

NGHIÊN CỨU VIỆC ĐÓNG VÀ SỬA CHỮA TÀU THUYỀN VIỆT NAM QUA CHÂU BẢN TRIỀU NGUYỄN

PHẠM MINH ĐỨC*

Tóm tắt: Bài viết cung cấp nhiều tư liệu mới về việc đóng và sửa chữa tàu thuyền thời Nguyễn, đây là lĩnh vực hết sức quan trọng có liên quan trực tiếp đến việc phát triển kinh tế đường biển, đường sông và bảo vệ chủ quyền biển đảo của đất nước. 300 văn bản Châu bản triều Nguyễn là những cứ liệu quan trọng để nghiên cứu và đánh giá về quy mô, cách thức đóng tàu thuyền cùng sự phát triển của lực lượng hải quân Việt Nam dưới triều Nguyễn. Những tư liệu này cho thấy tầm nhìn chiến lược của các vua triều Nguyễn trong việc ban hành những chính sách đúng đắn để thúc đẩy ngành đóng tàu thuyền phát triển, đồng thời cung cấp nhiều thông tin về các loại tàu thuyền khác nhau hoạt động ở đường thủy nước ta vào thời Nguyễn.

Từ khóa: Đóng tàu thuyền, tàu thuyền, Châu bản, triều Nguyễn

Abstract: This article provides some new information about ship building and repairing during the Nguyen Dynasty, this is a very important field directly related to the economic development of sea and river routes and the maritime sovereignty defense of the country. We introduce three hundreds of Imperial records of the Nguyen Dynasty which are important documents to research and evaluate the scale and methods of shipbuilding and the development of the Vietnamese navy under the Nguyen Dynasty. These documents show the strategic vision of the Nguyen Dynasty kings in promulgating the right policies to promote the development of the shipbuilding industry, and provide a lot of information about different types of ships operating in our country's waterways during the Nguyen Dynasty.

Keywords: Shipbuilding, Imperial Archives/records, Nguyen Dynasty

Dẫn nhập

Vào thế kỉ XVII - XVIII ngành đóng tàu thuyền ở Đàng Trong do các chúa Nguyễn quản lý đã rất phát triển, các chúa Nguyễn đặc biệt chú trọng tới lĩnh vực này bởi các nguyên nhân sau đây: Thứ nhất là để phục vụ cho nhu cầu đi lại, cần phải có nhiều tàu thuyền để đáp ứng nhu cầu giao thông bằng đường thủy của Đàng Trong. Thứ hai là muốn xây dựng lực lượng thủy binh hùng mạnh để chiến đấu với họ Trịnh ở Đàng Ngoài. Thứ ba là để phòng thủ bờ biển, xác lập chủ quyền và khai thác hải vật. Thứ tư là việc giao thương đường thủy ở Đàng Trong và giao thương buôn bán với các nước trong khu vực Đông Nam Á, Trung Quốc, Nhật Bản... Vào năm 1621, vị

Giáo sĩ người Pháp là Alexandre de Rhodes đã ước tính số thuyền chúa Nguyễn dùng để phòng vệ bờ biển như sau: “Trong ba bến ở Đàng Trong... một bến ở vào cửa sông lớn, có lần người ta đếm được 68 chiếc. Một bến khác rộng lớn hơn ở vào giữa lãnh thổ gọi là kẻ Chằm có rất nhiều dùng để bảo vệ đất nước và buôn bán với người Tàu thường tới bến này. Còn 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 ...”¹. Nhà buôn Anh Thomas Bowyear đến Đàng Trong vào năm 1695 - 1696 ghi chép về thủy quân Đàng Trong và việc đóng thuyền thời chúa

* ThS., Viện Nghiên cứu Hán Nôm

Nguyễn Phúc Chu như sau: “200 chiến hạm, mỗi chiếc có từ 16 đến 22 khẩu đại bác, 500 chiếc 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 đều do xưởng của phủ chúa đóng”². Nhà buôn Anh là John Barrow đến Đàng Trong vào năm 1792 - 1793 đã ghi lại quy định về việc đóng thuyền thời chúa Nguyễn trong hồi kí 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 của chúa Nguyễn trước tiên”³. Như vậy, có thể thấy rằng vào thời chúa Nguyễn (1558 - 1802) việc đóng tàu thuyền đã có quy mô, chặt chẽ và bài bản. Sang đến thời Nguyễn, các vua nhà Nguyễn cũng rất chú trọng đến việc này. Sách *Đại Nam thực lục* ghi về đội thợ đóng thuyền thời Gia Long như sau: “Đặt đội Châu tượng [thợ đóng thuyền] ở Gia Định, mộ những người dân xiêu tán sung vào, mỗi năm phải nộp ván thuyền như lệ đội Mộc đĩnh”⁴. Vua nhà Nguyễn cũng là những người rất am hiểu về việc đóng thuyền, như vua Minh Mệnh chẳng hạn, ông còn am hiểu công việc này hơn cả những thợ đóng tàu thuyền chuyên nghiệp: “(Năm Minh Mệnh thứ 15 [1834]). Vua đi thăm các công sở đóng thuyền. Nhiều hoàng tử tước công theo hầu. Vua chỉ vào thuyền An Dương, hỏi Phú Bình công: “Thuyền này sao lại làm đằng trước lớn, đằng sau nhỏ, người có biết không?”. Phú Bình công không nói được. Vua bảo rằng: “Nước biển rất lớn, khác hẳn nước sông, cho nên cá biển phần nhiều đầu to đuôi bé mới vượt sóng được. Cách đóng thuyền đi biển có lẽ cũng làm theo hình cá. Người không quen đi biển thì chẳng biết được”⁵. Công việc đóng tàu thuyền của nhà Nguyễn diễn ra thường xuyên, liên tục qua

các thời kỳ. Công việc này được ghi lại trong các sách sử: *Phủ biên tạp lục* 撫邊雜錄, *Đại Nam thực lục* 大南實錄, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ* 欽定大南會典事例... hoặc qua các cuốn nhật kí của những thương nhân, nhà truyền giáo nước ngoài như: Alexandre de Rhodes, Thomas Bowyear, John Barrow... Đặc biệt trong Châu bản triều Nguyễn còn lưu giữ được trên dưới 300 văn bản ghi về việc đóng và sửa chữa tàu thuyền từ thời Gia Long đến thời Khải Định. Đây là những tư liệu quý giá, có giá trị trên nhiều phương diện: quân sự, hàng hải, lịch sử, khảo cổ... Nội dung của những tái hiện này rất hấp dẫn, chủ yếu đề cập đến các vấn đề sau.

1. Nguyên nhân tàu thuyền bị hư hỏng

Về việc tàu thuyền bị hư hỏng, trong Châu bản triều Nguyễn cho biết có ba nguyên nhân chủ yếu sau:

- **Gặp gió bão, sóng lớn:** Đây là việc thường xuyên diễn ra trên biển, cũng là nguyên nhân khiến cho tàu thuyền bị hư hỏng nhanh chóng. *Châu bản tập 174 tờ 73 - Tự Đức* tại Trung tâm Lưu trữ Quốc gia I ghi: “Bộ Công tấu: Ngày 16 tháng này, tiếp nhận tập tấu của bọn Thủy sư Nguyễn Chí trình rằng: Căn cứ Cai đội Phạm Văn Trung thuộc vệ 5 doanh Hữu bẩm trình Vệ đó phụng giữ 1 chiếc thuyền cỡ lớn. Năm Tự Đức thứ 19, 20 (1866, 1867) vâng mệnh đi tuần tiểu phía nam bị nạn gió bão, hiện đã hư hại nhiều chỗ: lá đồng, đỉnh đồng bị rơi rụng, mạch đạo bị hở, buồm lèo của thuyền Tuy cùng vật liệu nhiều chỗ bị hư hại, khó có thể phái đi tuần/工部奏: 本月十六日接水師臣阮至等摺敘: 據屬標右營五衛該隊潘文忠稟敘伊衛典護鵬搏大舟師一艘。十九、二十等年奉派南哨均被風災, 材料損弊: 銅葉, 銅釘脫落, 脉道鏽隙, 與隨船帆索物件多有損弊, 難堪派哨”⁶. *Châu bản tập 174 tờ 286 - Tự Đức* ghi: “Bộ Hộ tấu: Ngày 13 tháng này

