

# MẠNG LƯỚI CÔNG XƯỞNG ĐÓNG THUYỀN VÀ CÁC LOẠI THUYỀN DƯỚI TRIỀU NGUYỄN TẠI NAM BỘ\*

NCS.ThS. TRẦN VĂN MẠNH\*\*

**Tóm tắt:** Việt Nam là một quốc gia giàu tiềm năng và có vị thế chiến lược về biển, đồng thời là một mắt xích quan trọng trong lịch sử thương mại khu vực. Trên các tuyến hải trình trọng yếu, vùng duyên hải Việt Nam hội tụ điều kiện tự nhiên thuận lợi cho việc hình thành các thương cảng, khu neo đậu tàu, thuyền (tránh bão, tiếp tế lương thực, nước ngọt...), là nơi cung cấp nguồn hàng hóa dồi dào cũng như tập trung các công xưởng sửa chữa, đóng mới tàu, thuyền biển. Trong thời kỳ nhà nước quân chủ phong kiến, nghề đóng thuyền cùng với các thành tựu khoa học - kỹ thuật liên quan đến thương thuyền đã có bước phát triển đáng kể. Bài viết nghiên cứu và hệ thống hóa thông tin từ các nguồn sử liệu nhằm làm rõ hoạt động của các công xưởng đóng thuyền và đặc điểm của các loại thuyền, qua đó phản ánh trình độ, kỹ thuật đóng thuyền của người Việt dưới triều Nguyễn.

**Từ khóa:** công xưởng đóng thuyền; triều Nguyễn; Nam Bộ

Ngày nhận: 15/4/2025

Ngày phản biện: 23/6/2025

Ngày duyệt đăng: 05/7/2025

## 1. Khái lược về mạng lưới công xưởng đóng thuyền dưới triều Nguyễn

Trong hoạt động giao thương và bảo vệ vùng biển Tây Nam, nhằm bảo đảm lực lượng thủy chiến và các khu neo đậu cho hạm đội, từ thời Chúa Nguyễn đến các đời vua triều Nguyễn đã chủ trương thiết lập hệ thống công xưởng đóng thuyền. Dưới triều Nguyễn, các công xưởng này được phân thành ba loại hình chính: công xưởng đóng thuyền kinh sư, công xưởng đóng thuyền tư nhân và công xưởng đóng thuyền dân dụng.

\* Bài viết là kết quả nghiên cứu của Đề tài khoa học CS.2024.12, do Trường Đại học Khoa học xã hội và Nhân văn, Đại học Quốc gia Hà Nội chủ trì.

\*\* Trường Đại học Khoa học xã hội và Nhân văn, Đại học Quốc gia Hà Nội.

Thứ nhất, công xưởng đóng thuyền kinh sư được xây dựng nhằm bảo đảm giao thông, vận chuyển hàng hóa và phục vụ hoạt động quân sự, đồng thời kiểm soát các vùng biển trọng yếu. Đây là những xưởng đóng thuyền do triều đình trực tiếp quản lý và điều hành. Theo ghi chép của Le Labouse: “Không có gì làm xúc động hơn cảnh hàng ngàn người làm việc hết sức hăng hái dưới mắt nhà vua (Nguyễn Ánh); ngài chú ý tới mọi việc, điều khiển tất cả và có khi cẩn thận chỉ bảo cho cả kích thước. Nguyễn Vương chỉ dùng toàn thợ gốc Đàng Trong mà đã có thể đóng tàu theo kiểu Âu Tây”<sup>1</sup>. Các công xưởng này thường gắn liền với lực lượng kinh kỳ thủy sư - hạm đội của triều đình, được trang bị đầy đủ vũ khí và các tàu, thuyền quan trọng, phục vụ công cuộc bảo vệ lãnh hải và duy trì vị thế trên biển.

Có hai công xưởng đóng thuyền kinh sư lớn là Huế và Gia Định. Tại Huế, một khu công xưởng quy mô được thiết lập dọc hai bên bờ sông Hương, với khoảng 255 cơ sở đóng, sửa chữa và neo đậu thuyền các loại, tập trung chủ yếu tại các xã Hà Khê, Thọ Khang<sup>2</sup>. Mặc dù không nằm trong vùng Nam Bộ, nhưng công xưởng đóng thuyền ở Huế giữ vai trò vô cùng quan trọng trong việc xây dựng và duy trì hoạt động của các hải đội Hoàng Sa và Bắc Hải. Trong số đó, xưởng Thanh Phước và xưởng Hà Mật là hai cơ sở nổi bật nhất, với hơn 4.000 thợ vào thời kỳ cao điểm<sup>3</sup>. Theo ghi chép của Brossard de Corbigny: “Chúng tôi đi ngang qua các xưởng đóng tàu của nhà nước, là những mái tranh đang che trú một vài vỏ thuyền cỡ chừng bằng chiếc thuyền hai buồm của người Pháp. Trên một chiếc có vài thợ đang làm việc, và một chiếc khác mới hạ thủy cho tôi có một ý nghĩ chính xác về các con thuyền đi trên biển lớn. Các sơ đồ để đóng các thuyền này đều giống với sơ đồ các thuyền Tây phương”<sup>4</sup>. Thuyền được đóng tại các xưởng này không chỉ phục vụ hoạt động bang giao và quản lý giao thương trên biển, mà còn tham gia tìm kiếm và vận chuyển hàng hóa. Do đó, các công xưởng tại Huế thường đảm nhiệm vai trò kép là vừa đóng chiến thuyền, vừa đóng thương thuyền. Qua đó cho thấy trình độ kỹ thuật và tầm nhìn chiến lược của triều Nguyễn trong việc phát triển hàng hải.

