CỨU HỘ, CỨU NẠN BIỂN DƯỚI TRIỀU NGUYỄN NỬA ĐẦU THẾ KỈ XIX: NHÌN TỪ CÁC THƯƠNG CẢNG BẮC TRUNG BỘ

PHẠM THỊ THƠM*

1. Vị thế địa - kinh tế, địa -chính trị của vùng biển Bắc Trung Bộ

Trên dải đất hình chữ S, Bắc Trung Bộ (1) là vùng đất ở vị trí trung gian, có thể xem đây là vùng đệm, là dấu gạch nối giữa văn hóa "xa rừng nhạt biển" ở châu thổ Bắc Bộ và văn hóa đậm chất biển khơi của Nam Trung Bộ. Từ Bắc Trung Bộ, người Việt cũng bắt đầu hướng ra biển như cái thế "uốn, lồi" của địa hình. Đồng bằng nhỏ hẹp ở phía Tây, các ngọn núi ăn lan ra sát biển cùng đường biển trải dài mở ra không gian rộng lớn ở phía Đông đã đặt Bắc Trung Bộ vào vị thế hướng biển.

Trong tiến trình lịch sử, ngay từ sớm, biển Bắc Trung Bộ đã là khu vực diễn ra nhiều hoạt động trao đổi kinh tế, là điểm dừng chân của các thương nhân trong và ngoài nước. Ở đó, không gian kinh tế, không gian chính trị, không gian văn hóa cùng diễn ra một cách đồng thời. Điều đó trước hết được thể hiện qua những "dấu vỏ sò" trên các mảnh gốm, các "cồn sò điệp" trong các di chỉ khảo cổ Hoa Lộc, Quỳnh Văn, Bàu Tró,… Người Việt ở Bắc Trung Bộ buổi đầu đã sử dụng biển như là môi trường sống và dần khẳng định vị thế quan trọng của kinh tế biển trong đời sống của họ. Từ thế kỉ XI-XIV, cùng với các Bạc dịch trường ở vùng biên giới phía Bắc, các trung tâm kinh tế ven biển ở vùng Đông Bắc (cụ thể là thương cảng Vân Đồn), các thương cảng ven biển Bắc Trung Bộ đã tạo nên mạng lưới kết nối giao thương Đông - Tây rộng khắp giữa Đại Việt với các quốc gia khác trong khu vực. Trong thời đại Kỷ nguyên thương mại châu Á, các thương cảng ven biển Bắc Trung Bộ vẫn duy trì các hoạt động kinh tế và vẫn đóng vai trò là một tiểu vùng kinh tế năng động. Hoạt động thường xuyên của các Châu ấn thuyền (Nhật Bản) ở Hội Thống, của người Hoa ở Triều Khẩu, Phù Thạch hay những phát hiện khảo cổ học về một số lượng lớn tiền kim loại Nhật được đưa vào cửa Bạng (Thanh Hóa) vào thế kỉ XVII (2) là những minh chứng rõ ràng về vị thế của biển và các thương cảng Bắc Trung Bộ trước thế kỉ XIX. Trong một số thời điểm, do tình hình trong nước và khu vực, vai trò trung tâm kinh tế của các thương cảng ven biển Bắc Trung Bộ cũng có sự chuyển dịch hướng lên phía Bắc hoặc lùi dần về phía Nam tuy nhiên "sự chuyển dịch ấy không phải là sự chuyển dịch toàn bộ và lại càng không phải sự thay thế của những không gian kinh tế" (3).

Thế kỉ XIX, triều Nguyễn nắm trong tay cả một vùng lãnh hải rộng lớn trải dài từ

*ThS. Trường Đại học KHXH&NV, ĐHQG Hà Nội

vịnh Bắc Bộ đến vùng biển Tây Nam. Biển lúc này tiếp tục là cầu nối giữ nhịp thăng trầm của lịch sử, xã hội, kinh tế và chính trị. Bởi thế dù muốn hay không thì các vị vua nhà Nguyễn đều cho thấy khả năng thích ứng cao và phản ứng nhanh với các thách thức đến từ biển. Thời kỳ này, do tình hình thương mại khu vực và quốc tế đều có dấu hiệu suy giảm, ở Trung Quốc, nhà Thanh ngày càng tỏ ra lệ thuộc kinh tế vào các quốc gia phương Tây nên hoạt động buôn bán trên tuyến giao thương Nam Trung Quốc - Đông Nam Á dù vẫn được duy trì nhưng đã suy yếu. Trong bối cảnh chung đó, biển Bắc Trung Bộ cũng dần mất đi sự nhộn nhịp và vai trò trung chuyển của các thương cảng ven biển Bắc Trung Bộ cũng dần mờ nhạt. Không những thế, nhận thức của các vị vua triều Nguyễn thời kỳ này cũng có nhiều thay đổi đặc biệt là trong các hoạt động giao thương với thương nhân phương Tây.

Ở Bắc Trung Bộ, về căn bản các hoạt động ngoại thương bị hạn chế bởi các Hoa thương. Dưới triều vua Minh Mạng, với quy định các thương thuyền phương Tây chỉ được cập cảng Đà Nẵng đã khiến cho các hoạt động buôn bán ở Bắc Trung Bộ giảm sút rõ rệt so với các thời kỳ trước. Vì thế các quy định về ngoại thương của nhà Nguyễn ở Bắc Trung Bộ chủ yếu hướng đến người Hoa và Hoa kiều. Theo ghi chép trong *Khâm định Đại Nam Hội điển sự lệ* thì các thuyền buôn nước ngoài đến buôn bán đều phải nộp thuế, mức thuế cảng ở Gia Định được lấy làm mốc, các cảng biển ở Nghệ An Thanh Hóa được giảm 3/10 so với thuế ở Gia Định. Cụ thể đối với các thuyền buôn từ Quảng Đông, Phúc Kiến, Thượng Hải, Ma Cao, phương Tây (chỉ trong thời Gia Long) phải nộp 2.800 quan, Triều Châu 2.100 quan và Hải Nam 506 quan 8 tiền (4). Mặc dù vẫn tạo nhiều ưu ái trong buôn bán cho Hoa thương nhưng các hoạt động buôn bán ở Bắc Trung Bộ lúc này không còn sôi động như trước. Thay vào đó là sự nổi lên và dần chiếm vai trò chủ đạo của các hoạt động kinh tế theo chiều Bắc - Nam: vận tải nhà nước. Từ cuối thế kỉ XVIII, vùng Sài Gòn - Gia Định trở thành vựa lúa gạo lớn nhất cả nước đã thu hút nhiều thương nhân từ miền Trung dong thuyền đến buôn bán. Theo Nguyễn Thế Anh, gạo mà các tỉnh Nam Kỳ sản xuất có thừa đã được đưa tới các tỉnh miền Bắc và miền Trung với số lượng lớn (5). Với việc xiết chặt hơn các quy định buôn bán với người nước ngoài, củng cố nền nội thương, hoạt động trao đổi bằng thuyền trong nước nửa đầu thế kỉ XIX đã có cơ hội phát triển.

Là môi trường mở, luôn biến đổi và hội nhập, biển đã mang nhiều cơ hội giao lưu, tiếp xúc với các nền văn minh, văn hóa mới nhưng đồng thời cũng tạo ra vô số thách thức về chính trị đòi hỏi khả năng thích ứng, ứng xử với môi trường biển và các tác động đến từ môi trường biển của các chính thể nhà nước. Giành lại quyền làm chủ trong bối cảnh đất nước luôn đối mặt với các nguy cơ từ phía biển (hải tặc, thiên tai, âm mưu của các nước phương Tây,...) buộc nhà Nguyễn cần có những thay đổi về nhận thức và hành động trong quá trình khai thác, thực thi chủ quyền biển đảo cũng như phòng thủ vùng duyên hải. Ý thức về chủ quyền lãnh hải không phải đến đời Nguyễn mới xuất hiện bởi trước đó, ngay từ thời vua Lý Anh Tông đã có nhiều hoạt động tuần tra, kiểm soát trên các vùng biển đảo đặc biệt ở các vùng biên viễn phía Nam Đại Việt (vùng biển Bắc Trung Bộ) (6). Nhưng, phải đến đầu thế kỉ XIX, ý thức về chủ quyền, toàn vẹn lãnh thổ mới hoàn thiện và toàn diện nhất.

