

NGÀNH ĐÓNG THUYỀN Ở HUẾ THỜI NGUYỄN (1802-1884)

NGUYỄN VĂN ĐĂNG*

1. Vài nét về ngành đóng thuyền của triều Nguyễn và sự ra đời các xưởng ở Huế

Với một đường bờ biển dài, nước ta cho đến thế kỷ XIX, giao thông đường thủy đã khá phổ biến và chiếm ưu thế. Trong đó, thuyền bè trở thành phương tiện giao thông quan trọng nhất trong vận tải dân dụng và quốc phòng. Vì vậy mà triều Nguyễn đã thiết lập ở Huế và một số địa phương ven biển các xưởng đóng thuyền dùng trong quân đội, vận chuyển công cộng và phục vụ việc đi lại của chính vua quan và quý tộc.

Khi còn ở đất Gia Định, Nguyễn Ánh đã ý thức được vai trò quan trọng của quân thủy và thuyền chiến, nên đã rất chú trọng phát triển loại chiến thuyền lớn bọc đồng chế tạo một phần theo kỹ thuật phương Tây có sự cố vấn của các sĩ quan người Pháp như anh em nhà D'Ayot, Vannier, Forsant, Chaigneau... Nhờ phần lớn vào các đội binh thuyền hành quân bằng đường biển theo gió mùa (còn gọi là "giặc mùa") mà Nguyễn Ánh đã giành thắng lợi trong các trận đánh lớn ở Thị Nại, Phú Xuân với Tây Sơn. Đó là cơ sở quan trọng để Nguyễn Ánh thiết lập nên vương triều Nguyễn (1802-1884).

Sau khi lên ngôi, Gia Long tiếp tục duy trì các xưởng đóng tàu lớn ở Gia Định, lập thêm xưởng ở Nghệ An và đặc biệt là cho dựng nhiều xưởng đóng thuyền ở Huế. Ông nói rằng: "*Trong nước tuy đã yên ổn, nhưng không thể quên được việc chiến tranh. Quân ta rất giỏi thủy chiến mà số thuyền ghe hiện không có mấy, nên đã đóng sẵn trước để phòng khi dùng đến. Bèn sai Gia Định lấy gỗ nộp về Kinh, hạ lệnh cho các quan theo mẫu mà đóng*" (1). Thuyền được đóng thời gian này chủ yếu là "*thuyền Tây dương hạng nhỏ, thuyền Hải đảo hạng nhỏ*", thuyền sai, thuyền ô, thuyền lê (2). Bên cạnh các xưởng ở Gia Định và Huế, năm 1817, nhà vua triển khai đồng loạt ở khắp các địa phương "*đóng thuyền hiệu, 1 chiếc cấp 200 quan tiền. Bình Định, Quảng Bình, Quảng Ngãi, Phú Yên, Bình Hòa, Bình Thuận đều 5 chiếc; Bắc Thành 29 chiếc*" (3). Tuy nhiên, có thể nhận thấy rằng trong thời gian trị vì của mình, Gia Long đã chú trọng việc đóng mới, sửa chữa tàu thuyền, song vẫn chưa có được quy chế chặt chẽ như sau này.

Thời Minh Mạng, Nhà nước tập trung đóng nhiều thuyền ở Kinh đô hơn các địa phương khác với nhiều chủng loại thuyền

* TS. Trường Đại học Khoa học Huế.

và với số lượng rất lớn. Chẳng hạn, về thuyền chiến: “*Cuối triều Gia Long, đầu triều Minh Mạng ở Huế, chiến thuyền gồm có 200 thuyền mang 16, 18, 20, 22 đại bác; 500 thuyền nhỏ có 40 đến 44 tay chèo, có tiểu bác và 1 đại bác; 100 thuyền lớn, có 50 đến 70 tay chèo, có cả đại bác, tiểu bác; 3 thuyền kiểu Tây... mỗi thuyền có đến 30 đại bác*” (4). Nhà vua định ngạch, ra quy thức cho các hạng thuyền, định quy chế tu sửa, đóng mới và kinh phí dựng xưởng thuyền. Theo đó, thuyền ở Kinh sư năm 1828 được định ngạch là 348 chiếc các hạng, mỗi tỉnh có hàng chục chiếc; ngoài ra còn thuyền ngoại ngạch (dự trữ) ở Kinh là 35 chiếc (5). Căn cứ vào số ngạch, Nhà nước lệnh cho Kinh đô và một số tỉnh đóng thêm cho đủ số. Năm 1829, nhà vua chuẩn định kích thước cho 12 loại thuyền cơ bản, trừ thuyền ngự và thuyền bọc đồng. Phải nói rằng, dưới thời Minh Mạng, ngành đóng thuyền đạt được nhiều thành tựu và có sự triển khai đóng các loại thuyền theo kỹ thuật phương Tây.

Đến thời Thiệu Trị, nhà vua vẫn tiếp tục duy trì các xưởng thuyền đã có từ trước, cho đóng nhiều thuyền bọc đồng và giao cho các địa phương đóng nhiều loại thuyền hơn. Chẳng hạn năm 1841 “*Sai các tỉnh Quảng Bình, Nghệ An, Thanh Hoá và Nam Định đóng 9 chiếc thuyền vua đi và thuyền Kim đỉnh... Tám chiếc đều sơn màu lam và màu trắng, duy chỉ có 1 chiếc thuyền vua dùng do tỉnh Nam Định đóng thì thép bạc*” (6). Sang thời Tự Đức, tình hình trong nước và quốc tế ngày càng phức tạp, các xưởng đóng thuyền vẫn tiếp tục hoạt động nhưng số lượng không nhiều như trước, phải mua tàu máy, thuê thợ nước ngoài vận hành tốn kém. Năm 1855, nhà vua quy định chương trình đóng lại, tu sửa các loại thuyền, sau đó các xưởng hoạt động giảm dần và không còn hoạt động khi nước nhà mất độc lập.

Ở Kinh đô Huế, thuyền được “chia đóng nhiều ngả”, trải dài dọc hai bên bờ sông Hương phân bố trên 3 khu vực lớn: Một là, ở “*hai bờ tả hữu sông Hương, từ Thạch Than đến địa phận xã Thiên Lộc*” (tức là ở trước mặt Kinh thành kéo dài đến tận Đập Đá hiện nay); Hai là, từ “*Vi Dạ (tức Vi Dạ) đến địa phận xã Vông Tri*” ở bờ Nam dài đến gần 3km; Ba là, ở “*Địa phận xã Thanh Phúc, chỗ tàu đồng to đơ*” trên bờ Bắc sông Hương. Riêng xưởng Thanh Phước, là một xưởng lớn dùng để đóng thuyền bọc đồng các hạng của triều đình. Ở đây, xưởng “*được lợp ngói một dãy 31 gian làm bằng gỗ ván, trên để buồm dây, dưới chứa thuyền gỗ sam, thùng chứa nước*” (7). Tổng cộng ở Kinh đô có đến 255 sở đóng sửa, đậu thuyền các loại trừ các hạng thuyền lớn bọc đồng hiệu đại, trung đậu ở dưới nước nên tuy tiện che đậy và các hạng thuyền nhỏ cũng cần để phụ không có xưởng (8). Ngoài ra để cung cấp nguyên liệu gỗ cho các xưởng, Nhà nước còn lập ra một xưởng cửa xẻ gỗ ở đầu nguồn sông Hương. Đại Nam thực lục ghi: “*Làm xe máy xẻ gỗ ở thác Dài thôn Dương Hoà, nguồn Tả Trạch. Sai Bộ Binh bắt một quân vệ, 300 biên binh khơi dòng nước chảy đắp bờ đê, tuy thế mà làm, công việc làm xong, cắm gỗ làm cửa, máy móc nhanh nhẹ, xẻ thành tấm ván, cũng được bằng phẳng, thưởng cho phó giám đốc chế ra là bọn Vũ Huy Trinh 100 lượng bạc*” (9). Đây là xưởng áp dụng kỹ thuật mới dùng sức nước đầu tiên ở Việt Nam.