Tại Gia Định (nay là Thành phố Hồ Chí Minh), công xưởng đóng thuyền kinh sư đứng thứ hai về quy mô, với ít nhất ba khu vực chính. Trong đó, khu vực thứ nhất trải dài dọc theo sông Tân Bình (tức sông Sài Gòn ngày nay)

đến sông Bình Trị (rạch Thị Nghè). Khu vực thứ hai nằm bên bờ sông Long Hồ, thuộc trấn Vĩnh Thanh. Khu vực thứ ba là xưởng sửa chữa ghe, thuyền tại bờ sông Tam Giang, Nhà Bè (nay thuộc xã Nhà Bè, Thành phố Hồ Chí Minh). Theo sử liệu ghi chép: “Vua cho lập xưởng thủy sư, từ bờ sông Tân Bình đến bờ sông Bình Trị, trên ba dặm, thuyền đi biển, thuyền chiến (hình thức như thuyền buôn, không mũi mà nhỏ), thuyền ô (sơn đen nên gọi là ô thuyền), thuyền sơn (sơn đỏ nên gọi là chu thuyền), thuyền lê (đầu đuôi thuyền đều chạm vẽ gọi là lê thuyền) đều đậu ở đó”<sup>5</sup>. Đội ngũ thợ đóng và sửa thuyền tại khu vực này được gọi là Thương Đà<sup>6</sup> - người có tay nghề cao và đóng vai trò then chốt trong ngành đóng thuyền đương thời. Năm 1819, John White - một sĩ quan hải quân người Mỹ, khi đến Sài Gòn đã ghi nhận: “Riêng cơ xưởng này đáng làm cho người Việt Nam tự hào hơn bất cứ cái gì khác trong nước. Thực tế, xưởng này có thể ví với bất cứ một cơ xưởng đóng tàu nào bên Âu châu”<sup>7</sup>.

Các công xưởng đóng thuyền tại Gia Định được ghi nhận là có quy mô lớn, với số lượng tàu neo đậu gia tăng đáng kể qua từng giai đoạn. Cụ thể, từ 7 chiếc vào năm 1768, số lượng tàu đã tăng lên đến hơn 500 tàu vào năm 1776<sup>8</sup>. Các tàu này được sản xuất để phục vụ đa dạng các mục đích, bao gồm thương mại, quân sự và ngư nghiệp.

Ngoài việc đóng thuyền, các công xưởng tại Gia Định còn kiêm nhiệm việc chế tạo vũ khí và đóng tàu chiến, nhằm đáp ứng nhu cầu củng cố và phát triển lực lượng của hải quân triều Nguyễn. Năm 1789, Nguyễn Ánh giao cho Nguyễn Văn Thành giữ chức Tuần hải

đô dinh - người chịu trách nhiệm quản lý thủy binh tại Gia Định. Theo quy định, vào mùa xuân và mùa hạ, thủy quân đóng giữ tại các đồn trại; đến mùa thu và mùa đông thì thực hiện nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát vùng biển<sup>9</sup>. Lực lượng thủy quân này sở hữu nhiều loại chiến thuyền trọng yếu, đóng vai trò quan trọng trong việc kiểm soát vùng biển Tây Nam, tiêu biểu như: Long ngư, Long hưng, Long thượng, Long đại, Long nhất, Long nhị, Long tam, Phượng đại, Phượng nhị, Hồng đại, Hồng nhị, Hồng tam, Loan đại, Loan nhất, Loan nhị, Bằng đại, Bằng nhất, Bằng nhị, Bằng tam<sup>10</sup>... Những chiến thuyền này không chỉ có chức năng quân sự, mà còn góp phần thể hiện uy quyền và năng lực tổ chức lực lượng hải quân của triều Nguyễn trên các tuyến biển chiến lược.

Mặc dù lực lượng thủy quân triều Nguyễn được xây dựng trên cơ sở lấy quân đội thường trực tại kinh sư Huế làm trung tâm sức mạnh, nhưng Hạm đội Thủy sư Kinh kỳ đã thực sự trở thành lực lượng chủ lực dưới thời vua Gia Long - Minh Mạng. Tuy nhiên, đối với lực lượng kiểm soát và bảo vệ vùng biển Tây Nam, lực lượng Tuần hải đô dinh đóng tại Gia Định mới là hạm đội giữ vai trò trọng yếu, với phạm vi hoạt động rộng lớn và khả năng ứng biến linh hoạt trước các biến động trên biển.

