

Chính sách cứu nạn trên biển dưới thời kỳ Gia Long, Minh Mạng (1802 - 1840)

PHẠM THỊ THƠM*

Tóm tắt: Từ nhận thức sâu sắc về chủ quyền biển đảo và vai trò quan yếu của hải cương, các vua Gia Long và Minh Mạng đã đưa ra nhiều chính sách quản lý, khai thác, bảo vệ vùng biển trong đó có chính sách cứu nạn. Với việc thực hiện cứu nạn toàn diện, triệt để; người bị nạn trong nước và người nước ngoài không chỉ nhận được các ân cấp tiền bạc, thức ăn, nước uống mà còn được triều đình hỗ trợ sửa chữa thuyền bè, miễn thuế nhập cảng, đưa về nước... Chính sách này đã phát huy hiệu quả tích cực trong việc đảm bảo an ninh hàng hải, khẳng định, thực thi và bảo vệ chủ quyền biển đảo nước ta trong lịch sử.

Từ khóa: Biển Đông; Chủ quyền; Cứu nạn trên biển; Gia Long; Minh Mạng.

1. Cơ sở ra đời hoạt động cứu nạn trên biển dưới triều vua Gia Long - Minh Mạng

Đầu thế kỷ XIX, dưới triều vua Gia Long và Minh Mạng, với tư tưởng hướng về biển khơi trong bối cảnh tương tác Đông - Tây ngày càng trở nên mạnh mẽ, hoạt động giao lưu kinh tế - chính trị - văn hóa đa chiều trên Biển Đông diễn ra nhộn nhịp cũng là nguyên nhân quan trọng làm cho các vụ đắm chìm tàu thuyền diễn ra thường xuyên hơn. Năm Minh Mạng thứ 14 (1833), Nội các Triều Nguyễn có đề cập tới vấn đề mắc cạn trên biển như sau: "Trong hải phận Quảng Ngãi, có một giải Hoàng Sa, xa trông trời nước một màu,

không phân biệt được nông hay sâu. Gần đây thuyền buôn thường bị hại [mắc cạn]"⁽¹⁾. Trong cuốn *The mandarin road to old Hue*, A.Lamb mô tả tàu Saint Michel đã bị đắm trên đường rời khỏi quần đảo Hoàng Sa đi Huế vào tháng 8/1830 và viên đại diện mới của nước Pháp đến Huế mà không còn tiền bạc hay hành lý, "chỉ độc bộ quần áo lót trên người"⁽²⁾.

Trên lĩnh vực giao thông vận tải, biển đã trở thành con đường lưu thông quen thuộc của cả dân gian và triều đình. Các chuyến đi công cán ra nước ngoài đặc biệt là các nước phương Tây đều được các vị vua đầu triều Nguyễn sử dụng con đường biển. Thậm chí ngay cả quan lại tại chức, quân

* Phạm Thị Thơm, Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, ĐHQGHN

lính bị bệnh qua đời cũng được nhà nước cho về quê an táng bằng đường biển. Bên cạnh đó, giao thông trên biển còn phục vụ đắc lực cho công việc vận tải mỗi năm. Năm Gia Long thứ 8 (1809), 65 chiếc thuyền vận tải của Bắc thành gặp gió ở ngoài phần biển Nghệ An hay năm Gia Long thứ 9 (1810) thuyền buôn ở cửa Eo (cửa Thuận An) và cửa Tư Dung bị chìm đắm, nhân dân có người chết đuối. Sang tới năm sau, *Đại Nam Thực Lục* tiếp tục ghi nhận thêm vụ đắm 16 thuyền vận tải ở vùng biển Vũng Chùa (thuộc Quảng Bình) do bão⁽³⁾. Qua khảo cứu một số bộ sử của nhà Nguyễn và các tư liệu khác thì vùng biển nước ta trải khắp ba kì đều có tàu thuyền bị nạn nhưng nhiều hơn cả là ở khu vực Trung Kỳ và quanh các đảo xa bờ. Hầu như tháng nào tại các cửa biển này cũng tiếp nhận các trường hợp bị nạn trôi dạt từ phía biển vào.

