

**VỀ VỤ KIỆN THUÊ TÀU ALBERT SARRAULT
CỦA BẠCH THÁI BƯỞI VỚI HẠM ĐỘI ĐÔNG DƯƠNG (1923):
TIẾP CẬN TỪ NGUỒN TÀI LIỆU LƯU TRỮ**

Phan Thị Thu

Trường Trung học Phổ thông Anhtan, Hà Nội

Tóm tắt. Để tiết kiệm chi phí kinh doanh, công ti Bạch Thái Bưởi đã thuê con tàu Albert Sarraut của Hạm đội Đông Dương trong vòng một năm với mức giá là 5.400 đồng bạc mỗi tháng được tính từ 13/06/1922. Nhưng trong quá trình sử dụng, con tàu thường xuyên gặp sự cố về máy móc. Vì vậy, Bạch Thái Bưởi đã kiện Hạm đội Đông Dương. Vụ kiện diễn ra rất phức tạp và cuối cùng Bạch Thái Bưởi phải nhận phần thiệt thòi về mình. Bài viết đã chỉ ra nguyên nhân dẫn đến các tranh chấp và những tranh biện tại tòa án diễn ra rất gay gắt nhưng cuối cùng phần thắng lại nghiêng về phía Hạm đội Đông Dương. Bài viết cũng chỉ ra lý do vì sao Bạch Thái Bưởi thua kiện. Từ đó thấy được vị thế của doanh nhân người Việt so với người Pháp trong thời Pháp thuộc.

Từ khóa: Bạch Thái Bưởi, Hạm đội Đông Dương, Albert Sarraut, vận tải đường thủy ở Bắc Kỳ.

1. Mở đầu

Lĩnh vực kinh doanh vận tải đường thủy ở Bắc Kỳ đến đầu thế kỷ XX mới có sự góp mặt của doanh nhân người Việt. Bạch Thái Bưởi là người đầu tiên thử sức lập công ti vận tải. Do vốn liếng của người Việt nhỏ hơn, kinh nghiệm kinh doanh vận tải thì đang trong quá trình tích lũy nên ngay cả Bạch Thái Bưởi - được phong là “Chúa sông Bắc Kỳ” cũng nhiều lần bị doanh nhân người Pháp chèn ép. Sự cạnh tranh không công bằng này cũng đã được tác giả Lê Minh Quốc nhắc đến trong cuốn sách của ông “Bạch Thái Bưởi khẳng định nhân tài nước Việt” viết năm 2007 với đoạn viết “không riêng gì Bạch Thái Bưởi mà cả giới tư sản Việt Nam đang phải đối phó với sự chèn ép của chính quyền thực dân” [3; tr.62]. Tuy nhiên vụ kiện giữa Bạch Thái Bưởi với Hạm đội Đông Dương về việc thuê tàu Albert Sarraut năm 1923 thì lại không được tác giả đề cập chi tiết. Toàn bộ tài liệu về vụ kiện giữa Bạch Thái Bưởi và Hạm đội Đông Dương được lưu trữ dưới dạng bản gốc bằng tiếng Pháp. Sau này Trung tâm lưu trữ quốc gia I của Việt Nam được phép lưu trữ và đã công khai cho độc giả được đọc [1], [4-7]. Nghiên cứu vấn đề này dưới góc độ được tiếp cận tài liệu gốc, quý đề có thể đưa ra được những đánh

Ngày nhận bài: 1/5/2019. Ngày sửa bài: 29/7/2019. Ngày nhận đăng: 15/8/2019.

Tác giả liên hệ: Phan Thị Thu. Địa chỉ e-mail: phanthu2206@gmail.com

giá, ý kiến của mình về vụ kiện giữa Bạch Thái Bưởi với Hạm đội Đông Dương. Từ đó nhận thấy rằng khi kinh doanh vận tải, người Việt đã rất non nớt trong việc thẩm định chất lượng tàu, chưa hiểu rõ luật thương trường nên phải nhận phần thiệt thòi về mình. Doanh nhân Pháp thì luôn được bảo trợ trong cả kinh doanh và trong cả những vụ tranh chấp. Vậy nên, dòi vòng tay trợ cấp của chính phủ Pháp thì không lâu sau đó Hạm đội Đông Dương cũng đi đến phá sản. Và con tàu Albert Sarraut được báo chí thời đó tung hô rất hiện đại do nồi hơi được nhập từ Pháp cũng không được như mong đợi ban đầu.

