

L'INFORMATION FRANÇAISE
LA FRANCE DEVANT LE MONDE. — SON RÔLE DANS LA GUERRE DES NATIONS
(Publication autorisée par arrêté du 30 décembre 1916, de M. le Gouverneur Général de l'Indochine)

NAM-PHONG TẠP-CHÍ

CHỦ BÚT

Phần quốc-ngữ
PHẠM QUỲNH

Phần chữ nho
NGUYỄN BÁ-TRÁC

Tome I

N^{OS} 1-6

JUILLET - DÉCEMBRE
1917



IN TÀI
ĐÔNG-KINH ẤN-QUÁN (Imprimerie Tonkinoise)
14-16, Rue du Colon, Hanoi.

1917

L'INFORMATION FRANÇAISE

LA FRANCE DEVANT LE MONDE. — SON RÔLE DANS LA GUERRE DES NATIONS

(Publication autorisée par arrêté du 30 décembre 1916 de M. le Gouverneur Général de l'Indochine)

NAM PHONG

VĂN-HỌC KHOA-HỌC TẬP-CHÍ



CHÂN-CHỈNH THƯƠNG-TRƯỜNG

MỘT CÁI GƯƠNG CHO THƯƠNG-GIỚI NƯỚC TA : ÔNG BẠCH THÁI-BƯỞI

Kỳ trước bản-báo có đề-xướng một cuộc điều-tra về việc buôn-bán trong nước, có câu hỏi rằng: « Ông nào đã từng buôn-bán mà nên phát-đạt, xin cho biết cái yếu-thuật của ông làm thế nào mà được như thế. » Lại thích-giải thêm mấy lời rằng: « Mỗi nghề buôn có một phương-thuật khác, ông kinh-nghiệm nghề gì xin nói riêng một nghề ấy và nói thật rõ cho đồng-nhân được biết. Tưởng không gì bằng cứ kể ngay lịch-sử của hàng ông từ ngày mở đến giờ. » ⁽¹⁾

Chủ-ý bản-báo là muốn nhân sự điều-tra ấy bày được ra những cái gương tốt cho các nhà buôn trong nước ta theo đó mà bắt chước. Vì trong sự buôn-bán cũng như mọi sự khác, người đi trước là thầy kẻ đi sau, sự kinh-

nghiệm là chúa trong mọi việc. Người đi trước đã kinh-nghiệm tức là cái bài học cho kẻ theo sau; mà kinh-nghiệm lại thành-công thời cái bài học ấy lại càng có ích cho kẻ hậu-tiến lắm.

Ngày nay thế-giới thông-đồng, những gương buôn to bán lớn ở các nước Âu-Mĩ có thiếu gì; người mình cũng nên biết cho hiểu cái tình-thế thương-nghiệp trong thiên-hạ. Song việc buôn-bán bên Âu-Mĩ to lớn quá, dấu trụ-trung cũng có nhiều cái phương-thuật người mình có thể học-tập được, nhưng mà muốn bắt chước cho bằng người ta thì còn xa lắm, còn khó lắm. Cho nên bản việc buôn-bán mà nói chuyện Âu-Mĩ thời tuy có ích về đường học-vấn mà chưa được thiết về đường thực-sự. Không bằng xét ngay trong thương-

(1) Nam-Phong, số 28, trang 318.

giới nước ta người nào là những người đã buôn-bán thành-công, thuật lại cái lịch-sử người ta xuất-thân xứ-sự thế nào mà được như thế, để đem tiêu-biểu ra làm cái gương cho các nhà buôn khác, tưởng như thế mới là ngô-hầu giúp được ít nhiều cho việc chấn-chỉnh thương-trường trong nước vậy.

Chỉ hiếm ở nước ta bây giờ, những người buôn-bán thành-công mà đủ làm gương cho người khác thời thật là ít quá. Phần nhiều người là may gặp cơ-hội tốt mà trở nên giàu-có, sự giàu-có ấy là bởi những duyên-cớ ngoài nhiều hơn là bởi cái tài-cán riêng của mình, cho nên có người sự-nghiệp to mà cái cách lý-tài, cách doanh-nghiệp chưa đủ làm mô-phạm cho người khác. Nay xét trong suốt nước Nam ta, gồm cả Bắc-kỳ, Trung-kỳ, Nam-kỳ, duy có ông BẠCH THÁI-BUỒI là sự-nghiệp tư-cách hơi phảng-phất được ít nhiều như các nhà phú-hào bên Âu-Mĩ. Ông là người An-nam mà làm nên được như người Âu-Mĩ, thời đủ chứng rằng An-nam không phải là không có tư-cách buôn-bán to được. Bởi thế mà lịch-sử ông đáng phổ-bay cho quốc-dân biết, sự-nghiệp ông đáng làm gương cho các nhà buôn-bán trong nước theo. Tiếng ông BẠCH THÁI-BUỒI thời quốc-dân ta ai là người chẳng biết, dân đứa con trẻ cũng biết ông là người buôn-bán to nhất trong nước hiện bây giờ. Nhưng sự-nghiệp ông to-tát là dường nào, thế-lực ông lớn-lao biết bao nhiêu, tưởng dễ cũng chưa có mấy người lường mà biết được. Chưa mấy người biết rằng đồng-bào ta có một người đứng đầu một thuyền-doi ngót ba chục chiếc tàu, hiện có pháp-phối trên khắp các ngọn sông Bắc-kỳ; đốc-suất một quân-đội non nghìn rưởi người làm công đủ các bậc các hạng; quản-trị một cái tài-sản tới mấy triệu bạc; giao-thiệp với mấy nhà buôn trong hai thế-giới; thơ-từ điện-tin với

mấy hãng lớn ở Ba-li (Paris), Luân-đôn (Londres), Đông-kinh (Tokio) Nữu-trúc (New-York), nói rút lại nghiêm-nhiên ra cái phong-thể một nhà doanh-nghiệp lớn ở đời thế-giới cạnh-tranh này. Chưa mấy người biết như thế nên chưa mấy người rõ rằng muốn chủ-trương quản-lý những công-việc to lớn như thế, phải có cái tài-năng tri-lực thế nào mới đương nổi được, và một người như ông BẠCH THÁI-BUỒI thật là một bậc nhân-tài ít có trong nước Nam ta vậy. Sự-nghiệp như thế, nhân-tài như thế, tưởng đem ra làm gương cho thương-giới nước nhà cũng không phải là không xứng-dang. Ta cũng mong mỗi rằng sau này tất còn xuất-hiện được nhiều người kỳ-khiệt hơn ông nữa, nhưng hiện bây giờ có lẽ ông là một nhân-vật có một không hai vậy. Ông xuất-thân thế nào, xứ-sự thế nào, mộ-mang kinh-lý thế nào, dùng người xếp việc thế nào, mà tới được bậc cao-trọng như vậy, cái vấn-đề đó chắc trong quốc-dân ta ai ai cũng muốn biết cho rõ; vậy xin tự-thuật cái sự-nghiệp, lịch-sử, tâm-lý ông như sau này, trước là giúp cho việc chấn-chỉnh thương-trường trong nước, sau là cổ-vô cho một người thật đã làm vẻ-vang cho nói giống.

I

Sự-nghiệp ông BẠCH THÁI-BUỒI

A. — Sở buôn tàu

Trước hết nói về sự-nghiệp, là cái phần hiển-nhiên ai cũng có thể trông mà biết được, rồi mới xét đến lịch-sử tâm-lý người chủ-trương cái sự-nghiệp ấy.

Sự-nghiệp to nhất của ông BẠCH THÁI-BUỒI bây giờ là sở buôn tàu, nghề chở tàu là một nghề xưa tới giờ mình không từng làm. Không từng biết bao giờ kinh doanh vận-tải giao-thông trên sông nước.

白泰君之肖像



Anh ông Bạch-thái-Bưởi

chỉ có các phưởng dò giọc dò ngang, thuyền mảnh thuyền vụn, chổ được hai ba mươi người khách, mười mười lăm tấn hàng là cùng, chưa gọi là cơ-sở một nghề vận-tải lớn được. Nghề ấy mười năm về trước chỉ có các hiệu khách và một vài sở tây kinh-lý mà thôi. Mấy đường đông khách nhất, như đường Hà-nội-Nam-dịnh, Hà-nội-Hải-phòng, chỉ có tàu khách chổ mà thôi. Ông Bưởi xét tình-thế sự giao-thông buôn-bán ở Bắc-kỳ, biết rằng muốn mở-mang thương-nghiệp lớn tất phải thu-phục lấy thương-quyền ở tay người Khách, muốn thu-phục lấy thương-quyền ở tay người Khách trước nhất phải tranh lấy nghề vận-tải trên các ngọn sông. Ông biết thế, bèn quyết-chi ra cạnh-tranh với Khách. Vốn không phải là tay buôn tàu, tự mình không có một chiếc tàu nào, tư-bản cũng chưa lấy gì làm nhiều lắm, thế mà dám ra địch với bọn nhà buôn vừa sành nghề, vừa rộng vốn, vừa quí-quyết, vừa khôn-ngoa, thật phải có cái gan-óc thế nào mới dám làm liều như vậy. Việc ông Bưởi khởi thủy buôn tàu thật là một đoạn gian-nan nhất, nguy-hiểm nhất mà cũng vẻ-vang nhất trong sự-nghiệp ông. Bao nhiêu lần cạnh-tranh với bọn Khách, lắm lúc đã tưởng dầm-dưới không thể nao cứu-vớt được nữa, thế mà đứng vững được, thế mà phất lên được, thế mà thắng-đoạt được cả; không đầy mười năm trở nên thịnh-vượng như bây giờ, có cái thế hồng-bộ không biết còn tiến lên đến đâu nữa, thật là một cái gương nghị-lực ít có trong thương-giới ta vậy.

Bây giờ là năm 1909. Ông A. R. MARTY là chủ một sở tàu tây chạy thơ cho Nhà-nước và chở khách ở mấy đường sông Bắc-kỳ, vừa mới hết hạn giao-kèo với Chánh-pi-ủ. Ông Bưởi bèn thuê lại của ông ba chiếc tàu, tức là chiếc *Phí-Phượng* (*Phoenix*), *Phí-Long* (*Dra-*

gon) và *Khôi-tử-long* (*Fai-tsi-long*), ngày nay vẫn còn giữ ba tên ấy. Lập-tức cho chạy đường Nam-dịnh-Hà-nội và Nam-dịnh-Bến-thủy (Nghệ-an) là hai đường trọng-yếu của các tàu khách vẫn chiếm-giữ từ trước đến nay. Bọn Khách lấy làm kinh-hoảng, lạ thay có người An-nam dám táo gan ra tranh quyền-lợi với họ, thật cở-lai chưa từng thấy thế bao giờ! Nhưng họ biết ông tuy có gan mà chưa có thể bằng họ, nên họp sức nhau lại cố khuynh-đảo cho được mới nghe. Ông hạ-giá một thời họ hạ-giá hai, ông hạ-giá hai thời họ hạ-giá ba, ông mời khách uống nước chè thời họ mời khách ăn bánh ngọt, tranh nhau từng bước mà cố giữ phần hơn. Thậm-chí giá hành-khách tự Nam-dịnh lên Hà-nội trước 0 \$ 30, 0 \$ 40, mà rút tới 5 su 3 su; cước-dò hàng thời một tấn gạo lấy chỉ bằng giá một bì trước. Hồi bấy giờ hành-khách được một đồ sướng quá: chỉ còn thiếu một cách thuê tiền cho khách đi tàu nữa mà thôi! Hai bên ganh nhau mãi như thế, chắc bên nào yếu thế là bên ấy phải thua. Bọn Khách vẫn mong rằng ông Bưởi thế nào cũng phải lui, không thể đương được nữa. Nhưng bọn đó chưa biết tay ông: ông không phải là người thấy khó mà ngã lòng, thấy nguy mà tăng-dảm. Kể nguy thời cái thế cũng đã nguy lắm thật: ba chiếc tàu mỗi tháng thuê tới hơn 2000 \$, mà chạy mỗi chuyến chỉ được 15,20 đồng mà thôi; cứ thế mãi thời vỡ nợ đến nơi, chớ không xa. Song ông Bưởi có gan mà cũng có trí nữa: khách đi tàu toàn-thị là người An-nam cả, ông nghĩ rằng người An-nam không có lẽ không vì người An-nam, nếu biết khéo khuyên-nhủ thời may ra cũng có thể lợi-dụng cái tình đoàn-thể của đồng-bao mà giúp cho cuộc tranh-thương của mình được. Ông bèn hết sức cố-động, sai người diễn-thuyết trên bến trong tàu, kẻ đường hơn lẽ thiệt trong việc buôn-

bán cho hành-khách nghe, khuyên người mình nên giúp đỡ lẫn nhau thời mới có thể cạnh-tranh với người Khách được: những lời khuyến-kích ấy, xem ra cũng nhiều người cảm, khách đi tàu ông mỗi ngày một nhiều hơn lên. Không những cò-động như thế mà thôi, ông lại mở một cuộc lạc-quyên, mỗi tàu đặt một cái ống, mời các hành-khách ai có bụng tốt tùy-lâm muốn giúp ít giúp nhiều bao nhiêu xin bỏ vào ống ấy, để đỡ cho chủ tàu những tiền kinh-phí cho có thể đứng vững được. Cuộc lạc-quyên ấy xem ra cũng thành-hiệu, vì thường có khi bỏ ống thấy cái giấy năm đồng, giấy hai-mươi đồng gấp nát lại, của cô hàng bác lái nhà quê nào đã có hảo-lâm bỏ vào đấy. Từ đó hành-khách dần dần bỏ các tàu khách mà đi tàu ông; thế ông mỗi ngày một vững, không những không sợ đồ nữa mà xem ra có cơ phát-dạt được.