Thêm vào đó, một nhân tố quan trọng thúc đẩy sự ra đời của chính sách cứu nạn trên biển còn bắt nguồn từ tư tưởng nhân đạo của các vị vua đầu triều Nguyễn. Cả vua Gia Long và Minh Mạng đều có một quan niệm đối ngoại độ lượng và tiến bộ: “coi dân nào cũng thế, sao nỡ điềm nhiên ngồi nhìn mà không cứu ư”⁽⁴⁾. Tuy không phải đến triều Nguyễn, tư tưởng nhân đạo với người phương xa mới có nhưng phải tới thời kì này, tư tưởng nhân đạo với người bị nạn trên biển mới trở thành hành động hóa triệt để nhất so với các thời kỳ trước.

Vua Gia Long từng cho rằng: “Thiên tai lưu hành xưa nay đời nào cũng có”, vì vậy “giúp người thương kẻ thiếu là việc đầu tiên của lòng nhân chính”⁽⁵⁾. Minh Mạng cũng từng giải thích rằng: “Thương người bị nạn để rõ chính sách nhân từ. Vả đường biển gian hiểm, sóng gió khó lường, gần

đây quan quân dân chúng hoặc đi việc công hoặc đi buôn bán, lợi hiểm lặn sâu đều là bất đắc dĩ cả bỗng gặp nạn gió, người sống thì không nơi nương tựa, người chết không ai liệm bọc, xét soi thấy thế, rất đáng xót thương”⁽⁶⁾. Điều đó cho thấy các vấn đề liên quan tới tai nạn biển luôn là nỗi lo thường trực của các vị vua đầu triều Nguyễn.

2. Quá trình triển khai chính sách cứu nạn trên biển

Sự ra đời của chính sách cứu nạn

Trong thời kỳ trị vì của các vị vua đầu triều Nguyễn, nhận thức về thiên tai biển cùng nhu cầu đảm bảo an ninh biển được nâng lên thêm một bước với việc đề ra các chính sách cụ thể cho người bị nạn trên biển với quy định rõ ràng cho từng đối tượng và trở thành lệ về sau.

Thời Gia Long, đối tượng bị nạn được triều đình quy định ban cấp là các vị quan, quân lính đi làm việc công và các thuyền buôn gặp nạn. Năm 1803, vua Gia Long chuẩn định rằng: “Những thuyền buôn bị bão, vỡ thuyền, của cải mất hết, đó là nhà buôn bị nạn. Quan sở tại nên căn cứ vào số nhân khẩu trong thuyền là bao nhiêu cấp phát cho mỗi người một tháng lương thực của công để những người buôn bán đó độ nhật, chờ khi thuận gió cho được tùy tiện (ở lại hay đi)”⁽⁷⁾. Đối với các quan và binh lính bị nạn bão, triều đình quy định Cai đội được cấp tiền 30 quan, Phó đội 20 quan, Đội trưởng 15 quan, binh lính 10 quan đều cấp cho gia đình, ban mũ áo cho Thị trung và Thị nội⁽⁸⁾. Những quan lại nếu bị ốm chết mà có thân nhân đón nhận, xin chôn xác về nguyên quán để chôn cất thì các quan địa phương được phép lấy thuyền chở quan tài viên chức quá cố về quê hương, trên đường đi nếu thuyền gặp nạn (sóng

gió, bão, đá ngầm) thì quan doanh trấn đạo sở tại phải cấp cho chủ thuyền 3 quan tiền, 1 phương gạo; lái thuyền và chân sào mỗi tên 1 quan tiền, 1 phương gạo và cho miễn thuế thuyền năm ấy, nếu thuyền đã nộp thuế rồi thì năm sau không phải đóng⁽⁹⁾. Các ân cấp này được vua Gia Long chuẩn định làm lệ mãi mãi.