Với địa hình "lấy biển làm dải áo, lấy núi làm vạt áo" (7), vùng biển đảo và duyên

hải Bắc Trung Bộ trong tư tưởng của các vua nhà Nguyễn nửa đầu thế kỉ XIX mang nặng thế phòng thủ. Dưới triều Nguyễn, hệ thống phòng thủ hải cương miền Trung được xây dựng và trở thành một trong những công trình mang tính then chốt của nhà nước. Ở khu vực ven biển Bắc Trung Bộ, các công trình phòng thủ này về cơ bản được xây dựng tại các thương cảng đã hình thành từ trước. Ở Hà Tĩnh, triều đình đặt đồn binh tại ba tấn sở là tấn cửa Nhượng, tấn cửa Khẩu và tấn cửa Sót. Ở Nghệ An có 11 cửa tấn, trong đó tấn cửa Hội là quan trọng hơn cả với hơn 30 lính giữ cửa tấn và 1 Thủ ngự, 1 Hiệp thủ (8). Thanh Hóa là khu vực có nhiều đồn lũy, tấn sở kiên cố hơn cả trong đó các tấn Bạch Câu, Hội Triều, Bạng được triều đình đặt đồn binh canh phòng nghiêm ngặt. Đến năm 1829, trên đảo Biện Sơn được xây dựng thêm hai pháo đài là pháo đài Biện Sơn và pháo đài Tĩnh Hải (9). Lực lượng bố phòng tại các pháo đài này chủ yếu làm nhiệm vụ tuần tra, canh phòng duyên hải, tiễu trừ cướp biển, bảo vệ thuyền bè và đảm bảo an ninh mặt biển.

Trên cơ sở nhận thức "việc tuần phòng ngoài biển rất quan trọng", thủy quân nhà Nguyễn nhiều lần phối hợp với lực lượng địa phương tuần tra mặt biển, tiễu trừ hải tặc trên vùng biển Bắc Trung Bộ. Hải tặc chính là nguyên nhân của hàng trăm, hàng nghìn vụ cướp bóc trên biển, là thách thức trực tiếp đối với nhà Nguyễn trong suốt gần một thế kỉ cầm quyền. Trong các ghi chép của Quốc sử quán, từ khoảng đời vua Minh Mạng thứ 10 (1829), hải tặc người Hoa ngày càng hoạt động ráo riết ở khu vực biển Bắc Trung Bộ. Năm 1829, tỉnh Thanh Hoa có cướp biển qua lại cướp bóc thuyền buôn, "triều đình đã phái thủy quân đi bắt và bắt được một thuyền, giết chết 6 tên, bắt sống 3 tên còn lại đều nhảy xuống biển chết đuối ở hải phận Nghệ An" (10). Trước tình hình đó, vua Minh Mệnh truyền chỉ cho Bộ Binh "cho các địa phương ven biển từ Quảng Bình trở ra Bắc, từ nay về sau hàng năm cứ bắt đầu từ tháng 3, tháng 7 thì phải hai lần phái binh thuyền đến các hòn đảo mà thuyền giặc có thể đỗ được để tìm xét. Nếu thấy thuyền người Thanh dị dạng ẩn náu, tình trạng khả nghi thì bắt giải cho quan địa phương tra xét" (11). Càng về sau thì hoạt động của hải tặc càng gia tăng và mở rộng, các thuyền đi việc công, thuyền vận tải nhà nước cũng trở thành nạn nhân của các vụ cướp. Dưới thời vua Thiệu Trị, tình hình cướp biển ở Bắc Trung Bộ cũng không có dấu hiệu suy giảm.Chính vua Thiệu Trị cũng phải thừa nhận rằng: "giặc Thanh ở lẩn ngoài biển, cướp bóc các thuyền buôn, trên các mặt biển từ Hà Tĩnh ra Bắc bị khổ vì chúng. Lính tuần biển không thể dẹp bắt được. Thuyền công chở các vật hạng phần nhiều bị chúng cướp hại" (12). Dù đã có nhiều cố gắng trong hoạt động tuần tiễu và tiêu diệt hải tặc nhưng thực tế nhà Nguyễn chỉ có thể hạn chế phần nào sự gia tăng của hải tặc chứ không thể loại bỏ triệt để.

Vị thế tự nhiên đã quy định tính hướng biển và mở ra cánh cửa lớn cho Bắc Trung Bộ trở thành môi trường giao lưu kinh tế, môi trường ứng xử chính trị của triều Nguyễn với các quốc gia khác thông qua môi trường biển. Một mặt các hoạt động thương mại vẫn được nhà nước khuyến khích qua các hoạt động của thương nhân nước ngoài mà chủ yếu là các Hoa thương (hướng biển để khai thác kinh tế), mặt khác nhà Nguyễn cũng chủ động ứng phó với các vấn đề từ biển có thể mang lại tác động xấu đến thể chế chính trị ở lục địa (hướng biển để bảo vệ an ninh, chủ quyền quốc gia). Điều đó cho thấy vùng biển Bắc Trung Bộ chưa bao giờ mất đi vị thế vốn có của nó, thay vào đó là sự dịch chuyển ở một

mức tương đối từ khu vực nhiều tiềm năng kinh tế sang khu vực có tầm quan trọng về vị thế chính trị đối với quốc gia, dân tộc trong bối cảnh mới.

2. Thiên tai và những tổn thất đối với người và tàu thuyền ở vùng biển Bắc Trung Bộ

Bắt đầu từ Bắc Trung Bộ, Việt Nam chịu ảnh hưởng trực tiếp bởi các thiên tai từ biển (13) đặc biệt là bão. Bão là một trong những hiện tượng thời tiết nguy hiểm, gây ra nhiều hậu quả nghiêm trọng trên phạm vi rộng. Bão mạnh thường kết hợp với gió to, mưa lớn và những hiện tượng thời tiết kèm theo như nước dâng, sóng lớn. Ở Bắc Trung Bộ, sự xuất hiện thường xuyên của các cơn bão được xem là nguyên nhân chính cho những ghi chép trong chính sử về nạn chìm đắm thuyền bè, mất mát của cải, hàng hóa của thương nhân và nhà nước. So với các vùng còn lại (vùng biển Nam Trung Bộ, vùng biển Tây Nam), bão ở khu vực biển Bắc Trung Bộ có mức độ thường xuyên và cường độ mạnh hơn. Theo một số nghiên cứu về khí hậu ngoài Biển Đông, bão thường tập trung từ đảo Lữ Tống (Luzon - Philippines) thổi dọc từ Nam lên Bắc qua Trường Sa. Tại Trường Sa, bão có khi thổi thẳng lên đảo Hải Nam rồi đổ bộ vào lục địa Trung Hoa hoặc từ Trường Sa di chuyển đến Hoàng Sa đổ vào đất liền Việt Nam. Thông thường sau khi vào Hoàng Sa, bão thường di chuyển theo hướng Đông Bắc và thường hoành hành dọc theo bờ biển khu vực Bắc Trung Bộ trong đó khu vực bão hoạt động mạnh là Nam Hà Tĩnh (14).

Những kết quả khảo cổ ngày nay về các đoàn thuyền đắm không chỉ tái hiện hoạt động giao thương nhộn nhịp trong nhiều thế kỉ mà còn là minh chứng về những thách thức, nguy hiểm ở vùng biển Bắc Trung Bộ trong nhiều thế kỉ. Điển hình như vào năm 2010, một chiếc tàu bị chìm "trong khoang còn có cả nòng súng thần công, đại đao, loại binh khí thời cổ" được phát hiện. Qua đánh giá, đối chiếu tư liệu đã xác định được đây là chiếc tàu của thương nhân Nhật Bản, trưởng tàu là Giác Tàng cập bến Phục Lễ (Hưng Nguyên, Nghệ An) buôn bán vào năm Hoằng Định 9 (1609). Ngày 11-6 năm Hoằng Định 10 (1610), trên đường về nước, chiếc tàu vừa ra tới cửa biển Đan Nhai (Hội Thống) đã gặp nạn khiến trưởng tàu Giác Tàng và 13 người khác chết đuối (15).

Nửa đầu thế kỉ XIX, các ghi chép của Quốc sử quán triều Nguyễn tiếp tục cho thấy bão đã gây ra rất nhiều khó khăn và tổn thất cho các thuyền bè đi lại trên biển. Thời kì này, tàu máy hơi nước đã được sử dụng rộng rãi, hàng hải thế giới có nhiều tiến bộ mạnh mẽ nhưng trước sự khắc nghiệt của thiên nhiên, đôi khi tính mạng con người cũng không nằm ngoài quy luật sinh tử. Cùng với nạn hải tặc biển, các thiệt hại người và tài sản nhà nước cũng như nguy cơ mất an ninh, an toàn hàng hải trở thành vấn đề sống còn trong chính sách bảo vệ và phòng thủ biển của nhà Nguyễn. Kathryn Dyt đã rất có lý khi cho rằng mặc dù đã làm chủ một lãnh thổ rộng lớn kéo dài từ vịnh Bắc Bộ xuống tận vịnh Thái Lan nhưng khí hậu thất thường và số lượng các vụ thiên tai đã làm giảm bớt tâm trạng phấn khởi của họ [nhà Nguyễn] (16).