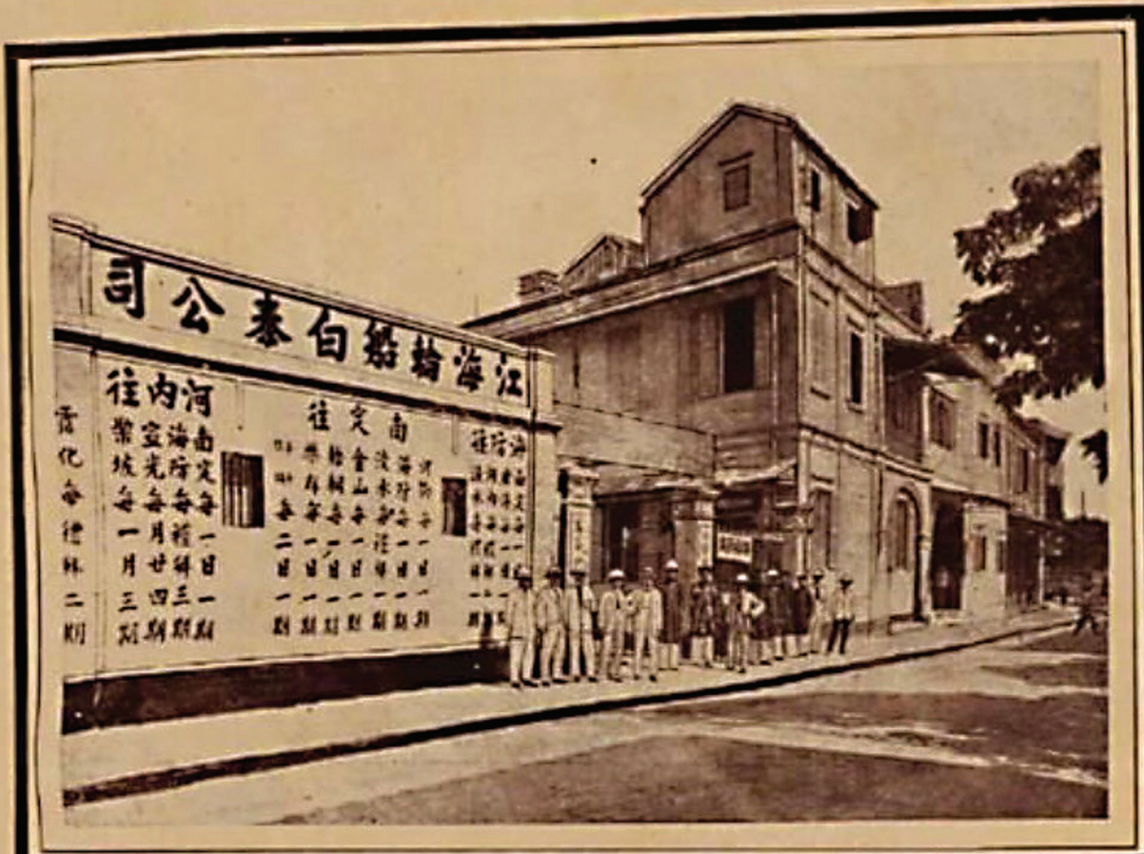
Bọn Khách bấy giờ mới chịu nhụt, biết rằng thế không thể khuynh-đảo ông được. Nhưng đến năm 1912, ông chạy thêm một đường Hải-phòng nữa, lại chính là đường trọng-yếu của các tàu khách xưa nay, bọn Khách căm-tức quá, định hiệp-lực nhau lại một phen nữa để cò phá cho được mới nghe. Song dù mưu-phản thế nào cũng không địch được nữa. Hành-khách của ông cứ mỗi ngày một tăng thêm mãi lên, mà tàu khách thời mỗi ngày một vắng. Mấy hiệu Khách phải bỏ nghề buôn tàu, có hiệu về sau phải bán tàu lại cho ông, thật cũng đau-đớn cho các chủ quá.

Thế là nhờ cái sức kiên-nghị của ông, nhờ cái lòng đoàn-thể của đồng-bào, mà kết-quả đến gần-ngừa được mưu-gian của bọn Khách, thu-phục được lợi-quyền về tay mình: đáng khen thay mà cũng đáng mừng thay!

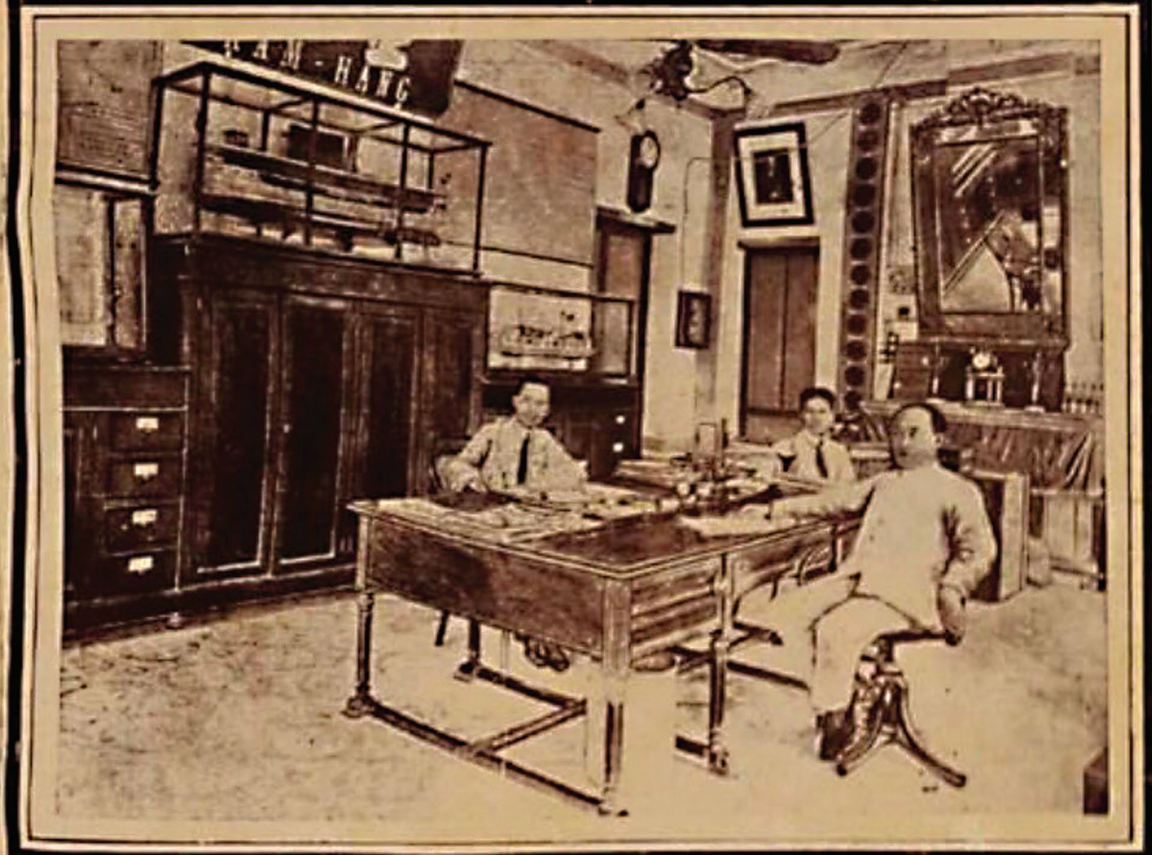
Kể đấy, không những ba chiếc tàu thuê trước ông mua hẳn được, mà cả cái thuyền-đội của công-ti MARTY-D'ABBADIE

cũng bán lại cho ông hết, từ đó ông kể chân công-ti ấy mà chạy khắp các đường. Năm 1915, trước khi ông A. R. MARTY mất, lại bán lại cho ông cả cái xưởng máy làm tàu chữa tàu của công-ti nữa, thế là cơ-nghiệp ông Bưởi được hoàn-toàn vậy. Nhưng bấy giờ ông mới có chừng mười-lăm chiếc tàu mà thôi. Chỉ ông là muốn tổ-chức một cái thuyền-đội thật to, nên ai có tàu cũ bán ông cũng mua cả. Ông được cái khoái-lạc mua được mấy chiếc tàu của Khách là bọn cừu-dịch với mình xưa nay: một người hiền-thắng như ông chắc cũng lấy thế làm thích-chí vậy. Lại đến năm 1917, công-ti chở tàu DESCHWANDEN phá-sản, có sáu chiếc hỏa-thuyền với ít nhiều chiếc « sà-lan » (*chalands*), ông cũng mua nốt. Mấy chiếc tàu đó thời cũ và nát lắm, kể không đáng giá tiền ông mua, nhưng ông cố-y mua đắt, để cho nhà khác không mua tranh được, vì bấy giờ có mấy nhà chủ nợ của công-ti DESCHWANDEN đương có ý muốn mua rẻ để kế-nghiệp công-ti ấy, tức là cạnh-tranh với ông vậy. Ông làm cái thủ-đoạn ấy rõ là gan và bạo, thiệt ra tư-cách một nhà buôn nước Mĩ. Tuy vậy, mua đắt như thế tưởng rằng thiệt, mà ra không thiệt lại có lợi, là vì ông có xưởng máy sửa, những tàu cũ ấy ông cho chữa sửa lại, không mấy nổi mà lại chỉnh-dốn, nghiêm-nhiên như tàu mới vậy. Thậm-chí có cái vỏ tàu bẻ cũ của ông DESCHWANDEN trước vẫn dùng làm cầu ở bến Hà-nội, mà ông cũng nghĩ cách lợi-dụng được, định cải-trang làm một chiếc tàu-bè năm sáu trăm tấn. Thế là hiện nay cả công-ti MARTY, cả công-ti DESCHWANDEN đều một tay ông kế-nghiệp. Không những ông mua hết các tàu của ông DESCHWANDEN, mà hiện nay ông lại dùng ông Tây ấy làm công cho ông ở Hải-phòng; ấy ông có cái sức lung-lạc mạnh như thế. Ngoài những tàu của hai công-ti ấy, lại còn

海防白泰公司正所



主人活字房



1. Sở chánh ở Hải-phòng 2. Phòng quay ông chủ

tàu ông mua của Khách và tàu ông tự chế lấy, từ ngày mua được cái xưởng máy MARTY-D'ABBADIE; thành-thử hiện bây giờ trong sở ông có ngót ba chục chiếc tàu vừa lớn vừa nhỏ, những chiếc đương chạy các đường thời có

25 chiếc, theo như cái biểu kê ở sau này. Đó là còn chưa kể những thuyền kèm, thuyền phụ, « sà-lan » bằng sắt bằng gỗ, cầu đứng (*apponlements fixes*), cầu thả (*apponnements flottants*), v. v.

Biểu kê những danh-hiệu cùng tính-cách các tàu hiện đương chạy của sở Bạch-thái-Buổi

DANH-HIỆU TÀU	TÍNH-CÁCH CÁC TÀU	HỆ TRƯỞNG	HỆ KHOÁT	DUNG- TÍCH	số hành- khách	CÁC ĐƯƠNG CHẠY
		Thước	Thước	Tấn	Người	
Phi-Phượng ..	Tàu 2 chân vịt, bằng sắt	40,25	9,20	300,000	1200	Hà-nội - Nam-dịnh
Phi-Long	" 2 " " "	40,00	7,30	280,000	851	Hà-nội - Nam-dịnh
Phi-Hồ	" 2 " " "	40,00	7,30	280,000	300	Hải-phòng - Bến-thủy
Đồng-khánh...	" 1 " " "	34,50	5,50	114,000	310	Hải-phòng-Nam-dịnh
Kiến-phúc.....	" 1 " " "	23,00	3,88	87,000	95	Nam-dịnh-Nho-quan
Thiệu-tri.....	" 1 " " "	30,00	4,00	100,000	120	Nam-dịnh - Kim-sơn
Khoái-tử-long.	" 1 " " nửa sắt nửa gỗ	40,00	6,50	150,000	160	Nam-dịnh - Bến thủy
Trung-Trắc ..	" 1 " " " gỗ	34,00	5,00	100,000	100	Hải-phòng - Hà-nội
Minh-mạng....	" 1 " " "	28,50	5,00	199,000	300	Hải-phòng - Hà-nội
Tự-dức	" 1 " " "	30,00	4,90	188,000	220	Hải-phòng - Hòa-gay
Hàm-nghi.....	" 1 " " "	22,40	4,20	100,000	120	Nam-dịnh - Ngô-dồng
Hiệp-hòa.....	" 1 " " "	21,00	3,90	35,000	60	Nam-dịnh - Lạc-quần
Trung-Nhị....	" 1 " " "	28,30	4,50	150,000	120	Hải-phòng - Môn-cay
Lạc-Long	" 1 " " "	23,00	3,85	40,000	55	Hải-phòng-Hải-duyong
Khâm-sai.....	" 1 " " "	25,00	4,00	50,000		Tàu chạy kèm
Kính-lược.....	" 1 " " "	23,70	4,20	123,860		Tàu chạy kèm
Tông-dốc	" 1 " " "	18,28	4,20	65,000	85	Hải-phòng - Kiến-an
Gia-long.....	" " " " " binh xe, bằng sắt	38,00	7,60	203,000	606	Hải-phòng-Nam-dịnh
Bình-Tiên-hoàng	" " " "	38,80	7,50	189,000	500	Hà-nội - Chợ-bờ
Hồng-bàng....	" " " "	25,00	4,50	85,000	150	Nam-dịnh-Thất-bình
Yên-báy.....	" " " "	31,20	5,70	350,000	430	Hà-nội-Tuyên-quang
Phổ-Lu.....	" " " "	37,20	6,62	350,000	430	Hà-nội-Tuyên-quang
Bảo-hà.....	" " " "	27,65	5,60	115,000	260	Hà-nội-Tuyên-quang
Lê-Lợi.....	" " " " nửa sắt nửa gỗ	37,00	7,30	160,000	400	Hà-nội-Tuyên-quang
Chợ-Bờ.....	" " " "	34,32	6,80	256,000	200	Thượng-du Bắc-kỳ
			Cộng..	Tấn 4069,860	Người 7275	

Thống-kế lấy số trung-bình thời :

Dung-tích (<i>jaugé brute</i>) các tàu ấy cộng lại được hơn	3.600 tấn (<i>tonnes</i>)
Trọng-tải (<i>port en lourd</i>) được	2.000 tấn
Sức mạnh các máy ước chừng	3.000 mã-lực (<i>chevaux vapeur</i>)
Tốc-độ (<i>vitesse</i>) trung-bình ước là	8 hải-lý (<i>nœuds</i>)
Tổng-cộng số hành-khách các tàu ấy có thể chở được là	6.643 người

Những « sà-lan » (*chaland*s) cùng thuyền kèm bằng gỗ và bằng sắt, cả thảy có 20 chiếc lớn, dung-tích tới 1.900 tấn ; cầu đứng có 13 chiếc, cầu nổi 16 chiếc.

Các tàu đó hiện mỗi năm chở tới 5000 chuyến vừa khứ-hồi, ngót một triệu rưỡi người hành-khách và hơn mười-lăm vạn tấn đồ hàng. Xem những số ấy thời đủ biết sở tàu ông Bạch Thái-Bưởi đã trở nên to lớn là dường nào.