2. Tổ chức sản xuất

a. Vật liệu đóng thuyền

Vật liệu chính của nghề đóng thuyền là các loại gỗ, sau đó là các vật liệu phụ trợ khác như mây, dầu trám, dầu rái, sơn, bột vôi, vôi, vỏ cây gai, lưới rách, bông bong, đinh gỗ, đinh sắt, củi, cỏ... Để đảm bảo thường xuyên có đủ vật liệu trong kho

Nhà nước, nhà Nguyễn đã có nhiều hình thức để tập trung vật liệu như tổ chức các đội chuyên nghiệp khai thác vật liệu, sử dụng binh lính đi săn gỗ, thu mua, thu thuế qua các đội, nậu biệt nạp...

Lúc còn ở Gia Định, Nguyễn Ánh đã tổ chức các đội Mộc đỉnh chuyên đi lấy gỗ đóng thuyền, đội biệt nạp buồm lá chuyên đi lấy lá làm buồm và các nậu biệt nạp như nậu dẫu trám, dẫu rái, sơn, buồm lá (10). Các đội nậu này có số lượng lính thợ lớn, chẳng hạn đội Mộc đỉnh có đến 1.000 người. Sau khi lên ngôi, vua Gia Long vẫn tiếp tục duy trì hoạt động và số lượng lính thợ: “*chuẩn y cho chiếu theo hiện số binh đội Mộc đỉnh là 500 người, mỗi 100 người hàng năm phải nộp ván gỗ 1 chiếc thuyền Hải đạo, hạn là 50 bơi chèo. Hàng năm do Thành chở nộp... đặt đội Chu tượng, mộ dân lưu lạc sung vào, cũng thuộc lệ đội Mộc đỉnh*”. Sau đó, triều Nguyễn chuyển đội Mộc đỉnh thành hộ Nam mộc, Thuận mộc và quy định mỗi năm mỗi hộ nộp 200 tấm ván, mỗi tấm ván dài 3 trượng hoặc 2 trượng, mặt 8 tấc hoặc 6 tấc và đều dày 1 tấc 2 phân (11). Gỗ đóng thuyền phải là gỗ thật tốt, chịu được sự thay đổi của thời tiết, nhiệt độ, tỷ trọng không quá cao, chịu được sự ăn mòn của trùng hà. ở Nam Bộ, vật liệu đóng thuyền thường dùng loại gỗ sao, ở Trung, Bắc Bộ là loại gỗ lim, chò dẻ. Ngoài ra, còn có gỗ kiên kiên dùng đóng thuyền đi trên sông, gỗ hồng du (xôi) có thớ đỏ thẫm dùng làm neo, gỗ thiết tú bền dẻo dùng làm đỉnh đóng thuyền thay đỉnh sắt, gỗ hồng thẳng dùng làm cột buồm (12).

Bên cạnh việc duy trì các đội nậu đã có, triều Nguyễn còn lập thêm nhiều đội (sau đổi là hộ) biệt nạp khắp cả nước, đặc biệt là ở các địa phương có gỗ tốt để thu thuế gỗ. Nhà nước còn lập các đội lính thợ chuyên trách đi lấy gỗ. Đó là các đội

Lâm công, Hùng diêm lấy gỗ ở núi Hải Vân, đội Tuần thành lấy gỗ ở núi Quảng Bình, các đội thợ rừng ở Quảng Trị lấy gỗ đóng thuyền Hải đạo (13). Các đội này có đến hàng trăm người, được tha giảm thuế. Thường thì mỗi lần đóng, Nhà nước sai lính ở Kinh lên rừng lấy gỗ. Chẳng hạn, năm 1824 “*Đóng thuyền Từ chu, Ngự chu... sai 1000 binh ... lên rừng lấy gỗ*” (14). Từ thời Minh Mạng, Nhà nước tăng cường chính sách thu mua các vật liệu. Nhà vua dụ rằng: “*Ván gỗ đóng thuyền là thượng khẩn. Ra lệnh phái Thị vệ đem người bộ phái chia đi khắp các vùng rừng chọn mua các hạng gỗ đóng thuyền để đáp ứng được nhu cầu khẩn cấp*” (15). Đồng thời, Nhà nước tăng cường các biện pháp nhằm giữ độc quyền thu mua các loại gỗ quý trong dân gian như cấm mua bán gỗ lim, gỗ táu. Thời Tự Đức, Mộc thương bị thu hẹp thành Ty Tài mộc, được thiết lập khắp các tỉnh Trung Bộ và phụ trách luôn việc dẫn gỗ. Điều đó chứng tỏ lúc này Nhà nước tự đứng ra tổ chức khai thác vật liệu là chính. Một nguồn bổ sung vật liệu quan trọng khác có tính nhất quán trong chính sách Nhà nước là việc huy động các tỉnh thành thường xuyên cung ứng các vật liệu để phục vụ cho nhu cầu ở Kinh đô. Từ đó, hình thành ở đây những cơ sở sản xuất phục vụ nhu cầu tại chỗ và nhu cầu đóng thuyền ở Huế” (16).

Nhà nước còn rất chú ý đến công tác cưa xẻ gỗ thành tấm để dễ dàng sử dụng. Năm 1837, vua ra lệnh cho thợ “*làm xe máy cưa ván gỗ (bắt chước kiểu mẫu Tây dương làm ra). Vua thưởng cho thợ 100 quan tiền*” (17). Sau đó, ở thác Dương Hoà (Tả Trạch) ra đời một xưởng cưa xẻ gỗ áp dụng kỹ thuật mới dùng sức nước chảy, huy động đến 300 binh lính dựng xưởng. Gỗ khai thác ở miền Tây Thừa Thiên đều được tập trung tại đây để xẻ thành ván trước khi đưa về kho.

Tất cả các loại vật liệu đều được tập trung về kho. ở Kinh đô, kho gỗ có quy mô rất lớn (dài tới 78 trượng), đặt ngay ở bờ Bắc sông Hương, để vận chuyển tới các xưởng ven sông do Mộc thương phụ trách. Ngay tại kho, việc làm của các thợ xẻ là thường xuyên cung cấp gỗ ván. Các loại vật liệu khác do kho Vũ khố coi giữ và cung cấp cho các xưởng đóng thuyền trong cả nước (18). Việc tạo nguồn vật liệu chặt chẽ với nhiều chủ trương và biện pháp thích hợp như vậy đã tạo điều kiện cho ngành đóng thuyền của nhà Nguyễn phát triển mạnh mẽ.

b. Tổ chức lực lượng lao động và đời sống của họ

Về mặt quản lý Nhà nước, các xưởng đóng thuyền ở Huế do Bộ Công và Bộ Binh quản lý mà cụ thể là Ty Tu tạo và Kinh kỳ Thủy sư. Một trong những nhiệm vụ chính của Bộ Công là tu sửa chế tạo tàu thuyền nên Bộ thường đề xuất việc đóng sửa, dự trù nhân công vật liệu trong đóng thuyền. Những công việc liên quan đến các hạng tàu thuyền ở Kinh đô đều do Kinh kỳ Thủy sư quản lý. Các cơ quan này phái các viên chức đến xưởng trong vai trò chuyên biện, kiểm biện, đốc biện, tuyền biện... (19) làm nhiệm vụ đôn đốc, chỉ đạo, giám sát tại công trường với sự tham gia kiểm xét của Bộ Hộ và Viện Đô Sát. Sự phối hợp quản lý giám sát giữa các bộ, nha trong việc đóng thuyền thể hiện rất rõ trong lệ tuần tra thuyền công ở Kinh đô năm 1835. Theo đó, "9 viên đại thân... cùng với Quản vệ, Khoa đạo và thuộc viên các nha, chia làm 3 đạo, thay phiên nhau đi tuần tra" trên cả 3 khu vực (20). Điều đó nói lên tầm quan trọng của ngành này trong các quan xưởng. Điều hành trực tiếp thợ làm việc tại các xưởng là các viên Giám đốc, Đốc công ở Ty Doanh thiện Mộc thương và đội ngũ Chánh phó ty tượng các tượng cục.

Riêng việc đóng tàu máy còn có thêm cả Vũ khố và Đốc công Vũ khố đảm trách.

