

DU LỊCH Ở BẮC KỲ TỪ ĐẦU THẾ KỶ XX ĐẾN NĂM 1945

TRẦN THỊ PHƯƠNG HOA*

Kể từ đầu thế kỷ XX, chính quyền Pháp ở Đông Dương nói chung và Bắc Kỳ nói riêng đã bày tỏ mối quan tâm đến phát triển du lịch không chỉ nhằm mục tiêu kinh tế mà còn nhằm tới những tham vọng chính trị, giới thiệu đến thế giới một Bắc Kỳ tươi đẹp và thịnh vượng dưới sự quản lý của người Pháp. Một loạt các thiết chế du lịch mới ra đời như các ủy ban du lịch, văn phòng du lịch, quảng bá du lịch; đặc biệt, sự xuất hiện của một loạt các khu nghỉ dưỡng ven biển và vùng cao được xây theo kiểu Pháp như Đồ Sơn, Tam Đảo, Sa Pa... cùng các dịch vụ kèm theo như khách sạn, phương tiện giao thông; và các tua du lịch tham quan, tạo sức hấp dẫn đặc biệt của xứ Bắc Kỳ.

Nghiên cứu về “du lịch” thời kỳ Pháp thuộc được giới nghiên cứu văn học Việt Nam sớm quan tâm vì sự xuất hiện khá dày đặc các “du ký” trên văn đàn Việt Nam từ cuối thế kỷ XIX đến năm 1945. Mặc dù “du ký” mô tả các hoạt động không hoàn toàn đồng nhất với “du lịch”, nhưng nó cho thấy một góc nhìn khác về “du lịch” của người Việt Nam và trên thực tế, người Việt Nam đã tổ chức các hoạt động “du lịch” từ rất lâu trong lịch sử. Trước hết, đó là các hoạt động du lịch mang tính đại chúng, gắn liền với các lễ hội theo mùa, đặc biệt là các lễ hội tôn giáo như hội chùa Hương, hội

chùa Thầy, hội Phủ Giầy mà gần đây nhiều nhà nghiên cứu cho rằng có thể coi là hoạt động du lịch (1). Thứ hai, các chuyến đi mang tính cá nhân của các nho sĩ-trí thức mang đậm tính khám phá, tìm hiểu. Những nhà nho “cải cách” đã lưu tên mình trong nhiều tờ báo, tạp chí như Tri Tân, Thanh Nghị, Trung Bắc tân văn với những bài viết sâu sắc về các chuyến đi về những vùng đất nhiều di tích mà họ gọi là “cổ tích”. Khác với tinh thần du lịch phương Tây là du lịch để hưởng thụ, tận hưởng kỳ nghỉ trong các khu nghỉ dưỡng nhiều tiện nghi, hoặc trên các du thuyền sang trọng, các nhà nho Việt Nam tự tạo cho mình sứ mệnh phải tìm hiểu để phát hiện ra những di sản quý báu mà lịch sử đã để lại cho quê hương Việt Nam. Bên cạnh những nhà nho gắn liền các chuyến đi với tinh thần hướng cổ, tinh thần dân tộc cao cả; các trí thức Tây học Việt Nam cũng tổ chức các chuyến du lịch để biết đó biết đây, không chỉ giới hạn trong biên giới Việt Nam mà ra cả nước ngoài, để chứng tỏ đẳng cấp sánh sỏi của người có học. Đặc biệt, sau mỗi chuyến đi, họ đều để lại rất nhiều ghi chép, nhận định, đánh giá.

Bài viết này đi sâu tìm hiểu chính sách du lịch của chính quyền Pháp đối với Đông Dương nói chung và Bắc Kỳ nói riêng, bao gồm định hướng về du lịch, việc

*TS. Viện Sử học, Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam

hình thành các cơ quan quản lý và quảng bá du lịch. Hoạt động du lịch ở Bắc Kỳ được tập trung làm rõ thông qua trình bày một số loại hình du lịch đã được triển khai trên thực tế và các dịch vụ hỗ trợ du lịch như vận tải, khách sạn.

1. Định hướng du lịch Đông Dương như một ngành kinh tế

Ngay từ đầu thế kỷ XX, chính quyền Pháp đã chủ trương định hướng du lịch như một ngành kinh tế của Đông Dương. Năm 1910, Touring Club de France (viết tắt là TCF) - một hiệp hội có vai trò quan trọng trong phát triển du lịch của Pháp-đã lập ra Ủy ban Du lịch thuộc địa (Comité de Tourisme Colonial) với Tổng thư ký là Maurice Rondet-Saint, người sau này có nhiều đề xuất cho phát triển du lịch Đông Dương. Nếu như TCF có chức năng kết nối du lịch Pháp với du lịch toàn cầu thì Ủy ban Du lịch thuộc địa có nhiệm vụ quan trọng là giúp các thuộc địa của Pháp hội nhập với mạng lưới du lịch quốc tế-điều mà nước Anh và Mỹ đã làm được rất tốt để quảng bá du lịch của Anh, Mỹ và những thuộc địa của họ. Năm 1910, trên báo *La Dépêche Coloniale*, ông Maurice Rondet Saint mô tả xu hướng du lịch đang trên đà phát triển mạnh mẽ, đặc biệt ở Nhật Bản, Mỹ, Anh, tạo nên các tuyến du lịch toàn cầu. Ông cho rằng người Mỹ, Anh đã rất thành công cho hoạt động quảng bá du lịch, nhờ đó đã thu hút được đông đảo du khách “Không có một nhà ga nhỏ nào ở Anh mà bạn không nhìn thấy các áp phích, hầu hết đều được trình bày rất đẹp mắt, mời du khách đến những vùng đất xa xôi và đa dạng nhất như Úc, Tasmania... Bạn có thấy ở các nhà ga của Pháp, người Pháp có được mời đi thăm Đông Dương? Điều này có thể xảy ra ở bên kia eo biển Manche” (ý muốn chỉ nước Anh) (2).

Trong xu thế du lịch quốc tế, khi các tua du lịch bằng tàu biển kết nối Mỹ-châu Âu-Viễn Đông, TCF đã triển khai các hoạt động nhằm thu hút du khách đến Pháp cũng như các thuộc địa của Pháp. Năm 1913, ông Maurice đã thực hiện chuyến thăm Đông Dương để tìm hiểu về khả năng phát triển du lịch ở nơi đây, một khu vực “nằm trong dòng chảy mạnh của du lịch thế giới. Hàng năm, Nhật Bản đón 20 ngàn khách du lịch, Java 8 ngàn, Philippines 4 ngàn, Ấn Độ 25 ngàn”, nhưng Đông Dương chỉ đón một lượng khách quá khiêm tốn là 150 khách, “cho thấy du lịch là một khoảng trống trong kinh tế Đông Dương” (3).

Ngày 7-3-1914, Công ty du lịch EMS-Hall tours company từ San Francisco gửi Ủy ban Du lịch thuộc địa (trực thuộc TCF) thông báo rằng công ty quan tâm đến đề xuất của Ủy ban về việc kết nối Đông Dương với các tuyến du lịch quốc tế. EMS-Hall cho biết mỗi năm họ có khoảng 100-200 khách tham gia “tour du Monde” và đang tìm những vùng đất mới để tham quan. Họ dự kiến một tuyến du lịch từ San Fransisco đến Tahiti, New Zealand, Úc, Philippines, Hong kong, Nhật Bản và quay về San Fransisco. Họ cho rằng nếu công chúng Mỹ biết về điểm đến Đông Dương, Đông Dương sẽ có cơ hội vượt qua Ai Cập bởi vì Đông Dương dễ đến hơn nếu đi qua Thái Bình Dương. EMS-Hall sẵn sàng gửi đến Đông Dương một người có kinh nghiệm du lịch nhằm nghiên cứu địa hình và nếu khả thi, họ có thể thiết lập tuyến du lịch từ San Fransisco đến Hong kong và Đông Dương. Tuyến du lịch đó có thể hoàn thiện nếu thêm Xiêm, Singapore, Java, Philippines, và trở về San Fransisco qua Nhật Bản. Công ty sẵn sàng bố trí cho một người sang Đông Dương để tìm hiểu. Công ty cũng muốn mở một văn phòng thông tin về Đông Dương ở San Fransisco, trong khi

đó một số văn phòng của họ ở Hong kong và Yokohama cũng dễ dàng công bố về các tuyến du lịch đến Đông Dương; và họ có thể mở một văn phòng ở Đông Dương, nơi có thể thu hút du khách người Mỹ tới Đông Dương cũng như du khách Đông Dương tới Mỹ (4).

Năm 1914, Toàn quyền Đông Dương khi đó là Albert Sarraut đã viết thư gửi cho Chủ tịch TCF rằng nếu các công ty du lịch quốc tế, chẳng hạn EMS-Hall Tours của Mỹ cử đại diện đến Đông Dương để tìm hiểu tiềm năng du lịch ở đây, họ “sẽ nhận được sự chào đón nồng nhiệt trên khắp Đông Dương và chính quyền ở đây sẽ cung cấp tất cả tiện nghi cần thiết cho chuyến đi trong nội địa của họ” (5). Cùng năm này, ông Sarraut cũng gửi thư cho tất cả thủ hiến các xứ thuộc Đông Dương về việc ngày càng có nhiều người quan tâm đến Đông Dương, muốn tìm hiểu về Đông Dương. Trong thư có viết “Trong giới khoa học, văn học và nghệ thuật, cũng như trong các hiệp hội phát triển du lịch, vùng đất Viễn Đông xinh đẹp của chúng ta càng ngày càng khơi dậy sự tò mò và thiện cảm” (6). Cũng trong thư này, Sarraut đề nghị nếu các hãng du lịch cử người đến khảo sát, thăm dò về tiềm năng du lịch Đông Dương thì chính quyền các xứ cần tiếp đón nhiệt tình, chu cấp các phương tiện đi lại và ăn ở miễn phí cho họ.

Tất cả các thủ hiến gửi thư phúc đáp, Thống sứ Bắc Kỳ khi đó là Rivet trả lời sớm nhất, rằng Bắc Kỳ ghi nhận mọi chỉ dẫn trong thư ngày 18-7 của Toàn quyền và sẽ làm mọi việc cần thiết để tạo điều kiện cho người đến tìm hiểu về Bắc Kỳ (7).

Việc trao đổi về du lịch ở Đông Dương bị ngưng trệ suốt giai đoạn Chiến tranh thế giới thứ Nhất; chính quyền cũng như các công ty du lịch không triển khai hoạt động du lịch chính thức nào.