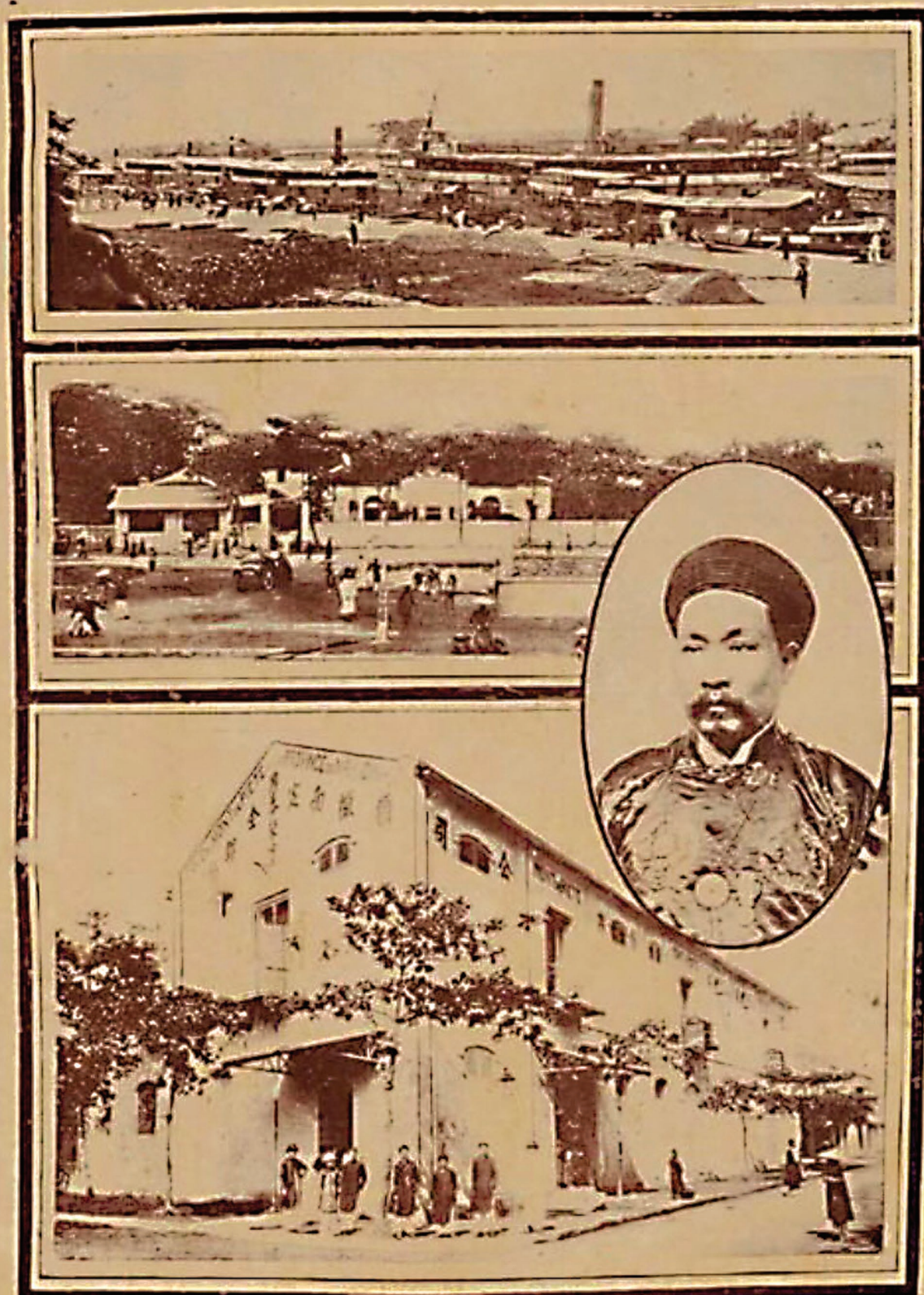
Cho được kinh-lý một cái cơ-sở lớn như vậy, phải đến một đội người làm công mới xuê được. Số người làm của ông quả thành một quân-đội nhỏ thật, mà ông thì nghiêm-nghiêm là một ông tướng cầm quân. Ở Hải-phòng ông dùng tới ngót một nghìn người, chia ra làm hai hạng : hạng làm việc ở nhà giấy và làm việc ở các tàu cộng là 271 người ; hạng làm thợ trong xưởng máy tới 692 người. Ở Nam-định, dùng 199 người, ở Hà-nội 108 người ; ở Tuyên-quang 69 người ; ở Bến-thủy 59 người ; ở Việt-tri 17 người ; tổng-cộng cả các hạng người làm là 1415 người : cứ thử tính số lương của bấy nhiêu người làm, mỗi tháng có tới mấy vạn bạc. Trong số người làm ấy có những hạng đại-biễn đại-lý ở các nơi (hiện có ba người Tây và bốn người An-nam), những hạng mãi-bản tàu, chủ xưởng máy, là những hạng giúp

việc gần và ăn lương cao cả, khác nào như bộ tham-mưu (*état-major*) của ông chủ-tướng vậy.

Sở chánh thời hồi-đầu còn ở Nam-định, vì ông khởi nghề buôn tàu ở Nam-định trước nhất. Mãi đến tháng 4 năm 1916 mới dọn xuống Hải-phòng, hiện ở vào giữa phố Thương-mại và đường Quảng-đông, trên bờ sông Tam-bạc. Đường đó trước kia vắng-về ít người ở, từ khi ông đặt bến ở đây thành một chốn vui-vẻ đông-đúc, cả ngày lấp-nập những người đi lại, nhất là những khi tàu tới tàu đi, hành-khách xôn-xao rộn-rập, đồ hàng bề-bộn ngồn-ngang, thật là một cái cảnh tượng rất vui mắt. Đại-khải ông Bưởi có cái tài khéo chọn nơi dựng-cơ ; từ trước khi làm nghề tàu, đi đến tỉnh nào ông cũng ở vào chỗ sông bến : ở Hà-nội, ở Nam-định, ở Hải-phòng, đâu đâu ông cũng có nhà có đất vào những nơi trên bến dưới thuyền cả. Thậm-chi có người lo cho ông hay ở những chỗ đầu ngọn, không biết rằng tự ông vẫn có cái chí xa-xôi muốn làm nghề buôn tàu vượt bể đã lâu, bây giờ mới biết là ông sành.

Không kể những chi-điểm nhỏ ở Tuyên-quang Việt-tri, v. v., hiện sở ông có ba chi lớn ở Nam-định, Hà-nội, Bến-thủy, mỗi chi có một người đại-lý, hoặc người Tây, hoặc người ta. Từ khi dọn sở chánh xuống Hải-phòng thì sở Nam-

局分船之定南在(中) 頭碼頭泰白之定南在(上)
局當抵之定南在(下)



呂君貴振

1 船廠 Bạch-thải Hười ở Nam-dinh — 2 碼頭 ở Nam-dinh — 3 衙門 ở
Nam-dinh — Trong khuôn là ảnh ông Lê quý-Chân

định đặt làm chi-điểm, trao cho ông Lã Qui-Chấn là người chung phần với ông ở Nam-định làm quản-lý. Ngày 1 tháng 6 năm 1914 thì đặt chi Bến-thủy, hiện nay có ông Tây tên là BABOU làm đại-lý. Hồi còn chường thuế chợ ở tỉnh Nghệ thì ông Bưởi còn một người đại-lý nữa ở Vĩnh; từ ngày bãi thuế chợ, bao nhiêu công-việc của ông ở trong Nghệ trao cho người đại-lý Bến-thủy cả. Chi Hà-nội thì đặt ngày 1 tháng 8 năm 1914, mấy giờ trước khi bên Âu-châu khai-chiến: chi ấy có ông Tây tên là OFFHAUSE hiện làm đại-lý. Dân Hà-thành ta ai chẳng biết cái nhà Công-ti Bạch-thái-Bưởi ở đường Bờ Sông: nhà lầu nguy-nga ở vào góc đường. Bờ Sông và phố Bắc-ninh, gió ra giữa ngã-từ cột Đồng-hồ, trên cắm là cờ vàng điểm sao đỏ là hiệu cờ họ Bạch, trông xa tưởng-tượng như cái mũi chiếc tàu bè to đương từ-từ rẽ sóng mà tiến lên. Nhà đó thật là cái biểu-hiệu hiên-hiện của sự-nghiệp ông Bạch Thái-Bưởi vậy.

Bây giờ cơ-sở đã vững-vàng, cái chi ông còn muốn khoáng-trương cho mỗi ngày một to thêm lên. Hiện nay tàu ông mới chạy được các đường sông mà thôi, bây giờ ông muốn có tàu đi bể nữa. Trong xưởng ông hiện đương chế một chiếc tàu 600 tấn bằng sắt, đặt tên là tàu *Bình-chuẩn*, ngày 7 tháng 9 tây vừa rồi mới làm lễ hạ-thủy ở Hải-phòng: tàu ấy sẽ dùng để chạy các đường men bể Trung-kỳ. Ông lại đương hỏi mua bên Âu-Mĩ và bên Nhật-bản một chiếc thật to chừng 3000 tấn để chở khách vào Nam-kỳ và chở gạo sang Tàu, Nhật-bản, Phi-luật-tân, Tân-gia-ha, v. v. Gần đây lại thấy các báo tây nói rằng ông có ý muốn mua lại tàu của công-ti ROGEE, nhưng công-ti ấy nguyên có Chánh-phủ trợ-cấp, nghe đâu Chánh-phủ không thuận cho công-ti nhường lại cho ông; việc đó hiện còn thương-thuyết, chưa biết giải-quyết ra thế nào.

Ấy xét qua lịch-sử sở buôn tàu của ông, từ năm 1909 đến giờ, có trong khoảng mười năm, mà phát-đạt mau như vậy, tới nay cái thế đương bùng-bột cao-thăng, con đường trước mắt còn dài dang-dặc, rộng thênh-thênh, chưa biết đến đâu là cùng. Có lẽ từ trước đến nay ông còn mới ở ngôi, từ nay về sau ông mới thật ra bề vậy.

B. — Nhà máy làm tàu và chữa tàu

Trên kia đã nói năm 1915, ông mua được cái nhà máy làm tàu và chữa tàu của ông A. R. MARTY. Thật là may cho ông quá, vì có tàu chạy mà gặp khi hư-hỏng không có chỗ chữa thì nguy lắm. Trước kia ông vẫn phải thuê các nhà máy khách ở Hải-phòng chữa thì họ vừa lấy đắt tiền, họ vừa muốn bắt-bí, thật là lắm nỗi nghiên-khê. Nên ông hết sức mua cho được cái nhà máy của ông MARTY. Kể mua được cũng đã gian-nan lắm, vì có nhà tây khác muốn mua tranh ông, không phải cần dùng đến mà mua, nhưng cố ý muốn ngăn-trở cho ông không mở-mang ra được, sợ thiệt-hại đến lợi-quyền mình; nhà tây đó bèn cố thuê lấy cái xưởng máy ấy để bỏ không đó, cho ông không mua được. Nhưng không ngờ rằng đã quý-quyết mà ông lại khôn-ngoa hơn! Ông dùng cách thương-thuyết bí-mật thế nào mà nhất-đán vẫn-tự bán cho ông kỳ rồi thiên-hạ mới biết! Ấy việc cạnh-tranh buôn-bán có lắm nỗi khó-khăn như vậy, không tinh-quái làm sao được?

Ngày nay nhà máy BẠCH-THÁI-Bưởi là một nhà nhất-nhi ở tỉnh Hải-phòng. Tuy không sánh với các nhà máy bên Âu-Mĩ hoặc bên Nhật-bản được, nhưng kể các máy-móc cùng đồ dùng cũng đã tiêm-tiêm đủ cả. Nhất là cái địa-thế thì không đâu bằng: ở ngay trên bờ sông Cửa-Cấm, thật là tiện-lợi cho tàu bè đi lại. Theo phép Nhà-nước thì không ai được lập nhà dựng xưởng ở ngay trên bờ

sông. Nhưng đất này vốn là đất tư-thổ từ trước khi Đại-Pháp sang đây, cứ chủ nợ truyền cho chủ kia mãi đến giờ, Chánh-phủ không có quyền cưỡng-đoạt được, thành ra ông được hơn người hưởng-thụ cả cái đất bờ sông cho đến tận mặt nước, thật là tiện-lợi cho ông quá. Diện-tích đất được hơn ba mươi mẫu, trong số ấy thì 6548 thước vuông đã dựng nhà cửa rồi. Còn ngoài-giã thời có một cái bè 50 thước dài, một cái cừ 125 thước, có thể dung can được một chiếc tàu 300 tấn để chứa sữa ngoài vỏ. Lại có một khu đất đặt cái cừ chế tàu, có thể dung được tàu tới một ngàn tấn.

Còn những máy-móc cũng đồ dụng-cụ thời cũng thừa đủ cho việc tu-bổ các tàu cũ cũng chế-tạo những tàu mới. Nếu nhà máy chỉ phải chứa tàu không, thì còn thừa sức làm việc ngoài được, nhưng lại chế tàu mới nữa thì vừa đủ làm việc nhà thời.

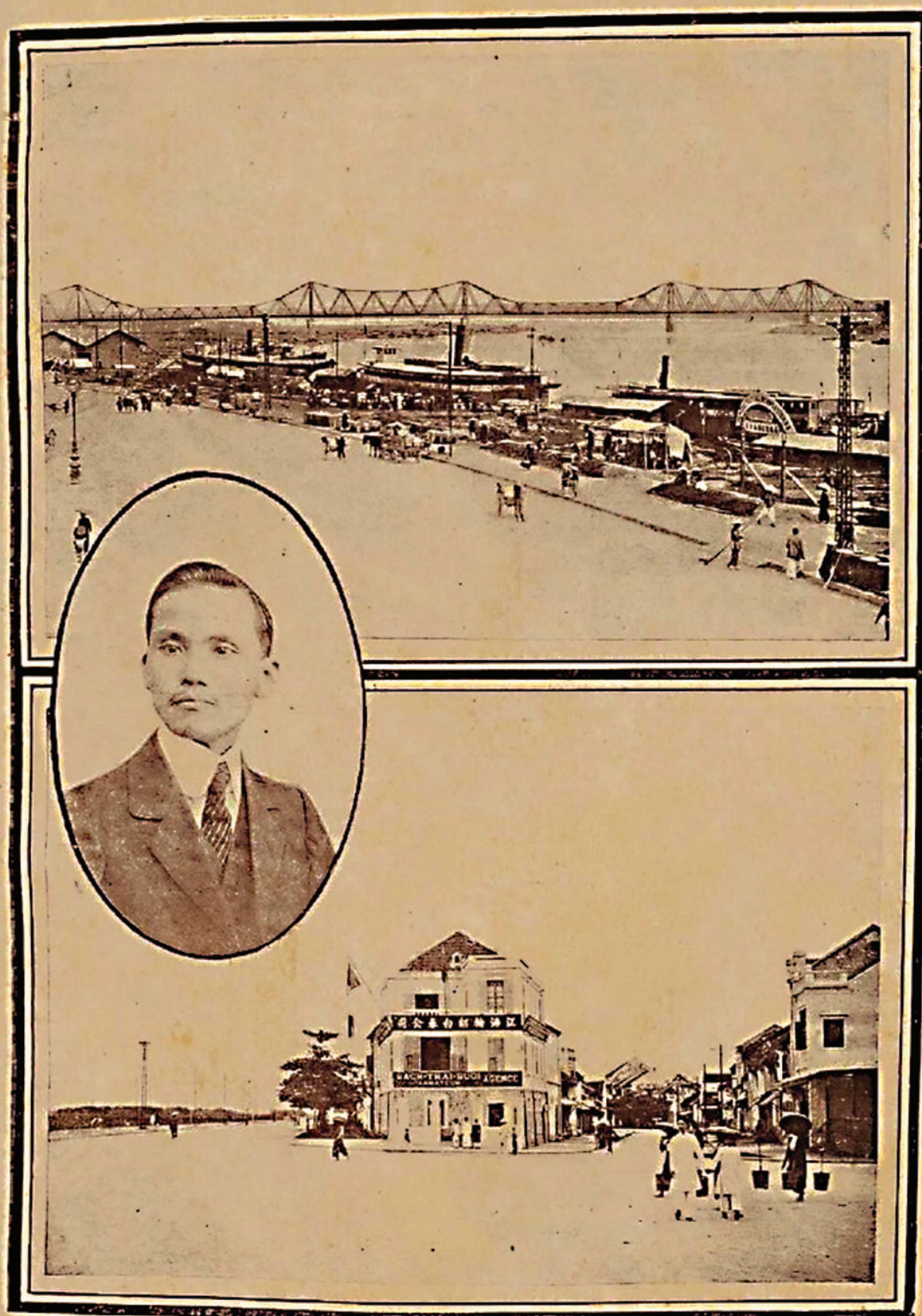
Các máy lớn thời đại-khai có những hạng như sau này : một cái búa máy (*marteau pilon*), đường chạy 0^m 45, nặng là 120 kil. ; một cái kéo máy (*ci-saille poinçonneuse*) khoan được những mảnh « tôn » tole dày 30^m/_m và cắt được những miếng sắt tròn tới 45^m/_m; những máy tiện, máy bào, v. v. Lại có hai cái lò đúc lớn (*cubillots*) đúc được những mảnh gang nặng năm tấn, cùng các thứ máy thường dùng khác, gần đủ các hạng. Như các máy trong chiếc tàu *Binh-chuẩn* toàn là trong nhà máy chế lấy cả. Cái nồi lửa (*chaudière*) đường đúc, chỉ đợi ống mua bên Mỹ sắp sang là làm xong. Cái khung máy (*chassis*) cùng hai cái trục (*treuils*) cũng đã xong rồi. Tàu đó có lẽ đến cuối năm nay thì thành-thân và khởi-hành được. Nhân nói về việc làm tàu *Binh-chuẩn*, có một điều đủ chứng rằng ông Bưởi cùng các người giúp việc ông có cái tài ứng-dụng biến-bảo lạ thường. Hồi khởi-công làm thời vừa hết thứ danh đồng

máy (*rivets*) ; các hãng ở đây không bán còn, mà gửi sang Tây mua thì giữa khi chiến-tranh không mua được. Vậy làm thế nào ? Giá vào tay người khác thì đành phải đình công việc, đợi đến bao giờ có danh mới làm. Nhưng ông không chịu thế : không có danh thời ông chế lấy danh, không vì một cái danh nhỏ mọn mà phải bỏ công việc. Song máy làm danh không có mà cũng không mua ở đâu được, ông bèn lấy người tra các sách máy, xét kỹ những kiểu vẽ, rồi nhân đây chế lấy một thứ máy riêng để làm danh. Ông biến-bảo như thế mà làm thành-thân được cái máy, máy làm thành-thân được danh, danh dùng được việc, và nhờ đó tàu *Binh-chuẩn* mới làm xong. Ngày nay cái máy đó vẫn chạy, coi cách làm danh thật là dung-dị quá. Ấy đấy : ông Bưởi không phải là tay kỹ-sư, các người giúp việc ông cũng không ai là tốt-nghiệp ở trường kỹ-nghệ nào cả, thế mà làm được thành-công như vậy, thật đủ chứng rằng cái tài ứng-dụng của người mình không phải là hèn vậy. Không học mà làm được thế, có học thời làm được đến đâu ?