2. Nội dung nghiên cứu

2.1. Nguyên nhân vụ kiện

Tàu Albert Sarraut được đặt theo tên của Toàn quyền Đông Dương - người đã có hai nhiệm kỳ nắm quyền (lần đầu từ cuối năm 1911 tới năm 1914; lần thứ hai từ năm 1917 tới năm 1919). Tàu Albert Sarraut là con tàu bọc thép dài 90 m, rộng 12 m, trọng lượng 3100 tấn. “Con tàu được chế tạo theo mô hình Marie – Louise, tức là sản xuất theo kiểu càng nhanh càng tốt” [1]. Mô hình Marie - Louise được đặt tên theo vợ của Napoleong, vì vậy những người thủy thủ trên tàu được mệnh danh là con của hoàng hậu.

Tàu Albert Sarraut là 1 một trong 3 ba con tàu nổi tiếng được đóng tại Việt Nam với số tiền đầu tư khổng lồ [1]. Đây là một trong những con tàu đặc biệt bởi nó được sản xuất tại Sài Gòn, lần đầu tiên ở đây đóng được con tàu hiện đại như vậy. Tuy nhiên nồi hơi - thiết bị sử dụng năng lượng của chất đốt nhằm cung cấp hơi nước cho động cơ được nhập từ Pháp. Ngày 16/4/1921, con tàu được hạ thủy trước sự chứng kiến của Bộ trưởng Bộ thuộc địa và Thống sứ Bắc Kỳ của Pháp tại Đông Dương và rất nhiều người dân Việt Nam [2; tr 1]. Sự hiện đại của con tàu tạo ra sự hứng khởi đối với người Pháp và là minh chứng cho sức mạnh của chính quốc đối với những người dân thuộc địa. Hạm đội Đông Dương là chủ sở hữu trực tiếp của con tàu Albert Sarraut dưới sự quản lí của Toàn quyền Đông Dương.

Bạch Thái Bưởi là người đầu tiên thuê được con tàu Albert Sarraut từ khi nó ra đời. Ông là nhà tư sản người Việt nổi tiếng trong lĩnh vực kinh doanh vận tải đường thủy tại Bắc Kỳ. Năm 1909 ông bắt đầu khởi nghiệp từ ngành vận tải, lấy Nam Định là trụ sở đầu tiên. Đến năm 1916 khi việc kinh doanh phát đạt hơn, ông quyết định mở thêm một trụ sở nữa ở Hải Phòng và phát triển thành Giang Hải luân thuyền Bạch Thái công ti [3; tr 45]. Dù việc kinh doanh mảng vận tải đường biển có lượng hành khách và hàng hóa luân chuyển khá nhiều nhưng là một tư sản người Việt, ông không trường vốn trong việc đầu tư mua tàu mới hoặc việc đóng một con tàu cũng phải cần nhiều thời gian và phải nhập máy móc ở nước ngoài. Vì vậy, giải pháp kinh doanh của công ti Bạch Thái Bưởi đa phần là mua lại tàu cũ của tư sản người Pháp hoặc thuê tàu của họ.

Con tàu Albert Sarraut đã thu hút Bạch Thái Bưởi bởi danh tiếng và sự hiện đại của nó. Tàu thuộc quyền kiểm soát của Toàn quyền Đông Dương giao cho Hạm đội Đông Dương trực tiếp quản lí. Tàu đã được kiểm tra đủ tiêu chuẩn để di chuyển trên mặt biển theo những tiêu chuẩn được ghi rất rõ trong điều luật 17/04/1907 về loại hình vận tải [2; tr 4]. Ngày 13/06/1922 hợp đồng về việc thuê tàu Albert Sarraut giữa Hạm đội Đông Dương và công ti của Bạch Thái Bưởi được kí kết, hợp đồng có giá trị trong 1 năm. Theo hợp đồng này, “công ti của Bạch Thái Bưởi sẽ trả cho Hạm đội Đông Dương số tiền thuê hàng tháng là 5.400 đồng bạc, số tiền này bao gồm cả phí bảo hiểm thân tàu” [1].

