

Cảng biển Đà Nẵng với hoạt động cứu nạn, cứu hộ người và tàu thuyền nước ngoài giai đoạn 1802-1888

Phạm Thị Thơm*

Nhận ngày 3 tháng 3 năm 2025. Chấp nhận đăng ngày 22 tháng 8 năm 2025.

Tóm tắt: Thế kỉ XIX, Đà Nẵng là hải cảng quan trọng trong hoạt động kinh tế và bảo vệ chủ quyền của nhà Nguyễn. Năm 1803, nhận ra vai trò quan trọng về chủ quyền biển đảo và vai trò quan yếu của hải cường, Gia Long đề ra chính sách cứu nạn. Cảng Đà Nẵng trở thành một phần quan trọng trong chính sách này. Bằng phương pháp phân tích sử liệu, căn cứ theo ghi chép của Đại Nam Thực lục và một số công trình nghiên cứu liên quan khác, bài viết phân tích các hoạt động cứu nạn, cứu hộ người nước ngoài ở cảng biển Đà Nẵng dưới triều Nguyễn. Năm 1858, liên quân Pháp - Tây Ban Nha tấn công vào bán đảo Sơn Trà, hoạt động cứu nạn, cứu hộ ở Đà Nẵng không còn diễn ra thường xuyên do triều đình nhà Nguyễn phải lo củng cố về mặt quân sự. Hoạt động này chấm dứt hoàn toàn từ năm 1888, khi Đà Nẵng từ một đơn vị hành chính dưới triều Nguyễn trở thành một vùng nhượng địa có hệ thống pháp lý và quản lý riêng của chính quyền thực dân Pháp.

Từ khóa: Cứu nạn, cứu hộ; người nước ngoài; cảng Đà Nẵng.

Phân loại ngành: Sử học

Abstract: In the 19th century, Đà Nẵng served as vital seaport for both the economic activities and the defense of the Nguyễn dynasty's sovereignty. Recognizing its critical role in maritime sovereignty and coastal defense, Emperor Gia Long promulgated a marine rescue policy in 1803. Đà Nẵng port became an important part of this policy. Using the method of the historical source analysis, specifically based on the records in *Đại Nam thực lục* (known as Veritable Records of the Great South) and other relevant research works, this article analyzes the maritime search and rescue activities for foreigners in Đà Nẵng port under Nguyễn dynasty. In 1858, the French-Spanish coalition attacked the Sơn Trà Peninsula, these maritime search and rescue activities were significantly curtailed because the Nguyễn court had to prioritize military consolidation. This activities ceased entirely in 1888, when Đà Nẵng transitioned from being an administrative unit under the Nguyễn dynasty to becoming a concession territory with its own distinct legal and administrative system under the French colonial government.

Keywords: Marine search and rescue activities, foreigner, Đà Nẵng port.

Subject classification: History

1. Mở đầu

Cửa biển Đà Nẵng là một vùng biển sâu trung bình 10-15m, được che chắn bởi núi Hải Vân ở phía bắc, núi Phước Tường ở phía tây, về phía đông là bán đảo Sơn Trà. Với điều kiện địa lý thuận lợi (chỉ cách Hội An khoảng 30 km về phía bắc), đặt Đà Nẵng vào vị trí một cảng biển lớn từ rất sớm. Trong suốt chiều dài lịch sử, cảng biển này còn có nhiều tên gọi khác nhau như: Cửa Hàn, Touron, Tourane, Hiện Cảng,... Từ thế kỉ XVIII trở đi, khi Hội An bắt đầu sa sút thì sự quan tâm của thương nhân ngoại quốc đối với Đà Nẵng ngày càng nhiều hơn (Nguyễn Văn Đăng, 1999; Vũ Hoài An, 2017). Vị trí của Đà Nẵng đã cho

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

Email: phamthom.410@gmail.com

thấy đây là một cảng biển lý tưởng để các con tàu lớn hàng ngàn tấn dễ dàng ra vào, đặc biệt là những tàu chạy bằng hơi nước của phương Tây ít chịu phụ thuộc vào chế độ gió mùa và luồng nước. Độ sâu và kín của cảng biển này cũng mang đến những điều kiện thuận lợi cho việc tránh bão và tu sửa tàu thuyền. Từ khoảng năm 1830 trở đi, trước những biến chuyển quan trọng của khu vực, vua Minh Mạng quy định các tàu thuyền phương Tây chỉ được cập cảng Đà Nẵng để buôn bán làm cho cảng biển này trở nên quan trọng hơn bao giờ hết. Cảng Đà Nẵng dưới thời Nguyễn không chỉ là nơi diễn ra các hoạt động giao thương thông thường mà còn là khu vực thể hiện ứng xử của người đứng đầu nhà nước với nước ngoài trong các mối quan hệ chính trị, ngoại giao. Năm 1803, Gia Long lần đầu tiên đưa ra chính sách cứu nạn trên biển (Phạm Thị Thơm, 2018) bao gồm các hỗ trợ về tiền, gạo, nơi ở nhằm giúp những người nước ngoài gặp tai nạn bão gió trên Biển Đông. Từ đó đặt tiền đề cho những hoạt động cứu nạn được nối dài dưới các triều vua sau đó trong suốt thế kỉ XIX. Trong hơn 80 năm tồn tại dưới sự quản lý của nhà Nguyễn, cảng biển Đà Nẵng đã là địa điểm lui tới thường xuyên của các tàu thuyền gặp nạn đòi hỏi nhà Nguyễn phải có những tính toán hợp lý vừa đảm bảo an ninh hàng hải của khu vực, đảm bảo an ninh chủ quyền quốc gia mà vẫn giữ được nhịp thương mại, bang giao với các nước trong khu vực. Từ năm 1888, Đà Nẵng trở thành “nhượng địa” (concession) của Pháp. Trong bài viết này, chúng tôi lấy mốc năm 1802 là mốc thời gian khởi đầu của nhà Nguyễn và thời điểm năm 1888 khi cảng biển Đà Nẵng cũng như vùng đất Đà Nẵng nói chung trở thành nhượng địa của người Pháp, kết thúc thời gian hơn 80 năm quản lý cửa biển Đà Nẵng của nhà Nguyễn để tiến hành làm rõ những hoạt động cứu nạn, cứu hộ đã diễn ra tại cảng biển quan trọng này.