Trong nhà máy các công việc về máy-móc là một tay ông Nguyễn Văn-Pác đốc-suất cả. Ông Nguyễn thật không từng học chuyên-môn ở trường nào cả, chẳng qua cũng là ở châu đốc-công các xưởng má ra, thế mà ông thạo nghề một cách lạ-lùng, không những thạo cách chữa sửa thường, mà cách chế-tạo cũng khôn-khéo lạ thường. Những kiểu tàu là tự tay ông vẽ, rồi tự tay ông chế, làm cái kiểu bạo quá, chính nhà nghề coi cũng phải lấy làm lạ, thế mà ông làm thành-công cả. Một mình ông chấp-nối mấy chiếc tàu cũ, tân-tạo mấy chiếc tàu mới. Như năm 1913, chiếc *Khởi-tử-long* nối dài ra 7^m 80 ; năm 1917 chiếc *Yên-báy* nối dài ra 7^m 00 ; năm 1919 chiếc *Phổ-Lu* nối ra 7^m 20. Chấp nối

局支泰白內河(下) 頭碼泰白內河(上)

公司代表阮文盛君



1. Bền tàu ở Hà-nội — 2. Chi-diêm ở Hà-nội
3. Ảnh ông Nguyễn-văn-Thịnh đại-biểu của Công-ti

có khi khó hơn tân-tạo, thường phải cắt đôi chiếc tàu cũ ra, làm một khúc giữa mới, rồi đem ghép hai đầu cũ vào cho rõ thật in, việc đó phải tính-toán khó lắm mới được. Tàu tân-tạo thời có chiếc *Đinh-Tiên-Hoàng*, là tàu bánh xe bằng sắt, trọng-tải 100 tấn, sức mạnh 200 mã-lực; chiếc *Gia-long*, cũng là tàu bánh xe bằng sắt, trọng-tải 200 tấn, sức mạnh 200 mã-lực. Hiện nay thời đương chế chiếc *Bình-chuẩn*, chiếc này kiểu-cách cũng là tự một mình ông NGUYỄN VĂN-PHÚC sáng-nghĩ ra. Tàu chế toàn bằng sắt cả, đại-khải có những đặc-sắc như sau này: trường 46 thước, khoát 7^m20, sâu 3^m60; máy mạnh 400 mã-lực (máy, nồi lửa cùng các cơ-quan mở hãm đều trong xương chế lấy cả); hai cột trục, mỗi cột mang nặng được 10 tấn; trọng-tải tàu là 600 tấn. Chiếc đó mà thành-thân chạy được thời coi cũng ra vẻ xứng-dáng lắm.

Ông Bưởi đương sửa-soạn đặt phụ vào nhà máy của ông một cái trường tập-nghệ để cho con các thợ và con trẻ ở ngoài vào học nghề máy. Cái ý đó thật là hay lắm, mong rằng ông chóng thực-hành, không những lợi cho ông sẽ đào-tạo được nên những tay thợ giỏi, mà lợi cả cho một hàng con trẻ nhờ đó biết được những điều cần-dùng về nghề máy-móc. Hiện nay đã có đến hơn 300 đứa vừa lớn vừa nhỏ chỉ đợi ông mở trường là xin vào học.

Ông BẠCH THÁI-BƯỞI đã có một cái thuyền-dội to, lại có cái nhà máy lớn, thuyền-dội kia nhờ nhà máy này mà được chỉnh-dốn, không phải hư-hỏng, lại mỗi ngày một tăng thêm số tàu lên; thế là sự-nghiệp ông về nghề buôn lâu đã hoàn-toàn vậy. Nhưng người tài-lực như ông, quả-cảm như ông, không có chịu khu-khu giữ một nghề, dù nghề ấy to lớn thế nào mặc lòng. Nên trước khi làm nghề tàu, hiện bây

giờ và sau này nữa, ông đã từng làm nhiều nghề khác và vẫn còn mưu-tính nhiều việc khác. Vậy sau đây kể về các sự-nghiệp khác của ông.

C. — Các sự-nghiệp khác của ông Bạch Thái-Bưởi

Bất-cứ nghề-nghiệp gì, hễ xem ra có lợi là ông làm cả. Không nói từ hồi mới xuất-thân chưa có vốn-liếng gì, kể từ ngày đã hơi có tư-bản, ông xin lĩnh-chứng ngay nhà cầm-đồ tỉnh Nam-định, làm luôn từ bấy đến nay, hiện trao cho người chung phần với ông là ông LÃ QUI-CHẤN quản-lý. Việc lĩnh-chứng nhà cầm-đồ này cũng lại là một cuộc quyết-chiến với bọn Khách, hình như cái số ông hễ làm việc gì cũng phải tranh nhau với Khách, thật là ông *tầy chay* người Khách từ khi cái phong-trào *tầy chay* chưa nhóm lên, từ khi cái tiếng *tầy chay* chưa ai biết vậy. Nghĩ cho kỹ, đó chẳng qua cũng là một lẽ tự-nhiên; ông là linh-tụ bọn nhà buôn An-nam, mà phần nhiều các mối thương-quyền của người mình là vào tay bọn Khách hết, vậy thời nhất-cử nhất-dộng của mình về đường buôn-bán là thế-tất phải xung-đột với người Khách, không khỏi được. Việc cầm đồ ở Nam-định tông-tiền vẫn hầu coi như một cái chuyên-quyền của bọn Khách, Chánh-phủ cũng an-trị rằng người An-nam không thể nào kinh-lý được một việc khó-khẩn phiền-phức như việc cho vay cầm đồ. Nên lúc mới đầu ông được ra lĩnh-chứng ai cũng lấy làm kinh-ngạc và không ai có bụng tin. Không những bọn Khách, mà chính quan sở-tại cũng cố-ý ngăn-trở cho ông không làm được. Nhưng dù ai mưu-mô việc gì mặc lòng, ông vẫn đứng vững, ông đứng vững mãi đến bây giờ, mà công việc vào trong tay ông lại thịnh-vượng hơn trước nhiều. Trong sở cầm-đồ ấy, những việc quản-lý, giám-định (*experts*),

thủ-bạ, thủ-quĩ, ông toàn dùng người An-nam cả, đủ chứng rằng người An-nam dẫu làm nghề gì cũng không sợ kém gì ai.

Đồng-thời với việc cầm-đồng đó, ông lại lĩnh-chứng được việc thuế chợ ở Nam-định, việc bán hàng cơm tây ở Thanh-hóa, việc lĩnh ti rượu ở Thái-bình, v. v. Kể đấy ông lại lĩnh thuế chợ tỉnh Nam-định từ 1906 đến 1909, tỉnh Thanh-hóa từ 1907 đến 1909, thuế-chợ Vĩnh-Bến-Thủy từ 1906 đến 1913; về sau vì Nhà-nước bãi thứ thuế ấy nên ông mới thôi nghề đó. Vốn ông không làm nghề nhà in bao giờ, thế mà ông dám xuất tiền mở một nhà in lớn ở Hà-nội, trước ông xuất ra 30.000\$, sau ông xuất ra 20.000\$ nữa; nhà in ấy tức là nhà « Đông-kinh-ấn-quán » bây giờ, gây-dựng xong rồi ông nhường cho em rể ông là ông LÊ VĂN-Phúc quản-lý.

Ấy là những công việc ông đã làm, còn những sự-nghiệp ông mưu-tính cũng nhiều lắm. Không kể nghiệp buôn tàu hiện ông đương nghĩ cách khoáng-trương cho có tàu đi bẻ, còn những việc khác, có mấy việc lớn ông dặt từng dự-toán mà chưa gặp dịp làm được.

Như trước khi chiến-tranh bên Âu-châu, ông đương tính dặt một nhà máy gạo ở Nam-định. Đã sắp-sửa sẵn-sàng cả, và gửi sang mua máy ở Hambourg bên Đức, vì nước Đức bấy giờ có chế một kiểu máy xay gạo tốt lắm. Nhân chiến-tranh, máy không sang được, mọi việc phải đình-dốn cả. Nay chiến-tranh đã xong, việc mua bán bên Âu-châu dễ hơn trước, chắc sau này thế nào ông cũng làm thành được nhà máy đó. Có một nhà máy gạo như vậy thì việc bán xuất-cảng gạo tiện-lợi nhiều lắm, và người mình dễ cạnh-tranh được với người Khách.

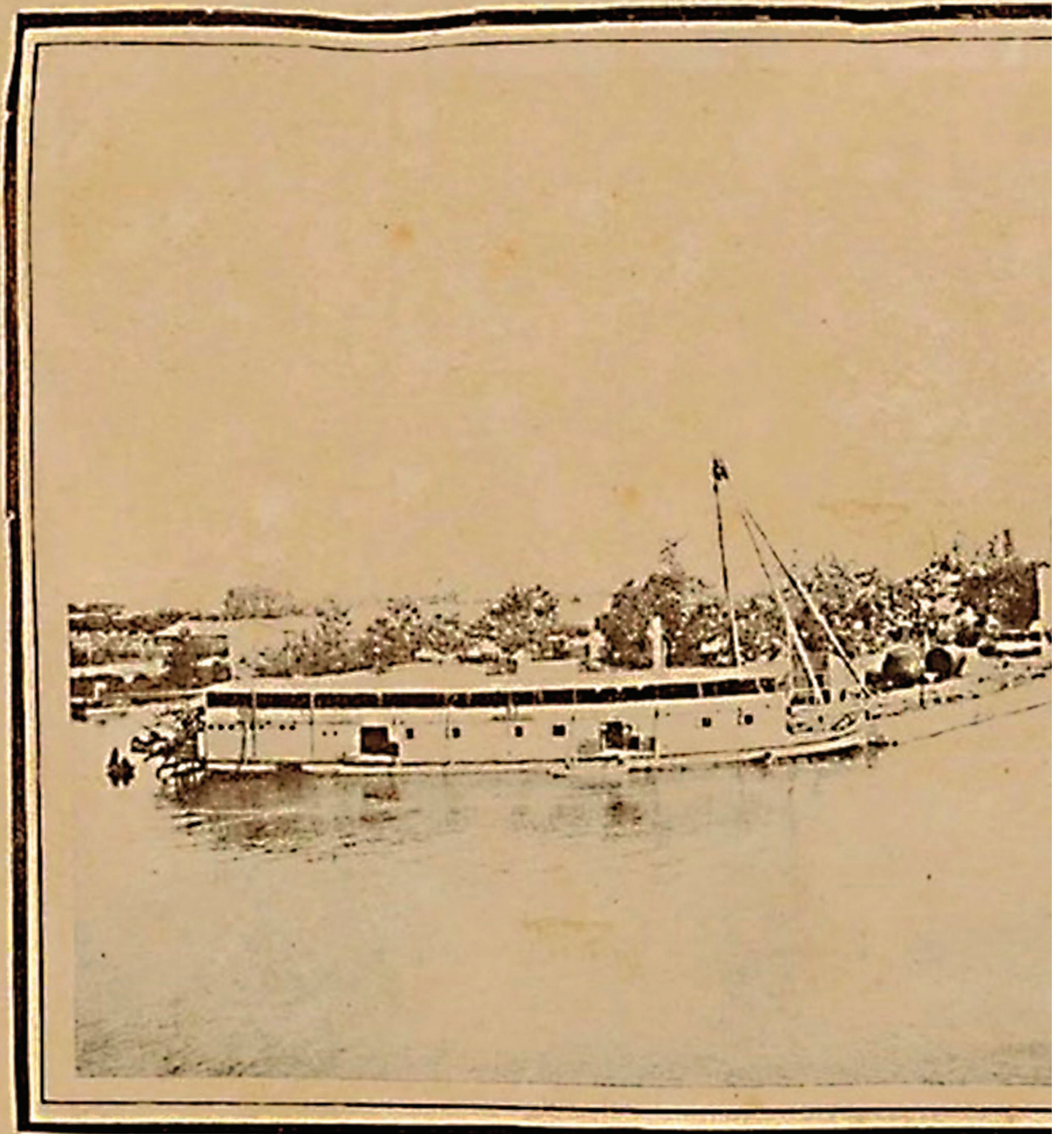
Lại những việc trang-chỉnh các thành-phố, ông cũng lưu-tâm nghiên-cứu đã lâu, như việc dặt cống thoát nước hẳn cho tỉnh-thành Nam-định,

việc dặt máy nước, dặt đèn điện cho tỉnh ấy, toàn là những việc Nhà-nước muốn làm mà chưa có cách làm được; hiện ông đã bàn với Chính-phủ nhiều cách vừa tiện-lợi cho Nhà-nước vừa tiện-lợi cho ông; chắc mấy việc đó sau này cũng có ngày ông làm thành được.

