

NGÀNH ĐÓNG THUYỀN VÀ TÀU THUYỀN Ở ĐÀNG TRONG THẾ KỶ XVII-XVIII

TRẦN ĐỨC ANH SƠN*

Khi khảo cứu các nguồn tư liệu liên quan đến ngành đóng thuyền và hoạt động của tàu thuyền trong lịch sử Việt Nam, chúng tôi nhận thấy có ba yếu tố ảnh hưởng quan trọng đến sự phát triển của ngành đóng thuyền và hoạt động của tàu thuyền vào thời Nguyễn. Đó là: [1] Sự phát triển của ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đàng Trong thời kỳ các chúa Nguyễn; [2] Chiến tranh Nguyễn - Tây Sơn và vai trò của Nguyễn Ánh đối với sự phát triển của ngành đóng thuyền ở Nam Bộ vào cuối thế kỷ XVIII; và [3] Mối quan hệ giữa buôn bán lúa gạo với sự phát triển của ngành đóng thuyền ở Đàng Trong vào giữa thế kỷ XVIII.

Vì thế, chúng tôi cho rằng trước khi xem xét ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Việt Nam thời Nguyễn, cần quan tâm đến sự phát triển của ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đàng Trong trong các thế kỷ XVII - XVIII, vì đây là tiền đề quan trọng ảnh hưởng đến sự phát triển của ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Việt Nam thời Nguyễn.

1. Ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Đàng Trong thời kỳ các chúa Nguyễn

Trước khi Nguyễn Ánh (1762-1820) lập ra vương triều Nguyễn, Việt Nam đã trải

qua một thời kỳ chia cắt và nội chiến kéo dài trong gần 2,5 thế kỷ (từ giữa thế kỷ XVI đến cuối thế kỷ XVIII). Lãnh thổ Việt Nam bấy giờ chia thành hai vùng: phía Bắc sông Gianh (nay thuộc tỉnh Quảng Bình) trở ra do chính quyền vua Lê - chúa Trịnh quản lý, sử sách gọi là Đàng Ngoài (1); phía Nam sông Gianh trở vào do họ Nguyễn, một thế lực ly khai, do Nguyễn Hoàng (1525-1613) (2) khởi đầu, rồi bỏ Đàng Ngoài đi về phương Nam, mở mang bờ cõi, lập nên một vương quốc mới, sử sách gọi là Đàng Trong (3), tồn tại trong 220 năm (1558-1777), trải 9 đời chúa trị vì.

Trong 220 năm cai trị xứ Đàng Trong, các vị chúa Nguyễn đã mở mang bờ cõi, xây dựng quân đội hùng mạnh, mở cửa giao thương với ngoại quốc, phát triển kinh tế và thực thi nhiều chính sách an dân. Nhờ vậy, Đàng Trong đã phát triển nhanh chóng, an ninh quốc phòng ổn định, kinh tế vững mạnh.

Một trong những chính sách quan trọng được các chúa Nguyễn thực thi là thiết lập chế độ *công tượng* để phát triển các ngành nghề thủ công nghiệp. Nhà nước trưng tập đội ngũ gồm những thợ thủ công lành nghề từ các địa phương, đưa về Phú Xuân biên chế thành đội ngũ như binh lính, gọi là

* TS. Viện Nghiên cứu phát triển kinh tế-xã hội Đà Nẵng

tượng binh (lính thợ), đảm nhiệm việc chế tạo vũ khí, đóng sửa tàu thuyền, sản xuất vật liệu xây dựng và chế tác những vật dụng cần thiết đáp ứng nhu cầu kiến thiết phủ chúa và các nhu cầu sinh hoạt hàng ngày trong phủ.

Những người lính thợ này được biên chế theo những ngành nghề riêng, hình thành những tổ chức gọi là *ty* hay *đội*, làm việc trong các *quan xưởng* hay *tượng cục* do nhà nước quản lý và điều hành. “Các chúa Nguyễn có những quan xưởng gọi là tượng cuộc (cục), tổ chức như quân đội, lựa thợ bổ sung vào để chế tạo đồ dùng cho nhà nước. Các thợ ấy được liệt vào hạng binh lính, ăn lương hoặc được miễn sưu thuế” (4). Chế độ *công tượng* này tồn tại trong suốt thời kỳ các chúa Nguyễn trị vì ở Đàng Trong, và được tiếp tục duy trì dưới vương triều Nguyễn.

Thích Đại Sán (1633-1704), một vị hòa thượng người Trung Quốc, đến Đàng Trong vào năm 1695, đã ghi lại trong tập hồi ký *Hải ngoại kỷ sự* như sau: “Trong nước (tức ở Đàng Trong - TDAS), trăm thứ thợ đều do quân làm. Mỗi năm vào khoảng tháng ba, tháng tư, quân nhón đi ra các làng, bắt dân từ 16 tuổi trở lên, những người thân thể cường tráng, đóng gông lại, bằng một cái gông tre... giải về phủ sung quân; vào quân đội rồi mỗi người chuyên học một nghề...” (5). Theo sách *Phủ biên tạp lục* của Lê Quý Đôn (1726-1784) (6), dưới thời các chúa Nguyễn, ở Phú Xuân có ít nhất 37 tượng cục, với khoảng 1.000 lính thợ được trưng tập làm việc. Trong đó, các tượng cục liên quan đến những nghề rèn, đúc vũ khí, đóng thuyền, nung ngói là những nơi có số lượng thợ lớn nhất (7).

Đặc biệt, các chúa Nguyễn rất chú trọng phát triển ngành đóng thuyền, trước tiên là để phục vụ cho nhu cầu đi lại của phủ chúa

và của bộ máy nhà nước ở Đàng Trong. Theo Thích Đại Sán, đến cuối thế kỷ XVII, giao thông ở Đàng Trong vẫn sử dụng đường thủy là chính: “Các phủ đều không có đường lối thông nhau, mỗi phủ đều do một cửa biển đi vào; nếu đi từ phủ này sang khác tất do đường biển” (8). Vì thế, cần phải có nhiều tàu thuyền mới đáp ứng nhu cầu giao thông bằng đường thủy ở Đàng Trong. Ngoài ra, việc xây dựng lực lượng thủy binh đủ mạnh để chiến đấu với thủy binh của họ Trịnh ở Đàng Ngoài cũng là một lý do khiến các chúa Nguyễn chú trọng phát triển ngành đóng thuyền. Thứ ba là do vấn đề phòng thủ bờ biển, xác lập chủ quyền và khai thác hải vật và tìm kiếm hóa vật (9) ở những hòn đảo và quần đảo nằm trong quyền kiểm soát của chính quyền các chúa Nguyễn như: Bãi Cát Vàng (tức quần đảo Hoàng Sa), Bắc Hải (quần đảo Trường Sa), Côn Lôn (ở Nam Biển Đông) và các hòn đảo Thổ Chu, Phú Quốc (ở vịnh Thái Lan)... Và cuối cùng là do việc giao thương bằng đường thủy giữa các vùng thuộc Đàng Trong, cũng như việc giao thương giữa Đàng Trong với các nước Đông Nam Á, Trung Quốc, Nhật Bản và Lưu Cầu (Ryukyu) (10), đã khiến các chúa Nguyễn tập trung ưu tiên phát triển ngành đóng thuyền trên tất cả phương diện: kỹ thuật đóng thuyền, số lượng và chủng loại tàu thuyền.

Theo phản ánh trong các hồi ký của những người nước ngoài từng đến Đàng Trong trong các thế kỷ XVII - XVIII, ngành đóng thuyền ở Đàng Trong là một ngành độc quyền của nhà nước, do các chúa Nguyễn đích thân kiểm soát, chỉ đạo. Các vị chúa Nguyễn vừa là người ra lệnh đóng thuyền, vừa là kỹ sư trưởng chỉ huy mọi hoạt động liên quan đến việc đóng thuyền. John Barrow, một nhà buôn người Anh đã đến Đàng Trong trong 2 năm 1792-1793, đã

ghi lại trong hồi ký của mình: "Chúa là người quản đốc các cảng, nhiều kho binh khí, kỹ sư trưởng của xưởng đóng thuyền. Trong công việc đóng thuyền thì không có một cái đình nào được đóng xuống mà lại không xin ý kiến chúa Nguyễn trước tiên" (11).

Các chúa Nguyễn đã cho lập những xưởng đóng thuyền do nhà nước quản lý ở hai bên bờ sông Hương ở Phú Xuân. Sách *Phủ biên tạp lục* miêu tả: "Ở thượng lưu và hạ lưu chính dinh (Phú Xuân - TĐAS), nhà quân bày như bàn cờ. Những nhà của thủy quân lại ở đối ngạn. Xưởng thuyền và kho thóc thì ở các xã Hà Khê, Thọ Khang" (12).

