

# Quan hệ Việt Nam – Đông Nam Á trong thế kỷ XIX: Một vấn đề cần trao đổi

Đình Kim Phúc

Khi nhận xét về triều đình nhà Nguyễn, Lê Thành Khôi đã viết: “*dừng dừng với nhịp bước của các biển cổ quốc tế dù cuộc chiến á phiện đã báo động, triều đình Huế, vì khinh bỉ bọn “bạch quỷ” và nghi ngại những kỹ thuật của họ, vẫn cố giữ đất nước ở trong một trạng huống cô lập huy hoàng*” (1)

Nhưng trong bài viết của Frédéric Mautienne thì ngược lại:

*“Năm 1839, Việt Nam mua con tàu chạy bằng hơi nước đầu tiên, sau đó là ba thuyền khác – có tên Yên Phi, Vũ Phi và Hương Phi.*

*Đáng lưu ý là ngay cả người Pháp, cho đến trước năm 1816-1818, còn chưa dùng tàu hơi nước cho các sứ mạng thương mại. Đến cuối thập niên 1820, các hạm đội Anh và Pháp mới đặt hàng các tàu hơi nước đầu tiên.*

*Trong khu vực, đến thập niên 1830, vua Rama III của Thái Lan mới quyết định chỉ dùng toàn mô hình châu Âu cho hạm đội nhà nước Thái. Tức là trong khi người Thái mới bắt đầu nói về tàu kiểu Tây phương, thì Việt Nam đã mua tàu chạy bằng hơi nước.”*

Đây là một trong vài ví dụ nêu ra trong bài viết của Frédéric Mautienne (2).

Đọc bài viết của Frédéric Mautienne và trong quá trình thu thập tài liệu về mối quan hệ quốc tế giữa Việt Nam và các nước Đông Nam Á trước năm 1945, chúng tôi đã tình cờ phát hiện ra 1 chi tiết khá lý thú về chuyến “*dương trình hiệu lực*” của Cao Bá Quát vào năm 1844 đến vùng Hạ Châu thuộc Đông Nam Á. Trong bài viết này, dựa trên những tư liệu của Việt Nam và của nước ngoài, chúng tôi sẽ đưa ra 1 số thông tin nhằm thấy rõ hơn về mục đích của phái bộ Việt Nam đi Hạ Châu và 1 số vấn đề cần trao đổi.

Trước hết, chúng ta cần xác định rõ vị trí của vùng Hạ Châu thuộc khu vực Đông Nam Á mà bài viết này đề cập đến.

Về chuyến “*dương trình hiệu lực*” của Cao Bá Quát vào năm 1844, trong Văn học Trung đại Việt Nam II, tác giả Nguyễn Thị Thanh Lâm, đã viết: “*Sau 3 năm bị giam, Ông được cử đi phục dịch một đoàn sứ bộ của triều đình đi công cán ở Singapore để lập công chuộc tội (gọi là đi dương trình hiệu lực)*” (3).

Chi tiết trên trùng hợp với nhận định của tác giả Nguyễn Q Thắng và Nguyễn Bá Thế trong Từ điển tác gia Việt Nam và Từ điển Nhân vật lịch sử Việt Nam (4).

Còn trong quyển Văn học Việt Nam (nửa cuối thế kỷ XVIII – hết thế kỷ XIX) của tác giả Nguyễn Lộc và Tự điển danh nhân Việt Nam của Mạng tin Văn hóa thông tin (5) thì khẳng định địa điểm mà Cao Bá Quát đến trong chuyến đi năm 1844 là Indonesia.

Danh nhân đất Việt, tập 3, xuất bản năm 1999 thì giải thích cụ thể hơn: “*sau gần 2 năm đầy đọa trong tù ngục (1841-1843) giữa kinh thành Huế, Cao Bá Quát được tha, phải đi dương trình hiệu lực ở Giang-Lưu-Ba (tức Gia-các-ta thủ đô In đô nê xi a hiện nay.*

“Dương trình hiệu lực” là một hình phạt phải đi theo phục dịch cho một phái bộ đi ra nước ngoài qua đường biển, để lấy công chuộc tội của 1 phạm nhân được tha) (6).

Trong giáo trình Lịch sử Bang giao Việt Nam – Đông Nam Á của Tiến sĩ Trần Thị Mai ở chương Bang giao Việt Nam – Đông Nam Á thời Cổ và Trung Đại (7) thì lại không thấy trình bày sự kiện trên.

