

LỊCH SỬ CẢNG SÀI GÒN NƠI CHỦ TỊCH HỒ CHÍ MINH RA ĐI TÌM ĐƯỜNG CỨU NƯỚC, NGÀY 5/6/1911

Nhà Sử học NGUYỄN ĐÌNH ĐẦU

*LTS. Nhà nghiên cứu sử học Nguyễn Đình Đầu là một trí thức sống và làm việc ở Tp. HCM. Ông đã có những công trình nghiên cứu từ tài liệu lưu trữ rất có giá trị, trong đó đặc biệt là công trình nghiên cứu về **Đja bạ triều Nguyễn**. Ngay từ năm 1985, ông đã nghiên cứu tài liệu tại Trung tâm Lưu trữ quốc gia II về lịch sử Sài Gòn, đặc biệt là Cảng Sài Gòn trong đó có đề tài "Bác ra đi tìm đường cứu nước". Kết quả nghiên cứu của ông đã được ông Trần Bạch Đằng (Phó Chủ tịch Hội đồng Khoa học xã hội của Tp. HCM) gửi Thường vụ Bộ Chính trị tại Công văn số 52/00/VPHT, ngày 30/5/2000¹ và đăng trong các báo, tạp chí có uy tín: Tạp chí Xưa và Nay (số 50b-4-1998), Báo Sài Gòn giải phóng (Số thứ Hai, ngày 05/6/2000). Dưới đây chúng tôi xin đăng tải bài viết tóm tắt kết quả nghiên cứu của ông về Cảng Sài Gòn, nơi Bác ra đi tìm đường cứu nước vào ngày 05/6/1911.*

Ngày 05/6/1911, người thanh niên Nguyễn Tất Thành đã lên tàu Amiral La Touche Tréville ra đi tìm đường cứu nước từ Cảng Sài Gòn (Port de Saigon) với chân phụ bếp trên tàu thuộc hãng Năm Sao.

Khi nói đến bến cảng nói chung và Cảng Sài Gòn nói riêng, xin phân biệt mấy từ ngữ Pháp - Việt thường dùng:

- Tiếng Pháp gọi **port**, tiếng Việt gọi là **cảng**, như cảng Sài Gòn hay cảng Hải Phòng.

- Tiếng Pháp gọi **quai**, tiếng Việt gọi là **bến**, như bến Bạch Đằng hay bến Vân Đồn.

- Tiếng Pháp gọi **apponement**, tiếng Việt gọi là **cầu tàu**.

Như vậy, có thể hiểu một cách cụ thể như sau:

- Trong một cảng có nhiều bến.
- Trong một bến có nhiều

cầu tàu.

Cho nên nếu có gọi là *bến Nhà Rồng* hay *cảng Nhà Rồng* thì đều là lẫn lộn mà phải gọi là **cầu tàu Nhà Rồng** thì mới chính xác.

Để kín tung tích, Nguyễn Tất Thành đã lấy tên Văn Ba, xin phụ bếp dưới tàu Amiral Latouche Tréville của hãng chuyên chở Chargeurs Réunis (ta gọi là hãng Năm Sao,



Cảng Sài Gòn nơi làm thủ tục nhập cảng gần Cột cờ Thủ Ngữ (đầu đường Nguyễn Huệ, Q1 ngày nay)

vì trên ống khói tàu có vẽ 5 ngôi sao). Anh Ba tới xin việc tại trụ sở hãng ở lầu một café La Rotonde tại số 2 Catinat (đường Đồng Khởi ngày nay). Anh xuống tàu làm việc ngày 03/6/1911, hai ngày sau, tàu nhỏ neo đi Singapore rồi sang Pháp¹. Hãng Messageries Impériales (có trụ sở thường gọi là Nhà Rồng) và Hãng Chargeurs Réunis (Năm Sao) là hai hãng chuyên chở tàu biển lớn nhất khi ấy.

Hãng Nhà Rồng tức Hãng Messageries Impériales, là hãng chuyên chở kỳ cựu của Pháp, sang hoạt động ở Sài Gòn từ 1862, Hãng đã xây trụ sở đồ sộ bên sông Sài Gòn và rạch Bến Nghé với nóc nhà uốn cong và trang trí theo kiểu lưỡng long châu nguyệt (nhưng hình mặt trăng lại thay bằng mỏ neo và đầu ngựa). Trên ống khói các tàu của hãng có vẽ đầu ngựa, nên bình dân

còn gọi là **hãng Đầu Ngựa**. Sau cuộc cách mạng năm 1870 ở Pháp, hãng đổi tên là Messageries Maritimes. Tất cả các tàu viễn dương của hãng Đầu Ngựa, khi tới cảng Sài Gòn, đều tới đậu ở cầu tàu Nhà Rồng, nơi giành độc quyền cho hãng.

