

THUYỀN MỸ CẬP BẾN NAM KỲ 1802 ...

Robert Hopkins Miller

Ngô Bắc dịch

Dẫn Nhập

Tháng Bảy năm 1787, Thomas Jefferson, khi đó đang làm Sứ Thần Hoa Kỳ tại Pháp, đã bày tỏ một sự quan tâm đến việc thụ đắc lúa giống từ Việt Nam (hay Nam Kỳ [Cochin-China], như vẫn thường được nói đến vào thời kỳ đó). Đây có thể tạo thành sự nhận thức chính thức đầu tiên của Hoa Kỳ về xứ sở hải ngoại xa xôi đó. Viết cho ông William Drayton tại South Carolina, ông Jefferson đã ghi nhận, "Ông Poivre, một nông gia quan trọng của vùng Isle of France, trong khi du hành xuyên qua nhiều nước tại Á Châu, đã quan sát với sự chú tâm đặc biệt đến những sản vật trong nền canh nông của họ, và ông ta cho chúng ta hay rằng tại **Nam Kỳ họ canh tác 6 loại lúa mà ông mô tả là ba trong số đó cần đến nước, và ba loại trồng trên những vùng đất cao.**" (1) Sau đó trong cùng bức thư, ông Jefferson -- có tầm nhìn xa như bao giờ -- quyết tâm nhập cảng lúa gạo tốt nhất của Việt Nam:

"Gạo khô của Nam kỳ được tiếng trông trắng nhất, có khẩu vị ngon nhất, và có năng suất cao nhất. Nếu thế có vẻ nó tổng hợp được các phẩm chất tốt của cả hai loại lúa khác mà chúng ta đã hay biết. Một khi nó có thể thay thế cho hai loại lúa kia, đó sẽ là một hạnh phúc vĩ đại, bởi nó sẽ giúp chúng ta xóa bỏ các ao tù đọng nước gây quá nhiều tổn thương cho sức khỏe và đời sống con người. Nhưng bởi có sức mạnh của thói quen, và tính thất thường của khẩu vị nên chúng ta không thể chắc chắn trước được rằng nó có thể tạo ra hiệu quả này hay không. Tuy nhiên sự thử nghiệm là điều đáng làm, và chờ xem là liệu nó có đưa đến việc tạo ra một phẩm chất thứ ba, và làm gia tăng nhu cầu hay không. Tôi sẽ gắng sức để thu lượm vài loại lúa giống từ Nam Kỳ. Tuy nhiên chuyện này chưa có gì chắc chắn và còn xa vời." (2)

Viết cho ông Drayton sáu tháng sau đó, trong tháng Một năm 1788, ông Jefferson biểu lộ sự quyết tâm liên tục của mình:

"Tôi có nhiều hy vọng đáng kể về việc nhận được một số lúa gạo khô từ Nam Kỳ, một ông hoàng trẻ tuổi của xứ đó, sau này đã ra đi từ nơi đây, có bảo đảm rằng các lúa giống đó sẽ được gửi đến tôi. Nhưng thế nào cũng phải chờ đợi ít lâu cho lần đầu. Đây cũng chỉ là những sự thử nghiệm; tuy nhiên khái niệm sáng suốt hướng dẫn chúng ta thử nghiệm mọi điều, và giữ chặt lấy điều tốt." (3)

Hiển nhiên, nỗ lực của ông Jefferson với ông hoàng trẻ đã không thành công bởi vì, hơn một năm sau đó, trong tháng Ba năm 1789, ông đã viết thư cho ông Malesherbes, một nhân vật Pháp nổi tiếng có sự quan tâm nhiều ngành trong đó bao gồm cả về thực vật học, yêu cầu ông ta dùng ảnh hưởng của mình để thu lượm "một trong số các loại lúa giống trồng tại Nam Kỳ trên vùng đất cao, và không cần nước nhiều hơn là lượng nước mưa bình thường."

"Mặt trời và đất vùng Carolina đủ mạnh để bảo đảm cho sự thành công của loại cây này, và ông Poivre đã đưa ra sự tường trình về phẩm chất của nó khiến có thể dẫn dụ người nông dân Carolina du nhập nó để thay thế cho loại lúa mà họ đang có, vốn đòi hỏi cả xứ sở bị đặt dưới nước trong một mùa nào đó trong năm, tiêu diệt một số lượng cư dân hàng năm với các chứng bệnh dịch tễ. Nếu ông có lòng tốt quan tâm về việc thu lượm giúp tôi một vài hạt giống của loại lúa khô của vùng Nam Kỳ, ông đúng là cung cấp một công trình quý giá nhất cho đồng bào tôi." (4)

Cùng ngày đó, ông Jefferson đã viết tương tự cho ông Benjamin Vaugh tại London, lại cũng trích dẫn ông Poivre và hy vọng là ông Vaugh quen biết những người "có quan hệ với Á Châu nhờ đó họ có thể thu lượm được giúp chúng tôi một vài hạt giống của loại lúa khô tốt nhất từ đất Nam Kỳ," và nếu được như thế, "tôi chắc rằng ông sẽ sẵn lòng giới thiệu chúng tôi với họ để nhờ thu lượm một vài hạt giống." (5) Mặc dù không sự phúc đáp nào được ghi nhận từ ông Vaugh, ông Malesherbes đã tức thời trả lời ông Jefferson, cho hay là hạt giống lúa khô từ Nam Kỳ chưa bao giờ chín tại Paris và, do đó, rất là khó khăn để tìm thấy tại địa phương. (6)