Giáo trình Lịch sử các nước Đông Nam Á tập 1 của tác giả Lương Ninh – Hà Bích Liên và Lịch sử các nước Đông Nam Á Cận Hiện Đại của TS Huỳnh Văn Tông dành cho ngành Đông Nam Á học, chúng tôi không tìm được địa danh Hạ Châu trong các địa danh ở khu vực Đông Nam Á (8).

May mắn thay, chúng tôi tìm lại trong bộ Đại cương lịch sử Việt Nam do Trương Hữu Quýnh chủ biên thì thấy địa danh Hạ Châu xuất hiện : “Khác với các triều trước, nhà Nguyễn nắm độc quyền ngoại thương khá chặt và trên cơ sở đó, tổ chức các chuyến buôn và công cán ở nước ngoài. Từ năm 1824, Minh Mạng đã sai người đi công cán ở Hạ Châu (Singapore) và Giang Lưu Ba (Indonexia). Sau đó, từ các năm 1831 – 1932 trở đi, việc cử thuyền đi công cán, buôn bán ngày càng nhiều sang Hạ Châu, Giang Lưu Ba, Quảng Đông, Lữ Tống (Luy xông – Philippin), Boocnêô, Băng cốc... Hàng đem bán là gạo, đường, lâm thổ sản quý, hàng mua về là len, dạ, vũ khí, đạn dược. Nhân hoạt động này, một số thương nhân giàu có cũng lén lút chở gạo, lâm thổ sản quý sang Hạ Châu hay Quảng Đông buôn bán”.(9)

Theo nghiên cứu của cố học giả Trần Kinh Hoà (Ch'en Ching-ho), địa danh Hạ Châu tùy theo thời điểm có thể dùng để chỉ những địa điểm khác nhau. Nói một cách cụ thể, địa danh Hạ Châu nguyên vào đầu thế kỷ XIX dùng để chỉ Penang và Malacca, nhưng sau khi Tân Gia Ba trở thành nhượng địa của Anh và cảng này được khai trương vào năm 1819, cả hai danh xưng Hạ Châu và Tân Gia Ba đều được sử dụng nhằm chỉ tân cảng Singapore. Tuy nhiên, vào thời điểm 1844 khi Cao Bá Quát được phái đi công vụ, danh xưng Hạ Châu trên nguyên tắc được dùng không những để chỉ Singapore mà còn để gọi cả Penang và Malacca - tức là các thuộc địa trên eo biển Malacca mà tiếng Anh gọi chung là Straits Settlements.

Nhằm hiểu rõ mục đích của phái bộ cùng phản ứng của Cao Bá Quát khi mục kích những biểu tượng của nền văn minh hiện đại Tây phương, chúng ta cần để ý đến thời điểm phái bộ được gửi đi Hạ Châu lần này : Đây là một trong các phái bộ đầu tiên do triều đình nhà Nguyễn gửi sang Hạ Châu ngay sau khi Thanh triều vì bị thất trận nặng nề trong chiến tranh Nha phiến (1839-1842) nên phải nước nhục ký kết điều ước Nam Kinh (1842) với nước Anh. Điều ước này mở đầu cho một loạt điều ước bất bình đẳng Trung Quốc phải ký kết với các liệt cường khác.

Trên thực tế, theo điều ước Nam Kinh, Trung Quốc phải cắt nhượng Hương Cảng cho Anh trong 150 năm, mở 5 cảng Quảng Châu, Hạ Môn, Phúc Châu, Ninh Ba, Thượng Hải cho người Anh đến buôn bán và cư trú, đồng thời phải bồi thường cho nước Anh 21 triệu đồng bạc Mễ Tây Cơ. Đối với các nước có quan hệ triều cống với Trung Quốc như Việt Nam hay Triều Tiên, điều ước này còn mang một ý nghĩa quan trọng khác: vị trí “Thiên triều” của Trung Quốc ở Đông Á không còn như trước. Theo ghi chép của một người Anh đến Việt Nam vài năm sau đó, “từ khi chiến tranh Nha phiến bùng nổ, Trung Quốc đã có thái độ mềm mỏng và hoà hoãn đối với Việt Nam và thậm chí đã miễn việc triều cống,... điều ước Nam Kinh đã mang lại lợi ích cho vua nước An Nam, vì sau đó mậu dịch không còn giới hạn ở Quảng Đông và Hạ Môn như trước, mà có thể khuếch đại sang 3 cảng mới được mở thêm do điều ước Nam Kinh ”.