2. Các quy định cứu nạn, cứu hộ người nước ngoài của triều Nguyễn

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

2.1. Chính sách ân cấp đối với người bị nạn

Gia Long năm thứ 2 (1803) chuẩn định rằng: Những thuyền buôn bị bão, vỡ thuyền, của cải mất hết, đó là nhà buôn bị tai nạn. Quan sở tại nên căn cứ vào số nhân khẩu trong thuyền để cấp phát cho mỗi người 1 tháng lương thực trích từ kho lương của nhà nước (Nội các triều Nguyễn, 1993b: 408). Ngoài việc chủ động cứu giúp người nước ngoài bị nạn bằng các ân cấp trước mắt là tiền và gạo, nhà Nguyễn còn đặt lệ nhằm hỗ trợ các nạn nhân về nước bằng cách cho được tự do về nước hoặc sinh sống tại Việt Nam và hỗ trợ đưa người bị nạn về họ về nước thuận lợi. Điều này được Gia Long quy định rõ: “khi thuận gió, cho được tùy tiện đáp theo thuyền buôn về nước” (Nội các triều Nguyễn, 1993a: 437). Riêng các quan quân, trí thức nhà Thanh gặp nạn, triều đình nhà Nguyễn lại tỏ ra rất coi trọng hoạt động này. Sau khi cứu giúp các nạn nhân với mức ân cấp tiền, gạo vượt trội hơn hẳn các đối tượng khác, triều đình nhà Nguyễn còn đặt lệ biệt đãi quan quân, trí thức nhà Thanh với nhiều chế độ đặc biệt và chủ động đưa họ về nước khi thuận lợi. Ngay từ thời Gia Long, Hội điển

chép rõ: “Phàm thuyền công nước Thanh bị gió dạt đến đều hậu giá giúp đỡ đưa về, rồi làm công vãn đưa đệ độc phủ nước ấy biết (Nội các triều Nguyễn, 1993e: 379). Dưới triều vua Tự Đức, triều đình cũng nhiều lần nhắc lại việc “quan tỉnh chẩn cấp gạo, tiền” (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2007g: 244) cho các thuyền buôn gặp nạn đồng thời “phái người đưa giúp về nước” (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2007g: 265) đối với các trường hợp bị nạn là quan quân nhà Thanh.

2.2. Chính sách ân cấp đối với tàu thuyền và hàng hóa

Đối với các nạn nhân bị nạn là người nước ngoài, bên cạnh quy định ân cấp về tiền, gạo, các vị vua nhà Nguyễn còn đặt ra lệ định với cả thuyền bè, tạo điều kiện để họ tiếp tục buôn bán hoặc thuận lợi trở về nước sau mỗi lần gặp nạn. Gia Long năm 15, chuẩn y lời bàn của Bộ Hộ về việc thuyền buôn đến buôn bán ở cảng khác rồi bị gió, trong thuyền không có hàng hóa, không gãy vỡ cột buồm, bánh lái mỗ neo thì tạm thời cho bỏ neo đỗ ở phía dưới dòng nước, canh giữ cẩn thận đồng thời quan sở tại tâu lên và xét nhân khẩu để cấp phát tiền, củi gạo đồ ăn rồi yêu cầu rời đi, không được phép lên bờ (Nội các triều Nguyễn, 1993a: 433-434). Đối với các thuyền buôn bị gió dạt vào mà trong thuyền vẫn còn hàng hóa thì dựa vào lệ đánh thuế, đối với thuyền buôn bị gió dạt mà trong thuyền không có hàng hóa, khi trở về chỉ chở hóa vật để phục vụ việc thổi nấu thì được miễn thuế (Nội các triều Nguyễn, 1993a: 418-419). Thời Minh Mạng, các thuyền buôn nước ngoài bị nạn, bánh lái cột buồm vỡ gãy, hàng hóa thiệt hại nhiều, đã được quan địa phương kiểm chứng thì miễn giảm 5 phần 10 thuế nhập cảng (Nội các triều Nguyễn, 1993a: 426).

3. Hoạt động cứu nạn, cứu hộ người nước ngoài ở Đà Nẵng

3.1. Lực lượng cứu nạn, cứu hộ ở hải cảng Đà Nẵng

Trước khi người Pháp nổ phát súng đầu tiên lên bán đảo Sơn Trà vào 1/9/1858, hệ thống phòng thủ ở Đà Nẵng có thể khái quát như sau: trên núi Sơn Trà có đồn Trấn Dương (thiết lập năm 1856 dưới triều Tự Đức) dưới chân núi là pháo đài Phòng Hải (thiết lập dưới thời Minh Mạng). Tại cửa Hàn, phía tả ngạn là thành Điện Hải, hữu ngạn là thành An Hải (thiết lập năm 1813). Từ đây đi về phía bắc là các căn cứ hỗ trợ và phòng bị khác như: tấn Câu Đê, pháo đài Định Hải, đồn Chơn Sáng và Hỏa Phong pháo đài. Việc canh phòng đều do các Trấn thủ, Thủ ngự và Quân lính triều đình thực hiện, chịu sự chỉ đạo trực tiếp từ triều đình nhà Nguyễn ở Huế. Từ đó, có thể tiên đoán lực lượng phụ trách thực thi cứu nạn, cứu hộ ở Đà Nẵng chính là lực lượng làm công tác tuần phòng ở các tấn, bảo, pháo đài xung quanh cửa biển Đà Nẵng. Năm 1838, vua Minh Mạng ban dụ: “Cửa biển Đà Nẵng nếu thấy có thuyền Tây dương hay qua mặt biển hoặc đi vào trong vịnh Trà Sơn thì viên lãnh binh và tấn thủ chuyên coi hai thành ấy (Điện Hải và An Hải) lập tức phải xem xét thuyền binh hay thuyền buôn, một mặt đem qua tình hình chạy ngựa vào tâu trước, một mặt phái người đến nơi xét hỏi” (Nội các triều Nguyễn, 1993e: 374). Điều đó cho thấy, viên Thủ ngự trấn giữ cửa biển Đà Nẵng, Thành thủ ủy phụ trách các pháo đài xung quanh cùng một số lượng lớn binh đóng giữ là lực lượng chính tham gia công tác cứu nạn, cứu hộ ở cảng biển Đà Nẵng.