Với quy định các thuyền buôn nước ngoài dù gặp bất kì lí do gì đều phải cập cảng Đà Nẵng, vùng biển Bắc Trung Bộ từ triều vua Minh Mạng dần trở nên vắng bóng người phương Tây, các vụ tai nạn tàu thuyền nước ngoài do bão được ghi nhận phần lớn là các Hoa thương đến buôn bán

và quan quân nhà Thanh đi công cán gặp nạn. Có thể kể đến một số vụ tai nạn được ghi nhận trong chính sử nhà Nguyễn như: tháng 12 năm 1823, Thủ ngự cửa biển Quyền (trấn Nghệ An) tâu báo một chiếc thuyền đánh cá của người Thanh gặp gió lớn trôi dạt đến cửa Quyền (17); tháng 4 năm 1834, thuyền binh của Bộ Biền tỉnh Quảng Đông nhà Thanh là Trần Tử Long bị bão dạt vào cửa biển Y Bích (Thanh Hoa) (18); năm 1843, một chiếc tàu đi làm việc công của nhà Thanh gặp bão dạt vào hải phận cửa Biện Sơn (Thanh Hóa) khiến tàu bị hỏng nặng các vật dụng như khí giới, súng ống bị ngấm nước (19); năm 1843 bảy chiếc thuyền tuần dương của trấn Quỳnh Châu nhà Thanh gặp bão trôi giạt vào cửa biển Y Bích, thuyền bị hư hỏng, quân lương và các vật dụng trong thuyền bị chìm đắm (20).

Bên cạnh đó, bão cũng là một trong những thách thức lớn đối với hoạt động vận tải biển. Với ưu thế nằm trên trục giao thông quan trọng cả về đường thủy lẫn đường bộ, tiện lợi từ Bắc xuống Nam, từ Đông sang Tây, vùng biển Bắc Trung Bộ nhanh chóng trở thành điểm dừng chân của các thương thuyền chở thóc từ Bắc thành về Kinh cũng như các thương thuyền mang gạo từ Gia Định ra Bắc. Vua Minh Mạng cho rằng: "Vận tải đường biển là một việc rất gian lao nhưng nước ta phía sau tựa vào núi, phía trước trông ra biển, việc đi biển không thể không tranh thủ lấy cái nghề sở trường của mình. Nếu đi bộ năm ngày thì đường thủy chỉ một lèo buồm là tới" (21). Vì thế hằng năm, đến mùa vận tải, các thuyền đồng loạt ra biển cũng khiến cho nguy cơ gặp nạn và thất thoát tài sản của nhà nước xảy ra nhiều hơn trên khu vực biển Bắc Trung Bộ. Theo *Đại Nam thực lục* thì từ đầu triều vua Gia Long đến vua Thiệu Trị đã cho biết các sự kiện liên quan tới chìm đắm tàu thuyền ở Bắc Trung Bộ một cách thường xuyên. Năm Gia Long thứ 2 (1830), các biền binh làm việc vận tải đường biển từ Bắc thành đến Thanh Hoa gặp bão, chết đuối hơn 500 người (22). Dưới triều vua Minh Mạng, năm 1820, Trấn thủ Nghệ An tâu báo sự việc tàu Thanh Tước số 4 chở hàng hóa từ Bắc thành vào Kinh bị bão chìm tại cửa Hội trấn Nghệ An, hàng hóa bị mất nhiều (23). Trong lời dụ năm 1836 về tình hình vận tải ở Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, vua Minh Mạng từng khẳng định: "Lần này các hạng thuyền vận tải đồ vật của công khi về thường vì sóng gió làm hỏng việc, số quan quân ở thuyền ấy đắm chết khá nhiều" (24). Đời vua Thiệu Trị năm thứ 2 (1842), chiếc thuyền Thanh tĩnh hiệu nhất của tỉnh Thanh Hóa lĩnh tải các vật hạng ở Kinh và chở tù đi đến phận biển Hà Tĩnh gặp bão, bị vỡ đắm và khiến hơn 70 người chết đuối (1 Suất đội, 36 lính, 34 tù phạm) (25). Những ghi chép trong chính sử cho phép chúng ta khẳng định về mức độ thường xuyên và sự nguy hiểm của bão ở vùng biển Bắc Trung Bộ. Những khó khăn gây ra bởi bão đối với công việc vận tải của quan lại triều đình đã trở thành vấn đề nghiêm trọng cần triều đình có những ứng phó cụ thể để đảm bảo hoạt động kinh tế nhà nước. Không những thế, điều này còn tác động trực tiếp đến tính mạng và tài sản của những người đi lại trên biển, gây ra những bất ổn trong quản lý nhà nước. Dưới triều Nguyễn, vùng biển Bắc Trung Bộ không chỉ xuất hiện trong chính sử với vai trò là không gian địa lý liên kết vùng - quốc gia - khu vực mà còn là môi trường tiềm ẩn nhiều rủi ro, bất trắc bởi các cơn bão biển.

3. Các thương cảng Bắc Trung Bộ với hoạt động cứu nạn biển

3.1. Chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn

Từ những khó khăn, thách thức đến từ biển cùng nhận thức về biển được nâng lên thêm một bước, nhà Nguyễn đã đề ra các chính sách cụ thể cho người bị nạn trên biển. Các quy định này được triều đình chia thành nhiều mục và áp dụng với từng đối tượng cụ thể cũng như đặt thành lệ để duy trì trong những năm sau đó cho đến khi triều đình có chính sách mới thay thế. Đó có thể là Chỉ, Dụ của nhà vua hay các bản tấu của quan Thủ ngự, các Bộ có sự đồng ý của nhà vua để thi hành. Quy định về các mức ân cấp tiền, gạo, nước uống, thức ăn cho người bị nạn trong và ngoài nước, sửa chữa giúp thuyền bè, tạo điều kiện cho người bị nạn về nước hay ở lại sinh sống trên đất nước Việt Nam và điều động một lực lượng lớn phụ trách công tác giúp đỡ thuyền bè gặp nạn trên biển là những nội dung chính tạo thành chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn nửa đầu thế kỉ XIX.

Dưới triều Nguyễn, các quy định cứu nạn được đề ra từ đầu triều vua Gia Long và không ngừng được chỉnh sửa, bổ sung trong những năm sau đó. Hầu hết các quy định đặt thành lệ được vua Gia Long đưa ra và hoàn thiện dưới thời vua Minh Mạng. Các quy định do nhà Nguyễn đặt ra không hoàn toàn cố định từ đầu triều mà có sự dịch chuyển tùy thuộc vào tình hình đất nước và khu vực trong từng thời điểm. Vì thế một số quy định được duy trì mãi mãi nhưng một số quy định khác lại được thay đổi nhiều lần. Bước sang thời vua Thiệu Trị, triều đình không đặt ra chính sách mới mà tích cực duy trì các chính sách đã được định hình từ trước.

Ân cấp đối với người gặp nạn

Ngay sau khi lên ngôi, Gia Long đã đặt ra định lệ đối với quan quân triều đình gặp nạn. Các mức ân cấp đặt ra có sự chênh lệch nhau dựa vào chức vụ, cấp bậc, mục đích chuyến đi và gặp nạn do đâu (gặp bão hay gặp cướp biển). Trong thời gian đầu, những quan quân, binh lính gặp nạn trên biển khi đi vận tải công hay làm việc cho triều đình không phân biệt do bão hay cướp biển sát hại đều được triều đình chiếu lệ cấp tuất theo hạng: Vệ úy cấp 100 quan, Phó Vệ úy cấp 50 quan, Cai đội cấp 30 quan (26). Sau đó, nhận thấy sự bất hợp lí trong quy định trước đó, vua Gia Long đã đặt lại các quy định trong đó chia rõ các ân cấp cho quan quân gặp nạn do bão gió, trong đó Cai đội được cấp 30 quan tiền, Phó đội được 20 quan, Đội trưởng được 15 quan, binh đinh được 10 quan đều cấp về cho gia đình, ban mũ áo cho Thị trung và Thị nội (27). Các ân cấp này được vua Gia Long chuẩn định làm lệ trong suốt thời trị vì của mình.