Thành phần lao động tham gia tại các xưởng đóng thuyền là thợ thủ công, binh lính và có lúc có cả dân phu. Lực lượng lao động trực tiếp là 9 tượng cục thuộc Ty Doanh thiện. Trong đó, thợ Kiên chu, Thiện chu có chuyên môn kỹ thuật cao. Số lượng thợ ở Ty rất lớn, có biên chế trong ngạch là 4569 người (21) đảm bảo đủ thợ để đóng ở nhiều xưởng khác nhau và lao động tại các công trường xây dựng. Họ không chỉ thường xuyên có mặt tại các xưởng ở Huế mà còn được điều động đến khắp các xưởng trong nước với tư cách là cố vấn kỹ thuật và dạy nghề. Bên cạnh đó, trong quá trình đóng một chiếc tàu thuyền, đòi hỏi sự tham gia của một số loại thợ khác ở Ty Chế tạo. Đó là thợ rèn, thợ đúc để làm đỉnh đóng thuyền, bánh lái, đúc đồng thành tấm để bọc thuyền, thợ sơn vẽ trang trí thuyền. Thợ bạc, thợ tai, thợ thiếc, thợ trúc minh, thợ đan mũi góp phần chạm khắc trang trí, hoàn chỉnh các bộ phận khác của thuyền như làm thùng nước, tời quay, buồm chèo, dây buồm dây neo... Lực lượng binh lính do Kinh kỳ Thủy sư điều động tới làm những công việc nặng đông hơn cả số thợ. Số lượng binh lính và thợ thủ công tập trung tại xưởng từ hàng trăm đến hàng ngàn người. Theo các lệnh khen thưởng, có thể biết được con số thấp nhất của lính, thợ, quan viên tham gia đóng một số hiệu thuyền lớn như trong bảng 1.

Như thế các cục thợ ở Ty Doanh thiện là thợ làm nhiều việc, các cục thợ ở Ty Chế tạo là thợ làm ít việc hơn, mức thưởng dựa trên cơ sở đó. Quan viên từ Giám đốc đến chuyên viên các bộ nha, các ty tượng đều được dự thưởng và thường cao hơn lính, thợ. Rõ ràng là trong xưởng đóng thuyền, quy trình sản xuất đã đạt tới sự chuyên môn hoá khá

Bảng 1: Thành phần lao động tại một số xưởng đóng thuyền (22)

Năm	Tên thuyền	Thành phần tham gia lao động (người)			
		Lính và thợ	Quan viên	Ty tượng	Tổng số
1824	5 chiếc hiệu Dương Hải				536
1837	Tĩnh Hải, Bình Hải				436
1839	Hải Vận	333	2	5	340
1840	Thanh Loan	824	17	6	847
1841	Kim Ứng	603-532	14	5	1154
1843	Thanh Yên, Phước Hàng				885
1844	Thái Loan	301-251	24	7	583
1848	3 chiếc Chu Sư	486-533	36		1055
1851	Thái Hanh				486

cao. Mỗi loại thợ và lính đảm nhận riêng phần việc của mình. Điều đó đòi hỏi “*phải có một sự bố trí và phân công chu đáo dưới quyền chỉ huy thống nhất của một loạt những đốc công, đốc biện, chuyên biện, chánh phó ty tượng, giám đốc, phó giám đốc... việc đóng thuyền mới được hoàn thành đúng kỳ hạn và chính xác*” (23).

Ngoài lực lượng trực tiếp đóng thuyền là lính và thợ như trên, để xây dựng các xưởng thuyền, Nhà nước còn huy động các loại thợ xây dựng như thợ nề, thợ mộc, thợ lợp nhà... Để sửa chữa thuyền, Nhà nước cho đào những cái ổ thuyền (hay gò thuyền), kéo thuyền vào ổ; đóng sửa xong phải kéo thuyền xuống sông. Nhân lực để làm những công việc này thường là binh lính và dân phu với số lượng rất lớn (24). Số lao động này được thưởng cấp rất hậu sau khi xong việc chứ không nằm trong thành phần hưởng lương. Căn cứ vào quyển 60 và 221 của sách *Hội điển*, có thể thấy rằng mỗi lần đóng xong thuyền, Nhà nước đều có thưởng cho mọi thành phần tham gia, từ viên Đề đốc Kinh kỳ Thủy sư, Giám đốc cho đến thư lại và thợ thuyền.

Lương của thợ đóng thuyền khá đồng đều giữa các cục thợ và nói chung ở mức cao so với một số loại thợ khác. Quy định

chung về lương năm 1839 là 1 phương gạo 1 quan tiền (25). Riêng thợ chửa xẻ có mức lương cao hơn theo quy định năm 1848 “*mỗi người 1 quan 5 tiền, bắt thêm thợ đã nghỉ* (tức ban thợ được nghỉ theo chế độ luân phiên) *là 2 quan tiền*”. Đến năm 1850, lương thợ đã nghỉ bắt đầu làm lên đến 2 quan 5 tiền (26). Điều này phù hợp với yêu cầu cao hơn về tay nghề và sức khỏe của thợ đóng thuyền nói chung và thợ chửa xẻ nói riêng như câu đồng dao “*Kén chửa lũa xẻ, ông thợ nào khoẻ thì ăn cơm vua...*”. Thời Tự Đức, chế độ lương có tăng lên. Năm 1861, công thợ mỗi ngày là 40 đồng và 1 bát gạo; năm 1874, công thợ và 1 tiền và 1 bát gạo. Như vậy, lương thợ đóng thuyền năm 1861 tăng gấp 2 lần so với năm 1839; riêng phần tiền năm 1874 tăng gấp 3 lần. Tuy nhiên, vật giá cũng tăng lên nhanh chóng. *Châu bản* triều Tự Đức năm 1879 có nói tới giá cây gỗ trên thị trường gia tăng gấp 4 lần so với quan giá và giá gạo cũng rất cao vào năm Tự Đức thứ 32 (1880), nên chắc chắn rằng vào thời này, đời sống của thợ không còn được ổn định như trước đó. Chính vì vậy mà trong thời gian này, tình trạng thợ bỏ trốn khỏi công trường diễn ra khá phổ biến “*các thợ mộc, thợ điêu khắc, thợ tô vẽ, thợ sơn, thợ đóng thuyền và thợ đan mui thuyền ... đã bỏ trốn, bỏ công đến 10 ngày thành ra công việc đóng thuyền trở nên chậm trễ...*” (27).

3. Các loại thuyền và đặc điểm kỹ thuật

a. Thuyền ngự và thuyền quan

Đây là loại thuyền phục vụ nhà vua, các ông hoàng bà chúa và các quan đại thần ở Kinh đô. Vua thường đi lại bằng thuyền và đoàn tùy tùng sử dụng loại thuyền riêng của mình đi theo tháp tùng. Loại thuyền này do xưởng ở Huế đóng, nhưng khi vua đi tuần du ngoài các địa phương thì sai nơi đó đóng thêm. Chẳng hạn, vào năm 1842, vua ra Bắc nhận sắc phong thì lệnh cho các tỉnh "*Quảng Bình, Nghệ An, Thanh Hoá đóng thuyền Ngự chu, Kim đình mỗi thứ một chiếc. Nam Định đóng 1 chiếc Ngự chu, 2 Kim đình*" (28). Loại thuyền vua trực tiếp sử dụng có số lượng không nhiều nhưng đi kèm có nhiều thuyền của Hoàng gia, quan lại, các loại thuyền lê, thuyền ván sam đi kèm để kéo thuyền nên số lượng thuyền trong mỗi chuyến đi của vua khá nhiều. Chẳng hạn trong đợt định ngạch các hạng thuyền năm 1828, ở Kinh đô có các thuyền loại này như sau: "*Từ chu (thuyền của Thái hậu) 1 chiếc, Ngự chu 1 chiếc, Phúc an 1 chiếc, Hải thuyền ngự 1 chiếc, Lâu thuyền 1 chiếc, Long kha 1 chiếc, thuyền Kim long 6 chiếc, Thuyền rồng 3 chiếc, Kim đình 2 chiếc, đỉnh (xuông) 20 chiếc*". Loại thuyền này do vệ Long thuyền thuộc Kinh kỳ Thủy sư quản, năm 1845 có đến 67 chiếc thuyền rồng (29). Chúng được đặt bằng nhiều tên khác nhau và tùy theo công việc mà nhà vua sử dụng.