Thợ đóng thuyền được huy động thợ từ nhiều địa phương trong nước, tùy thuộc vào thế mạnh nghề nghiệp của họ: "Thợ xẻ ở xã Duy Đức là thạo nhất. Thợ đóng thuyền người Động Hải và Cừ Hà quen đóng thuyền to; các xã huyện Khang Lộc và huyện Lệ Thủy đều có thợ, hay đóng thuyền nhỏ để chở đồ buôn bán" (13). Những người thợ thủ công này sau khi trưng tập về Phú Xuân, được biên chế vào các ty, đội chuyên trách việc đóng thuyền như: ty thợ đóng thuyền, ty thợ mộc thuyền chuyên lo xẻ ván để phục vụ việc đóng thuyền, ty thợ làm đinh sắt, ty thợ làm mái chèo, ty thợ làm buồm, ty thợ hóa luân chuyên đóng tàu thủy cỡ lớn... (14).

Ngoài ra, chúa Nguyễn còn sử dụng một lượng nhân lực rất lớn để khai thác gỗ làm nguyên liệu đóng thuyền. Năm 1729, chúa Nguyễn Phúc Khoát (1714-1765) cho lập *đội mộc than* ở Trường Đức gồm 195 người, chuyên khai thác gỗ đóng thuyền đem về nộp cho phủ chúa. Họ được miễn thuế thân và miễn lao dịch, nhưng hàng năm phải đi tìm kiếm, khai thác và giao nộp đủ số gỗ theo định mức. Chúa còn cử người vào tận vùng Quang Hóa (nay thuộc huyện Tràng

Bàng, tỉnh Tây Ninh) để khai thác các loại gỗ tốt, chở về Phú Xuân để đóng thuyền.

Ngoài việc đóng thuyền mới, các công xưởng đóng thuyền của các chúa Nguyễn phải đảm trách việc tu sửa tàu thuyền theo định kỳ. Hàng năm, chúa sai Bộ Công và các *đội tiểu sai* đi khám thuyền, đánh giá mức độ hư hỏng theo từng hạng ngạch và định ra mức tiền cần phải đầu tư để tu sửa các hạng thuyền bị hư hỏng, rồi cho dựng xưởng để tu sửa: "Thuyền lớn, thuyền nhỏ cần phải dựng xưởng là 256 sở, xin định làm 4 hạng, phân biệt cấp tiền theo giá, một sở hạng nhất tiền 250 quan, hạng nhì 200 quan, hạng ba 150 quan, hạng tư 70 quan" (15).

Với chủ trương ưu tiên phát triển ngành đóng thuyền của các chúa Nguyễn, cùng với những chính sách hợp lý trong việc trưng dụng nhân lực, khai thác vật liệu và tiếp thu kinh nghiệm đóng thuyền của người Chăm (16), ngành đóng thuyền ở Đàng Trong trong các thế kỷ XVII - XVIII đã đạt được những thành tựu nổi bật. Nhờ đó, các chúa Nguyễn đã có được một đội thuyền hùng hậu, đảm bảo cho các nhu cầu quốc phòng, giao thông và thương mại, đáng chú ý là những chiến thuyền của thủy quân.

Alexandre de Rhodes, vị giáo sĩ người Pháp đến Đàng Trong vào năm 1625 (17) đã ước tính số tàu thuyền mà chúa Nguyễn dùng để phòng vệ bờ biển lúc bấy giờ là khoảng 200 chiếc: "Trong ba bến ở Đàng Trong, một bến ở vào cửa sông lớn, có lần người ta đếm tới 68 chiếc. Một bến khác rộng lớn hơn ở vào giữa lãnh thổ gọi là ké Châm có rất nhiều dùng để bảo vệ đất nước và buôn bán với người Tàu thường tới bến này. Còn bến thứ ba thì ở vào giữa biên giới nước Chiêm Thành. Thuyền của Đàng Trong rất có thể lên tới con số ít ra hai trăm" (18).

Theo sách *Đại Nam thực lục*, vào tháng 3 năm Quý Tỵ (1653), tại xã An Cựu (ở Phú Xuân) có cuộc duyệt binh lớn. Chúa Nguyễn Phúc Tần (1620-1687) đã huy động một lực lượng thủy quân đông đảo để tham gia cuộc duyệt binh này, với hơn 22.740 người và 377 thuyền được huy động (19). Một tư liệu khác cho biết đến năm 1674, lực lượng thủy quân của chúa Nguyễn Phúc Tần đã có 133 chiến thuyền do các xưởng trực thuộc phủ chúa đóng (20).

Theo Thomas Bowyear, một nhà buôn người Anh đến Đàng Trong trong 2 năm 1695 - 1696, thì lực lượng thủy quân ở Đàng Trong dưới thời chúa Nguyễn Phúc Chu (1675-1725) có: “200 chiến hạm, mỗi chiếc có từ 16 đến 22 khẩu đại bác, 500 chiến thuyền nhỏ từ 40 đến 44 tay chèo, 100 chiếc thuyền lớn từ 50 đến 75 tay chèo, 3 chiếc của người Âu. Các thuyền chiến trên đều do xưởng của phủ chúa đóng” (21).

Cả Alexandre de Rhodes và Thomas Bowyear đều nhận định rằng vào thế kỷ XVII tuy số thuyền do người Đàng Trong đóng không nhiều bằng thuyền ở Đàng Ngoài, nhưng chất lượng kỹ thuật thì không hề thua kém. Họ cũng đánh giá cao về trình độ đóng thuyền và vũ khí trang bị trên các loại tàu thuyền ở Đàng Trong.

Giáo sĩ Bénigne Vachet đến Đàng Trong vào năm 1671 đã miêu tả một chiếc thuyền của chúa Nguyễn như sau: “Nó có kích cỡ cũng khá khá như chiến thuyền của chúng ta về cỡ lớn và chiều cao, nhưng không rộng bằng; tuy vậy kết cấu có phần khác; đó là một chiếc tàu, phía trong sơn láng một màu đỏ tươi và phía ngoài một màu đen lóe mắt; bao nhiêu nét hiện lên đều đan nhau bằng những lá vàng, tạo nên một dáng vẻ dễ chịu. Mỗi bên có ba chục mái chèo, đều sơn vàng và buộc vào chèo và quay mặt về phía mũi thuyền chú ý vào những dấu hiệu của

thuyền trưởng đang nhìn họ. Lại có 3 đại bác phía mũi và 2 khẩu nhỏ hai bên” (22).

Thomas Bowyear cũng ghi lại hình ảnh một đoàn thuyền chiến của chúa Nguyễn từ Thuận Hóa vào Hội An để “nghe đón” ông: “Họ dẫn theo ba mươi chiến thuyền ngay khi được biết tàu của chúng tôi đậu ngoài khơi... Mấy chiếc thuyền này có chỗ ở đằng trước mũi một khẩu thần công nhỏ bằng đồng nặng từ 8 đến 12 livres. Những chiếc thuyền này đều có 50 mái chèo. Mặt bệ của mái chèo sơn màu trắng, phần trên của mái chèo sơn đỏ: từ mũi đến lái, phần nổi trên mặt nước, thuyền sơn bằng một đường sơn đỏ, vào khoảng 4 pouces bề rộng; trên đường băng đó, chiến thuyền sơn màu đen, đằng lái sơn màu vàng và chạm trổ lạ kỳ” (23).

Nhờ vào lực lượng thủy quân hùng mạnh này mà năm 1644, Nguyễn Phúc Tần, lúc bấy giờ còn là thế tử, đã chỉ huy thủy quân của chúa Nguyễn Phúc Lan (1600-1648), đánh bại một đội tàu của Hà Lan (24) ở cửa Eo (25).