Bạch Thái Bưởi tin tưởng rằng chiếc tàu vận hành tốt trước khi Hạm Đội Đông Dương giao cho ông và đã có bảo hiểm tàu. Đó là lí do mà ông đã giao tiền trước cả khi ông nhận con tàu.

Hợp đồng bảo hiểm nếu tàu bị hư hỏng có mức bồi thường tối đa hai triệu đồng bạc, phí bảo hiểm là 2.5% mỗi năm cho các chuyến đi trong khu vực Châu Á. Đối với chuyến khứ hồi đến Châu Âu có thêm phí bảo hiểm là 0,5%, Bạch Thái Bưởi sẽ phải sửa chữa những thiệt hại có giá dưới 5.000 đồng bạc và những thiệt hại do nhân viên của ông gây ra [4].

Khi kết thúc hợp đồng, công ti của Bạch Thái Bưởi phải trả lại tàu cho Hạm đội Đông Dương tại cảng Sài Gòn và hoàn toàn đảm bảo con tàu trong tình trạng tốt về tổng thể và đầy đủ những thiết bị trên tàu. Công ti của Bạch Thái Bưởi phải trả phí cho những sửa chữa do sự tổn hại của con tàu. Nếu có sửa chữa kéo dài ngoài hợp đồng thì Bạch Thái Bưởi phải tiếp tục trả tiền thuê cho thời gian sửa chữa này. Nếu tàu phải sửa chữa trước khi bàn giao thì thời gian sửa chữa cần thiết cho đến khi con tàu được đưa về đúng cảng Sài Gòn sẽ được tính vào hợp đồng nói trên và làm tăng khoản thanh toán tiền thuê tương ứng. Hợp đồng cũng xác định Hạm đội Đông Dương sẽ phải nhận những sửa chữa lớn vì nó nằm trong quyền lợi bảo hiểm. Việc thanh toán tiền thuê sẽ bị đình chỉ nếu nguyên nhân hỏng hóc đến từ vấn đề con người.



Hình 1. Hình ảnh con tàu Albert Sarraut

Nguồn: <https://www.marine-marchande.net/Perchoc/Perchoc-01/01-Perchoc.htm?fbclid=IwAR13KF0To6KDiWEC274nttGqL6SH2Tp-mTkQ75PbwzDDZ9RTBDJi4AqprPM>

Trong quá trình vận hành và kinh doanh, tàu Albert Sarraut thường xuyên gặp trục trặc, hỏng hóc khiến công ti Bạch Thái Bưởi tổn thất không ít. Những điều khoản ràng buộc giữa hợp đồng bảo hiểm và hợp đồng thuê tàu khiến việc vừa đảm bảo sửa chữa con tàu nhanh (tránh dồn phí thuê, tối ưu thời gian khai thác), vừa phải giữ nguyên trạng con tàu chờ bảo hiểm xử lí trở nên rất khó khăn (nếu bên bảo hiểm do các lí do khách

quan và chủ quan chưa thể định giá sửa chữa con tàu) và là nguyên nhân dẫn đến những tranh chấp, kiện tụng sau này.

Trong chuyến đi đầu tiên của mình vào tháng 7/1922, con tàu đã phải sửa chữa khá nhiều ở nồi hơi và máy móc (do nhân viên trên tàu sửa). Trong một chuyến hành trình đến Thượng Hải, ngày 20/01/1923, con tàu lại bị hỏng lớn ở nồi hơi, máy móc. Trong khi ít ngày nữa, ngày 6/02/1923 con tàu có lịch trình đi Manilla. Vì vậy, Bạch Thái Bưởi đã chủ động sửa chữa (không thông qua bảo hiểm) tại Trung Quốc. “Xưởng sửa chữa đã lập hóa đơn cho công ti của ông Bạch Thái Bưởi phải trả phí sửa lên đến 5.000 đồng bạc” [5; tr 15]. Mức tiền này đủ để Hạm đội Đông Dương phải chi trả hóa đơn sửa chữa cho Bạch Thái Bưởi theo hợp đồng thuê tàu. Nhưng Hạm đội Đông Dương đã từ chối yêu cầu này. Đây là nguyên nhân dẫn đến các tranh chấp.

