

HOẠT ĐỘNG CỨU NẠN VÀ HỒI HƯƠNG NGƯỜI VIỆT CỦA NHÀ THANH (TRUNG QUỐC) NỬA ĐẦU THẾ KỈ XIX: NHÌN TỪ CÁC TAI NẠN HÀNG HẢI

PHẠM THỊ THƠM*

1. Đặt vấn đề

Năm Thuận Trị thứ nhất (1644), triều đình nhà Thanh (1644-1912) chính thức thay thế nhà Minh và trở thành người cai trị Trung Hoa. Ở Trung Quốc, sự hỗn loạn ở vùng biển Đông Á vào cuối thời nhà Minh và đầu nhà Thanh dần dần lắng xuống sau khi nhà Thanh thống nhất Trung Quốc với sự đầu hàng của chế độ của họ Trịnh ở Đài Loan vào năm 1683. Năm 1684, nhà Thanh dỡ bỏ lệnh cấm hàng hải, hoạt động thương mại hàng hải được khôi phục và nhộn nhịp trở lại. Để gia tăng vị thế của mình với các quốc gia Triều Tiên, Ryukyu (Lưu Cầu), Việt Nam cũng như cải thiện quan hệ với Mạc phủ Tokugawa Nhật Bản, nhà Thanh đã đưa ra nhiều chính sách ưu ái cho người nước ngoài trong đó có chính sách cứu nạn và liên kết mạng lưới hồi hương họ.

Với nhà Nguyễn ở Việt Nam, dù “xuất hiện” muộn hơn nhưng cũng đã nhanh chóng “hội nhập” vào mạng lưới cứu nạn và hồi hương Đông Á (1). Trong chính sử nhà Nguyễn, nhiều vụ tai nạn trong và ngoài nước đã được ghi chép cụ thể về tình hình sự việc và phương thức cứu giúp. Tuy nhiên, cũng không ít trường hợp người Việt “trôi dạt ra nước ngoài”, “không rõ trôi dạt đi đâu” được ghi nhận. Đối sánh và khảo cứu với các nghiên cứu của Trung Quốc, Nhật Bản,... sẽ bổ khuyết cho những bỏ

ngỏ trong các tài liệu, tư liệu chính sử của Việt Nam về tình hình người Việt bị nạn trên biển trôi dạt ra nước ngoài và quá trình họ được hồi hương.

2. Chính sách cứu nạn của nhà Thanh

Các chính sách cứu nạn đã được ghi chép ngay từ đầu triều Thanh trong các tư liệu chính sử từ thời Khang Hy (cq 1662-1722) và Ung Chính (cq 1722-1735) về các trường hợp cứu nạn và hồi hương người bị nạn Triều Tiên, Ryukyu và Xiêm (2). Năm 1684, lệnh cấm biển được bãi bỏ, vua Khang Hy cho rằng: “Có rất nhiều người từ các tỉnh khác nhau và nhiều người đi buôn bán trên biển. Bất cứ ai có tàu bị nạn trôi dạt trên biển đều được cứu giúp sau đó cho về nước” (3). Do đó, triều đình đặt ra quy định cứu nạn đối với người bị nạn nước ngoài trôi dạt vào Trung Quốc với các mức cụ thể: “Cấp cho quan 30 lạng bạc, quân binh 8 lạng, người hầu 4 lạng bạc, tàu bị nạn chở hàng hóa sẽ được phép buôn bán miễn thuế và cung cấp chi phí sinh hoạt trong thời gian tạm trú tại Trung Quốc, sửa chữa tàu và cung cấp lương thực khi trở về nước” (4).

Tuy nhiên, việc các tàu thuyền nước ngoài gặp nạn cũng đã làm cho các địa phương lúng túng trong phương thức xử lý nguồn tiền, lương thực chi dùng cho hoạt động cứu nạn cũng như hoạt động hỗ trợ

*ThS. Trường Đại học Khoa học xã hội và Nhân văn, ĐHQGHN

giữa các khu vực để đưa người bị nạn hồi hương. Năm 1737, nhân sự kiện một con tàu Ryukyu gặp nạn dạt đến tỉnh Chiết Giang, vua Càn Long (cq 1735-1796) đã chỉ rõ vai trò của các địa phương trong công tác cứu nạn, cứu hộ: “ở các vùng ven biển thường có tàu nước ngoài bị nạn gió. Bản triều ta trong ngoài không có sự phân biệt đối xử. Người nước ngoài đến Trung Quốc làm sao có thể không có nơi ăn chốn ở? Trong tương lai, nếu có những người và tàu bị gió cuốn, giao cho các tuần phủ địa phương cứu giúp lương thực, tiền, quần áo cho người bị nạn hậu hĩnh. Lại sửa chữa giúp tàu thuyền, bảo quản hàng hóa và đưa họ về quê hương để thể hiện lòng tốt của bản quốc với những người ở xa, làm lệ mãi mãi” (5). Nhà Thanh còn cho phép những người bị nạn được bán hàng hóa tại địa phương trôi dạt đến. *Đại Thanh hội điển* triều Càn Long cho biết: “Đối với những người nước ngoài bất ngờ gặp gió và thuyền của họ bị lạc khi đang đi trên biển, khi họ may mắn dạt vào bờ biển, quan chức địa phương phải giúp đỡ tiền gạo cho họ... Hàng hóa của họ được phép bán rộng rãi như các thương nhân khác ngoại trừ các mặt hàng bị cấm” (6). Từ triều Gia Khánh (cq 1796-1820) trở về sau, các hoạt động cứu nạn đều được thực hiện theo các lệ này.

Dựa trên các vụ tai nạn hàng hải và các hoạt động cứu nạn, cứu hộ của nhà Thanh, có thể khái quát quy trình cứu nạn, cứu hộ gồm 7 bước:

1. Cứu nạn, cứu hộ và thông báo với địa phương: Thủy quân, người dân ven biển và ngư dân sau khi phát hiện tàu thuyền trôi dạt sẽ cứu giúp người và tàu bị nạn và thông báo cho quan địa phương.

2. Xác nhận danh tính người bị nạn và kiểm tra hàng hóa trên thuyền: Chính quyền địa phương cử người đến kiểm tra.

Các nạn nhân gặp nạn sử dụng chữ Hán để ghi rõ các thông tin về danh tính, nguồn gốc và mục đích đi biển. Trong một số trường hợp nạn nhân không biết chữ Hán, cần có người thông dịch. Ngoài ra, địa phương cũng sẽ khám xét tàu để tìm vũ khí hoặc vật phẩm bị cấm.

3. Cung cấp lương thực và nơi ở tạm thời: Sau khi xác định thông tin, các nạn nhân bị nạn sẽ được cấp phát lương thực, quần áo, tiền và sắp xếp chỗ ở tạm thời chờ địa phương báo cáo về triều đình và quyết định các bước xử lý tiếp theo.

4. Sửa chữa thuyền và hỗ trợ mua các hàng hóa của người bị nạn: Các tàu bị gió, bão thường bị hư hại ở các mức độ khác nhau (hỏng thân tàu, gãy cột buồm, rách cánh buồm...). Nếu tàu không bị hư hỏng nặng thì địa phương giúp đỡ các vật liệu để sửa chữa thuyền. Trong trường hợp tàu hỏng quá nặng, địa phương sẽ tiến hành định giá và mua lại chiếc thuyền hỏng. Đối với hàng hóa của người bị nạn sẽ hỗ trợ bảo quản hoặc mua lại với giá ưu đãi.