Phải tới năm 1922, sau nhiệm kỳ Toàn quyền lần thứ hai ở Đông Dương, khi trở về Pháp trở thành Bộ trưởng Thuộc địa, Albert Sarraut tái khởi động lại vấn đề du lịch Đông Dương. Ngày 2-10-1922, Albert Sarraut gửi thư cho Toàn quyền Đông Dương về kế hoạch tổ chức và phát triển du lịch bao gồm hai vấn đề lớn: 1) quy hoạch, chỉnh trang xứ thuộc địa; 2) triển khai hoạt động du lịch và quảng bá du lịch.

Về quy hoạch, Đông Dương cần thành lập các tổ chức du lịch địa phương; phát triển ngành công nghiệp du lịch; lập danh mục các cảnh đẹp, di tích, lập kế hoạch bảo tồn; hình thành các công viên quốc gia hoặc các khu rừng phục vụ cho săn bắn; nghiên cứu các tuyến du lịch. Ông Sarraut nêu rõ rằng theo kinh nghiệm của ông, cơ quan du lịch đầu tiên cần phải là một cơ quan cấp quốc gia, được gọi là “Cục du lịch trung ương” (Bureau Central du Tourisme), trực thuộc một trong các cơ quan (Tổng Nha) thuộc địa, bên cạnh đó là một cơ quan tư vấn được gọi là “Ủy ban Du lịch trung ương” (Comite Central du Tourisme) do chính Toàn quyền làm Chủ tịch và thành viên là giám đốc các nha có liên quan và đại diện của Phòng thương mại các xứ. Nhiệm vụ của nó là chỉ đạo và điều phối, khuyến khích các sáng kiến, tạo động lực và sức sống cho du lịch, liên hệ với các tổ chức ở chính quốc (Văn phòng du lịch quốc gia, touring club-câu lạc bộ tour du lịch), với các công ty vận tải. Song song với việc tổ chức hành chính là tổ chức các văn phòng, công ty du lịch. Ngành khách sạn là đối tượng đầu tiên mà Ủy ban Du lịch trung ương phải quan tâm. Việc thu hút khách du lịch là vô ích, nếu không muốn nói là nguy hiểm nếu không đón tiếp họ chu đáo và đủ tiện nghi.

Ở giai đoạn thứ hai, triển khai các hoạt động du lịch và quảng bá du lịch. Ông

Sarraut cho rằng cần quan tâm đến tổ chức các phương tiện giao thông và tổ chức tuyên truyền. Ông viết “hãy thực hiện các bước ngay lập tức và thông báo cho tôi về những việc mà các ngài đã thực hiện” (8).

Ông Sarraut đã khởi động một giai đoạn khá sôi động cho việc tổ chức du lịch ở Đông Dương nói chung và Bắc Kỳ nói riêng. Một loạt các cuộc tiếp xúc giữa đại diện của ngành du lịch Pháp, tiêu biểu là ông Maurice Rondet Saint với cơ quan kinh tế Pháp và các Toàn quyền Đông Dương về chuẩn bị cho du lịch ở Đông Dương và kết nối với các tuyến du lịch quốc tế. Ông Maurice Rondet Saint nhiều lần nhắc lại rằng Đông Dương có nhiều điểm du lịch rất đẹp và hấp dẫn nhưng cần có sự chuẩn bị chu đáo để đón tiếp khách tới thăm.

Năm 1923, Cục kinh tế ở Paris đã gửi một bản ghi chú về du lịch tới Toàn quyền Đông Dương, trong đó nhấn mạnh rằng du lịch là một hoạt động kinh tế; người nước ngoài khi đến thăm Đông Dương đòi hỏi một số dịch vụ nhất định như công trình hạ tầng, vận tải, tài chính, dịch vụ tại địa phương, cần đến những nỗ lực hành chính và tài chính trong một thời gian dài; do đó chỉ nên cam kết thực hiện một chương trình đã được nghiên cứu tỉ mỉ và chắc chắn với nguồn tài chính dồi dào.

Bản ghi chú này cũng đề cập đến ba vấn đề quan trọng để phát triển du lịch: 1) Tổ chức các tuyến vận tải thường xuyên nhằm đưa Đông Dương hội nhập vào trào lưu du lịch quốc tế đang hướng đến Viễn Đông. Sẽ chỉ tiếp nhận được các khách đơn lẻ nếu như các công ty lữ hành không đảm bảo được các phương tiện đáng tin cậy và thường xuyên cho các tuyến du lịch với lịch trình hàng ngày được thoả thuận trước; do đó việc tổ chức trước các tuyến vận tải nội bộ là hết sức cần thiết; 2) Cần có những khách sạn,

nếu không sang trọng thì ít nhất cũng tạo sự thoả mái tối thiểu cho du khách.

Theo đánh giá của cơ quan kinh tế Pháp, Đông Dương chưa có tuyến hàng hải nào đảm bảo kết nối liên lạc thường xuyên với các khu vực lân cận cũng như các cảng của Đông Dương chưa thiết lập mạng liên lạc thường xuyên với các tuyến hàng hải quốc tế lớn. Các công ty lữ hành quốc tế sẽ không đưa Đông Dương vào hành trình của họ khi liên lạc này không đảm bảo một cách hoàn hảo. Việc tổ chức giao thông vận tải nội bộ đã được đảm bảo ở một số khu vực có tuyến đường bộ, nhiều nơi có dịch vụ ô tô vận tải thường xuyên. Tuy nhiên vẫn cần hoàn thiện dịch vụ này để đảm bảo các tuyến du lịch nội bộ được thông suốt, không bị gián đoạn.

Về dịch vụ khách sạn, Tổng nha Kinh tế cần soạn thảo một chương trình xây dựng các khách sạn ở những điểm du lịch quan trọng, trong đó ở Bắc Kỳ, khách sạn Metropole ở Hà Nội có 115 giường đảm bảo tiện nghi sang trọng; và nên tổ chức một tuyến du lịch lớn ở vùng cao cho phép du khách tới được hồ Ba Bể (9).

Năm 1929, với một cái nhìn tương đối bi quan về thực trạng du lịch của Đông Dương, Toàn quyền Pasquier đã yêu cầu phải nghiên cứu kỹ hơn về mô hình du lịch của nước Pháp, từ đó áp dụng vào Đông Dương. Theo Pasquier, du lịch của Pháp dựa trên ba cơ sở chính: Du lịch tiếp đón (le tourisme receptive), du lịch hoạt động (le tourisme actif), và du lịch chính thức (le tourisme official). Bên cạnh đó, ông cũng nhìn nhận thực tiễn cơ quan du lịch đã được hình thành theo Nghị định năm 1923. Ở Đông Dương, Ủy ban này phải nhóm họp ít nhất mỗi năm 1 lần nhưng theo ghi nhận của Pasquier thì từ năm 1923 đến năm 1929, “Ủy ban này chưa họp lần nào” (10).

Trong thông tư ngày 26-2-1929, Pasquier nhấn mạnh rằng “không mời khách đến nhà khi chưa có điều kiện đón tiếp họ”, với hàm ý Đông Dương chưa đủ các tiện nghi cần thiết để đón các đoàn khách quốc tế lớn, mặc dù người Pháp và người dân Đông Dương đều có đức tính chung là lòng hiếu khách. Pasquier cũng đưa ra gợi ý rằng các hiệp hội du lịch (Syndicat d'initiative) của các cá nhân và các hiệp hội là rất cần thiết, đặc biệt người dân Đông Dương có đặc trưng chung là tình cảm, niềm đam mê đối với Đông Dương, một đất nước có rất nhiều điều hấp dẫn không thể so sánh được; bên cạnh đó là đức hạnh của người Đông Dương, việc bảo tồn và hiện diện của các di tích lịch sử. Pasquier gửi đi một thông điệp mong muốn sự hợp tác của người bản xứ, đặc biệt là những người có học thức, trong phát triển du lịch, bởi vì họ “đã ghi lại trong các câu thơ và tác phẩm những địa điểm nổi tiếng của quê hương mình, những ngôi chùa thu hút đám đông lễ hội hoặc thu hút sự ghé thăm của các ông quan đồng thời là nhà thơ, những ngôi chùa thường được vinh danh bằng bia đá mà các văn bản được soạn thảo bởi chính tay của các vị Hoàng đế...” (11).

Pasquier đã nhắc đến những danh lam thắng cảnh, di tích lịch sử ở Bắc Kỳ, nơi lưu dấu ấn không chỉ của các thi hào mà của cả các bậc hoàng đế. Đây chính là những điểm đến tiềm năng thu hút khách du lịch.

Bên cạnh việc khuyến khích hướng tới du lịch nội địa, Pasquier cũng vạch ra một số việc phải làm để phát triển du lịch ở Đông Dương, điều mà du lịch Pháp đã có kinh nghiệm. Đó là cung cấp thông tin cho khách du lịch, phát triển khu nhà nghỉ dưỡng, trồng vườn, làm đường đi, đặt băng ghế tại các điểm quan sát, xây dựng những cây cầu đơn giản, đặt các bảng chỉ dẫn,

chăm sóc các biển báo, ngăn chặn các hành vi phá hoại, bảo vệ cảnh quan và di tích, quan tâm đến việc bảo trì khách sạn, tổ chức vận tải, thực hiện quy hoạch thị trấn, viết bài giới thiệu về các cảnh quan, di tích, bãi săn, bãi câu cá. Đây là những công việc gắn chặt với hoạt động của hiệp hội du lịch (Syndicat d'initiative).

2. Hình thành các cơ quan, tổ chức du lịch và kinh phí dành cho du lịch Đông Dương và Bắc Kỳ

2.1. Thành lập cơ quan, tổ chức du lịch Đông Dương

Theo định hướng của Albert Sarraut, một loạt các cơ quan du lịch đã được hình thành. Ở Đông Dương có những cơ quan/tổ chức du lịch như sau:

- Ủy ban Du lịch Trung ương (Comité Central du Tourisme), thành lập theo Nghị định ngày 27-7-1923 của quyền Toàn quyền Baudoin. Ủy ban này do Toàn quyền làm Chủ tịch; nhiệm vụ của Ủy ban là tư vấn về việc tổ chức du lịch ở Đông Dương, về các chương trình liên quan đến công tác hành chính, xây dựng và tổ chức khách sạn, xây dựng danh mục các danh lam thắng cảnh và lên kế hoạch bảo tồn. Ủy ban phải họp ít nhất 1 năm 1 lần (12).