2.2. Những tranh biện giữa Bạch Thái Bưởi và Hạm đội Đông Dương tại tòa

Ngày 15/03/1923 Bạch Thái Bưởi đã mời 8 người làm chứng để kiện Hạm đội Đông Dương vi phạm hợp đồng. Sau nhiều phiên hội thẩm, đầu năm 1923 tòa án đưa ra phán quyết yêu cầu bổ nhiệm một chuyên gia đến trực tiếp đánh giá tình trạng con tàu nhưng sự thật vẫn chưa được ngã ngũ. Phán quyết thứ hai đưa ra ngay sau đó, vào ngày 27/03/1923 tòa án yêu cầu bổ nhiệm ba chuyên gia đến thẩm định lại con tàu. Khi đã có đủ ý kiến của ba chuyên gia, tòa đã dựa vào đó để tiếp tục phiên tòa.

Trong một bản báo cáo của chuyên gia Ripert đã chỉ ra rằng: “Con tàu được chế tạo trong chiến tranh, lại làm theo mô hình Marie - Louise đảm bảo yếu tố nhanh và rẻ, do đó không đảm bảo chất lượng về sau” [6; tr 1]. Bằng chứng là sau này, nước Pháp đã bán lại rất nhiều chiếc tàu như vậy cho doanh nhân bên ngoài. Chuyên gia Ripert đã căn cứ vào điều này để đưa ra nhận định rằng chiếc tàu kém chất lượng. Mặc dù Hạm đội Đông Dương đã biện hộ rằng, những thiết bị chưa đạt chuẩn của con tàu là không đáng kể. Nhưng báo cáo trên đã có lợi cho Bạch Thái Bưởi.

Trong bản báo cáo thứ hai của Chuyên gia Paillet đến từ Cục bảo hiểm nổi tiếng Veritas đã viết: những thiệt hại đó là bình thường do vấn đề thời tiết gây nên [7; tr 4]. Việc sửa chữa đã hoàn thiện và được chuyên gia Paillet phê duyệt việc tàu có thể ra khơi. Trong quá trình di chuyển, con tàu đã trải qua những cơn bão lớn dẫn đến sự hỏng hóc về sau. Bản báo cáo kết luận rằng: con tàu không có khuyết điểm về máy móc. Những vấn đề gặp phải là những chuyện bình thường của một chiếc tàu khi phải đối diện với thiên tai.

Bạch Thái Bưởi thì lại cho rằng những hỏng hóc là do sự không hoàn hảo của con tàu chứ không phải do thời tiết và đã có những văn bản chứng minh điều đó. Bạch Thái Bưởi đã cho rằng con tàu không đủ khả năng chở số lượng hàng hóa như tải trọng đã đăng kí ban đầu là 3.100 tấn. Bằng chứng là chỗ để hàng hóa không thể chứa nổi số hàng hóa ngay cả khi xếp ở dưới hầm và trên mặt tàu.

Hạm đội Đông Dương đã phản bác lại rằng: trên thực tế con tàu được thiết kế để chở than. Nhưng người thuê lại chở loại hàng hóa khác và như vậy là không phù hợp. Trong hợp đồng thuê đã không nêu rõ người thuê muốn chở nhiều loại mặt hàng. Lẽ ra Bạch Thái Bưởi nên kiểm tra đặc điểm con tàu trước khi thuê nó. Vấn đề này trên thực tế đã được giao kèo bằng miệng giữa Bạch Thái Bưởi và Hạm đội Đông Dương trước khi đi đến kí hợp đồng. Do đó, ông Bạch quy ước việc này sẽ được áp dụng trong mọi trường hợp ngay cả khi nó không được ghi trong hợp đồng. Tuy nhiên, Hạm đội Đông

Dương chỉ căn cứ vào những điều khoản kí trong hợp đồng nên cho rằng những tiêu chí bên Bạch Thái Bưởi đưa ra là không phù hợp với hợp đồng kí kết nên đã bác bỏ những đòi hỏi đó.