tiếp Hiệp quản Lê Non thuộc vệ Thủy tỉnh Bình Thuận bẩm rằng: 1 chiếc thuyền vận tải đường biển, 1 chiếc thuyền tuần biển, 2 chiếc thuyền đó nhận gỗ và tiền của tỉnh chở về kinh nộp. Nay việc đã xong, nhưng 2 chiếc thuyền đó trong lần đi biển này trên hải trình phần nhiều gặp gió lớn, sóng lớn đánh vào thân thuyền, giữa các mạch bị rạn nứt đã bị rò rỉ, xin xem xét đề tu bổ/工部奏: 本月十三日接平順省水衛協管黎嫩稟敘: 該管將海運船一, 巡船一, 該二艘領載該省材帑回京奉納。茲已事清, 仍照該二船此次駕海途間多被南風太盛, 波濤撞打船身, 脉道間有罅隙稟, 乞審辦”⁷. Việc hỏng hóc xảy ra do gió bão và sóng lớn có thể diễn ra ở tất cả các loại tàu thuyền, chứ không riêng loại nào. Hai văn bản trên cho biết khá nhiều tàu thuyền bị hư hỏng như: thuyền vận tải biển, thuyền tuần biển...

- **Gặp cướp biển:** Đây là nỗi ám ảnh của tất cả các tàu thuyền đi trên biển đặc biệt là thuyền buôn, mặc dù nhà Nguyễn đã có những biện pháp để ngăn chặn tuy nhiên việc đó vẫn diễn ra. Việc đánh nhau với cướp biển dẫn đến việc các thuyền dễ bị hư hỏng nặng. *Châu bản tập 253 tờ 92 - Tự Đức* ghi: “Bộ Công tâu: Ngày mùng 3 tháng này, nhận được tờ bẩm của Quản đốc thuyền tuần tiểu Lương Văn Quang bẩm rằng: Viên đó quản đem 3 chiếc chiến thuyền đến vùng biển phủ Thừa Thiên tuần tiểu, trong đó các vật hạng như buồm gió, dây chằng, mái chèo do gặp sóng gió và bắn nhau với cướp nên có nhiều thứ bị hư hỏng, bẩm xin xem xét/工部奏: 本月初三日, 接管督哨船梁文光稟敘: 該管將戰船三艘駛往承天府洋分巡哨, 間有隨船之風帆, 繩索, 棹子等項經過風濤並與匪交射多有損弊, 稟乞審辦”⁸. *Châu bản tập 268 tờ 70 - Tự Đức* ghi: “Theo tập tâu trình bày thì lần ấy viên Hiệp quản Hoàng Trạch, Suất đội Đỗ Đăng Thiện,

Phạm Văn Lộc chở hàng hoá đem nộp, việc xong trở về thì gặp hai chiếc thuyền của cướp. Bọn họ chống cự từ giờ Tuất đến giờ Tí, nhưng chúng đông ta ít không địch nổi (1 chiếc thuyền tuần tra có 56 biên binh và dân đinh, 2 chiếc thuyền cướp có khoảng hơn 100 tên). Cho nên các loại súng ống, khí giới, đạn dược bị cướp hết, thân thuyền trôi dạt đến tỉnh Quảng Ngãi/茲照摺?敘則此次管解巡船之協管黃澤, 率隊杜登善, 范文祿等載項奉納, 事清駛回撞遇匪船二艘。劫掠該等旅拒自戍至子, 眾寡弗敵巡船一艘員弁兵丁五十六人, 匪船二艘約百餘人。致砲械藥, 彈各項為匪掠盡, 船身漂流經廣義”⁹. Những thuyền đánh nhau với cướp biển thì niên hạn thuyền sẽ không được đảm bảo như quy định của triều đình, tuy nhiên trong những trường hợp này thì các chủ thuyền cũng không phải chịu phạt, vì đây là lý do khách quan bất khả kháng.

- **Bị trùng hà xâm hại:** Trùng hà là loài sống ở dưới nước thường xuyên xâm hại tàu thuyền. *Châu bản tập 66 tờ 118 - Minh Mệnh* ghi: “Thần phụng mệnh trước đi đến chỗ đỗ thuyền ấy, hội đồng cùng Thị lang Bộ Công Bùi Ngọc Quỹ, Thị vệ trưởng Lê Mậu Hạnh cùng Lãnh binh Nguyễn Văn Lượng kiểm tra thấy trong lòng, đáy và ngoài mặt của thuyền ấy đều có trùng hà xâm hại cho nên bị rò rỉ nhiều chỗ/臣奉前往該船泊所, 會同京派原署工部侍郎裴玉樞, 侍衛長黎茂幸並領兵臣阮文諒檢看照見該船內心, 並船底外面均有虫蝦侵蝕滲漏多處”¹⁰. *Châu bản tập 174 tờ 91 - Tự Đức* ghi: “Ngày 25 tháng này lại tiếp Quản đốc Hoàng Tuấn Tích tư trình: thuyền ấy vốn chế tạo bằng đồng lá tương đối ít, đến lúc chở thì bị ngập nước sâu, do không được bọc đồng nên thân thuyền bị trùng hà đục khoét, e rằng nhanh chóng bị mục nát/本月二十五日又接管督臣黃峻績等咨敘: 該船原製銅葉較少, 臨辰載

項食水稍深，其無包銅之體板虫蝦因而侵蝕，恐易速朽”¹¹. Có khá nhiều văn bản ghi về việc tàu thuyền thời Nguyễn bị trùng hà xâm hại, điều đó chứng tỏ rằng ở vùng biển nước ta có nhiều loại này, đây cũng là một trong những quan ngại của việc đi lại đường biển.

2. Niên hạn tàu thuyền

Niên hạn tàu thuyền là quy định về thời gian sử dụng tàu thuyền, sau thời gian này thì tàu thuyền sẽ được tu sửa lại cho tốt hơn. Vào năm Tự Đức thứ 8 (1855), triều đình nhà Nguyễn ra quy chế: “Các thuyền nguyên có bọc đồng, cứ qua 5 năm; các thuyền nguyên không bọc đồng, cứ qua 3 năm, nếu có hỏng nát đều tu bổ một lần”¹². Trong Châu bản triều Nguyễn cũng ghi về quy định này, *Châu bản tập 174 tờ 61 - Tự Đức* ghi: “Chiếu theo nghị định niên hạn tàu thuyền, có một khoản: các thuyền không bọc đồng thì có niên hạn 3 năm tu bổ 1 lần/照議定船艘年限，內一款：原無裹銅各船每歷三年修補一次”¹³. *Châu bản Tự Đức tập 174 tờ 82 - Tự Đức* ghi: “Các thuyền bọc đồng nếu được 5 năm mà gỗ bị mục nát thì cho tu bổ một lần/原有裹銅各船每歷五年材料如有損弊聽各修補一次”¹⁴. Qua những tư liệu trên thì có thể thấy rằng niên hạn tàu thuyền vào triều Nguyễn là 5 năm đối với thuyền bọc đồng và 3 năm đối với thuyền không bọc đồng. Tuy nhiên, đây cũng chỉ là thời gian ước tính, trên thực tế cũng có tàu thuyền được tu sửa trước thời gian này do những lý do khách quan khác như là: gặp gió bão, sóng lớn... Sách *Đại Nam thực lục* ghi rằng: “Chiếc nào tuy chưa đến niên hạn tu bổ hay đóng lại, mà đi biển nhân gió thuyền bị đập phá, hoặc đi sông nhân gió bị mắc cạn, thân thuyền và gỗ ván hỏng nát, không thể chở đi được, dạt vào phận biển, có viên chức sở tại đay kết nhận là ngày hôm ấy thuyền ấy

bị chiều gió nào; rồi do quan địa phương khám rõ, nên tu bổ, hay nên đóng lại cũng theo sự thực tâu xin mà làm”¹⁵. Niên hạn tàu thuyền là cứ liệu để xác định độ bền của tàu thuyền. Việc đóng và sửa chữa tàu thuyền cẩn thận và chắc chắn là điều rất quan trọng. Việc đưa ra niên hạn như vậy là thước đo để đánh giá chất lượng tàu thuyền và để kiểm tra, giám sát công việc.

