

# VỀ CÔNG TÁC VẼ BẢN ĐỒ, THĂM DÒ ĐƯỜNG BIỂN VÀ VẬN TẢI CÔNG TRÊN BIỂN DƯỚI TRIỀU NGUYỄN

Lê Tiến Công\*

Từ ý thức làm chủ lãnh thổ, thông hiểu đường biển để phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế, an ninh quốc phòng đã khiến các vua nhà Nguyễn cho thực thi nhiều biện pháp có tính thực tiễn cao trong điều kiện hạn chế về kỹ thuật. Đó là việc cho thực thi việc đo vẽ bản đồ, cắm tiêu tại các vùng biển, cửa biển. Ở những vùng xa, hải đảo thì phái thuyền công sai “thăm dò đường biển”, cắm mốc lưu dấu trên đảo. Tất cả đều phục vụ mục tiêu khẳng định quyền làm chủ trên vùng biển của mình.

## 1. Công tác đo vẽ bản đồ, thăm dò đường biển

Dưới thời Nguyễn, nhà nước thường xuyên tổ chức thăm dò, đo vẽ cửa biển, đường biển phục vụ cho vận tải và quân đội. Đây là nhiệm vụ thường xuyên của các quan Tấn thủ, Thủ ngự chỉ huy việc phòng thủ ở các cửa biển, mỗi năm hai lần vào mùa xuân và mùa đông thì dâng bản đồ lên triều đình. *Đại Nam thực lục* cho biết ngay từ đầu triều Nguyễn, vua Gia Long đã rất quan tâm đến công việc quan trọng này. Liên tiếp trong các năm 1813, 1815, 1816 vua Gia Long đều lệnh đo vẽ, thăm dò đường biển, hải đảo. Như tháng Giêng năm 1813, Gia Long hạ lệnh cho các trấn thủ dọc biển các địa phương “đo những nơi các cửa biển sở tại, sâu nông rộng hẹp thế nào, hàng năm cứ đến mùa xuân mùa đông thì dâng đồ bản lên. Bộ Công sẽ đưa đồ bản cho các đội thuyền vận tải của thủy quân để cho biết đường thủy khó dễ thế nào”. Không chỉ quan tâm ở cửa biển mà ở các hải đảo cũng được các vua Nguyễn chú trọng, mỗi khi sai đội Hoàng Sa làm nhiệm vụ thì trong đó có nhiệm vụ quan trọng là “thăm dò đường biển” và vẽ bản đồ. Tháng 3/1816, “sai các dinh trấn, xem đo đường biển cách nhau xa gần bao nhiêu, vẽ bản đồ dâng lên và sai thủy quân và đội Hoàng Sa đi thuyền ra Hoàng Sa để thăm dò đường thủy”. Tháng 6/1817, thuyền Mã Cao đậu ở Đà Nẵng, đem địa đồ đảo Hoàng Sa dâng lên, thưởng cho 20 lạng bạc.<sup>(1)</sup>

Dưới thời các vua Minh Mạng, Thiệu Trị, Tự Đức, công việc thăm dò, đo vẽ bản đồ đường biển tiếp tục được chú trọng, đặc biệt dưới thời Minh Mạng. Tháng 3/1820, vua Minh Mạng giao cho quan Thủ ngự thêm nhiệm vụ “cắm tiêu” tại những cửa biển để hướng dẫn thuyền qua lại.<sup>(2)</sup> Việc khẳng định cương giới, quản lý lãnh thổ đảm bảo chủ quyền của đất nước được khẳng định rõ trong lời chuẩn tâu năm Minh Mạng thứ 8 (1827): “tư cho 2 tỉnh Quảng (Quảng Yên của Việt Nam và Quảng Đông của Trung Quốc) nghiêm cấm hộ đánh cá ven biển phạm ra biển bắt cá, không được vượt quá biên giới”. Những trường hợp vì ham lợi mà chần chừ không rút lui thì kiên quyết đuổi ra khỏi hải cương.<sup>(3)</sup> Tháng 5 năm Minh Mạng 18 (1837), trước tình hình giặc cướp Đồ Bà nổi lên nhiều ở vùng biển Hà Tiên, Minh Mạng sai quan tỉnh phái người

