

VÙNG CỬA SÔNG ĐÀNG NGOÀI THẾ KỶ XVII-XVIII

VỊ TRÍ CỬA SÔNG VÀ CẢNG DOMEA

(Tiếp theo và hết)

ĐỖ THỊ THÙY LAN*

Cảng Domea

Sự ra đời của Domea

Domea khá quen thuộc và phổ biến trên các bản đồ và thư tịch cổ phương Tây về khu vực phía Bắc Việt Nam thế kỷ XVII-XVIII. Theo nguồn tư liệu này, Domea là cảng quan trọng của các thương thuyền châu Âu tại vùng cửa sông Thái Bình. Tài liệu gốc ghi chép về Domea sớm nhất hiện chúng tôi có là tập tài liệu *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài (British factory in Tonkin)*. Theo nhật ký của thương điểm, từ năm 1672, khi tàu Zant, con tàu đầu tiên của người Anh cập cửa sông Thái Bình, Domea đã là địa điểm để tàu bỏ neo và báo cáo quan lại địa phương (40). Cũng theo thống kê từ tài liệu này, từ ngày 25-6-1672 đến 26-8-1683 có ít nhất khoảng 30 chuyến tàu được ghi chép ra vào cửa sông Thái Bình, cập và rời cảng Domea (41).

Năm 1688, nhà hàng hải Anh William Dampier đến Đàng Ngoài đã cập cảng ở Domea. Dampier cho biết cảng này trước khi người Anh đến là của người Hà Lan, các tàu thuyền và thủy thủ Hà Lan buôn bán ở Đàng Ngoài bao giờ cũng neo đậu tại đây và hàng năm qua lại giữa Domea và Batavia, nơi có trụ sở của Công ty Đông Ấn Hà Lan (42).

Mốc thời gian người Hà Lan đến Đàng Ngoài đầu tiên là năm 1637, khi tàu Grol khởi hành từ thương điểm Hirado, Nhật Bản đến với mục đích mở quan hệ buôn bán. Trong chuyến đi này, thuyền trưởng Karel Hartsinck và thủy thủ đoàn đã cho tàu đi theo đường cửa sông Thái Bình qua sông Luộc để lên Kẻ Chợ, tức đi theo tuyến sông Đàng Ngoài (43). Tuy nhiên, địa danh Domea lúc này chưa được đề cập trong nhật ký của tàu Grol. Năm 1644, trong chuyến du hành của mình đến Đàng Ngoài, Anthonio van Brouckhorst cũng cho tàu cập cửa sông Thái Bình và giương buồm lên Kẻ Chợ. Nhiều địa danh đã được nhắc đến như Đảo Ngọc (Paerlen Eijlant) hay Mũi Hổ (Teijger Hoeck), tuy nhiên tên Domea vẫn chưa xuất hiện (44).

Trên bản đồ *Việt Nam và Đông Trung Quốc* năm 1753 (45), Hạ lưu sông Thái Bình được gọi là "Koa Nakum" (?) và được ghi là cửa tốt nhất để các thương thuyền ra vào với mức nước từ 17 đến 18 bộ (46) cùng dấu mốc quan trọng là ngọn tháp trên đỉnh núi của Mũi Hổ (Tyger Hoek) và mức thủy triều lên xuống 3 sải (47). Điều quan trọng là cả bản đồ này và bản đồ *Biển Nam Trung Quốc* (48) năm 1697 đều nhấn mạnh đây là cửa sông mà người Hà Lan và người

* Khoa Lịch sử, Trường Đại học KHXH&NV - ĐHQGHN.

Bồ Đào Nha thường sử dụng để cho tàu ra vào và neo đậu.

Người Bồ Đào Nha đến Đàng Ngoài sớm hơn người Hà Lan. Khi tàu Grol đến vương quốc này, các cha cố dòng Tên và thương nhân Bồ Đào Nha đã có mặt và tiến hành các chuyến tàu từ Macao men theo bờ biển Đông Nam Trung Quốc, qua đảo Hải Nam đến Đàng Ngoài truyền giáo và trao đổi buôn bán (49). Từ năm 1626 đến 1660, hầu như mỗi năm một lần người Bồ Đào Nha đều có tàu thuyền khởi hành từ Macao đến buôn bán với Đàng Ngoài (50).

Như vậy, từ đầu thế kỷ XVII, cửa sông Thái Bình và tuyến Sông Đàng Ngoài đã tấp nập với các tàu thuyền Bồ Đào Nha, Hà Lan và Anh. Đó là chưa kể một số lượng các thuyền mảnh Trung Quốc, Nhật Bản và Xiêm đến buôn bán với Đàng Ngoài thời kỳ này. Sự tấp nập đó là tiền đề quan trọng cho sự ra đời của Domea. Tuy nhiên, tới *khoảng giữa đến cuối thế kỷ XVII*, cái tên Domea mới bắt đầu có mặt trên các bản đồ và thư tịch cổ phương Tây. Sang thế kỷ XVIII, Domea xuất hiện nhiều và phổ biến hơn. Bản đồ thế giới của Johann Mathias Hase (1744) khắc họa vùng phía Bắc Việt Nam đã nhấn mạnh đến hai địa danh Kê Chợ (Checho) và Domea (51). Trên *Bản đồ miền Đông Ấn* (52), Domea được đánh dấu rất rõ tại khu vực cửa sông Thái Bình.

Vai trò và quy mô của Domea

Tàu thuyền phương Tây sau khi vào cửa sông an toàn thường phải neo đậu tại Domea, còn thương nhân xuống thuyền nhỏ địa phương để tiếp tục ngược sông Đàng Ngoài lên Phố Hiến và Thăng Long. Cũng có trường hợp tàu lớn phương Tây lên được Phố Hiến và Kê Chợ, như năm 1637, khi thương nhân Hà Lan Karel Hartsinck tới Phố Hiến đã gặp nhiều tàu thuyền Bồ Đào

Nha đi lại trên sông, chở đầy tơ sống (53). Trong chuyến du hành của Anthonio van Brouckhorst năm 1644, tàu lên đến tận Kê Chợ; hay tàu Zant của Công ty Đông Ấn Anh năm 1672 đi suốt dọc Sông Đàng Ngoài. Nhưng những trường hợp này không nhiều. Do vậy, trong toàn tuyến Sông Đàng Ngoài, Domea đóng một vai trò quan trọng, là nơi tàu thuyền phương Tây neo đậu. Trên *Bản đồ Sông Đàng Ngoài thế kỷ XVII*, Domea được đánh dấu một mỏ neo và ký hiệu mực nước sâu 3 sải, đối diện sang bờ bên kia là ngôi chùa được tô màu đỏ nổi bật, có thể là dấu mốc quan trọng định hướng cho tàu thuyền.