3. Các xưởng đóng tàu thuyền

Thời Nguyễn có rất nhiều các xưởng đóng tàu thuyền, chỉ tính riêng từ năm 1824 đến năm 1827 thì vua Minh Mệnh đã cho đóng thêm 256 xưởng, các xưởng đó được chia ra làm bốn hạng khác nhau. *Đại Nam thực lục* ghi: “Thuyền lớn thuyền nhỏ cần phải dựng xưởng là 256 sở, xin định làm bốn 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)”¹⁶. Không chỉ ở kinh thành Huế mới có các xưởng đóng tàu thuyền, mà “ở các địa phương ven biển như: Nam Định, Thanh Hoá, Nghệ An, Quảng Bình, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Bình Thuận, Biên Hoà đều có các xưởng đóng tàu thuyền do nhà nước tổ chức, đảm nhiệm việc đóng tàu thuyền để phục vụ cho nhu cầu của quan quân ở địa phương đó và sẵn sàng đóng tàu thuyền cho triều đình mỗi khi triều đình có nhu cầu”¹⁷. Đến thời Tự Đức, các xưởng đóng thuyền được chia ra làm 2 hạng: hạng 1 để đóng và sửa chữa các tàu thuyền lớn, hạng 2 thì đóng và sửa chữa các tàu thuyền nhỏ hơn. Song song với đó, những xưởng đóng thuyền loại 1 cũng được cấp kinh phí nhiều hơn những xưởng đóng thuyền loại 2. *Châu bản tập 258 tờ 174 - Tự Đức* ghi rằng: “Xưởng thuyền Cẩm Y, Kim Ngô theo lịch cứ 3 năm tu bổ một lần, cấp kinh phí cho 2/10. Nay xét các nơi của xưởng thuyền này từ

tháng 4 năm Tự Đức thứ 23 (1870) tu bổ đến nay được bốn năm đã quá niên hạn tu bổ, xin do Bộ Hộ tuân theo nghị định đề cấp tiền (hạng 1 sáu nơi mỗi nơi 40 quan tiền, hạng 2 ba nơi mỗi nơi 30 quan, tổng cộng là 330 quan). Sai biên binh mua vật liệu sửa chữa cho chắc chắn/ 錦衣, 金吾廠每歷三年修補一次, 折給十成之二等因在案。茲查之該船廠等所自二十三年四月日修補來茲計得四年已逾修補年限, 請由戶部臣遵依議定分成折給錢文一項六所每所錢四十貫, 二項三所每所錢三十貫, 共錢三百三十貫。俾該弁兵買辦材料修補堅固”¹⁸. Trong Châu bản triều Nguyễn cũng đề cập đến những việc khác liên quan đến các xưởng đóng thuyền, chẳng hạn như vụ cháy xưởng đóng thuyền ở Huế vào ngày mùng 7 tháng 8 năm Tự Đức thứ 30 (1877). Vụ cháy này đã làm cho xưởng thuyền bị thiệt hại một nửa, người sơ suất để xảy ra hoả hoạn là Đội trưởng Lê Văn Mai. *Châu bản tập 297 từ 284- Tự Đức* ghi rằng: “Nội các tâu: Ngày mùng 7 tháng này, Đề đốc thủy sư Kinh kỳ Nguyễn Bái vâng trình tập tâu về việc đề cháy xưởng đóng thuyền xin nhận tội. Chúng thần vâng xét, cứ như tập tâu trình bày thì xưởng thuyền thuộc đội 6 doanh Hữu đó bị cháy là do Đội trưởng Lê Văn Mai sơ suất đề phòng mà xảy ra hỏa hoạn... xưởng ấy bị cháy thiệt hại một nửa, lệnh cho biên binh vệ ấy phải bồi thường theo các điều đã thỏa hiệp/內閣奏: 本月初七日, 京畿水師提督臣阮沛等奉將船廠失火並認咎。摺一臣等奉照, 據如搨敍則該右營一衛六隊船廠失火以致延燒係由該隊長黎文枚疎防所致所稱見火災災...這廠燒損半分, 飭令伊衛弁兵賠辦各理頗已妥合”¹⁹. Văn bản trên cho biết về việc xảy ra hoả hoạn là do sự thiếu trách nhiệm của biên binh, và các biên binh phải chịu nộp phạt, bồi thường. Đây cũng

là cách xử phạt của triều Nguyễn đối với những người mắc lỗi để xảy ra hoả hoạn ở trong xưởng đóng tàu thuyền. Việc xây dựng nhiều các xưởng đóng tàu thuyền chuyên nghiệp giúp cho nhà Nguyễn có thể đóng và sửa chữa được rất nhiều các loại tàu thuyền khác nhau để phục vụ cho công việc, điều này giúp cho nhà Nguyễn có lực lượng thủy quân hùng mạnh và giao thương đường thủy phát triển.

4. Kiểu dáng tàu thuyền

Vào triều Nguyễn, mỗi loại thuyền có một kiểu dáng riêng. Kiểu dáng tàu thuyền được thiết kế để phù hợp với công việc và nhiệm vụ của tàu thuyền. Trong Châu bản triều Nguyễn có khá nhiều văn bản ghi về điều này, Châu bản triều Nguyễn mô tả khá chi tiết về các loại thuyền: thuyền Thanh An, thuyền Phúc Hàng, thuyền Thừa Phong, thuyền Sam Bản, thuyền Thoi, thuyền Tuần, thuyền Mẫn Thoả, thuyền Phúc An, thuyền Bằng Bác... *Châu bản tập 18 từ 238 - Thiệu Trị* ghi về thuyền Thanh An như sau: “Một chiếc thuyền Thanh An thì mũi trước và bánh lái sau có hình rồng cùng hoa văn, được quét sơn 1 lần, tầng ở trên có 10 bức cửa vuông (trong đó 9 bức làm bằng gỗ ván nhỏ trên dưới khắc thơ đã xong, 1 bức làm bằng gỗ ván nhỏ trên dưới khắc thơ chưa xong). Ở cửa cuốn có 6 bức thơ đã khắc xong hiện đang bôi sơn, tầng trên và lầu trước có 28 bức thơ đã khắc xong hiện đang bôi sơn. Lan can tầng trên có 20 bức (trong đó có 11 bức đã khắc xong còn 9 bức đang khắc). Mái lầu lợp lá dừa 7 lần, lầu trước bôi sơn 2 lần đã xong/清晏船壹艘前鼻後柁龍形並花樣塗, 飭得壹次, 上層方門拾幅內玖幅小板上下詩已刻訖, 內壹幅小板上下詩未刻。首卷門陸幅詩已刻訖現方塗飭, 上層並前樓天花貳拾捌幅詩已刻訖現方塗飭。欄杆上層貳拾幅內拾壹幅已刻訖內玖幅方刻。樓簷上