Ngoài những đội thuyền chiến do chính quyền các chúa Nguyễn tổ chức đóng và trực tiếp quản lý, còn có những loại thuyền vận tải, thuyền buôn do người dân tự đóng để phục vụ nhu cầu đi lại và thương mại. Thậm chí, có ý kiến cho rằng “thuyền của nhà nước được hình thành trên cơ sở kỹ thuật đóng thuyền tư nhân” (26). Các xưởng đóng thuyền tư nhân này tập trung chủ yếu ở các địa phương ven biển, trải dài từ Nam Bố Chính (nay là tỉnh Quảng Bình) cho đến Bình Thuận (ở cực Nam Trung Bộ) và ở vùng châu thổ sông Mê Kông (Nam Bộ). Đặc biệt, những cánh rừng trong lưu vực sông Mê Kông chính là nơi cung cấp những loại gỗ tốt nhất dùng để đóng thuyền. Theo sách *Phủ biên tạp lục*, trong thế kỷ XVIII, có nhiều thương nhân ở vùng

Nam Bố Chính đã đi tới vùng đồng bằng sông Mê Kông để khai thác gỗ và đóng thuyền tại chỗ, rồi đưa thuyền về bán lại ở quê hương của mình: "Họ có thể đóng trên một trăm chiếc thuyền lớn, mỗi cái có thể bán hàng nghìn quan tiền" (27). Đây là số tiền không nhỏ, có thể lên đến cả 100 nghìn quan, bằng khoảng một phần tư tổng thu nhập từ thuế hàng năm của nhà nước ở Đàng Trong giữa thế kỷ XVIII (28). Như vậy, đóng thuyền hẳn là một ngành rất phát đạt ở Đàng Trong vào thời kỳ này và chắc chắn là có rất nhiều thợ thủ công và khách thương đã tham gia vào việc đóng thuyền và kinh doanh tàu thuyền này.

Các chúa Nguyễn cũng ban hành chính sách quản lý và thu thuế đối với tàu thuyền của tư nhân. Tại các địa phương đều có những *cai lại*, là viên chức nhà nước trông coi việc chuyên chở hàng hóa và khách buôn trên các thuyền tư nhân, và những *cai trưng* chuyên trách thu thuế hoạt động của thuyền tư nhân. Nhiệm vụ của các cai là kiểm đếm số lượng thuyền tư, kê biên vào sổ sách của nhà nước để quản lý; tiến hành đo đạc lòng thuyền, tính toán độ dài rộng là bao nhiêu để định hạng thuyền lớn hay nhỏ rồi theo đó mà thu thuế di chuyển. Chẳng hạn, nếu lòng thuyền rộng 11 thước, chủ thuyền phải nộp thuế di chuyển là 11 quan tiền/năm; nếu lòng thuyền rộng 9 thước, thì thuế di chuyển là 9 quan tiền/năm; lòng thuyền rộng 4 thước, là hạng nhỏ nhất thì thuế di chuyển là 4 quan tiền/năm.

Ngoài hình thức nộp thuế di chuyển, các thương thuyền tư nhân còn bị trưng dụng thuyền để chở hàng hóa (chủ yếu là thóc gạo) cho nhà nước. Tàu thuyền tham gia chở hàng hóa cho nhà nước sẽ được miễn thuế di chuyển, đồng thời còn được nhà nước cấp phát 15 quan tiền, gọi là *tiền kiên*

tri, để làm phí tổn sửa chữa tàu thuyền. Thuyền mới đóng, còn tốt thì số tiền phí tổn ấy chỉ là 10 quan tiền. Ngoài ra, họ còn được cấp 10 quan tiền để làm *lễ cầu phong* trong những lần chuyên chở hàng hóa cho nhà nước. Nhà nước sử dụng khoản thu từ tiền thuế di chuyển do các chủ thuyền khác nộp để trả tiền kiên tri và tiền làm lễ cầu phong cho các thuyền tham gia vận tải hàng hóa cho nhà nước. Nhà nước còn quản lý các xưởng đóng thuyền của tư nhân bằng cách ấn định số lượng thuyền đóng mới (định ngạch) của các xưởng để thu thuế.

Trong vòng 220 năm, các chúa Nguyễn đã mở mang, khai phá đất Đàng Trong và biến nơi này thành một vương quốc trù phú và hùng mạnh. Một trong những điều góp phần làm nên sự hùng mạnh của Đàng Trong chính là việc các chúa Nguyễn đã chú trọng phát triển ngành đóng thuyền ở Đàng Trong, cả về kỹ thuật đóng thuyền, lẫn quy mô, chủng loại và số lượng tàu thuyền. Đây chính là tiền đề quan trọng và có những tác động tích cực đến sự phát triển của ngành đóng thuyền và hoạt động của tàu thuyền thời Nguyễn sau này.

2. Chiến tranh Nguyễn - Tây Sơn và vai trò của Nguyễn Ánh trong việc phát triển ngành đóng thuyền ở Nam Bộ cuối thế kỷ XVIII

Năm 1771, ba anh em Nguyễn Nhạc (? - 1793), Nguyễn Huệ (1753-1792) và Nguyễn Lữ (1754-1787), hào kiệt ở vùng Tây Sơn thượng đạo (nay thuộc tỉnh Bình Định) đã nổi dậy đánh đuổi các quan cai trị ở địa phương, mở đầu cho phong trào Tây Sơn (1771-1788) chống lại chế độ cai trị của các chúa Nguyễn ở Đàng Trong. Phong trào Tây Sơn nhanh chóng phát triển và lan ra cả nước dẫn đến sự sụp đổ của triều đình vua Lê - chúa Trịnh ở Thăng Long và sự ra đời của vương triều Tây Sơn (1788-1801) ở

Phú Xuân, mà Nguyễn Huệ là vị vua đầu tiên, với niên hiệu là Quang Trung (1788-1792).

Những biến động chính trị trong thời kỳ này đã khiến cho Nguyễn Ánh, hậu duệ của các chúa Nguyễn ở Đàng Trong, mới 17 tuổi, phải rời bỏ Phú Xuân vào nương náu ở Nam Bộ. Sau nhiều phen chạy trốn những cuộc truy đuổi của anh em nhà Tây Sơn, ra tận các đảo Phú Quốc, Thổ Châu đến năm 1788, Nguyễn Ánh trở về Gia Định, bắt đầu tập hợp lực lượng, gây dựng cơ nghiệp và tiến hành cuộc chiến tranh bền bỉ chống lại anh em Tây Sơn cho đến lúc giành thắng lợi cuối cùng vào năm 1801.

Trong những năm đứng chân trên đất Nam Bộ chuẩn bị lực lượng cho cuộc chiến tranh chống Tây Sơn, Nguyễn Ánh đã thực thi nhiều chính sách tích cực để phát triển kinh tế, đặc biệt là nền kinh tế đồn điền và kinh tế thủ công nghiệp, mà ngành đóng thuyền là một điểm sáng.

Để vực dậy ngành thủ công nghiệp, Nguyễn Ánh áp dụng chế độ công tượng ở Nam Bộ giống như các chúa Nguyễn đã từng thực thi ở Phú Xuân trước đây. Năm 1791, Nguyễn Ánh quy hoạch các ngành nghề thủ công, biên chế thợ thuyền thành những lính thợ và biên chế họ thành 62 ty thợ thủ công, dựa theo các ngành nghề chuyên biệt và phân bổ khắp các dinh trấn ở Nam Bộ. Thợ thủ công trong các ty này được coi như binh lính, được trả lương và miễn sưu thuế (29). Ngoài các ty, còn có các đội chuyên trách như đội mộc dĩnh chuyên khai thác gỗ để đóng thuyền, đội biệp nạp buồm lá chuyên đi lấy lá buồm để làm buồm. Thợ trong các đội được phân làm 3 hạng và được tổ chức như một loại quân dự bị. Khi trong nước yên ổn thì họ làm dân, đóng thuế sưu bằng chính sản phẩm của mình. Khi có chiến tranh họ trở thành

người lính chiến đấu trong quân đội của Nguyễn Ánh (30). Ngoài ra còn có những tổ chức của những người dân cùng làm một nghề ở những vùng hẻo lánh, dân cư thưa thớt, gọi là các *nậu*. Nhà nước cũng quản lý và thu thuế dân *nậu*. Họ phải trả thuế thân và nộp sản phẩm thay cho sưu dịch (31). Có nhiều *nậu* hoạt động trong các lĩnh vực có liên quan đến nghề đóng thuyền như các *nậu* khai thác dầu rái, dầu trám, sơn đem nộp cho chính quyền của Nguyễn Ánh để phục vụ cho việc sơn, trét, chống thấm nước tàu thuyền.

Nam Bộ là vùng đất của sông ngòi, kênh rạch, phương tiện đi lại chủ yếu bằng ghe thuyền. Sách *Đại Nam nhất thống chí* mô tả địa thế hạt Vĩnh Long như sau: "nơi biển, nơi sông, nơi hồ, nơi đất, hình như trăng sao rải rác, nếu không ghe thuyền thì đi không thông, nên dân ở đây nhiều người biết chèo chống" (32). Còn sách *Gia Định thành thông chí* của Trịnh Hoài Đức (1765 - 1826) thì viết: "ở Gia Định chỗ nào cũng có ghe thuyền. Ghe thuyền chạt sông ngày đêm qua lại" (33); trấn Vĩnh Thanh thì "địa thế cách bức, sông ngòi lưu thông xen lộn, không nhờ ghe thuyền thì không đi được" (34).