Mười lăm năm đã trôi qua trước khi một thương thuyền Hoa Kỳ thực sự lái vào cập bến một hải cảng của Việt Nam -- khởi điểm của tập trường trình này bắt đầu -- và ba thập niên khác đã trôi qua trước khi một thương nhân Hoa Kỳ sẽ quay về nước với ít hàng lụa và đường mía cùng một lượng nhỏ hàng gạo mà bất hạnh thay đã bị hủy hoại vì mối mọt và các loại sâu bọ khác. Chuyến du hành lần thứ nhì đó đối đầu với một tình trạng bài ngoại, với việc không quan tâm đến mậu dịch với Hoa Kỳ, với các quan chức nặng đầu óc địa phương, và với một loạt các chứng bệnh kỳ lạ, tất cả những điều đó đã làm nản lòng sự chú ý của Hoa Kỳ đến khu vực đó cho mãi đến thập niên tiếp sau.

I. THƯƠNG THUYỀN & THUYỀN TRƯỞNG

THƯƠNG THUYỀN FAME VÀ THUYỀN TRƯỞNG JEREMIAH BRIGGS

Năm 1802, Tổ Hợp Crowninshields tại Salem, Tiểu Bang Massachusetts, một trong những gia đình hải vận chính yếu vùng New England, đã gửi một thương thuyền sang Nam Kỳ (Cochin-China), hiển nhiên để trắc nghiệm một nguồn cung cấp đường và cà phê mới và chưa được thử nghiệm. Tổ Hợp Crowninshields có vẻ tin tưởng rằng nếu chuyến du hành sang Nam Kỳ thất bại, chiếc thuyền có thể cất (mua) được một chuyến hàng đáng giá tại Borneo hay một nơi nào khác trên lộ trình và chuyến du hành sẽ không đến nỗi vô ích. Bất kể ra sao, đây là chiếc thuyền đầu tiên của Hoa Kỳ trong lịch sử sang thăm viếng Việt Nam, và vị thuyền trưởng của tàu sẽ là người Hoa Kỳ đầu tiên đặt chân lên vùng đất đó (7).

Chiếc thuyền được chọn cho cuộc hải hành, tàu Fame, được hạ thủy với nhiều sự khoa trương âm ỉ, đã nhổ neo vào ngày 17 tháng Một năm 1803, do ông Jeremiah Briggs (8) làm thuyền trưởng. Vào ngày 15 tháng Năm năm 1802, tàu Fame đã nhìn thấy đảo Côn Sơn ngoài bờ biển phía nam của Nam Kỳ. Sáng hôm sau, tàu nhìn thấy Mũi St. James (Vũng Tàu, như được ghi chú nơi một phần sau trong nguyên văn, chú thích bởi người dịch) trên bờ biển hướng nam. Ngày 21 tháng Năm, tàu Fame hạ neo tại vịnh Turon (ngày nay là Đà Nẵng). Thuyền trưởng Briggs lên thăm một trong hai chiếc thuyền đang ở trong vịnh và khám phá ra

rằng hai chiếc tàu này thuộc quyền của "Quốc Vương Nam Kỳ" (King of Cochinchina trong nguyên văn, chú thích bởi người dịch) và được điều khiển bởi các người Pháp. Ông Briggs đã tới Đà Nẵng để gặp các viên chức điều khiển các chiếc tàu này, và trở về lại thuyền Fame ngày sau đó. Vị thuyền trưởng thâm niên nhất của Pháp mà ông Briggs đã tiếp xúc đã cố vấn ông Briggs đi đến "Cowe" (chữ trong nguyên văn, chú thích của người dịch) (được nghĩ là Huế), tức kinh đô, để yết kiến nhà vua hầu tìm hiểu là liệu có bất kỳ khả năng mậu dịch nào hay không.

Ông Briggs khởi hành đi Huế ngày 23 tháng Nam bằng một chiếc thuyền nhỏ cùng với năm người và một hướng dẫn viên người Bồ Đào Nha đến từ Ma Cao và hiện sống tại địa phương. Họ đã trải qua đêm lại "*Hai-foo* (có lẽ là Fai-foo tức Hội An ngày ngày, chú thích của người dịch), *một địa điểm có một số hoạt động mậu dịch.*" Nhật ký của ông Briggs ghi nhận rằng "*đã không có một dấu hiệu nào về công nghiệp tại đây, cư dân là những người lười biếng nhất mà tôi chưa từng trông thấy bao giờ, họ sống chính yếu nhờ cá mà họ đánh bắt được rất nhiều, các tốp lều của họ nói chung nhỏ bé, và hoàn toàn để trống toang hoác, để thích nghi với khí hậu vì trời nóng vô cùng.*"

Ngày kế tiếp, ông Briggs tiếp tục khởi hành đến Huế, ngược dòng sông "Hai-foo" (sông Thu Bồn (?), chú thích của người dịch), mà ông Briggs nhận thấy có thể hải hành bằng các thuyền buồm và ngay cả tàu nhỏ. Khi ông Briggs tới Huế, ông lên thăm một chiến thuyền thả neo ở đó và tìm gặp vị chỉ huy người Pháp. Ông Briggs đã ở trên chiến thuyền ba ngày với vị chỉ huy người Pháp và được cho hay rằng ông ta "chưa hề nghe thấy sự việc như là việc cất (mua) đường mía từ bờ biển này, và rằng ông ta không nghĩ điều đó có thể xảy ra." Tuy nhiên, vị chỉ huy người Pháp đã tìm kiếm sự chấp thuận của Nhà Vua cho phép ông Briggs được mua bán ở bất kỳ hải cảng nào dọc bờ biển. Nhà vua đã trao cho ông sự chấp thuận này, nhưng ông Briggs đã ghi nhận rằng ông "rất cảnh giác từ đầu rằng chúng ta sẽ giao dịch với các đối thủ của mình, khi ông ta chỉ được phép giao dịch tại đây trong vòng khoảng 6 tháng."