Những báo cáo và nhật ký của thương điểm Anh ở Đàng Ngoài cho thấy rõ vai trò của Domea đối với hoạt động buôn bán của người phương Tây tại Đàng Ngoài.

“Ngày 26-6-1672. [...] Domea nơi mà sắp sửa trở thành chỗ neo tàu của chúng tôi [Những người này đang ở Batsha - ĐTTL]” (54).

“Ngày 17 - 18-6-1675. [Trong một bức thư viết từ Domea ngày 16-6-1675 của John Styleman]: Nhưng có một chút gió nam, con tàu đã vào được chỗ dãi cát và đã đến neo đậu ở Domea trước khi chúng tôi hay hoa tiêu Hà Lan có thể đến kịp...” (55).

“Ngày 25-10-1675. [Một lá thư cho Giám đốc thương điểm của Hà Lan]: [...] hiện đang ở Domea, (nơi mà những con tàu đến)” (56).

Công việc thu mua và tập hợp các sản phẩm địa phương đòi hỏi các lái buôn ở lại Đàng Ngoài trong một thời gian dài. Hình thức chủ yếu là đặt hàng sản xuất, trong khi “xứ này nghèo đến nỗi các thương nhân buộc phải chờ 3 hay 4 tháng sau khi đó đặt tiền rồi mới có thể nhận được hàng hóa bởi vì đám thợ nghèo chỉ được thuê làm việc

khí tàu vào bến và tiền công đã được trao” (57). Trong khi các lái buôn và nhân viên công ty Đông Ấn ngược sông lên trao đổi thu mua hàng hóa, thủy thủ đoàn ở lại Domea. Họ sinh sống tại đây trong thời gian dài hàng tháng và có nhiệm vụ tập hợp, bốc dỡ và trung chuyển hàng hóa từ thuyền nhỏ địa phương lên tàu lớn để xuất cảng đi các nơi. *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài* ghi rõ điều này:

“Ngày 16-10-1672. Ông thuyền trưởng và người trợ lý người Hà Lan đi xuống tàu của họ ở Domea, hai trong ba tàu của họ giờ đây đã đi khỏi. Chiếc còn lại, như đã nói, sẽ ở lại đây cho đến sau Giáng sinh để nhận những hàng hóa khác chưa mua được...” (58).

“Ngày 03-02-1673. [...] Người Hà Lan đã làm xong những việc này với các quan từ bốn hay năm ngày trước, và họ ở đây hôm nay là đang trên đường đến Domea để gửi một tàu hàng đi Batavia...” (59).

“Ngày 23-10-1675. [Trong một lá thư gửi cho Giám đốc thương điểm của Hà Lan] [...] Vì vậy ngài Giám đốc bảo chúng tôi rằng khi nào ông ta đi xuống Domea, và trong khoảng 10 ngày bắt đầu từ lúc đó, ông ta sau đó sẽ gửi chúng theo đơn đặt hàng của chúng tôi, điều này hợp với cách ông ấy đã làm [...] Nhưng khi ông ấy đến để đem hàng xuống tàu thì đã bị từ chối...” (60).

“Ngày 13-02-1676. Người Hà Lan xuống Domea để gửi đi thuyền hàng thứ hai của họ đến Batavia, chỗ đây tư sống, lụa [...] và những thứ khác đi Nhật Bản” (61).

“Ngày 27-12-1681. Sáng sớm hôm nay con tàu thứ hai của Hà Lan đến thương điểm này [Phố Hiến - ĐTTL], và sau đó sẽ bắt đầu chuyến đi của mình xuống Domea,

để gửi lá thư tiếp theo cho vị Đại diện và Hội đồng Công ty ở Bantam...”. (62).

Như vậy từ Domea các tàu buôn chở hàng đi Batavia, Bantam là nơi trụ sở của Công ty Đông Ấn Hà Lan và Công ty Đông Ấn Anh; hay Nhật Bản, thị trường mật thiết với Đàng, Ngoài. Vì thế, ngoài chức năng là địa điểm neo đậu tàu, *Domea còn là nơi tập kết và xuất cảng hàng hoá*. Ở Domea còn có các kho giữ hàng hoá có tính chất lâu dài. Nhật ký ngày 18-7-1683 cho biết người Hà Lan có kho hàng hóa của họ ở Domea (63).

Bộ máy quan lại Đàng Ngoài cũng tham gia trao đổi buôn bán với tàu thuyền và thương nhân phương Tây. Tại Domea xuất hiện bóng dáng những ông quan “Ungja” (ông già) nhận hối lộ của người phương Tây, làm trung gian giúp đỡ, giới thiệu lái buôn và hàng hóa nước ngoài lên triều đình, tạo điều kiện để họ tiến hành buôn bán.

“Ngày 26-6-1672. Sáng nay, người hoa tiêu Hà Lan đã đi khỏi và người thuyền trưởng của chúng tôi theo thông tin của một người hoa tiêu khác là không có một vị quan nào đang ở Domea [...], đã đưa cho anh ta một bức thư gửi cho những ông quan là họ có thể cho nhà vua biết những thỉnh cầu của chúng tôi, những ý định mà người hoa tiêu hiện nay đã thông báo, và nói với chúng tôi rằng, có lẽ chúng tôi có thể trông chờ vào những vị quan ở Domea trong thời gian 10 hoặc 12 ngày nữa để trao đổi với chúng tôi cũng như cất nhắc chúng tôi để có thể gặp nhà vua” (64).

“Ngày 1-7-1672. [...] Quan Ungja Thay đã đến bãi cát. Vì vậy, chúng tôi nghĩ rằng sẽ thật thuận tiện nếu đợi ông ta ở đó để mời ông ta lên tàu của mình [...] Sau đó, ông ta gửi ngay thuyền của mình lên boong

tàu của chúng tôi và nói với chúng tôi rằng chúng tôi phải đi lên, hướng tàu về Phố Hiến vào sáng ngày mai [...] và bản thân ông ta cũng sẽ đồng hành cùng chúng tôi với những chiếc thuyền nhỏ của mình” (65).

Hơn thế, các quan tuần hà (66) ở Domea thường kiểm tra, giám sát tàu thuyền và hàng hóa. Được sự cho phép của các viên quan này mà thương nhân cùng hàng hóa mới được phép vào buôn bán trao đổi trong vương quốc Đàng Ngoài. Theo lời kể của William Dampier, khi tàu của ông cập bến Domea có “vài nhân viên của vua Đàng Ngoài” đến gặp để kiểm soát tàu và số hàng chở đến (67). Trong hầu hết các cuộc tiếp xúc giữa thương nhân phương Tây và các quan lại Đàng Ngoài, thái độ của các khách thương đều lịch sự và có phần hậu đãi các quan chức bản địa nhằm gây thiện cảm và sự ủng hộ. Tuy nhiên, lái buôn phương Tây vẫn luôn bị quan lại Đàng Ngoài cản trở và hạch sách. Nhật ký thương điểm Anh ở Đàng Ngoài chép rất rõ điều này.