Ngoài các công xưởng tại Huế và Gia Định, ở cấp phủ, triều Nguyễn cũng thiết lập nhiều công xưởng đóng thuyền công với quy mô khác nhau, nhằm phục vụ nhu cầu di chuyển, vận tải quân dụng, thông thương và bảo vệ biên giới trên các vùng biển. Tiêu biểu là, năm 1789, Nguyễn Ánh đã ban hành lệnh huy động các địa phương đóng hơn 40 đại

chiến thuyền và 100 ghe bầu. Theo đó, tất cả quan lại ở Trấn Biên (Biên Hòa), Trấn Định (Định Tường) và Vĩnh Trấn (Vĩnh Long) đều phải giao nộp gỗ. Cứ 40 lính phải nộp đủ lượng gỗ để đóng một chiếc thuyền. Số lượng thuyền được phân bổ theo từng địa phương: Long Xuyên (Bát Xát) 10 chiếc, Kiên Giang 3 chiếc, Trấn Giang (Cần Thơ) 5 chiếc, Phú Quốc 8 chiếc<sup>11</sup>. Trong khi kinh sư chỉ đóng 10 chiếc thì các trấn vùng biển Tây Nam phải đảm nhiệm số lượng lớn hơn gấp nhiều lần: Quảng Ngãi 25 chiếc, Bình Định 25 chiếc, Bình Hòa 30 chiếc, Bình Thuận 35 chiếc, Gia Định 105 chiếc, Phiên An 30 chiếc, Biên Hòa 25 chiếc, Vĩnh Hạng 35 chiếc, Định Tường 30 chiếc, Hà Tiên 25 chiếc...<sup>12</sup>.

*Thứ hai, các công xưởng đóng thuyền tư nhân* phục vụ hoạt động buôn bán và giao thương, do đội thuyền vận tải và thuyền buôn của giới thương nhân vận hành. Triều Nguyễn đã đặt ra các quy định kiểm soát chặt chẽ đối với hoạt động này thông qua việc ghi chép, đăng ký và đánh thuế thuyền tư nhân. Cụ thể, các chủ thuyền và người điều khiển thuyền phải đăng ký số hiệu tàu, thuyền, kích thước và nộp tiền chuyển vận theo quy định.

Quy định về việc đăng ký và thu thuế đối với thuyền tư nhân được ghi chép cụ thể trong sách *Phủ biên tạp lục*: “Đọc các cửa biển từ châu Nam Bố Chính đến Gia Định, Đồng Nai, các nhà buôn và các lái, bản thuyền, bản dinh, cai thuộc, cai xã, phàm ai có thuyền tư ghe tư đều biên vào sổ nhà nước, theo trong lòng thuyền rộng mấy thước mà định lớn nhỏ, phải nộp tiền chuyển vận, rộng 11 thước nộp 11 quan, 9 thước nộp 9 quan, xuống đến

4 thước nộp 4 quan. Thuyền nào đến lượt phải chờ thì được miễn tiền chuyển vận mà phát tiền kiên trí 15 quan. Thuyền mới thì chỉ phát cho 10 quan, tiền phát ra đều lấy ở tiền chuyển vận của các người, cứ 3 tháng một kỳ hay 6 tháng một kỳ. Như thuyền ghe năm Mậu Tý, phủ Triệu Phong 40 chiếc, phủ Quảng Bình 10 chiếc, châu Bố Chính 18 chiếc, phủ Thăng Hoa 50 chiếc, Điện Bàn 3 chiếc, Quảng Ngãi 60 chiếc, Quy Nhơn 93 chiếc, Phú Yên 44 chiếc, Bình Khang 43 chiếc, Gia Định 7 chiếc. Còn dinh Bình Thuận nộp 63 chiếc của thợ và nhà buôn, cơ đội giữ thuyền công trường đã thì nộp 7 chiếc. Cộng cả là 447 chiếc thuyền, nộp tiền chuyển vận 2.639 quan, còn các tàu sai là 57 chiếc chỉ phát tiền kiên trí 795 quan và tiền lễ cầu gió 10 quan”<sup>13</sup>.

Công xưởng sông Gia Định từng được xem là một trong những khu vực lý tưởng nhất để khai thác và sử dụng gỗ tẻch - nguồn vật liệu quý hiếm cho đóng thuyền, kể từ khi người Việt bắt đầu định cư tại đây vào cuối thế kỷ XVII. Tại khu vực này, “mọi loại thuyền được đóng và đậu”<sup>14</sup>, cho thấy quy mô và tính chất đa dạng của hoạt động đóng thuyền địa phương. Chất lượng gỗ đóng thuyền tại đây được giới thương nhân nước ngoài đánh giá rất cao: “Gỗ đóng thuyền và ván xuất sắc hơn tất cả những gì tôi thấy. Tôi đo một tấm ván, kích cỡ của nó là 33 m chiều dài, dày hơn 10 cm, hoàn toàn vuông vắn tới tận đầu cùng, rộng hơn 0,6 m. Nó được cưa ra từ một thân cây gỗ tẻch và tôi tin rằng không có chỗ nào trên thế giới nơi những giống khổng lồ của rừng được tầm vóc như vậy so với Đàng Trong. Tôi từng thấy ở nước này một cái cây

có thể dùng làm cột buồm chính một cách tự nhiên, hoàn toàn không có mấu. Tôi biết rằng, điều này không phải ngoại lệ”<sup>15</sup>.