5. Tàu báo Bộ Lễ: Sau khi ân cấp cho người bị nạn, chính quyền địa phương sẽ báo cáo về triều đình thông qua Bộ Lễ hoặc Bộ Hộ. Trong trường hợp người bị nạn là người nước ngoài, địa phương không có người phiên dịch và không thể xác nhận danh tính thì sẽ được đưa thẳng về kinh.

6. Nhận chỉ dụ của triều đình: Bộ Lễ sẽ xem xét mức độ quan trọng của các vụ tai nạn hàng hải cũng như quy trình cứu nạn của địa phương. Nếu các đối tượng bị nạn là dân chúng, Bộ Lễ sẽ chỉ lưu các bản tấu. Tuy nhiên, đối với các trường hợp bị nạn nghiêm trọng là quan quân, sứ thần, thương nhân nước ngoài, Bộ Lễ sẽ dâng bản tấu lên hoàng đế và người đứng đầu triều đình sẽ đưa ra quyết định truyền

xuống các địa phương. Thông thường triều đình thường ban thưởng thêm, cử phái đoàn hộ tống người bị nạn về nước hoặc hướng dẫn các địa phương đưa người bị nạn hồi hương sao cho hợp lí.

7. Hồi hương: Triều đình cử quan quân hộ tống người bị nạn về nước hoặc các địa phương gửi người bị nạn theo các thuyền buôn để về nước. Nhà Thanh quy định rõ con đường hồi hương với từng quốc gia phụ thuộc vào khoảng cách và mối quan hệ giữa Trung Quốc với quốc gia đó. Ví dụ, những người bị nạn Triều Tiên, Nhật Bản được cứu dọc theo bờ biển phía Nam Trung Quốc như Quảng Đông hay Hải Nam, hoặc trôi dạt đến các quốc gia Đông Nam Á như Việt Nam hay Philippines sẽ được đưa đến Quảng Châu rồi đi theo đường bộ từ Giang Tây đến Chiết Giang và chờ ngày về nước ở cảng Zhapu (Sạ Phố) (7). Trong khi đó, những người bị nạn trôi dạt đến Đài Loan trước tiên được đưa đến Hạ Môn và Phúc Châu ở Phúc Kiến bằng đường biển và vận chuyển từ Chiết Giang đến Zhapu bằng đường bộ. Từ Zhapu chờ ngày lên thuyền buôn về nước.

Tất cả tàu gặp nạn đến từ bất kể quốc gia nào khi trôi dạt đến Trung Quốc đều phải trải qua 7 bước này. Trong các tư liệu chính sử của nhà Thanh, Ryukyu và Triều Tiên là hai quốc gia có số lượng tàu đắm nhận được sự giúp đỡ từ chính quyền nhà Thanh nhiều hơn cả (*xem bảng 1*). Theo Đường Hy Dũng, hoạt động cứu nạn cứu hộ

các tàu Ryukyu, Nhật Bản và Triều Tiên mang tính chất trung tâm, bao trùm trong hệ thống chính sách cứu nạn trước năm 1842 (8). Có thể kể đến một số trường hợp tàu bị nạn nước ngoài đã được nhà Thanh cứu trong nửa đầu thế kỉ XIX như sau:

Năm Gia Khánh thứ 8 (1803), 56 người Việt Nam trong đó có Nguyễn Văn Niên bị nạn gió dạt đến Quảng Đông. Thuyền này gặp gió lớn trên đường đi tải gỗ cho triều đình nhà Nguyễn, nhà Thanh đã chiếu lệ cứu nạn, mua lại con tàu bị hỏng và số gỗ họ mang theo với giá ưu đãi, đưa đến Khâm Châu giao cho Giang Bình hồi hương họ (9).

Vào năm Gia Khánh thứ 22 (1817), một con tàu chở hàng của Nhật Bản trôi dạt trên biển ở huyện Tương Sơn, tỉnh Chiết Giang, tên con tàu là Aiosei Maru, trên thuyền có 24 người. Theo bản tấu của Tuần phủ Chiết Giang, những người bị nạn được cứu giúp như lệ, miễn thuế hàng hóa, tàu bị hư hỏng được giúp đỡ sửa chữa và hộ tống đến cảng Zhapu chờ gió thuận về nước (10).

Vào ngày 2 tháng 7 năm Hàm Phong thứ 5 (1855), một con tàu Ryukyu bị nạn gió, dạt vào bờ ở huyện Tương Sơn, Chiết Giang. Trên tàu có 38 người từ Yaeyama vận chuyển gạo đến Naha ở Ryukyu. Những người bị nạn được chính quyền địa phương cứu giúp gạo, thức ăn và sửa chữa tàu rồi cho 2 người thông thuộc đường biển hộ tống đến Ryukyu vào ngày 9 tháng 2 năm Hàm Phong thứ 6 (1856) trên thuyền của chính nạn nhân (11).

Bảng 1: Số lượng thuyền của các quốc gia Đông Á gặp nạn trên biển được nhà Thanh cứu nạn, cứu hộ (13)

Quốc gia gặp nạn	Ryukyu (1644-1894)	Triều Tiên (1697-1884)	Việt Nam (1731-1861)	Nhật Bản (1644-1880)
Số lượng	358	175	78	44

Năm 1879, một con tàu Ryukyu gặp gió lớn vào ngày 6 tháng 3 (nhuận) năm Quang Tự thứ 5 và dạt vào bờ biển ở Phúc Châu. Trên tàu có 7 người từ Naha, đến Itoman, Ryukyu để bán đường. Con tàu sau khi gặp nạn đã không thể sửa chữa được nên nó đã được bán ở Trung Quốc và họ trở về nước trên một con tàu chở những người Ryukyu khác cũng đã trôi dạt đến Trung Quốc, trên tàu tổng cộng có 61 người (12).

3. Hoạt động cứu nạn người Việt của nhà Thanh

Trong quá khứ, nhiều tàu thuyền của người Việt đã gặp nạn trong quá trình ra khơi. Người Việt từ sớm đã có ý thức hướng biển, vươn ra biển để bám biển. Trong các ghi chép của người Việt và nước ngoài, các tàu thuyền bị nạn có cả thuyền đánh cá, thuyền buôn, thuyền công trôi dạt đến nhiều địa điểm khác nhau. Hầu hết, các thuyền gặp nạn trôi dạt đến các tỉnh ven biển phía Nam Trung Quốc như: Hải Nam, Quảng Đông đôi khi bị nạn ở Phúc Kiến, Chiết Giang. Chúng tôi hiện chưa tìm thấy ghi chép nào về việc thuyền Việt Nam gặp nạn trôi dạt đến các tỉnh Giang Tô hay Sơn Đông. Có thể vào thời điểm thế kỷ XIX, các thuyền buôn, thuyền công cán ở Việt Nam chỉ được phép đến Quảng Đông buôn bán và khả năng di chuyển của tàu thuyền cũng có nhiều hạn chế. Trong một số trường hợp, người Việt bị nạn cũng trôi dạt đến Nhật Bản, Triều Tiên, Lưu Cầu,... nhưng số lượng không nhiều. Theo Lại Công Thành, các thuyền bị nạn trôi dạt theo các hướng của gió mùa. Vào mùa xuân hè, gió Tây Nam thổi mạnh nên tàu thuyền Việt Nam trôi dạt về phía Bắc Việt Nam, đặc biệt trong mùa bão. Những nơi mà người bị nạn Việt Nam thường trôi dạt vào là Vạn Châu, Nhai Châu, Văn Xương, Lăng Thủy ở Quảng Đông, ngày nay lần lượt là Vạn Ninh, Tam Á, Văn Xương, Đông

Phương ở tỉnh Hải Nam, và Hợp Phố ở Quảng Tây (14).