Phái bộ đi Hạ Châu năm 1844 có mục đích gì? Nhằm trả lời câu hỏi này, trước hết chúng ta cần thu thập một số thông tin cơ bản. Người dẫn đầu phái bộ (chánh biện) là Đào Trí Phú (nguyên Tả tham tri bộ Hộ); phó biện là Trần Tú Dĩnh (Viên ngoại lang Nội bộ phủ), quan viên tháp tùng còn có thừa biện Lê Bá Đĩnh, tư vụ Nguyễn Văn Bàn và Nguyễn Công Dao, thị vệ Trần Văn Quý, cùng hai người đi “hiệu lực” là Cao Bá Quát và Hà Văn Trung. Phái bộ đi trên tàu Phấn Bằng- một loại tàu buồm giăng ngang (square-rigged ship) mà triều đình Huế dùng làm tàu buôn lúc bấy giờ - khởi hành vào tháng 1-1844 và về lại vào tháng 7 năm đó.

Đại Nam Thực lục (sẽ ghi tắt là Thực lục)(10) cho biết là “trước kia, dưới triều Minh Mệnh chắc hẳn là chuyến đi vào tháng 11 năm Minh Mệnh thứ 21, tức 1840”, Trí Phú đã được phái đi mua tàu hơi nước, đó là các tàu Yên Phi, Vụ Phi, và Hương Phi, v.v. Nhưng những tàu này chỉ thuộc loại cỡ nhỏ. Trong cùng mục tháng 7 năm Thiệu Trị thứ 4 (1844), Thực lục cho biết: “Đào Trí Phú về lại từ Tây dương, mua một chiếc tàu hơi nước trị giá hơn 28 vạn quan tiền...”.

Tàu mua lần này là loại tàu lớn, mang tên là “Điện Phi hoả cơ đại thuyền”. Điện Phi là “tên do vua Thiệu Trị đặt”, bởi lẽ tàu “chạy nhanh như bay”, còn “hoả cơ đại thuyền” nói nôm na là tàu hơi nước cỡ lớn. Sau đó, Thực lục đã dành đến vài trang nhằm miêu tả tàu Điện Phi, trong đó có đoạn nói về tốc độ kinh dị của chiếc tàu này như sau: *“Từ đồn Cần Giờ tỉnh Gia Định ra kinh [Thuận Hoá] lệ thường đi hoả tốc bằng ngựa mất 4 ngày 6 giờ 5 khắc, tàu Điện Phi chạy chỉ cần 3 ngày 6 giờ, tức là nhanh hơn ngựa phóng nước đại trên đất liền đến 1 ngày 5 khắc”*.

Phải chăng một trong những mục tiêu chính của phái bộ đi Hạ Châu năm 1844 là để mua chiếc tàu chạy bằng hơi nước cỡ lớn này? Có lẽ đúng thế. Mặc dầu Thực lục chỉ cho biết một cách tổng quát là “trước đây Trí Phú đã được phái đi Giang-lưu-ba, làm việc phần nhiều chưa xong, cho nên lại sai đi”. Chúng ta biết rằng trước đó, Trí Phú đã được phái đi vào năm 1840, và công việc “phần nhiều chưa xong (đưa vị thanh)” trong chuyến đi đó chắc hẳn hàm ý việc mua chiếc tàu lớn chạy bằng hơi nước mà sau này được mang tên là Điện Phi.

Cần nói thêm là chuyến công cán mà Cao Bá Quát tháp tùng chỉ đi trong vòng 7 tháng và câu “Đào Trí Phú về lại từ Tây dương, mua một chiếc tàu chạy bằng hơi nước trị giá hơn 28 vạn quan tiền” trong Thực lục khiến người ta có thể hiểu nhầm là chỉ trong thời gian 7 tháng mà Trí Phú đi sang Tây phương và đã mua được tàu Điện Phi mang về. Sự thật thì như ta đã biết là phái bộ này không đi sang Tây phương. Vậy danh từ Tây dương trong Thực lục có nghĩa gì?

Vào nửa đầu thế kỷ XIX, kiến thức địa lý thế giới ở Trung Quốc và Việt Nam hãy còn hết sức hạn chế và tụt hậu, ngay tờ quan báo do tỉnh Quảng Đông phát hành từ năm 1819 đến năm 1822 còn giải thích Bồ Đào Nha ở cạnh Malacca, mà Pháp và Bồ Đào Nha chỉ là một, hay nói một cách khác Pháp nằm kế cận eo biển Malacca!