\* Nghiên cứu sinh, Trường Đại học Khoa học Huế.

xét xem vùng này có bao nhiêu đảo, tên đảo là gì, có dân cư hay không? Cùng đường bộ cách nhau xa hay gần và hình thế thế nào, vẽ đồ bản nói rõ. Lại chỗ nào nên đặt đồn canh giữ, chỗ nào nên phái quân đón phục, tính bàn tâu lên.<sup>(\*)</sup>

Năm Minh Mạng thứ 19 (1838), sau vụ thuyền công sai gặp gió bão, thuyền bị vỡ ở Hòn Kiền thuộc vùng biển Đề Di, tỉnh Bình Định, chết đuối hơn 280 người, vua Minh Mạng rất đau buồn, lập tức ra lệnh cần phải làm tốt hơn nữa việc đo vẽ, thông hiểu đường biển, vua dụ: “Từ trước tới nay, các địa phương hằng năm đem đệ tờ khai và đồ bản xét đo cửa biển vẫn là thiếu sót, nên truyền chỉ cho các tỉnh đều phái người hội đồng với viên coi cửa biển xem đo kỹ lưỡng các cửa biển trong hạt, rộng hẹp sâu nông và đường cửa biển ngang lệch cong thẳng thế nào, thuyền bè ra vào hướng nào là tiện? Cùng là phận biển, chỗ nào có đảo nhỏ, ghềnh đá, cát ngầm, cát nông, dài rộng sâu nông thế nào? Các hòn đảo ở biển cách bờ ước bao nhiêu dặm? Đi bộ mấy giờ có thể tới bờ, chân đá chân cát dài ra mấy trượng mấy thước, thuyền bè đi qua, hoặc nên theo bên tả, hoặc nên theo bên hữu, tránh xa mấy trượng thước, có thể không quản ngại, ở giữa đảo lại có vụng sâu có thể đậu được không? Và hình núi đối ngạn ở trước sau tả hữu, trông giống hình gì, có thể ghi nhận hết thấy kỹ càng, vẽ thành bản đồ nói thêm rõ ràng, hạn trong 1 tháng, phát đệ đến bộ, lại phái thủy sư, Giám thành khám lại, rồi sao đưa cho thủy sư theo đó nhận kỹ, để phòng đi thuyền đường biển”.<sup>(4)</sup> Tháng 9 năm 1838, Tổng đốc Hải - An Nguyễn Công Trứ khi đi đánh dẹp giặc biển ở Chàng Sơn (Quảng Yên), sau khi xong việc cũng nhân tiện vẽ bản đồ dâng lên, chỉ rõ hình thế núi sông, dân cư, đề xuất phương án bố phòng vùng biển tại đây.

Như vậy việc tổ chức đo vẽ bản đồ đường biển rất được các vua đầu triều Nguyễn quan tâm, nhất là dưới thời Minh Mạng. Tầm bản đồ *Đại Nam nhất thống toàn đồ* vẽ thời Minh Mạng cho biết diện mạo khá hoàn chỉnh của cương vực, lãnh thổ Việt Nam. Các cửa sông, cửa biển, tấn sở được ghi chép đầy đủ cho thấy kết quả làm việc nghiêm túc qua nhiều năm. Trong điều kiện hạn chế về kỹ thuật lúc bấy giờ, việc xây dựng được *Đại Nam nhất thống toàn đồ* có thể xem là một thành công lớn, góp phần khẳng định và quản lý cương giới lãnh thổ lúc bấy giờ.