Dưới triều vua Gia Long, các chính sách cứu nạn đã có sự phân chia theo thứ bậc, đối tượng nhưng chỉ đưa ra ở mức chung chung, chưa phân biệt người sống với người chết, quan quân đi việc công, việc tư hay các chính sách cứu giúp đối với người nước ngoài cũng chưa được đưa ra cụ thể. Tất cả những thiếu sót trên tiếp tục được hoàn thiện dưới triều vua Minh Mạng. Năm 1820, vua Minh Mạng xuống chiếu rằng: “Cho các thành doanh trấn, các cửa sở cửa biển trong hạt mình, mỗi sở cho dự trữ 100 quan tiền, 100 phương gạo rồi sức cho thủ ngự thường ngày tuần tiểu hải phận”⁽¹⁰⁾. Sau đó, vua đề ra các mức ân cấp với từng đối tượng. Đối với người bị nạn gió khi đi công sai (đi việc công cho triều đình) Cai đội, Phó đội trở lên còn sống, mỗi người 4 quan tiền, 1 phương gạo, không may bị chết đuối mỗi người cho 8 quan chôn cất; Chánh đội trưởng, Đội trưởng còn sống mỗi người 2 quan tiền, 1 phương gạo, bị chết đuối mỗi người 4 quan; quân lính còn sống mỗi người 1 quan tiền, 1 phương gạo, bị chết đuối mỗi người 3 quan; dân chúng còn sống mỗi người 5 tiền, 15 bát gạo, chết đuối mỗi người 15 quan tiền. Những người bị nạn gió bão khi đi việc tư thì cấp cho Cai đội, Phó đội trở lên còn sống mỗi người 2 quan tiền, 15 bát gạo, bị chết đuối mà xét đúng thì mỗi người 3 quan tiền; Chánh đội trưởng trở xuống đến quân còn sống mỗi người 3 quan tiền, 10 bát gạo, chết đuối mỗi người 1 quan tiền chôn cất⁽¹¹⁾. Đối với

những người đi vận tải của công nếu đi trên biển gặp sóng gió thì đó là việc xảy ra không ngờ đã được quan sở tại đường biển khám xét minh bạch thì không phải chịu tội, không phải bồi thường. Riêng đối với nhân dân ở kinh thành, mức chẩn cấp có phần nhiều hơn các nơi khác bởi đó là “con đở” của triều đình, các viên chức văn võ hạt Thừa Thiên đi công tác hoặc đi việc riêng mà gặp nạn sóng gió sẽ được cấp thêm mỗi người 2 quan tiền và đặt lệ này tới mãi về sau⁽¹²⁾.

Có thể thấy, các mức ân cấp cũng như sự quan tâm tới người bị nạn đã rõ ràng hơn và xuất hiện nhiều hơn vào đầu thế kỷ XIX. Thời kì này, chính sách cứu nạn đã trở thành bộ phận không thể tách rời trong các chính sách hướng biển, trong hoạt động xác lập chủ quyền biển. Bên cạnh đó, các chính sách cứu nạn còn có thể coi là “chính sách ngoại giao gián tiếp” của Gia Long - Minh Mạng với các nước trên thế giới khi qua lại trên Biển Đông và hai quần đảo Hoàng Sa, Trường Sa. Tuy nhiên, trong quá trình triển khai, triều đình đều ân cấp tiền, gạo nhiều hơn so với quy định đặt làm lệ đối với cả người Việt và người nước ngoài (chủ yếu là người Hoa, người Xiêm, người Anh và người Pháp) gặp nạn trên vùng biển nước ta. Điều đó cho thấy từ yêu cầu cần đặt ra chính sách cứu giúp người bị nạn trên biển đến quá trình triển khai chính sách này trong thực tế, triều đình đã có những điều chỉnh lớn tùy thuộc vào tính chất vụ việc và đối tượng bị nạn để tiến hành ân cấp.

