

Hàng hải ở Việt Nam nửa cuối thế kỷ XIX: từ góc nhìn so sánh của nhà hàng hải Dutreuil De Rhins (1846-1894)¹

Cao Việt Anh*

Nhận ngày 18 tháng 8 năm 2025. Chấp nhận đăng ngày 22 tháng 01 năm 2026.

Tóm tắt: Dutreuil De Rhins là nhà hàng hải học thực địa người Pháp. Năm 1876, ở vị trí thuyền trưởng chỉ huy một chiếc tàu Pháp ở Đông Dương, ông đã có nhiều trải nghiệm về thủy quân và hải thương Việt Nam qua nhiều cảng biển Đông Dương. Quan sát của ông được tích lũy trong hành trình đưa tàu biển từ cảng Sài Gòn tới Huế, theo hiệp ước Pháp - Việt năm 1874 với nội dung chính phủ Pháp tặng miễn phí cho Hoàng đế Đại Nam 05 tàu hơi nước. Góc nhìn của nhà thám hiểm hàng hải từ một quốc gia có nền hải quân lớn mạnh hàng đầu thế giới có nhiều khác biệt với quan điểm trong chính sử Việt Nam đương thời. Việc đối chiếu, phân tích những thông tin ấy trong du ký hàng hải của Dutreuil De Rhins, trong chính sử Việt Nam triều Nguyễn và trong những tài liệu lưu trữ về Đông Dương được thực hiện trong bài viết này. Từ góc nhìn của Dutreuil De Rhins, hẳn nhiên các yếu tố hàng hải của Việt Nam trong nhìn nhận của Dutreuil De Rhins được đặt trong bối cảnh khu vực và toàn cầu.

Từ khóa: Hàng hải triều Nguyễn, hiệp ước 1874, hải quân Pháp, tài liệu lưu trữ Hán Nôm, Dutreuil de Rhins

Phân loại ngành: Sử học

Abstract: Dutreuil De Rhins was a French field nautical scientist. In 1876, while serving as the captain of a French vessel in Indochina, he gained extensive knowledge of Vietnam's naval forces and maritime trade through visits to numerous ports in the region. His observations were accumulated during a voyage from Saigon to Huế, undertaken in accordance with the 1874 Franco-Vietnamese Treaty, under which the French government agreed to present - free of charge - five steamships to the Emperor of Đại Nam. The perspective of this maritime explorer, coming from a nation possessing one of the world's most powerful navies, differs significantly from the viewpoints recorded in contemporary official histories of the Nguyễn dynasty. This article conducts a comparative analysis of the information found in Dutreuil De Rhins' maritime travel accounts, the official Nguyễn dynasty historical records of Vietnam, and archival materials on Indochina. From Dutreuil De Rhins' perspective, Vietnam's maritime elements are naturally considered within both regional and global contexts.

Keywords: Maritime activities in Nguyễn dynasty, the 1874 Treaty, French navy, Sino-Nôm materials, Dutreuil de Rhins.

Subject classification: History

1. Mở đầu

Trong lịch sử Việt - Pháp giai đoạn thuộc địa (1858-1956), hai quốc gia đã ký kết 4 hiệp ước cơ bản đánh dấu quá trình thâm nhập ngày càng mạnh mẽ của người Pháp vào Việt Nam

¹ Bài viết bắt nguồn từ những ý tưởng được trình bày trong hội thảo quốc tế *Du port au monde. Une histoire globale des ports indochinois (1858-1956)* [Từ hải cảng ra thế giới. Lịch sử toàn cầu về các cảng Đông Dương (1858-1956)], Đà Nẵng, 10/2022.

* Viện Nghiên cứu Hán Nôm, Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam.

Email: hannom.vn@gmail.com

nói riêng, Đông Dương nói chung. Trong đó, hiệp ước được ký kết tại Sài Gòn lần thứ hai, ngày 15 tháng 3 năm 1874 (Giáp Tuất) có nội dung liên quan sâu sắc tới chủ đề của nghiên cứu này. Hai đại diện thương thuyết của Nam triều và của nhà nước Đệ tam cộng hòa Pháp là Nguyễn Văn Tường (1824-1886) và Paul-Louis-Félix Philastre (1837-1902). Gồm 22 điều khoản, được các đại thần đại diện của Nam triều là Lê Tuấn và Nguyễn Văn Tường đặt bút ký với Đô đốc hải quân ở Nam kỳ đương thời là Marie Jules Dupré (1813-1881), nội dung chủ yếu của hiệp ước này “giải quyết bốn vấn đề chính: vấn đề lãnh thổ, vấn đề ngoại giao, vấn đề thương mại và vấn đề tôn giáo” (Nguyễn Thế Anh, 1970: 90). Một chi tiết nên kể, chỉ một ngày sau khi ký hiệp ước Philastre này, ngày 16 tháng Ba 1874, Dupré đã kết thúc nhiệm kỳ Đô đốc của mình.