Do đó, “sang Tây dương” trong trường hợp này không nhất thiết là phải đi sang các nước Âu Châu. Vì vô tình nhầm tưởng rằng “sang Tây dương” phải là sang Âu Châu, mà nếu đi bằng thuyền buồm thì không thể nào sang Âu Châu rồi về lại trong một khoảng thời gian 7 tháng, nên học giả Trần Kinh Hoà đã gợi ý là phải chăng Đào Trí Phú đã đi Giang-lưu-ba (Jakarta) bằng tàu Phấn Bằng, “rời từ Jakarta đổi sang tàu khác để đi Tây dương (Pháp), và cuối cùng nhận tàu Điện Phi ở Pháp rồi lên tàu đó để đi thẳng về Thuận Hoá”. Sự thật thì không phải như vậy, vì như chúng ta đã biết, phái bộ có Cao Bá Quát tháp tùng đã không sang Âu Châu, mà chỉ đi các vùng thuộc địa của người Tây phương dọc theo eo biển Malacca. Nhưng căn cứ vào đâu mà chúng ta có

thể đoán định được là tàu Điện Phi đã được mua ở Đông Nam Á? Thông tin sau đây từ các nguồn tư liệu tiếng Anh mà chúng tôi tình cờ tìm thấy đã xác nhận điều đó.

Trước hết, cần nói rằng các nguồn tư liệu tiếng Anh mà chúng tôi đã xem đều nhấn mạnh vào thời điểm đó Xiêm (Siam) và An Nam là hai nước láng giềng có quan hệ rất xấu. Khi chiến tranh Nha phiến vừa bùng nổ, vì nghe tin đồn là các chiến hạm Anh ở Trung Quốc sẽ tiện đường “ ghé viếng thăm [!] nước Xiêm ” một khi chiến tranh kết thúc, vua Xiêm lo sợ nên đã đặt mua nhiều súng ống và một chiếc tàu chạy bằng hơi nước qua công ty của ông Robert Hunter lo về việc mậu dịch giữa Bangkok với các nước Âu Châu. Vì các mặt hàng vua Xiêm đặt mua đến chậm, đến lúc sắp sửa giao hàng thì chiến tranh Nha phiến đã kết thúc và nỗi lo sợ của người Xiêm bị vạ lây với Trung Quốc cũng đã nguôi lảng. Bởi thế, vua Xiêm làm khó, không chịu mua chiếc tàu chạy bằng hơi nước theo giá hai bên đã thoả thuận lúc ban đầu. Hunter do đó mới đề nghị bán cho người An Nam – “dịch thủ của người Xiêm”. Kết quả là Hunter bị trục xuất ra khỏi Bangkok, tuy sau đó có được phép trở về Xiêm để thu hồi tài sản. “Trong thời gian ở Singapore, ông ta đã hoàn tất thủ tục bán chiếc tàu chạy bằng hơi nước cho người An Nam”. Tóm lại, căn cứ vào thời điểm cùng những chi tiết của chúng tôi trên, chúng ta có thể suy luận là: 1) chiếc tàu chạy bằng hơi nước mà thương nhân người Anh Robert Hunter bán cho An Nam chắc hẳn là tàu Điện Phi. 2) Quá trình mua bán tàu Điện Phi đã diễn ra ở Singapore chứ không phải ở Châu Âu.

Cũng theo các nguồn tài liệu tiếng Anh, mậu dịch giữa Việt Nam với các thuộc địa Anh thuộc vùng Hạ Châu chỉ bắt đầu sau khi tân cảng Singapore trở thành thuộc địa của người Anh (1819). Trước đó hầu như “không có dấu vết gì về mậu dịch giữa Campuchia và Cochin-China với các thuộc địa Anh ở trên eo biển”.

Năm 1821, số thuyền mành đến Singapore từ hai nước này và Xiêm là 21 chiếc, và 3 năm sau (1824) số thuyền đến Singapore tăng lên thành 70 chiếc mỗi năm. “Mậu dịch với Singapore rất bị hạn chế vào thập niên 1820, bởi lẽ phần lớn những sản phẩm của Cochin-China chỉ thích hợp với thị trường Trung Quốc, và chỉ có giai cấp thượng lưu ở Cochin-China và quân đội của nhà vua mới có nhu cầu về những hàng bông và hàng nỉ của Anh. Hàng nỉ của Anh dùng may trang phục cho quân đội của nhà vua hầu hết được đặt mua từ Quảng Đông”. Mậu dịch giữa An Nam và Singapore do “thần dân người Hoa trong nước đảm nhiệm”.