Trải qua triều Gia Long, các chính sách cứu nạn đã có sự phân chia theo thứ bậc, đối tượng nhưng chưa phân biệt người sống với người chết, quan quân đi việc công, việc tư. Đồng thời những ân cấp của triều đình mới chỉ dừng lại ở việc cấp tiền cho người bị nạn. Tất cả những thiếu sót trên tiếp tục được hoàn thiện dưới triều vua Minh Mạng. Năm 1820, các mức ân cấp được quy định cụ thể như sau: đối với người bị nạn gió khi đi công sai (đi việc công cho triều đình) Cai đội, Phó đội trở lên còn sống, mỗi người 4 quan tiền, 1 phương gạo (28) không may bị chết đuối mỗi người cho 8 quan chôn cất; Chánh đội trưởng, Đội trưởng còn sống mỗi người 2 quan tiền, 1 phương gạo, bị chết đuối mỗi người 4 quan; quân lính còn sống mỗi người 1 quan, 1 phương gạo, bị chết đuối mỗi người 3 quan. Những người bị nạn gió bão khi đi việc tư thì cấp cho Cai

đội, Phó đội trở lên còn sống mỗi người 2 quan tiền, 15 bát gạo, bị chết đuối mà xét đúng thì mỗi người 3 quan tiền; Chánh đội trưởng trở xuống đến quân còn sống mỗi người 3 quan tiền, 10 bát gạo, chết đuối mỗi người 1 quan tiền chôn cất (29).

Tuy nhiên càng về sau các ân cấp của triều đình càng được quy định chặt chẽ hơn. Nếu như trước đây, thuyền đi việc công gặp nạn đều được triều đình ân cấp thì đến cuối triều vua Minh Mạng, căn cứ vào tình hình đất nước có nhiều thay đổi, nhà nước tiến hành kiểm tra chặt chẽ các thuyền bị nạn và cân nhắc việc cứu giúp những người cố ý làm hỏng việc công. Năm Minh Mạng thứ 21 (1840), vua xuống chỉ rằng: Từ sau biền binh đi công sai và thuyền áp giải của công nếu không may bị gió bão hỏng việc, thời trừ bọn coi quản tay lái, không nhất thiết cấp tiền gạo không kể còn những người đi theo thuyền vẫn chiếu lệ cũ mà cấp phát để họ có cái chi độ (30). Về quy định này, *Đại Nam thực lục* chép cụ thể hơn về các mức ân cấp tiền gạo cấp phát từ Cai đội trở lên, mỗi người đều 4 quan tiền, 1 phương gạo; Chánh đội trưởng, Đội trưởng, mỗi người đều 2 quan tiền, 1 phương gạo; binh đinh mỗi người đều 1 quan tiền, 1 phương gạo (31).

Ngoài các thuyền bị nạn là quan quân, binh lính triều đình đi làm việc công, các thuyền của dân buôn, ngư dân gặp nạn cũng được triều đình trợ giúp. Dưới thời vua Gia Long, triều đình chưa đưa ra quy định đối với người dân đi biển gặp nạn khiến các lực lượng phụ trách tỏ ra lúng túng khi thực hiện chính sách. Nhận thức được điều đó, khi vừa tiếp quản đất nước, vua Minh Mạng đã đặt ra lệ định dành cho dân chúng đi việc công còn sống mỗi người 5 tiền, 15 bát gạo, chết đuối mỗi người 15 quan tiền (32). Những quy định này được thực hiện liên tục dưới triều Minh Mạng và được vua Thiệu Trị tiếp nối trong những năm trị vì tiếp theo.

Không chỉ tiến hành cứu giúp người bị nạn trong nước, nhà Nguyễn còn tỏ rõ sự nhân đạo với những người nước ngoài bị nạn. Đời vua Gia Long năm thứ 2 (1803) chuẩn định rằng: Những thuyền buôn bị bão, vỡ thuyền, của cải mất hết, đó là nhà buôn bị tai nạn. Quan sở tại nên căn cứ vào số nhân khẩu trong thuyền là bao nhiêu mà cấp phát cho mỗi người 1 tháng lương thực của công để những người buôn bán đó độ nhật (33). Ngoài việc chủ động cứu giúp người bị nạn nước ngoài bằng các ân cấp trước mắt là tiền và gạo, nhà nước còn đặt lệ nhằm hỗ trợ các nạn nhân về nước bằng cách cho được tự do về nước hoặc sinh sống tại Việt Nam và hỗ trợ đưa người bị nạn để họ về nước thuận lợi. Điều này được vua Gia Long quy định rõ: khi thuận gió, cho được tùy tiện đáp theo thuyền buôn về nước. Như vậy để thương xót người buôn bị nạn (34). Càng về sau, những quy định của triều đình đối với việc trợ giúp người bị nạn chủ yếu xoanh quanh đối tượng quan quân và thương nhân nhà Thanh (Trung Quốc).

Để tỏ ý tôn trọng "Thiên triều", triều đình nhà Nguyễn đã chia ra hai đối tượng quan quân và thương nhân với nhiều lệ định rõ ràng. Đối với thương nhân đi buôn gặp nạn, vua Gia Long quy định sau khi đã cho tiền, gạo thì "cho phép tùy tiện đáp về hoặc ở trọ làm ăn sinh sống, không phải đưa đi" (35). Riêng các quan quân, trí thức nhà Thanh gặp nạn, triều đình nhà Nguyễn lại tỏ ra rất coi trọng hoạt động này. Sau khi cứu giúp các nạn nhân với mức ân cấp tiền, gạo vượt trội hơn hẳn các đối tượng khác, triều đình nhà Nguyễn còn đặt lệ biệt đãi quan quân, trí thức nhà Thanh với nhiều chế độ đặc biệt và chủ động đưa họ về nước khi thuận lợi. Ngay từ thời vua Gia Long, *Khâm định Đại*

Nam hội điển sự lệ chép rõ: "Phàm thuyền công nước Thanh bị gió giạt đến đều hậu giá giúp đỡ đưa về, rồi làm công văn đưa đệ đốc phủ nước ấy biết" (36). Lệ định này được duy trì trong suốt ba đời vua từ Gia Long đến Minh Mạng và Thiệu Trị. Tùy vào từng trường hợp mà nhà nước tiến hành đưa người bị nạn về nước bằng đường thủy hay đường bộ. Sự gần gũi về địa lý cùng tư duy "kiêng nể" Thiên triều đã tác động không nhỏ đến những ân cấp có phần đặc biệt dành cho quan quân và nhân dân Trung Quốc gặp nạn trên vùng biển Việt Nam. Những ân cấp này được nhà Nguyễn giữ nguyên trong suốt nửa đầu thế kỉ XIX.

Ân cấp đối với thuyền bè và hàng hóa

Bên cạnh những ân cấp với người bị nạn, nhà Nguyễn còn quan tâm cả đến việc miễn đền hàng hóa bị mất, sửa chữa thuyền bè, miễn/giảm thuế cho các thuyền. Trong các định lệ về thuyền bè, triều đình nhà Nguyễn chỉ đặt lệ ân cấp đối với thuyền công sai gặp nạn, các thuyền buôn, thuyền đánh cá sẽ được ân cấp một cách linh động tùy thuộc vào từng vụ việc cụ thể. Trên thực tế, từ đời vua Minh Mạng trở đi, triều đình quy định hoạt động đánh cá hay buôn bán trên biển trong dân gian đều không được phép vì thế việc đặt ra lệ ân cấp với các thuyền dân gian bị nạn tỏ ra không cần thiết.

Căn cứ vào các ghi chép của Nội các và Quốc sử quán, các lệ định áp dụng với thuyền và hàng hóa công có quan hệ mật thiết với hoạt động vận tải biển. Ngay từ năm Gia Long thứ 6, trong lệ vận tải gồm 10 điều, vua Gia Long đã đưa ra những quy định liên quan đến miễn giảm thuyền công gặp nạn trong mục *Rộng việc bồi nạn*. Cụ thể là: "Các hạng thuyền lãnh chở lương công, đi biển bị gió bão mà phải vứt bớt đi, thì quan sở tại xét thực, nếu là chở cho Bắc Thành, thì chiếc nào là thuyền được ân ban, cứ mỗi số giảm là 12 phương 15 bát thì nhà nước chịu cho 10 phương, chủ thuyền phải chịu 2 phương 15 bát; chiếc nào được chở thuê, cứ số giảm là 85 thăng thì nhà nước chịu 75 thăng, chủ thuyền chịu 10 thăng" (37). Đến năm 1810, vua Gia Long cho định lại 4 điều lệ vận tải trong đó ngay điều đầu tiên về *Kỳ hạn vận tải* quy định với thuyền gặp nạn gió "có giấy khám làm chứng minh bạch thì khỏi phải đền; vô cớ chậm trễ và buông thuyền chạy trái thì phải tội, chiếu số mất mà đền đủ số (38).