“Ngày 6-7-1677. Herry Ireton, người mà đã đợi tàu đến ở Batsha, đã về nhà và mang đến bức thư của con tàu đang ở Domea và con tàu này sẽ không được quan trấn thủ xứ Đông cho phép đi lên cao hơn nữa cho đến khi quan tuần hà đi xuống” (68).

[Trong một bức thư từ thương điểm Anh ở Phố Hiến gửi cho một thuyền trưởng qua William Warren được cử xuống Batsha ngày 3-6-1683] “[...] Hơn nữa, chúng tôi phải yêu cầu ông rằng, sau khi người hoa tiêu nói trên dẫn ông đến được nơi neo thuyền trên sông [...] cho đến khi mà các quan tuần hà đã lên tàu của ông, và ông sẽ thấy là bản thân ông cũng như chúng tôi không tránh khỏi gặp phải một số lớn rắc rối” (69).

Đến đây ta thấy rằng, Domea không chỉ là một bến đỗ tàu thuyền thuận tiện, một nơi lưu trữ hàng hóa dài ngày của các thương nhân phương Tây, mà cùng với sự can thiệp của chính quyền Lê - Trịnh, địa điểm này đã dần trở thành một *cảng cửa khẩu*, có chức năng khám xét tàu thuyền, hàng hóa và có thể cả đánh thuế thương mại, của vương quốc Đàng Ngoài.

Một phần vì sự nhúng nhieu của hệ thống quan lại rải dọc từ địa phương đến triều đình, đặc biệt vào cuối thế kỷ XVII, người Hà Lan và Anh ngoài Phố Hiến và Kẻ Chợ là những nơi đặt trụ sở thương điểm thì đã chọn Domea là điểm dừng chân lâu dài thuận tiện nhất. Vì vậy, trong khi neo tàu, bốc dỡ và trung chuyển hàng hóa, các thủy thủ phương Tây đã coi Domea như là nơi ăn chốn ngủ của họ. Năm 1688, William Dampier đã cho biết thủy thủ người Hà Lan là bạn bè rất thân thiết của người dân Domea và ở đây họ được tự do như ở nhà (70). Thậm chí, qua ghi chép của Dampier, sự có mặt thương xuyên của các thương nhân đến từ châu Âu đã tác động đến cuộc sống địa phương: “Người Hà Lan đã dạy cách làm vườn cho dân địa phương, bằng cách này, họ có rất nhiều rau để có thể dùng để trộn xa-lát (salade); và chưa kể những thứ khác nữa thì đây là một món ăn thật mát ruột cho người Hà Lan, lúc họ đến nơi” (71).

Theo William Dampier, tại thời điểm ông ta tới Đàng Ngoài (1688) thì Domea có khoảng 100 ngôi nhà. Quy mô này không thể so sánh với Phố Hiến (2.000 nóc nhà) (72) hay Kẻ Chợ (20.000 nóc nhà) (73), nhưng đặt trong bối cảnh vùng cửa biển thì quy mô này cũng là đáng kể và đã tương đương với Phố Khách ở Hội An năm 1695 (74). Chính Dampier cũng thừa nhận Domea là địa điểm đáng kể đầu tiên từ cửa

biển đi vào dọc sông Đàng Ngoài, tiếp theo đó, Phố Hiến là thành phố “rất đáng kể” (75). Điều đáng nói là trong cùng một đoạn mô tả, có lúc Dampier gọi Domea là làng (village) lại có lúc gọi là thị trấn (town): “Tôi không biết tên riêng của nó là gì; tuy vậy để phân biệt với nhánh kia, tôi sẽ gọi là con sông Domea, tại vì thị trấn đáng kể thứ nhất mà tôi thấy trên bờ mang tên ấy” (76). Cũng có một chi tiết khá thú vị là Dampier mô tả Domea “nằm bên phải sông khi ngược dòng và nằm gần sông đến nỗi, đôi khi nước thủy triều ngập sát tường nhà” (77). Chi tiết này gợi sự liên tưởng đến những ngôi nhà được xây dựng khá kiên cố, xây bằng gạch, chứ không chỉ đơn giản là nhà vách đất, thì mới có thể chống đỡ được những đợt triều lên như vậy.

Như vậy, qua mô tả của người phương Tây, ở Domea cuối thế kỷ XVII chắc chắn đã có một sự tụ cư tương đối đông đảo với những cơ sở vật chất nhất định và thành phần dân cư đa dạng. Domea thu hút một số lượng các lái buôn, thủy thủ người Hà Lan, Anh, Trung Quốc, Nhật Bản cùng các hoa tiêu, thông ngôn người Bồ Đào Nha, Pháp, Trung Quốc (78) và hệ thống quan lại, dân cư người bản địa. Người dân địa phương cũng dựa vào sự trú ngụ của tàu thuyền nước ngoài để tiến hành những hoạt động trao đổi buôn bán và dịch vụ kèm theo. William Dampier có ghi chép về hiện tượng dân địa phương cung cấp dịch vụ cho thuê thuyền và chèo thuyền thuê cho các lái buôn phương Tây cùng hàng hóa đi từ Domea lên Phố Hiến và Thăng Long (79). Thậm chí, Dampier còn cho biết: “Những nơi tàu bè phải ở lại lâu dài, dân nghèo trong xứ lợi dụng dịp này để trao đổi và đem hiện vật đổi chác lấy mọi thứ họ có thể đánh đổi được. Rồi bằng cách giúp một

vài việc lật vật, hoặc đi xin, nhưng nhất là đem đàn bà đến cho thuê, họ bòn rút của đám thủy thủ những gì họ bòn rút được” (80). Cũng như đã cung cấp nguồn hoa tiêu ở khu vực Batsha gần cửa biển, ở đây, người dân địa phương còn là những người giúp việc hữu ích cho người nước ngoài. Những người hầu Đàng Ngoài được William Dampier đánh giá là “rất tốt [...] tốt nhất trên khắp đất Ấn [chỉ vùng Viễn Đông - châu Á - ĐTTL]. Vì họ thường khéo tay và thuần tính, cho nên họ là người trung thành khi đã thuê mướn họ, và lại còn nhanh nhẩu và cũng biết vâng lời” (81).