Theo một số nhà nghiên cứu Trung Quốc, sự kiện tàu Việt Nam bị nạn được Trung Quốc cứu giúp được ghi chép sớm nhất vào năm 1731. Trong báo cáo của các quan chức Quảng Đông, vào ngày 23 tháng 7 (năm Ung Chính thứ 9), một con tàu Việt Nam đã gặp nạn gió, trôi về cảng Vạn Châu (ngày nay thuộc Thành phố Trùng Khánh), chở theo 75 người trong đó có người lái thuyền Lí Thiện được phái đi chở thóc về phủ Long Nội bị gió cuốn tới đây, “cả người và tàu đều bình an vô sự”. Cùng năm đó, ngày 22 tháng 8, một thuyền Việt Nam khác bị nạn gió, trôi dạt đến huyện Dương Giang, tỉnh Quảng Đông, thuyền bị hư hỏng nặng. Trên thuyền có tổng cộng 70 người, Nguyễn Văn Khấu và Vũ Văn Tề cho biết họ đi buôn từ Hội An đến Gia Định không may bị bão. Sau khi cập bến, họ được các quan chức địa phương ở Trung Quốc “chăm sóc và bảo vệ đặc biệt”, “cung cấp khẩu phần ăn hàng ngày để hỗ trợ họ”. Sau đó cả hai nhóm người bị nạn đều được cho hồi hương: tàu của Lí Thiện và những người khác được quan chức địa phương Vạn Châu “cấp thêm lương thực và quay lại quê hương ngay khi gió thuận” vào ngày 12 tháng 9; chiếc thuyền của Nguyễn Văn Khấu và những người khác đã “được sửa chữa lại và có thể ra khơi”, huyện Dương Giang đã cử người hộ tống nhóm người bị nạn Việt Nam đến huyện Quỳnh Sơn để về nước (15). Trong khi đó, khảo cứu *Thanh thực lục*, chúng tôi nhận thấy sự kiện cứu nạn người Việt được ghi nhận sớm nhất năm 1739. Năm Càn Long thứ 4 (1739), Tổng đốc Lương Quảng Mã Nhĩ Thái tấu báo: “Vào năm Càn Long thứ 3, bọn Đặng Hưng người An Nam, nhân chèo thuyền đánh cá, lênh đênh trên biển hốt nhiên gặp bão, thế rất mãnh liệt. Trong lúc hoảng

hốt, sức người không làm gì được, tuy kịp thời cứu hộ, thuyền không bị lật nhưng gió to sóng lớn, không thể chọn chỗ để ghé, đành để cho gió thổi đi; may mắn vào ngày 4, tháng 5 năm Càn Long thứ 3, gió đẩy đến cảng Thanh Lan, huyện Văn Xương” (16). Chiếc thuyền bị nạn này sau khi cập bờ đã được quan Tổng đốc tiền nhiệm là Ngạc Nhĩ cấp cho lương thực và cho về nước sau đó gửi bản tấu về triều đình nhà Thanh để thông báo sự việc.

Bước sang thế kỉ XIX, nhiều vụ tai nạn hàng hải và những hỗ trợ cứu nạn, cứu hộ người Việt của các quốc gia Đông Á đã được ghi chép lại. Năm 1803, 56 người Việt Nam trong đó có Nguyễn Văn Niên bị nạn gió dạt đến Quảng Đông. Nhóm người này chở gỗ từ Bắc thành đến miền Trung Việt Nam thì gặp gió lớn và trôi dạt lênh dênh trên biển. Ngay sau khi tiếp nhận nhóm người bị nạn trôi dạt từ biển vào, chính quyền địa phương đã chiếu lệ cứu nạn và mua lại con tàu bị hỏng cùng số gỗ họ mang theo với giá ưu đãi, đưa đến Khâm Châu giao cho Giang Bình hồi hương họ (17). Cùng năm đó, Nhật Bản cũng đã tiến hành hồi hương một người Việt Nam gặp nạn (18). Do Việt Nam và Nhật Bản khi đó không có quan hệ ngoại giao trực tiếp, vì thế những người bị nạn của hai nước đều được gửi đến Trung Quốc để hồi hương. Sau khi nhận được tiền, lương thực và quần áo, người Việt này được đưa đến Nagasaki và chính quyền Mạc phủ quyết định đưa họ đến cảng Zhapu, Chiết Giang rồi từ Chiết Giang đưa về Quảng Đông chờ ngày hồi hương. Lúc này, nhiệm vụ hỗ trợ người bị nạn được chuyển giao từ chính quyền Mạc phủ Tokugawa sang chính quyền nhà Thanh ở Trung Quốc.

Năm Gia Long thứ 14 (1815), Cai đội Nguyễn Văn Mân và 50 binh lính vận chuyển gỗ ở Gia Định gặp bão. Tàu của họ bị đắm và một số người dạt vào bờ biển

Nhai Châu, cực nam của đảo Hải Nam. Họ nhận được những ân cấp theo lệ và được đưa về nước. *Đại Nam thực lục* cũng có những ghi chép xác nhận sự việc này (19). Tuy nhiên, nhóm binh lính này không chỉ bị nạn và trôi dạt đến nhà Thanh mà còn trôi dạt đến tận Nhật Bản. Akira Matsuura trong một nghiên cứu về vai trò của thuyền buồm Trung Quốc thời nhà Thanh đã nhận định rằng ngoài nhóm người bị nạn ở Hải Nam, Trung Quốc thì 5 người Việt khác đã trôi dạt đến Kagoshima, Nhật Bản vào ngày 13 tháng 8 năm 1815 (20). Sau đó Mạc phủ quyết định gửi những người gặp nạn này đến Trung Quốc trên các tàu buôn để nhà Thanh giúp đỡ họ hồi hương vào ngày 28 tháng 4 năm 1817 (21).

Kể từ quy định cứu nạn đặt thành lệ của vua Càn Long năm 1737, các vụ việc cứu nạn người Việt hầu hết chỉ được nhà Thanh ghi chép rất vắn tắt với nội dung: “Phủ tuất ngoại di Việt Nam gặp bão, theo như lệ”. Có thể tìm thấy các ghi chép này trong *Thanh thực lục* vào các năm 1821, 1822, 1837, 1844, 1847 và 1848 (22) dưới thời vua Đạo Quang. Có lẽ từ sau định lệ cứu nạn của Càn Long, chính sách cứu nạn đã dần đi vào quy củ, thống nhất, những vụ việc cứu nạn sẽ được xử lý theo thẩm quyền của quan chức địa phương, nếu sự việc không có gì đặc biệt, các bản tấu gửi về triều đình chỉ với mục đích báo cáo tình hình nên được mô tả bằng văn bản đơn giản hơn. Theo Lại Công Thành, việc ân cấp “theo như lệ” được ghi chép trong các tư liệu chính thức của nhà Thanh (*Thanh thực lục, Đại Thanh hội điển sự lệ*) gồm: 1 thăng gạo, 6 li muối (23), 2 lạng bạc cùng với quần áo, chăn mền (24). Chỉ những vụ việc cứu nạn có tính chất đặc biệt nghiêm trọng hoặc phương thức xử lí khác với thường lệ mới được nhà Thanh ghi chép chi tiết. Chẳng hạn, ngày 8 tháng 11 năm Đạo