Trong khi đó, việc quy định kích thước của thuyền vua quan không được thống nhất. Nói chung, nó không lớn như thuyền bọc đồng, chiều dài trung bình từ 4 đến 7 trượng. Chẳng hạn, Hải thuyền ngự dài 6 trượng 3 thước 4 tấc, rộng 7 thước 4 tấc, sâu 2 thước 8 tấc. Thuyền Phúc An dài 4 trượng 2 thước, rộng 6 thước, sâu 1 thước (30). Điểm đặc biệt

của loại thuyền này là được làm bằng thứ gỗ tốt, trang trí tỉ mỉ và đẹp. Thuyền vua phải có đầu rồng, chạm khắc thếp vàng bạc hoặc thiếc. Lâu thuyền như một toà "lâu đài nổi" trên sông. Chẳng hạn, chiếc Tế Thống của Tự Đức: Chiếc này dài 30m rộng 4m, toàn bộ kín và có lầu, chia làm 4 phòng để làm phòng khách, trong đó vua ngồi ở lầu, đoàn tùy tùng ở dưới, có 5 phòng. Phía trước thuyền được chạm trổ nhiều, sơn son thếp vàng, có 1 đầu rồng và 6 hình rồng quyện nhau. Và, chỉ có vị trí chỉ huy (thuộc Vệ Long thuyền) mới được chầu trên thuyền vua... Bánh lái được điều khiển bởi các thủy thủ đứng trên thuyền nhỏ không mũi che và ghép với nhau. Chiếc Tế Thống được 4-5 thuyền buồm kéo và mỗi thuyền có 24 đến 32 tay chèo (31).

Thuyền quan thì trang trí khiêm tốn hơn theo quy định chung của Nhà nước, như M. D. Chaigneau miêu tả thuyền của cha mình - ông Jean Baptiste Chaigneau - phục vụ dưới thời Gia Long như sau: "*Thuyền vào cỡ trung bình, nhưng xét về cấu trúc và cách trang trí đều giống các thuyền cùng cỡ. Đáy nó bằng, phía trước và sau lái có chạm, sơn màu đỏ đậm và đen, trừ những chỗ điêu khắc có sơn các màu rất nổi thếp vàng sơ sài... Trong những ngày lễ hội hay đám ma chẳng hạn thì trên đèn lồng có ghi chữ Hán tên và cấp bậc của những vị quan chức chủ thuyền...*" (32).

b. Thuyền bọc đồng

Thuyền bọc đồng là loại thuyền lớn, làm bằng gỗ bọc đồng bên ngoài dùng để vượt biển khi đi công cán nước ngoài. Sau này, Gia Long mới cho đóng thuyền Tây dương hạng nhỏ nhưng sang thời các vua sau thì loại thuyền bọc đồng được triển khai đóng đồng loạt. Phần lớn số thuyền bọc đồng của triều Nguyễn đều được đóng ở xưởng Thanh Phước, hạ lưu sông Hương.

Năm 1876, một người Pháp tên là Dutreuil de Rhins đến Huế đã miêu tả xưởng đóng thuyền bọc đồng như sau: "Xưởng Thanh Phước gồm một nhà dài thấp, lợp ngói vừa làm nhà kho vừa làm trại lính cho một trung đoàn lính thợ chuyên đóng và sửa chữa tàu bè thủy quân cho hoàng gia. Một vài nhà tranh tồi tàn đặt hai bên nhà chính dùng để làm xưởng cho thợ rèn, thợ lợp nhà và các loại thợ khác... Lính tráng của cơ xưởng dưới thời Minh Mạng, Thiệu Trị và buổi đầu thời Tự Đức rất đông. Cuối triều này vẫn còn có 500 lính... có lòng chảo dùng làm nơi sửa chữa... được ngăn ra bằng một bờ dê cho các thuyền buồm đang đóng hay đang sửa chữa trú vào giữa" (33).

Thuyền bọc đồng được chia nhiều hạng khác nhau với nhiều hiệu thuyền. Có 4 hạng: hạng rất lớn (đại hạng) là các hiệu Bảo Long, Thái Loan, Kim Đỉnh, Linh Phụng, Phấn Bằng. Trong đó, chiếc Bảo Long là lớn nhất dài 9 trượng 9 thước, rộng 2 trượng 3 thước, sâu 1 trượng 7 thước (34). Hạng lớn (nhất hạng) có các hiệu: Vụ Phi, Vân Điêu, Thân Giao, Tiên Ly, Thọ Hạc. Hạng vừa (nhị hạng) có các hiệu: Tĩnh Dương, Bình Dương, Định Dương, Thanh Dương, An Dương (tức hiệu Dương). Hạng nhỏ (tam hạng) có các hiệu: Tĩnh Hải, Bình Hải, Định Hải, Thanh Hải, An Hải (tức hiệu Hải) (35). Trong đó, chiếc Thanh Hải dài 4 trượng 3 thước 6 tấc, rộng 1 trượng 2 tấc 3 phân, sâu 6 thước (36). Như vậy, thời gian này có khoảng 20 chiếc, cuối thời Minh Mạng thì có thêm các chiếc Bằng Đoàn, Chuẩn Kích... Ngoài các xưởng ở Kinh đô, Thiệu Trị còn giao cho nhiều địa phương đóng các hiệu hạng vừa, hạng nhỏ. Chẳng hạn, Nghệ An, Quảng Bình, Thanh Hoá đóng các chiếc Diêm Dương, Thanh Hải, Thọ Hạc, Thụy Hồng, Tường Nhạn. Thuyền

bọc đồng khi vận hành thường có nhiều thuyền nhỏ bằng gỗ sam đi kèm.

Đặc điểm kỹ thuật của thuyền bọc đồng là dùng loại "gỗ thị, gỗ nam, các gỗ mầu có tiếng tốt" để đóng cho được bền chắc, đồng bọc bên ngoài, có nhiều dây để neo thuyền, có nhiều cột buồm và dây buồm. Bánh lái thuyền cũng bằng đồng được quy định "thuyền bọc đồng hạng rất to, cánh lái bằng đồng định là 8 cánh, số đồng nặng trên dưới 500 cân, thuyền vừa định là 6 cánh lái, số đồng nặng trên dưới 400 cân" (37). Vua Minh Mạng là người rất chú trọng cải tiến loại thuyền này. Ngay sau khi lên nắm quyền, ông đã mua về một chiếc thuyền bọc đồng lớn của Pháp dài 6 trượng 5 thước 5 tấc, rộng 1 trượng 8 thước, sâu 1 trượng 2 thước 5 tấc (38). Từ đó, nhà vua cho phỏng theo kỹ thuật thuyền này "Sai binh lính 2 vệ Thân uy, Chấn uy, cơ Ngũ thủy, cơ Kiên chu đi lấy gỗ đóng thuyền Thụy Long... Tài Năng coi đóng thuyền Tây, đốc suất thợ làm. Thuyền đóng xong thưởng 2000 quan tiền" (39). Sau đó, nhà vua nhận thấy rằng: "Trong việc tuần tra lòng biển, từ trước đến nay, đều phái các thuyền thuộc hạng dài lớn, nên xoay chuyển chậm đến nỗi giặc thường chạy thoát. Thuyền Ô, Lê lại thấp bé, khi có giặc mình không khỏi ở thế thấp đánh cao. Nay ra lệnh châm thước giữa 2 thứ ấy đóng riêng 1 thuyền Tuần dương bọc đồng dài 4 trượng 4 thước 1 tấc, rộng 1 trượng 4 tấc, sâu 7 thước 2 tấc" (40).