Tại tấn biển Đà Nẵng, các viên Thủ ngự có trách nhiệm thường xuyên phái thuyền nhẹ ra biển, đem theo kính thiên lý để quan sát việc đi lại của tàu bè nước ngoài, như vậy có thể nhận biết và xử lý kịp thời mỗi khi tàu thuyền gặp nạn. Đại Nam nhất thống chí cho biết: “đầu đời Gia Long đặt một viên thủ ngữ, một viên hiệp thủ và 17 người thủ binh, năm Minh Mạng thứ 9 (1828) cấp cho ngựa trạm, năm thứ 17 (1836) đặt vọng lâu ở tấn sở, cấp cho kính thiên lý để xem xét ngoài biển” (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2006: 435). Trong khi đó,

tại các pháo đài, đồn, bảo, lực lượng thường trực ở đây được triều đình tăng cường theo thời gian. Năm 1813 Gia Long cho xây dựng đài Điện Hải và bảo An Hải và cho 500 quân đóng giữ tại đây (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2002: 857). Năm 1830, triều đình bổ nhiệm Nguyễn Văn Lương chỉ huy thành Điện Hải và Tổng Văn Nghĩa chỉ huy thành An Hải. Lực lượng bảo vệ được tuyển chọn từ lính quê ở Quảng Nam gồm 500 biên binh, lấy hai thuyền ô và hai thuyền sam bản ở kinh vào tăng phái cho 2 thành (Đỗ Bang, 2017: 184). Đến năm Tự Đức thứ nhất (1848) đặt chuẩn: Tấn Đà Nẵng phái lấy 50 tên pháo thủ ở vệ Hộ Vệ, Cảnh Tắt và doanh Thần Cơ cùng 40 tên pháo thủ thuộc tỉnh, định làm 6 tháng 1 lần thay đổi và lấy tháng 5 và tháng 11 làm kỳ thay phiên (Nội các triều Nguyễn, 1993e: 377). Hơn nữa, triều đình còn tăng cường cho Đà Nẵng 10 chiến thuyền (thuyền Hải đạo lớn 5 chiếc, thuyền Hải đạo nhỏ 5 chiếc, đồ vật phụ tùng thuyền và cái sản thủy chiến) và giao cho Lãnh binh chuyên quản 2 thành An Hải, Điện Hải là Lương Văn Liễu nhận giữ (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2007d: 754) nhằm tăng cường khả năng ứng cứu, giải quyết các công việc quan trọng ở Đà Nẵng mà cứu nạn là việc cần phải xử lý gấp trong mọi tình huống.

Song song với việc thực hiện các công tác cứu trợ, cứu hộ người và tàu thuyền, mỗi khi có thuyền gặp nạn cập cảng, lực lượng ở tấn biển hay các pháo đài, đồn, bảo ở Đà Nẵng còn phải cử người lập tức báo tin tức về kinh đô. Năm 1830, vua Minh Mạng trực tiếp ban chỉ dụ xuống các tấn, bảo, pháo đài ở Đà Nẵng và đặt thành lệ “phải lập tức làm tờ tâu do đường trạm phi ngựa dâng lên” trong đó cần báo cáo rõ tàu thuyền nước nào và đến vì vấn đề gì để “sớm biết hết tình trạng, điều ấy là rất quan trọng, nhân báo mà chậm trễ đến nỗi làm lỡ công việc thì phải trị tội thêm bậc, không tha” (Nội các triều Nguyễn, 1993d: 666-667). Quy định này được lực lượng quan quân ở cửa biển Đà Nẵng thực hiện rất nghiêm túc. Điều đó được thể hiện qua hai bản tấu của Thủ ngự cửa biển Đà Nẵng Nguyễn Văn Ngữ và hai bản Tấu của Nội Các (Hà Tông Quyền và Trương Đăng Quế) về việc cứu hộ một chiếc tàu Pháp trên đường sang Lữ Tống [Philippines] buôn bán gặp nạn ở phía Tây Hoàng Sa ngày 21 tháng 7. Điều hết sức đặc biệt là cả bốn bản tấu này đều được ghi nhận trong cùng một ngày [ngày 27 tháng 6 năm Minh Mạng thứ 11 (1830)] và đều được vua Minh Mạng ngự lãm [đã xem]. Nội dung các bản tấu đều trình báo vụ việc người Pháp E-doa cùng 11 thủy thủ đã được ban cấp lương thực cũng như giúp đỡ sửa chữa thuyền và đồng thời hỗ trợ đi tìm một chiếc thuyền khác hiện đang thất lạc ở khu vực Hoàng Sa (Bộ Ngoại giao - Ủy ban Biên giới Quốc gia, 2013: 52-55.) Điều đó cho thấy sự phối hợp chặt chẽ và nhanh chóng giữa các lực lượng ở địa phương và cơ quan đầu não của Nhà nước ở kinh đô. Từ những báo cáo kịp thời này, các vị vua nhà Nguyễn có thể chủ động đưa ra những biện pháp xử lý cũng như có những ân cấp khác đối với từng vụ việc cụ thể bởi khoảng cách từ việc đề ra chính sách đến thực thi chính sách là rất lớn và cần có sự điều chỉnh kịp thời.

3.2. Nơi cư trú tạm thời của các nạn nhân ở cảng biển Đà Nẵng

Nhìn từ điều kiện địa lý, có thể thấy, Đà Nẵng là điểm đến thích hợp với các tàu buôn có kích cỡ lớn của người phương Tây hơn cả. Với các tàu phương Tây có trọng tải lớn, cảng Đà Nẵng là sự lựa chọn tối ưu về độ sâu, độ rộng và mức độ an toàn khi neo đậu trong thời gian dài. Trong bản báo cáo về chuyến đi đến Đà Nẵng năm 1778, Chapman đã nhận xét: “hải cảng Đà Nẵng là một nơi tàu bè có thể ẩn núp khi gặp thời tiết xấu” (Dẫn theo Võ Văn Dật, 2019: 78). Vì thế dưới thời chúa Nguyễn, ngoài các quy định đối với người bị nạn, các tàu bị nạn cũng được quy định phải đậu lại sửa chữa ở Cù Lao Chiêm và cửa Hàn [Đà Nẵng]. Trong *Phủ biên tạp lục*, Lê Quý Đôn chép: “thuyền đi buôn bán ở nước khác gặp gió dạt vào, làm đơn trình xin tạm đậu để sửa chữa thì cho đậu ở cửa Hàn và chỗ Cù Lao Chiêm,

sửa thuyền xong thì dân thủ lệ và dân tiếp cận áp đuổi ra khỏi cửa biển” (Lê Quý Đôn, 2007: 294). Như vậy, dưới thời chúa Nguyễn, Đà Nẵng không chỉ là “tiền cảng” để vận chuyển hàng hóa đến Hội An, là nơi xây dựng kho chứa hàng mà còn là địa điểm sửa chữa các tàu thuyền bị hỏng và là nơi neo đậu tránh bão của tàu thuyền.