Quang thứ nhất (1821), Tuần phủ Phúc Kiến dâng tấu: “Tháng 5 năm 1821, thuyền buôn Quảng Đông của Nguyễn Á Tỉnh đi Hội An mua gạo. Tháng 7 năm đó, con thuyền quay lại Quảng Đông, trên đường về gặp bão và cướp biển. Tất cả hàng hóa và tiền bạc trên thuyền đều bị cướp, 8 người trên thuyền trong đó có 1 lái thuyền người Việt tên là Lí. Con thuyền

sau đó đã bị hư hỏng nặng và trôi dạt lênh đênh trên biển. Sau đó họ được một thuyền buôn đưa đến Hạ Môn vào ngày 17 tháng 7. Những người bị nạn này đã nhận được ân cấp theo lệ và đưa về Quảng Đông” (25). Trong chính sử nhà Nguyễn, một số sự kiện người Việt bị nạn ở nước ngoài và được đưa về nước cũng được Quốc sử quán ghi chép. Có thể kể đến một số

Bảng 2: Hoạt động cứu nạn, cứu trợ và hồi hương của Trung Quốc đối với các thuyền Việt Nam bị nạn trên biển (1803-1848) (26)

Năm	Địa điểm trôi dạt đến	Tên và số người	Mô tả ngắn gọn nội dung
1803	Văn Xương, Quảng Đông	Tra Độ và 28 người khác	Ra nước ngoài vận chuyển gỗ gặp nạn, ân cấp như thường lệ, quân lính và dân thường Việt Nam đi theo đường bộ từ Khâm Châu đến Giang Bình.
1803	Đan Châu, Quảng Đông	Đường Diên và 3 người khác	Ra nước ngoài buôn bán bị gió cuốn, ân cấp như thường lệ, đi đường bộ từ Khâm Châu đến Giang Bình để về nước.
1803	Vạn Châu, Quảng Đông	Nguyễn Văn Quý	Khi đi đến Phú Xuân gặp bão, ân cấp như thường lệ, đi đường bộ từ Khâm Châu đến Giang Bình.
1803	Nhai Châu, Quảng Đông	Viện Từ và 5 người khác	Thuyền vận chuyển gạo đến Phú Xuân gặp gió, cho về nước bằng đường bộ từ Khâm Châu đến Giang Bình.
1803	Văn Xương, Quảng Đông	Nguyễn Văn Niên và 56 người khác	Đi tải gỗ bị gió lớn trôi dạt, số gỗ được bán lại với giá ưu đãi, cấp lương thực và gửi đến Khâm Châu để về nước.
1809	Quảng Đông	Lí Phúc và 15 người khác	Bị nạn gió, tàu hư hỏng nhẹ, hàng hóa trên thuyền không bị hư hại được phép bán tại địa phương rồi về nước qua Khâm Châu.
1810	Hợp Phố, Quảng Đông	Lê Văn Thư và những người khác	Thuyền đánh cá gặp gió lớn trôi dạt đến Chư Xương hải khẩu, cấp lương thực và gửi đến Khâm Châu để về nước.
1815	Nhai Châu, Quảng Đông	Nguyễn Văn Mân và 50 người khác	Đi vận chuyển gỗ bị nạn gió, cấp lương ăn và đưa về nước
1816			Hơn 10 người lính vận chuyển ván gỗ đến Gia Định bị nạn gió được tàu đánh cá Hải Nam của Hoàng Hưng Bảo đưa về.
1817	Chiết Giang	Phạm Duy Nạp và 5 người khác	Năm 1815, bị gió cuốn đến Nhật Bản, 1817 đến Chiết Giang bằng tàu buôn Trung Quốc, sau đó đến Quảng Tây bằng đường bộ và hồi hương qua ải Nam Quan
1821	Phúc Kiến, Hạ Môn	7 người	Chiếc thuyền buôn chở gạo đi bán bị bão và gặp cướp. Sau đó họ được cứu và đưa đến Hạ Môn, được cung cấp thực phẩm quần áo rồi tiếp tục đưa đến Phúc Kiến, Quảng Đông rồi hồi hương bằng đường bộ qua Quảng Tây.
1822	Không xác định		Cấp lương ăn theo lệ
1830	Điện Bạch, Quảng Đông	Đoàn Cảnh Thạc và 28 người khác	Phó Vệ úy Bắc thành Đoàn Cảnh Thạc vận chuyển bè gỗ đến Gia Định bị nạn trôi dạt đến huyện Điện Bạch, nhà Thanh đưa về nước bằng đường bộ từ Khâm Châu
1837			Cấp lương ăn theo lệ
1840	Nhai Châu, Quảng Đông	Nguyễn Đình Hào và những người khác	Tàu gặp gió trôi dạt, cung cấp lương thực và tiền, hồi hương qua Khâm Châu
1841			Cấp lương ăn theo lệ
1843			Cấp lương ăn theo lệ
1844			Cấp lương ăn theo lệ
1845	Quảng Đông	Vương Hữu Quang cùng 180 người	Trên đường đi công cán nhà Thanh, bị nạn ở Quảng Đông. Tuần phủ Quảng Đông đưa về đến Lạng Sơn
1845	Hải phận Lương Quảng		5 chiếc tàu vận tải của Bắc thành bị gió trôi dạt đến nhà Thanh. Các quan chức địa phương đã cấp lương thực cho họ và đưa về nước. Có 12 binh lính mất tích.
1847	Phúc Thanh, Phúc Kiến	Đinh Văn Bá cùng 8 người khác và 4 người Hoa	Chiếc tàu đi buôn gạo gặp bão rồi gặp cướp biển, bị trôi dạt đến gần đảo Nhật Nam và được cấp lương thực, tiền. Sau đó họ được đưa đến Quảng Đông, theo đường bộ về nước.
1847			Cấp lương ăn theo lệ
1848			Cấp lương ăn theo lệ

trường hợp tiêu biểu như: Năm 1815, Tổng đốc nhà Thanh sai người thông ngôn là Lưu Gia Khu đưa cai đội Nguyễn Văn Mân và những binh lính bị bão trở về (27); Năm 1816, hơn 10 người biên binh ở Hậu đồn quân chổ gỗ ván Gia Định, bị bão dạt vào hải đảo được thuyền đánh cá của người Hải Nam là Hoàng Hưng Bảo chở đưa về Bình Hòa (28); Năm 1842, hơn 10 người dân bị nạn dạt sang nhà Thanh được quan địa phương sai người đưa về (29).

4. Nhà Thanh với các hoạt động hồi hương người Việt

4.1. Người Việt bị nạn ở nước ngoài được hồi hương qua Trung Quốc

Việc hình thành và duy trì chính sách cứu nạn không chỉ xuất hiện ở Trung Quốc mà còn có ở các nước khác như Nhật Bản, Triều Tiên, Ryukyu,... Hầu hết, các quy định cứu nạn, cứu hộ người và tàu thuyền bị nạn của các quốc gia này về cơ bản giống với các quy định của nhà Thanh ở Trung Quốc. Những người bị nạn khi dạt vào bờ sẽ được kiểm tra danh tính, nguồn gốc sau đó cung cấp lương thực, tiền, quần áo, giúp sửa chữa tàu thuyền và miễn thuế hàng hóa (30; 31). Các quốc gia Trung Quốc, Nhật Bản, Triều Tiên, Ryukyu, Việt Nam đều đã xây dựng các chính sách cứu nạn người nước ngoài và phối hợp với quốc gia có người bị nạn hồi hương họ. Sự hình thành chính sách cứu nạn ở nhiều quốc gia trong khu vực đã tạo nên một “hệ thống chính sách cứu nạn liên quốc gia” và “mạng lưới hồi hương người bị nạn ở Đông Á” trong nửa đầu thế kỉ XIX.