Với địa hình và thiên nhiên như vậy, cần phải phát triển ngành đóng thuyền ở Nam Bộ mới cung ứng đủ phương tiện đi lại cho quan lại và binh dân. Mặt khác, nhà Tây Sơn, đối thủ của Nguyễn Ánh đã xây dựng được một lực lượng thủy quân hùng mạnh (35). Vì thế, muốn giành thắng lợi, Nguyễn Ánh phải phát triển ngành đóng thuyền và xây dựng lực lượng thủy quân đủ sức đương đầu với thủy quân Tây Sơn (36).

Chủ trương phát triển thủy quân của Nguyễn Ánh đã làm gia tăng nhanh chóng số lượng tàu thuyền. Theo sách *Phủ biên tạp lục*, vào năm 1768 ở Gia Định chỉ có 7

chiếc thuyền công dùng để việc chuyên chở lúa gạo, hàng hóa và vật liệu cho nhà nước (37). Nhưng đến năm 1776, thì ở Gia Định đã có hơn 500 tàu thuyền do nhà nước quản lý. Trong đó, dinh Trấn Biên có 160 thuyền chiến và 18 ghe bầu hải sự, dinh Phiên Trấn có 310 thuyền chiến và 18 ghe bầu hải sự và dinh Long Hồ có 75 thuyền chiến và 18 ghe bầu hải sự (38).

Năm 1778, sau khi trở lại đất Gia Định và được thuộc tướng tôn làm *Đại nguyên soái Nguyễn Vương*, Nguyễn Ánh đã cho đóng ngay 50 chiến thuyền đầu nhọn, gọi là *thuyền Long Lân* sung vào thủy quân. Năm 1780, một viên tướng của Nguyễn Ánh là Đỗ Thanh Nhơn (?-1781) đã sáng chế một kiểu thuyền, gọi là *thuyền trường đà* (39), rất tiện dụng trong việc di biến và đánh trận bằng thủy binh. Đỗ Thanh Nhơn đã "lấy gỗ nam để đóng thuyền trường đà, trên gác sàn chiến đấu, hai bên dựng phên tre che thủy binh ở dưới để cho chuyên sức mà chèo, còn trên thì bày bộ binh để xung trận mà đánh. Do đó đường đi biển thuận lợi mà nghề thủy quân sở trường càng tinh thêm" (40). Đây được xem là một bước cải tiến quan trọng về mặt kỹ thuật của ngành đóng thuyền ở Đàng Trong thời bấy giờ.

Kể từ khi trở lại Gia Định, Nguyễn Ánh đã tập trung sức lực và trí tuệ cho ngành đóng thuyền. Năm 1793, Nguyễn Ánh mua một chiếc tàu cũ từ châu Âu, rồi cho tháo rời ra từng mảnh để nghiên cứu, lấy mẫu. Sau đó, cho ráp lại theo mô hình cũ để tạo thành một chiếc thuyền mới. Dích thân Nguyễn Ánh trông coi việc này. Bằng cách này, Nguyễn Ánh đã học được kỹ thuật đóng thuyền của phương Tây để đóng mới thuyền chiến, trang bị cho thủy quân của mình. Sự kiện này được Giáo sĩ Le Labouse ghi lại trong một bức thư đề ngày 24-4-1800 gửi Phái bộ truyền giáo hải ngoại ở Paris

(Missions étrangères de Paris): "Không có gì làm xúc động hơn cảnh hàng ngàn người làm việc hết sức hăng hái dưới mắt nhà vua (ám chỉ Nguyễn Ánh - TĐAS); ngài chú ý tới mọi việc, điều khiển tất cả và có khi cần thận chỉ bảo cho cả kích thước. Nguyễn Vương chỉ dùng toàn thợ gốc Đàng Trong mà đã có thể đóng tàu theo kiểu Âu Tây. Khởi sự, ngài cho tháo rời từng mảnh một chiếc tàu cũ đã mua được. Ngài cho lắp lại theo đồ hình cũ nhưng khéo tới mức tàu đẹp hơn trước. Thành tích đầu tiên ấy đã khích lệ Nguyễn Vương đóng một chiếc tàu mới và ngài đã thành công. Sau đó ngài đóng thêm hai chiếc nữa. Bốn chiếc tàu ấy đã dương danh ngài ở khắp nơi. Nguyễn Vương hoàn tất công việc rất mau lẹ. Không quá ba tháng đã hoàn thành và thường còn được mau xong hơn thế. Tuy nhiên tàu lớn đẹp và mang 26 khẩu đại bác, số khác mang tới 36 khẩu; mỗi chiếc có trên 300 thủy thủ" (41).

Với cách làm như trên, chỉ trong hai năm 1793 - 1794, Nguyễn Ánh đã đóng được gần 10 chiếc thuyền chiến theo kỹ thuật châu Âu. Đó là các thuyền: Long Ngư, Long Thượng, Long Hưng, Long Phi, Bằng Phi, Phụng Phi, Hồng Nhi, Loan Phi, Ứng Phi (42). Trong số đó, có ba chiếc quan trọng nhất là thuyền Phụng Phi do Vannier (43) chỉ huy, thuyền Ứng Phi do De Forcans (44) chỉ huy và thuyền Long Phi do Chaigneau (45) chỉ huy (46). Ngoài ra, còn có một thuyền chiến mang tên Trân Châu do dích thân Nguyễn Ánh chỉ huy (47).

Trong các năm tiếp theo, Nguyễn Ánh cho đóng thêm nhiều thuyền chiến khác với số lượng lớn. Năm 1796, Nguyễn Ánh cho đóng thêm 15 thuyền chiến, đều mang hiệu Gia kèm theo 1 chữ thuộc *tam tài* (Thiên, Địa, Nhân) hay *thập nhị chi* (Tí, Sửu, Dần, Mão, Thìn, Tị, Ngọ, Mùi, Thân, Dậu, Tuất,

Hội) (48). Năm 1800, Nguyễn Ánh cho đóng thêm 150 thuyền hải đạo (thuyền đi biển). Năm 1801, lại cho đóng thêm 200 thuyền hải đạo cùng các thuyền chiến mang tên: Anh, Vũ, Thuộc, Nga, Quyên, Phu, Lê, Diên, Chiêu, Ly (49).

Với tốc độ đóng thuyền rất nhanh, “mỗi chiếc chỉ đóng mất 3 tháng, thậm chí có khi không đến 3 tháng” (50), nên số lượng thuyền chiến của thủy quân Nguyễn Ánh tăng lên nhanh chóng. Theo hồi ký của John Barrow: “Một người Anh đã thấy ở Sài Gòn vào năm 1800 một hạm đội gồm 1.200 chiến hạm do Nguyễn Ánh chỉ huy. Hạm đội này nhỏ neo và xuôi dòng trong một trật tự tuyệt đối, chia làm ba đội và tạo thành một đội hình sẵn sàng ứng chiến” (51). Cho đến khi chấm dứt cuộc chiến với Tây Sơn, lực lượng thủy quân của Nguyễn Ánh gồm gần 100 chiến hạm, 800 pháo hạm, 500 bán pháo hạm (52).

Ngoài việc đóng thuyền để phục vụ cho nhu cầu trong nước, Nguyễn Ánh còn đóng thuyền cho Xiêm La (Thái Lan) do mối quan hệ liên minh giữa Nguyễn Ánh với Xiêm La trong cuộc chiến tranh chống Tây Sơn. Theo ghi chép trong sách *Đại Nam thực lục*, vào năm 1789, Nguyễn Ánh ra lệnh “đóng hơn 40 đại chiến thuyền và hơn 100 ghe bầu. Mọi quan lại ở Trấn Biên, Trấn Định và Vĩnh Trấn nộp gỗ. Cứ 40 lính nộp đủ gỗ để đóng một thuyền. Số thuyền Long Xuyên phải nộp là 10 chiếc, Kiên Giang 3 chiếc, Trấn Giang 5 chiếc, Phú Quốc 8 chiếc” (53). Số thuyền này đã được hoàn thành năm 1791 và đã được Nguyễn Ánh chuyển sang Xiêm La sau đó. Đây là số thuyền Nguyễn Ánh đóng cho Xiêm La nhằm đổi lấy số vũ khí từ Xiêm La để trang bị cho binh sĩ trong cuộc chiến chống Tây Sơn (54). Ngược lại, do lực lượng thủy quân Xiêm La bấy giờ có ít tàu thuyền so với

thủy quân của Nguyễn Ánh (55), nên họ cần thêm nhiều thuyền chiến để gia tăng sức mạnh quân sự nhằm gây áp lực với quốc gia láng giềng Campuchia, và trong một chừng mực nhất định, còn để cạnh tranh ảnh hưởng với Việt Nam.