Hãng Năm Sao tức hãng Chargeurs Réunis mới tổ chức chuyên chở thường kỳ giữa Pháp và Đông Dương từ năm 1901. Hãng có một đội thương thuyền gồm 07 chiếc. Sáu chiếc tàu lớn chia nhau chạy các tuyến giữa hai cảng Pháp và Đông Dương. Chiếc Chợ Lớn nhỏ hơn, chạy bổ túc quanh năm. Tàu của hãng này từ Đông Dương đi Pháp có hai nơi khởi hành: Từ Hải Phòng vào ngày 27 mỗi tháng và từ Sài Gòn vào ngày 05 mỗi tháng².

Tàu Amiral La Touche Tréville do xưởng đóng tàu La Loire kiến tạo trong vùng Saint Nazaire, hạ thủy cùng ngày 21/9/1903, đăng ký tại Cảng Le Havre năm 1904. Đây

là những tàu cỡ lớn ở đầu thế kỷ 20, vừa chở người vừa chở hàng hoá.

Theo tài liệu ghi lại rõ ràng³: tàu Amiral La Touche Tréville từ Hải Phòng vào cập bến Sài Gòn ngày 02/6/1911, có trọng tải 3.572 tấn, với thuyền trưởng Maisen và đoàn thủy thủ gồm 69 người. Ngày 03/6/1911, anh Văn Ba xuống tàu làm phụ bếp, ngày 05/6/1911 tàu nhỏ neo.



Biểu tượng của Hãng Chargeurs Réunis

Cảng Sài Gòn hồi năm 1911 chia làm hai phần: Quân cảng và thương cảng, dài chừng 600m, kể từ nhà máy Ba Son tới công trường Mê Linh (khi ấy gọi là Quai Primauguet, nay là một phần ở đường Tôn Đức Thắng). Bến Nhà Rồng ở bên Khánh Hội, coi như nối tiếp với thương cảng. Bờ sông bên Khánh Hội từ ranh giới Nhà Rồng tới cầu Tân Thuận dài trên 1km gọi là bến Tam Hội. Bến đó chưa có cầu tàu, kho hàng và trang bị cần thiết cho việc bốc

xếp hàng hóa. Cầu Khánh Hội chưa làm kiên cố để nối đường xe hỏa từ Sài Gòn sang. Như vậy, các tàu lớn viễn dương chưa thể cập bến Tam Hội. Năm 1914, cảng Tam Hội – sau gọi là cảng Khánh Hội – mới được khánh thành (đồng thời với chợ Bến Thành mới xây giờ).

Thương cảng hồi 1911 khá tấp nập, trang bị đầy đủ và ở vào đầu mỗi giao thông rất thuận lợi, chỉ dài 600m có tới 6 đại lộ châu đầu vô bến. Đó là các đường Paul Blanchy (đường Hai Bà Trưng ngày nay), Catinat (đường Đồng Khởi ngày nay), Charner (đường Nguyễn Huệ ngày nay), Krantz và Duperré (đường Hàm Nghi ngày nay). Nhà ga đường sắt đi Mỹ Tho và đi Phan Thiết đặt ở đầu đường Krantz và Duperré 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 hàng 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 xuất khẩu trên 1 triệu 10 vạn tấn).