Kể từ sau thời điểm 1830, chính quyền nhà Nguyễn quyết định “mở cánh cửa hẹp” ở cảng biển Đà Nẵng để dễ kiểm soát hoạt động của các tàu thuyền phương Tây mà vẫn giữ quyền tự do nhập cảng trên khắp lãnh thổ Việt Nam đối với người Hoa. Điều đó càng làm tăng vị thế, vai trò của hải cảng Đà Nẵng trong các hoạt động thương mại, quân sự, ngoại giao cũng như cứu nạn, cứu hộ các tàu nước ngoài bị nạn ở khu vực biển miền Trung Việt Nam. Đánh giá về cảng Đà Nẵng, Quốc sử quán cho rằng đây là “vũng biển lớn, nước sâu lại rộng, có thể chứa được hàng ngàn thuyền ghe, phía ngoài có núi che, không phải lo về sóng gió, những tàu thuyền qua lại lúc chưa tiện gió phần nhiều đỗ ở đây” (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2006: 430).

Trong quy định cứu nạn, cứu hộ được Nhà nước đặt làm lệ, người bị nạn sau khi cập bờ sẽ được lực lượng ở các tân biển, pháo đài giúp đỡ. Họ được cấp lương thực và cho đến ở nhà công quán. Điều này không những đảm bảo cho người bị nạn nhanh chóng hồi phục sức khỏe mà còn tạo điều kiện thuận lợi trong việc kiểm soát người nước ngoài nhập cảnh đến Việt Nam đặc biệt đối với người phương Tây. Dưới triều Nguyễn, nhà công quán được xây dựng để phục vụ cho các hoạt động ngoại giao cũng như công tác cứu nạn người nước ngoài đặc biệt là đối tượng quan quân, trí thức, nhà ngoại giao và thương nhân trong một số trường hợp đặc biệt. Trong một ghi chép về chiếc thuyền *Navigateur* khởi hành từ Bordeaux đi Ma Cao gặp nạn phải cập cảng Đà Nẵng tháng 11 năm 1827 cho biết: “Hành khách và thủy thủ được phép xuống đất và mang theo hành lý cùng hàng hóa. Hành khách cùng ở vào trong một ngôi nhà. Nhà vua cho phép họ ở lại địa điểm này trong một thời gian ngắn cho đến khi nào họ tìm được cách đi nơi khác” (Léopold Cadière, 2002: 360-361). Năm 1844, dưới thời kỳ trị vì của vua Thiệu Trị, tàu buôn nước Anh gặp bão dạt vào cửa biển Đà Nẵng. Sau khi nhận được tập tâu báo từ tân thủ Đà Nẵng, ngoài ân cấp cho người bị nạn theo quy định đặt ra ban đầu, vua Thiệu Trị trực tiếp ra lệnh “cho ở lại nhà công quán, ban cấp 200 quan tiền, 100 phương gạo, khi thuận gió cho đáp theo thuyền công về nước” (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2007e: 768). Có thể thấy, trong chính sách cứu nạn người nước ngoài, nhà công quán là nơi sinh hoạt của các nạn nhân bị nạn cho đến khi họ sửa chữa xong thuyền bè đôi với các tàu thuyền bị hư hại và cũng là nơi chờ của những nạn nhân bị nạn được đi theo thuyền buôn về nước hoặc thậm chí được nhà nước đưa về nếu họ bị mất hết của cải và hàng hóa. Thời gian sống ở nhà công quán tùy thuộc vào tính chất của từng vụ việc như người bị nạn là thương nhân hay quan quân, trí thức và họ đến từ nước nào. Đôi khi, họ sống ở nhà công quán khoảng 6 tháng thậm chí một năm vì phải chờ thuyền buôn đến Việt Nam buôn bán hoặc chờ thuận gió để về nước.

Ở cửa biển Đà Nẵng, nhà công quán là nơi chính thức tổ chức đón tiếp đặc sứ các nước phương Tây đến bang giao với nhà Nguyễn. Mỗi khi có các đoàn ngoại giao hoặc các thương thuyền gặp nạn, công việc đón tiếp, hỗ trợ người và thuyền bè đều diễn ra tại đây. Theo *Đại Nam thực lục*, “nhà công quán ở cửa biển Đà Nẵng tỉnh Quảng Nam, một tòa 3 gian 2 chái. Phàm những khi phái viên ở kinh đến làm việc công hay tàu ngoại quốc đến đậu mà cần đòi đến đề hỏi han thì lấy đây làm nơi việc công” và đến năm 1840, triều đình tiến hành sửa chữa hoặc mở rộng “nhà công quán ở cửa biển Đà Nẵng, tỉnh Quảng Nam một sở bốn phía tường xây gạch vuông đến 9 trượng, thân cao 3 thước 8, trước sau đều xây một cửa tò vò” (Lưu Trang, 2005: 92). Do thiếu hụt về tư liệu nên cho đến nay, vị trí nhà công quán ở Đà Nẵng

vẫn là khoảng trống khoa học cần tiếp tục được nghiên cứu. Trong một khảo cứu về phố cảng Đà Nẵng, Lưu Trang từng xác định nhà công quán có thể ở phía tả ngạn sông Hàn, ngay trong khuôn viên hoặc kế cận thành Điện Hải (Lưu Trang, 2005: 93). Trong hồi kí của Bougainville, đại diện nước Pháp đi tàu Thétis đến Đà Nẵng ngày 12/1/1825, ông đã mô tả quang cảnh tiếp đón tại nhà công quán như sau: “Ngày mùng 4 tháng 2 năm 1825, tôi vào Đà Nẵng, chúng tôi lên bộ nơi đối diện với nhà công quán, ngoài sân, đứng đón chúng tôi đã có các quan mặc phẩm phục, xem có vẻ kỳ cục hơn là sang trọng, làm bằng xa tanh thêu chỉ vàng. Vệ binh Việt Nam đứng đầy trong sân, giữa sân, đây các loại thức ăn sẽ thiết đãi chúng tôi và rất đông dân chúng Đà Nẵng bao quanh vòng rào, cạnh rào có mấy con voi sắp hàng và quân hầu...” (Võ Văn Dật, 2019: 154-155). Các ghi chép đó đã phần nào cho thấy không khí và quang cảnh tại nhà công quán mỗi khi có các tàu nước ngoài cập bến.