- Ủy ban Du lịch các xứ thuộc Đông Dương (Comité Regional du Tourisme), thành lập theo Nghị định ngày 27-7-1923. Những Ủy ban này đứng đầu là Thủ hiến, có nhiệm vụ tư vấn, khuyến nghị du lịch ở từng xứ thuộc Đông Dương (13).

- Văn phòng Du lịch Trung ương (Office Central du Tourisme), thành lập theo Nghị định ngày 27-7-1923 cùng với Ủy ban Du lịch Trung ương nói trên. Văn phòng này trực thuộc Tổng nha Kinh tế (Direction des Services Economiques), theo quyết định ngày 9 tháng 11 năm 1921 (14). Năm 1928, Văn phòng đổi tên thành Văn phòng Du

lich Đông Dương (Office Indochinois du Tourisme) (15). Năm 1935, Văn phòng tiếp tục đổi tên thành Văn phòng trung ương Du lịch Đông Dương (Office Central du Tourisme Indochinois), theo Nghị định ngày 6-1-1935 của Toàn quyền Robin. Văn phòng mới này không hoàn toàn là cơ quan chính phủ trực thuộc Tổng nha Kinh tế như trước mà là sự kết hợp công-tư, vừa hưởng ngân sách nhà nước (theo Nghị định của Toàn quyền, khoản kinh phí từ ngân sách là 20.000 piastre/năm), vừa nhận hỗ trợ từ các doanh nghiệp tư nhân như các hãng vận tải, khách sạn. Năm 1936, Văn phòng này mở đại diện đặt tại Sài Gòn; tên tiếng Pháp là Bureau Central du Tourisme Indochinois.

- Văn phòng Tuyên truyền (Bureau de la Propaganda), theo Nghị định ngày 3-4-1928 của Toàn quyền Monguiot (16). Theo Nghị định ngày 6-1-1935, Văn phòng này bị xoá bỏ để nhập vào Văn phòng trung ương Du lịch Đông Dương (Office Central du Tourisme Indochinois) (17).

Ngoài các cơ quan du lịch mang tính công lập còn có các tổ chức du lịch tư nhân, được gọi là các hiệp hội du lịch. Ở Sài Gòn có Văn phòng du lịch (Bureau Official de Tourisme), là một tổ chức tư nhân được thành lập bởi một nhóm các công ty khách sạn và vận tải phục vụ du lịch Đông Dương. Văn phòng có các chi nhánh ở Hongkong, Phnom Penh, Hải Phòng (18).

Chi phí cho du lịch được lấy từ ngân sách Đông Dương, chủ yếu tập trung vào việc xây dựng cơ sở vật chất và quảng bá du lịch. Năm 1926, số tiền chi cho du lịch là 163.874 piastre (đồng Đông Dương), chiếm 11% trong ngân sách liên bang chi cho công chính. Năm 1931, số tiền chi cho du lịch, quảng cáo là 775.639 piastre, chiếm 30% chi phí thường xuyên từ ngân sách Đông

Dương (19). Kể từ năm 1932, số tiền giảm dần, xuống 635.270 piastre (1932); 285.000 (1935) và 342.000 (1936) (20). Số tiền này dành cho việc xây khách sạn, quảng bá du lịch Đông Dương, bao gồm in các tờ rơi, áp phích quảng cáo, bưu ảnh, album ảnh du lịch, làm các bộ phim về các danh lam thắng cảnh và di tích nổi tiếng ở Đông Dương (21). Riêng Văn phòng du lịch (Bureau Official de Tourisme) có trụ sở ở Sài Gòn, là tổ chức mang tính tư nhân, cũng nhận được khoản trợ cấp hàng năm khoảng 16.000 piastre (22). Bên cạnh đó, ngân sách đảm bảo một số chi phí hỗ trợ cho việc tìm hiểu, khai thác các điểm du lịch mới. Các khoản chi phí cho du lịch được chia sẻ giữa ngân sách liên bang với các hiệp hội tư nhân trong việc xây dựng các khách sạn, bungalow, quảng cáo, hỗ trợ các vấn đề hạ tầng như lắp đặt đường điện, nước, bổ sung dịch vụ vận tải. Dưới sự vận động và đề xuất của hiệp hội sáng kiến, chính quyền có thể chấp nhận các khoản chi cho du lịch nếu thấy hợp lý.

2.2. Cơ quan du lịch và quảng bá du lịch Bắc Kỳ

Theo Nghị định ngày 27-7-1923, cùng với việc thành lập Ủy ban Du lịch Đông Dương là thành lập Ủy ban Du lịch các xứ, trong đó có Ủy ban Du lịch Bắc Kỳ, do Thống sứ Bắc Kỳ làm Chủ tịch. Ủy ban này có chức năng tư vấn, hỗ trợ và định hướng hoạt động du lịch ở Bắc Kỳ. Trong khi đó, Văn phòng Du lịch trung ương trực thuộc Tổng nha Kinh tế là cơ quan trực tiếp điều hành các hoạt động du lịch và quảng cáo, bao gồm cả việc giám sát về ngân sách liên bang dành cho du lịch. Trụ sở chính của Văn phòng này đặt tại Sài Gòn nhưng cũng tham gia điều hành giám sát du lịch ở Bắc Kỳ, đặc biệt là việc phân bổ ngân sách cho xây dựng, bảo dưỡng, kiểm tra hoạt động khách sạn, và xem xét cấp kinh phí cho

việc xuất bản các sách chỉ dẫn du lịch Bắc Kỳ, in ấn các tờ rơi, album ảnh, thực hiện các bộ phim để giới thiệu các danh lam thắng cảnh của Bắc Kỳ, qua đó thu hút du khách trong và ngoài Đông Dương.

Bên cạnh các cơ quan trực thuộc chính phủ còn có các hiệp hội du lịch mang tính tự nguyện, được gọi là hiệp hội du lịch (23). Hiệp hội du lịch Bắc Đông Dương (Syndicat D'initiative du Nord Indochinois) là một trong những hiệp hội du lịch thành lập sớm nhất Đông Dương (lập năm 1912). Hiệp hội này được chính phủ tài trợ để thực hiện các hoạt động quảng bá hình ảnh du lịch Bắc Kỳ, tham gia các triển lãm, hội chợ ở Đông Dương và thế giới. Bên cạnh đó, vốn là tổ chức tư nhân của các doanh nghiệp vận tải, khách sạn, hiệp hội đã tổ chức các đoàn du lịch lữ hành tham quan Bắc Kỳ, kết nối các điểm du lịch của Bắc Kỳ với Nam Kỳ, Trung Kỳ và nước ngoài. Trong số danh sách các hiệp hội du lịch ở Bắc Kỳ còn có Syndicat d'initiative de Chapa (Hiệp hội du lịch Sa Pa), Syndicat d'initiative de Tam Dao (Hiệp hội du lịch Tam Đảo), Syndicat d'initiative de la Baie d'Along (Hiệp hội du lịch vịnh Hạ Long), Syndicat d'initiative de la ville de Hanoi (Hiệp hội du lịch Thành phố Hà Nội), Syndicat d'initiative de Lang Son et de la region de Cao bang, Club automobile et Motocycliste du Tonkin-Annam-Laos (Câu lạc bộ ô tô và mô tô Bắc Kỳ-Trung Kỳ-Lào); Comite consultative pour le development de la Station balnéaire de Doson (Ủy ban tư vấn phát triển khu nghỉ mát Đồ Sơn), Bureau touristique de Szechuan (Văn phòng du lịch Tứ Xuyên) đặt tại Hải Phòng do một người Hoa làm giám đốc, định hướng thúc đẩy du lịch giữa Đông Dương và Trung Quốc. Văn phòng này được sự tài trợ của tỉnh Tứ Xuyên (24).

Nếu như Pasquier chê trách hoạt động của Ủy ban Du lịch Trung ương (Comité Central du Tourisme), thành lập theo Nghị định ngày 27-7-1923 do đã không hề tổ chức cuộc họp nào trước năm 1929 thì Ủy ban Du lịch Bắc Kỳ (Comité Regional du Tourisme du Tonkin), được thành lập theo cùng Nghị định ngày 27-7-1923 đã tổ chức họp lần đầu tiên ngày 23-12-1924 và tiếp tục vào những năm sau, thể hiện việc hưởng ứng chính sách của Đông Dương về du lịch (25).

Trong cuộc họp ngày 23-12-1924, ông Bride chủ trì đã nhấn mạnh “Cần phải làm sao để những người yêu thích các tuyến du lịch lớn phải biết rằng Bắc Kỳ đẹp như tranh vẽ và rất đáng để họ ghé thăm. [Chúng ta] phải chuẩn bị trước để những chuyến đi của họ trở nên dễ dàng và dễ chịu. Tôi có thể khẳng định rằng cho đến nay chúng ta chưa làm được gì nhiều theo hướng này. Hai điểm Tam Đảo và Sapa mà chúng ta đã xây dựng là những điểm du lịch dành cho những người muốn trốn cái nóng. Ở Bắc Kỳ có những đỉnh núi bao phủ bởi rừng rậm, với điểm nhấn là những hẻm núi sâu và hồ nước yên bình là nơi thu hút người đam mê du lịch. Chúng ta phải tính đến xu hướng du lịch hiện đại được vận hành theo các “tua du lịch”, là các tuyến cố định được tổ chức theo mạng kín, mang lại cho khách du lịch sự hài lòng nhất với chi phí ít nhất, theo nguyên tắc khoái lạc thời thượng mà chúng ta phải chấp nhận” (26).

Ông Bride đề xuất việc thiết kế hai tuyến du lịch ở Bắc Kỳ để thu hút khách đi theo đoàn gồm tuyến lớn: Hà Nội-Hòn Gai-Móng Cái - Lạng Sơn - Cao Bằng - Bắc Kạn - Thái Nguyên - Hà Nội và tuyến nhỏ hơn: Hà Nội - Thái Nguyên - Chợ Rạ - Hồ Ba Bể - Tuyên Quang - Hà Nội. Tiếp theo đó, ông Normandin đề xuất tuyến Hà Nội - Lạng Sơn - Quảng Uyên - Trùng Khánh phủ

- Bản Giốc - Bắc Kạn - Thái Nguyên - Hà Nội và cho rằng tuyến Hà Nội đi Thanh Hoá, qua lăng vua Lê, thành nhà Hồ. Nhưng cung đường này chỉ đi được vào mùa khô. Ông Coucherousett đề xuất những tuyến du lịch nhỏ như tuyến tham quan đồn điền ở Chi Nê và Sơn Tây; Hà Nội-Phủ Lý-Chi Nê-Nho Quan; Hà Nội-Chợ Bò.