盖葦椰葉得柒次，前樓舳上塗漆布二次訖”²⁰. Thuyền Thanh Án hiện lên kiểu dáng rất rõ ràng, đẹp như một bức tranh. Qua văn bản này có thể nhận biết được rằng: thuyền Thanh Án là thuyền có hai tầng, mũi trước và bánh lái sau có vẽ hình rồng, tầng trên có lan can và có mười cửa vuông, mái lầu trên lợp lá dừa, trong thuyền trang trí khắc khá nhiều bài thơ. Kiểu dáng thuyền này vừa trang trọng lại vừa tao nhã, nó vừa có chức năng phục vụ công việc vừa có chức năng giải trí. *Châu bản tập 41 tờ 4 - Thiệu Trị* ghi về thuyền Thừa Phong: “Bộ Công phúc: Ngày hôm qua vâng sắc truyền chiếu theo như mẫu thuyền Thừa Phong để đóng thêm 2 chiếc. Thân thuyền rộng, ván thuyền làm bằng gỗ nam và gỗ tân, mũi thuyền phía trước và bánh lái phía sau dùng gỗ tùng. Chạm khắc rồng mây đều sơn màu xanh lam, bọc thiếc mạ bạc/工部覆: 昨日奉勅著照依乘風舳式樣增造二艘船。身稍加平濶，龍脇體板準用楠梓列板，準用松木為之前鼻後舵。雕刻龍雲均塗藍漆，色錫湘銀”²¹. Thuyền Thừa Phong được miêu tả kĩ lưỡng về: kích cỡ thuyền, chất liệu gỗ và màu sơn đặc trưng riêng biệt. Điều này rất có ý nghĩa trong việc nghiên cứu và phục dựng lại loại thuyền này. *Châu bản Tự Đức tập 174 tờ 59* ghi về thuyền Tuần: “Nay đã phụng chuẩn phối hợp với Kinh kì phái thuyền Tuần xem xét phối hợp với pháo binh để đội sai phái. Mẫu cờ xin chiếu theo thuyền Tuần (lệ định thuyền Tuần làm 1 lá cờ vuông vải vàng dài 4 thước 7 tấc, ngang 4 thước, đính ngang 2 chữ “Kinh Kì”, đính thẳng 2 chữ “Tuần thuyền”) / 茲經奉準協與京派巡船量配兵礮俟派。其旗色請照巡船例 定巡船製黃布方旗一幅長四尺七寸，橫四尺，橫釘“京畿”二字，直釘“巡船”二字”²². Văn bản trên miêu tả lá cờ của thuyền Tuần thật tỉ mỉ và sinh động, có màu sắc, kích thước và những dòng chữ

đặc trưng để nhận biết. Nó thật sự là tư liệu rất quý để nghiên cứu về cách nhận biết, phân biệt thuyền Tuần. Tư liệu này mang giá trị lịch sử cao, nó đặc biệt hữu ích đối với những người nghiên cứu về hàng hải Việt Nam.

Những văn bản trên mô tả khá chi tiết về kiểu dáng của những chiếc tàu thuyền được đóng và sửa chữa, việc này giúp chúng ta hình dung ra, thậm chí vẽ lại được những chiếc thuyền này một cách khá chính xác. Đây là những cứ liệu quan trọng để nghiên cứu về những chiếc thuyền này.

5. Cách thức phân công và chọn thợ đóng tàu thuyền

Cách thức phân công thợ đóng tàu thuyền là việc hết sức quan trọng, nó góp phần tạo dựng lên chất lượng của tàu thuyền và tiến độ công việc. *Châu bản tập 296 tờ 20 - Tự Đức* ghi: “Chúng thần Kinh kì thủy sư tâu: vâng xét thợ đóng thuyền thuộc Cục Kiên chu của đơn vị thần hiện có 460 người, thợ đóng thuyền thuộc Cục Thiện chu hiện có 72 người theo lệ chia làm hai ban, một ban lưu lại, một ban cho về, mỗi ban cứ 6 tháng lại thay nhau một lần/京畿水師臣等奏: 奉照臣標屬之堅舟揀匠現在四百六十員名，繕舟揀匠現在七十二員名，原例分為二班，一留，一回，每班六月更換一次”²³. Văn bản này ghi rõ về cách phân công công việc đóng tàu thuyền vào thời Tự Đức, chia số thợ làm hai ban rồi thay nhau làm việc. Đây là cách phân công hợp lý, bài bản và khoa học. Mỗi ban lưu lại quá trình làm việc liên tục suốt sáu tháng, sau đó cho về nghỉ ngơi, rồi ban khác lại có đến làm thay. Cách phân ban này giúp cho thợ đóng thuyền đỡ mệt mỏi về thể chất và đem lại hiệu quả công việc cao. Cách thức chọn thợ đóng tàu thuyền cũng được *Châu bản* ghi lại, *Châu bản tập 62 tờ 28 - Minh Mệnh*

ghi: “Nay nhận được tấu của tỉnh Quảng Nam trình bày: Tỉnh ấy được phân công đóng một chiếc thuyền vận tải đường biển. Phụng minh dụ chọn lựa 40 biên binh đương ban để làm việc. Nhân kính điều đó tuân theo, thần bộ đã đưa quy cách, chọn vật liệu đủ dùng. Đã điều biên binh đương ban gồm 40 tên định lấy ngày 18 tháng này bắt đầu làm. Công trình loại thuyền ấy thuộc loại khá lớn, biên binh ấy nói chung chưa được giỏi, nên lấy thêm thợ làm thuyền trong hạt gồm có 30 tên thợ đục, 8 tên thợ khoan, 8 tên thợ rèn, gồm 46 tên đều giao cho Phó vệ úy Thủy vệ tỉnh Quảng Nam là Bùi Đình Thạc quản lý và đôn đốc công việc/茲接廣南摺?叙: 該省此次分造海運船壹艘。經奉明諭著據當班弁兵量撥肆拾名應務得敏濟等。因欽此欽遵業奉照依臣部咨送規式, 採辦材料漸已充需。仍量撥當班弁兵四十名訂以本月拾捌日興造。再該號船工程頗屬浩大, 其所撥弁兵就中未能嫺熟, 擬應雇撥在轄每匠民三拾名鑽匠, 脗匠捌名, 冶匠捌名, 該肆拾陸名併交廣南水衛計衛尉裴丁碩管率督辦”²⁴. Văn bản này cho biết việc chọn thợ đóng thuyền cũng rất linh hoạt, có thể là biên binh hoặc thợ ở địa phương. Tuỳ vào khối lượng công việc nhiều hay ít mà tuyển chọn số thợ, đây là điều hết sức hợp lý. Cách thức phân công và chọn thợ đóng tàu thuyền cũng là việc quan trọng. Những cách thức được Châu bản ghi lại chứng tỏ việc phân công và tuyển chọn thợ đóng thuyền vào thời Nguyễn là rất tốt. Nó cũng góp phần vào thành công của ngành đóng tàu thuyền triều Nguyễn.

6. Vật liệu đóng tàu thuyền

Vật liệu đóng tàu thuyền được lựa chọn phù hợp để cho thuyền được chắc chắn, *Châu bản tập 233 từ 222 - Tự Đức* ghi: “Tháng 3 nhận được tư trình của bộ ấy,

các hiệu thuyền bọc đồng cần gỗ đều lấy gỗ nam, gỗ tử và gỗ lim để làm. Năm nay đi mua gỗ, có các loại gỗ to và dài. Tỉnh ấy phái 1 phó Quản cơ, 2 Suất đội và 60 biên binh chiếu theo lệ cấp lương bổng 3 tháng, y theo mẫu chặt để làm/三月日接該部咨敘, 各號銅船應需材木均以楠, 梓鐵為之。併與本年買間, 有長大掩心等項。該省遵奉遴派副管奇一, 率隊二, 弁兵六十名照例增給俸餉錢給三月, 限依式所辦”²⁵. Những loại gỗ thường được dùng để đóng tàu thuyền là: gỗ nam, gỗ tử, gỗ lim, gỗ tùng, gỗ sam, gỗ thị. Gỗ được chọn ở những tỉnh có đường biển và rừng núi như: Thanh Hoá, Nghệ An, Quảng Bình, Khánh Hoà, Bình Thuận... Nước ta có nhiều vùng rừng núi có nhiều loại gỗ thích hợp để đóng tàu thuyền, đây cũng là một ưu thế để ngành đóng tàu thuyền thời Nguyễn phát triển. Ngoài gỗ ra, thì các vật liệu khác được lấy ở trong các kho ở kinh đô hay ở các tỉnh, hoặc đi mua bên ngoài. *Châu bản tập 319 từ 57 - Tự Đức* ghi: “Bộ Công tâu: Ngày mùng 6 tháng này bộ thần dâng tờ phiến trình của tỉnh Quảng Bình được phép đóng thuyền bọc đồng Chuẩn Kịch, xin được gia hạn và xin phân bổ đầy đủ vật liệu. Khâm phụng châu phê, trong đó có một khoản: Tỉnh ấy thiếu gỗ khó làm không thể hoàn thành trọng trách, nay đổi giao cho tỉnh Thanh Hoá dự trù giải quyết để đầu xuân đóng. Ngoài ra đã chọn các hạng trong kho cùng xuất ra các hạng cũ (đồng vàng tây 1.170 lá, đồng dọc /ròng rọc bánh xe 60 chiếc, bánh lái đồng âm dương 9 chiếc, thép Nghệ An 21.515 cân 14 lạng, dây mỏ neo sắt 9 chiếc, mỏ neo sắt 2 chiếc). Xin tỉnh Quảng Bình chờ giao cho tỉnh Thanh Hoá nhận, ngoài ra vật liệu nào phải trích trong kho kinh đô trong kho tỉnh và nhu cầu phải đi mua là bao nhiêu do tỉnh ấy kê khai trình lên/工部奏: 本月初六日