Trong 22 điều khoản của hiệp ước Việt - Pháp 1874, điều thứ ba và thứ tư có liên quan tới chủ đề thủy quân của Nam triều và hàng hải của Pháp quốc:

“Điều 3: Tổng thống Cộng hòa Pháp cam kết tặng miễn phí Quốc vương An Nam:

- 5 chiếc tàu thủy hơi nước 500 mã lực trong tình trạng hoàn hảo cùng với các bộ nồi hơi và máy móc, được nạp sẵn sàng vũ khí và thiết bị, phù hợp với những quy định về trang bị hàng hải.

- 100 khẩu pháo [đường kính nòng] từ 7cm đến 16cm, được cung cấp 200 viên đạn cho mỗi khẩu pháo.

- 1.000 khẩu súng trường và 500.000 viên đạn súng.

Các tàu và khí giới sẽ được trao ở Nam Kỳ và được chuyển giao trong vòng nhiều nhất là 1 năm kể từ ngày trao đổi các văn bản chính thức được phê chuẩn.

Điều 4: Thêm nữa, Tổng thống Cộng hòa Pháp tuyên hứa trao cho Quốc vương [An Nam] sử dụng: những huấn luyện viên quân sự và thủy binh với số lượng đủ để tái lập quân đội và lực lượng thủy quân của mình;...” (Jean Dupuis, 1898 : 338-339, V.A. dịch).

Chính sử Nam triều xác nhận thiện chí và quá trình giao tặng 5 tàu thủy hơi nước của chính phủ Pháp:

丙子嗣德二十九年...

閏五月... 命商船參辦阮有度充欽差往嘉定檢認贈好火機戰船辰富帥致書商船言該國炤約贈船併隨船礮械藥彈現在嘉定邀以派官往認之船...

八月... 富國遞交贈好船礮藥彈等項依約... »

Dịch nghĩa: “Bính Tý, Tự Đức năm thứ 29 [1876]...”

Tháng Năm nhuận... Mệnh cho Tham biện Thương bạc Nguyễn Hữu Độ sung Khâm sai, đến Gia Định kiểm nhận chiến thuyền có máy do nước Pháp có lòng tốt tặng. Pháp quốc gửi thư tới Thương bạc cho hay nước ấy y theo hiệp ước, tặng tàu và pháo, súng, đạn được phù hợp; tàu hiện ở Gia Định, mời [Đại Nam] phái quan chức tới nhận tàu...

Tháng Tám... nước Pháp y theo hiệp ước, thiện ý giao tặng tàu, pháo, súng, đạn được...” (Đại Nam thực lục chính biên, Đệ tứ kỷ, Quyển 55: 55-56. V.A. dịch).

Sau khi món quà đến tay Nam triều, Hoàng đế đương thời là Tự Đức đã đặt tên cho 5 chiếc tàu hơi nước ấy là Lợi Tải, Lợi Tế, Lợi Đạt, Lợi Dụng, Lợi Phiếm (Đại Nam thực lục chính biên, Đệ tứ kỷ, Quyển 56: 79-80). Đương nhiên, trước đó, những tàu này vẫn có tên tiếng Pháp của nó. Quá trình giao nhận được chứng thực trong các văn kiện đa ngữ Hán - Nôm - Pháp năm 1876. Cụ thể, ngày 14/6/1876, trao hai tàu là D’Estaing [trong tài liệu Việt Nam xưa được phiên âm là *Đê tăng* 低增] và Scorpion [*Co Bông* 孤栳]; ngày 29/06/1876, trao hai tàu là D’Entrecasteaux [*Đăng tơ ca tô* 登絲歌蘇] sau được đổi tên thành Lợi Đạt và Biên Hòa. Và đến tháng Bảy cùng năm thì giao tàu La Mayenne:

“照交火机戰船壹艘(名麻焉)及大礮並藥礮隨具與大南國憑
丙子年七月拾貳日
大富浪沙國承本總統南圻水陸兵民大元帥欽委奉大富浪沙朝命南圻水師都統五圈
官吧咄泥
大南國欽奉大南朝命辦理吏部參辦商船事務阮有度
為會立照交編憑事謹照大富浪沙國與大南國於嗣德貳拾七年正月貳拾柒日在嘉定
所定和約之第肆款則大富浪沙國應續贈交大南國戰船壹艘及大礮藥礮物件具足依如
這約款內所叙計自本日大富浪沙現已續將鴨掌火机大戰船壹艘名麻焉並桅帆結索門
礮器杖并諸隨船各等項及大礮兩藥礮物件各數干照依會同交認檢編彙列冊內茲編憑
右這編憑繕作貳本本年月日在嘉定立
南圻水師都統五圈官...
辦理吏部參辦商船事務阮有度記
嘉定欽派兼領事阮誠意記”

Dịch nghĩa:

“Biên nhận giao cho nước Đại Nam một tàu máy tên gọi *Ma yên* 麻焉 [La Mayenne].