Sau nữa lại còn một việc ông cũng chú-ý đã lâu và dặt làm nhất, là việc dặt một đường xe-lửa nhỏ từ Nam-định ra Hải-phòng, qua Thái-bình. Tuy hồi xưa đã có người làm một đường xe lửa xếp như thế từ Cẩm-giang về đến Phủ-Ninh-giang và Kê-Sắt, không lợi, nhưng ông chắc rằng nếu nay dặt vào miền Nam-Thái là miền giàu-có đông-đúc nhất xứ Bắc-kỳ thì quyết là ích-lợi nhiều lắm. Việc này ích-lợi cho ông không mấy, vì có đường xe-lửa thì đường tàu ông tất ít khách đi, nhưng ích-lợi cho dân nhiều, vì có con đường giao-thông đó thì dân những miền xa ấy muốn đi lại với Hải-phòng Nam-định tiện lắm, sẽ giúp cho cả một vùng hạ-lưu Bắc-kỳ đó được mở-mang. Như vậy thời dẫu ông làm việc riêng của ông mà thực là mưu việc công-ích vậy. Những nhà doanh-nghiệp lớn mà giúp được cho nước mình phú-cường cũng là như thế cả. Người ta phạm mưu việc gì to lớn, biết trông rộng tính xa, thì bao giờ sự lợi-ích cũng là phổ-cập được nhiều người, không phải chỉ lợi riêng một mình mình; có thể lấy làm cái công-lệ rằng phạm việc gì có lợi cho nhiều người mới thật là lợi cho mình, nếu không lợi cho người khác, hoặc tổn-hại cho người ta, thì dẫu mình có lợi cái lợi đó cũng không bền. Xưa nay những người buôn-bán to, làm nghề lớn như ông BẠCH THÁI-Bưởi, đều là những người hiểu cái công-lệ ấy và biết trông rộng tính xa cả.

Ấy một tay ông Bưởi bình-sinh kinh lý bao nhiêu sự-nghiệp như thế, mưu

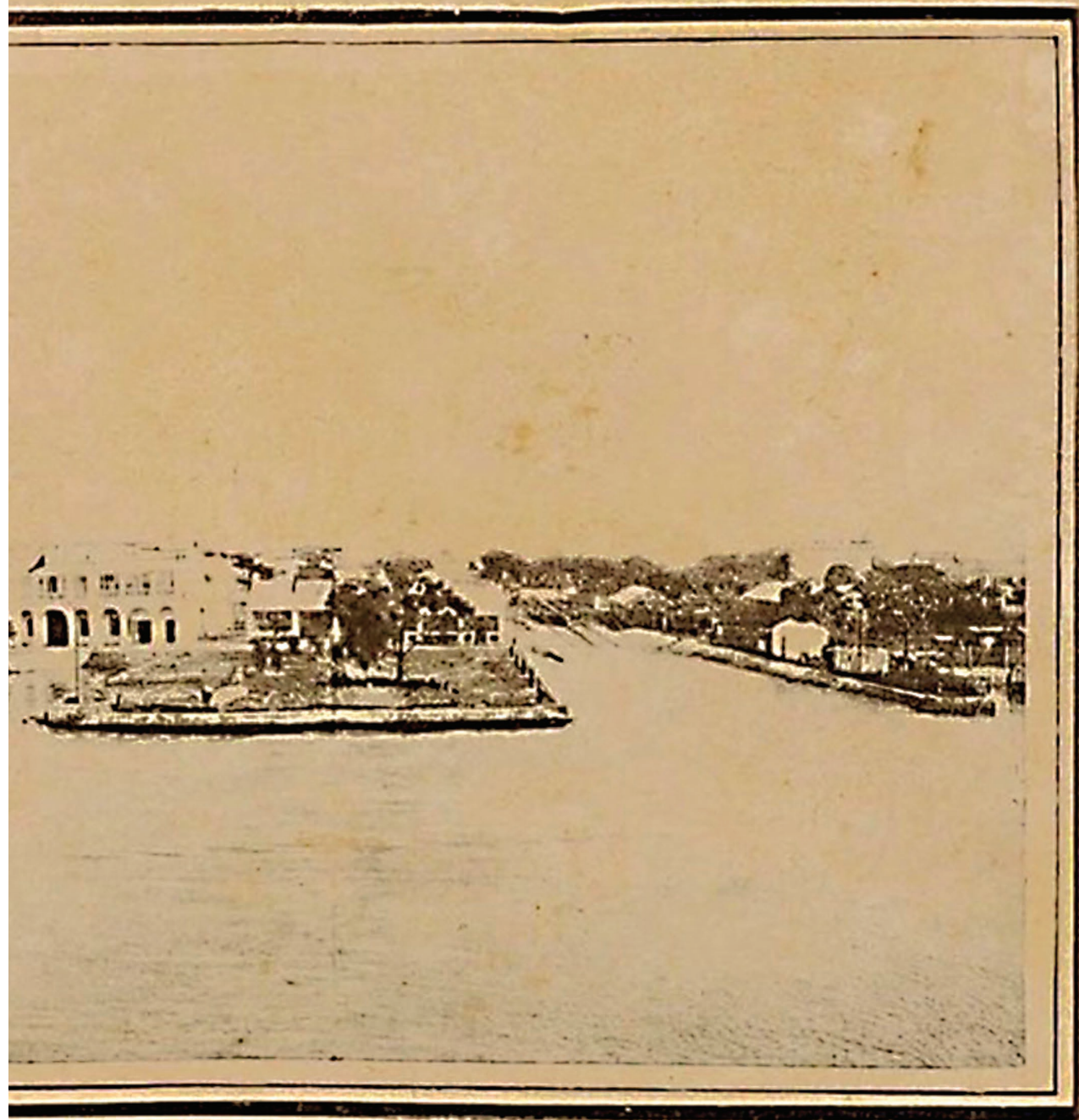
廠前貯船塢左則丁先皇船右則庫廠及船渠



Nhà máy (trời)

Ở giữa là sở làm giấy của Nhà máy — Trước máy
Bên tay

從禁海門遠望之白泰機器廠中間



(mặt sông Cửa-Cấm)

cái bè chứa tàu — Bên tay trái là tàu Đinh Tiên hoàng —
là kho và cái cù



機廠外面之光景

1. Nhà máy đúc và búa máy — 2. Bề ngoài xưởng máy
3. Ảnh ông Lê Văn-Phúc chủ coi nhà máy

tính bao nhiêu công việc như vậy, nào việc đã làm, nào việc còn sắp làm, nào việc biền đương nghiên-cứu; trong trí ông không lúc nào là không nghĩ những chuyện thương-công kế-lợi. Nhưng ông thương-công kế-lợi cho ông mà thực là ông giúp cho nước nhà được phú-cường đó, theo cái công-lệ như trên kia vừa nói. Vậy quốc-dân ta cũng nên mong-mỏi cho ông làm nên to hơn nữa, mong-mỏi cho những việc ông kinh-lý được phát-dạt, những việc ông mưu-tính được thành-công; mong cho những người như ông tức là mong cho nước nhà thịnh-vượng, vì nước bởi dân mà nên, dân có nhiều người chịu-khó khôn-ngoaan như ông, biết thương-công kế-lợi như ông, thì nước mới chóng phú-cường được.

II

**Ông Bạch Thái-Bưởi
xuất-thân xử-sự thế nào ?**

Người ta thường thuật chuyện các nhà phú-hào nước Mĩ, người nào cũng là xuất-thân hàn-vi cả. Có người thì thừa nhỏ đi rao bán nhật-trình ở các phố; có người thì lúc mới ra buôn-bán trong tay chỉ có mấy quan tiền, thế mà về sau giàu tới mấy mươi ngàn triệu, người thì thế-nhân xưng là « vua dầu-hỏa » (*roi du pétrole*), người thì trong nước gọi là « chúa sắt gang » (*roi de l'acier*). -- Nay xét ông BẠCH THÁI-BƯỜI cách xuất-thân cũng hơi giống như các nhà phú-hào nước Mĩ. Ông cũng là con nhà hàn-vi, lúc mới ra làm ăn gặp nhiều sự vất-vả lắm. Người làng An-phúc, tỉnh Hà-dông, sinh năm 1874, năm nay ông vừa 45 tuổi. Năm 21 tuổi, ông ra làm công với một người Tây, nhân năm 1895 bên Pháp có hội đấu-xảo thành Bordeaux ông được theo chủ về bên ấy, chắc những sự mắt thấy tai nghe cũng đủ kích-thích cái chí mở-mang của ông, và khiến cho tiềm-nhiệm được những thói-cách văn-

minh của Thái-Tây. Ở Tây về, hồi bấy giờ đương làm cầu Sông-Cái (*Port Doumer*), ông xin vào làm công ở đấy, cũng là làm những việc nhỏ-mọn mà thôi, không mong có cách phát lên được. Giữa lúc ấy là lúc ở Bắc-kỳ việc làm đường xe-hỏa mọi nơi đương thịnh-hành, ông bèn chung phần với một người Tây để bán những gỗ hoành ngang cho sở xe hỏa. Trong ba năm ông đi lũng các tỉnh mạn trong để kiếm gỗ, thật là chịu khó và vất-vả. Nhưng cũng nhờ việc đó mà ông mới có đường tấy lên được. Nộp gỗ đầu vào đấy, tỉnh lẻ lãi được mấy vạn bạc, mấy người chung phần chia nhau. Thế là ông bắt đầu có tư-bản từ đấy. Giá là người khác thời trong tay đã nắm được cái vốn kha-khả như thế, tất lấy làm tự-túc rồi, tìm cái nghề gì chắc-bằng mà kiếm lời, như cho vay lãi, tậu ruộng, mua nhà, lên mặt ông phú-gia an-nhân hủ-hi trong gia-đình, không phải nhọc trí mà mưu-tính việc gì khác nữa. Nhưng ông không phải là cái người biết tự-túc; ấy sở-dĩ ông hơn người cũng vì đó. Ông biết rằng người ta ở đời này phải hoạt-động, phải ganh-đua luôn, và trong việc buôn-bán cũng như mọi việc khác, hễ không tiến tất phải thoái, không có thể đứng yên một chỗ được. Vậy ông quyết đem cái vốn ấy ra lợi-dụng để còn mong làm to hơn nữa. Bấy giờ có mấy người vừa buôn ngô xuất-cảng được lãi to lắm. Ông cũng xuất vốn ra buôn ngô. Nhưng không may cho ông, nhiều người buôn quá tranh nhau mà mua, giá ngô mỗi ngày một cao mãi lên, lại thêm năm ấy vùng nhà quê nhiều nơi mất mùa ngô, thành ra buôn lỗ; không những buôn lỗ, mà mình đã ký giao-kèo với người ta, không nộp được đủ số, phải kiện bị thua, lời-thời mất một độ. Việc xong thời vốn gần hết sạch, tưởng-tượng bấy giờ như một giấc chiêm-bao, tỉnh

giấy lại thấy mình tay không như ngày nào !

Giả lại vào tay người khác thì phen này thất-bại như thế không khỏi không ngã lòng, chăm thu-thập lấy đồng thừa đồng sót, thúc-thủ ngồi một nơi mà mong đợi cơ trời. Nhưng ông lại không phải là người chịu bó tay như thế : khi đắc-thắng ông đã không biết tự-túc, khi thất-bại ông tất không chịu thúc-thủ. Đã ganh-dua thời có thua có được, thua món này ta lại xoay món khác, làm tài trai không có lẽ chịu bó gối mà thở dài. Giữa bấy giờ thời có việc đấu-giá lĩnh-chung nhà cầm-đồ tỉnh Nam-dịnh : ông ra đấu-giá, ông lĩnh-chung được ; dần-dần gây lại được cái vốn cũ, rồi từ đó cơ-sở mỗi ngày một vững-vàng, tiền-dò mỗi ngày một thanh-thả, ông cứ thông-dong tuần-tự mà tiền mãi lên ; vốn đã có, thế cũng vững, làm việc gì cũng lợi, thật là trời tựa người có công : nào là thuê chợ, nào là ti rượu, nào là nhà in, cho đến hồi buôn tàu là cuộc kết-quả to-lớn nhất.

Ấy đại-khái cái lịch-sử ông Bạch Thái-Bưởi như thế : xuất-thân tay không mà trong khoảng vài mươi năm trở nên giàu-có, trung-gian kinh-lịch đã nhiều, ma-triết cũng lắm, mà chí tiến-thủ, lòng kiên-ng nghị không bao giờ chuyển, không bao giờ nhụt.

Trong bài « Chấn-chỉnh thương-trường » kỷ trước ta đã nói cái tính kiên-nhẫn là một đức-tính rất cần cho nhà buôn. Nay xét ra ông Bưởi thật là được hoàn-toàn cái đức-tính ấy. Thử coi những lúc buôn thua bán lỗ, những hồi cạnh-tranh với bọn Khách chở tàu, nếu là người non gan thời dễ thoái-chi, thế mà ông vẫn đứng vững, dầu nguy cũng không chịu lui, khác nào như người chở thuyền lên thác, cố hết sức giữ cho vững tay co mới lên được trót-lọt. Tay co ông thiệt là chắc như tay sắt, nên tha-hồ lên thác

xuống ghềnh, thuyền ông chạy veo-veo không hề mắc-miu.

Ông đã có cái gan kiên-nhẫn, lại có cái sức quả-cảm, có gan kiên-nhẫn thời những lúc nguy mới đứng vững được, có sức quả-cảm thời mới dám bước thẳng lên. Người ta thường nói ở đời ăn thua nhau ở sự may rủi ; lời đó phải, mà lại không phải. Phải nghĩa là việc đời có lắm sự bất-kỳ, không ai có tài mà dự-tính trước được ; không phải nghĩa là trong cách xử-sự không nên cứ bằng cả ở cái may rủi, may may rủi rủi phần nhiều là tự tay mình làm nên ; nếu cứ do-dự mà suy tính từng li từng tí, đi một bước đo một thước, thì không làm gì được to-tát cả. Người Âu-châu vì cái may như cô con gái làm cao, không khi nào tự đến với mình bao giờ, càng thấy mình rút-ré kiềng-nề thời lại càng dứng-đĩnh làm thinh, hề thấy bạo-dạn bước vào như muốn nắm lấy cổ tay thời mới chịu cười nụ mà chia tay ra với mình. Cho nên phạm xử-sự phải có sức quả-cảm mới được : quả-cảm không phải là làm liều ; quả-cảm nghĩa là việc đã mưu-tính rồi, không có do-dự, cứ quyết mà bước xấn lên, dầu khó khăn, gặp nguy không ngại, chắc có khi thất-bại, nhưng thành-công là sự thường. Ở đời, nhất là đời ganh đua bây giờ, người cứng-cát bạo-dạn bao giờ cũng được phần hơn.

Song có kiên-nhẫn, có quả-cảm, mà không có trí-tuệ, thời cũng khó thành-công được. Gan-góc, bạo-dạn thời chỉ đủ bước xấn làm liều, không khiến bước cho đến nơi, làm cho nên việc được. Cho nên người buôn-bán phải có cái trí-tuệ riêng về việc buôn-bán, người làm nghề phải có cái trí-tuệ riêng về việc công-nghệ. Trí-tuệ về việc buôn-bán tức người Tây gọi là cái « khiếu buôn-bán » (*le sens des affaires*), như kỳ báo trước đã giải. Ông Bưởi xét ra thật là có cái trí-tuệ

riêng về việc buôn-bán. Phàm những việc ông mưu-tính là những việc sác-đáng cả, ông biết chiêm-nghiệm tinh-thể mà đoán trước được sự được thua thế nào. Bởi có cái trí-tuệ ấy nên những khi tranh-đua với các nhà buôn ngoại-quốc, ông biết dùng những mưu-lược, nhưng chiến-sách thật là đặc-nghi, khiến cho kẻ thù phải thất-bại. Cũng nhân đó mà ông đã có tiếng là người tinh-quái khôn-ngoa, ít kẻ lường gạt được.