Riêng về hải đảo, đặc biệt là Hoàng Sa, rất được vua Nguyễn quan tâm. Một năm sau khi lên ngôi, tháng 7/1803, vua Gia Long đã lấy Cai cơ Võ Văn Phú làm Thủ ngự cửa biển Sa Kỳ, sai mộ dân ngoại tịch lập làm đội Hoàng Sa. Tháng 2, Gia Long thứ 14 (1815), sai đội Hoàng Sa, đứng đầu là Phạm Quang Ảnh ra đảo Hoàng Sa thăm dò đường biển. Tháng 2, Gia Long 15 (1816), sai thủy quân và đội Hoàng Sa đi thuyền ra Hoàng Sa để thăm dò đường thủy.<sup>(5)</sup>

Dưới thời Minh Mạng, liên tục trong các năm từ 1834 đến 1838 đều có các hoạt động thăm dò, đo vẽ bản đồ, cắm mốc, xây miếu tại Hoàng Sa. *Thực lục* ghi nhận, vào mùa xuân năm Minh Mạng thứ 15 (1834), vua sai Trương Phúc Sĩ dẫn đầu nhóm thủy quân hơn 20 người đi thuyền đến đảo Hoàng Sa vẽ bản đồ.<sup>(\*\*)</sup> Nguyên trước, trên Hoàng Sa có một ngôi miếu cổ đã đổ nát, năm 1834 vua

\* *Đại Nam thực lục*, sdd, tập 5, tr. 84. Bỏ chú của BBT.

\*\* *Đại Nam thực lục*, sdd, tập 4, tr.120. Bỏ chú của BBT.

Minh Mạng muốn dựng lại ngôi miếu tại Hoàng Sa nhưng thời tiết không thuận lợi nên phải dời sang năm 1835. Công việc quan trọng này được giao cho Cai đội Phạm Văn Nguyên “đem lính thợ Giám thành cùng phu thuyền hai tỉnh Quảng Ngãi, Bình Định, chuyên chở vật liệu đến dựng miếu (cách tòa miếu cổ 7 trượng). Bên tả miếu dựng bia đá; phía trước miếu xây bình phong. Mười ngày làm xong, rồi về”.<sup>(6)</sup> Việc dựng miếu thành công nhưng việc đo đạc của nhóm Phạm Văn Nguyên còn có nhiều thiếu sót, nhiều người bị trị tội. Năm sau (1836), vua Minh Mạng chuẩn y lời tâu của Bộ Công, sai Suất đội Phạm Hữu Nhật đem binh thuyền tới Hoàng Sa, “Chuẩn cho mang theo 10 cái bài gỗ, đến nơi đó dựng làm dấu ghi (mỗi bài gỗ dài 5 thước, rộng 5 tấc, dày 1 tấc), mặt bài khắc những chữ ‘Minh Mạng thứ 17, năm Bính Thân, Thủy quân Chánh đội trưởng Suất đội Phạm Hữu Nhật, vâng mệnh đi Hoàng Sa trông nom đo đạc đến đây lưu dấu để ghi nhớ’”.<sup>(7)</sup> Tháng 7 năm Minh Mạng thứ 19 (1838): “Viên ngoại lang Công Bộ Đỗ Mậu Thường vâng lệnh phái đi công cán Hoàng Sa về, đem bản đồ dâng lên, vua cho là trải qua nhiều nơi, xem đo tường tất so với phái viên mọi lần thì hơi hơn. Đỗ Mậu Thường và các người đi cùng đều được gia thưởng áo quần và tiền.”<sup>(8)</sup>

Để đúc rút những kiến thức, kỹ năng và kinh nghiệm đi biển từ những năm trước, tháng 12 năm 1838, vua Minh Mạng còn dụ Bộ Công làm sách *Hải trình tập nghiệm* chia làm 4 mục: 1 là phong vũ tổng chiêm, 2 là hành thuyền tỵ kỵ, 3 là tạo thuyền tỵ kỵ, 4 là vãng sự tập nghiệm. Đây là cẩm nang cho những người đi biển. *Hải trình tập nghiệm* cùng với các bản đồ vùng biển, cửa biển được sao lục rồi chia giao cho các thủy sư trong kinh và tỉnh ngoài mỗi nơi một bản để học tập, ứng dụng.<sup>(9)</sup>

## 2. Vận tải công trên biển

Dưới triều Nguyễn, việc sử dụng tàu thuyền vận tải công trên biển là phổ biến. Với việc định đô tại Phú Xuân, trung tâm của đất nước, việc vận tải đường biển trở nên rất cần thiết để chở lúa gạo, sản vật từ các nơi về kinh cũng như các đoàn thuyền công từ kinh đi công cán các tỉnh, như chính lời dụ của vua Nguyễn: thuyền vận tải phục dịch là để vận tải vật hạng của nhà nước. “Từ trước đến nay hàng năm thuyền vận tải Bắc chở gạo vào kinh để chi lương bổng”.<sup>(10)</sup>