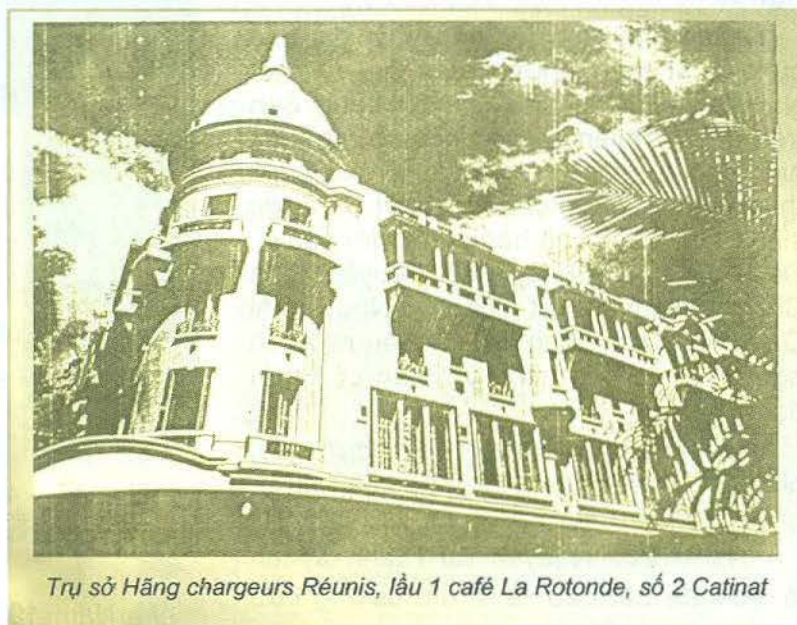
Thương cảng Sài Gòn khi ấy có 5 cầu tàu (appotement): 03 cầu tàu nhỏ ở đường Catini (nay là đường Đồng Khởi) dành cho cá hăng chuyên chở đường sông, một cầu tàu lớn ở đầu đường Chaner (nay là đường Nguyễn Huệ) dành cho các tàu lớn chạy viễn dương và một cầu tàu nhỏ ở đầu đường Krantz – Duperré (nay là đường Hàm Nghi) dành cho hăng tàu người Hoa.

Tình hình đúng như Brébion 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 hăng Chargeurs Réunis. Phía đầu cầu thương cảng (đường Caniti – Đồng Khởi) là các cầu tàu dành cho tàu thuyền của hăng Messageries Fluvialles (chuyên chở đường sông)"⁴.

Sự ra đi của Bác Hồ năm 1911, thực sự là một bức xúc. Bác đã chứng kiến cuộc nổi dậy chống Pháp của Hoàng Hoa Thám vô vọng vì chỉ quanh quẩn vùng Yên Thế. Phong trào Duy Tân (1901) với Phan Chu Trinh và Phan Bội Châu bị trấn áp ngay từ đầu, kế hoạch Đông Du (1905 - 1909) của Phan Bội Châu không được Phan Chu Trinh hoàn toàn tán trợ, Đông kinh nghĩa thực (1907) chuyên hoạt động phổ biến chữ quốc ngữ và đề cao văn hóa dân tộc liền bị cấm cản, phong trào chống thuế (1908) sôi nổi ở miền Trung cũng bị đàn áp dã man... Hàng chục, hàng trăm sĩ phu yêu nước phải lãnh những bản án tử hình hay tù đày ra Côn

Đào... Sự mạng giải phóng quê hương hầu như bế tắc... Chúng ta có thể phỏng đoán rằng người thanh niên Nguyễn Tất Thành đã phải tư sâu sắc và mãnh liệt đến mức nào trước khi dấn thân vào một phương hướng khác.

Từ Sài Gòn, Bác ra đi năm 1911, Bác về Pắc Bó năm 1941. Năm nay 2011, kỷ niệm 100 năm ngày Bác ra đi và 70 năm ngày Bác trở về. Lúc Bác ra đi mới 21 tuổi. Ghi nhận chính xác thời gian và địa điểm khi Bác ra đi tìm đường cứu nước, ngõ hầu lập bia kỷ niệm đánh dấu di tích trang trọng cho hậu thế luôn nhớ tới **hành trình cứu quốc vĩ đại của Bác Hồ kính yêu** là một việc nên làm./.



Trụ sở Hăng chargeurs Réunis, lầu 1 café La Rotonde, số 2 Catinat

¹ Tài liệu do tác giả cung cấp.

² Hồng Hà, Thời thanh niên của Bác Hồ. NXB Thanh Niên TP.HCM 1976, trang 16: "Anh Văn Ba cùng con tàu rời bến Nhà Rồng đi Singapore trên đường sang Pháp".

³ Giám đốc Nhà máy Ba Son, Báo cáo đọc tại Khu lưu niệm Nhà Rồng ngày 19 tháng 5 năm 1986.

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 Abtoinee Brébion, Monographies des Rues et onuments de Saigon. Trong Revue Indochinoise, 1011. Trang 357-376.