Sau khi rời tàu trong 6 ngày ông Briggs đã trở lại thương thuyền Fame với giấy phép mậu dịch của nhà vua. Trong 10 ngày sau đó, thương thuyền Fame đã đi thăm dò dọc bờ biển, nhưng hiển nhiên là không hề đặt chân lại trên đất liền bởi gặp phải các triều sóng to. Vào ngày 10 tháng Sáu, thương thuyền Fame đổi hướng sang Manila.

Phần còn lại trong chương nhật ký của thuyền trưởng Briggs về Nam Kỳ bao gồm một sự mô tả về xứ sở đó, tin tức được nghĩ là ông ta thu thập được xuyên qua các sự tiếp xúc với các vị chỉ huy tàu Pháp tại địa phương, và một sự tường thuật ngắn về các biến cố chính trị gần cận tại Nam Kỳ, trong đó ông ta ghi nhận sự gia tăng ảnh hưởng của Pháp tại đó. Thuyền trưởng Briggs cũng đã mô tả ngắn gọn về thành phố Huế, các sự phòng vệ bằng súng thần công (đại bác) đáng nể của nó, Cơ Mật Viện (Council House), thành Huế, và về nhà vua, các cung phi, thị vệ, cùng các thớt voi. Sau hết, nhật ký hải hành của ông Briggs ghi nhận rằng nhà vua đã phái một vị linh mục người Pháp đến gặp thuyền trưởng Briggs để thu thập một sự mô tả về Hoa Kỳ và các biên giới của nước này.

II. THUYỀN HAI BUỒM FRANKLIN VÀ THUYỀN TRƯỞNG JOHN WHITE

Sự tường thuật thứ nhì ghi nhận một người Hoa Kỳ thăm viếng Việt Nam là hồi ký của ông John White, một trung úy hải quân Hoa Kỳ, đi thuyền hai buồm Franklin, bỏ neo tại Cape St. James (mũi Vũng Tàu) hôm 7 tháng Sáu năm 1819. Ông White, sinh tại Marblehead, Massachusetts, vào năm 1782, đã được bầu làm hội viên Hội Hàng Hải Đông Ấn (East India Marine Society) tại Salem, Massachusetts vào năm 1806. Ông đã từ trần tại Boston năm 1840 sau khi đã vươn tới cấp thuyền trưởng. (9)

Sự tường thuật của White về chuyến hải hành được ấn hành năm 1823 tại Boston dưới nhan đề Lịch Sử Một Chuyến Du Hành Đến Biển Trung Hoa (A History of a Voyage to the China Sea). Trong đó, ông White phát biểu sự tin tưởng của ông rằng chiếc thuyền Franklin là chiếc thuyền Hoa Kỳ đầu tiên đã trương lá cờ "sao và sọc tại thành phố Sài Gòn." Người chủ biên của ông đề cập đến nhiều nỗ lực không thành công của các tàu thuyền Hoa Kỳ tìm kiếm

các mối hàng để buôn tại Việt Nam xảy ra trước cuộc thăm viếng của ông White, kể cả cuộc hải hành của thương thuyền Fame do ông Jeremiah Briggs làm thuyền trưởng. Chính ông White có nhìn nhận rằng đã có hai người Hoa Kỳ thực sự đã đặt chân lên đất Sài Gòn không lâu trước khi ông đến, thế nhưng một người, ông Olivier Blanchard, thuyền trưởng chiếc thuyền Marmion, đến từ Boston, đã ngã bệnh tại Sài Gòn và chết trước khi chiếc tàu của ông ta rời khỏi hải phận Việt Nam. Ông White đề cập tới hai chiếc thuyền Hoa Kỳ khác đã thăm viếng Nam Kỳ trong cùng một thời gian -- chiếc Beverly, thuộc cùng quyền sở hữu chủ của chiếc Marmion và do John Gardner làm thuyền trưởng, và chiếc Aurora, từ Salem, Massachusetts, do ông Robert Gould làm thuyền trưởng. (10)

Trong hồi ký của mình, ông White không đưa ra một manh mối nào về lý do tại sao ông đảm nhận một chuyến hải hành sang Nam Kỳ. Nhiệm vụ của ông rõ ràng có tính chất thương mại -- tìm kiếm và mang về một chuyến hàng hóa sinh lợi nhuận -- nhưng ông không giải thích tại sao một chiếc thuyền hai buồm dưới sự chỉ huy của một sĩ quan hải quân Hoa Kỳ lại được giao phó một nhiệm vụ như thế hay ai là người đã tài trợ cho phái bộ. Ông White cũng không cho thấy đâu là quyền lợi nói chung của Hoa Kỳ vào lúc đó tại chính vùng Nam Kỳ hay ngay cả về sự hiểu biết bao nhiêu của nền cộng hòa non trẻ đối với phần đất cá biệt đó của thế giới.