Sử nhà Nguyễn không nói rõ việc điều động các thuyền công sai nhưng qua các tư liệu về công việc mà các thuyền công sai thực hiện, có thể thấy đó là những thuyền do nhà nước cử đi để làm nhiệm vụ, theo tình hình thực tế, trong đó có vận tải. Sự linh hoạt của các thuyền công sai có khi đơn thuần là thuyền vận tải nhưng có khi thuyền làm nhiệm vụ tuần tra cũng nhân đó làm nhiệm vụ vận tải trên biển. Hàng năm, cứ vào lúc thuận gió thì các thuyền công sai đồng loạt ra biển, cùng với đó, những đoàn thuyền tuần dương cũng làm nhiệm vụ bảo vệ khỏi nạn cướp biển bởi cướp biển là mối đe dọa lớn nhất đối với những đoàn thuyền buôn và thuyền vận tải. Để bảo vệ thuyền công trên biển, Gia Long năm thứ 5 (1806), nhà vua xuống dụ: “trên đường biển, nếu gặp giặc biển, thì các thuyền binh đi bảo vệ, lập tức nên góp sức đề phòng đánh dẹp. Nếu ai thụt lùi thì đã có quân pháp”.<sup>(11)</sup> Tháng 3/1817, vua Gia Long hạ lệnh cho tấn thủ ven biển các địa phương, “phàm có thuyền vận tải đi qua phần biển và thuyền giặc lảng vảng thì cho làm tập tâu đệ lên ngay, đừng chờ báo dinh trấn chuyển tâu để đến nỗi chậm trễ”.<sup>(12)</sup>

Theo ghi chép từ *châu bản* và *Thực lục* triều Nguyễn cho thấy việc quản lý các đoàn thuyền vận tải công khá chặt chẽ, quy củ. Các đoàn thuyền đi lại từ phía bắc thường ghé các cửa biển của Quảng Bình, Nghệ An, Thanh Hóa để nghỉ ngơi, báo cáo. Các đoàn thuyền đi về phía nam thường ghé Đà Nẵng để giao nhận hàng hóa, sản vật. Các tấn thủ sở tại sau khi xem xét sẽ làm tờ tàu gọi về kinh, ghi chi tiết số lượng thuyền công, người chỉ huy, thời gian vào-ra của các đoàn thuyền công. Theo thống kê của chúng tôi, chỉ riêng dưới triều Tự Đức, từ năm 1848-1883, có 11.984 lần nhà nước phái thuyền công đi làm nhiệm vụ. Đó là một con số khá lớn đối với tình hình đất nước lúc bấy giờ. Bên cạnh đó, có hơn 7% thuyền công phái đi đã gặp nạn trên biển. (Xem Phụ lục).

Từ tháng 7 năm 1807, vua Gia Long đã cho định điều lệ thuyền vận tải với 10 điều rất chi tiết, gồm: 1) Phép đo thuyền. 2) Bài chỉ thuyền. 3) Lệ trọng tải. 4) Chia đều lao dật (Phàm thuyền vận tải, cứ một năm chở của công thì một năm được đi buôn). 5) Rộng việc bồi nạm (Các hạng thuyền lãnh chở lương công, đi biển bị gió bão mà phải vớt bớt đi, thì quan sở tại xét thực, nếu là chở cho Bắc Thành, thì chiếc nào là thuyền được ân ban). 6) Tiền thuê chở (Tính theo số lãnh chở nhiều hay ít, đường biển xa hay gần làm mức khác nhau). 7) Gạo thuê chở. 8) Tiền nộp thay chở (Các hạng thuyền ứng chở cứ một năm chở lương thì lại được một năm nộp tiền thuế để được đi buôn, đều chiếu theo số lương phải chở là 9 phần hay 7 phần, mỗi thùng lương nộp tiền 2 quan; ngoài ra theo thế mà tính). 9) Tiền thuế bến. 10) Cấm gian trá giả mạo. Tháng Chạp năm 1810, vua Gia Long lại cho định lại điều lệ thuyền vận tải như một sự sửa đổi, bổ sung những quy định cũ từ năm 1807.<sup>(13)</sup>