Năm 1925, trong phiên họp thứ hai của Ủy ban Du lịch Bắc Kỳ vào ngày 22 tháng 1, có thêm sự hiện diện của ông Lochard, Giám đốc Nha kinh tế Đông Dương (Direction des Affaires Economiques). Ông Lochard cho rằng di tích Angkor, Huế, vịnh Hạ Long và vùng núi phía Bắc Bắc Kỳ là bốn điểm du lịch hàng đầu Đông Dương. Nếu cung đường ở phía Bắc được cải thiện, du khách có thể được chiêm ngưỡng những nét đẹp độc đáo của xứ này. Ông ủng hộ đề xuất mà ông Bride đã đưa ra từ kỳ họp năm 1924 rằng có thể phát triển hướng du lịch của Bắc Kỳ lên phía Bắc. Tuy nhiên ông cũng đưa ra những trở ngại mà Nha Kinh tế cần phải giải quyết là đầu tư xây dựng đường sá, khách sạn và nhà nghỉ. Đặc biệt, vào mùa lũ, nước các con sông lên cao gây khó khăn cho đi lại bằng ô tô (27).

Định hướng tổ chức các tuyến du lịch theo đoàn lữ hành ở vùng Bắc Bắc Kỳ dường như chỉ được thể hiện qua ý tưởng. Từ năm 1937, một định hướng mới về phát triển du lịch đã được chính quyền Bắc Kỳ quan tâm là quảng bá hình ảnh lễ hội để phục vụ du lịch. Ngày 3-12-1937, Giám đốc Văn phòng Du lịch Trung ương (Bureau Central du Tourisme) ở Sài Gòn gửi thư cho Thống sứ Bắc Kỳ đề nghị cung cấp thông tin về các lễ hội. Trong thư viết “Để phục vụ cho việc xuất bản thông tin về các lễ hội khác nhau ở Đông Dương trong năm 1938, tôi trân trọng đề nghị ngài cung cấp thông tin liên quan đến Bắc Kỳ” (28). Ngày 29-3-1938, Toàn

quyền Đông Dương đề nghị Thống sứ Bắc Kỳ chú ý đến một số lễ hội quan trọng, nhấn mạnh rằng “rõ ràng đó là những nơi cần được quảng bá hình ảnh phục vụ cho du lịch. Tất cả những lễ hội này cũng cần phải được quảng bá giống như đã làm với lễ hội Hương Tích (Hà Đông)”. Danh mục lễ hội bao gồm: Lễ hội Phù Đổng (Bắc Ninh); Lễ hội đền Kiếp Bạc (Hải Dương); Cuộc hành hương đến đền Rền (Kiến An); Lễ hội bà Liễu Hạnh ở Phủ Giây (Nam Định); Lễ hội Tiên Hương (Nam Định); Lễ hội Trường Yên (Ninh Bình); Lễ hội Cổ Tích (Phú Thọ); Lễ Trần Quốc Tảng (Quảng Yên); Lễ hội Từ Đạo Hạnh (Sơn Tây).

Liên tục từ năm 1938 đến năm 1940, Thống sứ Bắc Kỳ yêu cầu các tỉnh cập nhật và bổ sung thông tin về lễ hội trong tỉnh mình. 30 tỉnh thành của Bắc Kỳ rà soát và gửi thông tin, từ đó lập ra danh mục các lễ hội và quảng bá rộng rãi hình ảnh của lễ hội qua trình chiếu phim tài liệu, thực hiện các bộ ảnh, giới thiệu trên báo chí, đưa vào sách chỉ dẫn du lịch (29).

3. Hoạt động du lịch ở Bắc Kỳ

3.1. Một số loại hình du lịch ở Bắc Kỳ

Trong hai thập niên đầu của thế kỷ XX, loại hình nghỉ dưỡng vùng biển và núi cao được chính quyền Pháp chú tâm hơn cả, với mục tiêu trước hết phục vụ cho các kiều dân châu Âu và Pháp ở Đông Dương. Kể từ giữa những năm 1920, bắt đầu phát triển các tuyến du lịch và tổ chức du lịch theo nhóm, trong đó có nhiều tua xuyên Việt, kết nối Bắc Kỳ với các điểm du lịch Đông Dương (Lào-Campuchia), Đông Nam Á (Singapore, Malaysia), Nam Trung Quốc. Cũng giai đoạn này, ý tưởng về phát triển du lịch nội địa với các loại hình du lịch truyền thống được các nhà hoạch định du lịch của Pháp quan tâm hơn như du lịch hành hương, du lịch lễ hội.

Du lịch nghỉ dưỡng

Một nghiên cứu gần đây cho rằng thời điểm khởi đầu cho việc đặt nền móng du lịch ở Đông Dương là năm 1898, khi Toàn quyền Paul Doumer thông qua một khoản tín dụng 30.000 piastre để xây tuyến đường sắt Đà Lạt-Tháp Chàm (30). Ở Bắc Kỳ, đánh dấu cho việc bắt đầu xây dựng khu du lịch nghỉ dưỡng là việc Tổng trú sứ Bắc-Trung Kỳ Paul Bert đặt vấn đề xây dựng biệt thự Joséphine ở Đồ Sơn làm nơi nghỉ dưỡng cho Toàn quyền năm 1886; Toàn quyền De Lanessan đã hoàn thành nhà nghỉ này vào năm 1892. Sau đó nhiều biệt thự nhà nghỉ được xây dựng và Đồ Sơn trở thành khu nghỉ mát lớn nhất Bắc Kỳ. Năm 1903, ở Đồ Sơn đã có khoảng 60 ngôi biệt thự kiểu châu Âu, 3 khách sạn, rất đông khách trong những tháng hè (31). Hàng năm, các nhân viên chính phủ, giáo viên các trường học được thưởng các kỳ nghỉ mát kéo dài vài ngày ở khu nghỉ mát này.

Năm 1905, chính quyền Pháp khởi động kế hoạch xây khu nghỉ dưỡng ở Tam Đảo. Năm 1928, Tam Đảo đã có 1 khách sạn lớn với 55 phòng và 45 biệt thự đủ cho 250 gia đình nghỉ dưỡng. Có thể đến Tam Đảo bằng phương tiện công cộng, nhưng theo đánh giá của ông Coucherroute là không tiện nghi và rất đắt đỏ: bắt tàu Hà Nội-Yên Bái với giá 2,70 piastre/người và mất hơn 2 giờ cho chặng đường 54 km; sau đó đi ô tô khách hơn 1 giờ với giá 5 piastre để đến Tam Đảo (32).

Mặc dù ở gần Hà Nội và có khí hậu tốt, diện tích đất ở Tam Đảo không đủ để xây dựng khu nghỉ dưỡng đủ cho nhu cầu của cộng đồng dân châu Âu ở Bắc Kỳ (33). Năm 1909, công sứ Laokay là ông Tourrès, đã báo cáo Thống sứ Bắc Kỳ về nhu cầu xây dựng khu nghỉ dưỡng ở Sapa. Ông cho xây dựng một khu nhà nghỉ gần làng Lo-

Suitong, ở đèo núi trông xuống thung lũng Sapa. Bác sĩ Huillet, phụ trách y tế tại Laokay, tiến hành nghiên cứu sơ bộ về y học và khí tượng. Ông Miéville, chuyên gia nông nghiệp, sau khi thử nghiệm ở vùng Vân Nam, đã nhận được một khu nhượng địa tại thung lũng bên suối để trồng rau và cây ăn quả. Năm 1912, Hiệp hội Du lịch Sapa (Syndicat d'Initiative de Chapa) thành lập, có trụ sở tại Hải Phòng (34).

Theo Cucherousset, chủ bút tờ *L'éveil Économique* (Thức tỉnh kinh tế), Sapa là Đà Lạt của Bắc Kỳ, tọa lạc ở độ cao 1.500-1.600m, nơi có những đỉnh núi hùng vĩ làm người ta liên tưởng đến dãy núi Pyrenees của nước Pháp; ở đó có thể tận hưởng bầu không khí thoáng đãng, yên bình tuyệt vời đảm bảo tiện nghi với an ninh hoàn hảo (35). Chính quyền Pháp đã đầu tư các khu nghỉ dưỡng, hay nói đúng hơn là các nhà điều dưỡng dành cho các công chức, viên chức và sĩ quan Pháp phục vụ ở Đông Dương. Theo báo cáo của bác sĩ phụ trách trạm điều dưỡng, năm 1929 có 581 người đến Sapa khám chữa bệnh, với thời gian lưu trú trên dưới 1 tháng, có người ở lại từ 2-3 tháng (36). Riêng khu vực nghỉ dưỡng dành cho quân đội có một khách sạn có thể đón tiếp 45 sĩ quan và gia đình của họ; và một khu nhà nghỉ có thể đón tiếp hơn 100 binh lính. Bên cạnh các viên chức nhà nước, số lượng người đi du lịch nghỉ dưỡng ngày càng tăng, tạo nhu cầu xây dựng các khách sạn và biệt thự tư nhân. Chính quyền đã cấp hoặc bán nhiều khu nhượng địa cho các chủ khách sạn ở đây. Năm 1919, khởi công con đường nối Laokay với Sapa với chiều dài 37 km, chất lượng đảm bảo cho lưu thông ô tô. Năm 1923 đã có chuyến tàu nối Hà Nội với Sapa, đưa nơi này trở thành trung tâm nghỉ dưỡng và đô thị từ năm 1926, thu hút nhiều khách vì khí hậu vùng cao tuyệt vời của nó (37).