Đây là một sáng tạo lớn trong việc đóng thuyền chiến dưới thời Minh Mạng. Không những thế, nhà vua còn chú ý tới từng chi tiết nhỏ như dây, trục buồm, và chất liệu của chúng và lệnh cho cấp dưới cải tiến để đóng mới. "Vua thấy loại thuyền bọc đồng nhiều dây, trục buồm và dây dợ đều to, nặng, sử dụng không tiện, sai Thủy sư hiệp lý là Lê Văn Đức bàn

cùng bọn đê đốc, chương quân, xem phạm những thuyền nhiều dây có 2 hay 3 cột buồm, những trục để giường và hạ buồm nên dùng bằng loại gỗ gì, cần nhỏ mà bền, dây buộc cần nhỏ mà săn, cốt sao được nhẹ nhàng mà thích dụng" (41). Thời Thiệu Trị, Tự Đức, Nhà nước đều không có cải tiến gì đáng kể về loại thuyền bọc đồng này. Viên Trung úy hải quân người Pháp B. de Corbigny đến Huế năm 1875, khi đi ngang qua xưởng đóng thuyền bọc đồng Thanh Phước đã nhận xét: "Chúng tôi đi ngang qua các xưởng đóng tàu của Nhà nước... Trên một chiếc có vài thợ đang làm việc, và một chiếc mới hạ thủy cho tôi có được một ý nghĩ chính xác về các con thuyền đi trên biển lớn. Các sơ đồ để đóng các thuyền này giống với sơ đồ các thuyền Tây phương trong thế kỷ trước" (42). Đó chính là kiểu thuyền mà Nguyễn Ánh đã từng đóng ở Nam Bộ.

c. Thuyền gỗ không bọc đồng

Thuyền gỗ không bọc đồng là loại thuyền phổ biến nhất bao gồm thuyền vận tải hạng lớn và nhỏ dùng trong quân đội và giao thông của Nhà nước. Năm 1829, Nhà nước chuẩn định kích thước thống nhất cho các loại thuyền này.

Chúng đều được định ngạch rõ ràng ở Kinh đô và các nơi khác. Chúng được đóng trên khắp cả nước. Kích thước của các loại thuyền gỗ không bọc đồng được thể hiện trong bảng 2.

Thuyền hiệu Ba (hay Bình, An) và hiệu Lãng (hay Định, Tĩnh), được đánh số thứ tự từ Kinh sư đến các địa phương (43). Chúng cùng thuyền Hải đạo, Điện hải được dùng để vận tải; còn các loại thuyền gỗ (đều là loại nhỏ) được dùng để sai phái, liên lạc, kéo thuyền lớn, thường đi lại trên sông...

Cuối thời Minh Mạng xuất hiện thêm các loại thuyền vận tải biển gọi là Hải vận, Đại dịch, Miễn dịch, chủ yếu do Kinh sư và một số địa phương đóng (44). Căn cứ vào chương trình đóng lại và sửa chữa các loại thuyền năm 1855 thì thuyền Hải đạo, Hải vận ở cùng một hạng sửa chữa, điều này chứng tỏ thuyền Hải vận có kích thước tương đương thuyền Hải đạo. Riêng hai loại thuyền Đại dịch, Miễn dịch thì sử liệu không ghi rõ, có thể đó là loại "Tuần dương đại dịch thuyền" như Châu bản đã ghi hoặc theo ghi chép sau đây: "Các tỉnh ở ven biển cho theo kiểu Đại dịch mà đóng, mỗi tỉnh đóng 2 chiếc, và tỉnh nào phận

Bảng 2: Các loại thuyền gỗ không bọc đồng (45)

TT	Hiệu thuyền	Kích thước			Số mái chèo
		Dài (trượng, thước, tấc)	Rộng (trượng, thước)	Sâu (thước, tấc, phân)	
1	Thuyền hiệu Ba	6.6.1	1.6	8.2.0	
2	Thuyền hiệu Lãng	5.8.7	1.5	8.2.0	44
3	Thuyền Hải đạo	6.1	9.8	4.1.3	46
4	Thuyền Lê hạng lớn	5.2.6	7.2	3.1.0	36
5	Thuyền Ô	4.8.0	8.4	3.2.0	30
6	Thuyền Sơn	4.8.0	8.4	3.2.0	30
7	Thuyền Sai	4.8.0	8.4	3.2.0	30
8	Thuyền Sai ở cửa tấp	3.8.0	5.5	2.3.0	26
9	Thuyền Sam bản	3.6.5	8.5	2.2.5	32
10	Thuyền Khoái	3.3.0	3.3	1.3.0	12
11	Thuyền Sam bản nhỏ đi theo thuyền Điện hải	1.8.0	5.3	1.7.0	10
12	Thuyền Sam bản nhỏ đi theo thuyền hiệu	2.1.5	0.5	0.2.0	10

biển rộng thì đóng 3-4 chiếc, đều gọi là *Tuần dương*" (46).

d. Tàu máy hơi nước

Tàu máy hơi nước ra đời ở phương Tây từ đầu thế kỷ XIX và xuất hiện đầu tiên ở nước ta vào cuối thời Minh Mạng. Các xưởng đóng tàu ở Huế lần lượt đóng từng chiếc một nhưng với số lượng không nhiều. Năm 1838, nhà vua nhận thấy rằng ưu điểm của tàu máy hơi nước là "kiểu thuyền ấy nhờ hơi mà chuyển động, không cần gió nước thuận hay nghịch, không bắt sức người chèo chổng mà thuyền tự phóng nhanh, máy móc thực là tinh xảo" nên "sức cho Vũ khố nghiên cứu theo đúng cách thức thuyền máy mua của Tây dương trước đây để tâu lên xin làm" (47). Sau thí nghiệm lần đầu vào tháng 2 năm 1839 thất bại vì "nồi hơi nước bị vỡ", nhưng đến tháng 4 thí nghiệm đã thành công dưới sự chứng kiến của nhà vua ở cầu sông Ngự Hà. Vua "thưởng cho đốc công phó giám đốc Hoàng Văn Lịch, Vũ Huy Trinh mỗi người 1 nhẫn pha lê bịt vàng, 1 đồng Phi long đại kim tiền, lại gia hàm cho giám đốc, thêm 2 cấp, thưởng khắp cả đốc công và lính thợ 1000 quan" (48). Cũng vào tháng 10 năm đó, chiếc thứ 2 ra đời "chế tạo thêm 1 chiếc thuyền lớn, máy chạy bằng hơi nước, phí tổn 11.000 quan". Chiếc này dài 4 trượng 3 thước 2 tấc, rộng 8 thước 1 tấc, sâu 3 thước 6 tấc. Trong quá trình đóng, nhà vua chỉ đạo rất tỉ mỉ về quy thức. Nếu như chiếc đầu tàu còn dùng máy cũ của tàu Tây lắp vào thì lần này, tự tay Giám đốc Hoàng Văn Lịch chế ra bộ máy mới để lắp vào, huy động thêm "ở Hà Tĩnh 60 thợ rèn, ở Bắc Ninh 30 thợ đúc đem khí cụ phái giải về kinh để chọn người thông thuộc làm máy móc" (49). Hai chiếc đầu tiên thử nghiệm thành công đã tạo ra khả năng đóng đồng loạt nhưng về sau nó lại không được triển khai.

Năm 1840, triều đình lại mua một chiếc có máy móc han rỉ, nổi sắt rò nước, chạy chậm. Vua sai thợ tháo ra xem xét chỉnh đốn lại, cho chạy thử với thuyền Bình Hải (vốn nổi tiếng chạy nhanh) từ Thuận An đến Đà Nẵng. Kết quả, thuyền máy chạy nhanh hơn. Từ đó, vua sai Chuồng đệ Đoàn Kim, Chánh Phó giám đốc Lê Văn Quý, Lê Văn Xuyên theo cách thức tàu này, chế tạo chiếc tàu hạng trung kiểu mới. Chiếc này có kỹ thuật cải tiến hơn: "... Hai đầu trục bánh xe guồng làm thêm mỗi bên 1 cái đỡ trục bằng đồng. Còn ống còi, ống khói, cùng cột đồng trung tâm cái guồng và cái nắp nổi chứa nước hoặc làm bằng sắt, hoặc bằng đồng... Ván thân tàu hoặc gỗ tử, gỗ đỗ... chỉ dày 8 phân..." (50). Cuối thời Minh Mạng, tàu máy được xếp thành 3 hạng: Chiếc mới mua loại lớn gọi là Yên Phi, chiếc vừa mới đóng gọi là Vân Phi và chiếc nhỏ là Vụ Phi, chiếc cũ dùng làm tàu vận tải sơn đen.