Danh hiệu các thuyền vận tải được đặt từ đầu đời Gia Long, đến đầu năm 1826, đổi định bởi lý do lúc mới đầu gây dựng các quy định chưa được rõ ràng, đến đây tùy theo thực tế định lại. “Vua sai đổi đạo Hải Vận Nam làm Nam Tào, đạo Hải Vận Bắc làm Bắc Tào; Tổng tào làm Quản lĩnh, trật chánh ngũ phẩm, Phó tổng tào làm Phó quản lĩnh, trật Tông ngũ phẩm, Bát phẩm thư lại làm Tông cửu phẩm thư lại, Linh vận và Thiên tổng trật tông thất phẩm, phó thuyền hộ làm đà công, vận quân làm thủy thủ, bang Nghĩa Sơn làm bang Nghĩa Lợi, bang Thuận An làm bang Bình Phiên...”. Tháng 4 năm 1828, tiếp tục định lại lệ vận tải vì “khó nhọc nhàn rồi đã không đều nhau, phải chia đặt lại cho hợp lý hơn”.<sup>(14)</sup> Đến năm 1849, vua Tự Đức cho định lại lệ thuyền vận tải, lần điều chỉnh này chủ yếu liên quan đến giá cước của thuyền vận tải của Nam Tào, Bắc Tào và thuyền đại dịch, miễn dịch phải đi vận tải.<sup>(15)</sup>

Tháng 2 năm 1820, vì nhiều thuyền vận tải gặp tai nạn khi ra vào cửa biển, vua Minh Mạng quy định “Phàm thuyền vận tải ra vào cửa biển, những chỗ nông sâu đều do Thủ ngự cấm tiêu chỉ bảo. Nếu lấy chỗ nông làm chỗ sâu, nhân thế mà sai hỏng thì bắt tội người Thủ ngự. Nếu theo ý riêng mình mà đi bừa thì bắt tội người quản vận. Điều xét bởi tại đâu, và theo nhẹ nặng mà trị tội”.<sup>(16)</sup> Đoàn thuyền vận tải khi xong việc trở về đều có lệ treo cờ bắn súng. Cũng có quy định thời Minh Mạng, thuyền vận tải phải đạt đoàn 70 chiếc trở lên mới bắn súng, nghĩa là con số thuyền đi vận tải rất lớn. Từ tháng 6 năm 1824, vua Minh Mạng chuẩn định từ nay hằng năm những thuyền vận tải của



các địa phương đến kinh an toàn thì sẽ làm lễ tại các đền ở cửa biển như Nam Hải Long Vương và đền Thai Dương Phu Nhân.

Nhìn chung thuyền vận tải được tổ chức thành các đoàn lớn, có trang bị vũ khí và có sự áp tải của các thuyền tuần biển, thuyền ở các cửa biển nhưng cũng không tránh khỏi nạn hải tặc. Thậm chí nhiều khi phải thuê cả thuyền tuần biển của nhà Thanh để bảo vệ như tháng 7/1865, “Lại thuê thuyền tuần dương của người nước Thanh để hộ tống thuyền vận tải ở Bắc Kỳ. (Nguyên hện thuyền 5 chiếc, mỗi tháng tiền thuê là 2.100 lạng, nay muốn có nửa tháng trả 1.050 lạng)”.<sup>(17)</sup> Chữ “lại” ở câu trên cho thấy việc thuê thuyền tuần dương nhà Thanh bảo vệ thuyền vận tải diễn ra không chỉ một lần.