Người Anh đến Domea muộn hơn người Hà Lan nhưng cũng tiếp tục gia nhập thành phần dân cư ở đây. Tuy nhiên, người Anh có phần năng động hơn và đã tiến thêm một bước nữa vào sâu trong vùng cửa sông Thái Bình. Dampier đã chứng kiến sự việc này trong chuyến du hành của mình. Ông cho biết: “Tuy rằng tàu bè Hà Lan đến giao dịch tại vương quốc này không lên cao quá Domea, nhưng người Anh đã có thói quen đi xa thêm 3 dặm (82) nữa, và đấy là chỗ họ thả neo trong thời gian họ lưu lại xứ này. Và chúng tôi cũng làm như thế, vì sau khi đã đi qua Domea, chúng tôi đến buồm neo cách một quãng xa bằng ấy. Nước thủy triều ở đây không mạnh bằng Domea [...] Tuy nhiên, chúng tôi không kiếm ra được lấy một ngôi nhà. Nhưng tàu của chúng tôi chưa đậu được bao lâu, thì dân chúng tại đây đã từ xung quanh đấy kéo đến và bắt đầu dựng lên ở đấy những nhà cửa theo kiểu của họ, làm cho trong vòng một tháng là hiện ra một thị trấn nhỏ gần ngay nơi chúng tôi thả neo. Thói làm như thế cũng khá thường thấy...” (83). Qua mô tả như vậy, ta có thể thấy tốc độ tập trung dân cư tại những địa điểm neo đậu tàu thuyền

phương Tây diễn ra nhanh như thế nào, trong khi đó Domea đã hình thành và tồn tại từ thế kỷ XVII đến thế kỷ XVIII.

Sang thế kỷ XVIII, giáo sĩ Pháp Abbé Richard trong cuốn *Lịch sử Đàng Ngoài* đã tổng kết: “Có một thành phố hoàn toàn xứng đáng với cái tên của nó là Kẻ Chợ, nằm ở 21° vĩ Bắc, đây là thủ đô của vương quốc [...] Sáu thủ đô, Hean [Phố Hiến - ĐTTL] là thành phố lớn nhất Đàng Ngoài [...] Cách cửa sông 5 hoặc 6 hải lý (84) có một thành phố (*city*) gọi là Domea, nhỏ hơn Phố Hiến nhưng lại rất nổi tiếng với người nước ngoài và nó ở trong một cái vụng được tạo bởi dòng sông đối diện với nó. Họ [chỉ người châu Âu - ĐTTL] thả neo và chỉ có nơi này họ mới được phép đặt cơ sở để tiến hành buôn bán” (85). Ngoài ba địa điểm này, ở Đàng Ngoài, Richard không mô tả thêm một *thành phố* nào khác. Như vậy, Domea thời điểm này, theo Richard, được mô tả như một địa điểm có vị trí quan trọng thứ ba của Đàng Ngoài sau kinh thành Thăng Long và Phố Hiến, tạo cho tuyến đường thủy Sông Đàng Ngoài từ Kẻ Chợ xuôi ra cửa sông Thái Bình có đến ba cảng thị ở ba cấp độ khác nhau: “Kacho (Kẻ Chợ, Kinh Kỳ, Hà Nội) - thành phố trung tâm đầu não về chính trị, kinh tế, văn hoá; Hien (Quibenhu, Phố Hiến) - cảng thị, cửa ngõ trực tiếp của Kinh Kỳ (đặc biệt trong quan hệ giao thương, đối ngoại), trung tâm kinh tế chính trị của một vùng trọng trấn phía Nam; và cuối cùng là Domea (Đô-mê-a, Đò Mê?) - cảng biển ở vùng cửa ngõ tiền tiêu trấn giữ biển Đông đang trong quá trình hình thành” (86).

Vị trí của Domea

Domea được ghi rất rõ trên các bản đồ thế kỷ XVII-XVIII như *Bản đồ Sông Đàng Ngoài thế kỷ XVII*, *Bản đồ miền Đông Ấn*. Trên bản đồ *Sông Đàng Ngoài (La Rivière*

de Tonquin) của VOC, Domea (trên bản đồ ghi là Domay) được khắc họa cụ thể tại khu vực ngã ba sông. Tài liệu *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài* mô tả đường vào cửa Sông Đàng Ngoài, tức nhánh Hạ lưu sông Thái Bình, như của Henry Baker vào tháng 5, 6 và 7 năm 1673 và Francis Davenport tháng 5 năm 1678.

Tuy nhiên, từ bản đồ và thư tịch cổ phương Tây đến vị trí của Domea trên thực địa vẫn còn là một nghi vấn lớn. Cho đến nay, các nhà nghiên cứu vẫn chưa có được một ý kiến thống nhất về quy mô, chức năng và đặc biệt là vị trí thực địa của Domea. Charles B. Maybon (1916) đoán định “Domea” là do đọc chệch của “Đồn Minh”, trong đó “Đồn” là tên gọi dân gian của Cửa Tuần (tức trạm kiểm soát hải quan thời xưa), còn “Minh” là tên viết tắt của huyện Tiên Minh, tên cũ của huyện Tiên Lãng, trấn Hải Dương (87). Tác giả Henri Bernard (1939) cho rằng Domea là làng Đông Xuyên Ngoại, nay thuộc xã Đoàn Lập, Tiên Lãng, Hải Phòng.

Về phía những nhà khoa học Việt Nam, năm 1992, PGS.TS Nguyễn Quang Ngọc đã đưa ra đoán định “Domea” là “Đò Mê” thuộc phía Bắc huyện Tiên Lãng. PGS.TS Nguyễn Thừa Hỷ (1994) cho rằng Domea có nhiều khả năng là thôn Đông Minh, nay thuộc xã Tiên Minh, phía Nam huyện Tiên Lãng. Còn theo GS Trần Quốc Vượng (2001), “Domea” có thể là “Đò Mía”, tỉnh Hải Dương. Năm 2002, GS.TSKH Vũ Minh Giang khẳng định Domea chỉ có thể nằm trong khu vực phía Bắc thị trấn Tiên Lãng.

Chia sẻ với quan điểm của GS.TSKH Vũ Minh Giang, PGS.TS Nguyễn Quang Ngọc nhận định rằng địa điểm cụ thể của Domea là làng An Dụ (xã Khởi Nghĩa) phía Bắc Thị trấn Tiên Lãng. Năm 2002, Bộ môn Khảo cổ học, Khoa Lịch sử, Trường Đại học

Khoa học Xã hội và Nhân văn (ĐHQGHN) tiến hành đào thám sát tại địa điểm này, thu được một số hiện vật gốm sứ và phế tích kiến trúc niên đại thế kỷ XVI-XVIII. Cùng thời điểm này, PGS.TS Nguyễn Quang Ngọc hướng dẫn tác giả bài viết này thực hiện Báo cáo khoa học *Vùng cửa Sông Đàng Ngoài qua nguồn tư liệu bản đồ và thư tịch cổ phương Tây* (năm 2002), sau đó phát triển thành Luận văn cử nhân *Vùng cửa Sông Đàng Ngoài thế kỷ XVII-XVIII và dấu tích hoạt động của thương nhân phương Tây* (năm 2003) bổ sung tư liệu và các khảo cứu thực địa.