Chính những ưu ái của nhà nước đối với các thuyền công đã gây ra tình trạng gian dối trong công tác vận tải, ảnh hưởng nghiêm trọng đến lợi ích của triều đình. Lúc này, vua Minh Mạng buộc phải đưa ra những điều chỉnh mức ân cấp đối với thuyền khai báo bị gió bão và tăng cường công tác kiểm tra các tàu thuyền bị nạn nhập cảng. Hội điển chép rõ: thuyền đi nước ngoài đường bể xa xôi, có khi bị sóng gió giồi lắc, đến nỗi lá đồng, đinh đồng bị bong ra, vì thế mà rơi mất, xét ra không phải sức người đương nổi, nếu ở vùng biển nước ngoài thì có phái viên nhận thực, ở vùng biển nước nhà thì có quan sở tại tra xét ngày tháng ấy quả có gió bão thì không cứ niên hạn nào đều cho lĩnh của kho tu bổ, lỡ có bong rơi gẫy nát bao nhiêu cũng không bắt bồi thường. Tuy nhiên, nếu đi trên biển, không kể trong nước hay ngoài nước, hoặc đi ven bờ, hoặc bỏ neo không phải chỗ, hoặc lái chạy sai trái, nhân có sóng gió rồi vào bờ tìm lối sống, đến nỗi lầm húc vào bờ cát mỏm đá nên lá đồng, đinh đồng có bong rơi gẫy nát thì trừ ra người nào tiến dừng sai trái tất phải trừng trị. Còn ngoài ra có bong rơi gẫy nát bao nhiêu, cứ bắt bọn quản giải chia ngôi và thợ lái ngồi thuyền ấy phải bồi thường hoàn toàn (39).

Đối với các nạn nhân bị nạn nước ngoài, bên cạnh quy định về ân cấp về tiền, gạo, các vị vua nhà Nguyễn còn đặt ra lệ định với cả thuyền bè, tạo điều kiện để họ tiếp tục buôn bán hoặc thuận lợi trở về nước sau mỗi lần gặp nạn trên vùng biển Việt Nam. Đời vua Gia Long năm thứ 15, chuẩn y lời bàn của Bộ Hộ về việc thuyền buôn đến buôn bán ở cảng khác rồi bị gió dạt vào vùng biển nước ta, trong thuyền không có hàng hóa cũng không gẫy vỡ cột buồm, bánh lái mỏ neo thì tạm thời cho bỏ neo đổ ở phía dưới dòng nước, canh giữ cẩn thận đồng thời quan sở tại phải tâu lên và xét nhân khẩu thuyền ấy bỏ neo mấy ngày liệu cho mua củi gạo đồ ăn rồi yêu cầu rời đi, không được phép lên bờ. Còn các thuyền buôn bị gió dạt vào mà trong thuyền vẫn còn hàng hóa thì dựa vào lệ đánh thuế, đối với thuyền buôn bị gió dạt mà trong thuyền không có hàng hóa, khi trở về chỉ chở hóa vật để phục vụ việc thổi nấu thì được miễn thuế (40).

Sau đó, Minh Mạng đã có một số điều chỉnh về các mức ân cấp đối với các trường hợp thuyền bị nạn đã được quy định thành lệ trong chỉ dụ trước đó nhằm tỏ ý mềm dẻo với người phương xa. Cụ thể đối với thuyền buôn bị trôi dạt vào các cửa biển, bánh lái cột buồm vỡ gãy nhưng hàng hóa thiệt hại nhiều, đã được quan địa phương kiểm chứng thì thuế lệ thuyền ấy được gia ơn khoan giảm cho 5 phần 10 (41). Càng về sau, lệ định đối với các thuyền nước ngoài bị nạn càng được Nhà nước quy định chặt chẽ hơn. Căn nguyên sâu xa là do các thuyền buôn nước ngoài đã lợi dụng những ưu ái của Nhà nước đối với thuyền bị nạn để được miễn thuế buôn bán. Trước sự gian xảo, khôn lanh của các thương nhân nước ngoài cùng yêu cầu xiết chặt kiểm soát ra vào của thuyền nước ngoài nhằm đảm bảo an ninh đất nước, năm 1838, Minh Mạng chuẩn y bản tâu của Bộ Hộ với nhiều điều kiện kèm theo dành cho thuyền gặp nạn trên vùng biển Việt Nam. Theo đó, từ nay về sau thuyền buôn nếu bị gió dạt vào các cửa biển, xin thả neo đều do quan sở tại địa phương xét nghiệm cho rõ, xem chiếc nào bánh lái cột buồm gãy, buồm dây đứt rách, đúng thực bị nạn gió mà hàng hóa trong thuyền đều hết sạch hay trong thuyền có hàng hóa tạm bợ, bỏ neo để lấy củi nước, trong vòng một tuần rời đi ngay thì cho miễn trừ thuế lệ, nếu trong thuyền có hàng hóa mà tạm đỗ đến 1 tháng trở lên, không kể có buôn bán hay không, phải đánh thuế theo ngạch, không được xin khoan giảm (42).

3.2. Hoạt động cứu nạn tại các thương cảng

Với địa hình cắt xẻ, tạo nhiều vũng vịnh, Bắc Trung Bộ ngay từ sớm đã nổi bật với ưu thế của một hệ thống thương cảng biển, thương cảng cửa sông ven biển dày đặc. Trong vài thế kỉ, các thương cảng này đã góp phần tạo nên và duy trì mạch liên kết vùng - quốc gia - quốc tế, góp phần hình thành văn hóa cảng thị miền Trung Việt Nam. Đầu thế kỉ XIX, trước những biến động lớn về tình hình chính trị trong nước và khu vực, nhận thức về nhu cầu phòng thủ biển của các vị vua nhà Nguyễn được nâng cao và hiện thực hóa bằng việc thực thi hàng loạt các hoạt động bảo vệ, kiểm soát, phòng thủ biển đảo. Lúc này các thương cảng ven biển Bắc Trung Bộ dần mất vị thế kinh tế vốn có và trở thành các quân cảng mang nặng tính phòng thủ. Các thương cảng sầm uất như Lạch Trường, Biện Sơn, Hội Triều (Thanh Hóa), Hội Thống (Nghệ An), Cửa Sót (Hà Tĩnh) đều được triều đình nhà Nguyễn cử binh lính cùng các Thủ ngự trấn giữ, hoạt động buôn bán ở các thương cảng cũng như quân cảng này được kiểm soát nghiêm ngặt với số lượng thuyền cập cảng rất hạn chế. Đây cũng là địa điểm cập cảng của các thuyền

gặp nạn do bão gió trên biển. Tại đây các thuyền gặp nạn sẽ nhận được các hỗ trợ, ân cấp của triều đình theo lệ định. Nói cách khác, các thương cảng vùng cửa sông ven biển Bắc Trung Bộ chính là địa điểm diễn ra những ứng xử đầu tiên giữa lục địa (triều đình nhà Nguyễn) với biển/các tác nhân từ biển (người bị nạn).

Để hình thành một thương cảng cần đáp ứng đủ hai yếu tố: (1) thuận tiện cho trao đổi hàng hóa và (2) có nơi neo đậu tàu thuyền. Dưới thời Nguyễn với vai trò vừa là thương cảng vừa là quân cảng, các cửa biển, cửa sông được triều đình tận dụng làm nơi neo đậu và cứu giúp các thuyền gặp nạn. Ở Bắc Trung Bộ, do nằm ở vùng cửa sông ven biển, gió không quá lớn, sóng không quá mạnh và mực nước đủ sâu nên các thương cảng trở thành điểm đỗ tàu thuyền lí tưởng. Quốc sử quán triều Nguyễn nhiều lần ghi nhận các trường hợp gặp nạn là quan quân triều đình, thương nhân trong và ngoài nước đều được lực lượng tuần tiễu trên biển đưa vào đậu tại các thương cảng. Năm Gia Long thứ 9 (1810), 65 chiếc thuyền vận tải của Bắc thành gặp gió ngoài phận biển Nghệ An, thủ ngự cửa Luật Hải [cửa Sót] lấy thuyền đánh cá đưa vào cửa biển sau đó cứu giúp thuyền bị nạn này 200 quan tiền (43). Dưới triều vua Minh Mạng, thương cảng Lạch Trường xuất hiện trong chính sử nhà Nguyễn với vai trò là địa điểm thực thi chính sách cứu nạn nhiều hơn cả. Năm Minh Mạng thứ 3 (1822), thuyền buôn nước Thanh là Lâm Trường Thịnh gặp nạn trên biển cũng đậu tại cửa Y Bích (thương cảng Lạch Trường) (44). Không chỉ thuyền của thương nhân mà các thương cảng còn tiếp nhận nhiều trường hợp gặp nạn là thuyền đi công cán của viên chức nhà Thanh. Năm Minh Mạng thứ 15, thuyền của Bộ biền Trần Tử Long tỉnh Quảng Đông nhà Thanh đi việc công gặp bão dạt tới cửa Y Bích (45). Tại đây, các Thủ ngự đã tiến hành kiểm tra người và thuyền bè sau đó ban cấp cho tiền và gạo theo định lệ. Ngoài ra, để tỏ lòng ưu ái với quan chức nhà Thanh, triều đình nhà Nguyễn sau đó còn cử Lý Văn Phức, Lê Bá Tú cùng một số binh lính dùng thuyền hiệu chữ Bình hộ tống về nước. Bước sang thời vua Thiệu Trị, Quốc sử quán cũng ghi nhận nhiều vụ tai nạn dạt đến hoặc được lực lượng tuần tiễu đưa vào các thương cảng. Điển hình như năm 1844, thuyền của Lý Mậu Giai bị bão dạt đến Biện Sơn (Thanh Hóa) hay trường hợp của bảy chiếc thuyền công cán nhà Thanh gặp bão phải vào đậu ở cảng Lạch Trường được cấp 100 lạng bạc, 200 phương gạo, 300 quan tiền để làm lương quân cùng một bữa tiệc khoản đãi đợi khi thuận gió sẽ đưa về nước (46).

