Touche Tréville với tên Văn Ba từ một bến của chủ tàu La Touche Tréville thuộc Thương cảng Sài Gòn.

Từ khóa: Cảng Sài Gòn; Nam Kỳ thuộc địa; Bác ra đi tìm đường cứu nước; tàu La Touche Tréville.



Tàu Admiral La Touche Tréville, nơi Nguyễn Tất Thành làm phụ bếp khi rời Tổ quốc ra đi tìm đường cứu nước tháng 6/1911. Nguồn: Bảo tàng Hồ Chí Minh

Trên con đường từ Nguyễn Tất Thành đến Nguyễn Ái Quốc và rồi ở “đỉnh cao muôn trượng” của chủ nghĩa yêu nước, tinh thần vì độc lập, vì tự do cho nhân dân - Chủ tịch Hồ Chí Minh, thời gian ở Sài Gòn, ở Nam Kỳ thuộc địa và trong đó tâm điểm là Cảng Sài Gòn – nơi Người ra đi tìm đường cứu nước chỉ chiếm khoảng thời gian rất ngắn trong toàn bộ 79 năm cuộc đời của Người, trong hành trình đi tìm tự do cho dân tộc, độc lập cho Tổ quốc, vinh quang cho giống nòi.

Nhưng trước khi về với “thế giới người hiền”, với Nam Bộ, với Sài Gòn và rộng hơn, với cả miền Nam, Chủ tịch Hồ Chí Minh vẫn đau đáu một nỗi ưu tư đã “đi đến nơi mà chưa về đến chốn”. Với Bác, miền Nam, Sài Gòn và nhất là với Cảng Sài Gòn luôn được Người nhớ đến và cũng là nỗi ưu tư trong cuộc đời nhiều gian truân, đầy khó khăn, thử thách nhưng tuyệt đỉnh vinh quang.

*

1. Nam Kỳ và Cảng Sài Gòn thời thuộc Pháp

1.1. Vài nét về Nam Kỳ thời thuộc Pháp

Nam Kỳ, vùng đất có nhiều tên gọi khác nhau ở các thời kì lịch sử dưới triều Nguyễn: Phú Gia Định (1698), Gia Định kinh (1790), Gia Định trấn thành (1808), Nam Kỳ (1834). Nam Kỳ lúc này gồm 6 tỉnh nên còn gọi là Nam Kỳ lục tỉnh. Thời thực dân Pháp thống trị, tên gọi Nam Kỳ vẫn giữ nguyên nhưng chia nhỏ ra thành 21 tỉnh. Khi thực dân Pháp xâm lược Việt Nam, một trong những nguyên nhân khiến họ nhanh chóng chiếm lấy Nam Kỳ (1859) có lẽ họ đã tính đến việc khai thác vùng đất này với tư cách là một “thuộc địa khai thác”.

Cũng kể từ năm 1858, khi tiếng súng xâm lược của liên quân Pháp - Tây Ban Nha tấn công Đà Nẵng rồi sau đó là Gia Định, Việt Nam đứng trước họa mất nước cận kề. Lần lượt ba tỉnh miền Đông rồi ba tỉnh miền Tây ở Nam Kỳ rơi vào tay giặc, dù nhân dân Nam Kỳ đã hết lòng cứu nước. Tiếp sau Nam Kỳ, Bắc Kỳ và Trung Kỳ cũng lần lượt rơi vào vòng “bảo hộ” hay “nửa bảo hộ”. Đến Hiệp ước Nhâm Tuất (1862), triều Nguyễn thừa nhận quyền cai quản của Pháp ở ba tỉnh miền Đông Nam Kỳ. Hiệp ước Giáp Tuất (1874) triều Nguyễn chính thức thừa nhận quyền cai quản của Pháp ở sáu tỉnh Nam Kỳ và cũng đồng nghĩa với việc công nhận chủ quyền vĩnh viễn của thực dân Pháp ở Nam Kỳ. Sài Gòn (trong đó có Cảng Sài Gòn) trở thành thành phố¹ “thuộc địa khai thác” của thực dân Pháp. Cũng từ giai đoạn này, Nam Kỳ trở thành xứ thuộc địa duy nhất của Pháp ở Đông Dương cho đến năm 1945 khi Nhà nước Việt Nam Dân chủ Cộng hòa ra đời chấm dứt hoàn toàn ách đô hộ của thực dân Pháp trên lãnh thổ Việt Nam trong đó có Nam Kỳ.