Thời Thiệu Trị, Tự Đức công việc đóng tàu máy vẫn được tiếp tục nhưng không thành công. Năm 1844, Đào Trí Phú mua một chiếc tàu lớn tên là Điện Phi. Vua cho tháo chiếc Yên Phi, phỏng theo để đóng chiếc Vân Phi mới như chiếc Vân Phi cũ; đồng thời đóng thêm 1 chiếc nhỏ đặt tên là Hương Phi. Vua Tự Đức cho tu bổ lại tàu Yên Phi, đóng nhỏ lại thuyền Vân Phi (51). Sau đó, do tình hình chính trị - quân sự diễn biến phức tạp, giặc biển hoành hành, triều đình không còn đủ kiên trì theo đuổi việc đóng tàu máy mà thay vào đó là triều đình đặt mua các tàu máy. Dù năm 1863, Tự Đức đã từng sai quan, thợ đến Hương Cảng "học tập" như Đại Nam thực lục ghi: "Vua sai Thuý sư Vũ khố lựa chọn người nào cẩn thận, thật thà, chăm chỉ, khéo, khoẻ mạnh lấy 8 người... phái đi theo các tàu máy chạy bằng hơi nước của Tây dương để học tập và chế tạo. Cho Viên Ngoại lang là

Hoàng Văn Sưởng, cai đội Lê Văn Mân, sung làm chánh phó quản biện, bạc cấp cho 500 lượng" (52). Nhưng rồi sau đó, không thấy sử sách nói đến việc triều đình sử dụng họ. Nhà nước chỉ mua và thuê thợ "hoa tiêu coi máy" người nước ngoài rất tốn kém (53). Trong quan hệ với Soái phủ Pháp ở Nam Kỳ, thỉnh thoảng nhà vua có cử thợ đến để học tập chế tạo tàu thuyền, súng ống nhưng số lượng rất khiêm tốn. Đợt lớn nhất là 20 người vào năm 1866: "*Sai 2 tỉnh Vinh Long và An Giang lựa chọn các thuộc viên, làm thợ, hoặc sĩ nhân nhanh nhẹn tài cán có ý tứ tinh xảo, độ 20 người... sai tới tỉnh Gia Định học tập các nghề công xảo như đúc súng sắt tây, đóng tàu thủy... các loại máy móc...*" (54); nhưng sử cũ không thấy nhắc đến hiệu quả của việc làm này. Các tàu thủy, sau một thời gian sử dụng quá tải, lần lượt bị chìm, gãy, vỡ... cho đến khi Pháp tặng cho 5 chiếc vào năm 1876. Như vậy, triều đình không tận dụng được kinh nghiệm đóng tàu máy trước đó và đã lãng phí kỹ thuật cơ khí hiếm có này. Có thể thấy tình hình nước ta thời Tự Đức đã không còn giống thời Minh Mạng. Theo đó, tình hình thời Tự Đức phức tạp hơn, triều đình rất bị động trong việc đối phó với tình trạng loạn lạc và giặc ngoại xâm. Bản thân Tự Đức cũng không đủ kiên trì và quyết tâm theo đuổi việc triển khai đóng tàu máy vốn không đơn giản và vận hành rất khó khăn này. Triều đình chỉ nghĩ đến những việc trước mắt và chỉ việc bỏ tiền ra mua. Từ năm 1839 đến 1876, triều Nguyễn chỉ có 16 chiếc tàu máy (xem bảng 3).

4. Việc tu sửa và đóng mới thuyền

Bên cạnh việc đóng thuyền mới, triều Nguyễn còn đề ra nhiều quy định về tu sửa, đóng mới các loại thuyền đã có. Trước hết, để sửa chữa thuyền nhà vua

cho dựng xưởng. Theo đó ở Kinh đô, đối với thuyền lớn, thuyền nhỏ cần phải dựng là 255 sở, chia làm 4 hạng xưởng: xưởng hạng nhất 88 sở, hạng nhì 12 sở, hạng ba 102 sở, hạng tư 53 sở (55). Đối với thuyền vua sử dụng thì chi phí cho việc dựng xưởng ở dưới nước để neo đậu, sửa chữa là rất lớn. Chẳng hạn, năm 1832, nhà vua cho "*xây dựng 2 xưởng dưới nước. Một xưởng thuyền Ngự vật liệu cần dùng trị giá tiền 151 quan 9 tiền 20 đồng. Một xưởng thuyền Phúc an vật liệu cần dùng trị giá 147 quan 7 tiền*" (56). Xưởng thuyền bọc đồng dưới nước ở địa phận xã Thanh Phước có quy mô lớn và có cả sàn gỗ: "*Một dãy nhà xưởng 30 gian liền, gác sàn lát ván, trên để dây, buồm, dưới để thùng nước ván sam. Cần đến các hạng ngói, gạch, đình, tro, mật, giấy, thì chi tiền công cho đủ dùng*" (57). Đối với thuyền bọc đồng hiệu đại trung thì xưởng to cấp 70 quan, xưởng nhỏ 40 quan.

Về niên hạn sửa chữa, năm 1827 Nhà nước quy định cứ 3 năm một lần tiểu tu, 6 năm một lần đại tu, nhưng đến năm 1832 quy định lại cứ 6 năm một lần tiểu tu, lại 6 năm nữa một lần đại tu (58). Riêng thuyền bọc đồng thì quy định về việc thanh lý thông qua một hội đồng lại rất chặt chẽ: "*Nếu không còn tu sửa được nữa thì Thủy sư phải xét thực, đề nghị 4 nha... theo lệ phái nhân viên hội đồng để tháo ra chia ra từng hạng cụ thể rõ ràng, giao cho Thủy sư cất giữ trong khi, nếu hao hụt sẽ trừng trị theo tội trộm cắp*" (59). Năm 1855, Nhà nước định lại chương trình đóng lại và sửa chữa các thuyền rất quy củ và chi tiết. Trước hết, về niên hạn sửa chữa: "*Cứ tính năm bắt đầu khởi đóng, các thuyền bọc đồng cứ qua 5 năm, các thuyền nguyên không bọc đồng cứ qua 3 năm, nếu có hỏng nát đều tu sửa một lần; nếu*

Bảng 3: Tổng hợp tàu máy hơi nước dưới triều Nguyễn (60)

TT	Năm	Tên tàu	Kích thước (trường, thước, tấc, phân, ly)			Nguồn gốc	Phí tổn (1 đồng bạc = 5 quan)
			Dài	Rộng	Sâu		
1	1839	Vụ Phi	3.8.0.0.0	0.6.7.0.0	0.3.2.2.0	Hoàng Văn Lịch, Vũ Huy Trinh đóng	
2	1839	Hạng trung cũ	4.3.2.0.0	0.8.1.0.0	0.3.5.7.0	Hoàng Văn Lịch đóng	11.000 quan
3	1840	Yên Phi	8.5.2.0.0	2.0.6.0.0	0.8.6.1.0	Mua	
4	1840	Vân Phi hạng trung mới	5.9.2.4.0	1.4.5.9.0	0.6.0.2.5	Lê Văn Quý, Lê Văn Xuyên đóng	
5	1844	Vân Phi	5.9.2.4.0	1.4.5.9.0	0.6.0.2.5		
6	1844	Hương Phi	2.0.3.0.0	0.3.3.0.0	0.1.6.0.0		
7	1844	Điện Phi				Đào Trí Phú mua	280.000 quan
8	1865	Mãn Thoả	11.2.3.0.0	1.6.9.0.0		Hoàng Văn Xưởng mua	155.000 đồng bạc
9	1866	Thuận Tiệp	9.3.6.0.0	1.6.0.0.0	0.8.3.0.0	Nguyễn Chính, Lê Văn Phả mua	134.300 đồng bạc
10	1870	Đằng Huy	7.2.9.5.0	1.5.1.0.0	0.7.8.5.0	Lê Huy mua	72.824 đồng bạc
11	1872	Viễn Thông				Nguyễn Chính mua	40.000 đồng bạc
12	1876	Lợi Tái				Pháp tặng	
13	1876	Lợi Tế				Pháp tặng	
14	1876	Lợi Đạt				Pháp tặng	
15	1876	Lợi Dụng				Pháp tặng	
16	1876	Lợi Phiếm				Pháp tặng	

chưa đến nỗi hỏng nát thì theo lệ sơn dầu, xảm lại, sửa dây thuyền". Tuổi thọ của thuyền cũng được quy định cụ thể "thuyền bọc đồng 15-16 năm, thuyền không bọc đồng đến 9-10 năm..." (61). Không những thế, quy định trên còn đề cập đến thành phần nhân lực tham gia đóng lại, sửa chữa thuyền, vật liệu theo thuyền, thời hạn làm cho từng loại. Theo đó, có 7 loại: thuyền bọc đồng lớn, thuyền hạng nhất, hạng nhì, hạng ba, Hải đạo và Hải vận, thuyền ô thuyền lê thuyền chu hạng lớn, và cuối cùng là thuyền lê hạng nhỏ, thuyền khoái, thuyền đỉnh, thuyền dẫn đỉnh, sam bản (62).