Bên cạnh các xưởng quy mô lớn, một số xưởng tư nhân tại đây chỉ chuyên đóng các loại tàu, thuyền cụ thể, phục vụ những mục đích nhất định. Chẳng hạn, tại các làng ven sông Cái Bè thuộc phủ Định Tường, thợ đóng thuyền chỉ tập trung sản xuất một loại thuyền lớn có tải trọng cao, phục vụ hoạt động buôn bán với Campuchia<sup>16</sup>. Các trung tâm đóng thuyền sau này trở thành nơi người Pháp xây dựng xưởng đóng thuyền “Ba Son” trong thời kỳ thuộc địa<sup>17</sup>.

Công xưởng đóng thuyền ở Nam Bộ: Dọc theo bờ biển từ vịnh Phú Quốc đến Campuchia, các khu vực như Rạch Giá, Hà Tiên đã sớm hình thành nhiều công xưởng đóng thuyền tư nhân, do nơi đây sở hữu nhiều loại gỗ quý, được xem là nguồn nguyên liệu tốt nhất cho việc đóng thuyền của khu vực<sup>18</sup>. Một số xưởng thậm chí đã đạt đến trình độ phát triển cao trong giai đoạn từ thế kỷ XVIII đến đầu thế kỷ XIX. Tại Biên Hòa (bờ Nam sông Đồng Nai), một bến thuyền được hình thành từ rất sớm dưới sự quản lý của Lý Văn Quang, chuyên đóng thuyền phục vụ giao thương và quân sự. Xưởng này duy trì hoạt động ổn định cho đến khi bị phá hủy ở thời Tây Sơn<sup>19</sup>. Tại Hà Tiên, Mạc Thiên Tứ (1718 - 1780) - vị trấn thủ có công mở mang vùng đất phía Nam, đã thành lập một công xưởng đóng thuyền lớn: “Trần thực cũ Hà Tiên ở huyện Hà Châu... phía Bắc miếu có xưởng đóng thuyền, đắp lại lộ để chia khu vực ngang dọc”<sup>20</sup>.

Bên cạnh các xưởng do thương nhân điều hành, nhiều vùng ven biển Tây Nam được

sử dụng làm các trung tâm đóng thuyền để phục vụ hoạt động buôn bán. Trong một số trường hợp, quan lại địa phương chủ động xây dựng các xưởng đóng thuyền quy mô vừa và nhỏ nhằm phục vụ nhu cầu riêng. Chẳng hạn, năm 1791, “Dinh thần Trấn Định xin dựng xưởng thuyền ở Sa Khê (gần Mỹ Tho)”<sup>21</sup>.

Ngoài ra, các xưởng đóng thuyền tư nhân cũng xuất hiện tại nhiều khu vực khác. Những công xưởng này đóng vai trò quan trọng trong việc sản xuất các loại thuyền nhỏ, phục vụ nhu cầu sinh hoạt, mưu sinh và bám biển của người dân địa phương. Ví dụ như công xưởng đóng thuyền tại Đồng Nai - nơi các thương nhân phương Tây thường xuyên lui tới trong thế kỷ XVIII để mua tàu, thuyền và chất hàng hóa vận chuyển tới Macao. Năm 1789, trong chuyến mua hàng tại Đàng Trong, một thuyền trưởng người Bồ Đào Nha đã ghi lại rằng: “Bởi mọi chỗ trên thuyền đã chật, chúng tôi phải mua một tàu nhỏ để mang hàng trăm cân còn lại”. Một nguồn tư liệu khác ghi nhận vào năm 1805, một thương nhân người Macao đã sử dụng chiếc “tiểu di thuyền” của mình để vận chuyển cau, gỗ tồ mộc, cá khô và lúa gạo từ Việt Nam về Quảng Châu. Một báo cáo khác cho biết, thuyền buôn của Tây Ban Nha xuất phát từ Luzon (Philippines) đã tới Việt Nam với mục đích duy nhất là mua thuyền<sup>22</sup>...

Mặc dù mang tính chất tư thương, song lực lượng thương thuyền tư nhân vẫn được nhà nước trung dụng để vận chuyển hàng hóa khi cần thiết. Khi tham gia phục vụ vận tải cho nhà nước, các tàu, thuyền tư nhân được miễn thuế di chuyển và cấp phát 15 quan tiền, gọi là tiền kiên trì, nhằm bù đắp chi phí sửa

chữa tàu, thuyền. Bên cạnh đó, họ còn được hỗ trợ 10 quan tiền để làm lễ cầu phong, cầu cho chuyến đi được thuận buồm xuôi gió<sup>23</sup>.

Việc quản lý các xưởng đóng thuyền tư nhân được giao cho đội ngũ cai lại - những người phụ trách giám sát việc chuyên chở hàng hóa, điều phối hoạt động của khách buôn tư nhân, và cai trung - chuyên trách việc thu thuế đối với hoạt động thương thuyền tư nhân. Nhiệm vụ của đội ngũ này là kiểm đếm số lượng thuyền kê biên thông tin vào sổ sách quản lý của nhà nước; đo đạc lòng thuyền để xác định kích thước, qua đó phân loại thuyền lớn hay nhỏ nhằm áp mức thuế di chuyển phù hợp. Bên cạnh việc chịu thuế, các thuyền tư nhân còn có nghĩa vụ vận chuyển hàng hóa, chủ yếu là thóc gạo cho Nhà nước<sup>24</sup>.