1.2. Tổng quan về Cảng Sài Gòn thời thuộc Pháp²

Sài Gòn có vị trí ở giữa hai con sông lớn là Cửu Long và Đồng Nai nên trở thành cửa ngõ của hệ thống đường thủy nối liền Nam Kỳ với Lào, Campuchia và ăn thông ra biển. Mặt khác, Sài Gòn còn là trung tâm đường bộ nối Đông và Tây của Nam Kỳ, nối liền những vùng đất mới khẩn hoang, kéo dài đến tận Nam Vang (phía Tây Nam) và với cả kinh thành Huế (phía Bắc). Cảng Sài Gòn nằm trên sông Sài Gòn, thông với cửa biển Cần Giờ, nối liền với hệ thống kênh rạch chằng chịt ở Sài Gòn và các tỉnh Nam Kỳ nên rất thuận tiện cho hoạt động giao thương nội vùng và với bên ngoài.

Về phương diện hành chính và quân sự:

Sài Gòn có vị trí thiết yếu chi phối cả một vùng rộng lớn, tạo ra những ảnh hưởng quyết định đến nhịp điệu phát triển của toàn bộ khu vực Nam Đông Dương. Ngay từ năm 1860, tình hình kinh tế do việc mở cảng đã rất sáng sủa. Toàn bộ những trao đổi có thể ước đến 7.700.000 quan Pháp tương trưng cho xuất khẩu 53.939 tô-nô gạo và nhập khẩu hơn 1.000.000 quan hàng hóa linh tinh (trong đó nha phiến chiếm 500.000 quan Pháp). Tuy

Công bố - Giới thiệu tài liệu lưu trữ

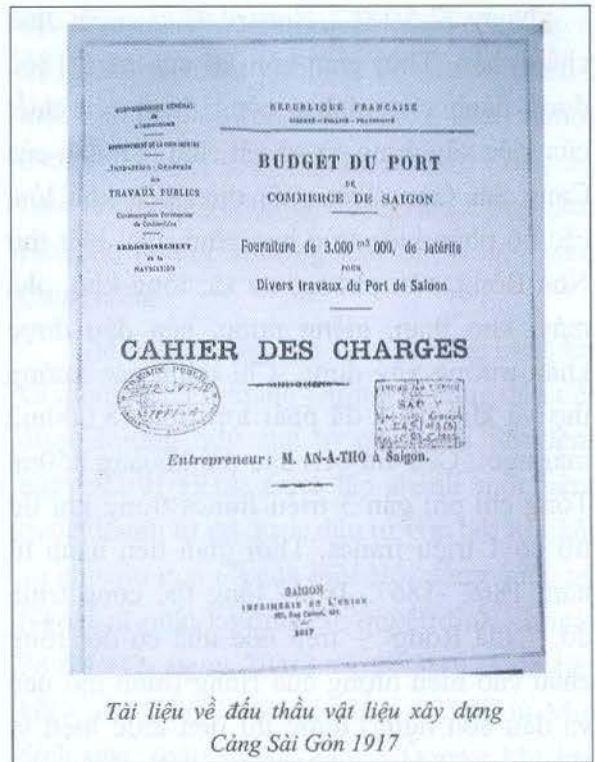
nhiên, đại đa số thương thuyền ra vô lúc ấy còn mang cờ Hồng Mao, thậm chí hoạt động buru chính lúc đó, chính quyền thuộc địa Pháp vẫn phải nhờ tàu thư của Anh. Thế cạnh tranh giữa hai cường quốc thực dân không cho phép kéo dài tình trạng lệ thuộc này. Thực tế đó, buộc người Pháp phải tiến hành liên kết, ủng hộ hết mình cho một hãng vận chuyển đường biển có tên là Messagerie Impériales nhanh chóng xây dựng cơ sở vật chất của cảng, đặt trụ sở chính thức cùng toàn bộ trang thiết bị cần thiết ở Sài Gòn.

Về quy mô phát triển:

Thực dân Pháp bắt đầu cho mở Cảng Sài Gòn vào ngày 22/02/1860. Thực ra, ngay sau khi thực dân Pháp đánh chiếm Sài Gòn, giới thương gia Pháp ở Bordeaux đã nôn nóng thể hiện quyết tâm “nắm chắc” Sài Gòn, xem đây là một “địa bàn tuyệt vời” để bảo vệ và mở rộng hoạt động thương mại của thực dân Pháp ở miền đất Nam Kỳ. Vì vậy, chỉ một năm sau khi đánh chiếm Gia Định (1860), họ cho mở cửa *Cảng Sài Gòn* để trao đổi, buôn bán và đưa quân đi đánh chiếm các tỉnh Nam Kỳ. Công ty vận tải đường biển Compagnie des Messageries của Pháp (thành lập năm 1852 với tên gọi ban đầu là *Công ty vận tải Hoàng Gia – Messageries Impériales*), đã có mặt ở Việt Nam cùng với những đạo quân viễn chinh thực dân Pháp.

Tháng 02/1861, Hãng Messageries thông qua đạo quân tiếp viện của đô đốc Charner đã cử đại diện sang Sài Gòn, sau đó cử tiếp hai kỹ sư sang để thực hiện công việc điều tra cơ bản, khẩn trương lên kế hoạch xây dựng cảng.