臣部片敍廣平省咨敍遵造準擊銅船，請展限並分補材木具由聲敍各理進呈片面。欽奉硃批，內一款：該省財少辦難不屑責無成，改交清省籌辦及開春造。除已摘庫項與解出舊項西洋黃銅葉一千一百七十八片，北圻黑鉛八斤銅轆轤輪車六十件，銅陰陽舵九件，又安熟鐵二萬一千五百十五斤十四兩，鐵錨繩九條，鐵錨二件。請由該平省便載交該清省認用，餘何係應摘京庫省倉與應需和買各干請由該省計咨”²⁶。 Văn bản cho biết việc đóng tàu thuyền vào triều Nguyễn không giới hạn giữa các tỉnh, công việc đóng thuyền và vật liệu đóng thuyền có thể chuyển giao giữa các tỉnh. Cụ thể trong văn bản này thì tỉnh Quảng Bình chuyển giao việc đóng thuyền Chuẩn Kích cho tỉnh Thanh Hoá do thiếu gỗ, cùng với đó thì các vật liệu để đóng thuyền như: đồng vàng, thép, mỏ neo sắt cũng chuyển cho tỉnh Thanh Hoá. Tóm lại vật liệu đóng tàu thuyền chủ yếu là: gỗ, sắt, đồng, thép. Những vật liệu này được lấy ở ba nguồn: khai thác trong tự nhiên, lấy trong kho dự trữ hoặc đi mua.

7. Kinh phí đóng tàu thuyền

Kinh phí đóng tàu thuyền vào triều Nguyễn là do triều đình và các tỉnh cấp, ngoài ra còn có sự đóng góp của địa phương. *Châu bản tập 62 tờ 133 - Tự Đức* ghi: “Lĩnh tiền công do tỉnh ấy cấp, thuyền hạng lớn là 1.500 quan, hạng trung là 1.000 quan, hạng nhỏ là 600 quan/領公本錢咱由該省酌給，巨項船一千五百貫，中項一千貫，小項六百貫”²⁷. *Châu bản tập 62 tờ 133- Tự Đức* ghi: “Xã ấy vâng theo nghị định chuẩn đã lĩnh 1.500 quan tiền công quỹ và vay hơn 1.400 quan tiền, đem về mua vật liệu để đóng xong 1 thuyền loại lớn. Năm ngoái đã chuyên chở hàng hoá lần đầu, mang về nộp và khấu trừ vào tiền cước là 425 quan, còn thiếu 1.715 quan tiền.

Sau đó thuyền này bị gió làm chìm. Lại vâng sức đóng bù chiếc thuyền khác để kịp chuyên chở chuyển sau của năm nay. Còn 1 chiếc thuyền loại vừa, xã ấy lĩnh trước 1.000 quan tiền công quỹ và vay 1.000 quan tiền để đóng mới. Tới nay đã xong/該社遵議仍官錢一千五百貫及借貸錢一千四百餘貫，將回尋買材料造完巨項船一艘。去年公載先次，回納扣除雇腳錢四百二十五貫，存欠錢一千七十五貫。嗣而這船因風失。再承飭填造他船以及本年領載後次。存中項船一艘，該社先領官錢一千官及借貸錢一千貫興造。茲已圓成”²⁸. Theo như nội dung văn bản ghi thì vào niên hiệu Tự Đức thứ 10 (1857), kinh phí mà tỉnh cấp cho đóng 1 chiếc thuyền loại lớn là 1.500 quan tiền, 1 chiếc thuyền loại vừa là 1.000 quan tiền và 1 chiếc thuyền loại nhỏ là 600 quan tiền. Trên thực tế số tiền để đóng thuyền có thể cao hơn kinh phí được cấp, số tiền chênh lệch đó thì địa phương được giao đóng thuyền phải đi vay để bù vào. Qua đây cũng có thể thấy được rằng kinh phí đóng thuyền vào thời Nguyễn cũng khá đắt đỏ.

8. Khen thưởng, xử phạt việc đóng và sửa chữa tàu thuyền

Việc khen thưởng xử phạt trong việc đóng và sửa chữa tàu thuyền cũng được triều đình đặt ra để giám sát công việc.

+ *Khen thưởng*: Khen thưởng đóng thuyền vào thời Nguyễn là chủ trương chung của triều đình. Việc khen thưởng này được ghi rõ trong *Châu bản triều Nguyễn. Châu bản Tập 51 tờ 190 - Thiệu Trị* ghi: “Ở Kinh có chỉ thị đối với các thợ Kiên chu, thợ trưởng thì thưởng 2 mai bạc lớn Phi Long 12 quan tiền, các thợ khác thưởng 2 mai bạc lớn Phi Long và 10 quan tiền/京派指示之堅舟匠，匠目賞飛龍大銀錢二枚錢十二貫，眾匠賞飛龍大銀錢二枚錢十貫”²⁹. *Châu bản tập 45 tờ 254-*

Thiệu Trị ghi: “Đem xét thưởng các quan lại, thợ thuyền tham gia đóng thuyền Tường Nhạn ở tỉnh Thanh Hoá. Trong đó các viên Đốc biện là Tổng đốc tỉnh ấy Tôn Thất Cung, Bố chánh Phạm Gia Kỳ, Án sát Trần Mẫn Tịnh, Kinh phái Giám tu Thủy sư Quản vệ Lê Công Tích gồm 4 viên đều thưởng thêm 1 cấp/遵將清化省奉造祥鴈船其應辦之員弁並工匠分別議賞。內督辦之該省總督尊室恭，布政范嘉紀，按察陳敏並，京派監修之水師管衛黎公席該四員請應各賞加一級”³⁰. Những tư liệu này cho biết việc ban thưởng đóng và sửa chữa tàu thuyền ở thời Nguyễn là bằng tiền bạc và thăng chức.

+ *Xử phạt*: Việc xử phạt những người mắc lỗi trong việc đóng và sửa chữa tàu thuyền cũng được Châu bản triều Nguyễn đề cập tới. *Châu bản tập 39 tờ 120 - Minh Mệnh* ghi: “Cho các viên trấn thành đó xét xem lần này các tên chủ thuyền đóng mới hoặc tu sửa không như quy cách; trừ một tên Hoàng Văn Quyền miễn phải đánh gậy bồi thường ra còn lại đều đánh 80 gậy để tỏ ý răn đe trừng trị/該城鎮員照此次新造改造不如法之船戶等名；除黃文權壹名免其杖責外餘各決杖捌拾示懲”³¹. *Châu bản Tập 41 tờ 52 - Thiệu Trị* ghi: “Vả lại các tên thợ ấy giao cho việc làm theo đúng quy cách mà lại làm vụng thì thuộc loại yếu kém. Trương Văn Văn xin bãi miễn chức vụ, Đinh Hữu Đồ phạt đánh 100 gậy rồi cho xuống công sở làm khổ sai/係是工匠指示規式乃其分事却乃似此承辦粗拙殊屬弱劣。其匠目張文文請應革去職役俟與匠役，丁有杜各決杖一百交該工所苦差”³². Lí do bị xử phạt trong việc đóng và tu sửa tàu thuyền chủ yếu là có hai nguyên nhân: thứ nhất là đóng thuyền không đúng quy cách, thứ hai là làm vụng nên chất lượng kém. Việc xử phạt cũng có ba hình thức: đánh gậy, giáng chức, bắt bồi thường. Việc khen thưởng và xử phạt này là rất cần

thiết, nó làm cho những người tham gia đóng và sửa chữa tàu thuyền phải có trách nhiệm hơn trong công việc.