Để phục vụ cho ngành đóng thuyền ở Nam Bộ, Nguyễn Ánh đã lập nhiều xưởng đóng thuyền ở ven các dòng sông trong trấn Gia Định. Sử liệu nhà Nguyễn viết về các xưởng đóng thuyền này không nhiều. Song theo một khảo cứu của Tôn Nữ Quỳnh Trân, có ít nhất 3 khu xưởng vẫn còn vết tích ở quanh khu vực Sài Gòn - Gia Định. Xưởng thứ nhất nằm ở phía Đông thành Gia Định, dọc theo sông Tân Bình (sông Sài Gòn) đến bờ sông Bình Trị (rạch Thị Nghè), được thiết lập vào năm 1790, dài đến 3 dặm. Đây còn là nơi neo đậu của các chiến thuyền, thuyền đi biển và cũng là kho chứa dụng cụ thủy chiến. Xưởng thứ hai nằm ở bờ sông Long Hồ, trấn Vĩnh Thanh. Xưởng thứ ba là xưởng sửa chữa ghe thuyền, tên là Trang thuyền tụ nằm ở bờ sông Tam Giang Nhà Bè thuộc huyện Phước Chính (nay thuộc quận Nhà Bè, Thành phố Hồ Chí Minh). Xưởng này chuyên sửa chữa các thuyền buôn bị hư hỏng, nhưng cũng kiêm việc đóng thuyền mới. Những người thợ đóng và sửa thuyền ở đây đã tập hợp thành một phường thợ chuyên môn, gọi là phường Thương Dã. Xưởng này bị phá hủy trong một cuộc tấn công của Tây Sơn (56).

Trên phương diện kỹ thuật, nếu các thuyền chiến của Nguyễn Ánh thường đóng theo kiểu châu Âu, thì các thuyền buôn của tư nhân hay thuyền vận tải của nhà nước thường đóng theo kiểu ghe bầu miền Trung (Việt Nam), và ghe bầu đã trở thành loại thuyền buôn phổ biến ở Nam Bộ lúc bấy giờ. Theo miêu tả của John Barrow, thuyền buôn thời kỳ này có chiều ngang đến 4,4m

và được chia thành các khoang (thường có 3 khoang: *khoang đốc* ở đuôi thuyền, *khoang lòng* ở giữa thuyền và *khoang mũi* ở mũi thuyền), mỗi khoang dài 5,4m. Các chỗ ghép nối và cách vách ngăn giữa các khoang đều được xăm rất kỹ lưỡng để tránh thấm nước. Nếu một khoang bị thấm nước thì không ảnh hưởng gì đến hàng hóa ở các khoang khác (57).

Ngoài việc tổ chức đóng mới, tu sửa tàu thuyền dùng trong thủy quân và vận tải công, Nguyễn Ánh còn tổ chức việc đăng ký và quản lý tàu thuyền của tư nhân, vừa để thu thuế, vừa để chống lại tình trạng kẻ xấu dùng tàu thuyền tiến hành những vụ cướp bóc trên các dòng sông và vùng biển ở Nam Bộ. Chính quyền định ra phép đo lòng thuyền và dựa vào độ rộng hẹp của lòng thuyền để định ra các hạng mức tiền thuế mà thuyền buôn phải nộp cho chính quyền của Nguyễn Ánh. Chính quyền của Nguyễn Ánh ở Nam Bộ cũng định ra phép tắc, luật lệ trong giao thông đường thủy. Thuyền nào phạm luật sẽ bị xử phạt bởi những chế tài thích hợp.

Có thể nói rằng, Nguyễn Ánh đã có nhiều công lao trong việc đặt nền móng và phát triển ngành đóng thuyền ở Nam Bộ, nhất là việc áp dụng kỹ thuật đóng thuyền của phương Tây. Nhờ vậy mà ngành đóng thuyền ở Nam Bộ vào cuối thế kỷ XVIII đã có những tiến bộ đáng kể, cả về kỹ thuật đóng thuyền lẫn số lượng tàu thuyền các loại. Nguyễn Ánh cũng đã ban hành những chính sách phù hợp trong việc khai thác nguyên liệu để đóng thuyền, tuyển mộ và sử dụng nhân công trong ngành đóng thuyền, ban hành những quy định để quản lý và thu thuế tàu thuyền. Những thành tựu này đã tạo ra những tiền đề thuận lợi cho sự phát triển của tàu thuyền và ngành đóng thuyền dưới thời Nguyễn sau này.

3. Mối quan hệ giữa buôn bán lúa gạo với ngành đóng thuyền ở Đàng Trong giữa thế kỷ XVIII

Theo một khảo cứu của Li Tana, mặc dù nghề đóng thuyền ở Đàng Trong đã có từ lâu, nhưng dường như có một sự bùng nổ đột ngột của công nghiệp đóng thuyền ở đây vào giữa thế kỷ XVIII và điều này có mối quan hệ mật thiết với việc buôn bán lúa gạo giữa Trung Hoa với Việt Nam và Thái Lan (58).

Từ năm 1722, nhà Thanh (1644-1911) ở Trung Hoa đã có những chính sách khuyến khích buôn bán lúa gạo giữa các nước Đông Nam Á với Trung Hoa nhưng chính sách này không được thương nhân quan tâm lắm. Nguyên nhân là do lúa gạo là một thứ hàng hóa cồng kềnh, giá vận chuyển cao nên ít sinh lợi. Vì thế, giới thương nhân buôn bán lúa gạo mong muốn được đóng thuyền ở các nước Đông Nam Á, với giá rẻ hơn rất nhiều so với thuyền đóng ở Trung Hoa, rồi dùng những chiếc thuyền mới đóng chở lúa gạo mua từ vùng này đưa về Trung Hoa để bán cả lúa gạo và thuyền. Nguyễn vọng này được nhà Thanh chính thức chấp thuận vào năm 1747. Điều này đã khiến cho các thương nhân Trung Hoa tìm đến Việt Nam và Thái Lan, thuê thợ đóng thuyền để chở lúa gạo về bán ở Trung Hoa (59).

Đồng bằng sông Mê Kông và Xiêm La là những trung tâm sản xuất lúa gạo chủ chốt ở Đông Nam Á trong các thế kỷ XVII - XIX (kể cả hiện nay). Đây cũng là nơi có nguồn gỗ tốt, dồi dào, khai thác thuận tiện nên cũng là nơi cung cấp nguyên liệu chính cho ngành đóng thuyền trong khu vực. Từ thế kỷ XVII, những di dân người Việt Nam đầu tiên đến định cư ở đây đã biết khai thác gỗ ở vùng này để đóng thuyền. Một số sử liệu cũng cho biết từ cuối thế kỷ XVII, nhiều

thương nhân Tây Ban Nha đã thường xuyên lui tới Đàng Trong để khai thác gỗ và đóng thuyền (60).

Chính sách cho phép thương nhân người Hoa buôn bán lúa gạo kèm theo tàu thuyền đóng mới ở Đông Nam Á đã khiến cho vùng châu thổ Mê Kông trở thành một trong hai công xưởng đóng thuyền nhộn nhịp nhất châu Á vào thế kỷ XVIII. Thương nhân người Hoa chiêu mộ cả thợ đóng thuyền người Việt ở Nam Bộ lẫn thợ đóng thuyền người Hoa từ Trung Quốc sang để đóng thuyền cho họ. Quan chức trong bộ máy chính quyền Đàng Trong cũng bị thu hút vào ngành kinh doanh béo bở này (61). Phần lớn thuyền đóng ra đều là sản phẩm của các xưởng đóng thuyền tư nhân hơn là từ các xưởng đóng thuyền của nhà nước. Vì thế việc thu thuế các thuyền buôn lúa gạo của người Hoa đóng theo phương thức này rất hạn chế (62) chứng tỏ chính quyền khó kiểm soát được hoạt động đóng thuyền này, mặc dù các xưởng đóng thuyền kiểu này phân bố rải rác khắp

Nam Bộ, từ Đồng Nai, đến Sài Gòn, xuống tận Rạch Giá, Hà Tiên... (63) và thuyền đóng ra không chỉ bán cho thương nhân người Hoa, mà cho cả thương nhân Tây Ban Nha và Bồ Đào Nha, là những người “đường như tới Việt Nam chỉ để mua thuyền” (64).