Các học giả phương Tây cũng ít nhiều quan tâm đến Domea trong khi khai thác tài liệu về Đàng Ngoài thế kỷ XVII-XVIII. Donald F. Lach và Edwin J. Van Kley trong *Asia in the making of Europe*, dựa vào những ghi chép của William Dampier, đề cập đến Domea (88). Đặc biệt, trong bài khảo luận về thủy triều Đàng Ngoài, David E. Cartwright, nhà địa lý học người Anh, đã dựa vào tài liệu của thương điểm Anh ở Đàng Ngoài và ghi chép của Dampier mà phỏng đoán Domea là cảng Hải Phòng hiện nay (89).

Trên cơ sở tổng hợp và hệ thống các nguồn tư liệu, từ bản đồ, thư tịch cổ phương Tây đến các tài liệu của Việt Nam kết hợp khảo sát thực địa, chúng tôi cho rằng địa điểm của Domea có thể là khu vực làng An Dụ (xã Khởi Nghĩa, huyện Tiên Lãng, Hải Phòng). Chúng tôi dựa vào những cơ sở sau:

Về mặt địa danh, "Domea" là biến âm của "Đò Mè" một tên dân gian phổ biến của khu vực phía Bắc huyện Tiên Lãng. Dân Tiên Lãng có câu: "Đầu Mè, đuôi Úc, giữa khúc Lũ Đàng", thì dân huyện Tứ Kỳ tỉnh Hải Dương giáp ranh phía Bắc Tiên Lãng có câu: "Đầu Trám, đuôi Mè, giữa khe Tam

Lạng". Khu vực "Đuôi Mè" và "Đầu Mè" rộng lớn bao trọn phía Bắc huyện Tiên Lãng và phía Nam huyện Tứ Kỳ, Hải Dương (khu vực xã Quang Trung) với nhiều địa danh liên quan đến Mè như bến Đò Mè, sông Đò Mè, Phố Mè, Huyện Mè, Cây đa Mè, Bót Mè, Chợ Mè, Đầm Mè, Đền Độ Mi, bến Độ Mi...

Về mặt vị trí, làng An Dụ giống với những mô tả và ghi chép trên bản đồ và thư tịch cổ phương Tây. Theo William Dampier, tàu thuyền phương Tây đi khoảng 5 đến 6 hải lý (tức khoảng 25 đến 30km) từ cửa sông vào chỗ neo đậu tàu là Domea. Khoảng cách này tương ứng với khoảng cách từ Cống Đồi đến khu vực Bến Ốc (làng An Dụ). Đối chiếu với *Bản đồ Sông Đàng Ngoài thế kỷ XVII* và *Bản đồ Sông Đàng Ngoài (La Rivière de Tonquin)*, Domea nằm về bên phải nhánh sông "channel", làng An Dụ cũng nằm ở phía bên phải sông Thái Bình cổ. Đối diện với Domea trên *Bản đồ Sông Đàng Ngoài thế kỷ XVII* là một ngôi đền, tương ứng với đền Hà Đồi (xã Tiên Thanh), một di tích lịch sử lâu đời và nổi tiếng nhất trong vùng, lại đối diện với An Dụ qua lòng sông Thái Bình cổ. Đặc biệt, làng An Dụ ở vào khoảng vĩ độ 20°45' đúng như mô tả của các tài liệu phương Tây về Domea.

Theo Abbé Richard, Domea nằm trong "một cái vụng tạo bởi dòng sông đổi diện". Như trên *Bản đồ Sông Đàng Ngoài thế kỷ XVII* ta cũng thấy vụng này nằm ở ngã ba sông, cạnh Domea. Trên thực tế, đó là vụng cổ nằm ngay cạnh khu vực Tây Bắc xã Khởi Nghĩa. Theo các nhà địa chất, vào đầu Holoxen muộn cách ngày nay khoảng 2000 năm, biển rút tới khu vực Khởi Nghĩa, Tiên Thanh và Minh Đức. Ở những xã này còn lại là những cồn cát màu vàng cao chạy gần song song với đường bờ biển hiện đại. Xung

quanh những cồn cát đó là miền đất cao thổ cư sinh sống (90). Phía trong các cồn cát này, địa hình có dạng vụng biển ở khu vực sông Mối nằm giữa Tiên Cường, Tụ Cường, Khởi Nghĩa, Quyết Tiến cũng được hình thành. Vì các cồn chắn ngoài cho nên phần trong nó không còn chịu ảnh hưởng trực tiếp của sóng biển mà là thủy triều và sông (91), thuận lợi cho việc neo đậu tàu thuyền. Vụng biển cổ này hiện nay còn để lại dấu ấn là khu vực trùng với những địa danh “Lác” (cây Lác) như làng Lác, chùa Lác, bến đò Lác, thậm chí sông Luộc chảy qua đây cũng được gọi là sông Lác. Dân gian cũng nói về một vụng cá Mè là ở đây, nguồn gốc của các địa danh “Mè”. Đối diện với Khởi Nghĩa qua vụng biển cổ Lác/vụng cá Mè này là sông Đò Mè - phải chăng là “dòng sông đối diện” với Domea như ghi chép của Richard?

Về mặt địa chất, khu vực An Dụ thuộc một đê cát cao, lại nằm chắn một vụng biển cổ cùng với hệ thống sông sâu bao bọc. Bia chùa Bảo Khánh làng An/ Yên Tử Hạ (giáp phía Bắc An Dụ) cũng khác họa địa thế này: “Phía trước chùa có ba nhánh sông tụ hội; phía sau dựa trên gò cao; bên trái liên thôn, bên phải gần nước. Địa thế này, phong cảnh này thật là bậc nhất Tam bảo đất Hải Dương vậy” (92). Do đó, đây là địa điểm lý tưởng để neo đậu tàu thuyền. Ở An Dụ tập trung nhiều bến lớn và khá nổi tiếng trong vùng như bến Ốc, bến Tháp Giang, bến chợ An Hổ (tên cũ của An Dụ). Trong đó, bến Tháp Giang, hay còn gọi An Tháp, là bến lớn nhất của vùng Hạ lưu sông Thái Bình thế kỷ XVI-XVIII, do đó, năm 1527, khi vua Lê sai người đến làng Cổ Trai, huyện Nghi Dương để tiến phong cho Mạc Đăng Dung làm An Hưng Vương, thì Đăng Dung đã đón tiếp ở “bến đò An Tháp, huyện Tân Minh” (93). Trên địa

phần làng An Dụ hiện còn vết tích của một số giếng cổ như giếng Vườn Tố, giếng Cầu Bạc rất có thể là những giếng cung cấp nước ngọt cho các tàu thuyền, tương tự như ở khu vực cảng thị Hội An (Quảng Nam) đương thời. Chất đất pha cát xen lẫn vỏ don vỏ sò, lại ở địa thế cao (cao nhất so với khu vực xung quanh) thích hợp với việc trồng màu như thuốc Lào, đặc biệt là các loại rau xà lách, bắp cải, su hào có nguồn gốc từ phương Tây. Không biết điều này có liên hệ gì với việc người Hà Lan dạy dân Domea trồng vườn hay không? Nhưng chắc chắn nghề trồng những loại rau này đã có từ lâu đời ở An Dụ, rồi từ đây mới nhân giống, truyền nghề và cung cấp rau quả cho các vùng lân cận.