Bản báo cáo thứ ba của chuyên gia Sources cũng do cục bảo hiểm Veritas cử đến cũng cho rằng tàu không bị hư hại gì. Kiểm tra thủy lực theo quy định của tàu hơi nước cho kết quả: áp suất hoạt động từ 13K đến dưới áp lực 23K trong 10 phút. Trong thời gian thử nghiệm này, không có tiếng kêu và không có dấu vết của sự quá tải [2; tr 6]. Chuyện hỏng hóc trong chuyến hành trình đến Thượng Hải là hư hại do nhân viên trên tàu gây ra. Thuyền trưởng tàu ra lệnh kích hoạt đèn nhưng nhân viên M.Herrne không biết cách kiểm soát nhiệt. Đây là sơ suất chủ quan do thiếu kinh nghiệm, nhân viên trên tàu đã khởi động nồi hơi quá mức dẫn đến hỏng máy. Theo bộ luật dân sự và theo hợp đồng thì bên Bạch Thái Bưởi phải chịu trách nhiệm về những sai sót này.

Bạch Thái Bưởi thì lại lập luận rằng ông không phải là người chọn phi hành đoàn trên tàu này nên ông cho rằng Hạm đội Đông Dương phải chịu trách nhiệm chung, nhân viên sai phạm là M.Herrne và thuyền trưởng M.Pinatel chịu trách nhiệm liên đới. Hạm đội Đông Dương là người tuyển chọn phi hành đoàn cho tàu, hai người này cũng có tên trong hợp đồng thuê tàu khi bàn giao. Hạm đội Đông Dương lại lập luận, nếu bên Bạch Thái Bưởi không muốn hai người này thì phải trao đổi trước khi kí kết [7; tr 8]. Hợp đồng đã kí kết và toàn bộ việc quản lí những người trong hợp đồng đều được giao cho công ti của Bạch Thái Bưởi.

Một văn bản khá quan trọng được đưa ra: đó là quy định “trên 1 tàu máy phải có ít nhất hai nhân viên người Châu Âu được cấp phép vận hành tàu” [6; tr 3]. Việc đưa ra văn bản này sẽ có lợi cho ông Bạch Thái Bưởi. Vì bản kê khai nhân viên khi Hạm đội Đông Dương chuyển giao chỉ có một người duy nhất là người Châu Âu có bằng cấp là thuyền trưởng. Hạm đội ngại biện rằng mình phải hoàn tất khâu nhân sự của phi hành đoàn trước ngày khởi hành, thời gian quá gấp nên không thể tìm được một phi hành đoàn nào giàu kinh nghiệm hơn ở khu vực Châu Á lúc đó nên đã phải tuyển những nhân viên thiếu kinh nghiệm tham gia vận hành tàu. Hơn nữa chính bên Bạch Thái Bưởi không yêu cầu thay đổi phi hành đoàn cho tàu và đẩy trách nhiệm cho đó là một quyết định mạo hiểm của Bạch Thái Bưởi. Chi tiết kỹ thuật chứng minh nồi hơi quá nóng gây hỏng hóc tàu là do sự thiếu hiểu biết khi vận hành tàu của nhân viên. Đây mới là nguyên nhân thực sự của những hỏng hóc.

2.3. Kết quả của vụ kiện

Kết luận cuối cùng của tòa án về tình trạng tàu là đạt tiêu chuẩn khi ra khơi. Lí do ở đây là nằm ở người nhân viên thiếu kinh nghiệm khi vận hành tàu. Vì vậy, chính Bạch Thái Bưởi phải chịu trách nhiệm dân sự về những thiệt hại mà nhân viên của ông gây ra. Phía Bạch Thái Bưởi phải trả phí sửa chữa cũng như phí bến bãi đỗ của tàu, trả tiền cho thời gian chuyên gia đến làm việc ở con tàu từ ngày 19/3/1923 đến ngày 15/10/1923 [6; tr 32].