Các ghi chép của Quốc sử quán cho thấy vai trò của các thương cảng và Thủ ngự trấn giữ tại đây vô cùng quan trọng. Thời kỳ này, các Thủ ngự ở thương cảng không đơn thuần chỉ làm nhiệm vụ thu thuế thuyền buôn như trước mà nhiệm vụ chủ yếu của họ là theo dõi các thuyền đi lại trong phận biển do mình quản lý và kịp thời hỗ trợ mỗi khi thuyền gặp nạn cập cảng. Đối với các thuyền gặp nạn cách xa khu vực cửa biển, lực lượng thủy quân sẽ hỗ trợ thuyền bị nạn cập cảng an toàn (47). Sau đó, trách nhiệm kiểm tra, cứu giúp theo quy định sẽ được giao cho Thủ ngự. Theo lệ định của vua Minh Mạng năm 1820, "các thuyền công hay thuyền tư gặp sóng gió chìm, vỡ, mà người trong thuyền còn sống, các Thủ ngự tiến hành kiểm tra tình trạng của họ, hỏi về lí do vượt biển của thuyền và người đó. Trừ những quan quân trốn tránh, tức đã phạm tội không nên ban ơn không kể, còn nếu là người đi công sai thời người thuộc về cơ, vị nào, chức quan, họ tên là gì, sai đi việc gì. Nếu là thuyền tư,

thời người ấy thuộc về quê quán nào, họ tên là gì, đi buôn ở đâu. Nếu là người ở Kinh thì một mặt báo rõ lên hai bộ Hộ, Công nếu là người ở ngoài thì một mặt báo rõ cho quan thành, doanh trấn ấy". Sau đó, các Tấn thủ, Thủ ngự căn cứ vào đối tượng bị nạn và các quy định cụ thể mà tiến hành cấp phát tiền, gạo cho người bị nạn. Khi công việc cấp phát hoàn thành, Thủ ngự và Tấn thủ lập tức cáo báo số người còn sống, số người đã chết, đi việc công hay việc tư cùng số tiền gạo đã chi nộp lên công đường quán để chuyển nộp lên hai bộ Hộ, Công thu nhận" (48). Trong hoạt động vận tải, trách nhiệm của các Thủ ngự, Tấn thủ tại các cửa biển khi các thuyền công sai gặp nạn rất nặng nề. Đối với các thuyền vận tải gặp nạn không thể tự vào cửa biển, lực lượng ở các tấn, sở ven biển còn phải hỗ trợ thủy quân làm nhiệm vụ hộ tống các thuyền này cập cảng an toàn đồng thời điều động lực lượng sửa chữa thuyền, đôi khi phải thay thế bằng một thuyền khác để không chậm trễ công việc của nhà nước. Loại thuyền được sử dụng để hỗ trợ thuyền vào cảng là các thuyền sai dài 3 trượng 8 thước, ngang 5 thước 5 tấc sâu 2 thước 3 tấc với 26 mái chèo (49).

Đối với các thuyền công cán nhà Thanh gặp nạn, các Thủ ngự cần nắm bắt sát sao hơn nữa tình hình và thường xuyên gửi thông báo về triều đình từ khi họ cập cảng, số lượng các ân cấp ban đầu, tình hình thiệt hại cũng như kế hoạch đưa về nước. Trong thời gian đó, các thuyền bị hư hỏng sẽ neo đậu tại các thương cảng chờ sửa chữa, người bị nạn sẽ được Thủ ngự sắp xếp ở nhà công quán tại thương cảng, không được phép tự do đi lại trong nội địa. Bản dụ năm 1843 của vua Thiệu Trị về một chiếc tàu đi làm việc công của nhà Thanh trôi dạt đến Thanh Hóa cho biết trình tự các công việc Thủ ngự đã tiến hành như sau: hạt ấy đã khám xét là thuyền ấy nhân phái đi việc công gặp gió, lái thuyền đã gãy vỡ, thân thuyền có nhiều chỗ thủng rò. Tổng đốc tỉnh ấy đã sức sai người dẫn thuyền ấy vào cửa Y Bích, đậu yên ổn rồi, đã đem súng và khí giới ở thuyền ấy lên bờ để quy vào một chỗ, lượng cấp tiền bạc chi dùng. Về gạo lương của thuyền ấy nguyên chở, hiện còn không có mấy, sẽ lựa tính tiếp cấp cho. Lại cứ trưởng thuyền ấy là ngoại ủy Lý Mậu Giai bẩm xin bắt thợ sửa chữa thuyền ấy cho được lành lặn, may ra trở về được. Tỉnh ấy làm đã thỏa đáng, lời tâu ấy đã chuẩn cho rồi" (50). Về các mức cứu nạn cụ thể, *Đại Nam thực lục* chép: cấp cho 100 phương gạo trắng, 200 quan tiền, cấp thêm cho Mậu Giai 20 lạng bạc, tiến hành sửa chữa thuyền hư hỏng và phái Thị lang Bộ Hộ Nguyễn Hữu Trạch đến công quán thăm hỏi (51). Ngoài ra, trong thời gian ở lại nhà công quán, các Thủ ngự, Tấn sở tại các thương cảng phải đến thăm hỏi động viên các nạn nhân gặp nạn và bảo quản mọi khí giới, hàng hóa cũng như kiểm tra đôn đốc việc tu sửa tàu thuyền và sắp xếp thời điểm thích hợp để tâu lên triều đình nhà Nguyễn cho họ về nước. Điển hình như trường hợp bị nạn của chiếc thuyền trấn Quỳnh Châu nhà Thanh năm 1844 tại cửa Lạch Trường. Sau khi hỗ trợ thuyền neo đậu tại cảng và khám xét tình hình hư hại, Thủ ngự tiến hành ân cấp theo lệ định và "ngay lập tức đến động viên, an ủi, khoản đãi một bữa tiệc" đồng thời "những đồ dùng trong thuyền bị tổn hại đều được tu lý" (52). Không những thế, việc đi hay ở, được đưa về nước hay gửi theo các thuyền buôn hồi hương đối với Hoa thương gặp nạn cũng một phần do các Thủ ngự ở các thương cảng viết tập tấu trình lên nhà vua. Theo quy định, thương nhân gặp nạn sau khi cấp gạo, tiền và sửa chữa thuyền sẽ "cho phép tùy tiện đáp về hoặc ở trọ làm ăn sinh sống" (53).

Điều đó cũng phần nào lí giải nguồn gốc đa dạng cho sự tập trung của người Hoa tại các thương cảng trong thế kỉ XIX dù hoạt động kinh tế ở Bắc Trung Bộ không còn quá sôi động như những thời kỳ trước.

Có thể thấy các thương cảng đã đóng vai trò là không gian chủ yếu cho quá trình thực thi chính sách cứu nạn biển của nhà Nguyễn ở khu vực Bắc Trung Bộ. Các hoạt động từ khi thuyền gặp nạn cập cảng cho đến khi thuyền rời đi đều diễn ra trên không gian của thương cảng. Tuy nhiên không phải mọi thương cảng đều đủ điều kiện trở thành nơi cứu nạn, cứu hộ thuyền bè. Một trong những điều kiện tiên quyết để duy trì hoạt động cứu nạn tại các thương cảng là điều kiện tự nhiên phải thuận lợi như mực nước đủ sâu, lối vào đủ rộng, kín gió, tốc độ dòng chảy không quá mạnh thuận tiện cho sự ra vào của tàu thuyền. Sự thịnh suy của các thương cảng không chỉ do các điều kiện xã hội mà còn do các điều kiện tự nhiên. Đến thế kỉ XIX, một số thương cảng sầm uất một thời như cửa Cờn, Hội Thống, Hội Triều... bị cát bồi lấp. Theo Bùi Dương Lịch, cửa biển Hội Thống vốn nổi tiếng là khó đưa tàu thuyền vào trong sông Lam: "Cửa Hội (Hội Hải) ở giáp giới hai huyện Nghi Xuân và Chân Phúc. Nước sông Lam chảy ra cửa này. [Sông Lam] do các sông khác đổ vào, nguồn xa dòng dài. Nước triều mặn dâng ngược lên rất gần. Đảo Song Ngư đứng sừng sững ở cửa biển, [thuyền] ra vào gặp nhiều khó khăn" (54). Vì thế dưới triều Nguyễn, các thương cảng đảm nhiệm công tác cứu nạn chủ yếu ở Bắc Trung Bộ gồm Lạch Trường (sử gia nhà Nguyễn thường gọi là cửa Y Bích), Biện Sơn và Cửa Sót (cửa Luật Hải). Vị trí cửa sông ven biển của thương cảng Lạch Trường đã tạo ra khoảng không gian đủ rộng để các thuyền đi biển cỡ lớn có thể vượt qua. *Đại Nam nhất thống chí* cũng mô tả về sự thuận tiện của Lạch Trường như sau: Hòn Nẹ ở ngoài cửa Y Bích thuộc huyện Hậu Lộc, nổi vọt lên hòn núi đá một ngọn cao chót vót, một mình giữa dòng biển, thuyền buôn qua lại, trông vào đấy mà biết được cửa Y Bích để vào đỗ lại (55). Trong khi đó cửa Sót ở Hà Tĩnh cũng là "cửa biển sâu rộng, các thuyền Tàu sang ta đều vào cửa ấy" (56). *Đại Nam nhất thống chí* cũng xác định "cửa biển rộng 37 trượng, thủy triều lên sâu 8 thước, thủy triều xuống sâu 5 thước... thuyền phương Bắc sang ta thường đỗ ở đây (57).