Có thể thấy, nếu chính quyền của chúa Nguyễn ở Đàng Trong trong các thế kỷ XVII - XVIII và chính quyền của Nguyễn Ánh ở Nam Bộ vào cuối thế kỷ XVIII tập trung sự chú ý vào việc đóng thuyền dùng cho quân đội và cho nhu cầu vận tải công, thì các xưởng đóng thuyền của tư nhân lại tập trung đóng thuyền buôn lúa gạo cho thương nhân, đặc biệt là thương nhân Trung Hoa và cả thương nhân phương Tây. Điều này đã đóng góp một phần quan trọng vào sự phát triển ngành đóng thuyền, cả dân dụng lẫn quân dụng, ở Đàng Trong trong các thế kỷ XVII - XVIII, tạo nền tảng thuận lợi cho sự phát triển của ngành đóng thuyền dưới thời nhà Nguyễn.

CHÚ THÍCH

(1). Sử liệu Việt Nam gọi vùng lãnh thổ phía Bắc này là Đàng Ngoài, còn các tài liệu của phương Tây thường chép là: *Tonkin, Outer Region* hay *Northern Region*.

(2). Nguyễn Hoàng là con trai thứ hai của Nguyễn Kim (1468-1545), một khai quốc công thần của triều Lê Trung hưng (1533-1789).

(3). Sử liệu Việt Nam gọi vùng lãnh thổ phía nam này là Đàng Trong, còn các tài liệu của phương Tây thường chép là: *Cochinchine, Cochinchina, Inner Region* hay *Southern Region*.

(4). Phan Khoang, *Viết sử xứ Đàng Trong 1558 - 1777*, Nxb. Khai Trí, Sài Gòn, 1967, tr. 607.

(5). Thích Đại Sán, *Hải ngoại ký sự*, Ủy ban phiên dịch sử liệu Việt Nam, Viện Đại học Huế, Huế, 1963, tr. 43.

(6). Lê Quý Đôn là một quan chức nhà Hậu Lê, đồng thời là một nhà khoa học danh tiếng của Việt Nam thời kỳ này. Ông được cử đến Đàng Trong giữ chức Hiệp trấn xứ Thuận Hóa của chính quyền Lê - Trịnh, sau khi quân Trịnh chiếm Phú Xuân vào năm 1775. Tại đây, ông đã biên soạn bộ sách nổi tiếng *Phủ biên tạp lục*, ghi chép hầu hết các thông tin quan trọng về kinh tế và xã hội của xứ Đàng Trong từ cuối thế kỷ XVI đến năm 1776.

(7). Dẫn theo: Nguyễn Văn Đáng, “Vài nét về quan xưởng ở Phú Xuân thời các chúa Nguyễn”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 1-2010, tr. 65.

(8). Thích Đại Sán, *Hải ngoại ký sự*, sdd, tr.230.

(9). Hóa vật là những vàng bạc, của cải, vật dụng của các tàu bị mắc nạn bỏ lại trên các hòn đảo ở ngoài khơi của Biển Đông. Nhiều sử liệu Việt

Nam cho biết các chúa Nguyễn đã lập những đội thuyền như: đội Thanh Châu, đội Hải Môn, đội Bắc Hải để vượt biển khơi đến các hòn đảo ở giữa Biển Đông như: Bãi Cát Vàng (quần đảo Hoàng Sa), Bắc Hải (quần đảo Trường Sa), Côn Lôn để thu hoạch yến sào, khai thác hải sản và thu nhập của cải, châu báu, đồ dùng do các thuyền buôn bị mắc nạn bỏ lại ở những nơi này. Chẳng hạn: Trong *Tọa tập An Nam lộ* do Đỗ Bá tập hợp và biên soạn vào năm 1686, trong phần bản đồ phủ Thăng Hoa và phủ Quảng Ngãi, ngoài biển có vẽ Bãi Cát Vàng (Hoàng Sa) kéo dài từ khoảng cửa Đại Chiêm (Hội An) đến cửa Sa Kỳ (Quảng Ngãi) và ghi chú: "Bãi Cát Vàng phóng dài 400 dặm, rộng 20 dặm, ở giữa biển khoảng từ cửa biển Đại Chiêm kéo đến cửa biển Quyết Mông. Gió Tây Nam thuyền đi phía trong sẽ đạt lại đó. Gió Đông Bắc mà thuyền cũng bị tắc lại đấy, đều bị chết đuối, của cải phải bỏ lại. Mỗi năm đến tháng cuối đông (chúa Nguyễn) đưa 18 chiếc thuyền đến đó nhặt vàng bạc... Từ cửa Đại Chiêm đến bãi đảo ấy đi thuyền một ngày rưỡi, từ cửa Canh Sa đi thuyền cũng mất một ngày rưỡi. Ở bãi đó cũng sản sinh loại đối mối". Dẫn theo: Nguyễn Hữu Châu Phan, "Bối cảnh lịch sử Việt Nam giai đoạn 1558 đến 1802. Phân tranh và thống nhất", *Nghiên cứu Huế*, tập 7, Nxb. Thuận Hóa - Trung tâm Nghiên cứu Huế, Huế, 2010, tr. 109.

Sách *Phủ biên tạp lục* của Lê Quý Đôn cũng ghi: "Phủ Quy Nhơn thì các cửa biển Tân Quan, Thờ Phú, Nước Ngọt, Nước Mặn, đều có nhiều đảo, nhiều yến sào. Lập đội Thanh Châu để lấy"; "Ngoài biển phủ Bình Thuận thì có núi gọi là Côn Lôn, rộng mấy dặm, cũng nhiều yến sào. Ở ngoài nữa có núi gọi là cù lao Khoai, trước có nhiều hải vật và hóa vật của tàu, lập đội Hải Môn để lấy"; "Họ Nguyễn lại đặt đội Bắc Hải, không định bao nhiêu suất, hoặc người thôn Tứ Chính ở Bình Thuận, hoặc người xã Cảnh Dương, ai tình nguyện thì cấp giấy sai đi, miễn cho tiền sưu cùng các tiền tuần đò, cho đi thuyền câu nhỏ ra các xứ Bắc Hải, cù lao Côn Lôn và các đảo ở Hà Tiên, tìm lược vật của tàu và các thứ đối mối, hải ba, bào ngư, hải sâm, cùng sai đội Hoàng Sa kiểm quản. Chẳng qua là lấy các thứ hải vật, còn vàng bạc của quý ít khi

lấy được". (Lê Quý Đôn, *Phủ biên tạp lục*, Đỗ Mộng Khương, Nguyễn Trọng Hân và Nguyễn Trọng Tinh dịch. Đào Duy Anh hiệu đính. Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội, 1977, tr. 116; 120).

(10). Theo một khảo cứu của Nguyễn Văn Kim, trong 23 năm từ năm 1715 đến năm 1738, đã có 485 chiếc thuyền mảnh từ Quảng Nam (tức Đàng Trong) đến Nhật Bản và Lưu Cầu để buôn bán. Mặc dù chỉ huy các thương thuyền này là người Hoa nhưng hàng hóa và hoạt động giao thương này đã được thực hiện theo yêu cầu của chính quyền Đàng Trong, nơi xuất phát của các thương thuyền này. (Nguyễn Văn Kim, *Thuyền mảnh Đông Nam Á đến Nhật Bản thế kỷ XVII - XVIII*, Tạp chí *Nghiên cứu Lịch sử*, số 12- 2007, tr. 44-46.

(11). Barrow, John, *A Voyage to Cochinchina*, Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1975, tr. 289.

(12), (13), (14), (15) Lê Quý Đôn, *Phủ biên tạp lục*, sdd, tr. 325; 189-190; 112; 372.

(16). Đất Đàng Trong xưa vốn thuộc Champa. Khi các di dân người Việt đến sinh cơ lập nghiệp ở vùng đất này, ngoài việc duy trì những phong tục, tập quán, văn hóa, tín ngưỡng của tổ tiên, người Việt còn tiếp nhận những ảnh hưởng từ văn hóa Champa, hình thành nên những sắc thái mới trong đời sống, sinh hoạt, văn hóa, tín ngưỡng... của mình. Người Chăm rất giỏi việc đóng *ghe bầu*, một loại phương tiện đi biển kết hợp truyền thống của thuyền buồm Mã Lai với những yếu tố thuyền đi biển của vùng Ấn Độ Dương - Địa Trung Hải. Người Việt ở Đàng Trong đã tiếp thu kỹ thuật đóng *ghe bầu* này và đã hình thành nên những trung tâm sản xuất *ghe bầu* nổi tiếng trải dài từ Quảng Bình đến Bình Thuận.