Báo cáo của toàn quyền Anh ở Singapore, John Crawford, về Luân Đôn cho biết là năm 1825 đánh dấu một mốc quan trọng trong việc mậu dịch giữa Cochin-China và Singapore. Vào năm ấy, “nhà vua [vua Minh Mạng] gửi hai thuyền mành có trang bị vũ khí cùng quan viên sang Singapore để mua hàng nỉ và hàng thủy tinh”. Sau đó, nhà đương cuộc Anh đã “khám phá là những quan viên này đến Singapore có nhiệm vụ nghiên cứu nhằm báo cáo về tình hình trên những thuộc địa của người Âu Châu ở eo biển Malacca”. Tuy người ta không biết trong báo cáo đó đã ghi những gì, nhưng sau lần thăm viếng đó, triều đình “đã giành độc quyền mậu dịch với Singapore” (11).

Từ những cứ liệu trên chúng tôi thống nhất với tác giả Yoshiharu Tsuboi không chia sẻ lối khẳng định phiến diện của Lê Thành Khôi khi ông viết về triều Nguyễn.

Và nó hoàn toàn phù hợp với nhận định của Frédéric Maitienne: “Thời kì 1790-1802 đánh dấu sự chuyển đổi trong thái độ của người Việt đối với đại dương và các nước khác. Trong vòng 12 năm, dân tộc Việt Nam, những người trước đó bị cho là không hợp với các chuyến hải hành đường dài, đã học được các kỹ thuật nước ngoài, áp dụng chúng trong hoàn cảnh địa phương để xây dựng một hạm đội mạnh. Một ví dụ mang tính biểu tượng cho sự mở cửa của Việt Nam ra với biển: đoàn sứ thần do nhà Nguyễn

gửi đến Trung Quốc để xin hoàng đế nhà Thanh công nhận triều Nguyễn đã đi bằng đường biển thay vì đi qua biên giới phía Bắc như hàng thế kỷ trước đó.

Trong thời hậu chiến, các con tàu kiểu châu Âu cũng được dùng cho việc buôn bán. Chúng không chỉ chở gạo từ miền nam ra miền trung Việt Nam, mà còn dùng cho các hành trình ra nước ngoài. Gia Long năm 1802 chấm dứt việc gửi phái đoàn thương mại ra nước ngoài để mua súng đạn, nhưng Minh Mạng sau đó lập lại lễ thói này. Các chuyến hải hành thương mại cũng đem lại cơ hội cho thủy thủ đoàn Việt Nam tập ra biển lớn, và sử dụng kỹ thuật phương Tây. Năm 1823, Minh Mạng ra lệnh cho thủy thủ đoàn học sử dụng các dụng cụ đi biển, học xác định phương hướng. Năm 1835, các chỉ thị tương tự ban hành xoay quanh việc nhập khẩu các kỹ thuật hải trình; năm 1842, đến lượt người kế vị Minh Mạng, Thiệu Trị, ra các chỉ thị như vậy.

Ý chí chính trị học hỏi các kỹ thuật nước ngoài đạt đỉnh cao trong cuối thập niên 1830 khi Minh Mạng ra lệnh mua tàu chạy bằng hơi nước. Phan Huy Chú năm 1833 lần đầu tiên nhìn thấy tàu hơi nước ở Batavia, và Lý Văn Phức mô tả một tàu khác trong chuyến đi đến Calcutta. Năm 1839, Việt Nam mua con tàu hơi nước đầu tiên, sau đó là ba thuyền khác – có tên Yên Phi, Vũ Phi và Hương Phi. Năm 1844, một con tàu lớn hơn được mua, với tên Diễm Phi.

Đáng lưu ý là ngay cả người Pháp, cho đến trước năm 1816-1818, còn chưa dùng tàu hơi nước cho các sứ mạng thương mại. Đến cuối thập niên 1820, các hạm đội Anh và Pháp mới đặt hàng các tàu hơi nước đầu tiên. Tại châu Á, người Hà Lan đặt hàng con tàu hơi nước đầu tiên cho hạm đội của họ năm 1837, và một hai năm sau mới có con tàu thương mại đầu tiên.