9. Những tàu thuyền được chế tạo vào thời Nguyễn

- Tàu chạy bằng hơi nước

Tàu chạy bằng hơi nước ở nước ta xuất hiện vào thời vua Minh Mệnh. Vì muốn giảm sự lệ thuộc vào phương tây, năm 1838 vua Minh Mệnh cho mua một tàu hơi nước cũ của Pháp, rồi tháo ra nghiên cứu và đóng thử. Vua Minh Mệnh nói rằng: “Trẫm muốn những người làm thợ nước ta đều học tập máy móc được tinh xảo, cho nên không tính đến sự tổn phí”³³. Trong Châu bản triều Nguyễn cũng ghi về việc chuẩn bị chế tạo con tàu này, *Châu bản tập 68 tờ 23 - Minh Mệnh* ghi: “Bộ thần vâng mệnh chiếu theo quy cách tàu chạy bằng hơi nước làm trước một chiếc để thay thế, chiều ngang theo kích thước cũ, chiều dài tăng thêm 4 đến 5 thước, mũi tàu, đuôi tàu thu nhỏ bớt. Việc sắp đặt máy móc cũng giữ y nguyên như quy cách, lấy tám sắt đem máy thuyền đặt vào. Tàu này làm xong, tiếp tục làm 1 chiếc khác ngay, chiều rộng, chiều dài đều tăng thêm 2 thước/臣部照依火蒸船規式先行換辦一艘，橫依原式，長加四五尺，前鼻，後舵酌量減收。至如安置機車處並依原式爐處籍，以鐵片仍將原船機置。這艘工竣，即行續辦一艘量加，長橫各二尺”³⁴. Theo Châu bản ghi lại thì việc chế tạo tàu có cải tiến về kích cỡ so với chiếc tàu trước đó: tăng chiều dài, thu nhỏ mũi và đuôi thuyền. Sau khi chiếc tàu đã làm xong, vua Minh Mệnh cho mang ra sông Hương chạy thử nhưng bị thất bại. Sau khi sửa chữa, đến tháng 4 năm 1839 chiếc tàu được mang ra sông An Cựu chạy thử và đã thành công. Tàu vận hành tốt, tốc độ tàu không thua kém gì tàu phương Tây. Đây là một bước

tiến lớn trong việc đóng tàu thời Nguyễn. Sau này vua Minh Mệnh còn cho đóng thêm tàu chạy bằng hơi nước, đến cuối thời Minh Mệnh thì nhà Nguyễn đã đóng được 3 chiếc tàu chạy bằng hơi nước, đó là các tàu: Yên Phi, Vân Phi, Vụ Phi. Trần Đức Anh Sơn trong sách *Ngành đóng tàu thuyền và tàu thuyền ở Việt Nam thời Nguyễn* có nhận xét rằng: “Việc đóng thử

nghiệm thành công hai tàu máy hơi nước dưới triều Minh Mệnh chứng tỏ thợ thủ công bấy giờ đã có thể tiếp cận và làm chủ kỹ thuật đóng tàu cơ khí của phương Tây. Đây là một tiến bộ đáng kể trong ngành đóng tàu thuyền Việt Nam thời Nguyễn”³⁵.

- Thuyền rồng



Thuyền ngự Tê Thống thời Nguyễn. Hình vẽ trong Bulletin des Amis du Vieux Hué năm 1916

Thuyền rồng là thuyền sử dụng để chở vua, thuyền rồng chủ yếu do các xưởng đóng tàu thuyền ở Huế đóng. Các hạng thuyền vua dùng trực tiếp không nhiều, đến năm Thiệu Trị thứ 5 (1845) cho đặt thêm 4 Vệ thuyền rồng, tổng cộng lúc này có 10 Vệ, số thuyền rồng dùng cho các thuyền tuần du của vua Thiệu Trị lên đến 67 chiếc³⁶. Kích thước thuyền rồng không lớn, triều dài trung bình từ 4 đến 7 trượng. Về trang trí, thuyền của vua thường được sơn son thếp vàng, hay thếp bạc, có chạm khắc các hoa văn hình rồng năm móng, mây, văn sóng nước, có những chiếc thuyền lâu chạm trổ tinh xảo, sơn thếp lộng lẫy, như những toà lâu đài nổi trên sông. Chẳng hạn như thuyền Tê Thống của vua Tự Đức, là một chiếc thuyền lâu 2 tầng: tầng trên

giành cho vua có 4 phòng; tầng dưới giành cho đoàn tùy tùng, có 5 phòng. Phía trước được chạm trổ, sơn son thếp vàng, có 1 đầu rồng và 6 hình rồng quấn nhau. Theo quy định, chỉ huy vệ Long Thuyền mới được chầu trên thuyền vua. Vì thế, bánh lái thuyền này được điều khiển bởi các thủy thủ đứng trên một chiếc thuyền nhỏ không mũi che đi phía sau. Mỗi khi di chuyển, thuyền Tê Thống được 4 - 5 thuyền Lê kéo ở đằng trước, trên mỗi thuyền Lê có 24 đến 32 tay chèo³⁷. Trong Châu bản qua khảo sát của chúng tôi có khoảng 10 văn bản ghi về việc đóng và sửa chữa thuyền rồng. *Châu bản tập 33 tờ 252 - Thiệu Trị* ghi: “Phụng thượng dụ tang lễ lần này cần phải đóng trước 1 chiếc thuyền rồng. Vậy truyền phái Đề đốc Thủy sư Kinh kì Đoàn

Kim và Phó vệ úy Lãnh giám đốc sở Đốc công mộc thương Đình Văn Lý phụ trách công việc đóng thuyền. Dem theo 1 Quản vệ, 4 Suất đội mần cán của thủy sư và 200 binh lính cùng các vật liệu thợ, theo như mẫu thuyền rồng đã đóng năm Thiệu Trị 1 để làm... Giờ Thân ngày 25 tháng ấy là giờ tốt thì khởi công, hạn trong vòng 2 tháng thì phải hoàn thành, những vật liệu chỉ dùng như gỗ ván, sắt, gỗ nam, gỗ tử cũng không câu nệ hạng nào hay gỗ gì, quan trọng là phải chắc chắn/奉上諭此次奉辦喪儀間有龍舟一艘宜先造辦俾得整暇著派京畿水師提督段金，副衛尉領木倉督工監督丁文李董督。其事帶領水師敏幹率隊四人弁兵二百名並應需工匠等，照依紹治元年奉造龍舟式樣敬謹造辦...以本月二十五日申時協吉起工，限二月內一律完整，所有應需材板不必用鉄楠梓木亦不拘何項色木，但要取其輕便堅”³⁸. Theo như nội dung Châu bản thì thân thuyền rồng thường được làm bằng gỗ nam gỗ tử. Thời gian để đóng xong một chiếc thuyền rồng là khoảng 2 tháng. Đây cũng là những thông tin quan trọng liên quan đến thuyền rồng.