Ngoài ra, ở gần các nhà công quán còn có các nhà kho. Đây là nơi chứa các mặt hàng hóa thiết yếu được nhà nước thu mua khắp nơi trong nước và nước ngoài để chi dùng khi cần thiết. Đối với các tàu thuyền và thương nhân gặp nạn, nhà nước sẽ cấp phát gạo, nhu yếu phẩm từ các nhà kho này. Ở Đà Nẵng có 2 kho là kho Đà Nẵng (hay kho Mỹ Thị) và kho Cu Đê. Mỗi kho bao gồm nhiều phòng, mỗi phòng hoặc một số phòng chứa một loại hàng hóa riêng biệt với số lượng khá nhiều. Một số kho để tạm chờ chuyển về kinh tiêu dùng, một số kho chứa các loại hàng hóa dành để xuất khẩu hay dự phòng như đường, lúa gạo, tôm cá, mắm muối và có cả kho chứa các hàng hóa quan trọng của nhà nước như tiền bạc, trang bị quốc phòng,... Năm 1840, vua Minh Mạng cho xây thêm “kho thóc công 3 tòa ở cửa biển Đà Nẵng tỉnh Quảng Nam, xây tường gạch trước sau đều dài 15 trượng 2 thước, tả hữu đều dài 23 trượng, thân cao 4 thước 5 tấc, đằng trước xây một cửa tò vò” (Lưu Trang, 2005: 121). Ở các kho này đều có quan Thủ ngự cai quản với số quân khá đông để bảo vệ và giúp việc nhập xuất hàng hóa. Thường mỗi kho có số quân là 100 người, trong thời gian ít hàng hóa chia thành hai ban thay nhau làm việc, nhưng lúc nhiều hàng có thể phải điều động tất cả làm việc. Thủ ngự kho có nhiệm vụ phải báo cáo tình hình kho bãi theo định kì về triều đình.

Về sau, Minh Mạng đưa ra quy định rõ đối với những thuyền phương Tây gặp nạn không có mất mát nghiêm trọng, không ảnh hưởng đến người và tài sản chỉ được cập cảng Đà Nẵng. Trong bản dự quy định rõ: “Sau khi thuyền nước ngoài đậu lại, nếu chỉ lấy củi lấy nước thì cho vào lấy ở nơi gần bờ. Lấy củi thì phải lấy ở núi Sơn Trà, gánh nước thì phải gánh ở chợ Hàn. Không được di tản vào làng xóm. Một hai ngày lấy xong thì chở đi, không được ở lâu để gây việc. Thuyền nước ngoài nếu muốn lên chợ ở trên bờ, tìm mua thức ăn thì cũng không cấm, nhưng chỉ cho đi trong số 10 người, không được đi quá nhiều và không mang theo binh khí, súng trường lên bờ để bắn cản” (Nội các triều Nguyễn, 1993d: 668). Như vậy, các thuyền bị nạn gió nhẹ được triều đình cho phép đậu tại cảng để mua các nhu yếu phẩm mà không nhận được các ân cấp của triều đình. Trong các ghi chép của người phương Tây cũng cho thấy tính nghiêm khắc của quy định này: “họ [nhà Nguyễn] cấm chúng tôi xâm nhập trong xứ, chúng tôi có thể gửi mua các thứ cần thiết ở tiệm tạp hóa tại Đà Nẵng, kiếm nước ngọt trên hòn đảo nhỏ nơi tàu đậu hoặc nơi lân cận” (Lưu Trang, 2005: 101). Dựa vào các ghi chép này, có thể suy đoán khu vực xung quanh cảng Đà Nẵng đã từng có nhiều cửa hàng/kho hàng với đủ các mặt hàng khác nhau phục vụ cho hoạt động thương mại ở Đà Nẵng, hỗ trợ hoạt động buôn bán với Hội An và thậm chí phục vụ các thuyền gặp nạn vào cảng. Rất có thể, bên cạnh các cửa hàng của thương nhân người Việt (số lượng không nhiều và quy mô không quá lớn) thì các Hoa thương đã từng có những cửa hiệu lớn ở xung quanh cảng Đà Nẵng để thuận tiện trong việc trao đổi hàng hóa với các tàu thuyền phương Tây cập cảng buôn bán. Sự nhộn nhịp của các cửa hàng này đã tạo điều kiện thuận lợi cho các tàu thuyền lớn cập cảng để lấy nước, mua thức ăn và sửa chữa tàu thuyền mỗi khi gặp nạn.

3.3. Một số vụ tai nạn của người nước ngoài được nhà Nguyễn cứu giúp ở cảng biển Đà Nẵng

Các hoạt động cứu nạn, cứu hộ người và tàu thuyền nước ngoài ở Đà Nẵng có thể chia thành 2 giai đoạn lớn: giai đoạn từ 1802-1858 là thời điểm nhà Nguyễn nắm quyền quản lý và duy trì hoạt động cứu nạn đạt hiệu quả cao nhất vì thế số lượng các ghi chép có liên quan đến hoạt động cứu nạn, cứu hộ tại cảng Đà Nẵng là khá nhiều, giai đoạn từ 1858 đến 1888 là thời điểm người Pháp đặt chân đến Đà Nẵng và gây ra cuộc nổi súng đầu tiên vào bán đảo Sơn Trà, sau khi người Pháp rút quân, các hoạt động cứu nạn, cứu hộ không còn được triều đình thực hiện một cách thường xuyên mà thay vào đó là hoạt động hồi phục nội thương, cải thiện cuộc sống nhân dân sau chiến tranh và củng cố hoạt động phòng thủ tại Đà Nẵng, năm 1888 được xem là mốc thời gian cuối cùng trước khi Đà Nẵng trở thành đất nhượng địa của người Pháp, chấm dứt hơn 80 năm kiểm soát và quản lý Đà Nẵng nói chung và cửa biển Đà Nẵng nói riêng của triều đình nhà Nguyễn.