Đối với các nước Đông Á thời điểm nửa đầu thế kỉ XIX, việc xử lý và hồi hương người bị nạn nước ngoài liên quan mật thiết đến vấn đề chính trị quốc gia và quan hệ bang giao quốc tế. Hầu hết các thuyền bị nạn từ Ryukyu, Nhật Bản,

Triều Tiên gặp nạn trôi dạt đến Đông Nam Á và ngược lại đều được hồi hương qua Trung Quốc. Có thể kể đến 2 trường hợp hồi hương qua Trung Quốc như sau:

Năm 1801, Mun Sun Deuk-một ngư dân đến từ Naju, tỉnh Jeolla Nam (nay thuộc Hàn Quốc) trên đường từ đảo Umi đến một hòn đảo khác gặp phải gió mạnh và trôi dạt đến Ryukyu. Sau khi nhận được trợ giúp từ chính quyền Lưu Cầu, ông và 30 người khác lên một chiếc thuyền buồm tới Bắc Kinh. Nhưng không may mắn, chiếc thuyền một lần nữa gặp nạn và trôi dạt đến đảo Luzon (thuộc Philippines). Tháng 8 năm 1803, ông tiếp tục được một thuyền buồm Trung Quốc đưa từ Luzon đến Ma Cao. Sau khi được chính quyền địa phương cung cấp một số nhu yếu phẩm như: gạo, thịt, cá, quần áo, thuốc, họ còn tặng thêm cho Mun Sun Deuk nhân sâm để mang về nước. Ông được đưa đường bộ đến Quảng Châu và sau đó là Bắc Kinh. Tháng 12 năm 1804, từ Bắc Kinh, ông được đưa trở lại Triều Tiên (khu vực này ngày nay là Seoul, Hàn Quốc) bằng thuyền buồm và đến tháng 1 năm 1805 trở lại đảo Umi (32).

Cùng năm đó (1801), 28 thủy thủ từ Naha, Ryukyu trôi dạt đến Quảng Nam (miền Trung Việt Nam). Sau khi nhận được các ân cấp tiền và lương thực, họ được chuyển đến Quảng Tây (Trung Quốc) bằng đường bộ rồi tiếp tục được binh lính Quảng Tây hộ tống từ Quảng Đông đến Phúc Châu, nơi họ lên tàu Ryukyu về nước (33).

Đối với người Việt gặp nạn, tùy vào khoảng cách và vị trí địa lý của nước sở tại mà người bị nạn được đưa đến Trung Quốc bằng đường bộ hay đường biển. Thông thường nếu người Việt bị nạn và trôi dạt đến Ryukyu sẽ được đưa đến Trung Quốc bằng đường bộ có sự hộ tống của các sứ thần Ryukyu, nếu trôi dạt đến Nhật Bản hay Triều Tiên, người Việt thường được gửi đến cảng Zhapu ở Chiết Giang trên các tàu

buôn. Sau đó, Tuần phủ Chiết Giang sẽ sắp xếp đưa người bị nạn đến Quảng Đông chờ ngày về nước. Năm thứ 12 thời Bunka ở Nhật Bản (1815), một nhóm người Việt Nam đã trôi dạt đến Yakushima, tỉnh Kagoshima. Chính quyền Mạc phủ sau khi cấp lương thực đã quyết định gửi họ đến cảng Zhapu để nhà Thanh hỗ trợ hồi hương. Hai con tàu đã đưa 5 người Việt Nam đến Trung Quốc là Fan San và tàu Jin Yongmao. Ngày 28 tháng 4 năm 1817, 2 con tàu xuất phát từ Nagasaki chở nhóm người bị nạn đến cảng Zhapu, Chiết Giang. Tháng 8 cùng năm đó, sau khi nhận 5 người bị nạn Việt Nam từ Nhật Bản, Tuần phủ tỉnh Chiết Giang là Dương Quý đã gửi bản tấu lên Hoàng đế Gia Khánh như sau: “Dương Quý, Thống đốc tỉnh Chiết Giang, quý lạy bẩm tấu: 5 người An Nam đi biển gặp gió dạt vào Nhật Bản được gửi đến Quảng Châu. Con tàu rời Gia Định (Việt Nam) vào tháng 11 năm trước và đến Nhật Bản vào tháng 12. Vào mùa Thu năm Gia Khánh thứ 20, người Nhật đã cứu được năm người trên tàu An Nam gặp bão. Do An Nam không có quan hệ buôn bán với thương nhân Nhật Bản, nên họ được gửi đến đây” (34). Trên thực tế, do gặp rào cản về ngôn ngữ nên khi con tàu bị nạn này trôi dạt vào Nhật Bản, chính quyền Mạc

phủ Tokugawa không có nhiều thông tin về họ, thậm chí tên của những người bị nạn cũng bị viết sai. Theo quy định của nhà Thanh, các thuyền bị nạn khi được gửi đến Trung Quốc để hồi hương đều phải kiểm tra các thông tin một lần nữa đồng thời tiến hành thông báo phương thức hồi hương và thời gian trao trả người bị nạn để quốc gia có người bị nạn sẵn sàng đón tiếp. Vì thế phải đến khi nhóm người Việt Nam này được chuyển đến Quảng Đông mới được xác định đúng tên tuổi. Năm người Việt Nam được Nhật Bản đưa đến Trung Quốc là: Phạm Duy Nạp; Đặng Đình Hà; Lương Thiện Bá; Phạm Văn Kính và Ngô Văn Bình, nhưng phía Nhật Bản chỉ ghi tên một ký tự của họ: Bai; Bao, Jing; Ping; Liang. Đồng thời 2 người bị mất tích trước đó cũng xác định được là: Nguyễn Văn Vạn và Phạm Văn Cẩm. Sau khi các thủ tục xác định thông tin, nguồn gốc người bị nạn hoàn thành, tháng 10 năm 1817, nhóm người bị nạn xuất phát từ Quảng Châu, Quảng Đông theo đường bộ đến Quảng Tây và về nước qua ải Nam Quan (Lạng Sơn). Hai địa phương Ngô Châu và Thái Bình ở Quảng Tây được giao nhiệm vụ cung cấp người hỗ trợ và thức ăn, nước uống trên đường đi cho nhóm người bị nạn. Sau khi đến cửa Nam Quan, phía

Bảng 3: Lộ trình hồi hương của người Việt từ Yakushima, Nhật Bản (35)

Thời gian	Lộ trình	Phương tiện di chuyển
Ngày 17 tháng 4 năm 1815	Xuất phát từ Sơn Nam, Việt Nam	Đi thuyền từ Việt Nam
Tháng 8	Trôi dạt đến Yakushima, Nhật Bản	
	Xuất phát từ Yakushima	Lên thuyền Nhật Bản
Ngày 18 tháng 11 năm 1816	Đến Nagasaki	Lên một thuyền buồm Trung Quốc
Ngày 28 tháng 4 năm 1817	Xuất phát từ Nagasaki	
Tháng 5	Đến Zhapu	Đường bộ
Tháng 7	Xuất phát từ Zhapu	
Tháng 10	Đến Quảng Châu	Đường bộ
	Xuất phát từ Quảng Châu	
	Đến Quảng Tây	Trở về bằng đường bộ
	Từ Quảng Tây	
	Trở lại Việt Nam	

Trung Quốc tiến hành các thủ tục trao trả người bị nạn (xem lộ trình hồi hương ở *bảng 3*).

4.2. Hồi hương người Việt bị nạn ở Trung Quốc

Người Việt bị nạn ở Trung Quốc thường trôi dạt đến Quảng Đông và một phần nhỏ trôi dạt đến Chiết Giang, Phúc Kiến. Sau khi được ân cấp tiền gạo theo lệ, những người bị nạn sẽ được sắp xếp hồi hương theo hai con đường: đường bộ và đường biển. Việc quyết định hồi hương bằng con đường nào căn cứ vào tình hình thực tế và do Tuần phủ Quảng Đông quyết định.