Ngày 31/12/1861, Domergue, Tổng đại lý của hãng ở Sài Gòn nguyên là một Trung tá



Tài liệu về đấu thầu vật liệu xây dựng Cảng Sài Gòn 1917

công binh của quân đội viễn chinh Pháp đã đệ đơn xin mảnh đất khá rộng (nay là góc đường Lê Thánh Tôn với Nguyễn Thị Minh Khai). Ngày 05/02/1862, Hãng lại xin tiếp 3 lô đất khác: một lô nằm trên bờ sông Sài Gòn về phía Bắc, gần cửa rạch Thị Nghè; một lô trên bờ rạch Thị Nghè (ngay trên nền Thảo Cầm Viên ngày nay); lô thứ ba ở gần ngã ba sông Sài Gòn với vàm Bến Nghé (ở khu cột cờ Thủ Ngữ ngày nay). Những yêu cầu này đều được chấp nhận trên nguyên tắc. Có nghĩa là Hãng chưa có quyền sở hữu những lô đất ấy vì lúc này Hiệp định “nhượng địa” Pháp – Nam đến 05/6/1862 mới kí.

Ngày 28/3/1862, Hãng gửi thư cho Chuẩn đô đốc Louis Adolphe Bonard³ xin trả lại lô đất nằm ở phía Bắc rạch Thị Nghè rộng gần 13 mẫu để lấy một địa điểm, tuy diện tích chỉ bằng nửa địa điểm trước nhưng có thuận lợi là sát trung tâm thành phố.

Ngày 22/5/1862, Bonard đã kí quyết định chấp nhận. Thời gian còn lại của năm 1862 được dành cho những công đoạn cần thiết của việc xây dựng cơ sở vật chất ban đầu của Cảng Sài Gòn. Trên một diện tích khá lớn, các bộ phận kiến trúc bao gồm ngôi biệt thự Nhà Rông, văn phòng, cư xá, tổng kho, nhà máy, kho than, giếng nước, bến đậu được khẩn trương xây dựng. Chỉ riêng các xưởng thợ và kho hàng đã phải lợp trên 18.000m² mái ngói. Cầu tàu bến đậu dài khoảng 350m. Tổng chi phí gần 3 triệu francs trong khi dự trù có 1 triệu francs. Thời gian tiến hành từ năm 1862 -1867. Trong tổng thể công trình đó, “Nhà Rông” – trên nóc nhà có đôi rồng chầu vào biểu tượng của Hãng (hình mô neo và đầu con ngựa) được ưu tiên thực hiện vì Hãng muốn dùng nó làm cơ sở tiêu biểu cho đại lí của mình ở Á Đông. Chính vì vậy, thời gian hoàn thành “Nhà Rông” có lẽ sớm hơn các công trình khác (khoảng 1863).

Năm 1863, Cảng chính thức thông thương với quốc tế dưới tên gọi là Port de Commerce de Sai Gon.

Ngày 02/01/1914, toàn quyền Pháp tại Đông Dương kí Sắc lệnh công nhận Thương cảng Sài Gòn là một cảng công lập, có nghĩa vụ đóng thuế cho Chính phủ Pháp ở Đông Dương.

Song song với công tác xây dựng, thực dân Pháp cũng đưa vào sử dụng một số công trình phục vụ như: Hải đăng ở Vũng Tàu, đường điện tín liên lạc (Vũng tàu - Sài Gòn), Dựng cột cờ Thủ Ngữ (mât des signaux) để hướng dẫn tàu thuyền ra vào cảng. Đặc biệt, ngày 25/8/1862, *Luật Cảng Sài Gòn* được ban hành. Đến ngày 23/11/1862, con tàu hơi nước đầu tiên của Hãng đã khai trương tuyến đường biển từ Pháp tới bến cảng Nhà Rông.

Do có vị trí quan trọng cả về quân sự lẫn kinh tế, *Cảng Sài Gòn* đã được đầu tư thành một cảng lớn, chia làm hai phần: quân cảng và thương cảng.

- Quân cảng được hình thành từ khi Pháp dời “*làng Đà Nẵng*” từ Vàm Thị Nghè về phía Cầu Bông để có chỗ xây dựng một xưởng sửa chữa tàu. Xưởng ấy là Ba Sơn. Quân Cảng Sài Gòn dài khoảng 537,02m, kể từ *Nhà máy Ba Sơn* tới công trường Mê Linh ngày nay (tức bến cảng “Quai Primauguet” ở đường Primauguet).

- Thương Cảng:

• Trước năm 1911, dài khoảng 600m, từ công trường Mê Linh đến cột cờ Thủ Ngữ (bến Phấn Xi – Quai Francis). Về sau, mở rộng bến bãi và thêm cảng mới về phía Khánh Hội (bến Khánh Hội). Công trình dự kiến năm 1900, đến năm 1912 hoàn thành. Năm 1914, do nhu cầu, bến cảng Khánh Hội được thiết lập nối dài đến ngã ba kinh Tè (cầu Tân Thuận ngày nay).