Trong hầu hết các vụ tai nạn biển, các thủ ngữ, tầu thuyền sau khi kiểm tra và xác thực các thuyền gặp nạn do gió bão trên biển bị mất hàng hóa, lương thực sẽ căn cứ vào tình hình thiệt hại thực tế để có mức ân cấp phù hợp. Tuy nhiên, khi đưa ra chính sách cứu nạn với người nước ngoài, nhà Nguyễn đã dành nhiều ưu ái cho đối tượng bị nạn là Hoa kiều. Với sự linh hoạt, thức thời trong buôn bán, họ được hưởng nhiều đặc quyền của triều đình nhà Nguyễn (Dương Văn Huy, 2023). Năm Tự Đức thứ 9 (1856), 2 chiếc thuyền buôn của người nước Thanh gặp gió vào đậu ở 2 cửa biển Đại Chiêm, Đà Nẵng thuộc tỉnh Quảng Nam. Sau khi khám xét, tỉnh Quảng Nam dâng tâu có nội dung: “2 thuyền ấy bị bạt gió tình hình khổ sở thiệt hại, họ đã xin bỏ neo đậu nhờ 1 tháng, sửa chữa xong, đợi thuận gió quay buồm về nước. Tuy nhiên việc đậu nhờ 1 tháng trở lên theo lệ phải nộp thuế nhập cảng (thuyền Kim Dư đánh thuế 1417 quan 5 tiền, thuyền Vạn Xuân đánh thuế 812 quan 7 tiền) nhưng thuyền ấy gặp nạn, lượng cho giảm hay không xin đợi Chỉ” (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2007f: 430). Tập tâu này sau đó được vua Tự Đức phê duyệt cho miễn thuế do thuyền gặp nạn không còn hàng hóa. Những nạn nhân này sau khi nhận được ân cấp của triều đình đều được phép đến các Hội quán hoặc bang người Hoa tại Hội An để lưu trú trong khi đó các thuyền sẽ đậu tại cửa biển Đà Nẵng để sửa chữa sau đó có thể xin nhà Nguyễn mua hàng hóa trở về Trung Quốc và tuân thủ quy định đóng thuế buôn bán như lệ định.

Đặc biệt, với những thuyền công nhà Thanh đi công cán gặp nạn, triều đình nhà Nguyễn tỏ ra rất coi trọng việc ân cấp cho đối tượng này. Mặc dù đã đặt ra những lệ định cho các tàu thuyền nước ngoài gặp nạn nhưng trong tâm thức của các vị vua nhà Nguyễn thì “thuyền của nước Thanh nhân đi việc công trôi dạt đến, không phải ví như thuyền nước ngoài dạt vào” (Nội các triều Nguyễn, 1993c: 379-380). Và tất nhiên, lúc này các quy định được triều đình đặt ra trước đó chỉ mang tính chất tượng trưng bởi trên thực tế, số lượng tiền, gạo và lực lượng mà nhà Nguyễn sử dụng để giúp đỡ những thuyền gặp nạn là quan quân, trí thức nhà Thanh lớn hơn quy định gấp nhiều lần. Các tàu thuyền gặp nạn cập cảng Đà Nẵng cũng không nằm ngoài quy định đó. Có thể kể tới trường hợp của Tường sinh Vương Khôi Nguyên gặp bão dạt vào cửa biển Đà Nẵng năm 1822. Sau khi kiểm tra và xác thực thuyền gặp bão, triều đình cấp cho Vương Khôi Nguyên 5 lạng bạc, 1 bộ áo hàng vạt 2 chiếc ngoài bằng trù trong bằng vải, 1 chiếc quần lụa hàng màu. Sau đó, khi biết Vương Khôi Nguyên là người Phúc Kiến đi Đài Loan tham thi gặp nạn, Minh Mạng tiếp tục ban cho 100 lạng bạc và cử phái đoàn hộ tống Vương Khôi Nguyên theo đường bộ về nước (Nội các triều Nguyễn, 1993b: 410). Hay một trường hợp khác vào năm 1833, một chiếc quân thuyền đi tuần biển của tỉnh Quảng Đông nhà Thanh gặp gió bão, trôi dạt đến vịnh Sơn Trà tỉnh Quảng Nam. Chiếc thuyền này sau khi được Tầu thuyền mời vào nhà công quán đã cấp cho 300 quan tiền,

300 phương gạo. Sau khi nhận được tin tức tàu báo về trường hợp tàu công nhà Thanh gặp nạn, triều đình nhà Nguyễn lập tức sai Lang trung bộ Hộ Lê Trường Danh đến thăm hỏi, yên ủi và đem trâu, rượu thết đãi ưu hậu đồng thời cho thuyền đó đỗ lại cảng Đà Nẵng để sửa chữa, các binh khí và trượng đem theo một số bị hỏng cũng được nhà nước xuất kho ở Đà Nẵng tặng cho nhóm người bị nạn này 40 khẩu súng điều sang máy Trung Quốc và 40 khẩu súng trường kèm theo thuốc đạn (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2007b: 454). Điều đó cho thấy, những ân cấp ở mức cao nhất và đầy đủ nhất đều được triều đình dành cho đối tượng bị nạn là quan quân tri thức nhà Thanh. Quan hệ Việt - Trung đã chi phối và ảnh hưởng nhiều đến thái độ, chính sách và hành động của nhà Nguyễn với nhân dân “thiên triều” gặp nạn ở tất cả các cảng biển trong đó có Đà Nẵng (Phạm Thị Thơm, 2019).

Thế kỉ XIX, các thuyền buôn phương Tây gặp nạn cập cảng biển Đà Nẵng đều được triều đình cấp cho 1 tháng lương thực và miễn thuế nhập cảng đối với thuyền bị nạn mất hết hàng hóa. Trong trường hợp các thuyền buôn chỉ bị hư hại nhẹ, triều đình cho phép họ được đậu thuyền ở cửa biển Đà Nẵng để lấy củi nước. Trên thực tế, căn cứ vào những ghi chép của Quốc sử quán và Nội các, những tàu buôn phương Tây gặp nạn cập cảng Đà Nẵng đều bị nạn ở mức nghiêm trọng và nhận được sự giúp đỡ kịp thời, chu đáo từ phía triều đình. Sự ưu ái đó nằm ở việc mỗi khi nhận được thông báo có thuyền phương Tây gặp nạn, Minh Mạng đều trực tiếp chỉ dụ ân cấp vượt trội về tiền, gạo. Đồng thời trong một số trường hợp triều đình còn cử người đưa nạn nhân đến Hạ Châu (Singapore) để theo thuyền buôn về nước mà theo quy định, việc đưa về nước chỉ dành cho quan quân, trí thức nhà Thanh gặp nạn. Điển hình như trường hợp thuyền buôn của người Pháp là Đô-ô-chi-ly gặp bão ở hải phận Đà Nẵng năm 1830. Biết tin, Minh Mạng lập tức cấp cho họ 100 quan tiền, 50 phương gạo, đưa người bị nạn đến nhà công quán và tìm cách đưa họ về nước sau đó (Quốc sử quán triều Nguyễn, 1974: 245). Bản tâu của Thủ ngự cảng Đà Nẵng Nguyễn Văn Ngữ không chỉ đề cập chi tiết đến sự việc này mà còn cho ta biết thêm cách thức cứu giúp của lực lượng thực thi chính sách cứu nạn tại cảng biển Đà Nẵng. Trong bản tâu có đoạn: “Giờ Dần ngày 27 chợt thấy Tái phó Y-đóa và 11 thủy thủ đi một chiếc thuyền nhẹ vào cửa tân, nói canh hai ngày 21 tháng này, thuyền qua phía tây Hoàng Sa bị mắc cạn, nước ngập vào thuyền hơn tám thước. Thương thuyền đã bàn bạc dọn gấp hai rương tiền bạc công cùng một số dụng cụ, lương ăn chia nhau lên hai chiếc thuyền nhỏ theo gió trở về bờ. Nhưng thuyền của Đô-ô-chi-ly cùng phái viên, tiền bạc đi sau chưa thấy về. Thần lập tức sức cho thuyền tuần tiễu ở tân mang nước ngọt ra biển tìm kiếm. Nay xin tâu báo là đến giờ Ngọ thì gặp Đô-ô-chi-ly cùng phái viên, thủy thủ 15 người, hiện đã đưa về tân, người và tiền bạc đều an toàn” (Bộ Ngoại giao - Ủy ban biên giới Quốc gia, 2013: 55). Năm 1844, thuyền của nước Anh tiếp tục gặp nạn dạt vào cửa biển Đà Nẵng. Nhận được tin, triều đình đã cho phép họ ở lại nhà công quán, rồi ban cấp 200 quan tiền, 100 phương gạo và cho đáp theo thuyền công về nước (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2007e: 768). Qua hai sự kiện này, có thể thấy các ân cấp đối với thuyền buôn phương Tây cập cảng Đà Nẵng dưới thời Minh Mạng và Thiệu Trị đều khá tương đồng.