Đối với việc hồi hương bằng đường biển, ngoài trường hợp thuyền của người bị nạn bị hỏng nhẹ, sau khi sửa chữa có thể hồi hương trên chính thuyền của mình ra, người Việt có thể về nước trên các thuyền buôn Trung Quốc hoặc trên các thuyền công do nhà Thanh cử đi. Theo Lại Công Thành, phần lớn các tàu đưa người Việt hồi hương là tàu buôn của nhà Thanh (36), số người bị nạn được đưa về nước bằng tàu buôn của người Việt hoặc trên các thuyền công nhà Thanh là không đáng kể. Việc nhà Thanh hạn chế đưa người bị nạn về nước trên các thuyền công bằng đường biển cũng như không có thuyền buôn của Việt Nam hồi hương người bị nạn có thể bắt nguồn sâu xa từ việc nhà Thanh từ chối khai thông đường biển với Việt Nam. Năm Đạo Quang thứ 9 (1829), Tổng đốc Lương Quảng là Lý Hồng Tân tâu: “Nước Việt Nam sai quan là bọn Nguyễn Văn Chương xin cho buôn bán bằng đường biển. Đã tuân chỉ thông báo cho Việt Nam tuân theo chương trình cũ qua lại buôn bán tại các quan ải châu Khâm, Quảng Đông và Thủy Khẩu, Quảng Tây; không cần phải theo đường biển” (37). Hơn nữa, chính quyền nhà Thanh cũng muốn tận dụng và mở rộng hơn nữa ưu thế của mạng lưới buôn bán bằng thuyền buôn của các Hoa thương

trong khu vực. Việc các thuyền buôn Trung Quốc hồi hương người bị nạn sẽ tạo cơ hội buôn bán miễn thuế và nhiều ưu đãi khác từ chính quyền sở tại đồng thời thúc đẩy mạnh hoạt động ra nước ngoài buôn bán tự do bằng thuyền buôn ở Trung Quốc.

Hầu hết những người bị nạn Việt Nam sẽ được đưa về nước bằng đường bộ (*xem bảng 2*). Nhà Thanh quy định cần đưa người Việt đến Quảng Châu, tại đây một quan chức Trung Quốc hoặc sứ thần Việt Nam đi cùng họ dọc theo tuyến đường qua Khâm Châu thuộc tỉnh Liên Châu ở phía tây và giao cho Tuần phủ Quảng Tây. Có thể khái quát lộ trình hồi hương của người Việt theo trình tự sau: Quảng Châu → Dương Giang → Khâm Châu → Giang Bình → ải Nam Quan (Lạng Sơn). Nhiệm vụ cung cấp, hỗ trợ thêm tiền, lương thực và quần áo cho người bị nạn từ khi họ khởi hành từ Quảng Châu đến khi đến cửa ải Nam Quan sẽ do các địa phương có tên trong lộ trình hồi hương chuẩn bị. Sau khi hoàn thành việc hồi hương, Tuần phủ Quảng Tây và Tuần phủ Quảng Đông cần phối hợp báo cáo cho Tổng đốc Lương Quảng cũng như kê khai mọi chi phí hỗ trợ người bị nạn. Tổng đốc Lương Quảng sau khi nhận bản tấu sẽ tâu về triều đình nhà Thanh ở Bắc Kinh để nhận lại số tiền cứu nạn đã bỏ ra trước đó. Đến đây, hoạt động hồi hương người bị nạn về nước cơ bản đã hoàn thành. Tuy nhiên trên thực tế, các nạn nhân người Việt sau khi nhận được ân cấp cứu nạn thường không ngược lên Quảng Châu do hầu hết người Việt bị nạn trôi dạt đến các huyện ở khu vực phía Nam Quảng Châu như: Nhai Châu, Văn Xương, Vạn Ninh,... cách Quảng Châu khá xa. Vì thế, những người Việt gặp nạn ở khu vực phía Nam Quảng Châu đều được đưa thẳng về nước mà không qua Quảng Châu (38), việc đi ngược lên Quảng Châu để hồi hương được xem như tốn thời gian và chi phí.

Năm 1803, 56 người Việt trong đó có Nguyễn Văn Niên gặp nạn gió dạt đến Quảng Đông. *Hội điển* cho biết Tuần phủ đã chiếu lệ cứu nạn và mua lại con tàu bị hỏng với giá ưu đãi. Sau đó, họ được đưa đến Khâm Châu giao cho Giang Bình hộ tống về nước (39). Cụ thể, họ đã lên thuyền vượt biển đến Lôi Châu, Liên Châu (tỉnh Quảng Đông) rồi chuyển tiếp đường bộ đến Khâm Châu. Từ Khâm Châu họ đi đường bộ đến Giang Bình, báo cho Tuần phủ Quảng Tây và đồng thời gửi thông báo cho phía Việt Nam thống nhất ngày ra của quan trao trả người bị nạn tại ải Nam Quan (Lạng Sơn).

Vào ngày 8 tháng 11 năm 1821, Tuần phủ Phúc Kiến là Nhan Kiềm dâng tấu: Tháng 7 năm 1821, con thuyền quay lại Quảng Đông, thuyền buôn Quảng Đông của Nguyễn Á Tĩnh trên đường đi buôn gạo trở về gặp bão và cướp biển. Tất cả hàng hóa và tiền bạc trên thuyền đều bị cướp, 8 người trên thuyền trong đó có 1 lái thuyền người Việt tên là Lí. Sau đó họ được một thuyền buôn đưa đến Hạ Môn vào ngày 17 tháng 7. Những người bị nạn này đã nhận được ân cấp theo lệ và đưa về Quảng Đông. Riêng đối với người Việt Nam bị nạn, do tại Hạ Môn, Phúc Kiến không có tàu buôn của người Việt nên không thể gửi về nước nên người lái thuyền này cũng được gửi về Quảng Đông cùng 7 người Trung Quốc, sau đó từ Quảng Đông sẽ đưa về nước theo đường bộ đến Quảng Tây và giao cho triều đình nhà Nguyễn ở cửa ải Nam Quan như thường lệ (40).

Về phía Việt Nam, nhà nước đã phản ứng thế nào trước việc Trung Quốc đưa người bị nạn về nước cũng như đối đãi với các nạn nhân gặp nạn?

Năm 1775, An phủ sứ trấn An Quảng, Hải Dương của Đại Việt đã viết thư cảm ơn gửi tới Quan viên Khâm Châu, Quảng Đông

khi nhà Thanh hồi hương 89 người bị nạn từ Khâm Châu qua Châu Vạn Ninh (41). Trong bức thư, vị An phủ sứ tỏ ra cảm kích khi nhà Thanh đã “cấp phát lương thực và luân phiên hồi hương về nước”.

Thế kỉ XIX, trong chính sử của nhà Thanh và nhà Nguyễn đều có nhiều ghi chép liên quan đến hoạt động cứu nạn, cứu hộ và hỗ trợ người bị nạn hồi hương. Với lối viết sử biên niên, Quốc sử quán triều Nguyễn hầu hết chỉ đề cập đến các sự kiện một cách giản lược khiến cho việc nghiên cứu thái độ và phản ứng của triều đình nhà Nguyễn khi nhà Thanh trao trả người bị nạn còn gặp nhiều hạn chế.