Dưới thời vua Thiệu Trị, Biện Sơn vẫn là địa điểm cập cảng của nhiều thương thuyền gặp nạn. Không chỉ có vị trí địa lý thuận lợi với hòn Biện làm bình phong chắn gió bão, không gian neo đậu tàu thuyền kín gió mà Biện Sơn còn hội tụ đủ điều kiện để các thương thuyền có thể tạm trú tại đây chờ ngày thuận tiện về nước. Thời gian hồi hương của các thương thuyền gặp nạn đôi khi kéo dài cả năm vì nhiều nguyên nhân, vì thế các thương cảng còn phải có đủ nước ngọt, nơi ở cho người bị nạn. Biện Sơn trước đó khi còn là cảng thị buôn bán sầm uất đã được biết đến là nơi neo đậu của thuyền nước ngoài gặp nạn. Năm 1628, chiếc thuyền mành Xiêm (Siam junck) của người Anh bị mắc cạn ở doi cát cửa sông Đáy (Luke Va river) cũng phải lui về sửa chữa ở Hòn Biện rồi mới hạ thủy đi nơi khác (58). Hơn nữa, Biện Sơn cũng là nơi có nguồn nước ngọt dồi dào. Trong mô tả của S. Boron vào thế kỉ XVII, Biện Sơn đã là điểm dừng đỗ lí tưởng cho tàu thuyền buôn bán ven biển: đảo lớn nhất được người địa phương gọi là Twon Bene (có thể hiểu là Tuần Bến, với nghĩa trạm tuần tra/bến cảng), còn người Hà Lan gọi là đảo Rovers. Đảo này nằm ở vĩ độ 19 độ 15 phút Bắc, dài 1,5 lý và rộng nhất vào khoảng nửa lý, phần lớn có địa hình cao, cách đất liền tầm

một lý, tàu thuyền có thể qua lại khe nước nằm giữa đảo và đất liền như người Hà Lan trước đây, song hoa tiêu cần quan sát để điều khiển tàu lách cẩn thận cách đảo khoảng 1 tầm súng ngắm, để tàu đi đúng vào luồng nước sâu chừng từ 6,7 đến 7,5 sải. Cũng phía đó của đảo, tức mạn Tây hòn đảo có hai vụng nhỏ… Cả hai vụng đều có nguồn nước ngọt mát, có lẽ là tốt nhất mà chúng tôi từng qua ở đây (59). Vì thế, triều Nguyễn sau đó đã nhanh chóng nhận thức được vị thế quan trọng về chính trị, quân sự của Biện Sơn và thiết lập hai pháo đài ở đây, cử lực lượng canh giữ đảm bảo sự ra vào của tàu thuyền.

Dưới thời Nguyễn, thương cảng không chỉ là không gian kinh tế mà còn là không gian chính trị cho những tính toán phòng thủ của triều Nguyễn trước những biến động từ biển. Bên cạnh mục đích kịp thời hỗ trợ các nạn nhân gặp nạn, không bỏ mặc họ trên biển trên tuyến hải trình Nam Bắc, Đông Tây, việc triều Nguyễn đưa các thuyền gặp nạn cập một số cảng lớn, cố định không nhằm ngoài mục đích dễ dàng kiểm soát hoạt động của các thuyền buôn đặc biệt là thuyền buôn nước ngoài. Ở Bắc Trung Bộ, mặc dù các thuyền phương Tây không được phép cập cảng nhưng các mối đe dọa về mất an ninh đường biển và an ninh quốc gia đến từ hải tặc người Hoa và các Hoa thương là rất lớn. Thời kỳ này, các Hoa thương đã khôn khéo lợi dụng việc gặp nạn để trốn thuế nhập cảng hoặc tranh thủ tiến hành buôn lậu gạo và thuốc phiện. Vì thế, hoạt động cứu nạn tại các thương cảng không những đáp ứng được những thuận lợi về mặt tự nhiên mà còn có nhiều điều kiện thuận lợi trong việc kiểm soát, quản lý. Nhà Nguyễn luôn tỏ ra đề phòng mỗi khi có thuyền gặp nạn nước ngoài cập cảng. Năm 1844, sau khi ân cấp cho bảy chiếc thuyền công nhà Thanh gặp nạn, triều đình đã chủ động tăng cường thêm 100 biền binh đến cửa Lạch Trường đóng đồn, canh bị nghiêm ngặt (60). Điều đó tạo ra thế chủ động cho nhà Nguyễn trong việc hỗ trợ thuyền gặp nạn cũng như kịp thời ứng phó, kiểm soát tình hình tại các cửa ngõ ven biển trên khu vực biển Bắc Trung Bộ.

4. Tạm kết

Trong quá khứ, tuy không là quốc gia hướng biển thực sự mạnh mẽ ở khu vực, nói cách khác chưa thể là một thể chế biển như Champa hay Srivijaya nhưng nhà Nguyễn cũng đã nhận thức thấy rõ vị thế biển và chủ động ứng xử với biển và các tác nhân trong môi trường biển. Ở Bắc Trung Bộ, trước sự biến động của tình hình khu vực cũng như trong nước, vùng biển đảo Bắc Trung Bộ dần mất đi vị thế trung chuyển trong mạng lưới buôn bán khu vực và quốc tế, điều đó kéo theo vai trò cửa ngõ kinh tế của các thương cảng không còn được duy trì. Lúc này các thương cảng trở thành không gian chồng lấn giữa kinh tế và chính trị, không gian diễn ra các hoạt động phòng thủ trong đó cứu nạn, cứu hộ biển là hoạt động mang tính thường trực.

Các thương cảng là nơi diễn ra các hoạt động hỗ trợ thuyền gặp nạn cập cảng, kiểm tra tình hình thiệt hại, ban cấp gạo tiền, sửa chữa thuyền bè cũng như hỗ trợ nơi sinh hoạt cho người bị nạn cho đến khi họ có thể trở về nước. Nói cách khác, toàn bộ quá trình cứu nạn dưới triều Nguyễn đều diễn ra tại các thương cảng. Khi đó, các Tấn thủ, Thủ ngự phải theo dõi sát sao các thuyền gặp nạn và gửi bản tấu trình về Kinh đô để nhà Nguyễn tiếp tục có các chỉ thị kịp thời tùy vào từng vụ việc.

Với đặc điểm chủ yếu là các thương cảng vừa và nhỏ, dưới triều Nguyễn, không phải tất cả các thương cảng khu vực Bắc Trung

Bộ đều đáp ứng đủ các điều kiện để tiến hành cứu nạn tàu thuyền. Để trở thành không gian cứu nạn, các thương cảng phải có điều kiện tự nhiên thuận lợi như kín gió, không gian rộng, mực nước đủ sâu… cũng như phải có không gian xung quanh cảng đủ lớn để người bị nạn có thể sinh hoạt trong thời gian sửa chữa thuyền bè hay chờ đợi thời tiết thuận lợi để ra khơi. Dù không ban hành quy định về địa điểm thực hiện hoạt động cứu nạn nhưng các ghi chép của Quốc sử quán cho thấy khi các thuyền gặp nạn dù ở khu vực gần hay xa cảng biển thì các Tấn thủ, Thủ ngự cũng chủ động dẫn họ đến một số cảng lớn, thuận lợi đỗ thuyền và cứu trợ. Cảng Lạch Trường, Biện Sơn và cửa Sót là ba thương cảng diễn ra hoạt động cứu nạn ở Bắc Trung Bộ thường xuyên hơn cả.