Ngày 12 tháng Bảy năm Bính Tý [1876]:

Phía nước Đại Pháp thừa ủy quyền của Thống đốc quân sự Nam Kỳ lệnh cho Thủy sư Đô
thống Nam Kỳ quan năm *Ba ru nê* 吧咄泥 [phỏng đoán không chắc chắn, có thể là Charles-
Paul Brossard de Corbigny²],

Phía nước Đại Nam ủy quyền cho Biện lý Lại bộ Thương bạc sự vụ Nguyễn Hữu Độ
[1833-1888],

Hội kiến lập giao ước biên nhận: Chiếu theo hòa ước đã định tại Gia Định ngày 27 tháng
Giêng niên hiệu Tự Đức thứ 27 [nhằm ngày 15/03/1874], trong điều khoản thứ tư là việc
nước Đại Pháp nguyện tiếp tục tặng giao cho nước Đại Nam một chiếc tàu chiến cùng đại
bác với đạn pháo và thiết bị đi kèm y như điều khoản trong thỏa thuận này đã liệt kê. Từ
ngày đó, Đại Pháp hiện nay tiếp tục tặng giao một tàu chiến mang tên La Mayenne cùng
buồm, dây chèo, cửa pháo, thiết bị cùng các vật dụng đi kèm và đại bác, đạn pháo đầy đủ;
chiếu theo đó giao cho nước Đại Nam kiểm nhận hoàn tất. Các hạng mục đi kèm tàu chiến
và hai cỗ đại bác, đạn pháo, mỗi cỗ là bao nhiêu, chiếu theo biên bản kiểm kê giao nhận đã
được thống kê trong văn tự khi hai bên họp mặt.

Nay biên nhận làm bằng, soạn thành 2 bản.

Ngày tháng năm, lập tại Gia Định.

Nam kỳ Thủy sư Đô thống, quan năm ký.

Biện lý Lại bộ Tham biện Thương bạc sự vụ Nguyễn Hữu Độ ký.

Gia Định Khâm phái kiêm Lãnh sự Nguyễn Thành Ý ký” (ANOM, Indo GGI 11865. V.A. dịch).

Nhân sự và thiết bị cần thiết của các tàu cũng được giao kèm. Đã có bản thỏa thuận gồm
10 điều khoản về việc thuê thuyền trưởng và thợ máy chính đều là người Pháp để đảm nhiệm
quản lý và sử dụng tàu, trong đó quy định cụ thể về năng lực, đạo đức, quyền lợi, trách nhiệm
và bảo hiểm của các nhân sự. Một số điều khoản tiêu biểu trong đó:

“Convention passée entre le Gouvernement annamite et le Contre-Amiral Gouverneur au sujet
dess capitaines et mécaniciens français destinés à embarquer sur les bâtiments du roi d’Annam.

² Charles-Paul Brossard de Corbigny (1822-1900), từng được bổ nhiệm chỉ huy thủy quân Pháp ở Sài Gòn
trong thời gian 11 /01/1869-1870, từ 13/04/1875 ông đảm nhiệm những công việc trao đổi các thỏa thuận Pháp
- Việt đã được ký trong Hiệp ước Giáp Tuất 1874.

Article premier.

Conformément à l'article 4 du traité de paix, le Contre-Amiral Gouverneur a consenti, à titre gracieux, à engager pour le gouvernement annamite des capitaines et des mécaniciens expérimentés et de bonne conduite.

Art.2.

La durée de l'engagement est fixée à deux ans pour les capitaines et à un an pour les mécaniciens. Le temps passé au service du gouvernement annamite sera compté du jour où les bâtiments sur lesquels ils seront embarqués quitteront Saigon pour se rendre à Tourane, jusqu'au moment où ils cesseront définitivement de remplir les fonctions pour lesquelles ils auront été engagés.

Art.3.

Les voyages de France à Saigon et de Saigon en France, avant leur embarquement ou après l'expiration de leur mandats, resteront dans tous les cas en dehors du temps de l'engagement des capitaines et mécaniciens et ne pourront donner lieu à aucune indemnité de la part du gouvernement annamite.

Art.4.

Si des circonstances de force majeure, telles que maladies ou perte de bâtiments, obligeaient des capitaines ou mécaniciens à cesser leurs fonctions, ils auraient droit, après une année de service, à une indemnité de trois mois de solde.

L'indemnité serait réduite à un mois et demi de solde si la durée du service accompli était inférieure à une année.

Si le renvoi d'un capitaine ou d'un mécanicien était jugé nécessaire pour cause d'incapacité ou d'inconduite, ou s'il abandonnait volontairement et sans motifs suffisants le service qui lui a été confié, il n'aurait droit à aucune indemnité.

Art.5.

En cas de blessures reçues en service par un capitaine ou mécanicien, le *thuong-bac* et le chargé d'affaires de France s'entendront pour déterminer, suivant la gravité des circonstances, l'indemnité qu'il sera juste de lui accorder".

Dịch:

"Điều 1: Chiếu theo điều 4 trong hiệp ước hòa bình [1874], Chuẩn Đô đốc - Thống đốc [Nam kỳ] chuẩn thuận miễn phí thuê cho chính phủ An Nam các thuyền trưởng và các thợ máy có kinh nghiệm và phẩm hạnh đàng hoàng.