Du lịch lữ hành

Mặc dù các khu nghỉ dưỡng ở bờ biển hay trên núi cao tạo nên khởi đầu cho các hoạt động du lịch ở Bắc Kỳ nhưng linh hồn của ngành du lịch phải là việc tổ chức các tuyến du lịch lữ hành nhằm thu hút lượng lớn du khách trong nước cũng như quốc tế, tạo nên danh tiếng cho Bắc Kỳ. Tuy nhiên mô hình du lịch này cũng đặt ra những đòi hỏi khắt khe liên quan đến phát triển hạ tầng giao thông, vận tải, khách sạn lưu trú, kỹ năng tổ chức các nhóm du lịch, yêu cầu sự vận hành của nhiều bộ phận liên quan đến các lĩnh vực kinh tế, phát triển hạ tầng công chính, văn hoá. Năm 1910, Tạp chí *La Dépêche Coloniale* tường thuật chuyến hành trình của một du khách thực hiện tuyến du lịch Sài Gòn-Angkor-Huế-vịnh Hạ Long. Ở Bắc Kỳ, họ ghé thăm vịnh Hạ Long 2 ngày, nơi để lại ấn tượng sâu sắc “vịnh biển độc đáo, đầy chất thơ”, đi thăm tuyến đường sắt Vân Nam và thăm các di tích lịch sử, các ngôi chùa ở Hà Nội (38). Năm 1913, ông Maurice Rondet Saint, Tổng thư ký của Ủy ban Du lịch thuộc địa thuộc TCF đã thực hiện chuyến công du Đông Dương nhằm đánh giá thực trạng và tiềm năng du lịch xứ này. Theo ông, “Đông Dương có những nét đẹp đáng ngưỡng mộ nhất, có một không hai trên thế giới. Vịnh Hạ Long, một kỳ quan thiên nhiên trên thế giới không nơi nào sánh bằng, với những cảnh tượng gây choáng ngợp vì vẻ hùng vĩ của nó” (39). Ông cho rằng Đông Dương có nhiều tiềm năng thu hút khách du lịch và họ sẽ thích những danh lam thắng cảnh ở đây; nhưng ông cũng đặt ra câu hỏi “Liệu Đông Dương có khả năng đáp ứng khách du lịch tới thăm không?”. Và ông cho rằng chỉ Sài Gòn có thể đáp ứng nhu cầu khách du lịch về tiện nghi khách sạn và phương tiện giao thông, trong khi Đông Dương chưa đủ điều kiện tổ chức các tuyến du lịch

lớn. Vào năm 1913, Hà Nội có thể đạt được nếu nỗ lực hơn. Theo nhận định của ông Rondet Saint, không nhất thiết phải phát triển du lịch trên toàn đất nước mà chỉ cần tập trung vào một số điểm du lịch quan trọng nhất. Ông vạch ra tuyến tham quan và lịch trình ở Bắc Kỳ gồm có: A. Hải Phòng; B. Vịnh Hạ Long; C. Hà Nội; D. Đường sắt Vân Nam với lịch trình từ 12 đến 14 ngày (40).

Tháng 10 và 11 năm 1924, Liên đoàn Hàng hải thuộc địa (Ligue Maritime Coloniale) tổ chức chuyến tham quan cho 10 sinh viên Pháp đến Cao Bằng, sau đó thăm hồ Ba Bể, Bắc Kạn; Hải Phòng, Hà Nội, tuyến đường sắt Vân Nam, vùng Bắc Kỳ sau đó đi thăm Trung Kỳ (41) một lịch trình đã được ông Maurice Rondet Saint vạch ra trước đó. Tuy nhiên, các tua du lịch đến Đông Dương nói chung và Bắc Kỳ nói riêng do các công ty du lịch nước ngoài tổ chức khá hiếm hoi. Đa phần các du khách đi theo nhóm riêng lẻ hoặc cá nhân tự tổ chức. Trong khi đó ngày càng nhiều các tua do các công ty du lịch nội địa tổ chức với số lượng du khách từ 10 đến 100. Một số công ty và cá nhân tổ chức các tuyến du lịch dài ngày như Công ty Du lịch Bắc Đông Dương tổ chức tuyến Sài Gòn-Vân Nam-Hà Nội-Sài Gòn với thời gian 10 ngày, đi bằng tàu hỏa với số lượng du khách từ 15 đến dưới 100; Sài Gòn-Hạ Long-vùng cao Bắc Kỳ-Hà Nội-Sài Gòn 10 ngày đi bằng tàu hỏa; Sài Gòn-Huế-Hà Nội-Sài Gòn 15 ngày đi bằng tàu hỏa; Hà Nội-Hạ Long-Hải Phòng-Hà Nội đi 2 ngày bằng ô tô; Hà Nội-Sài Gòn-Angkor-Huế-Hà Nội đi 9 ngày bằng tàu hỏa và ô tô; Công ty tư nhân của ông Hồ Văn Lạng tổ chức tuyến Sài Gòn - Huế-Hà Nội-Sài Gòn 15 ngày bằng tàu hỏa cho đoàn khoảng 20 người; Công ty của ông Nguyễn Khắc Hương tổ chức tuyến Sài Gòn - Nha Trang-

Huế - Hà Nội - Vịnh Hạ Long - Sài Gòn 15 ngày bằng tàu hỏa (42).

Có thể thấy, các điểm du lịch nổi tiếng của Bắc Kỳ có mặt trong các tuyến du lịch xuyên Việt là Hà Nội, vịnh Hạ Long. Trong số các công ty lữ hành, nổi bật lên là Công ty Du lịch Bắc Đông Dương, có trụ sở tại Hà Nội, số còn lại là các công ty tư nhân, chủ yếu từ Nam Kỳ. Phương tiện sử dụng trong các tua xuyên Việt là tàu hỏa, tàu hỏa kết hợp ô tô.

Du lịch - hành hương, du lịch-lễ hội

Trong thập kỷ đầu của thế kỷ XX, chính quyền Pháp có tham vọng đưa Đông Dương hội nhập vào các tuyến du lịch toàn cầu. Tuy nhiên, sau nhiều chuyến khảo sát của các chuyên gia du lịch cũng như nhìn nhận thực tế rằng Đông Dương chưa đủ điều kiện đón các đoàn lữ hành quốc tế, chính quyền Pháp chuyển sang chú trọng hơn đến phát triển các loại hình du lịch truyền thống của Đông Dương, trong đó có du lịch hành hương, du lịch lễ hội của người Việt. Bắc Kỳ là xứ sở lưu giữ nhiều điểm du lịch nổi tiếng liên quan đến những hoạt động này, nổi bật hơn cả là chùa Hương, đền Kiếp Bạc, Phủ Giày, hội Trường Yên (Tràng An-Ninh Bình). Bên cạnh đó, Bắc Kỳ có hệ thống đền chùa phong phú và độc đáo, thu hút đông Phật tử và nhân dân viếng thăm.

Chính quyền đã thực hiện một số hoạt động nhằm phát triển du lịch như mở rộng, gia cố đường sá; sử dụng dịch vụ ô tô công cộng đưa đón khách; tăng cường quảng bá hình ảnh bằng bưu ảnh, album ảnh, phim, sách hướng dẫn du lịch. Bên cạnh đó, báo chí nở rộ ở Bắc Kỳ từ đầu thế kỷ XX phản ánh thực tiễn sinh động về hoạt động du lịch của các cá nhân, chủ yếu là các trí thức Việt Nam tới những nơi danh lam thắng cảnh hoặc những di tích lịch sử mà họ gọi

là “cổ tích”; hoặc hoạt động hành hương của đông đảo người dân tới các đền chùa, lễ hội hàng năm. Theo số liệu của chính quyền Pháp, số du khách tới Đông Dương hàng năm tăng từ 150 (43) năm 1913 lên 2.000 năm 1935 (44), một con số ít ỏi so với số lượng người hành hương đến chùa Hương trong ba tháng lễ hội là khoảng 50.000 người (45). Một số du khách nước ngoài đã mô tả chuyến tham quan của họ đến chùa Hương, nơi họ được đối xử như khách du lịch với dịch vụ ngồi kiệu do các cu li khiêng để lên núi. Ngoài vẻ đẹp choáng ngợp của động Hương Tích, họ còn để ý đến các cửa hàng bán đồ lưu niệm, rượu ngoại và nước ngọt đóng chai vốn phổ biến ở những điểm du lịch ở phương Tây (46).

Hàng năm, Văn phòng Du lịch Đông Dương đã tài trợ cho các nhiếp ảnh gia chuyên nghiệp, các nhà làm phim thực hiện các bộ ảnh, các bộ phim về Đông Dương, trong đó hình ảnh các lễ hội, các chuyến hành hương tôn giáo ở Bắc Kỳ hiện diện trong hàng ngàn bức ảnh, phim, gửi đến nhiều triển lãm, hội chợ, được xuất bản trong các ấn phẩm chuyên biệt về du lịch hoặc đưa vào các xuất bản phẩm khác nhau tại Đông Dương và quốc tế.

Những ngôi chùa nổi tiếng ở Bắc Kỳ được giới thiệu trong sách chỉ dẫn du lịch dành riêng cho Bắc Kỳ hoặc toàn Đông Dương. Sách chỉ dẫn về Bắc Kỳ (Guide du Tonkin) do ông Bonnafont lập năm 1919 giới thiệu hơn 30 ngôi chùa khắp Bắc Kỳ (47). Sách chỉ dẫn du lịch Đông Dương năm 1937 gợi ý 231 tuyến tham quan trên toàn Đông Dương, trong đó Bắc Kỳ có 83 điểm với gần một nửa là các chùa, đền nằm rải rác khắp các tỉnh (48). Công trình “Địa dư các tỉnh Bắc Kỳ” do các ông Đỗ Đình Nghiêm, Phạm Văn Thư, Ngô Vi Liên biên soạn đã được giới thiệu trong *Tập san Hội Trí tri* năm 1923. Tập địa dư này khảo chú

những danh lam thắng cảnh và các di tích lịch sử mà thời đó gọi là nơi cổ tích với lời giới thiệu “[tập địa dư này] nói về địa dư từng tỉnh một, tỉnh nào cũng có địa đồ đính theo, lại phụ thêm những nơi cổ tích cùng các nơi thắng cảnh, thật là tiện cho những người muốn biết địa dư nước nhà và giúp cho khách du lịch biết rõ các nơi thưởng lãm” (49). Thời gian này từ “du lịch”, “khách du lịch” đã được sử dụng trên báo chí Quốc ngữ. Trong những sách chỉ dẫn du lịch hay địa dư có thông tin cụ thể về đường giao thông, phương tiện vận tải (thậm chí có đầy đủ thông tin về thời gian tàu, xe xuất hành, thời gian di chuyển, giá vé), về khách sạn, nhà nghỉ cùng giá thuê phòng, điểm chuyển phát điện báo.

3.2. Điều kiện lưu trú cho khách du lịch

Năm 1923, Cục kinh tế ở Paris đã gửi một bản ghi chú về du lịch tới Toàn quyền Đông Dương, trong đó nhấn mạnh đến hai dịch vụ quan trọng nhất, quyết định sự sống còn của ngành du lịch là đảm bảo tiện nghi khách sạn, nếu không sang trọng thì ít nhất cũng tạo sự thoải mái tối thiểu cho du khách; hình thành mạng lưới giao thông thuận tiện và phương tiện vận tải nội bộ (50).