Sau khi nhận phán quyết của tòa với sự tổn thất lớn về kinh tế, Bạch Thái Bưởi đưa ra đề xuất với Hạm đội Đông Dương: Sau khi chấm dứt hợp đồng 1 năm, công ti sẽ được đề nghị gia hạn miễn phí sử dụng tàu thêm một thời gian nữa vì trong thời gian tàu sửa chữa đã ảnh hưởng đến lịch trình gây tổn thất không nhỏ cho công ti ông, hơn nữa đây là sự cố không ai mong muốn. Hạm đội Đông Dương đã không đồng ý đề xuất trên

vì lí do bên Bạch Thái Bưởi đã gây thiệt hại tàu. Hạm đội Đông Dương đã đưa vụ việc ra tòa để kiện ngược lại Bạch Thái Bưởi do: Ngày 13/02/1923 con tàu cập cảng ở Manilla sau đó tàu trở lại Hải Phòng và không được sửa chữa những hư hỏng. Ngày 19/03/1923 con tàu được đưa về cảng Sài Gòn trước khi thanh lí hợp đồng. Nhưng khi tàu được đưa trả lại cho Hạm đội Đông Dương thì các thiết bị trên tàu đã bị mất mát khá nhiều. Hạm đội Đông Dương ước tính thiệt hại khoảng 1.200 đồng bạc. Tòa án đã phán quyết rằng Bạch Thái Bưởi phải bồi thường toàn bộ số tiền trên cho Hạm đội Đông Dương, bao gồm những vật chất trên tàu mất mát và những thiệt hại đi kèm [2; tr 8].

3. Kết luận

Đây là phiên tòa kiện tụng về kinh doanh vận tải phức tạp nhất trong thời thuộc Pháp bởi nhiều vấn đề còn mập mờ, chưa giải quyết dứt điểm. Người chịu thiệt ở đây là Bạch Thái Bưởi.

Lí do Bạch Thái Bưởi thua kiện đó là không có kinh nghiệm trong việc thẩm định chất lượng của một con tàu được đánh giá là hiện đại nhất lúc bấy giờ ở Việt Nam. Bạch Thái Bưởi có thuê cố vấn kỹ thuật và tin vào sự tung hô, quảng bá của người Pháp về sức mạnh nổi trội được nhập từ Pháp nên đã đồng ý kí hợp đồng mà không hề biết những khuyết điểm của con tàu. Phía Hạm đội Đông Dương là một thế lực mạnh thuộc quyền quản lí của Toàn quyền Đông Dương. Nổi trội của con tàu Albert Sarraut được nhập từ chính Pháp, nó được coi như bộ mặt của chính quốc, không thể bị coi là kém chất lượng.

Sau sự việc cho Bạch Thái Bưởi thuê con tàu Albert Sarraut kết thúc năm 1923, Hạm đội Đông Dương không lâu sau đó cũng dẫn đến phá sản. Số phận của con tàu Albert Sarraut cuối cùng được chính phủ Pháp yêu cầu gửi đến Toulon - một cảng quân sự lớn của Pháp ở Địa Trung Hải để tiêu hủy. Những tranh chấp kéo dài với Bạch Thái Bưởi cũng đã làm cho uy tín của Hạm đội Đông Dương giảm sút, phá sản là điều dễ hiểu.

Vụ kiện cũng phản ánh vị thế của doanh nhân người Việt so với người Pháp. Trong kinh doanh giữa người Việt và người Pháp, không ít lần người Việt chịu thiệt thòi, bất công. Nguyên nhân đến từ sự non yếu của doanh nhân người Việt trong việc tiếp thu pháp lí, hiểu luật còn mơ hồ. Trong khi đó, Hạm đội Đông Dương thuộc quyền quản lí của Toàn quyền Đông Dương, quen thuộc với các tranh chấp pháp lí lại được sự hỗ trợ của chính phủ Pháp. Thậm chí, chính phủ Pháp coi những tổ chức như Hạm đội Đông Dương, những sản phẩm của người Pháp là bộ mặt của quốc gia, không thể bị coi là kém chất lượng. Đây là bài học kinh doanh cho các doanh nhân người Việt đi thuê tàu Pháp. Sau này, nhà tư sản người Việt là Nguyễn Hữu Thu khi thuê con tàu Van Vollenhoven của người Pháp đã ghi rất rõ một điều khoản trong hợp đồng rằng: Có quyền chấm dứt hợp đồng mà không cần bồi thường.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Fonds de la Flotte indochinoise (Hạm đội Đông Dương) N0 22, Rapport sur l'exploitation de la Flotte Indochinoise. (Báo cáo về hoạt động của Hạm đội Đông Dương), TTLTQG I, Hà Nội.