Điều 2: Thời hạn thuê đối với thuyền trưởng là 2 năm, đối với thợ máy là 1 năm. Kỳ hạn làm việc cho chính phủ An Nam bắt đầu tính từ khi họ lên tàu khởi hành rời Sài Gòn tới bến Đà Nẵng, cho đến thời điểm họ ngừng hoàn toàn việc thực thi trách nhiệm mà họ đã được thuê làm.

Điều 3: Hành trình từ Pháp tới Sài Gòn và từ Sài Gòn về Pháp, trước khi khởi hành công việc hoặc sau khi mãn nhiệm trong hợp đồng của họ, trong mọi tình huống sẽ nằm ngoài thời gian thuê mướn thuyền trưởng và thợ máy và sẽ không làm phát sinh khoản phụ cấp nào về phía chính phủ An Nam.

Điều 4: Nếu xảy ra những trường hợp bất đắc dĩ, như là đau bệnh hoặc tổn thất tàu thuyền bắt buộc thuyền trưởng hoặc thợ máy phải ngừng chức trách của mình, thì sau 1 năm làm việc, họ có quyền được hưởng một khoản phụ cấp là 3 tháng tiền lương.

Khoản phụ cấp này sẽ giảm còn 1 tháng rưỡi tiền lương nếu thời gian làm việc kéo dài dưới 1 năm.

Nếu việc thả hồi một viên thuyền trưởng hoặc một người thợ máy được xác định là cần thiết bởi sự vô năng hoặc hạnh kiểm xấu, hay là nếu người đó tự ý bỏ việc và vô cơ bỏ bê trách nhiệm đã giao phó cho y, y sẽ không có quyền được hưởng bất kỳ món trợ cấp nào.

Điều 5: Trong trường hợp người thuyền trưởng hoặc thợ máy bị thương tích khi tại nhiệm, Thương bạc và Khâm sứ Pháp sẽ châm chước để quyết định món trợ cấp thật thích đáng với nhân sự, tùy theo mức độ trầm trọng của mỗi trường hợp”³.

2. Dutreuil De Rhins tới Việt Nam

Jules-Léon Dutreuil De Rhins (1846-1894), người Pháp, là nhà địa lý học, nhà thám hiểm chuyên nghiệp, từng trải các lịch trình hàng hải đường dài. Xuất thân từ Ecole navale, khởi đầu sự nghiệp với công việc thương mại hàng hải năm 1870, lần đầu tiên và duy nhất Dutreuil De Rhins làm quen với hàng hải Việt Nam cũng là lần đầu tiên ông tham dự vào công việc trong hải quân Pháp, năm 1876. Ông đã tự bạch về việc này:

“Đầu năm 1876, tôi được biết vua An Nam mong muốn có 5 viên thuyền trưởng để cầm lái những chiếc tàu chiến mà Pháp quốc đã tặng ông ấy. Tôi đã đề nghị trở thành một trong số ấy và tôi đã may mắn được lựa chọn bởi ngài Bộ trưởng Bộ Hải quân” (Dutreuil de Rhins, 1889)⁴.

Trên hải trình từ cảng Sài Gòn ra Huế, ông là chỉ huy tàu Scorpion, cùng với các đồng nghiệp Dufourcq, Lelièvre, Hamelin, trong nhiều tháng đã chèo lái những chiếc tàu Pháp trong thực tế không còn quá hữu dụng với hải quân Pháp và đã trở thành món quà chính trị tặng Nam triều.

Ở tuổi ba mươi, với tri thức về hàng hải châu Âu và thế giới, trong vài tháng thâm nhập đường biển Đông Dương và tiếp xúc với bộ máy quan liêu Việt Nam nửa sau thế kỷ XIX, Dutreuil De Rhins sau đó đã cho xuất bản những ghi chép của mình về xứ sở này: *Le royaume d'Annam et les Annamites: journal de voyage*, Paris: Plon, 1879; tái bản 1889; “Résumé des travaux géographiques sur l'Indo-Chine orientale” (tr.5-33) và “Notes de géographie historique sur le Fleuve Rouge” (tr.331-341) trong *Bulletin de la Société de géographie de Paris*, Avril, 1880; *Carte de l'Indo-chine orientale*, Paris: 1881; tái bản: 1886.

Sau những thực tế không như ý về chất lượng tàu chiến, chất lượng nhân sự thủy quân của Việt Nam đương thời, cũng thất vọng như thuyền trưởng của các tàu mà chính phủ Pháp đã tặng Hoàng đế An Nam, Dutreuil De Rhins đã trở về Pháp làm công việc liên quan tới bản đồ học và sau đó dần thân trong những cuộc khám phá miền Thượng Á (Tân Cương, Tây Tạng, Thanh Hải) cho tới khi bị sát hại ở Tây Tạng. Những quan sát và nhận định về thủy quân và hàng hải Việt Nam năm 1876 là góc nhìn đầu tiên và cũng là duy nhất của ông, do đó mang tính khám phá song không kém phần sâu sắc.