Cũng vì là thuyền vận tải nhà nước nên đã từng xảy ra việc các chủ thuyền lợi dụng sóng gió, tai nạn để lấy trộm hàng hóa rồi bỏ cho thuyền chìm (1825), thậm chí lợi dụng thuyền gặp nạn mà “hôi cửa” (1826).<sup>(18)</sup> Có khi thuyền không đủ khả năng chở hàng công nhưng vì ham lợi, lại được ứng tiền công trước nên có tình trạng khi gặp sóng gió đã vội vào bờ, chẳng đoái hoài đến của công.<sup>(19)</sup>

Nhìn chung, vận tải công dưới triều Nguyễn đã đóng góp rất lớn vào việc vận chuyển sản vật về kinh, tuy thế những tai nạn trên biển là không ít. Tai nạn chủ yếu là gặp gió bão làm đắm thuyền hoặc bị hải tặc tấn công..., bởi thế công tác vận tải thường phải được tổ chức thành đoàn để hỗ trợ, có thuyền binh áp tải. Thuyền vận tải không chỉ làm nhiệm vụ vận chuyển mà cao hơn, như ý nghĩ sâu xa của vua Minh Mạng là nhân đó làm quen đường biển để phòng vệ lâu dài. “Trẫm sở dĩ để ý đến việc thuyền là muốn cho quan tỉnh của ta tập quen đường thủy để phòng về lâu dài, không phải chỉ chuyên về việc vận lương hằng năm mà thôi”.<sup>(20)</sup> Hay vua Tự Đức cùng các đình thần cũng khẳng định: “Các thuyền vận tải đường biển, một là để làm việc chuyên chở, một là để diễn tập việc binh, vẫn theo như cũ cho được tiện cả hai việc”.<sup>(21)</sup>

Vào giai đoạn về sau, nhất là sau giai đoạn Pháp đã chính thức nổ súng xâm lược, việc vận tải công gặp nhiều khó khăn bởi con đường vận tải quen thuộc không chỉ bị hải tặc tấn công mà còn có mối đe dọa, bắn phá của tàu chiến Pháp như tháng 5/1859, thuyền Tây dương đã đốt thuyền vận tải (5 chiếc), thuyền buôn (3 chiếc) ở ngoài vùng biển Quảng Trị, Quảng Bình (khi ấy thuyền Tây dương thường đi lại ở ngoài biển, gặp thuyền vận tải và thuyền buôn, thuyền đánh cá đều bắn và đốt cháy).<sup>(22)</sup> Ở vùng biển phía nam, có lúc nhà Nguyễn còn phải cấm dân ra biển vì sợ bị cướp phá. Ngày 7/8/1859, vua Tự Đức dụ cho quan lại các địa phương vùng duyên hải báo cho các ghe thuyền ở các cửa biển phải cảnh giác đề phòng tàu Pháp cướp phá.<sup>(23)</sup>

\*\*\*

Tóm lại, từ ý thức làm chủ lãnh thổ, thông hiểu đường biển để phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế, an ninh quốc phòng đã khiến các vua nhà Nguyễn cho thực thi nhiều biện pháp có tính thực tiễn cao trong điều kiện hạn chế về kỹ thuật. Đó là việc cho đo vẽ bản đồ, cắm tiêu tại các vùng biển, cửa biển. Ở những vùng xa, các hải đảo thì phái thuyền công sai “thăm dò đường biển”, cắm mốc lưu dấu trên đảo. Hoạt động vận tải công trên biển là nhiệm vụ thường xuyên, kết hợp giữa công việc vận tải và tuần tiêu bảo vệ vùng biển. Từ việc

đo vẽ hàng năm tới việc vẽ được tấm bản đồ hoàn chỉnh của đất nước như *Đại Nam nhất thống toàn đồ* thời Minh Mạng có thể xem là những thí dụ điển hình cho những đóng góp lớn lao của ý thức về lãnh thổ và nhu cầu làm chủ trên vùng biển dài rộng của các vua Nguyễn.