Đến thời kỳ Tự Đức, dù lúc này, tình hình đất nước đã có nhiều biến động, dù không còn những bi kịch dành cho các tàu thuyền phương Tây gặp nạn như các đời vua trước đó nhưng triều đình Tự Đức cũng không bỏ rơi các nạn nhân gặp nạn. Năm Tự Đức thứ 1 (1848), một chiếc thuyền Tây dương gặp nạn cập cảng Đà Nẵng, triều đình đã yêu cầu tỉnh thần Quảng Nam cấp cho các nạn nhân bị nạn áo quần, tiền, gạo, đồng thời an ủi họ (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2007f: 57). Từ sau năm 1858, người Pháp liên tục gây ra các cuộc xung đột quân sự ở Đà Nẵng khiến nhà Nguyễn phải tập trung giải quyết các vấn đề này. Trong suốt khoảng

thời gian từ 1860 đến 1888, kho Châu bản nhà Nguyễn chỉ có 1 châu bản ngày 22/12/1869 đề cập đến sự việc liên quan đến một thuyền buôn của người Anh gặp nạn ở Vạn Lý Trường Sa. Theo báo cáo của Thủ ngự Đà Nẵng, chiếc thuyền gồm 4 người phương Tây và 523 người Trung Quốc đến Hạ Châu [Singapore] bị mắc cạn ở Trường Sa dạt vào cửa biển Đà Nẵng. Họ cũng được Tấn thủ Đà Nẵng cứu giúp tiền và lương ăn trong 2 ngày để đến Gia Định đáp thuyền buôn đi Hạ Châu (Trung tâm nghiên cứu Quốc học, 2003: 159). Qua châu bản này, có thể thấy những cố gắng và trách nhiệm của nhà Nguyễn cũng như lực lượng biên binh ở cửa biển Đà Nẵng trong hoạt động cứu nạn người và tàu thuyền nước ngoài với tư cách là người làm chủ trước khi Đà Nẵng trở thành nhượng địa của người Pháp.

Ngoài mối quan hệ với các nước phương Tây như Anh, Pháp và nước láng giềng gần gũi như Trung Hoa, nhà Nguyễn cũng dành nhiều ưu ái cho các nạn nhân bị nạn là các thương nhân đến từ các quốc gia Đông Nam Á, điển hình là người Xiêm (Thái Lan). Mỗi khi tàu thuyền đến từ Xiêm gặp nạn, các Tấn thủ, Thủ ngự đều xem xét và cấp phát tiền gạo cho họ đủ chi dùng như lệ định. Trong một vài trường hợp, không rõ vì lý do đặc biệt nào đó mà các vị vua nhà Nguyễn đã chi một số tiền lớn để khoản đãi tàu Xiêm bị bão. Những ân cấp này vượt xa quy định cứu nạn đưa ra trước đó và cũng cao hơn rất nhiều các ân cấp đối với các thuyền buôn Xiêm đã từng gặp nạn ở Việt Nam. Cụ thể, năm Gia Long thứ 16 (1817), thuyền sứ nước Xiêm sang nước Thanh, gặp gió đậu vào Đà Nẵng sau đó bị cháy. Gia Long lập tức yêu cầu dinh thần Quảng Nam cấp cho hơn 200 phượng gạo (Quốc sử quán triều Nguyễn, 2002: 951). Có lẽ, do thuyền này bị nạn trên đường đi làm việc công cho nhà Thanh nên triều đình nhà Nguyễn mới có những ân cấp hậu hĩnh như vậy.

Từ các hoạt động cứu nạn, cứu hộ của nhà Nguyễn, có thể thấy những nạn nhân gặp nạn dù đến từ bất cứ quốc gia nào đều nhận được sự giúp đỡ của nhà Nguyễn mỗi khi họ cập cảng Đà Nẵng. Đây không chỉ là một cảng nhộn nhịp các hoạt động giao thương, cảng biển mang nặng tính phòng thủ mà còn là nơi cứu nạn, cứu hộ người và tàu thuyền gặp nạn trên biển. Ở một tầm nhìn rộng hơn, nhà Nguyễn đã cho thấy thái độ mềm mỏng và sự cố gắng duy trì chủ quyền và độc lập quốc gia trước sự bành trướng không ngừng của các quốc gia phương Tây trong bối cảnh tình hình các nước trong khu vực đang có sự mất ổn định.