• Năm 1922, *Cảng Sài Gòn* liên thông với *Cảng Chợ Lớn*, tạo thành một hệ thống đường và cửa khẩu hoàn chỉnh, đẩy mạnh hơn nữa việc xuất khẩu lúa gạo và quy tụ hàng hóa từ các tỉnh Nam kỳ về Chợ Lớn.

• Tới năm 1952, Thương cảng (trừ quân cảng) gồm có 3 phần sau:

① Hải Cảng Sài Gòn: dài khoảng 4.000m, nằm ở hữu ngạn sông Sài Gòn kể từ ranh giới quân cảng (bến đò Thủ Thiêm).

② Hải cảng Nhà Bè: nằm trên sông Nhà Bè, cách Sài Gòn 16km, dành cho tàu thuyền chở các hàng dễ nổ và dễ cháy, có 5 cầu tàu cho tàu chở dầu đậu và 3 phao neo tàu. Các trang bị này thuộc sở hữu công ty tư nhân.

③ Giang Cảng Sài Gòn – Chợ Lớn dài 26.500 m trên các rạch Tàu Hủ, Lò Gốm, kinh Tê, kinh Đồi, có nhiều cầu tàu công và tư. Kho hàng gồm 7.600m² thuộc Hãng Nhà Rông, 34.200m² thuộc bến Khánh Hội. 36.000m² thuộc bến Tân Thuận Đông (dành cho quân đội) tổng cộng là 77.800m².

Đến năm 1954, đế quốc Mỹ hất cẳng thực dân Pháp, chiếm lấy miền Nam. Để đáp ứng yêu cầu chiến tranh xâm lược, đế quốc Mỹ đã cho mở rộng Cảng Sài Gòn về phía hạ lưu đó là khu vực *Cảng Tân Thuận*.

Về hoạt động của Cảng Sài Gòn.

Năm 1860, khi đô đốc Théogène François Page tuyên bố mở *Cảng Sài Gòn*, thực dân Pháp đang trong thời kì xâm lược và bình định Nam Kỳ, hoạt động chính của Cảng thời gian này mang tính chất quân sự và đặt dưới sự quản lí của Bộ Hải quân. Trong quá trình đánh chiếm Sài Gòn và chinh phục Nam Kỳ, thực dân Pháp đã tiến hành vơ vét lúa gạo xuất khẩu kiếm lời, việc mua bán diễn ra song hành với hoạt động phục vụ quân sự.

Ở Đông Dương, chủ nghĩa đế quốc Pháp tiến hành bóc lột thuộc địa bằng 2 con đường: chủ nghĩa tư bản nhà nước thực dân và chủ nghĩa tư bản tư nhân của các tập đoàn tư bản độc quyền. Từ 1888 - 1918, hai bộ phận tư bản nhà nước và tư nhân của Pháp đã đầu tư trên 1 tỉ francs vào Đông Dương chủ yếu là xây dựng một hệ thống giao thông vận tải bao gồm đường sắt, các cảng lớn: Cảng Sài Gòn, Cảng Hải Phòng, ... Đối với *Cảng Sài Gòn*, ngay từ đầu, vốn đầu tư vừa của nhà nước thực dân vừa của các công ty tư bản tư nhân Pháp. Khu vực kinh tế của nhà nước thực dân Pháp ở Việt Nam ban đầu có 3 hình thức: công quản (régie),

đặc nhượng (concession), cơ quan công lập tự trị (Etablissement public). Về sau có thêm 2 loại hình là quốc doanh (société d'Etat) và hợp doanh (Société d'économie mixte). *Cảng Sài Gòn* là cơ quan công lập tự trị như Công quản Hỏa xa, Phòng Thương mại Sài Gòn, Phòng Canh nông, ...

Như vậy, Cảng Sài Gòn - cảng biển lớn và quan trọng ở Đông Dương là cảng đầu tiên được hưởng quy chế tự quản bởi Sắc lệnh ngày 02/01/1914, thiết lập thành một hãng quốc doanh tự do được đầu tư vốn bởi tư nhân và chịu sự quản lí của một Hội đồng quản trị. Ngoài ra phải kể đến các quyết định kí ngày 28/6/1922, ngày 20/02 và 29/3/1923 đã liên kết Cảng Chợ Lớn vào Cảng Sài Gòn. Mục đích của Toàn quyền Đông Dương khi ban hành chế độ công quản tự trị ở Cảng Sài Gòn là để thương cảng này có thể sử dụng một cách nhanh chóng và tốt hơn những lợi ích thương mại, những nguồn tài chính có được, phát triển hạ tầng để đáp ứng nhu cầu giao thương đang tăng lên nhanh chóng.