Có những tư-cách hay như vậy mà kinh-lý vụng, không biết xếp-dặt công việc, thời cũng là uổng mất. Về đường kinh-lý đó, ông Bưởi cũng lại sành lắm, mà kinh-lý những sự-nghệp to như sở-tàu ông không phải là việc dễ. Trước nhất người chủ-trương phải cần-mẫn linh-lợi lắm mới trông nom cho xuê được. Ông thời thật là người cần-mẫn lạ thường; ông làm việc cả ngày cả đêm, không nghỉ mấy giờ; sở ông không biết chủ-nhật, ngày lễ, ngày tết là gì. Tuy đã mấy năm nay ông phải bệnh tẻ, một nửa người không vận-động được như thường, mà cái sức làm việc vẫn không sút. Cũng là nhờ được một người giúp việc có công, là ông NGUYỄN VĂN-THỊNH, làm đại-biểu cho ông, người rất là siêng-năng cần-cán, vừa chịu khó vừa thạo việc, phàm những công việc thường là thay mặt ông kinh-lý hết.

Xét cái cách ông xếp việc và dùng người thời thật là chỉnh-dốn đàng vào đấy. Sở ông nghiêm-nhiên như một sở Nhà-nước không khác gì; sở-sách giấy-má làm theo lối tây cả, mà trong cách dùng người cất việc thời có châm-chước lối tàu. Đi dạo qua một lượt các phòng trong nhà giấy của ông ở Hải-phòng, coi thật là có phong-thể lắm: buồng ông chủ, buồng thư-ký, phòng giữ sở kiểm-tiền, phòng phát-vé tàu, chỗ này đánh mấy chữ, chỗ

kia tính bàn tính, người làm chạt-ních, khách tới tập-nập, không tòa Công-sứ tỉnh nào bằng.

Trong văn-chương Pháp có bộ tiềuthuyết đề là « Vua bè »⁽¹⁾, tả một nhà phú-thương nước Mĩ làm chủ một công-ti-tàu bè, có tàu chạy khắp thế-giới. Ông BẠCH THÁI-Bưởi ở nước ta có lẽ cũng có thể gọi là « Chúa sông » xứ Bắc-kỳ, tưởng không phải là không xứng-đáng, vì tàu ông chạy khắp các đường sông ngọn nguồn trong xứ này, bắc từ Tuyên-quang, nam tới Bến-thủy, đông từ Moncay tây đến Chợ-Bờ. Mà xét kỹ ra cái chí-khí độ-lượng của ông cũng phảng-phất được ít nhiều như nhà Mĩ đại-thương trong bộ tiềuthuyết Pháp. Xem như các tên tàu của ông, ông đặt toàn bằng danh - hiệu Lịch-đại Đế-vương của nước Nam ta cả : *Gia-Long*, *Minh-Mạng*, *Tự-Đức*, *Hàm-Nghi*, *Trung-Trắc*, *Trung-Nhi*, *Lê-Lợi*, *Đinh-Hoàng*, v. v., khiến cho người đọc đến những tên ấy lại nghĩ đến cái lịch-sử vẻ-vang của nước nhà; đủ tỏ ông là người nhiệt-thành ái-quốc vậy. Lại xem một việc như sau này nữa, tuy là điều nhỏ nhặt, mà cũng đủ rõ cái khí-khải lớn của ông : trong nhà giấy ông không có trang-hoàng bằng hoành-phi câu-đối như các nhà khác, mà cheo toàn bằng những biển hiệu các tàu Khách tàu Tây ông đã mua được ; ông nói rằng những chủ tàu cũ vào trông thấy thường có ý căm tức, nhưng họ căm bao nhiêu chắc ông càng thích-chi bấy nhiêu. Hồi ông mua cái tàu *Kim-hằng* của Khách, bọn Khách cố lật lấy lại cái biển hiệu, biển bằng đồng đúc hai chữ đại-tự đẹp lắm; ông chịu mất tiền thầy kiện đòi lại cho được để cheo chơi: biển ấy bây giờ cheo giữa trước mặt chỗ ông ngồi.

Nhưng ông Bưởi có một cái tính hay nhất đáng khen, là tính ghét những sự hư-danh. Buôn-bán to như ông, giàu-có lớn như ông, danh-giá như

(1) Đã bình-luận trong *Nam-Phong*, số 3, trang 159-167.

ông, thế-lực như ông, nếu muốn cầu-cạnh xin cái bá-hộ hàn-lâm thì chi mà chẳng được; nếu muốn kêu-nài lấy cái mền-day kim-khánh thì chi mà chẳng đắt. Nhưng mà không, kim-khánh mền-day ông cũng không, hàn-lâm bá-hộ ông cũng không; thậm-chí cái «Chương-mĩ hội-tinh» là Nhà-nước đặt ra để thưởng những người có công về thực-nghiệp, nghe đâu ông cũng không được. Bấy nhiêu cái hư-danh hư-hiệu, ông không có cái gì cả, mà xem ra ông cũng không thiết. Ông không thiết cái danh-dự hão mà ông có cái giá-trị thực: ông biết rằng ở đời này kỷ một chữ tên mà đủ cho nhà băng đánh giá mấy muôn bạc, kẻ còn vẻ-vang hơn là được người ta thừa-thừa bầm-bầm, gọi là cụ bá ông hàn. Nước ta còn lắm kẻ mơ-mộng về những sự hư-danh đó, nên trông cái gương của ông mà bắt chước.

Nay kết-luận bài này, ta nên nói qua mấy lời về cái dư-luận của quốc-dân đối với ông BẠCH THÁI-BƯỞI. Cái dư-luận ấy gần đây tuy đã khá nhiều, mà trước kia xem ra không được tốt cho ông lắm, quốc-dân ta hình như không mấy người biết cái giá-trị của ông và phần nhiều xét lầm việc ông làm. Nhiều người trách ông là *quyết*, có người chê ông là *nhẫn*. Ôi! người ta không ai là hoàn-toàn được, chắc ai cũng có điều khuyết-kém, cho nên xét người không nên trách-bị, phải biết lượng cái sở-doãn sở-trường. Giáo-

quyết vẫn không phải là một đức-tính hay, nhưng cũng phải biết đời này là đời sinh-tồn-cạnh-tranh, người ta đã ganh-đua nhau, lợi-quyền đã xung-dột nhau, thời không lấy đạo-đức mà nói được, hễ không tinh-quái khôn-ngoan tất bị kẻ khác lường gạt; còn cái sợ người ta lường mình mà mình làm người trước, thì cũng là quá-đáng thật. Tàn-nhẫn cũng không phải là một đức-tính tốt, nhưng lại phải biết rằng người ta đối-đãi với kẻ khác có lắm cái cơ-hội không thể nhân-nhu được: song khắc-khở mà đến tuyệt-nhân-tình thì cũng là quá-đáng thật.

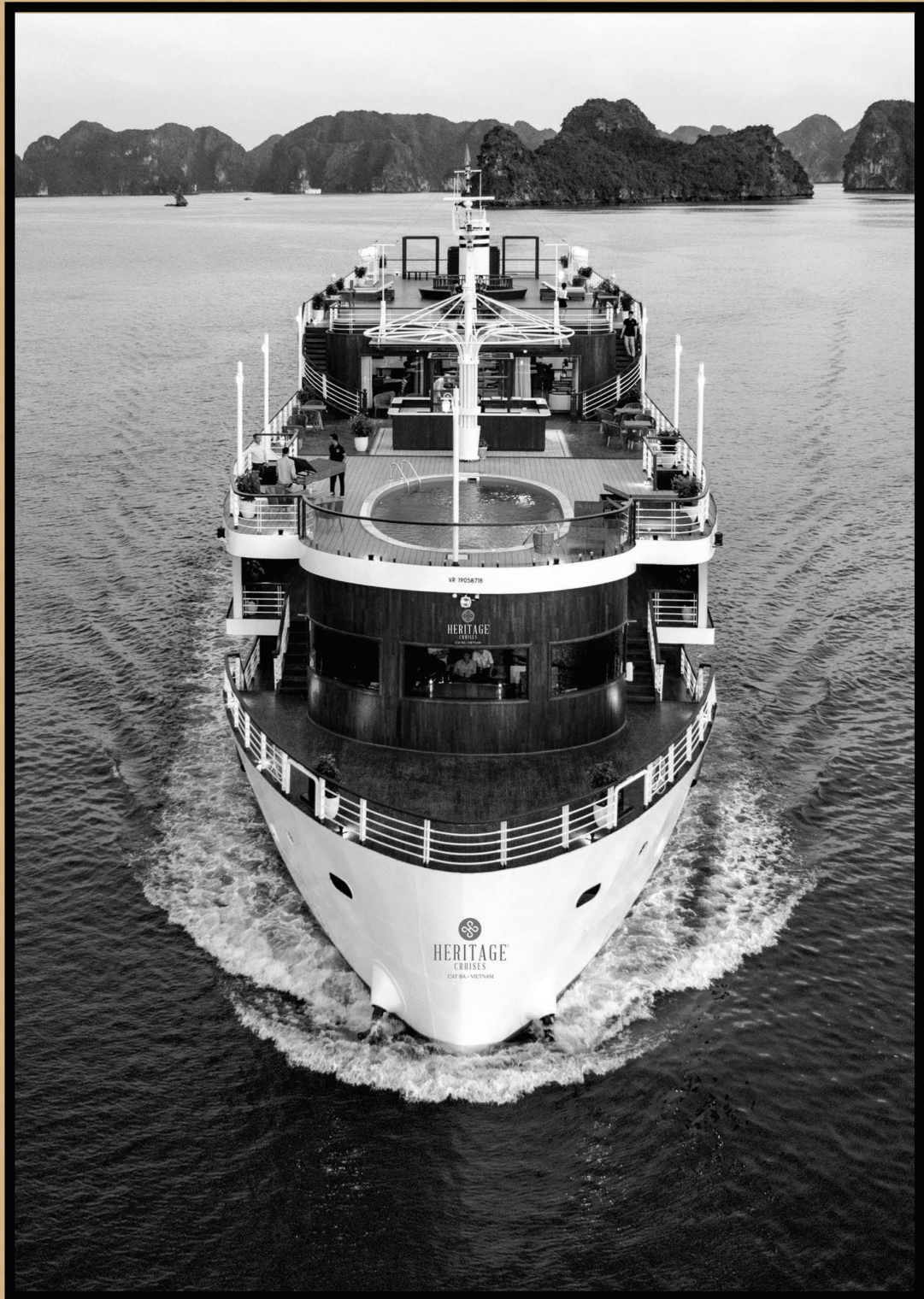
..

Ấy sự-nghiệp ông BẠCH-THÁI-BƯỞI như thế, lịch-sử ông, tâm-lý ông, cách ông xuất-thân xử-sự như thế, tưởng cũng là đủ tỏ ra một bậc nhân-tài ít có trong nước Nam ta hiện bây giờ. Chắc rằng sau này có lẽ còn nhiều người kỳ-kiệt hơn ông nữa, nhưng hiện nay thời ông cũng đã đáng làm một cái gương chung cho cả thương-giới nước ta vậy. Ông thật là làm vẻ-vang cho giống-nòi ta, và rửa được cho ta cái tiếng-rằng dân nước An-nam không có tư-cách làm được sự buồm bán to. Ước gì trong nước được rầm rười người như ông, thì cái vấn-đề chấn-chỉnh thương-trường lo gì mà chẳng giải-quyết được!

THƯỢNG-CHI

"Chắc rằng sau này có lẽ còn nhiều người kỳ kiệt hơn ông nữa, nhưng hiện nay thời ông cũng đã đáng làm một cái gương chung cho cả thương-giới nước ta vậy. Ông thật là làm vẻ vang cho ta cái liếng-răng dân nước An-nam không có tư cách làm được sự buôn bán to."

THƯỢNG-CHI



Hải trình đẹp đẽ của những ký ức di sản Việt Nam

“Heritage Bình Chuẩn”

Cùng ngược dòng lịch sử-văn hóa tìm hiểu câu chuyện kinh doanh của ‘ông vua tàu thủy Việt Nam’ Bạch Thái Bưởi và cuộc đời người được mệnh danh “Picasso Việt Nam” Phạm Lực qua bộ sưu tập 100 tác phẩm.

Du khách sẽ có một trải nghiệm thú vị trên hải trình khám phá không gian di sản thu nhỏ của Heritage Bình Chuẩn - du thuyền 5 sao được thiết kế theo cảm hứng Đông Dương, chạy dọc tuyến vịnh Lan Hạ, Cát Bà, Hải Phòng. Trên con tàu này, hành khách có thể ngược dòng lịch sử-văn hóa để tìm hiểu câu chuyện kinh doanh của ‘ông vua tàu thủy Việt Nam’ Bạch Thái Bưởi và cuộc đời người được mệnh “Picasso Việt Nam” Phạm Lực qua bộ sưu tập 100 tác phẩm của ông. Du thuyền lấy cảm hứng từ con tàu Bình Chuẩn được cụ Bạch Thái Bưởi, người Việt Nam đầu tiên đóng tàu ‘made in Vietnam’ và thực hiện hành trình từ Hải Phòng vào Sài Gòn. Tròn 100 năm sau, năm 2019, khi Heritage Bình Chuẩn hiện đại hạ thủy, gợi lại những ký ức đẹp đẽ về con tàu huyền thoại xưa. Tàu thiết kế theo phong cách boutique (phong cách có nét riêng độc đáo), vừa thể hiện vẻ hiện đại riêng vừa đậm giá trị truyền thống. Đặc biệt, trung tâm con tàu có đặt bức tượng đồng nguyên khối khắc họa chân dung doanh nhân Bạch Thái Bưởi, như một cách để chủ nhân Heritage Bình Chuẩn tri ân và tưởng nhớ đến ‘ông vua tàu thủy’ đầu tiên của Việt Nam đồng thời khẳng định kim chỉ nam trong việc định hướng

giấc mơ của mình. Trong quá trình xây dựng tàu, Chủ tịch Lux Group (tập đoàn chuyên cung ứng các dịch vụ nghỉ dưỡng cao cấp) đồng thời là ‘cha đẻ’ Heritage Bình Chuẩn, ông Phạm Hà cho biết kết nối được với bà Bạch Quế Hương (chắt của cụ Bạch Thái Bưởi) và được gia đình tặng cho tàu tên Bình Chuẩn cùng những miếng thép của tàu Bình Chuẩn năm xưa. Ông Hà đã đặt những kỷ vật một cách trang trọng trong bức ảnh bản đồ Việt Nam. Đặc biệt hơn khi chính CEO Phạm Hà là người trực tiếp kể với chúng tôi những giai thoại và kỷ niệm về huyền thoại của ngành tàu thủy Việt Nam một cách say sưa và đầy tâm huyết. Sự dẫn dắt ấy đã mang đến cho du khách một trải nghiệm lắng đọng về những giá trị của lịch sử và văn hóa. Du thuyền do một doanh nhân trót đem lòng đam mê nghệ thuật thiết kế nên không gian bên trong tàu mang hơi hướng của không gian di sản. CEO Phạm Hà sưu tập ảnh cổ về người Đông Dương xưa cùng rất nhiều tác phẩm hội họa của các họa sỹ danh tiếng suốt nhiều thập kỷ qua, một phần trong số đó ông mang lên con tàu này là 100 bức tranh của người được mệnh danh là ‘Picasso Việt Nam’ Phạm Lực (sinh năm 1943) để trưng bày cho du khách thưởng lãm.