Để bày tỏ “lòng biết ơn và cảm kích” đối với nhà Thanh cũng như củng cố quan hệ bang giao giữa hai nước, khi nhóm người nhà Thanh hộ tống nạn nhân người Việt về nước đều được chính quyền nhà Nguyễn tặng nhiều món quà quý giá cũng như tiền bạc. Có thể kể đến một số trường hợp như: Năm 1815, Tổng đốc Lương Quảng sai người thông ngôn là Lưu Gia Khu đưa cai đội Nguyễn Văn Mân và 50 binh lính bị bão về nước. Khi về đến Việt Nam, Gia Khu được vua Gia Long mời đến Kinh đô nói chuyện, đồng thời thưởng thêm 20 lạng bạc rồi cho về nước (42). Một năm sau đó (1816), thuyền của người Hải Nam là Hoàng Hưng Bảo đưa hơn 10 biên binh gặp bão về Bình Hòa. Để cảm ơn sự hỗ trợ người bị nạn của Hưng Bảo, vua Gia Long đã thưởng 100 quan tiền và 50 phượng gạo (43). Những ghi chép trên đã cho thấy hai nước Việt-Trung đã nhiều lần gửi các văn thư trao đổi qua lại về việc hồi hương người bị nạn nhằm mục đích thông báo, tiếp nhận, cảm ơn,... lẫn nhau. Đồng thời, qua những lần đưa người bị nạn trở về Việt Nam, mối bang giao Việt-Trung tiếp tục được tăng cường và củng cố.

Đối với người bị nạn trở về, hầu hết chính sử nhà Nguyễn chỉ đề cập đến một

cách rất sơ lược. Trong hầu hết các trường hợp, triều đình đều tiến hành ban cấp thêm tiền và quần áo rồi cho phép những người này được trở về quê làm ăn sinh sống. Do chính quyền nhà Nguyễn không tiến hành “điều tra” sau khi người bị nạn được đưa về nước nên những ghi chép của Quốc sử quán triều Nguyễn hay Nội các về quá trình cứu nạn ở nước ngoài và những kiến thức về các quốc gia khác trong khu vực hoàn toàn không được đề cập. Các quan chức trong chính quyền trung ương nhà Nguyễn cũng không có “một sự quan tâm đặc biệt nào” đối với các nạn nhân gặp nạn nên đã không có một tác phẩm nào về kinh nghiệm và hành trình gặp nạn của người Việt ở nước ngoài được ghi chép lại. Điều đó phản ánh sự quan tâm tương đối mờ nhạt của chính quyền nhà Nguyễn đối với các kinh nghiệm đắm tàu và kiến thức về nước ngoài qua các tai nạn hàng hải. Nhà Nguyễn đã đặt vấn đề ngoại giao và cứu giúp các nạn nhân trong các vụ tai nạn lên vị trí ưu tiên hơn.

5. Kết luận

Do ảnh hưởng của dòng hải lưu và thời tiết nên các vụ đắm tàu thường xuyên xảy ra đối với các tàu thuyền đi lại trên khu vực Biển Đông. Đối với các thuyền gặp nạn của người Việt, khi gặp bão lớn kết hợp với dòng chảy và gió mạnh trên biển, các nạn nhân thường trôi dạt về phía Bắc tới các vùng biển thuộc Quảng Đông, Phúc Kiến (Trung Quốc) hay xa hơn đến vùng biển Nhật Bản, Ryukyu, Triều Tiên,... Mỗi lần gặp nạn, họ đều nhận được giúp đỡ về lương thực, nước uống, tiền, quần áo và sắp xếp nơi ở tạm thời. Nếu thuyền của người bị nạn không bị hư hỏng quá nghiêm trọng, nhà Thanh sẽ giúp đỡ sửa chữa và cấp thêm cho họ tiền, lương thực để hồi hương trên chính chiếc thuyền của nạn nhân khi gió thuận. Tuy nhiên, nếu thuyền của người Việt bị hỏng nghiêm trọng không thể

sửa chữa, nhà Thanh sẽ cân nhắc phương thức hỗ trợ hồi hương cho họ bằng đường biển hoặc đường bộ. Trong trường hợp người Việt bị nạn ở các quốc gia không có quan hệ bang giao trực tiếp với Việt Nam (như Triều Tiên, Nhật Bản, Ryukyu) thì sẽ được hồi hương qua Trung Quốc.

Các thuyền gặp nạn thời nhà Nguyễn được ghi nhận hầu hết đều là thuyền quan quân của triều đình đi làm việc công gặp nạn. Đối với các nạn nhân gặp nạn được đưa về nước, nhà Nguyễn không trách phạt họ đã làm hỏng việc hơn nữa còn cho thêm tiền, quần áo và cho phép họ được trở về nhà. Với những lực lượng nhà Thanh thực hiện việc đưa người bị nạn về nước, triều Nguyễn tiến hành ban thưởng (tiền, gạo) và tỏ ra coi trọng họ.

Đối với nhà Thanh, chính sách cứu nạn đã trở thành thông lệ từ thời Càn Long và được duy trì trải qua các đời vua tiếp theo. Dưới thời trị vì của vua Gia Khánh và Đạo Quang, các chính sách cứu nạn trên biển về cơ bản không có sự thay đổi lớn. Vì thế khi tiếp nhận những nạn nhân người Việt gặp nạn, các địa phương đã nhanh chóng tiến hành ân cấp và tìm cách hỗ trợ người bị nạn hồi hương một cách thuận tiện nhất theo quy định. Những ghi chép trong chính sử nhà Thanh về những lần cứu giúp và hồi hương người Việt với nội dung khá sơ lược cũng cho thấy các chính sách cứu nạn đã được thực hiện một cách quy củ và thống nhất trong thời gian dài và những điều đã được đặt thành lệ trước đó không được ghi chép một cách chi tiết nữa.

Vấn đề xử lý các vụ đắm tàu nước ngoài của nhà Thanh không chỉ liên quan đến mục đích nhân đạo mà còn chịu ảnh hưởng bởi lợi ích chính trị cũng như quan hệ ngoại giao, quan hệ quốc tế giữa các nước. Các hoạt động cứu nạn được xem là phương thức nhằm kiểm soát an ninh và phòng thủ

ven biển, ngăn chặn những nguy cơ mất an ninh an toàn hàng hải trên biển hoặc vùng duyên hải (do những nạn nhân có thể trở thành cướp biển). Đồng thời chính sách cứu nạn cũng duy trì mối quan hệ hòa bình giữa nhà Thanh với các nước láng giềng.

Việc xử lý và hồi hương những người nước ngoài trong các vụ tai nạn hàng hải luôn có sự tương tác quốc tế. Chính sách cứu nạn và hồi hương người Việt không chỉ là một chiều từ phía Trung Quốc mà là sự tương tác hai chiều, hỗ trợ lẫn nhau giữa triều đình nhà Nguyễn và triều đình nhà Thanh. Sự tương tác đó bao gồm chính sách cứu nạn và hồi hương của quốc gia sở tại cũng như các ứng xử có liên quan đến việc tiếp nhận công dân của quốc gia có người gặp nạn. Việc giải cứu của chính quyền nhà Thanh đối với tàu thuyền Việt Nam và ngược lại đã trở thành một phần quan trọng trong “mạng lưới cứu nạn và hồi hương giữa các nước ở Đông Á” đồng thời củng cố và duy trì bền chặt hơn nữa quan hệ bang giao Việt-Trung.

Phương thức sử dụng các tàu buôn để đưa người bị nạn về nước cũng cho thấy sự phát triển rộng khắp của mạng lưới thương mại thuyền buồm Trung Quốc. Một số lượng lớn tàu Trung Quốc đã đi qua vùng biển Đông Bắc Á và Đông Nam Á, nối liền các khu vực khác nhau của châu Á, đóng góp không chỉ cho thương mại mà còn trở

thành một phương thức vận tải quan trọng cho việc hồi hương người bị nạn. Trong những trường hợp này, các thương nhân Trung Quốc cũng được hưởng lợi không nhỏ. Mỗi lần đưa người Việt bị nạn trở về, họ được nhà Nguyễn đón tiếp, ban thưởng và ban cho nhiều ưu đãi trong buôn bán như miễn thuế nhập cảng, miễn thuế hàng hóa, tạo điều kiện thuận lợi trong việc thu mua hàng hóa,... nhằm khuyến khích sự phát triển của kinh tế hải thương cũng như tăng cường quan hệ thương mại của Việt Nam với Trung Quốc. Qua đó cũng chứng minh sự tồn tại của hệ thống cứu nạn hàng hải và con đường hồi hương có quan hệ mật thiết với mạng lưới thương mại bằng thuyền buồm của các thương nhân Trung Quốc.