*Thứ ba, các công xưởng đóng thuyền dân dụng.* Triều Nguyễn cho phép các địa phương ven biển tự đóng thuyền để phục vụ nhu cầu đi lại và buôn bán. Chính sách này tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của các công xưởng đóng thuyền dân dụng tại nhiều vùng ven biển, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa và di chuyển nội vùng của cư dân địa phương. Theo mô tả của Thích Đại Sán trong chuyến đi đến Đàng Trong vào cuối thế kỷ XVII: “Các phủ đều không có đường lối thông nhau, mỗi phủ đều do cửa biển đi vào; nếu đi từ phủ này sang phủ khác tất do đường biển”<sup>25</sup>. Nhận định này phản ánh thực tế giao thông vùng ven biển Việt Nam lúc bấy giờ, nơi tàu, thuyền đóng vai trò chủ đạo trong liên kết liên vùng và đời sống thường nhật của người dân.

Ngoài phục vụ nhu cầu của địa phương, các công xưởng đóng thuyền dân dụng còn

đảm nhiệm vai trò cung cấp nguyên liệu, đặc biệt là gỗ, cho các công xưởng kinh sư. Triều Nguyễn đã tận dụng các nguồn tài nguyên gỗ từ các vùng ven biển như Quy Nhơn, Quảng Ngãi và Gia Định<sup>26</sup>. Trong đó, phủ Gia Định nổi tiếng với trữ lượng gỗ quý chất lượng cao. Tại tổng Bái Trờì, người dân khai thác được gỗ dầu sơn - loại gỗ được sử dụng để sơn đồ vật. Khi kết hợp với các phụ liệu như trần hoàng (nhập từ Trung Quốc), vôi và vỏ tre non được cạo nhỏ, gỗ dầu sơn tạo thành một hợp chất đặc biệt, có thể dùng để trám lỗ thuyền, tạo nên lớp phủ bảo vệ bền chắc, có khả năng chống nước và mối mọt đục phá<sup>27</sup>.

Ngoài việc cung cấp nguyên liệu, các công xưởng này còn giữ vai trò quan trọng trong việc đào tạo và cung ứng đội ngũ thợ thủ công có tay nghề cao cho các xưởng kinh sư. Nhiều địa phương nổi tiếng với những làng nghề truyền thống, chuyên cung cấp thợ lành nghề cho triều đình và các công trình đóng thuyền quy mô lớn. Chẳng hạn như, xã Duy Đức được biết đến là nơi có các thợ xẻ ván giỏi bậc nhất. Những người thợ tại đây thông thạo kỹ thuật cưa xẻ gỗ nguyên khối thành từng tấm ván với độ chính xác cao. Các xã Động Hải và Cù Hà lại nổi tiếng với những người thợ có kỹ năng đóng thuyền lớn, phục vụ các hoạt động quân sự, vận tải đường dài hoặc bang giao. Trong khi đó, các xã thuộc Khang Lộc và Lê Thủy lại chuyên đóng các loại thuyền nhỏ, thường dùng để chở đồ và buôn bán hàng hóa nội vùng.

Mặc dù được phân chia thành ba loại hình công xưởng đóng thuyền, song các công xưởng này lại có mối quan hệ mật thiết với nhau. Những người thợ giỏi từ các công xưởng tư nhân được đưa vào xưởng triều đình để đóng

thuyền. Theo ghi chép đương thời: “Thuyền của nhà nước được hình thành trên cơ sở kỹ thuật đóng thuyền tư nhân”<sup>28</sup>. Các thợ này được tuyển chọn và sắp xếp vào các tổ, đội chuyên môn hóa cao như tổ thợ đóng thuyền, tổ thợ mộc thuyền chuyên xẻ ván, tổ thợ rèn đinh sắt, tổ thợ làm mái chèo, tổ thợ may buồm và tổ thợ hỏa luân chuyên đóng các loại tàu lớn<sup>29</sup>. Thợ thủ công từ các xưởng dân dụng được điều động làm việc tại các xưởng của triều đình sẽ được hưởng lương, miễn thuế và có các quyền lợi khác. Ngược lại, trong một số trường hợp, khi các công xưởng tư nhân hoặc dân dụng thiếu thuyền chuyên chở, triều đình sẽ cấp thuyền công để bảo đảm lưu thông hàng hóa, duy trì hoạt động giao thương.

## 2. Các loại thuyền dưới triều Nguyễn

Thế kỷ XVIII - XIX được xem là giai đoạn đỉnh cao của kỹ nghệ đóng thuyền Việt Nam, với sự phát triển vượt bậc cả về số lượng, chủng loại và chức năng sử dụng. Trong thời kỳ này, xuất hiện nhiều loại thuyền đa năng, vừa phục vụ mục đích quân sự, vừa đảm nhiệm nhiệm vụ vận chuyển hàng hóa. Theo sách *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, có hơn 25 loại thuyền khác nhau được sử dụng trong việc đi lại và vận chuyển hàng hóa<sup>30</sup>. Trong đó, hạm đội thủy quân triều Nguyễn sử dụng các loại thuyền chuyên dụng như: thuyền tuần dương (thuyền tuần tiễu trên biển do vua Minh Mạng sáng chế), thuyền hải đạo (thuyền thực thi nhiệm vụ hành chính và quân sự trên biển), thuyền hải vận (thuyền chuyên chở hàng hóa trên biển), thuyền hiệu dương và thuyền hiệu hải (hai loại thuyền công giữ vai trò chủ lực trong hệ thống vận tải biển của triều đình).