Những tác phẩm mỹ thuật của họa sỹ Phạm Lực trưng bày trên tàu được vẽ từ năm 1961-2019, thể hiện trên đủ chất liệu từ truyền thống như tranh sơn dầu, sơn mài, sơn dầu trên giấy, đặc biệt nhất là dấu ấn mỹ thuật còn được khắc họa trên bao bố, tải đựng gạo trong chiến tranh Mỹ-Việt (chất liệu đã trở thành thương hiệu đóng đinh tên tuổi Phạm Lực trong làng họa Việt Nam); đủ phong cách thể hiện ở nhiều chiều không gian và thời gian, từ thời chiến đến hòa bình. Tranh họa sỹ Phạm Lực phảng phất chất phũ, chất lính, khỏe khoắn, phóng khoáng và đầy tính ngẫu hứng. Lối vẽ trực họa, có lực, đậm mạnh mẽ, không tĩa tót được ông chớp lấy từ cảm xúc. Người xem sẽ cảm nhận rõ cảm xúc tuôn trào qua mỗi tác phẩm. Vì thế du khách sẽ được đắm mình trong thế giới của nghệ thuật, văn hóa bản địa và lịch sử trên hành trình khám phá quá khứ và trải nghiệm hiện tại - một hải trình vượt thời gian. Không chỉ khách Việt mà du khách quốc tế cũng vô cùng thích thú với cảm giác vừa thưởng lãm một không gian đậm đặc dấu ấn mỹ thuật vừa lenh đên trong lòng di sản. 'Đây là lần đầu tiên anh Phạm Hà phát triển ý tưởng độc đáo này và tôi cảm thấy rất phấn khởi khi những đứa con tinh thần của tôi được mang ra trưng bày trên không gian di sản 'Vua tàu thủy' Bạch Thái Bưởi. Heritage Cruises thiết kế riêng biệt cho du khách cơ hội thưởng lãm nghệ thuật giữa một khung cảnh di sản thiên nhiên,' họa sỹ

Phạm Lực chia sẻ. CEO Phạm Hà cho biết ông xây dựng nên con tàu này cũng để treo tranh và bởi tranh của Phạm Lực 'chạm vào ký ức tuổi thơ, cảm xúc nhà quê của tôi nên tôi sưu tập rất nhiều tranh của ông. Nơi đây trở thành không gian nghệ thuật đặc biệt, một Gallery tranh đầu tiên được thiết kế riêng trên du thuyền tại Việt Nam.' Phạm Hà sinh ra ở một vùng quê châu thổ sông Hồng, lớn lên với văn hóa làng xã vùng Bắc Bộ nên cho đến tận bây giờ, khi đã trở thành CEO, một nhà đầu tư có tầm thì vẫn tự nhận mình là người hoài cổ với những giá trị xưa cũ. Những giá trị đó đã được anh điểm xuyết vào không gian sang trọng của du thuyền. Điều thú vị khi bước chân lên du thuyền là bất kỳ góc nào cũng có thể trở thành điểm 'check-in' sống ảo cho giới trẻ. Bữa tối sang trọng tái hiện theo phong cách cung đình. Đặc biệt, ở mỗi phòng đều có chuẩn bị những bộ trang phục áo dài may kiểu cổ cho du khách thử sống lại và trải nghiệm không khí xưa. Hoàng Thùy Dương, du khách đến từ Hà Nội cho biết vô cùng ấn tượng với không gian nghệ thuật trên du thuyền và đây là lần đầu tiên cô được trải nghiệm những giá trị xưa cũ một cách gần gũi đến vậy. Mặc dù là người trẻ nhưng không gian ở đây đã mang đến cho cô rất nhiều cung bậc cảm xúc khó quên. Những du khách trẻ khi được hỏi đều cho biết nếu có cơ hội nhất định sẽ trở lại để trải nghiệm kỹ và sâu lắng hơn dịch vụ du thuyền như thế này.

Heritage Cruises tells story of Vietnam's “King of Ships”

The Heritage Cruises Binh Chuan was also built to commemorate Bach Thai Buoi, who has been known as the “King of Ships” in Vietnam.

Inspired by the spirit and the ambition of Bach Thai Buoi, who was famous for his patriotism and business successes in the early 20th century, Pham Ha built up his brand Heritage Cruises. Bach Thai Buoi was born into a poor family, but became the fourth richest Vietnamese in the early 20th century and was always respected by the people. He was a patriot and placed great emphasis on social transformation. In the “trade war” of the early 20th century, he defeated the French and Chinese capitalists, creating a nationalist movement whereby “Vietnamese people consumed Vietnamese goods and travelled by Vietnamese transport companies.” Although Bach Thai Buoi’s parents were poor, they sent him to school to learn both Quoc Ngu, the Vietnamese language script, and French. Every day, Bach Thai Buoi collected firewood from the banks of Nhue River, sold it, and earned money to start his business. Bach Thai Buoi was always interested in machinery, so in 1894 he went to work in a workshop to learn how to organise and manage production. Shortly after that,

he went to France to participate in an exhibition in Bordeaux. On returning to Vietnam, a new opportunity presented itself when the Indochina Railroad Company needed a large amount of wood for the construction of the Paul Doumer Bridge. In the following years, he had earned much money and accumulated extensive experience in the business. Bach Thai Buoi realised that the waterways between Nam Dinh, Hanoi, and Ben Thuy were always crowded, and, if developed, could bring greater benefit to the region. In 1909, the Marty-D’Abbadie Company had just finished its contract with the French state for these waterways, and Bach Thai Buoi seized the opportunity and immediately hired three of their ships. He gave them the Vietnamese names Phi Long (Dragon), Phi Phuong (Phoenix), and Fai Tsi Long (Bai Tu Long). He faced serious competition from the Chinese merchant ships. The French had been unable to take them on, but Bach Thai Buoi did so and started to run the Hai Phong route as well, expanding again within just two years.

Bach Thai Buoi had overcome fierce competition, and his contemporaries hailed him as the “Lord of the Tonkin Rivers.” However, his dream was to sail across the ocean. His next milestone was when he designed and built the largest ship in Vietnam at that time. On September 7, 1919, Bach Thai Buoi launched the Binh Chuan ship, which sailed from Hai Phong to Saigon and created new markets and new businesses. With his abundant wealth, he quickly captured the market. It seemed that nothing could stop him, and he started to make plans to expand his business even further, but unfortunately, he passed away in 1932 in Hai Phong at the age of 58. He was buried in Uong Bi coal mine area in Quang Yen (Quang Ninh province). Besides the head office in Nam Dinh, he opened a branch in Ben Thuy in June 1914 and another in Hanoi in August, which can still be seen in front of the Clock Pillar near the old Paul Doumer Bridge (now Tran Quang Khai Street). Bach Thai Buoi’s ships dominated the waterways sailing between Hanoi, Hai Phong, Nam Dinh, Tuyen Quang, and Cho Bo. In 1916, Bach Thai Buoi officially established his business on the banks of the Tam Bac River in Hai Phong, the Bach Thai Buoi Ocean and River Transportation Company. As the years passed, the company opened more branches, and his fleet expanded from the original three to thirty ships. The passenger vessels’ capacity varied dramati-

cally, carrying between 55 and 1,200 people. My admiration for Bach Thai Buoi encouraged me, and Heritage Cruises was born. We endeavour to apply his ethical practices and values to bring the heritage of our nation to our guests,” said Pham Ha, CEO of Heritage Cruises. Heritage Cruises’ travellers will follow in Bach Thai Buoi’s footsteps to re-discover the Red River and its delta. This is the first step towards realising Ha’s dream of introducing cruises along the coast, bringing the beauty of the country to travellers. “The encouragement and enthusiastic support of Bach Que Huong, the great-granddaughter of our beloved Bach Thai Buoi, has made us very proud and given us even greater belief in the success of this cruising project in Hai Phong”, Pham Ha shares. Art lovers on board can visit the first-ever floating gallery in the Gulf of Tonkin, with dozens of paintings by Pham Luc, who has been called the “Vietnamese Picasso”. Pham Ha, CEO of Heritage Cruises, said he realised that paintings and art in general can be the great assets of the country as they reflect national culture and history. “Through paintings, we can understand more about the past and the present, the war, the heritage as well as the life of the Vietnamese people. They are all great features to introduce both Vietnamese and foreign visitors to our art, history and culture and that is why I choose to include these heritage values on my cruises.”

Pham Ha said visitors have a lot of time in their voyage, so they can experience and also learn more about the stories with ethnic values behind those very experiences. Instead of choosing to build the majestic Western-style ships, Heritage Cruises Binh Chuan chooses a true story to explore and express Vietnamese values of art, history, culture, cuisine. This can be considered a continuation of patriotism from Bach Thai Buoi. Since Heritage Cruises Binh Chuan was deployed, many customers have rated their satisfaction level of 6-7 stars on 7-star scale, which marks a remarkable recognition for a product created by Lux Group. "This is the first time Pham Ha has developed this unique idea and I feel very excited when my paintings are displayed on the heritage space of 'King of ships' Bach Thai Buoi." Pham Luc said. "Heritage Cruises Binh Chuan is specifically designed to give visitors the opportunity to enjoy art in a natural heritage setting." Pham Luc (born on March 14, 1943) is a Hue-born artist living and working in Hanoi. He is considered as an artist with distinctive style signified by humble and free-spirited imageries, a dark yet warm palette, and diverse mediums. Apart from visual component of his artworks, the beauty of Pham Luc's paintings lies in the content - romantic emotions, desire for peace and freedom parallel with reminiscence of war. Around 100 of Pham Luc's paintings, many from the 1965-75 period, are exhibited on Heritage Cruises. Based on a shared pas-

sion, Heritage Cruises connects closely with the artist and this is reflected in the overall style, décor, cuisine, wine, music, art and service on board. All these things represent Vietnam. The country is rich in terms of its history, culture, nature, heritage, and cuisine. These all combine to create once-in-a-life-time memories for our guests in the natural wonder of Ha Long Bay, itself a masterpiece. Pham Ha said he has great love for artworks and collecting paintings has been his hobby. Vietnamese fine art contributes to the world art with lacquer paintings and silk paintings, which are also the main types of Pham Luc's paintings. Inspired by the spirit and the ambition of Vietnamese entrepreneur Bach Thai Buoi, who was very famous for his patriotism and business success in the early 20th century, Pham Ha built up his brand Heritage Cruises. This cruise is rich in cultural values and boasts a library with books on Vietnamese culture. On the shelves is also a copy of "Entrepreneurship in Age 1.0", which tells of the great Vietnamese businessman Bach Thai Buoi. The stories were collected by his family members. Along its corridors, cruise passengers can also admire old paintings, photos, statues, and outfits, all of which are representative of Vietnamese culture. Art lovers on board can visit the first-ever floating gallery in the Gulf of Tonkin, with dozens of paintings by Pham Luc, who has been called the "Vietnamese Picasso".

Pham Ha was born and grew up in a rural area in the Red River Delta. Although Pham Ha has become a CEO, he still considers himself a nostalgic person who preserves old values. He said “My admiration for Bach Thai Buoi encouraged me, and Heritage Cruises was born. We make efforts to apply his ethical practices and values to bring the heritage of our nation to our guests,” said Pham Ha, CEO of Heritage Cruises. Heritage Cruises’ travelers will follow in Bach Thai Buoi’s footsteps to rediscover the Red River and its delta. This is the first step towards realising Ha’s dream of introducing cruises along the coast, bringing the beauty of the country to travellers. “The encouragement and enthusiastic support of Bach Que Huong, the great-granddaughter of our beloved Bach Thai Buoi, has made us very proud and given us even greater belief in the success of this cruising project in Haiphong”, Pham Ha said. “Huong shares a lot of untold stories, which will help Pham Ha’s team in the compilation of a book they plan to publish about him. She is also helping us to create a li-

brary rich in memories as well as a floating exhibition about the life and work of Bach Thai Buoi. At his grave, we promised to apply his successful ethical business practices to Heritage Cruises: kindness, righteousness, uprightness, wisdom, and faithfulness.” Guided art tours can be arranged as well as occasional auctions. Concierge services are a specialty on the vessel, with a one-to-one staff-to-guest ratio ensuring every need is attended to. Onboard are 40 crew members, including a cruise director and experiences manager. Apart from daily limousine transfers between Hanoi and Cat Ba Archipelago upon request, the Heritage Cruises team can also arrange for private charter airplanes, helicopters or seaplanes. “Our cruises operate from Got Harbour in Hai Phong for the day cruise, with scheduled one- or two-night programs such as the Heritage Discover and Heritage Explorer. In addition, three- to four-night Heritage Expeditions to the former trading seaport of Van Don and private charters for leisure and professionals are available upon request,” said Pham Ha.

In general, it can be said that tourism and travel has changed my whole life. I have worked in various fields but since I worked in tourism, I am truly happy. I realize that travel is my biggest passion and as I am happy with what I am doing, I can spread it to the entire Lux Group and to the member companies as well. All our teams see customer experience and satisfaction as their ultimate goal in work,” according to Pham Ha. “Passion is also highlighted in Lux Group’s 5P guiding principles, which are Passion, Purpose, People, Planet and Profit. In my opinion, in the tourism and service industry, making customers happy can lead to self-happiness, so I call this a happy career. If you want to be happy, you must do it from the bottom of your heart, make it the way you wish to experience, towards the customer and put the customer’s needs first. Therefore, the core value I orient

to my team is always “delivering happiness”. As incomes have continually increased around Vietnam over recent years, cruises have become more familiar among many Vietnamese travellers. But not many know that cruises were first introduced in Vietnam in the early 20th century. Inspired by the spirit and the ambition of Vietnamese entrepreneur Bach Thai Buoï, who was very famous for his patriotism and business success in the early 20th century, Pham Ha builds up his brand Heritage Cruises. This cruise is rich in cultural values and boasts a library with books on Vietnamese culture. Besides contemplating the cultural values found inside the cruise, passengers can also opt for one or more of a range of leisure activities, including kayaking around Lan Ha Bay and soaking up the stunning sunset while sipping on a cocktail.

Heritage Cruises raconte l'histoire du “Roi des Navires” du Vietnam

Le Heritage Cruises Binh Chuan a été construit pour commémorer Bach Thai Buoi, connu comme le « roi des navires » au Vietnam.

Inspiré par l'esprit et l'ambition de Bach Thai Buoi, célèbre pour son patriotisme et ses succès commerciaux au début du 20ème siècle, Pham Ha a créé sa marque Heritage Cruises. Bach Thai Buoi est né dans une famille pauvre, mais est devenu le quatrième vietnamien le plus riche au début du 20ème siècle et a toujours été respecté par le peuple. Il était un patriote et accordait une grande importance à la transformation sociale. Lors de la «guerre commerciale» du début du 20ème siècle, il a vaincu les capitalistes français et chinois, créant un mouvement nationaliste selon lequel «les Vietnamiens consommaient des produits vietnamiens et voyageaient par des compagnies de transport vietnamiennes». Bien que les parents de Bach Thai Buoi soient pauvres, ils l'ont envoyé à l'école pour apprendre à la fois le Quoc Ngu, l'écriture vietnamienne, et le français. Chaque jour, Bach Thai Buoi ramassait du bois de chauffage sur les rives de la rivière Nhue, le vendait et gagnait de l'argent pour démarrer son entreprise. Bach Thai Buoi s'est toujours intéressé aux machines, c'est pourquoi, en 1894, il est allé travailler dans un atelier pour apprendre à organiser et à

gérer la production. Peu de temps après, il se rend en France pour participer à une exposition à Bordeaux. De retour au Vietnam, une nouvelle opportunité s'est présentée lorsque l'Indochina Railroad Company avait besoin d'une grande quantité de bois pour la construction du pont Paul Doumer. Au cours des années suivantes, il avait gagné beaucoup d'argent et accumulé une vaste expérience dans l'entreprise. Bach Thai Buoi s'est rendu compte que les voies navigables entre Nam Dinh, Hanoï et Ben Thuy étaient toujours encombrées et, une fois développées, elles pourraient apporter plus de bénéfices à la région. En 1909, la Compagnie Marty-D'Abbadie vient de terminer son contrat avec l'État français pour ces voies navigables, et Bach Thai Buoi saisit l'opportunité et loue immédiatement trois de leurs navires. Il leur a donné les noms vietnamiens Phi Long (Dragon), Phi Phuong (Phoenix) et Fai Tsi Long (Bai Tu Long). Il a fait face à une concurrence sérieuse de la part des navires marchands chinois. Bach Thai Buoi a commencé à exécuter la route Hai Phong, s'étendant à nouveau en seulement deux ans.