Tóm lại, việc hình thành và đưa vào hoạt động *Cảng Sài Gòn* là một bước quan trọng trong việc khai thác thuộc địa của Pháp ở Việt Nam. Thật ra thực dân Pháp không phải là những người đầu tiên có ý tưởng xây dựng và khai thác cảng ở Sài Gòn. Trước đó, Sài Gòn đã là một trung tâm thương mại quan trọng bậc nhất của vùng Hạ Nam Kỳ. Tại đây, người Hoa đã “sáng lập một cảng thật sự với các bến tàu bằng đá, các kho hàng, các vựa, các kênh rạch, ... để buôn bán”, có lẽ họ đã nhận thức được phần nào những ưu thế của địa điểm này. Đến khi tàu chiến của Pháp đến, những điều kiện thuận lợi cảng được khẳng định, cuối

cùng một hải cảng lớn đã được đầu tư xây dựng gọi là *Cảng Sài Gòn*. Thời bấy giờ, *Cảng Sài Gòn* ngoài chức năng là một quân cảng hạng nhất của thực dân Pháp ở Đông Dương về mặt vị trí chiến lược cũng như về tổ chức, trang bị và đứng thứ 12 trong số các quân cảng của Pháp về mặt trọng tải, còn là một cảng thương mại cảng ngày càng trở thành bộ phận thiết yếu trong đời sống, sự phát triển và biến đổi kinh tế của Nam Kỳ.

**

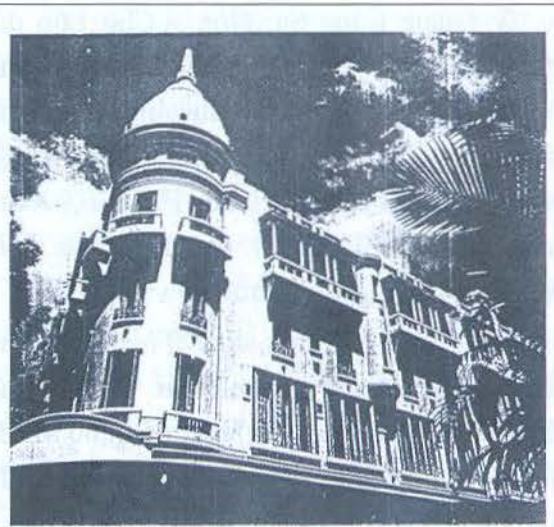
2. Cảng Sài Gòn trong hành trình tìm đường cứu nước của Chủ tịch Hồ Chí Minh

2.1. Vài nét về thương cảng Sài Gòn năm 1911

Thương cảng Sài Gòn năm 1911 đã trở thành đầu mối giao thông quan trọng nhất vùng Nam Kỳ. Toàn bộ thương cảng lúc này dài 600m, có 6 con đường liên vùng tập trung về:

- Paul Blanchy (nay là đường Hai Bà Trưng ngày nay);
- Catinat (nay là đường Đồng Khởi);
- Charner (nay là đường Nguyễn Huệ);
- Krantz và Duperré (nay là đường Hàm Nghi).

Nhà ga đường sắt Sài Gòn đi Mỹ Tho và đi Phan Thiết đặt ở đầu đường Krantz và Duperré cũng dễ tiếp cận với thương cảng. Nhà ga tàu hơi (tram way) cũng ở ngay đầu đường Charner. Tàu hơi chạy dọc suốt Thương cảng và quân cảng, một phía đi Gia Định rồi Hóc Môn, phía kia đi Chợ Lớn. Chợ Bến Thành (cũ) nằm gần đầu đường Nguyễn Huệ, nay là kho bạc. Qua thương cảng, khối lượng chuyên chở hành khách và hàng hóa ngày càng gia tăng (riêng lúa gạo, năm 1861 xuất khẩu 8 vạn tấn, năm 1891 xuất khẩu 44 vạn tấn, năm 1911



Trụ sở Hãng Năm sao (*Chargeurs Réunis*) tại lầu 1 Café La Rotonde – 2 Catinat Nguồn: Tài liệu của nhà nghiên cứu Nguyễn Đình Đầu

xuất khẩu trên 1 triệu 10 vạn tấn).

Thương cảng Sài Gòn khi ấy có 5 cầu tàu (appotement): 03 cầu tàu nhỏ ở đường Catini (nay là đường Đồng Khởi) dành cho các Hãng chuyên chở đường sông, một cầu tàu lớn ở đầu đường Chaner (nay là đường Nguyễn Huệ) dành cho các tàu lớn chạy viễn dương và một cầu tàu nhỏ ở đầu đường Krantz – Duperré (nay là đường Hàm Nghi) dành cho hãng tàu người Hoa. Tình hình đúng như Brebion đã mô tả thương cảng Sài Gòn năm 1911: “*Trên bến Francis Garnier (nay là một phần đường Tôn Đức Thắng kể từ công trường Mê Linh tới cầu Khánh Hội, phía bờ sông có nhiều loại cầu tàu chiếm chỗ. Một trong số cầu tàu lớn nhất là nơi cập bến của các tàu thuộc hãng Chargeurs Réunis. Phía đầu cầu thương cảng (đường Caniti – Đồng Khởi) là các cầu tàu dành cho tàu thuyền của hãng Messageries Fluvialles (chuyên chở đường sông)*”⁴.