- *Thuyền chiến*

Thuyền chiến rất phát triển vào thời Gia Long. Vua Gia Long đặc biệt quan tâm đến việc đóng tàu chiến. Trong bức thư đề ngày 1/5/1800 gửi cho Giám đốc Trường Tu nghiệp của Hội truyền giáo ngoại quốc ở Paris, cố đạo Lelabousse đã viết về Gia Long như sau: “Các xưởng đóng chiến thuyền trong xứ và các quân cảng được Ngài xếp đặt chỉnh tề, đồ sộ; người ngoại quốc đến xem phải động lòng kính phục, nếu cả châu Âu được trông thấy thì cả châu Âu cũng phải khen ngợi. Một bên bài trí la liệt những súng trường, súng thần công, đại bác đủ hạng, những dã pháo, những xe chở súng, những viên đạn lớn nhỏ đủ cỡ, v.v...

Phần nhiều so sánh với các kiểu súng đạn tốt nhất ở Tây phương, bất quá chỉ thua kém về vẻ đẹp mà thôi...”³⁹. Như thế có thể thấy rằng đến thời Gia Long thì kỹ thuật đóng tàu chiến của nhà Nguyễn đã phát triển đến trình độ cao, không thua kém gì các nước phương Tây. Để có được thành quả này là do vua Gia Long đã mua một chiếc tàu cũ của phương Tây, rồi tháo ra xem cách thức chế tạo, sau đó lại ráp lại như cũ. Không chỉ thời Gia Long, các đời tiếp sau của nhà Nguyễn cũng rất chú trọng đến việc này. *Châu bản tập 253 từ 397 - Tự Đức* ghi rằng: “Bộ Công tâu: Ngày 24 tháng này nhận được tập tâu do tỉnh thần Khánh Hoà Lê Đình Tuấn tâu việc trừ nghĩ đóng một chiếc thuyền chiến. Bộ thần phụng tra ngày mùng 1 tháng này bộ thần và Bộ Binh tuân phụng châu phê lệnh cho các tỉnh đạo đóng thuyền tuần tra và thuyền chiến, hạn đến tháng chạp phải xong để kịp năm mới phái đi tuần tra, nếu không xong thì những người có liên quan sẽ bị trách phạt/工部奏：本月二十四日接慶和省臣黎廷俊等欽遞造辦戰船一艘籌擬各理摺一。奉查之本月初一日臣部並兵部臣片將遵奉硃批內一款令各省道造辦巡船戰船，限臘內各完以及開年派哨，否則有司是責”⁴⁰. Qua Châu bản có thể thấy nhà Nguyễn rất kỷ luật trong việc đóng tàu thuyền, nếu làm không đúng tiến độ sẽ bị xử phạt. Có thể nói rằng nhà Nguyễn rất chú trọng đến việc đóng thuyền chiến để phòng thủ đường thủy và giữ gìn biển đảo của đất nước.

- *Thuyền bọc đồng*

Thuyền bọc đồng là loại thuyền có kích thước lớn, dùng trong thủy quân triều Nguyễn. Đây là loại thuyền do vua Minh Mệnh học tập và tiếp thu kỹ thuật đóng thuyền của người phương Tây, rồi sai binh lính thuộc vệ Thần Uy và vệ Chấn Uy và

lính thợ thuộc cơ Ngũ thủy và cơ Kiên Chu theo mẫu tàu của Pháp đóng thử. Chiếc thuyền bọc đồng đầu tiên của triều Minh Mệnh được đặt tên là Thụy Long. Sau khi đóng thuyền Thụy Long thành công, vua Minh Mệnh thưởng kíp thợ 200 quan tiền và ra lệnh triển khai đóng hàng loạt thuyền bọc đồng để trang bị cho thủy quân. Ngoài ra, triều Nguyễn cũng đóng những chiếc thuyền bọc đồng nhưng không phải là thuyền chiến mà là thuyền dùng trong các chuyến công cán ở nước ngoài. Thuyền bọc đồng chủ yếu được đóng tại xưởng Thanh Phước ở Huế⁴¹. Đến cuối thời Minh Mệnh, triều Nguyễn có khoảng 20 chiếc thuyền bọc đồng các loại. Về sau, các vua kế vị có cho đóng thêm một số thuyền bọc đồng đặt tên là thuyền Bằng Đoàn, Chuẩn Kích, Diêu Phi, Điện Dương⁴². Về kích thước, thuyền bọc đồng được phân làm 4 hạng: Hạng rất lớn, gồm các thuyền mang tên: Bảo Long, Thái Loan, Kim Đĩnh, Linh Phụng, Phấn Bằng. Trong đó, chiếc Bảo Long có kích thước lớn nhất, dài 9 trượng 9 thước, rộng 2 trượng 3 thước, sâu 1 trượng 7 thước⁴³. Hạng lớn, gồm các thuyền mang tên: Vụ Phi, Vân Diêu, Thần Giao, Tiên Ly, Thọ Hạc. Kích thước của thuyền bọc đồng hạng lớn: dài 7 trượng 2 thước, rộng 1 trượng 8 thước, sâu 1 trượng 5 thước⁴⁴. Hạng vừa, gồm các thuyền mang tên: Tĩnh Dương, Bình Dương, Định Dương, Thanh Dương, An Dương (thường gọi là thuyền hiệu Dương). Kích thước của thuyền bọc đồng hạng vừa: dài từ 5 trượng 1 thước đến 6 trượng 1 thước, rộng từ 1 trượng 2 thước đến 1 trượng 3, sâu 1 trượng 2 thước⁴⁵. Hạng nhỏ, gồm các thuyền mang tên: Tĩnh Hải, Bình Hải, Định Hải, Thanh Hải, An Hải (thường được gọi là thuyền hiệu hải). Trong đó, chiếc thuyền Thanh Hải dài 4 trượng 3 thước 6 tấc, rộng

1 trượng 2 tấc 3 phân, sâu 6 thước⁴⁶. Trong Châu bản triều Nguyễn có khá nhiều văn bản ghi về loại thuyền này. *Châu bản Tự Đức tập 67 từ 171 - Tự Đức* ghi: “Nội các tâu: Ngày 15 tháng này, tờ phiên của quan Bộ Công trình bày: Năm ngoài tỉnh Nghệ An vâng đóng 1 chiếc thuyền bọc đồng Tĩnh Dương/內閣奏: 本月十五日, 工部臣片叙: 去年又安省奉造靜洋銅船一艘”⁴⁷. *Châu bản tập 315 từ 290 - Tự Đức* ghi: “Chuẩn cho đóng bù 9 chiếc thuyền bọc đồng: Thái Loan, Thọ Hạc, Thụy Nhạc, Thần Giao, Tiên Li, Bình Dương, Thanh Hải, Bình Hải, Diêu Phi/準填造銅船九艘: 彩鸞, 壽鶴, 瑞鸞, 神蛟, 僊螭, 平洋, 清海, 平海, 鵬飛”⁴⁸. Những văn bản Châu bản cung cấp thêm những thông tin quan trọng về việc đóng những chiếc thuyền bọc đồng triều Nguyễn. Qua những văn bản trên, có thể thấy rằng nhà Nguyễn rất đề cao và coi trọng loại thuyền này.

Ngoài các loại thuyền trên thì Châu bản triều Nguyễn còn ghi lại được khoảng 60 loại tàu thuyền được đóng và sửa chữa nữa: Thuyền Điện Hải, thuyền Ô, thuyền Sai, thuyền Lê, thuyền Phúc An, thuyền Ngự Chu, thuyền Kim Đĩnh, thuyền Thanh An, thuyền Tuỳ, thuyền Phúc Hàng, thuyền Tương Đắc, thuyền Văn Hương Kha, thuyền Long Đăng, thuyền Kim Hải, thuyền Thái Lệnh, thuyền Thụy Hồng, thuyền Tường Nhạn, thuyền Thừa Phong, thuyền Ứng Bác, thuyền Diêu Phi, thuyền Bằng Bác, thuyền Đại Dịch, thuyền Thương Bản, thuyền Miễn Dịch, thuyền Thanh Ô, thuyền Tuần, thuyền Khoái, thuyền Trường Long, thuyền Thanh Dạng, thuyền Thái Loan, thuyền Thụy Nhạc, thuyền Thần Giao, thuyền Tiên Li, thuyền Bình Dương, thuyền Thanh Hải, thuyền Bình Hải, thuyền Tĩnh Hải, thuyền Thoi, thuyền Ô Giang, thuyền Chu, thuyền Thụy

Nhạc, thuyền Diêm Dương, thuyền Mẫn Thoả, thuyền Đại Đồng, thuyền Bình Định, thuyền Sam Bản, thuyền Lợi Tiệp, thuyền Tường Long, Xa thuyền, thuyền Kim Long, thuyền Tê Xuyên, thuyền Thiện Vũ, thuyền Tường Long, thuyền Lãng, thuyền Nam Hưng... Những tàu thuyền đóng và sửa chữa được Châu bản ghi lại vào thời Nguyễn rất đa dạng, với nhiều kiểu cách, kích cỡ, chủng loại. Các loại thuyền được sử dụng với nhiều mục đích khác nhau: chiến đấu, vận tải, tuần tra... Điều này cho thấy hoạt động đường thủy vào thời Nguyễn rất sôi động và ngành đóng tàu thuyền thời Nguyễn cũng rất phát triển.