Cuối thời Tự Đức, công tác tu sửa tàu thuyền trở nên khẩn thiết, từ những việc quan trọng như tháo ván, đắp ổ tu sửa cho đến những công việc lật vật như trét dầu, tu bổ dây lạt, lá buồm, mái chèo được các nguồn sử liệu nhắc đến thường xuyên... Các nguồn vật liệu trước đây thường thiếu thốn, đến nay nó đã được thay thế bằng các vật liệu mới như dùng gang, sắt thay thế gỗ tay cong... Tuy nhiên, việc vận hành và tu sửa tàu máy hơi nước Nhà nước lại tỏ ra rất lúng túng: "Chiếc tàu Đằng Huy bị hư hỏng phải cho đi đến Hương Cảng để sửa chữa" (63). Trường hợp chiếc tàu Mãn Thoả mua năm 1865, số lượng hoa tiêu,

thợ coi máy và điều khiển tàu người nước ngoài mà Nhà nước thuê lên đến 40 người, và chi phí cho nó là rất lớn. Nhà vua cũng "*Lựa chọn quân thủy khoẻ mạnh, am hiểu, lấy 100 người... sung làm điểu hộ, miễn cho tạp dịch, chuyên việc học tập*" (64), nhưng không có kết quả. Năm 1875, thợ cơ khí đúc được 58 ống khói tàu Mãn Thoả thì liền trong năm đó, tàu bị vỡ ở cửa biển Thuận An (65). Sau đó, các tàu máy lần lượt bị vỡ, đồng thời chấm dứt luôn truyền thống đóng, sửa tàu thuyền của Nhà nước quân chủ Việt Nam.

Tóm lại, trong việc triển khai đóng thuyền ở một số tỉnh thành ven biển, triều Nguyễn đã thành lập nhiều xưởng quy mô lớn ở Huế và đóng nhiều chủng loại thuyền hơn các nơi khác. Ở đây tập trung hàng ngàn binh lính và thợ thủ công của nhiều nghề khác nhau và có sự chuyên môn hoá cao trong quá trình sản xuất. Nhà nước tổ chức công tác vật liệu chặt chẽ, đề ra nhiều chủ trương ưu tiên cho ngành đóng thuyền của Nhà nước như cấm dân gian mua bán gỗ lim, gỗ táu, cấm đóng thuyền kiểu lạ, cấm bắt chước kiểu thuyền người Thanh..., tổ chức nhiều tượng cục thợ chuyên ngành trong Ty Doanh thiện, quy định số lượng và kiểu thức cho nhiều loại thuyền khác nhau...

Thuyền đóng được rất phong phú về chủng loại đáp ứng được nhu cầu chuyên dụng của Nhà nước quan liêu: thuyền vua, thuyền quan, thuyền chiến, thuyền đi trong sông, vận tải trên biển, thuyền chở binh lính, vật dụng quân sự, tàu máy... Kỹ thuật đóng tàu của phương Tây cũng đã được vận dụng thành công vào ngành đóng tàu thuyền của Nhà nước nhưng mang tính chất mô phỏng theo kiểu dáng là chính, đặc biệt là kỹ thuật đóng tàu máy hơi nước, thuyền bọc đồng, xe cưa ván gỗ. Kỹ thuật truyền thống đã được nâng lên một bước, bền chắc về kỹ thuật, đẹp về mỹ thuật. Tuy nhiên, kỹ thuật mới đã không được quyết tâm triển khai đầy đủ dưới thời Thiệu Trị, Tự Đức một phần do bối cảnh chính trị phức tạp lúc đó; mặt khác do các ông vua này không đủ kiên trì theo đuổi. Hai cuộc xung đột quân sự với quân Pháp ở Đà Nẵng năm 1847 và 1858 chứng tỏ sự thua thiệt của thuyền chiến nước ta. Vua Tự Đức chỉ lưu tâm mua tàu máy và tu sửa tàu thuyền cũ, có chú ý việc học tập đóng, sửa, vận hành tàu máy nhưng không mấy hiệu quả. Triều đình tỏ ra lúng túng trước sự gia tăng của nạn hải tặc, áp lực quân sự của người Pháp và tình hình này kéo dài cho đến khi nước ta rơi vào tay người Pháp năm 1884.

CHÚ THÍCH

(1). Quốc sử quán triều Nguyễn. *Đại Nam thực lục (Thực lục)*, 38 tập. Bản dịch của Viện Sử học. Nxb. Khoa học, Hà Nội, 1962 - 1978, tập III, tr. 321.

(2). Thuyền sai: thuyền dùng để sai phái; Thuyền ô: thuyền sơn đen, thuyền của Nhà nước dùng để chở binh lính; thuyền lê: thuyền của Nhà nước dùng để chở vật dụng quân sự.

(3), (5), (6). Quốc sử quán triều Nguyễn. *Thực lục*. Sdd, tập IV, tr. 325; Tập IX, tr. 151-153; Tập XXIII, tr. 229.

(4). Tố Am Nguyễn Toại. *Thủy quân ngày xưa*. Thông tin Khoa học và Công nghệ, số 2-1997, Sở Khoa học Công nghệ và Môi trường Thừa Thiên Huế xuất bản, tr. 54-60.