Trong khi đó mãi đến thập niên 1830, vua Rama III của Thái Lan mới quyết định chỉ dùng toàn mô hình châu Âu cho hạm đội nhà nước Thái. Tức là trong khi người Thái mới bắt đầu nói về tàu kiểu Tây phương, thì Việt Nam đã mua tàu chạy bằng hơi nước. Có vẻ như trong nửa đầu thế kỷ 19, tại châu Á, Việt Nam thuộc một vài nước đầu tiên quan tâm kỹ thuật hàng hải châu Âu” (12).

## CHÚ THÍCH

(1) Yoshiharu Tsuboi. Nước Đại Nam đối diện với Pháp và Trung Hoa. Ban KHXH Thành ủy Tp. HCM 1990.

(2) Xem “ The Transfer of Western Military Technology to VietNam in the late 18th and early 19th Centuries: The case of the Nguyễn”. Tạp chí nghiên cứu Đông Nam Á. Đại học quốc gia Singapore, số tháng 10 năm 2003.

(3) Xem – website : [www.ctu.edu.vn](http://www.ctu.edu.vn) ( Khoa Sư phạm- đề cương bài giảng )

(4) Xem : -Nguyễn Q Thắng. Từ điển tác gia Việt Nam . NXB VH TT , năm 1999- Nguyễn Q Thắng – Nguyễn Bá Thế Từ điển nhân vật lịch sử Việt Nam . NXB Văn Hóa, năm 1993.

(5) Nguyễn Lộc. Văn học Việt Nam (nửa cuối thế kỷ XVIII-hết thế kỷ XIX). NXB Giáo Dục, 1999 - Tự điển Danh nhân Việt Nam. Mạng tin Văn hoá thông tin. Bộ Văn hoá thông tin.

(6) Văn Lang-Quỳnh Cư-Nguyễn Anh. Danh nhân đất Việt. Tập 3. NXB Thanh niên, Hà Nội, 1999

(7) TS Trần thị Mai. Lịch sử Bang giao Việt Nam – Đông Nam Á. BXB Đại học Mở-Bán công Tp.HCM,2001

(8) Lương Ninh- Hà Bích Liên. Lịch sử Các nước Đông Nam Á. Tập 1. Khoa Đông Nam Á học ĐHM-BC Tp.HCM, 1998

(9) Trương Hữu Quỳnh chủ biên. Đại cương Lịch sử Việt Nam. Tập 1. NXB Giáo dục, 1998.

(10) Quốc Sử quán triều Nguyễn. Đại Nam thực lục (nhiều tập).Bản dịch tiếng Việt của Trịnh Đình Rư-Trần Duy Hân(Hoa Bằng hiệu đính).NXB KHXH,HN, 1971.

(11) Vĩnh Sinh.Thử tìm hiểu thêm về chuyến đi công vụ ở Hạ Châu của Cao Bá Quát. Tạp chí ĐĐĐT Paris 2004.

(12) Xem “The Transfer of Western Military Technology to VietNam in the late 18th and early 19th Centuries: The case of the Nguyễn” Sđd.

## TÓM TẮT

Năm 1839, Việt Nam mua con tàu chạy bằng hơi nước đầu tiên, sau đó là ba thuyền khác - có tên Yên Phi, Vũ Phi và Hương Phi. Đáng lưu ý là ngay cả người Pháp, cho đến trước năm 1816 - 1818, còn chưa dùng tàu hơi nước cho các sứ mạng thương mại. Đến cuối thập niên 1820, các hạm đội Anh và Pháp mới đặt hàng các tàu hơi nước đầu tiên. Trong khu vực, đến thập niên 1930, vua Rama III của Thái Lan mới quyết định chỉ dùng toàn mô hình Châu Âu cho hạm đội nhà nước Thái. Tức là trong khi người Thái mới bắt đầu nói về tàu kiểu Tây phương, thì Việt Nam đã mua tàu chạy bằng hơi nước.

## SUMMARY

In 1839, Vietnam purchased the first steamboat, then 3 others named Yen Phi, Vu Phi, Huong Phi. It is noticeable that even France had not got any steamboat for commercial purpose before 1816-1818. And it was not until 1820s that France and England ordered their first steamboats for their fleets. In the region, only until 1930 that King Rama III of Thailand decided to apply European model to his national fleet. In other words, Vietnam had already obtained the steamboats when Thailand just got an idea of them.

Đình Kim Phúc

4/2006

<http://vannghesongcuulong.org/>