3. Hải cảng Việt Nam từ góc nhìn của Dutreuil De Rhins

Ở vị trí viên chức hải quân Pháp quốc - nền hải quân khi ấy lớn mạnh hàng đầu thế giới, Dutreuil De Rhins nhìn thấy trong thủy quân Nam triều nhược điểm nổi bật hơn ưu điểm, đặc biệt là điểm yếu về tính chuyên nghiệp của nhân sự, trang thiết bị tàu thuyền và sự vận hành của hệ thống quan liêu. Về thương mại đường biển, việc xuất nhập khẩu hàng hóa ở nhiều hải cảng như Quy Nhơn, Hải Phòng... được tái hiện trong du ký của Dutreuil De

³ Nguyên bản Pháp văn: ANOM: GGL.11865, có đối chiếu với bản Hán văn trong hồ sơ cùng ký hiệu và hồ sơ GGL.13984 (V.A. dịch).

⁴ Trong bài viết, các trích dẫn từ tác phẩm Pháp văn đều do V.A dịch Việt văn.

Rhins. Các đối tác hải thương chủ yếu với vương quốc Đại Nam vào thời điểm đó (Anh, Trung Quốc, Nam kỳ...), những danh mục hàng hóa được xuất nhập qua các hải cảng ở đây, dân số tại các vùng miền quan trọng nhất là ở các thương cảng, số lượng người thuộc từng cộng đồng sắc tộc... được ghi chép với số liệu cụ thể. Vào thời điểm năm 1876, Dutreuil De Rhins cho biết trên toàn Việt Nam có khoảng 10 ngàn người Pháp; trong thuộc địa của Pháp (ý chỉ từ Bình Thuận trở vào tới hết Nam kỳ lục tỉnh, Cambodge theo hiệp ước 1874) có tổng số 1.600.000 triệu cư dân, gồm 1.250.000 dân An Nam, 180.000 dân Cambodge, 120.000 dân Mã lai, dân Malabares và dân các sắc tộc khác. Chưa kể tới 40.000 dân Tàu trong tương quan 1.150 người Âu châu mà trong số đó 970 người Âu châu sống tại thành phố Sài Gòn (Dutreuil de Rhins, 1889: 10). Bằng tàu hơi nước mà Pháp quốc tặng Hoàng đế Nam triều, Dutreuil De Rhins đi từ cảng Sài Gòn tới cương giới của vương quốc An Nam chỉ trong khoảng hơn một chục giờ đồng hồ. Vương quốc khi ấy có diện tích khoảng 300.000 km² (bằng hơn nửa diện tích nước Pháp) có 2 miền: phía bắc là Bắc kỳ gồm 15 tỉnh, phía nam là Trung kỳ gồm 6 tỉnh; dân số khoảng 12-13 triệu người trong đó 10 triệu người sống ở phía bắc (Dutreuil de Rhins, 1889: 14-15).

Cảng Quy Nhơn, theo hiệp ước 1874 đã được mở cửa cho thương mại ngoại quốc, có hình chữ nhật đóng với một điểm duy nhất ở phía nam thuận tiện cho việc neo đậu tàu bè. Địa hình tự nhiên của cảng này có vách núi dựng đứng, có bãi cát trải dài, có đồng bãi với đồi gò nhấp nhô và xen lẫn đầm phá (Dutreuil de Rhins, 1889: 23-24). Ngày 29/4/1877 khi Dutreuil De Rhins tới đây, ông chỉ thấy vài nếp nhà xinh xinh và những trại gỗ, vườn bao lưa thưa; nhân sự chỉ có viên lãnh sự cùng một số viên chức và khoảng trăm lính gác thường xuyên túc trực. Từ thời điểm đó, việc xây dựng dinh thự và phát triển thương mại mới mạnh nha khởi sự. Và trong năm 1877, đã có 14 tàu Âu châu qua lại hải cảng này, bao gồm 6 tàu Đức, 4 tàu Anh, 3 tàu Pháp, 1 tàu Xiêm (Dutreuil de Rhins, 1889: 301).

Vịnh biển Cửa Hàn (Đà Nẵng) tuyệt tác mang hình dáng như con số Sáu với độ cao 13km và chiều rộng 11 km, đã thấy một lần là sẽ không quên (Dutreuil de Rhins, 1889: 28).