Ngoài nghề trồng rau, khu vực bến chợ An Hổ trước đây là *một trung tâm buôn bán* của cả vùng cửa sông Thái Bình. Người dân An Hổ từ lâu đã giỏi nghề buôn bán, vì vậy mà có “Phường An Hổ” (tục ngữ có câu “Buôn có bạn, bán có phường”). So với các làng thuần nông khác, làng An Hổ cũng rất nổi tiếng giàu có, lắm tiền nhiều của, thể hiện phần nào qua các địa danh trong làng như Chùa Vàng, Cầu Bạc, Đa Vàng, Đa Chợ và nhiều địa danh khác. Việc người dân làng ngày nay thường xuyên đảo được những hũ tiền cổ đều gọi lên sự giàu có, thịnh vượng này. Vì vậy, dân gian có câu: “Tiền An Hổ, cổ Phú Khê”. Tài liệu bi ký tại Đình Ngang năm 1662, có khắc ghi tên những vị đã góp tiền của xây dựng đình với những khoản tiền và ruộng lớn như các vị Nguyễn Văn Phúc, Nguyễn Tiến Tài, Phạm Vĩnh Phúc, Phạm Văn Phú, Phạm Văn Thịnh, Nguyễn Hữu Cường... (94). Trên địa bàn An Dụ dày đặc phế tích gốm sứ thế kỷ XVI-XVIII mà chủ yếu là hàng gốm thương mại cao cấp như gốm Chu Đậu (Hải Dương), gốm Trung Quốc và gốm Thái Lan.

Những xác tàu thuyền đắm chỗ đây gồm sứ (95) cùng những phế tích kiến trúc lớn (như ngôi ống, gạch Bát Tràng...) cũng gợi lại những hoạt động buôn bán sôi nổi của An Dụ trước đây.

Kết luận

Vùng cửa sông Đàng Ngoài, cửa biển Thái Bình/Ngãi Am, từ lâu đã có một vai trò quan trọng đối với giao thông, kinh tế và quân sự của cả khu vực phía bắc Việt Nam. Đến thế kỷ XVII, cùng với sự phát triển thương mại ở Biển Đông, cửa sông Đàng Ngoài là cửa ngõ thuận tiện nhất cho các thương thuyền ngoại quốc thâm nhập vào buôn bán tại Đàng Ngoài, dần hình thành ở đây một cảng thị Domea nổi tiếng.

Domea xuất hiện vào khoảng giữa đến cuối thế kỷ XVII trên các bản đồ và thư tịch cổ phương Tây. Đây là một bến đỗ tàu thuyền an toàn và thuận lợi của người phương Tây mà cụ thể là của người Bồ Đào Nha, Hà Lan và Anh. Sự lưu trú lâu dài của người phương Tây tại địa điểm này đã tạo cho Domea có những phát triển nhất định về sự tập trung dân cư, cơ sở vật chất và các hoạt động buôn bán trao đổi. Theo thời gian, từ một bến đỗ, Domea đã dần đóng vai trò như là một cảng cửa khẩu trong hệ thống thương mại Sông Đàng Ngoài (Thăng Long - Kẻ Chợ → Phố Hiến → Domea) nói riêng và của cả Đàng Ngoài thế kỷ XVII-XVIII nói chung.

Chúng tôi gọi Domea là một "cảng" theo những ý nghĩa sau: Trước hết, "cảng" theo nghĩa gốc Hán Việt là "chỗ nước sông chia nhánh ra" hay "cửa biển" (96). Trong tiếng Việt dường như không có sự phân biệt giữa cảng/port - khái niệm kinh tế với cảng/harbour - khái niệm vật chất. Cảng/port được định nghĩa là "địa điểm gặp gỡ của hàng hoá, con người và văn hoá được

trao đổi giữa đất liền là biển. Nó là một điểm mà các tuyến giao thông đại dương và đất liền gặp gỡ và xâm nhập lẫn nhau" (97). Còn cảng/harbour là khu vực neo đậu với mực nước sâu (98). Trong trường hợp Domea, chúng tôi cho rằng khái niệm thích hợp nhất là *cảng thị* (habour-town) và theo tôi có những trở lực ngăn cản sự phát triển của địa điểm này để trở thành một hải cảng (*seaport*) có ý nghĩa kinh tế lớn, đó là:

1. Đây là một địa điểm hình thành và tồn tại gắn chặt với sự có mặt của người phương Tây, nếu mất đi nhân tố này, Domea cũng mất dần sức sống.

2. Về cơ bản, nền kinh tế Đàng Ngoài thế kỷ XVII-XVIII vẫn là nền kinh tế nông nghiệp dù có sự phát triển nhất định của thủ công nghiệp và thương nghiệp. Chính quyền Lê - Trịnh tuy lợi dụng các thế lực thương mại phương Tây trong cuộc nội chiến với Đàng Trong, nhưng vẫn có những chính sách ức thương, ngăn cản hoạt động của lớp thương nhân ngoại quốc ở Đàng Ngoài, đặc biệt vào cuối thế kỷ XVII (99). Đây không phải là bối cảnh tốt cho nền ngoại thương nói chung và những địa điểm gắn liền với hoạt động thương mại như Domea nói riêng.

3. Domea hình thành do lợi thế giao thông của Hạ lưu sông Thái Bình. Tuy nhiên, trong bối cảnh vùng cửa biển với nhiều biến đổi địa chất, lợi thế này cũng dần mất đi. Đến thế kỷ XIX, người Pháp đã chọn cửa sông Cấm, cũng là một chi lưu thuộc hệ thống sông Thái Bình nhưng dịch lên phía Bắc, để xây dựng cảng biển Hải Phòng. Đặc biệt, sau khi Pháp đào sông Mới ở ngã ba Quý Cao, thông nước từ sông Luộc sang sông Văn Úc, Hạ lưu sông Thái Bình dần bị bồi tụ, đến nay chỉ là một dòng sông nhỏ.