Từ những năm 1920, hầu hết các tỉnh Bắc Kỳ đều đã có khách sạn hoặc nhà cho khách lưu trú, trong đó nhiều khách sạn ở Hà Nội và Hải Phòng có thể cung cấp tiện nghi hoàn hảo (51). Năm 1937, danh sách các khách sạn đã được công bố rộng rãi để du khách tham khảo:

Bắc Ninh-Hôtel de Paris (6 phòng);

Sapa: Grand Hotel Metropole de Chapa (45 phòng); Hotel du Centre (20 phòng); Hotel du Fan Si Phan, Hotel Morellon, Nhà nghỉ Madeleine;

Đô Sơn: Grand Hotel (44 phòng), Le Pagodon (20 phòng);

Hà Giang: Hotel de la Haute Riviere Claire (10 phòng);

Hải Phòng: Grand Hotel du Commerce (60 phòng), Hotel de Europe (47 phòng), Hotel Teston (37 phòng);

Hà Nội: Hanoi-Hotel (40 phòng), Hotel des Colonies (26 phòng), Hotel du Coq d'Or (20 phòng), Hotel de France (40 phòng), Hôtel Métropole (80 phòng), Hotel de la Paix (34 phòng), Hotel Splendid (65 phòng), Hôtel Terminus et de la Gare (45 phòng);

Hòn Gai: Hôtel des Mines (16 phòng);

Lạng Sơn: Hôtel de France (13 phòng); Hôtel des 3 Maréchaux (13 phòng);

Lào Kay: Touring Hôtel (12 phòng);

Móng Cái: Hôtel-Bungalow;

Nam Định: Hôtel de la Gare (10 phòng);

Quảng Yên: Hôtel de Quang Yên (3 phòng), Hôtel Terminus (3 phòng);

Sơn Tây: Hôtel An Lợi;

Tam Đảo: Hôtel de la Cascade d'Argent (60 phòng);

Tuyên Quang: Hôtel des Mines (11 phòng);

Việt Trì: Hôtel de la Vieille Chaumière (10 phòng);

Yên Bái: Hôtel de la Gare (4 phòng) (52).

Tuy nhiên, chỉ ở Hà Nội và Hải Phòng, dịch vụ khách sạn đảm bảo yêu cầu còn ở các địa điểm khác, dịch vụ này còn chưa đáp ứng đòi hỏi của du khách. Thư của Văn phòng Du lịch trung ương Đông Dương gửi Giám đốc Nha Kinh tế ngày 12-5-1939 về tuyển du lịch đến hồ Ba Bể: “Đây là một trong những hồ đẹp nhất Đông Dương, tiếc là các tua đến đây chỉ được bán một cách đơn lẻ vì những khó khăn trong việc tiếp cận và điều kiện chỗ ở hạn chế cho khách ở Chợ Rạ và bên hồ. Chúng ta nên tăng số lượng phòng ở hai nơi này và tạo thêm sự thoải mái bằng cách lắp đặt nước trong

phòng, nhà vệ sinh gần phòng hơn và tăng số lượng khăn vải dự trữ” (53). Hoặc “Không cần quảng cáo quá nhiều về Đông Dương chừng nào chúng ta còn chưa có các khách sạn tiện nghi. Khoảng 30 người bạn của tôi đã đến Đông Dương với sự nhiệt tình và tất cả đều cảm thấy chán ghét các khách sạn ở đây. Họ chỉ yêu cầu sự sạch sẽ, họ yêu cầu các vòi nước phải hoạt động, các đường ống không bị thủng hoặc bị tắc, việc thoát nước phải nhanh chóng các đầu vòi hoa sen phải thông và phun đủ nước; phòng ở không có ruồi muỗi, côn trùng phòng bếp và phòng vệ sinh phải sạch sẽ” (54).

3.3. Phương tiện vận tải

Hoạt động du lịch ở Đông Dương nói chung và Bắc Kỳ nói riêng thêm phong phú đa dạng và thuận lợi hơn với sự tham gia vận tải của tàu hỏa ô tô, tàu thủy, máy bay.

Về đường bộ: Năm 1894 tuyến đường sắt Phủ Lạng Thương-Lạng Sơn hoàn thành. Năm 1897, khi bắt đầu nhiệm kỳ, Toàn quyền Paul Doumer đã đề xuất kế hoạch xây dựng tuyến đường sắt xuyên Đông Dương và kết nối với Trung Quốc lục địa. Các tuyến đường của hệ thống này được hoàn thành ở những thời điểm khác nhau và toàn tuyến được hoàn thiện vào năm 1936. Năm 1903, từ Hà Nội sang phía Đông và lên phía Bắc, đã có thể đạp tàu hỏa đi Hải Phòng; năm 1906 có thể đến Lào Cai; năm 1908 có thể đến Lạng Sơn, Đồng Đăng, Nam Quan. Về phía Nam, năm 1903 đã có thể đi tàu hỏa vào Ninh Bình; năm 1905 vào tới Vinh, năm 1927 tới được Đông Hà. Năm 1936, hoàn thành toàn bộ tuyến đường sắt Đông Dương, tạo điều kiện cho hành trình du lịch xuyên Việt hoàn toàn bằng tàu hỏa. Các chuyến tàu có giường nằm và phục vụ bữa ăn đã hoạt động từ những năm 1920. Đây là mô hình du lịch tàu hỏa đã phát triển ở một số quốc gia

trên thế giới và trở nên khá phổ biến ở Đông Dương nói chung và Bắc Kỳ nói riêng

Từ năm 1902, khi thực dân Pháp ở Nam Kỳ nhập khẩu 68 chiếc ô tô đầu tiên (55) đến năm 1945, số lượng ô tô ở Đông Dương tăng nhanh chóng. Năm 1909, theo quan sát của ông Maurice Rondet Saint, đường sá ở Bắc Kỳ rất xấu nên ô tô khó lưu thông, trừ Hà Nội và Hải Phòng. Riêng chặng đường từ Hải Phòng đến Đồ Sơn dài 30 km đã có một số xe công cộng phục vụ khách nghỉ mát (56). Riêng giai đoạn từ 1921 đến 1928, số xe ô tô con ở Bắc Kỳ tăng từ 540 lên 3.231; xe tải tăng từ 61 lên 478, xe chở khách công cộng tăng từ 51 lên 367 xe chuyên dụng vận chuyển công cộng.

Hàng năm số hồ sơ đăng ký dịch vụ ô tô chở khách phục vụ khách du lịch-hành hương đến chùa Hương (tuyến Hà Nội-Hà Đông-Vân Đình-Hương Tích) là vài chục hồ sơ, trong đó số hồ sơ tăng mạnh từ năm 1930. Đặc biệt, các dịch vụ xe buýt được mở rộng. Trên tổng số 217 tuyến đường được phục vụ, chỉ có 8 tuyến được cấp phát hỗ trợ từ các cơ quan hành chính, còn lại là do các công ty tư nhân vận hành (57).

Đường hàng không: Từ năm 1930 đến năm 1935, chính quyền Pháp đã tập trung đầu tư cho việc phát triển hàng không dân dụng. Ở Bắc Kỳ, hai sân bay Bạch Mai và Gia Lâm vốn phục vụ mục tiêu quân sự đã được sửa sang, mở rộng và lắp đặt các trang thiết bị phục vụ điều phối các chuyến bay dân dụng, kết nối dịch vụ bay của Air France giữa Sài Gòn-Bangkok, Hà Nội-VienChăn-Bangkok và với các hãng bay nước ngoài khác. Các thành viên của Câu lạc bộ hàng không Bắc và Nam Đông Dương thực hiện nhiều chuyến bay huấn luyện. Tại Sài Gòn, ngày 19-12-1933, 3 máy bay du lịch do các thành viên của Câu lạc bộ hàng không thí điểm thực hiện

chuyến bay Sài Gòn-Hà Nội, 2 trong số 3 máy bay đã vượt qua dãy Trường Sơn mà không gặp sự cố nào; sau chặng dừng ở Vinh đã tới Hà Nội (58).

Sáu tháng cuối năm 1936, Bắc Kỳ đã tiếp nhận 37 hành khách của hãng bay South Western Aviation Corporation thực hiện chặng bay Hà Nội-Quảng Đông. Từ năm 1937, mỗi tuần hãng bay thực hiện 2 chuyến Hà Nội-Quảng Đông (59). Tháng 7-1938 đã thử nghiệm 3 chuyến bay Hà Nội-Hong kong và chuyến bay thường lệ hàng tuần đã được thực hiện vào ngày 10 tháng 8 cùng năm. Trước đó, đường bay thẳng từ Pháp tới Trung Quốc chỉ được thực hiện bởi hãng Imperial Airways của Anh. Trong khi hành khách và thư từ kết nối Đông Dương-Trung Quốc bằng Air France phải đợi ở Đông Dương vài ngày để có tàu đến Hong kong. Giờ đây hãng Air France thực hiện chuyến bay thường xuyên Hà Nội-Hong kong là mở rộng dịch vụ bay của Pháp tới Trung Quốc (60).

Theo ông Joitel, Giám đốc Nha Hàng không dân dụng Đông Dương, việc kết nối hàng không châu Âu với Viễn Đông phải qua lãnh thổ Trung Quốc rộng lớn, trong đó có khu vực nhiều núi cao, đặc biệt là vùng Himalaya hiểm trở và rộng lớn; ở phía khác từ hồ Baican qua sa mạc Gô bi là vùng Trung Á tạo nên rào cản cho sự kết nối Á-Âu. Từ châu Âu, trừ nước Nga, muốn thâm nhập vào Trung Quốc phải sử dụng tuyến đường Nam Á và bờ biển Thái Bình Dương. Từ năm 1930, quan hệ hàng không dân dụng giữa châu Âu và Viễn Đông được thiết lập, dù gặp một số trở ngại như dãy Arakan, dãy Miến Điện và Trường Sơn nhưng nó vẫn là con đường an toàn nhất cho hàng không. Do đó, Đông Dương, đặc biệt là vùng miền Bắc, là điểm trung chuyển quan trọng cho các hãng hàng không thương mại muốn thực hiện các con

đường an toàn nhất để thâm nhập vào Trung Quốc và Nhật Bản. Chính vì vậy, sân bay Gia Lâm ở ngoại thành Hà Nội đã trở thành điểm trung chuyển của các hãng bay Viễn Đông.