Ở cửa biển Thuận An, phần nhiều quan chức đã lớn tuổi và có vẻ không tha thiết mấy với nghề của họ, cũng như đồng nghiệp của họ trên tàu Scorpion mà Dutreuil De Rhins là thuyền trưởng. Quan lại thường ngồi xồm trên chiếu, hút xách, nhai trầu uống trà, không bận tâm tới sự bẩn thỉu và lộn xộn bên trong nơi họ sống. Hiện trạng các boong tàu và ụ pháo phản ảnh rõ nét ngoại mao của các tàu : tất cả bị vứt bừa bãi lung tung, tất cả đều có vẻ cũ kỹ, cùn nhụt... Dutreuil De Rhins phải đi tìm ở bên dưới đó cỗ đại pháo được cấu thành từ nòng pháo khá lớn kích cỡ dao động từ 8-12, rất hiếm khi vượt quá cỡ 16. Một số bằng đồng, số khác bằng gang có lẽ có nguồn gốc Tàu và có thể chỉ có giá trị trong mắt của người buôn đồ cổ. Cỗ thì thiếu ngỗng trực, cỗ thì thiếu miếng cửa pháo, những lỗ nạp đạn đã hư hỏng... Các giá súng không có được tình trạng tốt nhất; với hệ thống ròng rọc thì chắc chắn đã từ lâu các ròng rọc đã bị phá hỏng hoặc bán đi, và các sợi chèo của một số ròng rọc đã được dành cho việc chạy dọc mạn tàu như những giàn giáo, một loại bồn cầu, một đặc điểm nổi bật của hết thảy tàu thuyền An Nam (Dutreuil de Rhins, 1889: 59). Thiết bị đã vậy, nhân sự cũng không tạo được niềm lạc quan về công việc cho những viên chức hải quân Pháp quốc này. Dufourcq, thuyền trưởng tàu D'Estaing, đã miêu tả hiện trạng và bày tỏ thái độ trong thư gửi đồng nghiệp Dutreuil De Rhins: « Ở đây người ta đã đưa lên tàu 14 lính chưa từng hiểu về máy móc, và trong số 14 người này phần đông vắng mặt khi điểm danh mặc cho chúng tôi phàn nàn... Tôi không biết liệu đã bao giờ người thuyền trưởng ở vào tình thế

tương tự, phải lái dạt tàu trong một khoảng cách lớn mà không có lấy một thủy thủ có khả năng hiểu mệnh lệnh và thực thi những mệnh lệnh ấy, trong trường hợp cho rằng anh ta hiểu được chúng.» (Dutreuil de Rhins, 1889: 140-142).

Vậy mà trong một dĩ vãng không xa, chỉ trước đó chừng 2-3 thập kỷ: “Hạm đội An Nam từng hùng hậu ở thời xưa, gồm 7 tàu buồm hộ tống với một đội thủy thủ từ 120 tới 200 người tùy theo độ lớn của tàu, mỗi tàu có khoảng 28 đơn vị vũ khí; hơn 300 ghe, có lớn có nhỏ, được trang bị từ 2 tới 6 đơn vị vũ khí và 4 chục người mỗi thủy thủ đoàn. Tính thêm 2 tàu thủy hơi nước là tàu *Thuan-thiep* [Thuận Tiệp] và tàu *Dan-goui* [Đặng Huy] cùng với những tàu mà nước Pháp nhượng cho năm 1876, họ có khoảng 314 tàu được vũ trang, với 16 ngàn người và 1.400 đơn vị vũ khí, đúng là người nào của nấy” (Dutreuil de Rhins, 1889: 60).

Đây là nhận định của Dutreuil De Rhins, người đã trau dồi trong Ecole navale danh giá:

Quảng Bình là tỉnh nằm ven biển Đông song địa hình tự nhiên với nhiều đại núi nằm chìm trong dãy Trường Sơn; do đó có những nơi đồi núi rất gần biển song nhìn mắt thường tưởng chừng cách biệt rất nhiều. Được ước tính có khoảng 200.000 cư dân với những đặc sản địa phương tương tự ở Quảng Trị, song Quảng Bình có những bình nguyên trải rộng nằm giữa các ngọn đồi và Vũng Chùa, được sông Gianh và những nhánh sông khác tưới tắm; có những hang động mà bên trong lộng lẫy ánh sáng nhờ thạch nhũ tỏa rạng, xứng đáng là kỳ quan nước Nam (Dutreuil de Rhins, 1889: 113-114).

Nghệ An được viên thuyền trưởng tàu Scorpion biết tới với đặc điểm là một trong vài tỉnh kém danh tiếng nhất ở nước Nam, mặc dầu tỉnh này rộng gấp 4 lần Quảng Bình, và gấp 15 lần tỉnh Seine (Pháp). Có nhiều sông đưa phù sa nuôi nâng đồng bãi, có nhiều cửa sông cũng chính là những cảng sông duy nhất ở miền bờ biển của tỉnh này; nhiều cảng sông đến nỗi khó mà biết hết tên chúng. Dư luận cho rằng Nghệ An rất giàu, còn người nước Nam thì dự đoán xứ này có nhiều mỏ, và quả thực người ta khai thác được từ nơi này không ít, thóc lúa, ngô, vải lụa, bông, đường, da để thuộc, các loại sừng, lông vũ, nhựa cây, dầu các loại, muối, hồ tiêu, quế, ngà... và cả tiếng đồn là có những loại gỗ đẹp nhất, hữu hiệu nhất, đáng giá nhất trong toàn cõi nước Nam (Dutreuil de Rhins, 1889: 118).