2.2. Thông tin liên quan đến sự kiện

Ngày 17/5/1911, tàu La Touche Tréville

Công bố - Giới thiệu tài liệu lưu trữ

của Compagnie des Chargeurs réunis cập Cảng Sài Gòn.

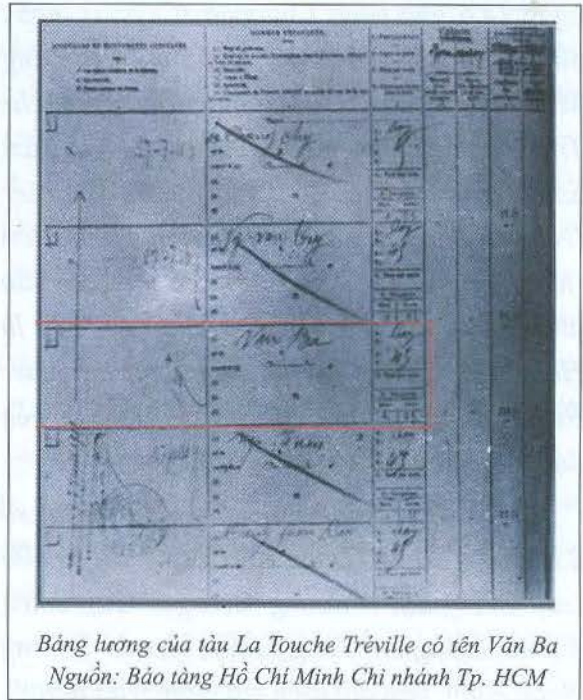
Hãng tàu *Chargeurs Resunis* chạy tuyến Pháp và Đông Dương từ năm 1901. Từ Đông Dương đi Pháp có 2 nơi khởi hành: từ Hải Phòng vào ngày 27 mỗi tháng, từ Sài Gòn vào ngày 5 mỗi tháng. Hãng này có huy hiệu 5 ngôi sao nên người Việt Nam thường gọi là hãng Năm Sao. Tàu *Amiral Latouche Tréville* là một trong 7 chiếc tàu của hãng Năm Sao, do xưởng đóng tàu *La Loire* sản xuất ở vùng *Saint Nazaire*, hạ thủy ngày 21/3/1903, đăng ký tại cảng *Le Havre* năm 1904. Đây là một trong những tàu cỡ lớn đầu thế kỉ XX, vừa chở người vừa chở hàng.

Theo hồ sơ của Bảo tàng Hàng hải Pháp và Hồ sơ số IA5/106 (Phòng Phủ Thống đốc Nam Kỳ)⁵, Thông tin về con tàu cụ thể như sau:

- Tàu dài 124,1m, rộng 15,2m;
- Chạy máy hơi nước, 2.800 mã lực, với tốc độ 13 hải lí/giờ;
- Trọng tải 3.572 tấn và có đủ nhiên liệu để chạy một mạch 12.000 hải lí.
- Thủy thủ: 75;
- Thuyền trưởng: Mäisen;
- Hành trình: Đến từ Marseille theo hải trình Sài Gòn - Đà Nẵng, Hải Phòng rồi đi Marseille.
- Chúng loại tàu: chuyên chở hành khách và hàng hóa.

Trong hồ sơ lưu còn có sổ lương và sổ thủy thủ. Lương tháng 6-1911 của Bác là 50 Francs.

Theo hồ sơ lưu trữ của Cảng Sài Gòn⁶, lộ trình Tàu *La Touche Tréville* (xuất bến từ Marseille) đến Việt Nam tháng 5/2011:



Bảng lương của tàu *La Touche Tréville* có tên Văn Ba
Nguồn: Bảo tàng Hồ Chí Minh Chi nhánh Tp. HCM

- Từ ngày 17/5 đến ngày 22/5/1911, ghé Cảng Sài Gòn để bốc dỡ hàng hóa;
- Ngày 22/5/1911, rời Cảng Sài Gòn đi Hải Phòng;
- Ngày 02/6/1911, cập lại Cảng Sài Gòn;
- Ngày 05/6/1911, tàu *La Touche Tréville* rời Cảng Sài Gòn xuất bến đi Singapore đến Marseille. Hải trình lần lượt qua các cảng: Keppel (Singapore), Colombo (Ceylan nay là Sri Lanka), Said (Ai Cập), Djibouti⁷, Bordeaux, Marseille và ngày 15/7, Bác đến Le Havre, cảng chính ở miền Bắc nước Pháp⁸.