Trong một khảo cứu của Li Tana thì "Một số lượng *ghe bầu*, loại thuyền theo kiểu Chăm - Mã Lai prahu, được đóng chủ yếu vào giai đoạn đầu của thời Nguyễn Ánh dường như gợi ý cho thấy sự tham gia của người Chăm". (Li Tana, *Thuyền và kỹ thuật đóng thuyền ở Đàng Trong cuối thế kỷ XVIII, đầu thế kỷ XIX*, Đức Hạnh dịch. Tạp chí *Nghiên cứu và Phát triển*, số 1-2002, tr. 85. Chúng tôi tán thành quan điểm này nhưng cho rằng sự tham gia của người Chăm vào ngành đóng thuyền của người

Việt diễn ra sớm hơn, từ thời các chúa Nguyễn. Bởi lẽ, lúc này cộng đồng người Chăm còn hiện diện đông đảo ở Đàng Trong và đóng ghe thuyền vẫn là thế mạnh của họ mà các chúa Nguyễn cần tham khảo để phát triển đội ngũ ghe thuyền của mình. Trên thực tế, nghề đóng ghe bầu của người Việt xuất hiện ở Đàng Trong từ giữa thế kỷ XVI. Tham khảo thêm: Nguyễn Thanh Lợi, "Ghe bầu miền Trung", Tạp chí *Nghiên cứu và Phát triển*, số 2 (67), 2008, 37-49.

(17). Alexandre de Rhodes sinh năm 1591, tại Avignon, miền Nam nước Pháp, (có tư liệu ghi năm sinh của ông là 1693), gia nhập dòng Tên tại Roma (Ý) ngày 24-12-1612. Ông đến truyền giáo ở Đàng Trong vào năm 1625 dưới thời chúa Nguyễn Phúc Nguyên (1563-1635) và ở Đàng Ngoài vào năm 1626 dưới thời chúa Trịnh Tráng (1577-1657) trị vì. Trong vòng 20 năm truyền giáo ở Việt Nam, ông bị trục xuất đến 6 lần. Nhưng sau cả 6 lần ấy, ông đều tìm cách trở lại Việt Nam mỗi khi có cơ hội. Năm 1645, ông bị chúa Nguyễn Phúc Tần (1620 - 1687) trục xuất vĩnh viễn khỏi Việt Nam. Ông mất ngày 5-11-1660 ở Isfahan (Ba Tư). (http://vi.wikipedia.org/wiki/Alexandre_de_Rhodes).

(18). Alexandre de Rhodes, *Lịch sử vương quốc Đàng Ngoài*. Hồng Nhuệ dịch. (Thành phố Hồ Chí Minh: Ủy ban Đoàn kết Công giáo, 1994), tr. 14-15.

(19). Số binh lính và tàu thuyền tham gia cuộc duyệt binh này gồm: Cơ Trung hầu 10 thuyền 300 người; Nội bộ 60 đội thuyền, hơn 3.280 người; 2 cơ Tả trung và Hữu trung, mỗi cơ 14 thuyền đều hơn 700 người; Nội thủy 58 thuyền, 6.419 người; cơ Tả trung kiên 12 thuyền, 600 người; cơ Hữu trung kiên 10 thuyền, 500 người; 2 cơ Tả trung bộ và Hữu trung bộ, mỗi cơ 10 thuyền, đều 450 người; cơ Tiền trung bộ 12 đội, mỗi cơ 5 thuyền, cộng 2.700 người; 4 cơ Tả dục, Hữu dục, Tiền dục, Hậu dục, mỗi cơ 5 thuyền, cộng hơn 1.100 người; 4 đội Tiền thủy, Hậu thủy, Tả thủy, Hữu thủy, mỗi đội 5 thuyền, đều hơn 500 người; 8 cơ Tả nội bộ, Hữu nội bộ, Tiền nội bộ, Hậu nội bộ, Tả sung, Hữu sung, Tiền sung, Hậu sung, mỗi cơ 6 thuyền, cộng hơn 2.100 người; 4 đội Tiền binh, Hậu binh, Tả binh, Hữu binh, mỗi đội 4 thuyền, đều hơn 200 người; cơ

Tả thủy 5 thuyền, hơn 200 người. Dẫn theo: Nguyễn Hữu Châu Phan, "Bối cảnh lịch sử Việt Nam giai đoạn 1558 đến 1802. Phân tranh và thống nhất", Tạp chí *Nghiên cứu Huế*, tập 7, 2010, tr. 93-94.

(20). Lê Đình Cai. *34 năm cầm quyền của chúa Nguyễn Phúc Chu (1691-1725)*. (Huế: Đảng Trình, 1971), tr. 98.

(21). Cadière, L et Mir, Mme, "Les Européens qui ont vu le vieux Hué: Thomas Bowyear 1696 - 1696". *Bulletin des Amis du Vieux Hué*, Vol. 2/1920, 183-240. Dẫn theo: Nguyễn Văn Đăng, "Vài nét về quan xưởng ở Phú Xuân thời các chúa Nguyễn", Tạp chí *Nghiên cứu Lịch sử*, số 1-2010, tr. 64-69.

(22), (23). Cadière, L et Mir, Mme, "Les Européens qui ont vu le vieux Hué: Thomas Bowyear 1696 - 1696". Dẫn theo: Nguyễn Hữu Châu Phan, bdd, tr. 94.

John Barrow cũng đánh giá rất cao về kỹ thuật đóng thuyền của người Đàng Trong thời kỳ này: "Những thuyền chèo tay quả là đẹp, dài từ 15m đến 24m; nhiều cái chỉ gồm 5 mảnh ván ghép lại, mỗi miếng chạy từ đầu này đến đầu kia, mộng khít khao gắn với nhau bằng chốt gỗ và buộc chặt bằng lát tre mà không cần phải dùng đến dũa gỗ. Mũi thuyền nâng lên khá cao, đục chạm thành hình rồng rắn và trang trí theo hình vẽ hay thếp vàng. Thuyền cũng có cột để treo cờ và đuôi neo, các loại đèn hay lọng để chứng tỏ địa vị của người trên thuyền, và được dựng lên ở đầu và cuối thuyền. Những thuyền được dùng để buôn bán dọc theo bờ biển, đi lấy tổ yến ở ngoài đảo Hoàng Sa có rất nhiều kiểu khác nhau, cái thì giống như thuyền tam bản của Trung Hoa, có mái che làm thành một cái nhà để sinh sống, cái thì giống như thuyền buồm Mã Lai. Thương nhân ngoại quốc thì đóng thuyền như thuyền buôn của người Tàu, kiểu cách không thích hợp cho tàu chiến, chậm nhưng chắc, chủ tàu cũng là tài công, thủy thủ và những ghe đó chia thành nhiều khoang để dựng hàng". Dẫn theo: Nguyễn Duy Chính, "Phái bộ Macartney ghé Đàng Trong", *Nghiên cứu Huế*, tập 6, 2008, tr.157.

(24). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập I, Bản dịch của Viện Sử học, Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội, 1962, tr. 73-74.

(25). Cửa Eo, tên chữ Hán là *Yêu Hải môn*, thời Nguyễn đổi tên là *Thuận An hải khẩu*, ở cách kinh đô Huế 12km về phía Đông. Cửa biển này đã bị lấp bởi một trận bão lớn vào năm 1904. Cơn bão này đồng thời mở ra một cửa biển mới, cách cửa Eo khoảng 4km về phía Bắc. Từ đó đến nay, cửa biển mới này được gọi tên là cửa Thuận An thay cho cửa Eo đã bị lấp kín.

(26). (28). Li Tana, *Thuyền và kỹ thuật đóng thuyền ở Đàng Trong cuối thế kỷ XVIII, đầu thế kỷ XIX*, bdd, tr.83.

(27). Lê Quý Đôn *Phủ biên tạp lục*, sdd. Dẫn theo: Li Tana, *Thuyền và kỹ thuật đóng thuyền ở Đàng Trong cuối thế kỷ XVIII, đầu thế kỷ XIX*, bdd, tr.83.

(29). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục* (38 tập), tập II, sdd, 1963, tr. 150.

(30), (31). Tôn Nữ Quỳnh Trân, "Vua Gia Long và ngành đóng thuyền tại Nam Bộ", trong: *Những vấn đề lịch sử về triều đại cuối cùng ở Việt Nam*, Trung tâm Bảo tồn Di tích Cố đô Huế - Tập chí *Xưa & Nay* xuất bản, Huế, 2002, tr. 311.

(32), (33), (34). Dẫn theo: Tôn Nữ Quỳnh Trân, "Vua Gia Long và ngành đóng thuyền tại Nam Bộ", trong: *Những vấn đề lịch sử về triều đại cuối cùng ở Việt Nam*, sdd, tr. 311-312.