Còn Batsha là mũi tiên phong từ đất liền đón nhận tàu thuyền, vị trí tiền tiêu (*foreland*) của Domea và tạo nên hệ thống cảng biển Domea - Batsha (100). Hai địa điểm liên quan mật thiết với nhau và có chức năng hỗ trợ lẫn nhau. Không thể phủ nhận vai trò và tầm quan trọng của Domea trong tuyến giao thương

Sông Đàng Ngoài nói riêng và đối với ngoại thương Đàng Ngoài nói chung. Nhìn một cách tổng thể, cảng thị Domea, hệ thống Domea - Batsha và vùng cửa sông Đàng Ngoài chính là *vùng đệm* giữa Phố Hiến và Thăng Long với Biển Đông trong bối cảnh ngoại thương hàng hải phát triển mạnh mẽ.

CHÚ THÍCH

(40). *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài*, G/12/17, tập 1 từ 25/6/1672 đến 7/12/1672, nhật ký ngày 25, 26/6/1672.

(41). Anthony Farrington (1992), "English East India Company Documents Relating to Pho Hien and Tonkin" (Tài liệu của Công ty Đông Ấn Anh liên quan đến Phố Hiến và Đàng Ngoài), trong *Pho Hien The Centre of International Commerce in the XVIIth-XVIIIth Centuries (Phố Hiến Trung tâm Thương mại Quốc tế thế kỷ XVIIth-XVIIIth)*, The Gioi Publishers, Hanoi, 1994, p. 155-157; và tài liệu *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài*.

(42). William Dampier (1688), *Voyages and Discoveries*, sdd, tr. 16. Batavia nay là Jakarta, thủ đô của Indônêxia; vào thế kỷ XVII-XVIII là một thương cảng nổi tiếng của vùng Đông Nam Á hải đảo, là nơi đóng trụ sở của Công ty Đông Ấn Hà Lan.

(43). J. M. Dixon (dịch), "Voyage of the Dutch ship "Grol" from Hirado to Tongking" (Hành trình của tàu Hà Lan "Grol" từ Hirado đến Đàng Ngoài), trong *Transactions of the Asiatic Society of Japan*, Vol. XI, Yokohama, 1883, p. 180-215. Dixon trong bài này cho rằng tàu Grol đã đi vào cửa sông Cấm để lên Thăng Long. Các bản dịch và một số học giả khác cho rằng đó là Cửa Lạch. Chúng tôi cho là đều không phải vì Coua-lacq (Cửa Lác) trong nhật ký của Karel Hartsinck phải là cửa sông Luộc (sông Lác) ở ngã ba Quý Cao nơi tiếp nước với Hạ lưu sông Thái Bình thuộc địa phận Tiên Lãng.

Charles Maybon trong *Au Sujet de la "Rivière du Tonkin" (Luận văn về "Sông Đàng Ngoài")*, sdd, tr. 13, cũng cho rằng đó là sông Luộc (Canal des Bambous).

(44). C. C. van der Plas, *Tonkin 1644/45 Journaal van de reis van Anthonio van Brouckhorst*, Amsterdam, 1955.

(45). Bản đồ tên chữ Hà Lan *Nieuwe Pas-Caart strekkende van Pta. Cataon tot Pta. Lamtaon, langs de kusten van Cochinchina, Tonquin, Quangsi en Quantung. Bevattende insgelijks het eiland Aynam en die van Macao met dieptens, havens en ankergronden* do Bij Joannes van Keulen vẽ vào năm 1753. kích thước 50 x 57,5 cm, Lưu trữ Quốc gia Hà lan tại Den Hagg.

(46). 1 bộ (foot) = 0,3048 mét. So với Cửa Lạch (Koa Lack) là 9 đến 10 bộ, Cửa Đáy/Độc Bộ (Koa Rabboe) là 12 đến 13 bộ và các cửa sông khác, cửa Thái Bình có mức nước sâu nhất.

(47). 1 sải (fathom) = 1,8 mét.

(48). Do Joan Blaeu II vẽ năm 1697 cho Công ty Đông Ấn Hà Lan. Bản đồ cỡ 72 x 107cm, Lưu trữ tại Thư viện Trường Đại học Amsterdam và một bản lưu tại Lưu trữ Quốc gia Hà Lan tại Den Hagg. Bản chúng tôi dùng trong bài viết này đã được xuất bản trong Thomas Suárez, *Early Mapping of Southeast Asia (Bản đồ cổ của Đông Nam Á)*, Periplus Editions (HK) Ltd, Singapore, 1999, p. 228.

- (49). J. M. Dixon (dịch), "Voyage of the Dutch ship "Grol" from Hirado to Tongking", sdd, tr. 199.
- (50). George Bryan Souza (1986), *The Survival of Empire Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea 1630-1754 (Sự Sống sót của Đế quốc - Thương mại và Xã hội Bồ Đào Nha ở Trung Quốc và Biển Đông)*, Cambridge University Press, 2004, p. 114.
- (51). Johann Matthias Hase (1684-1742), Giáo sư toán học ở Wittenberg (Đức), Nguyên bản Bản đồ được vẽ vào khoảng năm 1730, in bản khắc đồng trong tập bản đồ thế giới xuất bản năm 1744 tại Nuremberg, kích thước 53,3 x 45,8cm, tỉ lệ 1: 25.000.000. Bản đồ được chụp và in lại trong Egon Klemp, *Asia in Maps from ancient times to the mid-19th century (Châu Á trên các Bản đồ từ thời cổ đến giữa thế kỷ XIX)*, Leipzig, 1989.
- (52). Bản đồ tên chữ Pháp *Partie de la nouvelle grande carte des Indes Orientales: contenant les terres du Mogol, Surate, Malabar, Cormandel, Bengale, Aracan Pegu, Siam, Camboje, Tonquin & une partie de la Chine*, kích thước 50 x 60 cm, Nxb. Ottens, Amsterdam, 1750, Lưu trữ tại Thư viện KITLV, Leiden, Hà Lan, ký hiệu D A 4, 5 Blad 1. Tôi đã chụp lại phần Đàng Ngoài theo đúng kích cỡ bản đồ. Từ đây gọi tắt là *Bản đồ miền Đông Ấn*.
- (53). J. M. Dixon (dịch), "Voyage of the Dutch ship "Grol" from Hirado to Tongking", sdd, tr. 199.
- (54). *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài*, tập 1, TLdd, nhật ký ngày 26/6/1672.
- (55). *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài*, tập 2 từ 13/12/1672 đến 28/6/1676, nhật ký ngày 17-18/6/1675.
- (56). *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài*, TLdd, nhật ký ngày 25/10/1675.
- (57). William Dampier (1688), *Voyages and Discoveries*, Sdd, tr. 49.
- (58). *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài*, tập 1, TLdd, nhật ký ngày 16/10/1672.
- (59). *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài*, tập 2, TLdd, nhật ký ngày 03/02/1673.
- (60). *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài*, tập 2, TLdd, nhật ký ngày 23/10/1675.
- (61). *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài*, tập 2, TLdd, nhật ký ngày 13/02/1676.
- (62). *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài*, tập 7 từ 15/12/1681 đến 28/7/1682, nhật ký ngày 27/12/1681. Bantam nay thuộc Indônêxia, thế kỷ XVII-XVIII là một thương cảng, nơi đóng trụ sở của Công ty Đông Ấn Anh.
- (63). *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài*, tập 8 từ 29/7/1682 đến 26/8/1683, nhật ký ngày 18/7/1683.
- (64). *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài*, tập 1, TLdd, nhật ký ngày 26/6/1672.
- (65). *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài*, tập 1, TLdd, nhật ký ngày 01/7/1672.
- (66). "Dispatchaores" hay tài liệu Hà Lan là "Cappado/capado": viên chức hải quan, gọi là quan tuần ty, tuần hà, tàu vụ, có trách nhiệm kiểm soát, đánh thuế và cấp giấy phép cho các thuyền buôn, nhất là thuyền buôn ngoại quốc. Quan tuần hà thường là hoạn quan. Các tài liệu phương Tây thường diễn giải capachado là "port enuch" (hoạn quan coi cảng).
- (67). William Dampier (1688), *Voyages and Discoveries*, sdd, tr. 16-17.
- (68). *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài*, tập 4 từ 06/7/1677 đến 24/6/1678, nhật ký ngày 06/7/1677.
- (69). *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài*, tập 8, TLdd, nhật ký ngày 03/6/1683.
- (70). William Dampier (1688), *Voyages and Discoveries*, sdd, tr. 15-16.
- (71). William Dampier (1688), *Voyages and Discoveries*, sdd, tr. 16.
- (72). William Dampier (1688), *Voyages and Discoveries*, sdd, tr. 17.
- (73). William Dampier (1688), *Voyages and Discoveries*, sdd, tr. 36.
- (74). Vũ Minh Giang, "Một số vấn đề lịch sử Hải Phòng trong các thế kỷ XVI-XVIII", Tham luận trình bày tại Hội thảo Khoa học về Lịch sử Hải Phòng, tháng 01 năm 2002.
- (75). William Dampier (1688), *Voyages and Discoveries*, sdd, tr. 17.
- (76). William Dampier (1688), *Voyages and Discoveries*, sdd, tr. 14.