Vào cuối thời vua Minh Mạng, hệ thống thuyền vận tải còn được mở rộng với các loại như: hải vận, đại dịch, miễn dịch, do các công xưởng thuyền kinh sư và một số địa phương đóng mới để vận chuyển hàng hóa cho triều đình<sup>31</sup>. Theo ghi chép trong sách *Đại Nam thực lục*, tổng số tàu, thuyền ở Việt Nam vào đầu thế kỷ XIX lên đến 3.190 chiếc, thuộc nhiều chủng loại khác nhau và đã có những cải tiến kỹ thuật đáng kể so với các thời kỳ trước đó. Không chỉ đóng vai trò quan trọng trong quân sự, đội thuyền còn là lực lượng chủ lực trong kiểm soát các tuyến hàng hải, thu thuế tàu bè ra vào, duy trì an ninh hàng hải và chống nạn cướp biển, đặc biệt là tại vùng biển, đảo Tây Nam. Sự ưu việt của hệ thống tàu, thuyền triều Nguyễn được ghi dấu qua hình ảnh 7 loại thuyền được khắc nổi trên cửa đình, gồm: đa sách thuyền, lâu thuyền, mông đồng thuyền,

hải đạo thuyền, đình thuyền, lê thuyền và ô thuyền. Những hình ảnh đó không chỉ minh chứng cho thành tựu về kỹ thuật đóng thuyền của người Việt trong thế kỷ XVIII - XIX, mà còn thể hiện tư duy chiến lược và tầm nhìn biển, đảo của các vị quân chủ nhà Nguyễn.

Hệ thống tàu, thuyền của Việt Nam dưới triều Nguyễn được chia thành ba hạng chính. Theo đó, thuyền hạng nặng gồm thuyền lê loại to, thuyền hải đạo, thuyền hiệu lãng, thuyền hiệu ba. Hạng vừa gồm thuyền sơn đen, thuyền sơn đỏ, thuyền sai, thuyền hiệu định hải (điện hải). Hạng nhỏ gồm thuyền tam bản (hay còn gọi là ván sam) và khoái thuyền. Đặc biệt, dưới thời vua Minh Mạng, kỹ thuật đóng thuyền đã có bước phát triển vượt bậc khi chế tạo thành công hỏa phi thuyền - loại thuyền sử dụng máy hơi nước<sup>32</sup>.

**Bảng 1: Bảng mô tả kích thước của một số loại thuyền triều Nguyễn (thế kỷ XIX)**

STT	Tên loại thuyền	Chiều dài (m)	Chiều rộng (m)	Chiều sâu (m)	Số mái chèo
1	Thuyền hiệu ba	26, 40	6, 40	3, 28	
2	Thuyền hiệu lãng	23, 48	6, 00	3, 28	44
3	Thuyền hải đạo	24, 40	3, 92	1, 65	46
4	Thuyền lê loại lớn	21, 04		1, 24	36
5	Thuyền sơn đen	19, 20	3, 36	1, 28	30
6	Thuyền sơn đỏ	19, 36		1, 28	30
7	Thuyền sai	19, 20	1, 92	0, 88	30
8	Thuyền sai (tại tấn sờ)	15, 20	2, 20	0, 92	26
9	Khoái thuyền	13, 20	1, 32	0, 52	12
10	Thuyền tam bản (ba ván)	14, 60	3, 40	0, 90	30
11	Thuyền tam bản loại nhỏ (theo kiểu thuyền hải đạo)	7, 20	2, 12	0, 68	10
12	Thuyền tam bản loại to (theo kiểu thuyền hải đạo)	8, 60	2, 00	0, 80	10
13	Thuyền hiệu định hải (điện hải)	19, 80	6, 02	2, 04	

*Nguồn: Ghi chép trong sách Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ.*

Khi tiếp cận với văn hóa và khoa học - kỹ thuật phương Tây, thủy quân Việt Nam đã có những bước chuyển đáng chú ý. Riêng nhóm thuyền buồm cận duyên đã ghi nhận hàng trăm chủng loại khác nhau với thiết kế và chức năng riêng biệt, tiêu biểu như: ghe câu, ghe cửa, ghe bầu, ghe lưới rùng, ghe goa, ghe xuồng, song vành, ghe trương, ghe nan, ghe nóc, ghe mảnh, ghe bè... Nhóm thuyền sông cũng đa dạng và phong phú với nhiều loại thuyền như: tam bản, đò, thuyền thoi, thuyền thúng, độc mộc, thuyền đuôi én...

và duy trì hoạt động giao thương hàng hải. Hệ thống này được chia thành ba nhóm công xưởng chính: công xưởng đóng thuyền kinh sư, công xưởng đóng thuyền tư nhân và công xưởng đóng thuyền dân dụng. Trong đó, công xưởng đóng thuyền kinh sư là lực lượng nòng cốt, được xây dựng và vận hành trực tiếp bởi triều đình. Các xưởng này có nhiệm vụ sản xuất các loại tàu, thuyền phục vụ giao thông, vận tải hàng hóa và quân sự trên biển. Công xưởng đóng thuyền tư nhân chủ yếu phục vụ hoạt động buôn bán và giao thương. Mặc dù