4. Kết luận

Ngay từ sớm, cảng biển Đà Nẵng đã thu hút nhiều thương nhân nước ngoài đến buôn bán, đặt quan hệ ngoại giao. Với vị thế địa lý, vị thế thương mại đầy tiềm năng, đến giữa thế kỷ XIX, cửa biển Đà Nẵng trở thành điểm đến duy nhất cho các tàu thuyền nước ngoài, một quân cảng với nhiều thành trì, pháo đài phòng thủ sát bờ biển. Xuyên suốt thế kỷ XIX, các tàu thuyền nước ngoài đã liên tục cập bến Đà Nẵng với nhiều mục đích khác nhau. Khác với sự khát khe của triều đình nhà Nguyễn trong hoạt động buôn bán đối với người phương Tây ở cảng Đà Nẵng, các tàu thuyền nước ngoài gặp nạn đều được đưa vào cửa biển an toàn, hỗ trợ nơi ở tạm thời và cung cấp đầy đủ lương thực, nước uống, thuốc men cũng như hỗ trợ sửa chữa tàu thuyền. Ở Đà Nẵng, ngoài lực lượng ở tấn biển, các biên binh tại các pháo đài, bảo, đồn như An Hải, Điện Hải, Định Hải, Phòng Hải cũng tham gia trực tiếp vào hoạt động cứu nạn, cứu hộ người và tàu thuyền nước ngoài. Lực lượng tân phòng ở cửa biển này được triều đình nhà Nguyễn tăng cường theo thời gian do vị trí quan yếu của hải cảng Đà Nẵng. Tại đây, triều đình nhà Nguyễn cũng cho xây dựng các nhà công quán, các kho hàng hóa ngay tại cửa biển để sẵn sàng hỗ trợ thuyền gặp nạn. Với sự chuẩn bị toàn diện về nhân lực, vật lực, hải cảng Đà Nẵng dưới triều Nguyễn đã trở thành địa điểm giúp đỡ nhiều thuyền gặp nạn đến từ nhiều quốc gia như Trung Quốc, Anh, Pháp, Xiêm,... Và chỉ đến khi nhà Nguyễn buộc phải kí đạo dụ nhượng Đà Nẵng cho người Pháp, tách Đà Nẵng

khỏi Quảng Nam và đổi tên thành Tourane thì lúc này hoạt động cứu nạn tại cửa biển Đà Nẵng của nhà Nguyễn trong vai trò một người làm chủ mới chấm dứt, lịch sử Đà Nẵng bước sang trang mới dưới sự quản lý của người Pháp.

Tài liệu tham khảo

- Bộ Ngoại giao - Ủy ban Biên giới Quốc gia. (2013). *Tuyển tập các châu bản triều Nguyễn về thực thi chủ quyền của Việt Nam trên hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa*. Nxb. Tri thức.
- Cristophoro Borri. (2016). *Xứ Đà Nẵng Trong năm 1621*. Nxb. Tổng hợp Hồ Chí Minh
- Dương Văn Huy. (2023). *Người Hoa ở Việt Nam thời kỳ nhà Nguyễn trước Pháp thuộc*. Nxb. Khoa học xã hội.
- Đỗ Bang. (2017). “Hệ thống công trình phòng thủ Đà Nẵng dưới triều Nguyễn”. Trong *Đà Nẵng-Miền Trung: Những vấn đề lịch sử - văn hóa*. Nxb. Văn hóa Văn nghệ Hồ Chí Minh.
- Lê Quý Đôn. (2007). *Phủ biên tạp lục*. Nxb. Văn hóa thông tin.
- Lưu Trang. (2005). *Phố cảng Đà Nẵng (1802-1860)*. Nxb. Đà Nẵng.
- Léopold Cadière. (2002). “Chuyến phiêu du vào cõi chết của chiếc thuyền Navigateur”. Trong *Những người bạn cố đô Huế (BAVH), t.11*. Nxb. Thuận Hóa.
- Nguyễn Văn Đăng. (1999). *Đô thị Đà Nẵng dưới triều Nguyễn*. Nxb. Thuận Hóa.
- Nội các triều Nguyễn. (1993a). *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*. t.4. Nxb. Thuận Hóa.
- Nội các triều Nguyễn. (1993b). *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*. t.5. Nxb. Thuận Hóa.
- Nội các triều Nguyễn. (1993c). *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*. t.8. Nxb. Thuận Hóa.
- Nội các triều Nguyễn. (1993d). *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*. t.9. Nxb. Thuận Hóa.
- Nội các triều Nguyễn. (1993e). *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*. t.10. Nxb. Thuận Hóa.
- Quốc sử quán triều Nguyễn. (1974). *Minh Mệnh chính yếu*. t.6. Ủy ban dịch thuật - Bộ Văn hóa giáo dục và thanh niên xuất bản.
- Quốc sử quán triều Nguyễn. (2002). *Đại Nam thực lục*. t.1. Nxb Giáo dục.
- Quốc sử quán triều Nguyễn. (2006). *Đại Nam nhất thống chí*. t.2. Nxb. Thuận Hóa.
- Quốc sử quán triều Nguyễn. (2007a). *Đại Nam thực lục*. t.2. Nxb Giáo dục.
- Quốc sử quán triều Nguyễn. (2007b). *Đại Nam thực lục*. t.3. Nxb Giáo dục.
- Quốc sử quán triều Nguyễn. (2007c). *Đại Nam thực lục*. t.4. Nxb Giáo dục.
- Quốc sử quán triều Nguyễn. (2007d). *Đại Nam thực lục*. t.5. Nxb Giáo dục.
- Quốc sử quán triều Nguyễn. (2007e). *Đại Nam thực lục*. t.6. Nxb Giáo dục.
- Quốc sử quán triều Nguyễn. (2007f). *Đại Nam thực lục*. t.7. Nxb Giáo dục.
- Quốc sử quán triều Nguyễn. (2007g). *Đại Nam thực lục*. t.8. Nxb Giáo dục.
- Phạm Thị Thơm. (2018). Chính sách cứu nạn trên biển dưới triều vua Gia Long - Minh Mạng (1802-1840). *Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á*. số 3 (216).
- Phạm Thị Thơm. (2019). “Hoa kiều trong chính sách cứu nạn biển của nhà Nguyễn đầu thế kỷ XIX”. Trong *Kỷ yếu Hội thảo Khoa học quốc gia các nhà nghiên cứu trẻ*. Nxb. Đại học Huế.
- Trung tâm Nghiên cứu Quốc học (2003). *Châu bản triều Tự Đức 1848-1883*. Nxb. Văn học.
- Võ Văn Dật. (2019). *Lịch sử Đà Nẵng (1306-1975)*. Nxb. Hồng Đức.
- Vũ Hoài An. (2017). “Vai trò của sông Cỏ Cò với thương cảng Đà Nẵng - Hội An trong lịch sử”, in trong *Đà Nẵng - Miền Trung: Những vấn đề lịch sử-văn hóa*. Nxb. Văn hóa Văn nghệ Hồ Chí Minh.