Tiếp cận hoạt động cứu nạn từ góc nhìn là các thương cảng ở khu vực Bắc Trung Bộ đặt trong các mối quan hệ trong nước - quốc tế, đã cung cấp thêm một góc nhìn khác về tầm nhìn hướng biển của nhà Nguyễn nói chung và vai trò của các thương cảng nửa đầu thế kỉ XIX nói riêng. Ở đó các thương cảng ngoài không gian trao đổi hàng hóa như các thời kỳ trước đến lúc này còn trở thành không gian cứu nạn thuyền bè và rộng hơn là không gian của những ứng xử chính trị, cho thấy một cái nhìn toàn diện về đặc tính lịch sử, kinh tế cùng các tác động đến từ môi trường tự nhiên tác động đến quá trình thịnh suy của một thương cảng cũng như hệ thống thương cảng ở một khu vực. Hơn nữa, mối quan hệ giữa biển và các tác nhân trong môi trường biển với các trung tâm chính trị ở lục địa cũng được thể hiện qua chính sách và hoạt động cứu nạn mà các thương cảng như là dấu gạch nối, là biểu hiện cho những ứng xử thành công của chính quyền quân chủ trước những tác động từ bên ngoài, góp phần đảm bảo an ninh hàng hải và chủ quyền toàn vẹn của đất nước.

CHÚ THÍCH

(1). Hiện nay có nhiều quan điểm khác nhau về phạm vi địa lý của Bắc Trung Bộ. Căn cứ vào các yếu tố khí hậu, địa hình cũng như văn hóa, lịch sử, Bắc Trung Bộ trong bài viết này được hiểu là khu vực thuộc địa phận ba tỉnh Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh (Thanh Nghệ Tĩnh) và vùng biển Bắc Trung Bộ cũng được hiểu nằm trong phạm vi của ba tỉnh này.

(2). Trong một nghiên cứu về tiền Nhật Bản, hai tác giả Hoàng Văn Khoán và Đỗ Thị Thùy Lan đã đưa ra nhiều bằng chứng về các loại tiền được làm ở Nhật Bản như Nguyên Hựu Thông Bảo, Khánh Trường Thông Bảo, Nguyên Phong Thông Bảo,… đã được chính các Nhật thương cùng sự phối hợp của Hoa thương đưa đến Đại Việt mà cụ thể là đưa vào cửa Bạng (Thanh Hóa). Để rõ hơn xin xem thêm: Hoàng Văn Khoán-Đỗ Thị Thùy Lan, "Tiền kim loại Nhật Bản phát hiện ở Thanh Hóa", *Việt Nam trong lịch sử thế giới*, Nxb, Đại học Quốc gia, Hà Nội, 2018, tr.231-249.

(3). Nguyễn Văn Kim, *Vân Đồn Thương cảng quốc tế của Việt Nam*, Nxb. Đại học Quốc gia, Hà Nội, 2016, tr.207.

(4). Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam Hội điển Sự lệ,* tập 3, Nxb. Thuận Hóa, Huế, 1996, tr.242-251.

(5). Nguyễn Thế Anh, *Kinh tế xã hội Việt Nam dưới triều Nguyễn*, Nxb. Lửa thiêng, Hà Nội, 1971, tr.232.

(6). Dưới thời vua Lý Anh Tông (1138-1175), Đại Việt không ngừng vươn mạnh về phía biển. Sau khi khai mở thương cảng Vân Đồn (1149), Lý Anh Tông đã có nhiều hoạt động trên khu vực biển phía nam Đại Việt (vùng biển Bắc Trung Bộ). Điển hình như năm 1611, vua sai Tô Hiến Thành làm Đô tướng, Đỗ An Di làm phó, đem 2 vạn quân đi tuần khắp nơi ven biển tây nam để giữ yên miền biên giới. Đích thân Lý Anh Tông đã tuần tiễu trên biển đến cửa Thần Đầu (nay là cửa Thần Phù - Thanh Hóa) mới trở về.

(7). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục,* tập 3, Nxb Giáo dục, Hà Nội, 2007, tr.204.

(8), (55), (57). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí,* tập 2*,* Nxb.Thuận Hóa, Huế, 2006, tr.206, 295, 209.

(9), (44), (49). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 2, Nxb.Giáo dục, Hà Nội, 2007, tr.841, 230, 816.

(10). Minh Mạng [Trần Văn Quyền dịch], *Ngự chế văn*, Trung tâm Khoa học Xã hội Nhân văn quốc gia, Hà Nội, 2000, tr.289.

(11), (26), (27), (35), (36), (53). Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam Hội điển Sự lệ, Tập 10,* Nxb.Thuận Hóa, Huế, 1996, tr.78, 230, 230, 379, 379, 379.

(12), (25), (51). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục,* tập 6, Nxb.Giáo dục, Hà Nội, 2007, tr.414, 399, 544.

(13). Ở phía Bắc, do có đảo Hải Nam (Trung Quốc) án ngữ nên mức độ và cường độ các cơn bão từ biển đổ bộ vào vịnh Bắc Bộ cũng như duyên hải các tỉnh Bắc Bộ đã giảm xuống đáng kể.

(14). Lê Đức Tố, *Biển Đông,* tập 1*,* Nxb.Khoa học tự nhiên và Công nghệ, Hà Nội, 2009, tr.96.

(15). Bùi Văn Chất, "Giao thương Việt - Nhật qua tư liệu Nghệ An đầu thế kỉ XVIII", Tạp chí *Xưa và Nay*, số 431, 2013, tr.25-27.

(16). Kathryn Dyt, "Calling for Wind and Rain: Environment, Emotion and Governance in Nguyễn Vietnam 1802-1883", *Journal of Vietnamese Studies*, Vol.10 (No.2), 2015, p.1.

(17), (23). Cục Văn thư và Lưu trữ Nhà nước, *Mục lục Châu bản triều Nguyễn,* tập 1, Nxb.Văn hóa -thông tin, Hà Nội, 2010, tr.906-907, 442.

(18), (45). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục,* tập 4, Nxb.Giáo dục, Hà Nội, 2007, tr.152, 152.

(19), (34), (40), (41), (42). Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam Hội điển Sự lệ,* tập 4, Nxb Thuận Hóa, Huế, 1993, tr.412, 437, 418-419, 426, 426.

(20), (46), (50), (52), (60). Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam Hội điển Sự lệ,* tập 8*,* Nxb. Thuận Hóa, Huế, 1993, tr.383-384, 383-384, 383, 383, 383-384.

(21), (31). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục,* tập 5*,* Nxb.Giáo dục, Hà Nội, 2007, tr.509, 877.

(22), (37), (38), (43). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục,* tập 1, Nxb Giáo dục, Hà Nội, 2002, tr.546, 709-710, 795, 760.

(24). Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam Hội điển Sự lệ,* tập 6*,* Nxb.Thuận Hóa, Huế, 1993, tr.468.

(28). 1 phương gạo tương đương 30 uyển, bằng khoảng 28.5 kg

(29), (30), (32), (33), (48). Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam Hội điển Sự lệ,* tập 5, Nxb. Thuận Hóa, Huế, 1993, tr.409-410, 411, 409-410, 408, 409-410.

(39). Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam Hội điển Sự lệ,* tập 13, Nxb. Thuận Hóa, Huế, 1993, tr.428-429.

(47). Trong các kết quả nghiên cứu được công bố trước đó, chúng tôi đã tiến hành phân tích vai trò của thủy quân đối với các thuyền gặp nạn trên biển. Trong bài viết này, chúng tôi chỉ tập trung làm rõ lực lượng thực thi chính sách cứu nạn tại các thương cảng ven biển. Để rõ hơn, xin xem thêm: Phạm Thị Thơm, *Ứng xử với môi trường biển của nhà Nguyễn nửa đầu thế kỉ XIX: Nhìn từ chính sách cứu nạn trên biển*, Luận văn Thạc sỹ Việt Nam học, Trường ĐH Khoa học Xã hội và Nhân văn, Hà Nội, 2020.

(54). Đỗ Thị Thùy Lan, "Tàu Grol năm 1637 vào Đàng Ngoài ở cửa sông nào?", Tạp chí *Nghiên cứu Lịch sử*, số 3, 2010, tr.66.

(56). Bùi Dương Lịch, *Nghệ An ký,* Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội, 1993, tr.199.

(58). Hoàng Văn Khoán, Đỗ Thị Thùy Lan (2018), "Tiền kim loại Nhật Bản phát hiện ở Thanh Hóa", sđd, tr.244.

(59). Olaga Drog & K.W. Taylor, *Việt Nam thế kỉ XVII-Những góc nhìn từ bên ngoài*, Nxb. Đà Nẵng, Đà Nẵng, 2020, tr.437.