Tuy nhiên, hồi ký của ông có đưa ra một vài bằng chứng về sự hiểu biết khu vực đó, ngay trong văn bản hay nơi các cước chú, về các nguồn tin tức khả dụng về Nam Kỳ (kể cả ông Poivre, người có các bài viết được Thomas Jefferson để ý tới). (11) Trong thực tế, ông White đã phải đọc đến cùng đoạn văn của ông Poivre vốn đã lôi cuốn sự tò mò của Thomas Jefferson về lúa gạo vùng Nam Kỳ. Giống như Jefferson, ông White nhắc đến sáu loại lúa được trồng tại Nam Kỳ mặc dù ông White cho rằng có hai loại thuộc loại lúa trồng vùng thượng du hay miền núi, trong khi Jefferson lại nói về ba loại lúa thượng du. Giống như Jefferson, ông White tìm cách đem về quê các mẫu lúa gạo, "nhưng, bất hạnh thay, các chú chồn và những loại sâu bọ khác, đã hủy diệt

mọi hạt mầm thực vật." (12) Cuối cùng, ông White thường nhắc đến các đồ vật mà ông đã mang về và ký thác tại Bảo Tàng Viện Hội Hàng Hải Đông Ấn tại Salem, Massachusetts. Một số trong các đồ vật này hiện vẫn còn được lưu giữ tại Bảo Tàng Viện Peabody trong thành phố đó.

Sự tường thuật của ông John White về chuyến du hành sang Nam Kỳ thì hoàn toàn đơn giản là một sự tường thuật về chính chuyến du hành, về những người mà ông đã gặp gỡ, đặc tính, phong tục, thói quen, chính phủ và xứ sở của họ. Điều đáng chú ý của quyển sách đối với độc giả thời nay nằm chính yếu ở sự kiện đó là một sự tường thuật chi tiết -- và được ẩn hành -- về một cuộc thăm viếng của người Hoa Kỳ tại Việt Nam, và ở việc nó cung cấp một thí dụ linh hoạt về một phản ứng ban đầu của Hoa Kỳ đối với người Việt và các sự sinh hoạt của họ.

Trung Úy White trương buồm từ Salem, Massachusetts, vào ngày thứ Bảy, 2 tháng Một năm 1819, trên chiếc thuyền hai buồm Franklin, một chiếc thuyền "trọng tải" 250 tấn. Sau một cuộc tiếp xúc sơ khởi với các giới chức địa phương tại Vũng Tàu, chiếc thuyền Franklin trong ngày kế tiếp đã di chuyển đến ngôi làng tại Canjeo (Cần Giờ), cách Vũng Tàu khoảng 7 dặm về phía tây, và chờ đợi giấy phép để ngược dòng lên tới Sài Gòn. Giấy phép không bao giờ đến, và sau vài ngày thảo luận nhiều bức tức với các giới chức địa phương, ông White đã kết luận rằng các giới chức địa phương đã không có thẩm quyền cho phép ông tiến vào Sài Gòn. Vì thế, vào ngày 12 tháng Sáu, ông đã nhổ neo để đi đến Huế, thủ đô của Nam Kỳ và nơi cư trú của nhà vua. Các quan lại địa phương tại Cần Giờ đã bảo đảm với ông White rằng nếu ông ta trở lại từ Huế với giấy tờ thích hợp từ nhà vua, ông ta có thể tiến lên Sài Gòn.

Chiếc thuyền Franklin đã đến Turon (tức Đà Nẵng ngày nay) vào ngày 18 tháng Sáu. Nó tức thời được thăm viếng bởi các thẩm quyền địa phương, các người đã thông báo ông White rằng nhà vua hiện không có mặt ở Huế vì đang ra ngoài Bắc Kỳ (Đông Kinh, tức Bắc Việt Nam), rằng xứ sở đang hồi phục từ nhiều cuộc chiến tranh tàn phá, và rằng sản lượng ít ỏi (đường mía và tơ sống) có trong nước dành

cho các giao dịch thương mại đã bị hứa bán cho hai chiếc thuyền của Pháp trước đây đã kết ước để cung cấp cho nhà vua "các vật dụng kỳ lạ" cùng với vũ khí và quân phục cho binh lính của ngài. Trong tháng Bảy, ông White đã tiến tới Manila để tìm kiếm một vài người nói được tiếng Việt và có thể đi cùng họ quay trở lại Nam Kỳ, và giúp họ có được giấy phép đi ngược dòng sông để đến Sài Gòn ("bởi đó vẫn là địa điểm mà chúng ta muốn nhắm tới.")