Từ đầu năm 1938, lưu lượng máy bay đến Hà Nội đã tăng nhanh chóng. So với năm 1937, số chuyến bay tăng gấp rưỡi (từ 302 lên 760 chuyến) và số hành khách tăng gấp 5 lần (từ 380 lên 1.814 khách) so với năm 1937. Các hãng bay có sử dụng dịch vụ của sân bay Gia Lâm là Air France, Imperial Airways của Anh, Eurasia của Trung Quốc (61). Không có số liệu cụ thể cho biết trong số hành khách có bao nhiêu người bay tới Hà Nội vì mục đích du lịch nhưng báo cáo của chính quyền cho thấy hàng không có đóng góp trong các phương tiện vận chuyển du khách đến Bắc Kỳ.

Về đường thủy: Vận chuyển khách bằng đường biển và đường sông vốn phổ biến ở Bắc Kỳ. Khách nước ngoài tới thăm Bắc Kỳ thường sử dụng các tàu quân sự hoặc các tàu chở hàng và thư tín; sau đó sử dụng đường sông để vào sâu trong nội địa. Sau khi Pháp xâm chiếm và đặt bộ máy cai trị, các tuyến đường biển và đường sông vẫn đóng vai trò quan trọng trong vận chuyển hành khách. Đặc biệt, việc thăm quan vịnh Hạ Long, điểm du lịch thu hút đông du khách nhất, chủ yếu dùng các loại tàu hơi nước hoặc thuyền buồm. Vào những năm đầu thế kỷ XX, Công ty Roque, vốn chuyên về quân sự, sở hữu một đội tàu hơi nước, được trang bị tuyệt vời, theo đánh và có khả năng khai thác du lịch ở vịnh Hạ Long (62).

Dịch vụ hàng hải phổ biến nhất kết nối Đông Dương nói chung, Bắc Kỳ nói riêng với châu Âu là của Công ty Messageries Maritimes của Pháp. Đông Dương đã trở thành trạm trung chuyển của nhiều tuyến hành trình từ châu Âu đến Viễn Đông

(Trung Quốc, Nhật Bản). Cứ 2 tuần 1 lần có các chuyến tàu chở khách từ Pháp, xuất phát tại Marseille, dừng chân tại: Port Said, Djibouti, Colombo, Singapore, Sài Gòn, Hồng Kông, Thượng Hải, Kobe, Yokohama. Trong khi đó, các tàu chở hàng đến Hải Phòng và Đà Nẵng khởi hành từ Marseille vào ngày 30 hàng tháng với các điểm dừng: Port Said, Suez, Colombo, Sài Gòn, Đà Nẵng, Hải Phòng và quay trở lại. Hãng này cũng có các tàu thủy kết nối tuyến Sài Gòn-Hải Phòng với nhiều điểm dừng tại các cảng ven biển (63). Ngoài ra còn một số công ty vận tải đường thủy khác của Pháp như Chargeurs Réunis, Compagnie Indochinoise de Navigation, Compagnie Côtière de l'Annam, Société des Transports Maritimes et Fluviaux...

Một trong những hãng vận tải đường thủy nổi tiếng của người Việt ở Bắc Kỳ là của ông Bạch Thái Bưởi. Năm 1909, ông Bạch Thái Bưởi nổi lên như một chủ công ty vận tải đường sông chạy tuyến Nam Định-Hà Nội và Nam Định-Bến Thủy, năm 1912 ông mở thêm tuyến Hà Nội-Hải Phòng vốn do người Hoa nắm giữ trước đó. Năm 1919, ông đã sở hữu 25 tàu thủy chở khách các tuyến Hà Nội-Nam Định, Hải Phòng-Bến Thủy, Hà Nội-Hải Phòng, Hà Nội-Tuyên Quang, và từ Hà Nội đến các tỉnh phía Bắc Bắc Kỳ. Tàu lớn nhất là tàu bằng sắt Phi Phượng, chở được 1.200 khách (tuyến Hà Nội-Nam Định) (64).

4. Kết luận

Điểm du lịch sớm nhất ở Bắc Kỳ là các khu nghỉ dưỡng ven biển và trên núi cao. Đầu tiên là khu nghỉ mát Đồ Sơn, được hình thành theo kế hoạch xây biệt thự nghỉ mát của Paul Bert vào năm 1886. Vốn ban đầu chỉ dành cho các quan chức người Pháp nghỉ dưỡng, Đồ Sơn đã phát triển thành khu nghỉ mát lớn nhất Bắc Kỳ. Tiếp theo

đó là việc khởi động xây dựng các khu nghỉ dưỡng trên núi cao như Tam Đảo (1905), Sa Pa (1909). Du lịch chính thức trở thành một lĩnh vực trong hoạt động kinh tế vào năm 1923, bằng việc thành lập Ủy ban Du lịch Đông Dương, Ủy ban Du lịch các xứ, trong đó có Ủy ban Du lịch Bắc Kỳ và Văn phòng Du lịch Đông Dương trực thuộc Tổng nha Kinh tế theo Nghị định ngày 27-7-1923. Ủy ban Du lịch Bắc Kỳ, với thành phần là đại diện từ Tổng nha kinh tế, đại diện từ Nha Công chính, Nha Lâm nghiệp và đại diện các cơ quan văn hoá đã nhóm họp để bàn bạc về các định hướng du lịch cho Bắc Kỳ, đặc biệt lên kế hoạch triển khai các tua du lịch lớn ở xứ này.

Ủy ban Du lịch Bắc Kỳ đã thảo luận về hướng phát triển các tua du lịch Hà Nội-Hạ Long và Hà Nội với các vùng núi cao phía Bắc. Tuy nhiên, việc tổ chức những tua du lịch này không đạt kết quả như mong muốn. Số lượng tua theo đoàn không được thống kê thường xuyên chứng tỏ đa phần khách du lịch đi theo nhóm cá nhân, tự tổ chức. Từ giữa những năm 1930, chính quyền bắt đầu định hướng quảng bá và phát triển du lịch lễ hội, du lịch hành hương. Đây là hình thức du lịch phổ biến của người dân Bắc Kỳ và thu hút một số du khách nước ngoài tham gia.

Như vậy, Bắc Kỳ đã phổ biến một số hình thức du lịch phổ biến như du lịch nghỉ dưỡng, du lịch hành hương-lễ hội. Bên cạnh đó, có sự hiện diện của du lịch lễ hành nhưng không thường xuyên. Hoạt động du lịch phát triển mạnh mẽ hơn nhờ sự cải thiện các dịch vụ như vận tải (tàu hoả, ô tô, tàu thủy, máy bay), khách sạn, và đặc biệt là hoạt động quảng bá gồm phổ biến sách chỉ dẫn du lịch, hình ảnh các danh lam thắng cảnh, di tích lịch sử ở Bắc Kỳ. Có thể thấy những điểm mạnh của Bắc Kỳ trong phát triển du lịch: Bắc Kỳ

sở hữu nhiều cảnh quan địa lý tươi đẹp và độc đáo; nhiều di tích lịch sử, đặc biệt là đền chùa cổ, nhiều lễ hội truyền thống. Tuy nhiên, các chuyên gia du lịch của Pháp như Maurice Rondet Saint cũng chỉ ra những điểm yếu của Bắc Kỳ, đó là giao thông còn yếu kém, nhiều điểm du lịch đẹp nhưng rất khó tiếp cận vì đường đi khó khăn, chi phí vận tải và khách sạn

quá cao; trừ một số khách sạn ở Hà Nội và Hải Phòng đủ tiêu chuẩn, đa phần dịch vụ khách sạn chưa đáp ứng chuẩn quốc tế. Điều này cản trở khách quốc tế đến thăm Đông Dương nói chung và Bắc Kỳ nói riêng. Trong khi số lượng khách quốc tế tới Bắc Kỳ khá khiêm tốn (khoảng 1.000 người/năm) thì du lịch nội địa phát triển mạnh mẽ.

CHÚ THÍCH

(*). Nghiên cứu này được tài trợ bởi Quỹ Phát triển khoa học và công nghệ Quốc gia (NAFOSTED) trong đề tài mã số 601.01-2021.02

(1). Xem Cohen, E. (1991). Pilgrimage and Tourism: Convergence and Divergence. In *Journeys to Sacred Places*, E.A. Morinis, ed. Westport CT: Greenwood Press; Collins-Kreiner N. (2018). Pilgrimage-Tourism: Common Themes in Different Religions. *International Journal of Religious Tourism and Pilgrimage*. 6(1),8-17;

Collins-Kreiner N. (2020). Pilgrimage Tourism- Past, Present, Future Rejuvenation: a Perspective Article. *Tourism Review*, 75(1),145-148; Olsen, D. (2010). Pilgrims, Tourists and Max Weber's "Ideal Types". *Annals of Tourism Research*, 37(3), 848-851.

(2). Maurice Rondet Saint, 1910 "Le Touring club de France", *La Dépêche coloniale*, 31 Mars 1910, tr.71.

(3). Báo cáo về chuyến đi thăm Đông Dương của ông Maurice Rondet Saint năm 1913, bao gồm khảo sát tiềm năng du lịch của Đông Dương, những gợi ý cho phát triển du lịch của Đông Dương đã được công bố trong nhiều ấn phẩm và kèm trong nhiều hồ sơ lưu trữ về du lịch; Xem Maurice Rondet-Saint, 1913, "Le Tourisme en Indochine", *La Dépêche coloniale*, 30 Novembre 1913, tr.313; Maurice Ronder-Saint, 1916, *Choses de l'Indochine contemporaine*, Paris: Librairie Plon, tr.165; Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ: RST-20859-Organisation du tourisme en Indochine, "Rapport de M Maurice Rondet-Saint- secrétaire du Comité de tourisme colonial du touring-club "Organisation du tourisme en Indochine".

(4). Thư ngày 7-3-1914 của Công ty EMS - Hall từ Sanfrancisco gửi

(5). Thư Albert Sarraut gửi Chủ tịch TCF ngày 25-5-1914- Trung tâm Lưu trữ Quốc gia I, Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ- RST-72710- Organisation et développement du tourisme en Indochine (1914-1929).

(6). Thư Albert Sarraut gửi thủ hiến các xứ Đông Dương ngày 18.7.1914, Trung tâm Lưu trữ Quốc gia I, Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ- RST-72710- Organisation et développement du tourisme en Indochine (1914-1929).

(7). Thư của thống sứ Bắc Kỳ ngày 10-10-1914, Trung tâm Lưu trữ Quốc gia I, Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ- RST-72710-Organisation et développement du tourisme en Indochine (1914-1929).