Cảng Hải Phòng - hải cảng chính của Bắc kỳ, sở hữu một dòng sông và một con kênh dư sức cho tàu thuyền qua lại trên sông Hồng, là điểm đến thu hút nhiều nhà khai thác thuộc địa. Từ năm 1875 tới 1876, cảng này thường xuyên có 30 tàu Âu châu và 140 ghe Trung Quốc ra vào, chuyên chở 20.000 tấn hàng hóa đạt giá trị khoảng 10 triệu quan; cán cân xuất nhập khẩu xấp xỉ nhau. Hàng xuất khẩu chủ yếu từ cảng Hải Phòng là gạo, tơ sống, trà, thiếc, ma túy, đồ sơn mài, đồ khảm trai, hương liệu, bút lông, củ nâu, sơn cánh kiến... Hàng nhập khẩu, nguồn chính từ Anh và Trung Quốc bao gồm sợi và vải bông, sản phẩm len và nha phiến, trà, ma túy, vải lụa và gôm thông thường từ Trung Quốc. Hàng hóa Nam kỳ tới cảng Hải Phòng có đồ uống, đồ hộp, trang phục may sẵn, đồ ngũ kim..., cả thủy trị giá khoảng 300.000 quan, so với giá trị hàng hóa riêng nhập từ Anh và Trung Quốc mỗi nơi đạt trên 2.500.000 quan (Dutreuil de Rhins, 1889: 302-303).

Dutreuil De Rhins đã phải thốt lên về kết quả của chuyến du hành này, tiêu biểu là ở Trung kỳ, nhất là ở Huế: Gặt hái tư liệu thật như ý để sắp xếp lại trước khi tiếp tục đăng trình. Chặng đường 260 km khi thì bằng thuyền tam bản khi thì đi bộ, khoảng 1.000 km² điền dã (Dutreuil de Rhins, 1889 : 272).

Sức trẻ, phong cách làm việc chuyên nghiệp, tư liệu tham khảo sẵn có từ nguồn chính phủ Pháp, cộng với kết quả điền dã mãn nguyện, mọi yếu tố đã được gộp lại để Dutreuil De

Rhin cung hiến cho độc giả đương thời và hậu thế những dữ liệu cụ thể, sinh động: “Xứ sở mà các vị vua An Nam đã không thể thu được một triệu đồng mỗi năm thì bây giờ ngân sách đang có khoảng 14 triệu đồng, được chia từ các nguồn:

- Thuế trực thu, gồm thuế đất từ các thành thị, làng mạc và đồng muối, thuế thân (dành cho người An Nam) và thuế đầu người (dành cho những người Á châu khác), thuế tàu thuyền và môn bài, đạt tới 7.875.800 quan; tài sản và lâm nghiệp được khoảng 124.000 quan ; bưu trạm và điện báo được 140.000 quan.

- Thuế gián thu đến từ các loại thuế trước bạ, tem nhãn, neo đậu, kho bãi, thuê phà, thủy sản, chợ búa, lò mổ... đạt 1.052.500 quan; trung thuế nha phiến và rượu còn được 4.103.880 quan.

- Các khoản phạt, chi phí pháp lý, chiếu khán và đăng ký tàu thuyền, in ấn và những phần đóng góp của thành phố Sài Gòn và của Quốc vương Cambodge trong khoản trợ cấp được thỏa thuận với Công ty vận tải đường sông Nam kỳ đạt tới 557.000 quan. Sau rốt là những món thu khác cũng đạt tới trên 200.000 quan” (Dutreuil de Rhins, 1889 : 297).

Những con số biết nói liên quan tới thương mại đường thủy ở Việt Nam lúc ấy: trong quý đầu năm 1877, trong tổng số 236 tàu chạy đường dài, trọng tải 215.000 tấn, thường ra vào cảng Sài Gòn, đã tính được 176 tàu hơi nước và 60 tàu buồm, với 150 tàu Anh, 44 tàu Pháp, 19 tàu Đức, 9 tàu Hà Lan, 6 tàu Đan Mạch, 4 tàu Tây Ban Nha... Trong số tàu Pháp, có 26 chiếc cấm cờ của các Công ty vận tải mà với họ Sài Gòn chỉ còn là một nơi ghé bên không đáng kể trên đại hành trình tới Trung Quốc.

“Những tàu Trung Quốc với thủy thủ đoàn trung bình có 26 người, đông tới 96 người, bốc và chất hàng tới 7.500 tấn; trong khi 1.640 tàu An Nam chở được 68.500 tấn. Tàu An Nam trung bình một thủy thủ đoàn từ 6-7 người ; một số tàu thường xuyên hiện diện tại các cảng ven biển, phần lớn thực hiện hoạt động nội thương trên các sông hồ và kênh rạch.

Hàng hóa nhập khẩu chủ yếu ở Nam kỳ có kim loại, trà, vải sợi (nhất là vải cà bông Anh), rượu vang và rượu mạnh, đường tinh luyện, nha phiến, gốm, sành và sứ từ châu Âu và Tàu, dầu các loại, bột mỳ, than đá, Đông dược, thực phẩm được bảo quản lâu dài và đồ muối từ Tàu và châu Âu, thuốc lá và những gì người Âu châu sử dụng: nước thơm, đồ lót, quần áo, thư viện...