Ông White trú lại Manila trong hai tháng, trong thời gian này, nhờ vận may, ông có gặp Thuyền Trưởng John Brown của chiếc thuyền Marmion đến từ Boston, nguyên thủy dưới quyền chỉ huy của Thuyền Trưởng Oliver Blanchard. Chiếc thuyền Marmion rõ ràng là đã đến Vũng Tàu và Cần Giờ ít ngày sau khi chiếc tàu Franklin khởi hành. Thuyền Trưởng Blanchard và các sĩ quan đồng sự đã nhận được đón tiếp nồng hậu hơn bởi các quan lại địa phương, rõ ràng nhờ ở phản ứng của vị phó vương (kinh lược sứ [?], chú thích của người dịch) ở Sài Gòn trước tin tức cho hay về sự cập bến của chiếc tàu Franklin dưới cửa sông. Dù sao đi nữa, vị phó vương đã gửi xuống một thông dịch viên có khả năng đàm thoại "hạng xoàng" tiếng "Đông Bộ Bồ Đào Nha." Qua thông dịch viên này, Blanchard đã nhận được phép tiến lên Sài Gòn trong một chiếc thuyền bản xứ cùng với một sĩ quan khác, một ông Putnam nào đó, và một thủy thủ biết nói đôi chút tiếng Bồ Đào Nha. Tuy nhiên, khi tới Sài Gòn rồi, ông Blanchard nhận thấy rằng ông chỉ có thể chi tiêu bằng đồng tiền vàng với tỷ suất chiết khấu quá cao và rằng các giới chức ở Sài Gòn ưa thích tiền tệ của Tây Ban Nha hơn vì là đồng tiền mà họ quen thuộc nhiều hơn. Vì thế Blanchard đã từ bỏ ý nghĩ chất hàng tại Sài Gòn và quyết định tiến tới Manila trong mục đích này. Không may, ông ta ngã bệnh tại Sài Gòn và đã chết ngay trước khi chiếc thuyền Marmion rời khỏi sông ở Vũng Tàu. Ông John Brown đã nắm quyền chỉ huy chiếc thuyền và tiếp tục hướng về Phi Luật Tân và đã đến nơi hôm 22 tháng Sáu. Trong thời gian họ trú ngụ tại Manila, một chiếc thuyền Hoa Kỳ khác cũng đã cập bến sau chuyến viếng thăm ngắn ngủi, không thành công tại vùng Nam Kỳ. Đây là chiếc thuyền Beverly, thuộc cùng sở hữu chủ của chiếc thuyền Marmion, đã cố gắng lái thuyền xuôi

nam đọc theo bờ biển từ Đà Nẵng xuống Vũng Tàu nhưng bị đẩy ra khơi bởi các cơn gió mùa.

Các thuyền trưởng White và Brown đã quyết định liên kết lực lượng và quay trở lại Sài Gòn bằng cả hai chiếc thuyền, tính toán rằng hai chiếc thuyền có thể đủ mạnh để đi tới Sài Gòn ngay dù các thảm quyền địa phương tại Vũng Tàu và Cần Giờ kháng cự lại. Thủy thủ đoàn trang bị đầy đủ các phụ tùng sửa chữa trên chiếc thuyền Marmion, đổi đồng tiền vàng lấy tiền Tây Ban Nha, chờ đợi cho hết gió mùa tây nam, xong một lần nữa giăng buồm đi đến Nam Kỳ hôm 6 tháng Chín. Hai chiếc thuyền đã bỏ neo ở Vũng Tàu lần thứ nhì vào ngày 25 tháng Chín. Tiến tới Cần Giờ vào ngày sau đó, chúng đã nhận được phép đi đến Sài Gòn trong vòng ít ngày và, vào ngày 7 tháng Mười, sau chuyến du hành bảy ngày ngược dòng sông Đồng Nai (hành trình dài 59 dặm rưỡi, theo thuyền trưởng White), chiếc thuyền Franklin, theo sau không xa bởi chiếc thuyền Marmion, đã thả neo xuống lòng sông đối diện với Sài Gòn. Vào ngày 9 tháng Mười, hai thuyền trưởng, cùng với hai viên chức phụ tá của họ là ông Bessel của thuyền Franklin và ông Putnam của thuyền Marmion, cùng một thủy thủ của tàu Marmion biết nói tiếng Bồ Đào Nha, đã bước vào thành phố Sài Gòn. Họ đã sớm hay biết qua viên thông ngôn được cung cấp bởi phía Nam Kỳ rằng hai chiếc thuyền khác của Hoa Kỳ đã thăm viếng Nam Kỳ khi từ chiếc thuyền Franklin bỏ neo lần đầu tiên tại Cần Giờ. Một trong hai chiếc này là thuyền Aurora từ thành phố Salem, được chỉ huy bởi Thuyền Trưởng Robert Gould. Giống như thuyền Franklin, tàu Aurora ở ngoài khơi Vũng Tàu trong vài ngày sau khi chiếc thuyền Marmion đã bỏ đi, xong đã ngược lên phía trên để đến Đà Nẵng nhưng không mua bán gì được ở đó, và tiếp tục đi đến Manila. Chiếc thuyền thứ nhì là chiếc Beverly, chỉ huy bởi thuyền trưởng John Gardner, người mà ông White đã gặp tại Manila.

Sự cập bến Sài Gòn của ông White đã được nối tiếp bởi bốn tháng nghi lễ hầu như chẳng có kết quả gì cả và việc mặc cả giăng co với các giới chức Nam Kỳ. Trong thời gian lưu ngụ tại đó, ông White đã đi đến một sự đánh giá cao tiềm năng chính trị và kinh tế của Nam Kỳ và người dân ở đó. Nhưng ấn tượng này đã hoàn toàn bị che phủ bởi sự chán ghét sâu sắc của ông ta

về các thói quen, văn hóa của họ, và nhất là về tính tráo trở toàn diện và vô liêm sỉ của họ:

"Điều sẽ tạo ra sự tẻ nhạt cho độc giả, và làm chính tôi đau lòng, là việc tóm tắt về tính côn đồ và sự đê tiện thường trực mà chúng tôi đã có kinh nghiệm từ những người dân này, trong thời gian cư trú trong xứ sở đó. Sự thiếu vắng hoàn toàn đức tin của họ, sự hăm hở sẵn sàng đối gạt và đánh lừa chúng ta, và sự ngoan cố của họ để mưu toan thủ lợi, bằng việc tráo trở và dùng thủ đoạn, những gì mà họ có thể thu hoạch được một cách nhiều hơn và dễ dàng hơn với thái độ cởi mở và trao đổi công bằng; những hình thức và nghi lễ tẻ nhạt trong việc trao đổi mọi loại doanh nghiệp, được thực hiện ngay cả với những giao dịch lật vật nhất; sự bất trắc của sự phê chuẩn tối hậu trên bất kỳ sự mặc cả nào, (ít nhất hy vọng làm giảm lòng kiên nhẫn của người mua, và khuyến dẫn người đó trả giá thêm chút nữa, đủ để xóa bỏ bất kỳ sự quy định bằng miệng nào) và không có chuyện kháng nghị, trừ khi nào có hợp đồng viết tay, điều không bao giờ xảy ra, cho đến khi mọi mảnh khốe đã được dỡ ra, và mọi phương tiện moi tiền đã được vận hành và không còn thu thêm lợi lộc gì nữa; tất cả những sự phiến toái này, cộng với thái độ tham lam, bất tín, độc đoán và chống lại sự thương mại của chính phủ sẽ, chừng nào mà những nguyên do này còn tồn tại, biến Nam Kỳ thành một xứ sở ít hấp dẫn nhất đối với những thương gia mạo hiểm. Những nguyên do này đã làm cho người Nhật từ bỏ sự mậu dịch; chúng đã xua đuổi các người Bồ Đào Nha tại Áo Môn (Macao) ra khỏi xứ sở, và chuyển hoạt động thương mại của họ qua các đường kênh khác; đang làm suy giảm hàng năm và một cách mau lẹ sự giao thương của họ với Trung Hoa và Xiêm La. Nhà từ thiện, doanh gia, và thế giới văn minh nói chung, chỉ có thể nhìn vào tình trạng thống khổ hiện tại của xứ sở có thiên nhiên xinh tươi không gì khác hơn một niềm hốt tiếc và thương xót sâu xa."(13)

Trong sự tường thuật của mình, ông White đã công khai bày tỏ sự chán nản của ông qua chính những kinh nghiệm bản thân, và ông đã tham chiếu trong một vài chỗ các tài liệu khác về Nam Kỳ vốn đã dẫn ông ta đến việc dự liệu một sự tiếp nhận hoàn toàn khác biệt. Ông quy kết sự đối chọi toàn diện giữa những tài

liệu này với kinh nghiệm của chính ông cho một suy sụp rõ rệt trong các điều kiện sống của người dân Nam Kỳ gây ra bởi một giới lãnh đạo ngày càng độc đoán hơn tại Huế. Giới lãnh đạo đó, theo ông White, chỉ bận tâm ngày càng nhiều hơn vào những cuộc chiến tranh chinh phục và sự xa hoa trụy lạc, để phí một đất nước phì nhiêu và phong phú tài nguyên, và phá hủy tinh thần và phúc lợi của người dân của nó. Ông White ghi nhận rằng người Pháp đã từng có một ảnh hưởng rất tích cực và xây dựng trên người dân Nam Kỳ trong nhiều năm qua, nhưng tình trạng hiện tại đang trở nên bất bênh, bắt buộc người Pháp phải chuẩn bị để từ bỏ chính sách thực dân mạo hiểm của họ. Ông ghi nhận rằng đấng giám mục người Pháp Adran, mất đi vài năm trước đó, đã là một nhân vật cao vời tại Nam Kỳ, và ông White nêu ý kiến rằng sự từ trần của ngài đã đưa đến tình trạng suy sụp. Ông White đã kể lại sự vụ này để cảnh giác những ai còn bị quyến rũ để tìm kiếm những cơ hội mậu dịch tại đất nước "khốn khổ" Nam Kỳ này.

Sự tường thuật của White bao gồm một sự mô tả hoàng thành tại Huế tương như sự mô tả của thuyền trưởng Briggs, mặc dù khác biệt đáng kể trong chi tiết đặc thù. Thuyền trưởng White xác nhận đã nhận được sự mô tả từ một "người đàn ông thượng lưu Hoa Kỳ đã có mặt tại Đà Nẵng (Turon) một thời gian ngắn sau khi ông White đã bỏ đi ..." Ông White khởi đi từ sự mô tả này để tổng quát hóa về cả xứ sở như sau:

"Những người dân này có khả năng nhận thức mau lẹ, và có khuynh hướng ham thu thập kiến thức về nghệ thuật và khoa học, và, với trường hợp ngoại lệ của thuyền bè chạy ven biển của họ, nhất định là rất thô sơ, họ đã, dưới sự dạy dỗ của người Pháp, thực hiện các sự tiến bộ đáng kể trong việc xây dựng hải quân, theo các ý tưởng Âu Châu hay họ cũng không phải là không chú ý đến sự củng cố thành quách, nghệ thuật quân sự nói chung, và các ngành sản xuất liên hệ đến chiến tranh. Các sự kiện này minh chứng, một cách quả quyết, rằng trong họ không hề có sự khiếm khuyết nào về thể chất; và các biên niên sử của đất nước, với sự chứng nhận của các du khách, cho thấy rằng, về mặt các đặc tính tinh thần, khi họ được trị vì bởi một chính quyền ôn hòa và công chính, họ là một

dân tộc tử tế, hiếu khách, lịch sự, hoạt bát, thực thà, và cần mẫn.

Nam Kỳ có lẽ, trong số tất cả các quyền lực tại Á Châu, là vùng đất thích nghi nhất với công cuộc kinh doanh hàng hải; từ vị trí bản địa của nó đối với các quyền lực khác; từ những tiện nghi hưởng đến sự khai sinh một hải quân hùng mạnh để bảo vệ nền thương mại của nó; từ tính chất tuyệt hảo của những hải cảng của nó, và từ bản chất hợp thủy của số dân sống dọc bờ biển, người An Nam (trong nguyên bản ghi Ô Nam [Onamese], có lẽ ảnh hưởng cách gọi của người Trung Hoa, chú thích của người dịch) là những thủy thủ có thể cạnh tranh ngay cả với người Trung Hoa."