Thông qua việc thảo luận về các vụ đắm tàu, các chính sách cứu nạn và hồi hương có thể cung cấp những dữ liệu quan trọng để hiểu rõ hơn về quan hệ quốc tế giữa các quốc gia, các quan điểm chính trị, kinh tế, ngoại giao của mỗi nước trong khu vực, bù đắp cho những thiếu sót không được ghi chép trong chính sử. Vì thế lịch sử tai nạn hàng hải cũng như hoạt động cứu nạn của những người Việt bị nạn trôi dạt đến nước ngoài vẫn là chủ đề còn nhiều khoảng trống trong nghiên cứu lịch sử tương tác hàng hải và quan hệ quốc tế giữa Việt Nam và các nước trong khu vực cần tiếp tục được nghiên cứu sâu rộng.

CHÚ THÍCH

(1). Để rõ hơn, xin xem thêm: Phạm Thị Thơm, “Chính sách cứu nạn trên biển dưới triều vua Gia Long-Minh Mạng (1802-1840)”, Tạp chí *Nghiên cứu Đông Nam Á*, số 3 (216), 2018, tr.60-65.

(2), (33), (38). Liu Shiuh-Feng, “Shipwreck Salvage and Survivors’ Repatriation Networks of the East Asian Rim in Qing Dynasty”, *Offshore Asia: Maritime Interactions in Eastern Asia Before*

Steamships, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2013, p.211-235, 220, 220-221.

(3). Xiu Bin, *Hoạt động cứu nạn của Sơn Đông đối với người bị nạn Ryukyu thời nhà Thanh*, <https://clajc.ouc.edu.cn/ctwhyjzx/2020/0629/c16711a291538/pagem.htm>, 2020, ngày truy cập 25/2/2024.

(4). Lưu Húc Phong, “Tuyển tập về những vụ chìm đắm tàu thuyền Trung Quốc thời nhà

Thanh”, Tạp chí *Di tích văn hóa Tử Cấm Thành*, số 365, 2013, tr.16-23.

(5), (8). Đường Hy Dũng, “Tổng quan tài liệu về các vụ đắm tàu ngoài khơi bờ biển Trung Quốc thời tiền hiện đại”, *Nghiên cứu Hán học*, số 19, tr.147.

(6). Đàm Thuấn Nghiêu, “Sơ lược về chính sách ưu đãi thương mại dành cho người bị nạn Lưu Cầu thời nhà Thanh”, *Thế giới Lan Đài*, số 3, 2021, tr.144.

(7). Cảng Zhapu (Sạ Phố) là một cảng nước sâu trên bờ phía Bắc của vịnh Hàng Châu, thuộc tỉnh Chiết Giang. Dưới thời nhà Thanh, đây là thương cảng buôn bán giữa Trung Quốc với Nhật Bản và Hàn Quốc.

(9). *Khâm định Đại Thanh hội điển sự lệ*, Bộ Lễ, tập 513.

(10). Phó Dũng, “Lịch sử quan hệ đối ngoại thời nhà Thanh - nhìn từ những thiên tai tự nhiên của Nhật Bản”, Tạp chí *Đại học Mẫu Đơn Giang*, tập 23, số 11, 2014, tr.25-28, tr.25-26.

(11), (12). Cen Ling, “Phương pháp hồi hương của các thuyền Ruykyu bị nạn trên biển thời nhà Thanh”, *Nghiên cứu tương tác văn hóa Đông Á*, 2012, tr.379, 81.

(13). Lưu Húc Phong, “Nghiên cứu các tư liệu lưu trữ thời nhà Thanh về các vụ đắm tàu ở vùng biển Đông Á - Sự hình thành mạng lưới hồi hương của những người bị nạn trong các vụ tai nạn hàng hải”, Tạp chí *Bảo tàng Cố cung Quốc gia*, số 23(3), 2006, tr.115.

(14), (24), (25), (26), (36), (40). Lại Công Thành, *Nghiên cứu quan hệ Thanh-Việt: tập trung vào vấn đề thương mại và biên giới (1644-1885)*, Luận án Tiến sĩ Lịch sử, Đại học Sư phạm Quốc gia Đài Loan, 2004, tr.251, 246, 248, 256-261, 251, 248.

(15), (41). Tôn Hồng Niên, *Nghiên cứu quan hệ tông phiên Việt-Trung thời nhà Thanh*, Nxb. Giáo dục Hắc Long Giang, 2005, tr.241, 243.

(16). *Cao Tông Thực lục*, tập 101.

(17), (39). *Khâm định Đại Thanh hội điển sự lệ*, Bộ Lễ, tập 513.

(18), (34). Akira Matsuura, “Người Việt gặp nạn trên vùng biển Nhật Bản và việc hồi hương qua Trung Quốc bằng thuyền buồm”, *Nghiên cứu tương tác văn hóa Đông Á*, 2012, số 5, tr.345-346, 345.

(19), (27), (42), (43). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 1, Nxb. Giáo dục Việt Nam, 2002, tr.911, 910-911, 911, 915.

(20), (32), (35). Akira Matsuura, “Hoạt động đưa những người gặp nạn trên biển về nước bằng thuyền buồm Trung Quốc”, *Hội nghị chuyên đề quốc tế lần thứ 5 của ICIS Những góc nhìn mới về nghiên cứu tương tác văn hóa Đông Á*, *Nghiên cứu tương tác văn hóa Đông Á*, 2012, tập 8, tr.83-98, 83, 97.

(21). Hai chiếc thuyền buồm đã đưa 5 người Việt gặp nạn đến Trung Quốc là Fan San (范三) và Jin Yongmao [金永茂]. Jin Yongmao là một tàu buôn của Trung Quốc đã đến thăm Nagasaki từ khoảng năm Bunka thứ 4 và thứ 5 (1808-1809) cho đến khoảng năm đầu tiên của thời đại Bunsei (1818). Ở Nhật Bản, nó được gọi là tàu Nagamo.

(22), (37). *Tuyên Tông thực lục*, tập 27-32-294-400-447-457, 159.

(23). 1 thăng = 1 lít, 1 li = 50 mg.

(28). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 1, Nxb. Giáo dục Việt Nam, 2002, tr.915.

(29). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 6, Nxb. Giáo dục Việt Nam, 2007, tr.393.

(30). Thôi Anh Hoa, “Hệ thống cứu hộ người bị nạn Trung Quốc ở vùng biển Đông Á của Triều Tiên - nhìn từ lịch sử quan hệ hàng hải với nhà Thanh”, Tạp chí *Nghiên cứu lịch sử hàng hải*, số 4, 2020, tr.98-105.

(31). Akira Matsuura, “Ghi chép về tàu Trung Quốc trôi dạt vào bờ tại Sakitsu, tỉnh Amakusa cuối thời Edo”, *Nghiên cứu về tương tác, trao đổi văn hóa ở Quần đảo Amakusa, Trao đổi văn hóa ngoại vi*, Series 2, Nxb. Trung tâm nghiên cứu tương tác văn hóa đại học Kansai, 2011, tr.115-138.