Đồ xuất khẩu gồm có : gạo, cá khô và cá muối, muối, rau củ khô, bông, đường thô, da để thuộc, tơ sống và kén, hồ tiêu, dầu các loại, mỡ heo, cau, dừa, thuốc lá, trầm, lông vũ, sáp và mật ong, thảo quả, ngà, mai rùa...” (Dutreuil de Rhins, 1889: 298-299).

Gạo là sản phẩm được người dân nước Nam trồng hai vụ mỗi năm là hàng xuất khẩu chính ở Nam kỳ: năm 1876 xuất được 350.000 tấn. Đây là hàng hóa được lưu thông chủ yếu giữa Hồng Kông, các thuộc địa của Hà Lan, các cảng ở Trung Quốc, Singapour, Maurice, Marseille và Rio-Janeiro. Hồng Kông hút hàng gạo nhiều gấp 20 lần so với hết thảy các cảng khác gộp lại. Tóm lại, cán cân xuất nhập khẩu ở Việt Nam đương thời tương đối cân bằng về trọng lượng, mặc dầu vậy, giá trị kinh tế của việc nhập khẩu có nhỉnh hơn chút ít so với xuất khẩu. 160.000.000 quan là tổng số tiền giao dịch ước tính ở xứ này, cao hơn so với phần lớn ở các thuộc địa khác của nước Pháp.

4. Nhận xét và kết luận

Với rất nhiều số liệu trong du ký 1876 của Dutreuil De Rhins, tiềm lực kinh tế không tệ của Việt Nam ở nửa sau thế kỷ XIX hiển hiện rõ nét. Chính tác giả du ký đã kết luận: “Mặc dầu sự phồn vinh không sinh sôi nổi dưới cái thể chế hành chánh An Nam, cái thể chế gần

như đang chết đi, song nó cũng dang dai những phương thuốc có khả năng kéo dài chút ít sự sinh tồn của xứ sở ấy. Sẽ chẳng bao giờ giới quan chức muốn thực thi các cải cách trong thể chế của họ, bởi lẽ tác động đầu tiên sẽ động chạm quá nhiều tới lợi lộc của họ, sẽ đặt dấu chấm hết cho các mối ưu đãi mà họ được hưởng... ” (Dutreuil de Rhins, 1889: 304).

Đây là những dữ liệu không thể tìm thấy trong chính sử nhà Nguyễn ở thời điểm tương đương. Các cảng biển, cảng sông nằm dọc theo chiều dài đường biển Việt Nam, đã im lặng tự bao chứa tiềm năng mà thiên nhiên ưu đãi, tưởng chừng chỉ cần những khơi gợi nhẹ, đúng cách, thành tựu sẽ dễ dàng hội tụ. Song, đối chiếu những ghi chép của Dutreuil De Rhins với chính sử triều Nguyễn thế kỷ XIX, thấy rằng Hoàng đế Tự Đức và Nam triều thiếu hẳn mối quan tâm cần và đủ đối với thương mại hàng hải - thực lực thủy quân ; đã không đúng cách và không tìm kiếm cách thức ngõ hầu tận dụng lợi thế chiều dài đường biển Việt Nam để tăng bổ sức mạnh thủy quân, phát triển kinh tế trên biển.

Hơn 150 năm đã trôi qua kể từ khi Dutreuil De Rhins vĩnh viễn rời khỏi Việt Nam, liệu hệ thống cảng sông cảng biển trong xứ sở này có còn đủ tiềm năng địa - kinh tế địa - chính trị để thu hút và hòa nhập thế giới? Và nếu còn, con người của xứ sở ấy cần phải làm gì để biến tiềm năng trở thành hiệu quả?

Tài liệu tham khảo

- Annales de Géographie*. (1894). t.4. Số 14. Paris.
Bulletin des amis du Vieux Hué. (1917). Số 4, tháng 10-12.
Bulletin des amis du Vieux Hué (1933). Số 1-2, tháng 1-6.
Dutreuil de Rhins. (1886), *Carte de l'Indo-chine orientale*, Paris.
Dutreuil de Rhins. (1889). *Le royaume d'Annam et les Annamites: journal de voyage*. Paris: Plon, xuất bản lần thứ hai.
Jean Dupuis. (1898). *Le Tonkin et L'intervention française (Francis Garnier et Philastre)*. Paris: Augustin Challamel.
Nguyễn Thế Anh. (1970). *Việt Nam dưới thời Pháp đô hộ*. Sài Gòn: Lửa Thiêng.
Phan Khoang. (1961). *Việt Nam Pháp thuộc sử 1884-1945*. Sài Gòn: Nhà sách Khai Trí.
Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục chính biên* 大南實錄正編. Đệ tứ kỷ, Quyển 55-56. Bản Hán văn: Keio University (Nhật Bản).
Văn khố hải ngoại Pháp (Archives nationales d'outre-mer, viết tắt: ANOM): Fonds des Amiraux puis du Gouvernement général de l'Indochine: GGI.11865, GGI.13984.
Việt Anh. (2021). Thực tế hàng hải Việt Nam nhìn từ sự kiện giao tặng tàu thủy Pháp - Việt (1874-1876). *Tạp chí Hán Nôm*. Số 6 (169).