Liên tục luồng tư tưởng này, ông White đã áp dụng các sự phán đoán giá trị trên các mục tiêu ưu tiên của Nam Kỳ phản ảnh căn gốc hải quân của ông ta và có vẻ thích hợp với một Hợp Chúng Quốc năng động, trẻ trung hơn là đối với một dân tộc và văn hóa cổ điển:

"Một ông hoàng có hiểu biết, và theo đuổi các quyền lợi thực sự của xứ sở của mình, sẽ, thay vì xây dựng các thành phố như Huế, dành các tài nguyên phong phú của mình cho đại dương, dưới sự bảo vệ của một hải quân hùng mạnh, vốn cũng sẽ bảo đảm cho sự an toàn của biên cương hàng hải cùng với sự trợ giúp của sự củng cố thành quách thích hợp, một số ít lực lượng đồn trú nhỏ sẽ đủ bảo vệ hữu hiệu phần nội địa, sẵn được phòng vệ một cách tự nhiên bởi các núi non cao sừng sững và hiểm trở, cùng các khu rừng bao la và không thể bị xuyên thủng, chống lại các sự xâm nhập của một đội quân thù địch; vị quân vương đó sẽ tháo bỏ các hạn chế những nhiều, theo đó nền thương mại hiện đang bị trói buộc, và mời gọi các nước láng giềng cùng các nước xa lạ tham dự một cách phóng khoáng các ưu đãi thiên nhiên, cùng một lúc cũng là những phương cách để làm giàu cho xứ sở của chính vị quân vương, và du nhập các nghệ thuật của các nước văn minh và tao nhã hơn. Tuy nhiên e rằng điều này khó có thể sớm được thực hiện; bởi ông hoàng tử ngấm đen, khó chịu được chỉ định kế ngôi ở An Nam là một kẻ tham lam, có tư tưởng chật hẹp ... (và) số phận sắp tới của xứ sở có vẻ thê lương." (14)

Vào ngày 30 tháng Một 1820, trở thành một người buồn bã hơn và thông thái hơn -- và mắc phải chứng bệnh mà ông ta mô tả là chứng phù voi -- Trung Úy White đã dẫn cả hai chiếc thuyền rời Sài Gòn với các kiện hàng ít ỏi về đường mía và tơ sống. Thương thuyền Franklin và thương thuyền Marmion thu mua chuyên hàng còn thiếu tại Java (Nam Dương) và quay buồm hồi hương. Thuyền Franklin đã chia tay với thuyền Marmion tại đảo Mauritius và trở về đến Salem hôm 31 tháng Tám năm 1822, khoảng hai mươi tháng sau ngày khởi hành.

Một quan sát viên hiện đại người Pháp phán đoán kinh nghiệm của ông White tại Nam Kỳ một cách nghiêm khắc, mô tả ông White như một "người theo thanh giáo cứng nhắc" đã nhận định người dân địa phương từ một nhãn quan hạn chế và là "kẻ không bao giờ suy tưởng đến mức độ mà thái độ của người Việt Nam đã bị tụt thuộc bởi chính thái độ của ông ta." Dù thế, quan sát viên này nhìn nhận rằng sự tường thuật của ông White về Nam Việt Nam, được soạn thảo để trở thành một tác phẩm hữu dụng cho nền thương mại của xứ sở ông ta, đã vẽ nên một bức tranh, bất kể những sự nhầm lẫn và thiếu sót, linh động và ngoạn mục. Nhà quan sát này cũng cho rằng sự tường thuật được ấn hành của thuyền trưởng White đã đưa đến sự đổi hướng các chiếc tàu Hoa Kỳ không đến Đông Dương và "chính từ đó ngăn trở sự cập bến của các ngoại kiều khác mà sự hiện diện có thể tạo ra một chương ngại vật nghiêm trọng cho người Pháp ..." Nhà quan sát này tuyên bố rằng đã không có một thương thuyền Hoa Kỳ nào có mặt tại Sài Gòn trong thời khoảng từ năm 1820 đến năm 1860. (15)

Mặc dù nhà quan sát người Pháp này có thể chỉ chính xác phần nào trong lời tuyên bố của ông rằng đã không có thương thuyền Hoa Kỳ nào xuất hiện tại Sài Gòn trong thời khoảng từ 1820 đến 1860, có vẻ trách nhiệm nặng nề đã chỉ nằm trên vai của một mình thuyền trưởng White. Có điều chắc chắn là, sự thất bại của chính phủ Hoa Kỳ trong việc thương thuyết những hiệp ước thương mại với Nam Kỳ trong cùng giai đoạn đó, cùng với thái độ của các giới chức thẩm quyền Nam Kỳ được mô tả bởi chính ông White, tối thiểu, cũng mang một ảnh

hưởng tiêu cực ngang nhau trên bất kỳ tiềm năng mậu dịch của Hoa Kỳ tại đó.

Ngô Bắc dịch

Chú thích

(1) Xem The Papers of Thomas Jefferson, Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1958, vol.: 11, trang 645. Nam Kỳ (Cochin-China đã là tên gọi khu vực gần bằng với miền nam Việt Nam ngày nay. Ông Poivre được nói đến là Pierre Poivre, người đã viết tập Voyages d'un philosophe, ou Observations sur les Moeurs et les Arts des Peuples de l'Afrique, de l'Asie, et de l'Amerique, Yverdon: 1768.