- (7), (9). Quốc sử quán triều Nguyễn. *Thực lục*. Sdd, tập XVII, tr. 124-125, 43; Tập XX, tr. 84.
- (8). Nội các triều Nguyễn. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ (Hội điển)*. Bản dịch của Viện Sử học, 15 tập. Nxb. Thuận Hoá, Huế, 1993, Tập XIII, tr. 420-421.
- (10), (12). Tôn Nữ Quỳnh Trân. *Vua Gia Long và ngành đóng thuyền ở Nam Bộ*. Tạp chí *Xưa & Nay*, số 33-1996, tr. 35-36.
- (11). 1 thước = 10 thước = 4,25m. Nội các triều Nguyễn. *Hội điển*. Sdd, Tập XIII, tr. 510, 512.
- (13), (15). Nội các triều Nguyễn. *Hội điển*. Sdd, Tập III, tr. 178, 229; Tập XIII, tr. 433.
- (14). Quốc sử quán triều Nguyễn. *Thực lục*. Sdd, tập VII, tr. 34.
- (16). Chẳng hạn, tháng 3 năm Gia Long thứ 4, Bắc Thành Đồ Gia phải "đúc đệ nạp về Kinh đô 20 vạn cái đinh táng để đóng các chiếc thuyền Hải đạo mới đúc" (*Mục lục châu bản triều Nguyễn*, UBPDSDL Viện Đại học Huế xuất bản, Tập I: Triều Gia Long, Huế, 1960, tr. 49). Năm Minh Mạng thứ 2, Trấn thủ Nghệ An tâu: "Chúng tôi phụng mệnh bắt 308 thợ rèn, lập 60 cái lò, lấy sắt của công rèn các thứ đinh 1.000.000 cái, nay phái quan quân đem 7 chiếc thuyền chở số đinh ấy và sáp vàng, mật ong, son, đất, võ gai, gỗ lim đem vào Kinh phụng nạp" (*Mục lục châu bản triều Nguyễn*, Sdd, tập II: Triều Minh Mạng, phần I: Minh Mạng 1 đến Minh Mạng 5, Huế, 1962, tr. 216).
- (17). Quốc sử quán triều Nguyễn. *Thực lục*. Sdd, tập XIX, tr. 193.
- (18). Chẳng hạn, năm Minh Mạng thứ 13, theo lệnh vua: "Kiểm xem Vũ khố hiện trữ song nước tất cả là 4.084.300 sợi, tính xem ở Kinh cần dùng bao nhiêu thì để lại cho đủ chi dùng. Còn thì trích ra 200 vạn sợi, châm chế chia cấp cho Nghệ An 60 vạn sợi, Thanh Hoá 35 vạn sợi, Hà Nội 25 vạn, Nam Định 50 vạn, Hải Dương 30 vạn sợi". Nội các triều Nguyễn. *Hội điển*. Sdd, Tập XIII, tr. 432.
- (19). Chuyên biện, kiểm biện, đốc biện, tùy biện: Người được các Bộ giao phụ trách, kiểm tra, đốc thúc, giúp việc cho cấp trên một công việc nào đó.
- (20). Quốc sử quán triều Nguyễn. *Thực lục*. Sdd, tập XVII, tr. 124.
- (21). Xem Nguyễn Văn Đăng. *Tổ chức tượng cục dưới triều Nguyễn (1802-1884)*. Tạp chí *Nghiên cứu Lịch sử*, số 2 (315), 2001, tr. 21-29.
- (22). Nội các triều Nguyễn. *Hội điển*. Sdd, tập V, tr. 285; tập XIII, tr. 454-468.
- (23). Trương Hữu Quỳnh. *Tìm hiểu một vài điểm về thủ công nghiệp Quan xưởng Việt Nam thời phong kiến*. Sử học số 2, 1992, Bộ Đại học và Trung học chuyên nghiệp xuất bản, tr. 228-236.
- (24). Chẳng hạn, khi kéo thuyền Bảo Long ra sông năm 1846, Nhà nước huy động 6.000 lính đang diễn tập gần đó. Năm sau, kéo thuyền này vào gò để sửa chữa, cho bắt 1.000 dân phu, góp sức cùng binh thủy quân; hoặc năm 1848, kéo 3 chiếc Bằng bác, Điều phi, Chuẩn kích chu sừ ra sông, Nhà nước huy động đến 5.000 lính tham gia (*Hội điển*. Sdd, tập V, tr. 285-286).
- (25). *Đại Nam điển lệ toát yếu*. Nguyễn Sĩ Giác phiên âm và dịch nghĩa. Nxb. Tp. Hồ Chí Minh, 1993, tr. 229.
- (26), (28). Nội các triều Nguyễn. *Hội điển*. Sdd, tập V, tr. 175; tập XIII, tr. 353.
- (27). Hà Mai Phương. *Hoạt động của bộ Công dưới đời vua Tự Đức qua các châu bản triều Nguyễn*. Bộ Văn hoá Giáo dục xuất bản, Sài Gòn, 1974, tr. 50, 136, 151.
- (29). Quốc sử quán triều Nguyễn. *Thực lục*. Sdd, tập IX, tr. 151; tập XXV, tr. 263.
- (30). Nội các triều Nguyễn. *Hội điển*. Sdd, tập XIII, tr. 344-345.
- (31), (32). Nguyễn Đình Hoà. *Les barques royales et mandarinales dans le vieux Hué*. B.A.V.H, N°3, 1916, p. 289-295.

(33). Morineau, R. *Souvenirs historiques en aval de Bao Vinh: Les barrages, L'Arsenal de Thanh Phước*, B.A.V.H, N°3, 1915, p. 319-324.

(34), (37), (39). Quốc sử quán triều Nguyễn. *Thực lục*. Sdd, tập XXV, tr. 309; tập XXIII, tr. 239; tập VI, tr. 183.

(35). *Quốc triều chánh biên toát yếu*. Nhóm Nghiên cứu Sử Địa xuất bản, Sài Gòn, 1972, tr. 265.

(36), (40). Nội các triều Nguyễn. *Hội điển*. Sdd, tập XIII, tr. 361, tập XIII, tr. 365.

(38). Dẫn theo Phạm Ái Phương. *Khoa học quân sự triều Minh Mệnh trước ảnh hưởng của phương Tây*. Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử, số 5-1998, tr. 45.

(41). Quốc sử quán triều Nguyễn. *Thực lục*. Sdd, tập XXI, tr. 183.

(42). Cadière, L., *Les Européens qui ont vu le vieux Hué: Brossard de Corbigny*. B.A.V.H, N°3, 1916, p. 341-363.

(43), (45). Quốc sử quán triều Nguyễn. *Thực lục*. Sdd, tập X, tr. 254-255; tập IX, tr. 178-179.

(44). Chẳng hạn, năm 1838, vua bảo: "Thuyền Hải hiệu vận đi nhanh vận chở rất là đặc lực, gần đây ở Kinh sư, lần lượt đóng 49 chiếc, vẫn lo hàng năm vận chở số gạo ở 2 kỳ rất nhiều, mà thuyền chở trong Nam ngoài Bắc sai phái không đủ. Nay chuẩn cho đóng 51 chiếc nữa đủ số 100 chiếc, ở Kinh đô do bộ Công, ở tỉnh ngoài do Đô đốc phủ, bố án, lãnh binh đều trừ liệu trước, hạn đến thượng tuần tháng 12 năm nay bắt đầu làm, đến trung tuần tháng 3 năm thứ 20 phải xong tất cả". (*Thực lục*. Sdd, tập XX, tr. 152)

(46). Đỗ Văn Ninh. *Quân đội nhà Nguyễn*. Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử, số 6 (271), 1993, tr. 45-53.

(47), (49), (51). Nội các triều Nguyễn. *Hội điển*. Sdd, tập XIII, tr. 372, 373, 379-380.

(48), (50). Quốc sử quán triều Nguyễn. *Thực lục*. Sdd, tập XXI, tr. 76; tập XXII, tr. 162-163.

(52), (54). Quốc sử quán triều Nguyễn. *Thực lục*. Sdd, tập XXX, tr. 145-146; tập XXXI, tr. 20.

(53). Chẳng hạn trường hợp tàu Mãn Thoà mua năm 1865: "Giá 135.000 đồng bạc... thành 97.200 lạng bạc. Lại mua thêm các vận hạng phụ thuộc vào tàu là 20.000 đồng bạc... Thuê 1 người hoa tiêu hạng nhất mỗi tháng 300 đồng, 1 người hạng nhì 200 đồng, 1 người hạng ba 150 đồng, 1 người thợ Tây dương coi máy hạng nhất, mỗi tháng 200 đồng, hạng nhì 2 người, đều 150 đồng. Người Chà Và, người nước Thanh 34 người, mỗi tháng mỗi người đều 12 đồng..." (Quốc sử quán triều Nguyễn. *Thực lục*. Sdd, tập XXX, tr. 248-249).

(60). Tổng hợp từ *Hội điển*, *Thực lục*, *Quốc triều chánh biên*.

(55). Mỗi xưởng hạng nhất được cấp 250 quan, hạng nhì 200 quan, hạng ba 150 quan, hạng tư 70 quan, đến kỳ tiểu tu thì cấp tiền 3/10, đại tu cấp 5/10... Đối với loại thuyền hiệu Ba, hiệu Lãng... thuyền bọc đồng loại nhỏ, những năm không đại tu, tiểu tu cấp 1/10 giành để sửa chữa nhỏ (Quốc sử quán triều Nguyễn. *Thực lục*. Sdd, tập XII, tr. 74).

(56), (57). Nội các triều Nguyễn. *Hội điển*. Sdd, tập XIII, tr. 425, tập XII, tr. 426.

(58). Quốc sử quán triều Nguyễn. *Đại Nam nhất thống chí*. Tập I, Nxb. Thuận Hoá, Huế, 1992, tr. 71.

(59), (61). Quốc sử quán triều Nguyễn. *Thực lục*. Sdd, tập XIV, tr. 332, tập XXVIII, tr. 107.

(62). Chẳng hạn, trường hợp thuyền bọc đồng như sau: "Nếu có sửa, đóng, trừ ra liệu lượng bắt thợ làm thì không thể, còn như phái bắt biên binh, thì các hiệu thuyền bọc đồng lớn... khi đóng mới hay đóng lại đều phải 100 tên biên binh định hạn 10 tháng, khi tu bổ đều phải 80 tên định hạn 6 tháng, khi sơn dầu, sửa dây đều phải 30 tên hạn 2 tháng..." (Quốc sử quán triều Nguyễn. *Thực lục*. Sdd, tập XXVIII, tr. 109).

(63), (64). Quốc sử quán triều Nguyễn. *Thực lục*. Sdd, tập XXXII, tr. 229; tập XXX, tr. 249-250.

(65). Quốc sử quán triều Nguyễn. *Thực lục*. Sdd, tập XXXIII, tr. 255-261.