(8). Thư của Bộ trưởng Thuộc địa Albert Sarraut gửi thủ hiến các xứ Đông Dương ngày 2-10-1922, Trung tâm Lưu trữ Quốc gia I, Phòng Phủ Thống sứ Bắc Kỳ- RST-72710- Organisation et développement du tourisme en Indochine (1914-1929).

(9). Ghi chú của Cơ quan Kinh tế Paris gửi Toàn quyền Đông Dương ngày 6-6-1923, xem TTLTQGI, RST-72710- Organisation et développement du tourisme en Indochine (1914-1929).

(10), (11). TTLTQGI, RST-72710- Organisation et développement du tourisme en Indochine (1914-1929), Circulaire N4 32-CC du 26 Février 1929 de M. le Gouverneur Général.

(11). TTLTQGI, RST-72710- Organisation et développement du tourisme en Indochine (1914-

1929), Circulaire N4 32-CC du 26 Février 1929 de M. le Gouverneur Général.

(12). Xem Điều 2 và 3 của Nghị định tại TTLTQGI, GGI-7338- Organisation de tourisme en Indochine.

(13). Xem Điều 5 của Nghị định tại TTLTQGI, GGI-7338- Organisation de tourisme en Indochine.

(14). Xem Điều 4 của Nghị định tại TTLTQGI, GGI-7338- Organisation de tourisme en Indochine.

(15), (16). Xem Nghị định tại TTLTQGI, GGI-7338- Organisation de tourisme en Indochine.

(17). TTLTQGI, RST-72710-02 Organisation et développement du tourisme en Indochine.

(18), (21). Gouvernement Général de l'Indochine, 1926, *Rapport au conseil de gouvernement général de l'Indochine*, session ordinaire de 1926, Hanoi: Imprimerie d'Extrême-Orient, tr.280, 325.

(19). Gouvernement Général de l'Indochine, 1931, *Rapport au grand conseil des intérêts économiques et financiers et au conseil de gouvernement*, session ordinaire de 1931, Hanoi: Imprimerie d'Extrême-Orient, tr. 402.

(20). Gouvernement Général de l'Indochine, 1932, 1934, 1935, 1936, *Rapport au grand conseil des intérêts économiques et financiers et au conseil de gouvernement*, session ordinaire de 1932, 1934, 1935, 1936, Hanoi: Imprimerie d'Extrême-Orient.

(21). Gouvernement Général de l'Indochine, (22). Gouvernement Général de l'Indochine, 1930, *Rapport au grand conseil des intérêts économiques et financiers et au conseil de gouvernement*, session ordinaire de 1930, Hanoi: Imprimerie d'Extrême-Orient, tr.729.

(23). Những hiệp hội du lịch này là các tổ chức mang tính tự nguyện trong việc đón tiếp, vận chuyển, tổ chức tua du lịch. Hiệp hội du lịch có thể phát triển thành công ty du lịch có đăng ký hoặc hoạt động trên cơ sở hỗ trợ du lịch tự nguyện.

(24). TTLTQGI, RST 75206 Organisation du Service du Tourisme au Tonkin. 1935-1939.

(25). Ngày 23-12-1924, Ủy ban Du lịch Bắc Kỳ đã tổ chức cuộc họp dưới sự chủ trì của ông Bride, Chánh thanh tra các vấn đề chính trị và hành chính; và các thành viên dự họp gồm ông

Normandin, Phụ trách Công chính Bắc Kỳ; Bordenave, Chánh Nha Lâm nghiệp Bắc Kỳ; Batteur, thành viên của Viện Viễn Đông Bác cổ, Cucherousset, Chủ nhiệm Tạp chí *l'éveil économique de l'Indochine*. Xem RST-2982- Procès-verbaux des réunions du Comité régional du Tourisme du Tonkin (1924-1925).

(26). “Procès-verbaux de la réunion du Comité régional du Tourisme du Tonkin du Mardi 23 Décembre 1924” trong RST-2982- Procès-verbaux des réunions du Comité régional du Tourisme du Tonkin.

(27). “Procès-verbaux de la réunion du Comité régional du Tourisme du Tonkin du 22 Janvier 1925” trong RST-2982- Procès-verbaux des réunions du Comité régional du Tourisme du Tonkin.

(28). RST 75201- Listes des fêtes et manifestations présentées pour des touristes dans les provinces du Tonkin, 1937-1938.

(29). Xem RST 75201-01 Listes des fêtes et manifestations présentées pour des touristes dans les provinces du Tonkin, 1938-1939; RST 75201-02 Listes des fêtes et manifestations présentées pour des touristes dans les provinces du Tonkin, 1940; RST 75201-03 Listes des fêtes et manifestations présentées pour des touristes dans les provinces du Tonkin, 1940.

(30). Aline Demay, 2014, *Tourism and Colonialization in Indochina (1898-1945)*, Cambridge Scholar Publishing, tr.7.

(31). Bertrand Cothonay, 1903, *Souvenir de Do-Son*, Lyon: Imprimerie X. Javain, tr.18.

(32). Cucherousset, 1928, “Notre station d'altitude du Tam-Dao”, *L'éveil économique de l'Indochine*, 30.9.1928.

(33). TTLTQGI, RST2010 Création d'un sanatorium sur le plateau de Chapa-Losuitong à Laokay.

(34). Xem TTLTQGI, Phòng Toàn quyền Đông Dương, GGI 4838- As de l'organisation touristique en Indochine.

(35). H.C (Henry Coucherrou), 1924, “Trois jours à Chapa”, *L'éveil économique de l'Indochine*, 22 Juin 1924, tr.9.

(36). TTLTQGI, RST-48845 Rapport de la station d'altitude de Chapa.

- (37). TTLTQG I, RST-2010 Création d'un sanatorium sur le plateau de Chapa-Losuitong à Laokay.
- (38). XXX (tác giả viết tắt trong nguyên bản), 1910, "Le tourisme en Indochine", *La Déchèche coloniale illustrée*, 15-6-1910, tr.142.
- (39). Maurice Rondet Saint, 1913, "Le tourisme en Indochine", *La Déchèche coloniale illustrée*, 30.11.1913, tr.315-316.
- (40). Những tuyến du lịch khác trong Đông Dương: Vùng phía Nam: Sài Gòn và vùng lân cận: Vũng Tàu, thác Trị An, Phnom Penh, Angkor, lịch trình từ 12 đến 15 ngày; Vùng miền Trung: Huế, các lăng tẩm, Ngũ Hành Sơn, lịch trình từ 6 đến 8 ngày; Xem Maurice Rondet Saint, 1913, "Le tourisme en Indochine", *La Déchèche coloniale illustrée*, 30-11-1913, tr.316.
- (41). TTLTQGI, RST- 37081- AS. Arrive en Indochine d'un groupe de dix étudiantes francaises
- (42). TTLTQGI, RST-72710-02 Organisation et développement du tourisme en Indochine.
- (43). Số liệu của Maurice Rondet Saint năm 1913, xem Maurice Rondet-Saint, 1913, "Le Tourisme en Indochine", *La Dépêche coloniale*, 30 Novembre 1913, tr.313.
- (44). Theo số liệu báo cáo của Bourrin, Giám đốc Văn phòng Trung ương du lịch Đông Dương, năm 1935 có khoảng 2.000 du khách tới Đông Dương.
- (45). Xem Phạm Quỳnh, 1919, "Chảy chùa Hương", *Nam Phong tạp chí*, số 23, tr.365.
- (46). Xem Henry-Biabaud, 1939, *Deux ans d'Indochine- Note de voyage*, Hanoi: Imprimerie d'Extrême-Orient, tr.246.
- (47). L.Bonnafont, 1919, Guide du Tonkin, Hanoi-Haiphong: Imprimerie d'Extrême-Orient.
- (48). *Guide touristique général de l'Indochine (Guide alphabétique Taupin)*, 1937, Hanoi édition G. Taupin & Cie.
- (49). Đỗ Đình Nghiê, Phạm Văn Thư, Ngô Vi Liễn, 1923, "Địa dư các tỉnh Bắc Kỳ", *Bulletin de la Société d'enseignement mutuel du Tonkin*, Juillet-Septembre, 1923, tr. 281.
- (50), (51). Ghi chú của Cơ quan Kinh tế Paris gửi Toàn quyền Đông Dương ngày 6.6.1923, xem TTLTQGI, RST-72710- Organisation et développement du tourisme en Indochine (1914-1929).
- (52). Bureau official du tourisme Indochinois, 1937, Les grandes chasses en Indochine, tr. 41-43
- (53). TTLTQGI, RST-72710-03 Organisation et développement du tourisme en Indochine.
- (54). TTLTQGI, RST-72710-03 Organisation et développement du tourisme en Indochine; Thư của Sở Công chính Trung Kỳ gửi Toàn quyền Đông Dương, 3-2-1940.
- (55). Stéphanie Ponsavady, 2018, *Cultural and Literary Representations of the Automobile in French Indochina: A Colonial Roadshow*, Palgrave Macmillan, tr. 64.
- (56). Maurice Ronder-Saint, 1916, *Choses de l'Indochine contemporaine*, Paris: Librairie Plon, tr.262.
- (57). "L'automobilisme au Tonkin", *Bulletin de l'Agence économique de l'Indochine*, Mars 1929, tr.75.
- (58). *Bulletin de l'Agence économique de l'Indochine*, Avril 1934, tr.36.
- (59). Gouvernement Général de l'Indochine, 1937, *Rapport au grand conseil des intérêts économiques et financiers et au conseil de gouvernement*, session ordinaire de 1937, Hanoi: Imprimerie d'Extrême-Orient tr.399.
- (60). "Liaison aerienne de Hanoi à Hongkong par les avions d'air-france", *Bulletin économique de l'Indochine*, 1938, Fascicule 5, Hanoi: Direction des services économiques de l'Indochine, tr. 1162.
- (61). A.Joitel, "Hanoi, plaque tournante des lignes aériennes d'Extrême-Orient", *Bulletin économique de l'Indochine*, 1939, Fascicule 5, Hanoi: Direction des services économiques de l'Indochine, tr.7.
- (62). Maurice Rondet Saint, 1913, "Le tourisme en Indochine", *La Déchèche coloniale illustrée*, 30.11.1913, tr.316.
- (63). Maurice Ronder-Saint, 1916, *Choses de l'Indochine contemporaine*, Paris: Librairie Plon, tr. 190-191.
- (64). Thượng Chi, "Chấn chỉnh thương trường-một cái gương cho thương giới nước ta: ông Bạch Thái Bưởi", *Nam Phong*, số 29, tr. 385.