(35). Thủy quân Tây Sơn có một đội thuyền chiến rất mạnh, được đóng với kỹ thuật cao khiến cho người phương Tây phải khâm phục. Theo ghi nhận của John Barrow, thì các thuyền chiến của Tây Sơn đã được cải tiến phần thân tàu chìm dưới nước, nhưng giữ nguyên cấu trúc bên trên. Đồng thời đã thay thế một số bộ phận của thuyền, vốn làm bằng gỗ, đã được thay thế bằng tre làm cho chiếc thuyền trở nên nhẹ hơn mà công năng vẫn như cũ. Điều này khiến cho John Barrow phải thán phục và kết luận: "Ngành kỹ nghệ đặc biệt mà ngày nay có thể gọi nói là người Đàng Trong (thời Tây Sơn - TDAS) nổi trội hơn cả là kỹ thuật đóng tàu biển: Chẳng thiếu loại kích cỡ nào cũng như có đủ các loại chất lượng gỗ dùng để đóng tàu biển...". Dẫn theo: Nguyễn Duy Chính, bdd, 157.

Ngoài ra, Tây Sơn còn tuyển mộ các hải tặc Trung Hoa để tham gia vào các trận thủy chiến chống lại quân của Nguyễn Ánh. Thậm chí, theo một khảo cứu của Li Tana: Tây Sơn còn giao cho thuyền và danh hiệu cho hải tặc để đánh lại chúa Nguyễn, và sau đó là đánh cướp những thương thuyền ở vùng biển Nam Trung Hoa. Nhà Tây Sơn, người bảo trợ của họ sẽ bán chiến lợi phẩm ở Việt Nam và bọn cướp biển sẽ nhận được khoảng 20-40% lời lãi chia lại. Thuyền do nhà Tây Sơn cung cấp không phải là loại thuyền thường. "Thuyền Việt Nam với những cột buồm cao hơn 24 mét, mạn sườn được bảo vệ bởi các lớp da bò và lưới, lớn và chắc chắn hơn bất kỳ loại thuyền nào cướp biển có thể tự kiểm được" với các lực lượng hải tặc người Trung Quốc, sử dụng họ trong các cuộc thủy chiến chống lại Nguyễn Ánh. (Li Tana, *Thuyền và kỹ thuật đóng thuyền ở Đàng Trong cuối thế kỷ XVIII, đầu thế kỷ XIX*, bdd, 2002, tr. 81-82).

(36). Trên thực tế, nhờ những chiến thuyền được đóng ở Gia Định, Nguyễn Ánh mới có thể tổ chức những cuộc tấn công bằng đường biển, đánh vào các cảng chiến lược của Tây Sơn như cảng Quy Nhơn vào các năm 1790, 1797, 1798; của biển Nha Trang vào năm 1793; đặc biệt, năm 1801, trong trận đánh quyết định vào cảng Thị Nại. Nguyễn Ánh đã huy động 4 thuyền lớn kiểu châu Âu, 40 đại chiến thuyền và trên 300 thuyền chèo.

(37). Lê Quý Đôn, *Phủ biên tạp lục*, sdd, tr.264.

(38). Tôn Nữ Quỳnh Trân, bdd, tr.315.

(39). Theo sách *Gia Định thành thông chí* thì *thuyền trường* đã là loại thuyền có thêm 1 cần lái dài để vận hành nhẹ nhàng hơn khi đi biển, trong khi vẫn giữ bánh lái cũ hình tròn để lái trên sông. Do vậy, nó còn được gọi là *thuyền hai cần lái*.

(40). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục* (38 tập), tập I, sdd, tr.25.

(41). Archives des Missions étrangères de Paris, *Cochinchine*, Volume 747, 869-872. Dẫn theo: Nguyễn Hữu Châu Phan, bdd, tr. 192.

(42). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục* (38 tập), tập II, Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội, 1963, tr.163.

(43), (44), (45). Vannier, De Forcans và Chaigneau là những sĩ quan người Pháp hợp tác và phục vụ dưới quyền của Nguyễn Ánh trong những năm tháng chiến tranh chống lại ba anh em Tây Sơn.

(46). Piétri, "Ba loại thuyền buồm ven biển Đông Dương ít được biết đến". Lưu Đình Tuấn dịch. *Xưa & Nay*, số 134, tháng 2-2003, tr. 31.

(47). Archives des Missions étrangères de Paris, *Cochinchine*, Volume 747, 869-872 Dẫn theo: Nguyễn Hữu Châu Phan, bdd, 193.

(48), (49). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, Tập II (38 tập), Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội, 1963, tr. 231; 451.

(50). Piétri, bdd, tr. 31.

(51). John Barrow, "Quelques notes sur Gia Định par un contemporain", *Bulletin de la Société des études Indochinoises*, 1926, 209. Dẫn theo: Tôn Nữ Quỳnh Trân, bdd, tr. 316.

(52). Theo thư của Barisy gửi cho Foulon và Marchini, *Bulletin des Amis du Vieux Hué*, 1926, 414. Dẫn theo: Tôn Nữ Quỳnh Trân, bdd, tr. 316.

(53). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 1, 1962, sdd, tr. 64

(54). Đoạn ghi chép sau đây trong sử liệu Xiêm La đã chứng thực điều này. "Vào ngày đầu tiên thượng tuần tháng 11 ta, năm Hợi, vua An Nam gửi thư đề nghị mua 1 000 súng hỏa mai và 1.000 hap nặng bằng sắt để làm cầu tàu. Kèm theo thư là 30 cái vòng Việt Nam được tặng cho nhà vua cùng với 70 chiến thuyền được yêu cầu đóng trước đó. Thuyền được thu nhận và neo ở bán đảo Bang-o theo lệnh nhà vua. Vào thứ năm, ngày thứ hai hạ tuần của tháng 3 ta, nhà vua ra lệnh gửi 200 hap nặng bằng sắt để làm cầu tàu và 200 súng làm tặng vật tới vua An Nam". (Biên niên triều đình, thời đại Bangkok, triều đại thứ nhất. Thadeus và Flood dịch Tập 1: Văn bản. Tokyo: The Center for

East Asian Cultural Studies, 1978), 167. Dẫn theo: Li Tana, *Thuyền và kỹ thuật đóng thuyền ở Đàng Trong cuối thế kỷ XVIII, đầu thế kỷ XIX*, bdd, tr. 86.

(55). Edmund Roberts, một người Anh tới Xiêm La năm 1832, ước chừng thủy quân Xiêm La lúc đó có khoảng 500 thuyền chiến, 50 đến 60 thuyền chở từ 3 đến 8 súng đồng, chiếc lớn nhất không quá 100 tấn. Trong khi đó, theo Moor, một người phương Tây khác có mặt ở Việt Nam vào năm 1823 thì lực lượng thủy quân của triều Nguyễn bấy giờ có khoảng "50 thuyền buồm dọc 14 súng, 80 pháo hạm, 100 thuyền lớn, khoảng 300 thuyền chèo từ 80 đến 100 mái chèo, 500 thuyền chèo từ 40 đến 80 mái chèo. Tại các tỉnh, 500 thuyền từ 20 đến 100 mái tạo nên tổng số khoảng 1.530 chiếc". Dẫn theo: Li Tana, *Thuyền và kỹ thuật đóng thuyền ở Đàng Trong cuối thế kỷ XVIII, đầu thế kỷ XIX*, bdd, tr. 87.

(56). Tôn Nữ Quỳnh Trân. "Vua Gia Long và ngành đóng thuyền tại Nam Bộ". *Những vấn đề lịch sử về triều đại cuối cùng ở Việt Nam*. Trung tâm Bảo tồn Di tích Cố đô Huế - Tạp chí *Xưa & Nay*, Huế, 2001, tr. 316-317.

(57) Barrow, John, *A Voyage to Cochinchina*, Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1975, tr. 290.

(58), (59), (60). Li Tana, *Thuyền và kỹ thuật đóng thuyền ở Đàng Trong cuối thế kỷ XVIII, đầu thế kỷ XIX*, bdd, tr. 82-84

(61). Theo sách *Phủ biên tạp lục*, trong năm 1786, chỉ có 7 thuyền bị thu thuế cho việc vận chuyển lúa gạo trên tổng số 341 thuyền bị triều đình chúa Nguyễn thu thuế vận chuyển trong cả nước (Lê Quý Đôn, *Phủ biên tạp lục*, sdd, 1977, tr. 41.

(62), (63), (64). Li Tana, *Thuyền và kỹ thuật đóng thuyền ở Đàng Trong cuối thế kỷ XVIII, đầu thế kỷ XIX*, bdd, tr. 82-84.