**Bảng 2: Các loại thuyền buồm Việt Nam đầu thế kỷ XX**

STT	Tên loại thuyền	Chiều dài (m)	Chiều rộng (m)	Chiều sâu (m)	Trọng tải (chiếc/tấn)	Khu vực hoạt động
1	Thuyền bầu	30, 00	x	4, 00	120 tấn	Mũi Né (Ninh Thuận) <sup>33</sup>
2		60, 00	x	x	300 tấn	Mũi Né (Ninh Thuận)
3		x	x	x	60 tấn	Phan Rang (Ninh Thuận)
4	Thuyền cửa	x	x	x	45 tấn	Phú Quốc (Kiên Giang) <sup>34</sup>
5		x	x	x	10-40 tấn	Cửa sông Cửu Long
6	Thuyền mảnh	14, 00	5, 00	2, 60	33-35 tấn	Quảng Bình
7		25, 00	4, 00	2, 30	40 tấn	Nghệ An
8	Thuyền câu	x	x	x	35 tấn	Phú Quốc (Kiên Giang)
9		12, 00	x	x	25 tấn	Phan Thiết (Thuận Hải)
10		15, 00	x	x	20 tấn	Đồng Hới (Quảng Bình) <sup>35</sup>
11	Thuyền nặng	12, 00	3, 10	1, 40	10 tấn	Đà Nẵng
12	Thuyền lưới rùng	x	x	x	x	Phúc Hải, Bà Rịa (Vũng Tàu) <sup>36</sup>
13	Thuyền nóc	15, 00	2, 00	x	10 tấn	Thuận An, Huế
14	Thuyền già	x	x	x	x	Quy Nhơn (Bình Định) <sup>37</sup>
15		15, 00	3, 00	x	x	Cửa Lò (Nghệ An)
16	Thuyền sông vàng	8, 00	1, 30	x	5 tấn	Quy Nhơn (Bình Định)
17	Thuyền lưới	25, 00	3, 90	x	35 tấn	Trà Cổ (Quảng Ninh)

*Nguồn: Ghi chép của J.B. Piétri (1943): Voiliers d'Indochine Thuyền buồm Đông Dương (Đỗ Thái Bình dịch), Nxb. Trẻ.*

### 3. Kết luận

Trong hoạt động bảo vệ vùng biển Tây Nam, triều Nguyễn đã thiết lập một hệ thống công xưởng đóng thuyền quy mô, đóng vai trò nền tảng trong việc xây dựng lực lượng thủy quân

mang tính chất tư nhân, các công xưởng này vẫn được triều đình quản lý thông qua hệ thống đăng ký, đo đạc và đánh thuế di chuyển. Việc kiểm soát được thực hiện bởi đội ngũ cai lại và cai trung, nhằm bảo đảm sự minh bạch trong

vận chuyển và thu thuế di chuyển. Công xưởng đóng thuyền dân dụng được hình thành rộng khắp các địa phương ven biển, nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hóa nội vùng của cư dân.

Mạng lưới công xưởng đóng thuyền dưới triều Nguyễn đóng vai trò thiết yếu trong việc xây dựng và phát triển hệ thống tàu, thuyền phục vụ mục tiêu quân sự và kinh tế. Mặc dù được phân thành ba nhóm chính, song các công xưởng này không vận hành biệt lập mà duy trì mối quan hệ mật thiết với nhau. Theo đó, thợ lành nghề từ các xưởng tư nhân và dân dụng có thể được điều động làm việc tại các xưởng kinh sư và được hưởng chế độ đãi ngộ tương xứng. Việc thiết lập mạng lưới công xưởng không chỉ nhằm đáp ứng yêu cầu bảo vệ chủ quyền biển, đảo, mà còn tạo động lực thúc đẩy giao thương, buôn bán, góp phần phát triển nền kinh tế hàng hải quốc gia.

Hệ thống thuyền triều Nguyễn được thiết kế đa dạng về loại hình và chức năng, nhằm thích ứng với yêu cầu nhiệm vụ cụ thể. Đặc biệt, quá trình tiếp thu kỹ thuật phương Tây trong thiết kế và chế tạo thuyền cho thấy năng lực thích ứng và tư duy đổi mới kỹ nghệ thủy quân của triều Nguyễn. Qua đó có thể khẳng định, hệ thống công xưởng đóng thuyền và các loại thuyền dưới triều Nguyễn là nền móng quan trọng cho sự phát triển của hải quân và kinh tế biển Việt Nam trong những giai đoạn tiếp theo. ♦