- (77). William Dampier (1688), *Voyages and Discoveries*, sdd, tr. 16.
- (78). *Thương điểm Anh ở Đàng Ngoài*, tập 1, TLdd, nhật ký ngày 26/6/1672.
- (79). William Dampier (1688), *Voyages and Discoveries*, sdd, tr. 16.
- (80). William Dampier (1688), *Voyages and Discoveries*, sdd, tr. 16.
- (81). William Dampier (1688), *Voyages and Discoveries*, sdd, tr. 34.
- (82). 1 dặm (mile) = 1850 mét.
- (83). William Dampier (1688), *Voyages and Discoveries*, sdd, tr. 16.
- (84). 1 hải lý (league) = 5820 mét.
- (85). Abbé Richard (1778), *History of Tonquin*, trong John Pinkerton, *A General Collection of the Best and Most Interesting Voyages and Travels in all Parts of the World*, London, 1811, p. 713.
- (86). Nguyễn Quang Ngọc, "Sông Đàng Ngoài và vị thế Phố Hiến xưa", bdd.
- (87). Charles B. Maybon, *Au Sujet de la "Rivière du Tonkin"*, Sdd, tr. 14.
- (88). Donald F. Lach & Edwin J. Van Kley (1993), *Asia in the Making of Europe*, Vol. III: *A Century of Advance*, sdd, tr. 1288.
- (89). David E. Cartwright FRS, "The Tonkin Tides Revisited", bdd, tr. 139.
- (90). Trần Đức Thạnh, *Đặc điểm địa hình và quá trình phát triển vùng đất Hải Phòng*, bdd, tr. 11.
- (91). Trần Đức Thạnh, *Đặc điểm địa hình và quá trình phát triển vùng đất Hải Phòng*, bdd, tr. 21.
- (92). *Tu tạo Bảo Khố tư bi*, bản dịch, trong Đinh Khắc Thuân, *Văn bia thời Mạc*, Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội, 1996, tr.*310; Xem thêm trong *Văn khắc Hán Nôm Việt Nam*, Nxb. Khoa học Xã hội, Hà Nội, 1993, tr. 481.
- (93). Ngô Sĩ Liên và sử thần triều Lê, *Đại Việt sử ký toàn thư*, bản dịch, tập III, Nxb. Khoa học Xã hội, Hà Nội, 1993, tr. 107.
- (94). *Hậu thân bi ký*, Vạn Khánh nguyên niên (1662), An Hồ xã; chữ Hán, lưu tại làng An Dụ.
- (95). Tại nhà ông Khôi, xóm 1 làng An Dụ trong khi đào ao có đào được một nửa thuyền lớn, trong có nhiều đồ sành, gốm bao gồm cả gốm Chu Đậu. Nửa còn lại của thuyền vẫn nằm trong lòng đất nhà bên cạnh ông Khôi.
- (96). Đào Duy Anh, *Hán Việt từ điển*, Nxb. Khoa học Xã hội, Hà Nội, 1992, tr. 87.
- (97). Atiya Habeeb Kidwai, "Conceptual and Methodological Issues: Port, Port Cities and Port-Hinterlands" (Những vấn đề về khái niệm và phương pháp luận: Cảng, Thành phố Cảng và quan hệ Cảng-Nội địa), trong Indu Banga (ed.), *Ports and Their Hinterlands in India 1700-1950*, New Delhi, 1992, p. 10. Có thể tham khảo thêm khái niệm cảng biển trong Phạm Văn Giáp (Chủ biên), *Biển và Cảng biển Thế giới*, Nxb. Xây dựng, Hà Nội, 2002, tr. 262.
- (98). Atiya Habeeb Kidwai, bdd, tr. 10.
- (99). Ví dụ, ngày 16-7, năm Chính Hoà thứ 17 (1696), nhà nước Lê - Trịnh ra một loạt quy định về các ngoại kiều, trong đó có khoản: "Các thương khách từ các thương thuyền đến trú ngụ ở các xứ trong nước ta, khi buôn bán, vào kinh đô, nếu có người quen biết đưa dẫn thì không thuộc trong lệ cấm này; ví bằng không có người đưa dẫn mà tự tiện vào kinh thì cũng cho phép [quan đề lãnh] nã bắt trừng trị theo phép nước", trong Ngô Cao Lãng, *Lịch triều tạp kỷ*, tập I, bản dịch, Nxb. Khoa học Xã hội, Hà Nội, 1975, tr. 145.
- (100). Chúng tôi sẽ trình bày về địa điểm Batsha trong một chuyên khảo tiếp theo.