- [2] A Fonds de la Résidence supérieure au Tonkin (Phủ Thống sứ Bắc Kỳ) - Hoàn chỉnh N0 21003, A.s du lancement du vapeur Albert Sarraut. (Về việc hạ thủy tàu hơi nước Albert Sarraut.), TTLTQG I, Hà Nội, tr.1, 4, 6, 8.
- [3] Lê Minh Quốc, 2007. *Bạch Thái Bưởi khẳng định nhân tài nước Việt*. Nxb Trẻ, Hà Nội, tr.45.
- [4] Fonds de la Flotte indochinoise (Hạm đội Đông Dương) N0 67, Correspondances d'échange entre le Directeur de la flotte indochinoise avec Bach Thai Bui sur les avaries et les réparations du vapeur de l'Albert Sarraut à Saigon. 1921- 1923 (Công văn trao đổi giữa Giám đốc Hạm đội Đông Dương với Bạch Thái Bưởi về thiệt hại và sửa chữa tàu Albert Sarraut ở Sài Gòn), TTLTQG I, Hà Nội.
- [5] Fonds de la Flotte indochinoise (Hạm đội Đông Dương) N0 54, Instance introduite par Bach Thai Bui, armateur à Haiphong contre le Directeur de la Flotte indochinoise pour l'innavigabilité du vapeur de l'Albert Sarraut. 1923- 1926 (Bạch Thái Bưởi, chủ tàu ở Hải Phòng kiện Giám đốc Hạm đội Đông Dương về việc tàu Albert Sarraut không lưu thông được), TTLTQG I, Hà Nội, tr.15.
- [6] Fonds de la Flotte indochinoise (Hạm đội Đông Dương) N0 66, Correspondances d'échange entre le Directeur de la flotte indochinoise avec l'avocat de Bach Thai Bui sur l'affrètement du vapeur de l'Albert Sarraut à Saigon. 1920- 1926 (Công văn trao đổi giữa Giám đốc Hạm đội Đông Dương và luật sư của Bạch Thái Bưởi về việc cho thuê tàu Albert Sarraut ở Sài Gòn), TTLTQG I, Hà Nội, tr.1, 3, 32.
- [7] Fonds de la Flotte indochinoise (Hạm đội Đông Dương) N0 55, Litige entre Bach Thai Bui, armateur à Haiphong et le Directeur de la Flotte indochinoise pour l'affrètement du vapeur de l'Albert Sarraut. 1925 (Tranh chấp giữa Bạch Thái Bưởi, chủ tàu ở Hải Phòng và Giám đốc Hạm đội Đông Dương về việc cho thuê tàu Albert Sarraut), TTLTQG I, Hà Nội, tr.4, 8.

ABSTRACT

The case of Bach Thai Bui to the fleets of indochina on hiring ship of Albert Sarraut (1923): an archiving approach

Phan Thi Thu

Anhxtanh High school, Hanoi

In order to save business costs, Bach Thai Bui' firm had hired the Albert Sarraut ship from an Indochinese Fleet for a year at a price of 5,400 coins, calculated from June 13th, 1922. However, in the using process, the ship often had trouble with its machines. Thus, Bach Thai Bui sued the Indochinese Fleet. The lawsuit became very complicated, finally Bach Thai Bui had to be at a disadvantage. The article points out the cause of the disputes and the arguments in the court were very fierce. However, ultimately the victory was in favor of the Indochina Fleet. The article also points out the reason why Bach Thai Bui lost the lawsuit. Since then we can see the position of Vietnamese businessmen in compared with the French in the French colonial period.

Keywords: Bach Thai Bui, Fonds de la Flotte indochinoise, Albert Sarraut, Navigation Services in Tonkin.