Bach Thai Buoi avait surmonté une concurrence féroce, et ses contemporains l'ont salué comme le «Seigneur des fleuves Tonkin». Cependant, son rêve était de traverser l'océan à la voile. Son prochain jalon a été lorsqu'il a conçu et construit le plus grand navire du Vietnam à cette époque. Le 7 septembre 1919, Bach Thai Buoi a lancé le navire Binh Chuan, qui a navigué de Hai Phong à Saigon et a créé de nouveaux marchés et de nouvelles entreprises. Avec sa richesse abondante, il a rapidement conquis le marché. Il semblait que rien ne pouvait l'arrêter, et il a commencé à faire des plans pour développer encore plus son entreprise, mais malheureusement, il est décédé en 1932 à Hai Phong à l'âge de 58 ans. Il a été enterré dans la zone de la mine de charbon d'Uong Bi à Quang Yen dans la province de Quang Ninh. Outre le siège social à Nam Dinh, il a ouvert une succursale à Ben Thuy en juin 1914 et une autre à Hanoï en août 1914, que l'on peut encore voir devant le pilier de l'Horloge près de l'ancien pont Paul Doumer (aujourd'hui rue Tran Quang Khai). Les navires de Bach Thai Buoi dominaient les voies navigables entre Hanoï, Hai Phong, Nam Dinh, Tuyen Quang et Cho Bo. En 1916, Bach Thai Buoi

a officiellement établi son entreprise sur les rives de la rivière Tam Bac à Hai Phong, la Bach Thai Buoi Ocean and River Transportation Company. Au fil des années, la société a ouvert d'autres succursales et sa flotte est passée de trois à trente navires d'origine. La capacité des navires à passagers variait considérablement, pouvant transporter entre 55 et 1.200 personnes. « Mon admiration pour Bach Thai Buoi m'a encouragé, et c'est pourquoi Heritage Cruises est né. Nous nous efforçons d'appliquer ses pratiques et ses valeurs éthiques pour apporter l'héritage de notre nation à nos clients », a déclaré Pham Ha, PDG d'Heritage Cruises. Les voyageurs d'Heritage Cruises suivra les traces de Bach Thai Buoi pour redécouvrir le fleuve Rouge et son delta. C'est la première étape vers la réalisation du rêve de Pham Ha d'introduire des croisières le long de la côte, apportant la beauté du pays aux voyageurs. « Les encouragements et le soutien enthousiaste de Bach Que Huong, l'arrière-petite-fille de notre bien-aimé Bach Thai Buoi, nous a rendus très fiers et nous a donné encore plus confiance dans le succès de ce projet de croisière à Hai Phong », partage Pham Ha.

Les amateurs d'art à bord peuvent visiter la toute première galerie flottante du golfe du Tonkin, avec des dizaines de peintures de Pham Luc, surnommé le « Picasso vietnamien ». Pham Ha, PDG de Heritage Cruises, a déclaré qu'il s'était rendu compte que les peintures et l'art en général peuvent être les grands atouts du pays car ils reflètent la culture et l'histoire nationales. « À travers les peintures, nous pouvons mieux comprendre le passé et le présent, la guerre, le patrimoine ainsi que la vie du peuple vietnamien. Ce sont toutes d'excellentes fonctionnalités pour présenter aux visiteurs vietnamiens et étrangers notre art, notre histoire et notre culture et c'est pourquoi j'ai choisi d'inclure ces valeurs patrimoniales dans mes croisières ». Pham Ha a déclaré que les visiteurs avaient beaucoup de temps dans leur voyage, afin qu'ils puissent découvrir et également en apprendre davantage sur les histoires avec des valeurs ethniques derrière ces mêmes expériences. Au lieu de choisir de construire les majestueux navires de style occidental, Heritage Cruises Binh Chuan choisit une histoire vraie pour explorer et exprimer les valeurs d'art, d'histoire, de

culture et de cuisine du Vietnam. Cela peut être considéré comme une continuation du patriotisme de Bach Thai Buoi. Depuis le déploiement de Heritage Cruises Binh Chuan, de nombreux clients ont évalué leur niveau de satisfaction de 6 à 7 étoiles sur une échelle de 7 étoiles, ce qui marque une reconnaissance remarquable pour un produit créé par Lux Group. « C'est la première fois que Pham Ha développe cette idée unique et je me sens très excité lorsque mes peintures sont exposées sur l'espace patrimonial du » roi des navires « Bach Thai Buoi. » dit Pham Luc. « Heritage Cruises Binh Chuan est spécialement conçu pour donner aux visiteurs la possibilité de profiter de l'art dans un cadre du patrimoine naturel. » Pham Luc (né le 14 mars 1943) est un artiste né à Hue vivant et travaillant à Hanoï. Il est considéré comme un artiste avec un style distinctif signifié par des imageries humbles et libres d'esprit, une palette sombre mais chaleureuse et divers médiums. Outre la composante visuelle de ses œuvres, la beauté des peintures de Pham Luc réside dans le contenu - émotions romantiques, désir de paix et de liberté parallèlement à la réminiscence de la guerre.

Une centaine de peintures de Pham Luc, dont beaucoup de la période 1965-1975, sont exposées sur Heritage Cruises. Basé sur une passion partagée, Heritage Cruises est étroitement lié à l'artiste et cela se reflète dans le style général, le décor, la cuisine, le vin, la musique, l'art et le service à bord. Toutes ces choses représentant le Vietnam se combinent pour créer des souvenirs uniques pour les clients dans la merveille naturelle de la baie d'Ha Long, elle-même un chef-d'œuvre. Pham Ha a déclaré qu'il aimait beaucoup les œuvres d'art et que collectionner des peintures était son passe-temps. Les beaux-arts vietnamiens contribuent à l'art mondial avec des peintures sur laque et des peintures sur soie, qui sont également les principaux types de peintures de Pham Luc. Sur les étagères de Heritage Cruises Binh Chuan se trouve également un exemplaire de « Entrepreneurship in Age 1.0 », qui raconte l'histoire du grand homme d'affaires vietnamien Bach Thai Buoi. Les histoires ont été recueillies par les membres de sa famille. Le long de ses couloirs, les croisiéristes peuvent également admirer des peintures anciennes, des photos, des statues et des tenues, toutes représentatives de la culture vietnamienne. Les amateurs d'art à bord peuvent visiter

la toute première galerie flottante du golfe du Tonkin, avec des dizaines de peintures de Pham Luc, surnommé le « Picasso vietnamien ». Il est considéré comme un artiste avec un style distinctif signifié par des imageries humbles et libres d'esprit, une palette sombre mais chaleureuse et divers médiums. Des visites guidées d'art peuvent être organisées ainsi que des ventes aux enchères occasionnelles. Les services de conciergerie sont une spécialité à bord du navire, avec un ratio personnel-invité de un pour un, garantissant que tous les besoins sont satisfaits. À bord se trouvent 40 membres d'équipage, dont un directeur de croisière et un responsable des expériences. Outre les transferts quotidiens en limousine entre Hanoï et l'archipel de Cat Ba sur demande, l'équipe d'Heritage Cruises peut également organiser des vols charters privés, des hélicoptères ou des hydravions. « Nous proposons des programmes planifiés d'une ou deux nuits tels que Heritage Discover et Heritage Explorer. En outre, des expéditions patrimoniales de trois à quatre nuits vers l'ancien port de commerce de Van Don et des charters privés pour les loisirs et les professionnels sont disponibles sur demande », a déclaré Pham Ha.

« En général, on peut dire que le tourisme et les voyages ont changé toute ma vie. J'ai travaillé dans divers domaines mais depuis que j'ai travaillé dans le tourisme, je suis vraiment heureux. Je me rends compte que le voyage est ma plus grande passion et comme je suis content de ce que je fais, je peux l'étendre à l'ensemble du Groupe Lux ainsi qu'aux sociétés membres. Toutes nos équipes considèrent l'expérience et la satisfaction client comme leur objectif ultime dans le travail », selon Pham Ha. « À mon avis, dans l'industrie du tourisme et des services, rendre les clients heureux peut conduire au bonheur de soi, c'est pourquoi j'appelle cela une carrière heureuse. Si vous voulez être heureux, vous devez le faire du fond du cœur, en faire l'expérience que vous souhaitez, envers le client et faire passer ses besoins en premier.

Par conséquent, la valeur fondamentale que j'oriente vers mon équipe est toujours de "fournir du Bonheur" ». Les croisières sont devenues de plus en plus familières parmi de nombreux voyageurs vietnamiens. Mais peu de gens savent que les croisières ont été introduites pour la première fois au Vietnam au début du 20^e siècle. Inspiré par l'esprit et l'ambition de l'entrepreneur vietnamien Bach Thai Buoï, Heritage Cruises est riche en valeurs culturelles et dispose d'une bibliothèque avec des livres sur la culture vietnamienne. En plus de contempler les valeurs culturelles trouvées à l'intérieur de la croisière, les passagers peuvent également opter pour une ou plusieurs activités de loisirs, notamment le kayak autour de la baie de Lan Ha et profiter du magnifique coucher de soleil tout en sirotant un cocktail.

Un hermoso viaje con los recuerdos patrimoniales vietnamitas

Heritage Binh Chuan

Vamos en un viaje histórico-cultural para conocer el cuento comercial de Bach Thai Buoi, el “rey del barco vietnamita” y la vida del hombre apodado como el “Picasso vietnamita” Pham Luc a través de una colección de 100 obras.

Los visitantes tendrán una experiencia interesante en el crucero tras descubrir el espacio patrimonial de Heritage Binh Chuan, un yate de cinco estrellas, que recorre la ruta de la bahía de Lan Ha, Cat Ba y Hai Phong. Se inspiró en el barco Binh Chuan, creado por Bach Thai Buoi, el primer vietnamita en construir un barco “hecho en Vietnam” para realizar el viaje de Hai Phong a Saigón. En el yate Heritage Binh Chuan, los pasajeros pueden experimentar un viaje histórico-cultural, tras retroceder en la historia y la cultura para conocer la historia empresarial de Bach Thai Buoi y la vida del “Picasso vietnamita” Pham Luc a través de su colección de 100 obras. El yate Heritage Binh Chuan está diseñado con el estilo boutique, un estilo de características únicas, mostrando tanto su propio aspecto moderno como valores tradicionales. Especialmente, en el centro del barco se encuentra la estatua de bronce sólido del empresario Bach Thai Buoi. Es una forma del propietario del moderno barco Heritage Binh Chuan para rendir

homenaje al primer “rey del barco” de Vietnam y también para recordar el significado de la embarcación. En 1919, se inauguró el primer barco vietnamita Binh Chuan. Justo 100 años después, en 2019, se botó el moderno Heritage Binh Chuan con los hermosos recuerdos del legendario modelo antiguo. Pham Ha, el “padre” de Heritage Binh Chuan y también el presidente de Lux, una corporación vietnamita especializada en servicios de resort de clase alta, contó con Vietnam+ durante la entrevista que durante la construcción del barco, por suerte se pudo conectar con Bach Que Huong, una de las bisnietas del empresario Bach Thai Buoi. Después de conocer a Pham Ha y su proyecto significativo de un barco conmemorativo, Bach Que Huong y la familia decidieron bautizar al yate de Pham Ha con el mismo nombre que el barco antiguo y también le entregaron las viejas piezas de acero de Binh Chuan para la exhibición en el yate nuevo. Pham Ha colocó los regalos con respeto junto a la imagen del mapa nacional de Vietnam.

Durante la visita de nuestros periodistas de Vietnam+ al barco, el director ejecutivo Pham Ha nos contó con pasión y entusiasmo las anécdotas de la leyenda de la naviera vietnamita Bach Thai Buoi, por lo que nos dejó una impresión profunda sobre los valores de la historia y la cultura vietnamita reflejados en el barco. Pham Ha recuerda los valores antiguos como una parte inseparable de él mismo, ya que nació en una zona rural en el delta del río Rojo con la cultura de una aldea en el norte de Vietnam. Esta nostalgia fue plasmada en el lujoso espacio del yate Heritage Binh Chuan. Diseñado por un empresario apasionado por el arte, en el interior del barco también se respira el aliento artístico. Pham Ha recopiló las fotos de antiguos pobladores de la región indochina, junto con numerosas pinturas de artistas famosos nacionales e internacionales en las últimas décadas, entre las cuales se incluyen las 100 obras de Pham Luc, quien nació en 1943 y

ha pasado a la historia como el “Picasso vietnamita”. Las obras de arte del artista Pham Luc expuestas en el barco fueron creadas entre los años 1961 y 2019, utilizando todos los tipos de materiales tradicionales como pinturas al óleo, lacas, óleos sobre papel, entre otros. Especialmente, el pintor aprovechó también los materiales especiales como sacos y bolsas de arroz utilizados durante la guerra en Vietnam para crear sus obras, lo que se convirtió en la marca propia de Pham Luc dentro de la plástica vietnamita. Las obras del pintor Pham Luc llevan las características de los soldados, fuertes, liberales y llenas de espontaneidad. Su estilo pictórico es directo y contundente, captando directamente sus emociones. Con muchas dimensiones en cuanto al espacio y el tiempo, desde la guerra hasta la paz, los espectadores disfrutarán de cada obra tras verse inmersos en un mundo de arte, cultura e historia.

“Se trata de la primera vez que se desarrolla una idea única de un barco bajo el nombre Binh Chuan del famoso empresario vietnamita Bach Thai Buoi. Me siento muy orgulloso, ya que mis creaciones fueron mostradas en este espacio patrimonial”, compartió el artista Pham Luc. Por su parte, el director ejecutivo Pham Ha compartió que las pinturas de Pham Luc “tocan los recuerdos de mi infancia y los sentimientos rurales, por lo que colecciono muchas de sus pinturas”. Por lo tanto, este lugar se convirtió en un espacio especial, la primera galería de pinturas en Vietnam colocada exclusivamente en un yate para que se disfrute del arte en un entorno natural especial. En el barco se preparan los trajes de Ao Dai vietnamita de estilo

antiguo, con los que los visitantes pueden ponerse y experimentar la vida antigua durante las cenas de lujo, recreadas al estilo de la corte real. Hoang Thuy Duong, una turista de Hanoi, dijo que estar muy impresionada con el espacio cultural en el yate Heritage Binh Chuan. Añadió que es la primera vez que experimentó los valores tradicionales tan claramente, y que le ha traído muchos recuerdos y emociones inolvidables. Otros visitantes jóvenes expresaron también que definitivamente regresarían para experimentar profundamente una vez más este servicio de cruceros artísticos. Expresaron que fue un viaje inolvidable, que puedan retroceder en la historia y la cultura para conocer la historia empresarial de Bach Thai Buoi.

"Người Việt đi tàu Việt"
BẠCH THÁI BƯỞI