Theo Kết luận của Hội đồng Khoa học Xã hội của Tp. HCM, do ông Trần Bạch Đằng - Phó Chủ tịch Hội đồng gửi Thường vụ Bộ Chính trị tại công văn số: 52/00/VPHTĐ, ngày 30/5/2000 có nội dung:

“Ngày 3.6.1911, Nguyễn Tất Thành với tên là Văn Ba xuống tàu làm phụ bếp. Ngày 5.6.1911 tàu nhỏ neo, ngày 8.6 ghé cảng Singapore,

Công bố - Giới thiệu tài liệu lưu trữ

ngày 14.6 ghé cảng Colombo (Ceylan), ngày 30.6 cảng Said (Ai Cập), ngày 6.7 đến cảng Marseille (Pháp). Đương nhiên tàu Latouche Tréville phải cập bến độc quyền của hãng Năm Sao, tức ở cầu tàu lớn đầu đường Charner (Nguyễn Huệ) dành cho tàu viễn dương lớn (hãng Chargeurs Réunis còn có một cầu tàu nhỏ ở đầu đường Krantz và Duperré, nay là Hàm Nghi, cầu tàu chính của hãng Chargeurs Réunis dành cho tàu viễn dương thừa kế bến đậu của hãng Nationale đã giải thể).

Trụ sở của hãng tàu Năm Sao đặt lại số 2 đường Calinat (Đông Khởi) và 1 trụ sở nữa (sau 1914) đặt ở đường Georges Guynemer, nay là đường Hồ Tùng Mậu), hiện là Trường Ngân hàng, gần đối diện với hãng Nhà Rồng”.

2.3. Theo dòng lịch sử

Ngày 02/6/1911, được một người trong Hãng Liên Thành giới thiệu, Nguyễn Tất Thành đã gặp thuyền trưởng tàu La Touche Tréville đang đậu tại Cảng Sài Gòn. Đây là tàu buôn và chở khách của hãng “Chargeurs” - Công ty Vận tải Hợp Nhất còn gọi là hãng Năm Sao (vì trên ống khói tàu có hình năm ngôi sao). Người được nhận làm phụ bếp trên tàu.

Ngày 03/6/1911, Nguyễn Tất Thành chính thức xuống tàu với tên gọi Văn Ba.

Ngày 05/6/1911, Nguyễn Tất Thành – Văn Ba đã theo con tàu La Touche Tréville rời bến Cảng Sài Gòn, mở đầu cuộc hành trình tìm đường cứu nước. Đúng 30 năm sau (1941), Người mới trở về Việt Nam nhưng ở địa đầu của Tổ quốc.

Những ngày đầu ở Sài Gòn, Nguyễn Tất Thành đến vừa chiều nhà ông Lê Văn Đạt (người nhà của cụ Nghè Mô⁹) tại xóm cầu Rạch Bần, nay là số nhà 185/1 đường Cô Bắc.



Bến cảng Sài Gòn nơi có bến độc quyền của hãng Năm Sao - cầu tàu đầu đường Charner (Nguyễn Huệ) có tàu La Touche Tréville. Ảnh tư liệu

Một thời gian sau, cụ Nghè Mô và ông Hồ Tá Bang đưa Người đến ở tại Thương quán Liên Thành phân cuộc số 1-2-3 đường Tecxa, Chợ Lớn. Bác ở đây cho đến ngày xuống tàu.

Đầu tháng 3/1011, Nguyễn Tất Thành xin vào học ở trường dạy nghề mở gần Chợ Cũ. Trường này đào tạo công nhân hàng hải và công nhân chuyên nghiệp cho xưởng Ba Son.

Cũng từ chuyến hành trình của người thanh niên Nguyễn Tất Thành đến với Sài Gòn và từ Cảng Sài Gòn cách đây 105 năm, Người đã ra đi tìm con đường cứu dân, cứu nước. Khi nói về hành động có tính bước ngoặt ở thời điểm lịch sử này, các nhà nghiên cứu Lịch sử dù ở phía bên nào, chính diện hay phản diện đều khẳng định *khi rời Sài Gòn năm 1911, ông (Nguyễn Tất Thành – Văn Ba – Nguyễn Ái Quốc – Hồ Chí Minh) chắc chắn đã có đầy lòng yêu nước và biết rõ những việc bất công của chính quyền thực dân đối với đồng bào mình*¹⁰.