Kết luận

Tóm lại 300 văn bản Châu bản triều Nguyễn ghi về việc đóng và tu sửa tàu thuyền rất có giá trị. Cho biết sự phát triển của ngành đóng tàu thuyền, cho biết việc buôn bán giữa nước ta và các nước trong khu vực, cho biết ý thức và biện pháp của nhà Nguyễn trong việc giữ gìn và bảo vệ biển đảo. Từ đó cũng cung cấp thêm nhiều thông tin về các kiểu dáng tàu thuyền, niên hạn tàu thuyền cùng cách phân công làm việc trong các xưởng đóng tàu thuyền thời Nguyễn... Chắc hẳn nhà Nguyễn rất cũng rất tự hào với ngành đóng tàu thuyền của mình, cho nên đã đúc nổi bảy loại tàu thuyền lên Cửu đỉnh đặt trước miếu Thế Tổ Miếu trong hoàng thành Huế: thuyền Đa Sách trên Cao đỉnh, thuyền Lầu trên Nhân đỉnh, thuyền Mông Đồng trên Chương đỉnh, thuyền Hải Đạo trên Nghị đỉnh, thuyền Đinh trên Thuần đỉnh, thuyền Lê trên Tuyên đỉnh, thuyền Ô trên Dụ đỉnh. Có thể nói rằng ngành đóng tàu thuyền là một trong những ngành trọng tâm của nước ta vào thời Nguyễn, vì thế văn bản Châu bản ghi về việc này cũng cần phải được quan tâm một cách đặc biệt. Hơn nữa, những văn bản này cũng góp phần không

nhỏ giúp cho Châu bản triều Nguyễn được UNESCO công nhận là Di sản tư liệu thuộc Chương trình Ký ức thế giới Khu vực Châu Á - Thái Bình Dương. Tại lễ trao giải bà Katherine Muller Marine - Trưởng đại diện UNESCO tại Việt Nam đã nói rằng: Châu bản triều Nguyễn có ý nghĩa quan trọng với bất kì ai, vì nó đưa chúng ta ngược dòng lịch sử hơn 100 năm trước, qua đó tiếp cận với nền văn hóa, chính trị, những cam kết lâu dài về văn hóa, khoa học, và những cam kết ngày nay vẫn rất mạnh mẽ. Đây là sự khẳng định tầm quan trọng của Châu bản triều Nguyễn nói chung và Châu bản ghi về việc đóng và tu sửa tàu thuyền nói riêng./.

P.M.Đ

Chú thích và tài liệu tham khảo

1. Alexandre de Rhodes, *Lịch sử vương quốc Đàng Ngoài* (Hồng Nhuệ dịch, 1994), Ủy ban Đoàn kết Công giáo Thành phố Hồ Chí Minh, tr. 14 - 15. Dẫn theo: Trần Đức Anh Sơn, “Ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Việt Nam thời Nguyễn”, NXB. Dân Trí, tr.21.
2. L.Cadière et Mme. Mir, “Les Européens qui ont vu le vieux Hue: Thomas Bowyear (1695 - 1696)”, *Bulletin des Amix des Amix du Vieux Hué*, Tome 2, 1920, pp. 183- 240. Dẫn theo: Nguyễn Văn Đăng, “Vài nét về quan xưởng Phú Xuân thời các chúa Nguyễn”, *Nghiên cứu Lịch sử*, số 1, 2010, tr.64 - 69.
3. John Barrow, *A Voyage to Cochinchina*, Oxford University Press, Kuala Lumpur, 1975, p.289.
4. *Đại Nam thực lục* (bản dịch, 2001), tập 1, tr.540, NXB. Giáo dục, Hà Nội.
5. *Đại Nam thực lục*, sđd, tập 4, tr.254 - 255.
6. Châu bản tập 174 tờ 73 - Tự Đức, Trung tâm lưu trữ Quốc gia I. Các châu bản đều lưu giữ ở Trung tâm này nên các chỉ thích sau chúng tôi không ghi.
7. Châu bản tập 174 tờ 286 - Tự Đức.
8. Châu bản tập 253 tờ 92 - Tự Đức.

9. Châu bản tập 268 tờ 70 - Tự Đức.
10. Châu bản tập 66 tờ 118 - Minh Mệnh.
11. Châu bản tập 174 tờ 91- Tự Đức.
12. *Đại Nam thực lục*, sđd, tập 7, tr.440.
13. Châu bản tập 174 tờ 61- Tự Đức.
14. Châu bản tập 174 tờ 82 - Tự Đức.
15. *Đại Nam thực lục*, sđd, tập 7, tr.441.
16. *Đại Nam thực lục*, sđd, tập 2, trang 631.
17. Trần Đức Anh Sơn (2018), *Ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Việt Nam thời Nguyễn*, sđd, tr.47.
18. Châu bản tập 297 tờ 284 - Tự Đức.
19. Châu bản tập 297 tờ 284 - Tự Đức.
20. Châu bản tập 18 tờ 238 - Thiệu Trị.
21. Châu bản tập 41 tờ 4 - Thiệu Trị.
22. Châu bản tập 174 tờ 59 - Tự Đức.
23. Châu bản tập 296 tờ 20 - Tự Đức.
24. Châu bản tập 62 tờ 28 - Minh Mệnh.
25. Châu bản tập 233 tờ 222 - Tự Đức.
26. Châu bản tập 319 tờ 57 - Tự Đức.
27. Châu bản tập 62 tờ 133 - Tự Đức.
28. Châu bản tập 62 tờ 133 - Tự Đức.
29. Châu bản Tập 51 tờ 190 - Thiệu Trị.
30. Châu bản tập 45 tờ 254 - Thiệu Tr.
31. Châu bản tập 39 tờ 120 - Minh Mệnh.
32. Châu bản tập 41 tờ 52 - Thiệu Trị.
33. *Đại Nam thực lục*, sđd, tập 5, tr. 645.
34. Châu bản tập 68 tờ 23 - Minh Mệnh.
35. Trần Đức Anh Sơn (2018), sđd, tr. 54.
36. *Đại Nam thực lục*, sđd, tập 6, tr.808 - 809.
37. Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ* (Viện sử học dịch), Tập 13. NXB. Thuận Hoá, Huế, 1993, tr.384 - 387.
38. Châu bản tập 33 tờ 252 - Thiệu Trị.
39. <https://kienthuc.net.vn/kho-tri-thuc/taisao-nguoi-phuong-tay-goi-vua-gia-long-la-con-nguoi-phi-thuong-1607618.html>.
40. Châu bản tập 253 tờ 397- Tự Đức.
41. Trần Đức Anh Sơn, sđd, tr.78 - 79.
42. Nội các triều Nguyễn, sđd, tr.371.
43. *Đại Nam thực lục*, sđd, tập 6, tr. 841.
44. Nội các triều Nguyễn, sđd, tr.364.
45. Nội các triều Nguyễn, sđd, tr.361
46. Nội các triều Nguyễn, sđd, tr.370
47. Châu bản tập 67 tờ 171 - Tự Đức.
48. Châu bản tập 315 tờ 290 - Tự Đức.