4. R. Morineau: “Những di tích lịch sử ở vùng hạ lưu Bao Vinh”, trong *Những người bạn cố đô Huế*, Nxb. Thuận Hóa, Huế, 1997, tr. 298.
5. Quốc sử quán triều Nguyễn: *Đại Nam thực lục*, Nxb. Giáo dục, Hà Nội, 2006, t. 2, tr. 270.
6. Tôn Nữ Quỳnh Trân: “Vua Gia Long và ngành đóng thuyền tại Nam Bộ”, trong *Những vấn đề lịch sử về triều đại cuối cùng ở Việt Nam*, Trung tâm Bảo tồn Di tích Cố đô Huế và Tạp chí *Xưa và Nay* xuất bản, Huế, 2002, tr. 316-317.
7. Patrick J. Honey: *Việt Nam vào thế kỷ XIX qua hồi ký của John White, John Crawford, George Gibson*, Tạp chí *Nghiên cứu Huế*, 1999, t. 1, tr. 215.
8. Lê Quý Đôn: *Phủ biên tạp lục*, *Sđd*, tr. 264.
- 9, 10. Dẫn theo Bùi Gia Khánh: *Thủy quân triều Nguyễn (1802 - 1884)*, Nxb. Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội, 2018, tr. 108.
11. Quốc sử quán triều Nguyễn: *Đại Nam thực lục*, *Sđd*, t. 2.
12. Nội các triều Nguyễn: *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, Nxb. Thuận Hóa, Huế, 1993, t. 13, tr. 384-387.
13. Lê Quý Đôn: *Phủ biên tạp lục*, *Sđd*, tr. 302-303.
- 14, 17, 18. Dẫn theo Li Tana: *Thuyền và kỹ thuật đóng thuyền ở Đàng Trong cuối thế kỷ 18, đầu thế kỷ 19*, Tạp chí *Nghiên cứu và Phát triển*, Hà Nội, số 4(38), 2002, tr. 82, 83, 84.
15. John White: *Hành trình tới Đàng Trong*, Oxford University Press, Kuala Lumpur, 1972, p. 235.
16. Trịnh Hoài Đức: *Gia Định thành thông chí*, Nxb. Bến Nghé xưa, Thành phố Hồ Chí Minh, 1992, tr. 40-41.
19. Trịnh Hoài Đức: *Gia Định Thành thông chí: Thành trì chí*, Nxb. Bến Nghé xưa, Thành phố Hồ Chí Minh, 1992, tr. 21.
20. Dẫn theo Nguyễn Thế Trung: *Công cuộc khai thác tài nguyên thiên nhiên và phát huy vị thế thương mại vùng biển đảo Hà Tiên - Kiên Giang trong mạng lưới thương mại Đông Nam Á dưới thời các chúa Nguyễn*, Tạp chí *Nghiên cứu lịch sử*, số 3 (503), 2018, tr. 12.
21. Quốc sử quán triều Nguyễn: *Đại Nam thực lục*, *Sđd*, tr. 273
22. Dẫn theo Li Tana: *Thuyền và kỹ thuật đóng thuyền ở Đàng Trong cuối thế kỷ 18, đầu thế kỷ 19*, *Tlđđ*, tr. 84.
23. Trần Đức Anh Sơn: *Ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Việt Nam thời Nguyễn*, Nxb. Văn hóa - Văn nghệ Thành phố Hồ Chí Minh, 2014, tr. 22.
24. Trần Đức Anh Sơn: *Ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Việt Nam thời Nguyễn*, Nxb. Dân trí, Hà Nội, 2018, tr. 26-27.
25. Thích Đại Sán: *Hải ngoại ký sự*, Nxb. Sự phạm, Hà Nội, 2016, tr. 230.
- 26, 27, 29. Lê Quý Đôn: *Phủ biên tạp lục*, *Sđd*, tr. 411, 413, 189-190.
28. Dẫn theo Li Tana: *Thuyền và kỹ thuật đóng thuyền ở Đàng Trong cuối thế kỷ 18, đầu thế kỷ 19*, *Tlđđ*, tr. 82.
30. Bao gồm Thuyền ngự, thuyền ngự bọc đồng, thuyền rồng, thuyền lâu, tư chu, thuyền lẻ, thuyền đình, thuyền dẫn đình, thuyền sai, thuyền ván sam, thuyền ván sam nhỏ kiểu phương Tây, thuyền khoái, thuyền khinh, thuyền ô, thuyền châu, thuyền bọc đồng, thuyền đồng nhiều dây, thuyền tuần dương, thuyền hải đạo, thuyền hải vận, thuyền hiệu Ba, thuyền hiệu Lăng, thuyền hiệu Hải, thuyền hiệu Dương, thuyền hiệu An, thuyền hiệu Tĩnh...
31. Nội các triều Nguyễn: *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, *Sđd*, t.13, tr. 404-408.
32. Ngô Đức Thịnh, Nguyễn Việt: *Thuyền bè truyền thống Việt Nam (Đặt một số vấn đề dưới góc độ dân tộc học)*, Tạp chí *Nghiên cứu lịch sử*, Hà Nội, 1984, số 6, tr. 50.
33. Nay thuộc tỉnh Khánh Hòa.
34. Nay thuộc tỉnh An Giang.
35. Nay thuộc tỉnh Quảng Trị.
36. Nay thuộc Thành phố Hồ Chí Minh.
37. Nay thuộc tỉnh Gia Lai.

1. *Archives des Missions Étrangères de Paris*, Cochinchine, Vol. 747, pp. 869-872.
2. Lê Quý Đôn: *Phủ biên tạp lục*, Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội, 1977, tr. 112.
3. P. Huard, M. Durand: *Connaissances du Viet-Nam*, École Française d'Extrême-Orient, Hanoi, 1954, p. 299.