Dù thời gian Người gắn bó với mảnh đất phương Nam này rất ngắn ngủi¹¹ song tình cảm của Chủ tịch Hồ Chí Minh với nơi đây, với miền Nam đã trở thành thiêng liêng, máu

thị. Ngày nay, khi nói về tình cảm của Người với miền Nam, người ta thường dẫn một câu nói của Bác “*Mình tự cho là đã đi đến nơi, nhưng chưa về đến chốn*”. Những lời ân tình, sâu sắc ấy từ mẩu chuyện mà đồng chí Vũ Kỳ, Thư kí riêng của Chủ tịch Hồ Chí Minh kể lại vào năm 1957, nhân lần đầu về thăm quê hương Nghệ An, lúc đến Đồng Hới (Quảng Bình)¹², hướng về miền Nam, Người tâm sự với những cán bộ cùng đi: *Mình sinh ra ở xứ Nghệ. Ra đi tìm đường cứu nước từ Sài Gòn. Qua Pháp, qua Nga, qua Trung Quốc, có lúc đến cả một số nước châu Phi, châu Mỹ, châu Âu... Thế mà đêm nay vào tới Đồng Hới, chưa về được tới miền Nam. Mẹ mất ở Huế. Mộ cha ở Cao Lãnh. Quê mình thực sự kéo dài cả đất nước. Mình tự cho là đã đi đến nơi, nhưng chưa về đến chốn.*

Để thay lời kết, xin dẫn nhận xét của Denis Gray, Phóng viên Hãng tin AP nói về tầm vóc vĩ đại của Chủ tịch Hồ Chí Minh, người thanh niên đã ra đi tìm đường cứu nước từ Cảng Sài Gòn cách đây 105 năm:

“Việt Nam có thể có những bước thăng trầm, nhưng ki ức về vị lãnh tụ cộng sản được sinh ra từ cuối thế kỷ XIX sẽ tồn tại mãi mãi”.

Đó chính là tượng đài bất tử Hồ Chí Minh trong nhận thức của dân tộc Việt Nam và thế giới cần lao – “Những người khốn khổ” hôm nay và mãi mai sau ■

Chú thích:

1. Đến nửa đầu thập niên 1870, thành phố Sài Gòn vẫn nằm trong địa hạt hành chính tỉnh Gia Định. Ngày 15/3/1874, Tổng thống Pháp Jules Grévy kí Sắc lệnh thành lập thành phố Sài Gòn.

Nguồn: hochiminhcity.gov.vn/left/gioi_thieu/gioi_thieu_chung/ban_chua_biet/nien_bieu_300_nam_sai_gon.

2. Theo Luận án Tiến sĩ sử học của tác giả Lê Huỳnh Hoa (2001): *Cảng Sài Gòn và biến đổi kinh tế Nam Kỳ thời Pháp thuộc (1864 - 1945); các hồ sơ số: IA5/017 (3), IA5/034 (3), IA5/035 (3), IA. 5/165, L. 15/1124, Trung tâm Lưu trữ quốc gia II.*

3. Chuẩn đô đốc Louis Adolphe Bonard (1805-1867) làm Thống đốc Nam Kỳ từ tháng 11/1861 – tháng 10/1863. Ngày 25/6/1862, chính thức được bổ nhiệm làm Thống đốc đầu tiên của Nam Kỳ.

4. Direction générale des TP, Port de Commerce de Saigon, Navires présents sur rade le 3 juin 1911. Page 2. Sorties au 6 juin 1911. Page 4. Imp. Phat Toan, Saigon 1912.

5. Hồ sơ số IA5/106, Phòng Phủ Thống đốc Nam kỳ, Trung tâm Lưu trữ quốc gia II.

6. Hồ sơ số IA5/106, Phòng Phủ Thống đốc Nam kỳ, Trung tâm Lưu trữ quốc gia II.

7. République de Djibouti, một quốc gia ở Đông Châu Phi.

8. Sổ nhập cảng của tàu La Touche Tréville. Nguồn: Viện Hồ Chí Minh.

9. Cụ nghệ Trương Gia Mô (1866-1929), quê ở Giồng Trôm, Bến Tre, con cụ Trương Gia Hội (một sĩ phu yêu nước). Thời niên thiếu, ông theo cha sống ở Thuận Khánh. Khi ở Bình Thuận, ông kết giao với Phan Châu Trinh nhân chuyến "Nam du" của họ Phan và cùng với các thân sĩ ở đây hào duy tân cải cách, lập công ty Liên Thành và Dục Thanh ở Phan Thiết. Trương Gia Mô cũng là người đã đưa Nguyễn Tất Thành vào Sài Gòn.

10. William J. Duiker (2000). *Hồ Chí Minh: A Life*. Hyperion. tr. 45.

11. Từ cuối tháng 2/1911 Nguyễn Tất Thành lên đường vào Sài Gòn. Ngày 5/6/1911, Người lên tàu rời Sài Gòn ra đi tìm đường cứu nước. Hồ Chí Minh, Biên biên tiểu sử, T1. Nxb CTQG 2005.

12. Chuyển công tác của Chủ tịch Hồ Chí Minh từ ngày 14 – 17/6/1957. Nguồn: Hồ Chí Minh, Biên biên tiểu sử, T6. Nxb. CTQG 2008, tr 432 – 440.