(2) Sách dẫn trên, trang 646.

(3) Sách dẫn trên, vol. 12, trang 508. The "young prince" mà ông Jefferson nói đến là con trai của Chúa Nguyễn Ánh, người sau này trở thành Hoàng Đế Gia Long. Ông hoàng tử trẻ này được đưa sang Paris bởi một nhà truyền giáo Pháp, Pigneau de Behaine, Giám Mục Adran (giám mục Bá Đa Lộc), người muốn tìm kiếm sự ủng hộ cho tương lai của hoàng tử này chống lại những mưu toan của anh em nhà Tây Sơn trong cuộc nổi dậy của họ chống lại vương triều. Cuộc gặp gỡ của ông Jefferson với vị hoàng tử trẻ của Nam Kỳ có lẽ đã là sự tiếp xúc đầu tiên giữa các người Hoa Kỳ với người Việt Nam.

(4) Sách dẫn trên, vol. 14, các trang 636-637.

(5) Sách dẫn trên, trang 641.

(6) Sách dẫn trên, trang 647.

(7) Chương này dựa phần lớn vào tài liệu nguyên gốc tại Bảo Tàng Viện Peabody, Salem, Massachusetts -- thư tín gia đình Crowninshield và nhật ký hải hành của Thuyền Trưởng Jeremiah Briggs về hành trình của thương The Fame. Bài có trích dẫn từ nhật ký hải hành của Thuyền Trưởng Briggs.

(8) Xem Samuel Eliot Morison, The Maritime History of Massachusetts, 1783-1860, Boston: Houghton Mifflin Company, 1921, trang 10.

(9) Xem P. Midan, "Les Europeens Qui Ont Vu Le Vieux Hue: John White," Bulletin des Amis

du Vieux Hue, năm thứ 24, số 23, Tháng Tư - Tháng Chín 1937, các trang 93-96.

(10). Tham khảo về thương thuyền Aurora và vị thuyền trưởng của nó, Robert Gould, xin xem Henry Wyckoff Belknap, "The Wheatlands of Salem and Their Vessels," không ghi nhật ký ấn hành, Essex Institute, Salem, Mass.

(11). Bài tường thuật của ông White có tham khảo đến bài "View of China" của Dr. Morriison; bài "Treatise on the Language and Literature of the Indo-Chinese Nations" của Dr. Leyden trong tạp chí Asiatic Researches, một tạp chí của Anh Quốc lúc bấy giờ; đến bài viết "Voyage to Cochinchina (1792-3) của Sir John Barrow; đến bài "Voyages and Discoveries, 1699 của Abbe' Rochon; đến bài "Embassy to Ava, 1795" của Thiếu Tá Michael Symes và đến tác giả Poivre.

(12). Xem John White, A Voyage to Cochinchina, Oxford in Asia Historical Reprints, Oxford University Press, Kuala Lumpur and Singapore, 1972, trang 251.

(13). Sách dẫn trên, các trang 246-247.

(14). Sách dẫn trên, các trang 264-266.

(15). Xem Midan, "Les Europeens."

Nguồn: The United States and Vietnam 1787 - 1941, Robert Hopkins Miller, National Defense University Press, Washington D.C., 1990



Launching of the Ship *Fame* in 1802, by George Ropes. This photograph may be reproduced only with written permission of The Essex Institute. Courtesy of The Essex Institute, Salem, Massachusetts.



Jeremiah Briggs. Courtesy of Peshody Museum of Salem.

Remarks in and along the Coast of Cochim China.

May 16th 1803 at 5 AM saw Cape St. James bearing N W by W dist. about 5 leas. the land is very high but at this season so hazy that we can scarce discern it at 9 or 8 leas. distance, our soundings from 10 to 12 fathoms down to Cape St. James from 129 to 10 fathoms down, the weather looking very wild & squally, got the Ship under easy sail, at 9 A.M. have had found 15 fathoms water, the next cast 10, haul'd off 6 or 8, & the next cast deep end to 23 fathoms, all within 10 minutes. At noon the land bore from N by W, N to N by E. May 17th Commences with moderate breezes & pleasant to what it has been, saw a great number of water spouts, stood in for the land, at 6 PM. the land bore from N by N West to N by W, found we were not more than 2 or 3 leas. from the land, so hazy that the land deceived us again, sounded 15 fathoms, haul'd off there next cast 12, then 10, 13, 14 & so deepened, at 11 PM. got 20 fathoms here too till morning, at Day light saw Pele Becir do Mar bearing E by S distant 6 or 7 leas. pass'd between it and the Hollands Garden, but saw nothing of the Hollands Garden, there is a small Island about 2 leas. N W from Pele Becir do Mar. in by 2 sets of PLD the Island bearing S by S distant ~~100~~ 500.

May 18th. Commences with moderate breezes & pleasant, at 12 PM Pele Becir bore S W $\frac{1}{4}$ W 5 or 6 leas. sounded, no bottom with 60 fathoms sounded several times in the night no bottom with 100 fathoms. at 5 AM made all sail, & stood for the land the current having set us off at the rate of about 2 hours further, at meridian, the mountain or Corralle bore W by W

Page 430 from Captain Jeremiah Briggs' Handwritten Log of the *Fame's* Voyage to Cochinchina in 1803. This photograph may be reproduced only with written permission of the Peabody Museum. Courtesy of the Peabody Museum of Salem, Massachusetts.