## L T C

### CHÚ THÍCH

- (1) Quốc Sử Quán triều Nguyễn (2002), *Đại Nam thực lục (Thực lục)*, Tập 1, bản dịch của Viện Sử học, tái bản lần thứ nhất, Nxb Giáo dục, Hà Nội, tr. 856, 898, 922, 950.
- (2) *Thực lục*, tập 2, tr. 55.
- (3) Nội Các triều Nguyễn (2005), *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ (Hội điển)*, bản dịch, in lần thứ 2, tập 4, Nxb Thuận Hóa, Huế, tr. 466, 470.
- (4) *Thực lục*, tập 5, tr. 265-266.
- (5) *Thực lục*, tập 1, tr. 566, 898, 922.
- (6) *Thực lục*, tập 4, tr. 674.
- (7) *Thực lục*, tập 4, tr. 868.
- (8) *Thực lục*, tập 5, tr. 355.
- (9) *Thực lục*, tập 5, tr. 429-432.
- (10) *Thực lục*, tập 2, tr. 650, 726.
- (11) *Hội điển*, tập 5, tr. 424.
- (12) *Thực lục*, tập 1, tr. 945.
- (13) *Thực lục*, tập 1, tr. 708-711, 805-806.
- (14) *Thực lục*, tập 2, tr. 487-488, 726.
- (15) *Thực lục*, tập 7, tr. 115-117.
- (16) *Thực lục*, tập 2, tr. 55.
- (17) *Thực lục*, tập 7, tr. 952.
- (18) *Thực lục*, tập 2, tr. 471.
- (19) *Thực lục*, tập 3, tr. 345-346.
- (20) *Thực lục*, tập 5, tr. 509.
- (21) *Thực lục*, tập 7, tr. 266.
- (22) *Thực lục*, tập 7, tr. 621.
- (23) Trung tâm Nghiên cứu Quốc học (2003), *Châu bản triều Tự Đức (1848-1883)*, Vũ Thanh Hằng, Trà Ngọc Anh, Tạ Quang Phát tuyển chọn và dịch, Nxb Văn học, Hà Nội, tr. 75.

### PHỤ LỤC

#### Thống kê thuyền công gặp nạn dưới thời Tự Đức<sup>(\*)</sup>

| TT  | Năm       | Thuyền phái đi | Gặp nạn         |                           | Tỷ lệ % |       |
|-----|-----------|----------------|-----------------|---------------------------|---------|-------|
|     |           |                | <i>Gió, bão</i> | <i>Gió bão, giặc cướp</i> |         |       |
| (1) | (2)       | (3)            | (4)             | (5)                       | (6)     | (7)   |
| 1   | Mậu Thân  | 1848           | 330             | 25                        |         | 7,58  |
| 2   | Kỷ Dậu    | 1849           | 476             | 24                        |         | 5,04  |
| 3   | Canh Tuất | 1850           | 370             | 11                        |         | 2,97  |
| 4   | Tân Hợi   | 1851           | 540             | 34                        |         | 6,30  |
| 5   | Nhâm Tý   | 1852           | 612             | 45                        |         | 7,35  |
| 6   | Quý Sửu   | 1853           | 613             |                           | 46      | 7,50  |
| 7   | Giáp Dần  | 1854           | 493             | 15                        |         | 3,04  |
| 8   | Ất Mão    | 1855           | 650             |                           | 17      | 2,62  |
| 9   | Bính Thìn | 1856           | 418             | 11                        |         | 2,63  |
| 10  | Đinh Tỵ   | 1857           | 330             |                           | 36      | 10,91 |
| 11  | Mậu Ngọ   | 1858           | 444             |                           | 12      | 2,70  |
| 12  | Kỷ Mùi    | 1859           | 298             | 25                        |         | 8,39  |
| 13  | Canh Thân | 1860           | 317             | 17                        |         | 5,36  |

| (1) | (2)         | (3)  | (4)           | (5)        | (6)              | (7)         |
|-----|-------------|------|---------------|------------|------------------|-------------|
| 14  | Tân Dậu     | 1861 | 583           | 50         |                  | 8,58        |
| 15  | Nhâm Tuất   | 1862 | 59            | 3          |                  | 5,08        |
| 16  | Quý Hợi     | 1863 | 290           |            | 45               | 15,52       |
| 17  | Giáp Tý     | 1864 | 213           |            | 11               | 5,16        |
| 18  | Ất Sửu      | 1865 | 96            |            | 17               | 17,71       |
| 19  | Bính Dần    | 1866 | 304           | 14         |                  | 4,61        |
| 20  | Đinh Mão    | 1867 | 362           | 52         |                  | 14,36       |
| 21  | Mậu Thìn    | 1868 | 226           |            | 51               | 22,57       |
| 22  | Kỷ Tỵ       | 1869 | 249           | 9          |                  | 3,61        |
| 23  | Canh Ngọ    | 1870 | 224           | 25         |                  | 11,16       |
| 24  | Tân Mùi     | 1871 | 224           |            | 25               | 11,16       |
|     |             |      |               |            | (Bảo 23, cướp 2) |             |
| 25  | Nhâm Thân   | 1872 | 416           |            | 40               | 9,62        |
| 26  | Quý Dậu     | 1873 | 324           |            | 20               | 6,17        |
| 27  | Giáp Tuất   | 1874 | 273           |            | 9                | 3,30        |
| 28  | Ất Hợi      | 1875 | 403           | 9          |                  | 2,23        |
| 29  | Bính Tý     | 1876 | 458           |            | 22               | 4,80        |
| 30  | Đinh Sửu    | 1877 | 345           |            | 30               | 8,70        |
| 31  | Mậu Dần     | 1878 | 150           | 10         |                  | 6,67        |
| 32  | Kỷ Mão      | 1879 | 237           | 15         |                  | 6,33        |
| 33  | Canh Thìn   | 1880 | 156           | 10         |                  | 6,41        |
| 34  | Tân Tỵ      | 1881 | 276           |            | 36               | 13,04       |
| 35  | Nhâm Ngọ    | 1882 | 156           |            | 11               | 7,05        |
| 36  | Quý Mùi     | 1883 | 69            |            | 19               | 27,54       |
|     | <b>Tổng</b> |      | <b>11.984</b> | <b>404</b> | <b>447</b>       | <b>7,10</b> |

\* Nguồn: Thống kê từ *Đại Nam thực lục*, sdd, tập 7, 8, 9. Dưới thời Gia Long, Minh Mạng, Thiệu Trị không có thống kê hàng năm. (LTC).

## TÓM TẮT

Từ ý thức làm chủ lãnh thổ, thông hiểu đường biển để phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế, an ninh quốc phòng đã khiến các vua Nguyễn cho thực thi nhiều biện pháp có tính thực tiễn cao trong điều kiện hạn chế về kỹ thuật. Đó là việc cho đo vẽ bản đồ, cắm tiêu tại các vùng biển, cửa biển. Ở những vùng xa, các hải đảo thì phái thuyền công sai “thăm dò đường biển”, cắm mốc lưu dấu trên đảo. Tất cả đều phục vụ mục tiêu khẳng định quyền làm chủ trên vùng biển của đất nước. Ngoài ra, hoạt động vận tải công trên vùng biển cũng được thực hiện thường xuyên, hàng năm có nhiều đoàn thuyền vận tải, thuyền công sai được nhà nước phái đi làm nhiệm vụ vận tải hàng hóa, lúa gạo từ các vùng Bắc-Nam về kinh đô. Đó là nhiệm vụ thường xuyên được kết hợp giữa công việc vận tải và tuần tiễu bảo vệ vùng biển. Trên cơ sở tiếp cận các tư liệu từ chính sử triều Nguyễn, bài viết bước đầu phác họa những hoạt động liên quan đến các công tác quan trọng này.

## ABSTRACT

### MAP DRAWING, SEA ROUTE SURVEY AND STATE TRANSPORT UNDER THE NGUYỄN DYNASTY

In order to have a thorough grasp of sea route to meet with the demand of economic development and national security, the Nguyễn kings took practical measures in restricted technical conditions, such as the work of drawing maps or setting up landmarks in the waters and estuaries., state boats were dispatched to remote areas and islands to “survey sea route” or set up landmarks. They all served the target of affirming the sovereignty over the waters of the country. In addition, there were regular sea transport activities of both merchant ships and state ships in the waters every year to convey goods and rice from the North and the South to the capital city, combining the tasks of transport and patrol of the protected waters. On approaching historical books of the Nguyễn Dynasty, the author initially outlines those important activities.