Những điều chỉnh trong quá trình triển khai chính sách cứu nạn

Dưới triều vua Gia Long, Minh Mạng, các chính sách cứu nạn được quy định thành lệ và thực hiện nghiêm túc tại các

cửa biển, tấn biển. Tuy nhiên trong quá trình triển khai, các mức ân cấp người bị nạn đều có sự thay đổi, phần lớn các mức ân cấp trong ghi chép của *Đại Nam thực lục* cho thấy đều cao hơn so với quy định ban đầu. Trong quá trình triển khai, từ các ân cấp ban đầu chỉ bao gồm tiền, gạo dành cho đối tượng bị nạn đã mở rộng và phát sinh thêm các vấn đề liên quan tới công tác sửa chữa thuyền bè gặp nạn, công tác đưa người bị nạn về nước, thậm chí cần có cả những lực lượng phụ trách hoạt động cứu nạn trên biển và các cửa biển.

Với quan niệm “coi dân nào cũng thế”, cả Gia Long và Minh Mạng đều sẵn sàng cứu giúp những thương nhân, quan quân bị nạn trên vùng biển nước ta. Trong các chính sách cứu nạn được đặt làm lệ, vua Minh Mạng quy định với đối tượng người nước ngoài được hỗ trợ như nhau, không phân biệt là người nước nào. Tuy nhiên trong quá trình triển khai chính sách cứu nạn, phần lớn các mức ân cấp được đưa ra tùy thuộc vào mối quan hệ giữa Việt Nam với nước bị nạn (đối tượng là người nước nào và bị nạn do việc công hay việc tư). Các đối tượng bị nạn chủ yếu là người Hoa và Hoa kiều, người phương Tây và một số trường hợp bị nạn là người Xiêm, Chân Lạp.

Bất kể thuyền nào gặp nạn trên vùng biển nước ta đều được cứu giúp và có ghi chép trong các tài liệu của triều Nguyễn. Tuy nhiên, trong quá trình triển khai chính sách cứu nạn, đối tượng người Hoa và Hoa kiều được Gia Long và Minh Mạng quan tâm hơn cả, các ân cấp dành cho đối tượng này luôn có sự chênh lệch hơn rất nhiều so với những ân cấp mà hai vị vua này đưa ra ban đầu. Những đặc ân đối với các đối tượng bị nạn là người Hoa và Hoa kiều bị nạn trên Biển Đông được thể hiện

rõ qua các chỉ dụ trực tiếp của vua. Riêng đối với thuyền công gặp nạn hay các bậc trí thức Trung Hoa không những được trợ cấp hậu hĩnh mà còn được triều đình đón tiếp chu đáo. Điển hình như năm Minh Mạng thứ 16 (1835), viên thư viện trưởng giáo huyện Đài Loan là Lãm sinh Thái Đình Lan (*Đại Nam Thực Lục* chép là Thái Đình Hương) cùng 3 tên thư sinh đáp thuyền buôn gặp nạn đã được triều đình ban cấp cho 2 quan tiền, 2 phương gạo, sau đó cấp thêm cho 50 quan tiền, 20 phương gạo và cử người tới hỏi thăm chu đáo, cho phép Thái Đình Lan được trở về bằng đường bộ theo đề nghị của vị Lãm sinh này⁽¹³⁾. Những ân cấp đặc biệt của triều đình trong thời gian gặp nạn cũng đã được Thái Đình Lan ghi nhận trong tác phẩm *Hải Nam tạp trữ*.

Với người phương Tây, mặc dù đầu thế kỷ XIX, các hoạt động liên quan tới chính trị, các hoạt động buôn bán không nhộn nhịp như thời kỳ các Chúa Nguyễn nhưng triều đình vẫn sẵn sàng cứu giúp các thuyền buôn, thuyền công người Pháp, người Anh bị nạn. Thời kỳ này do chỉ được cập cảng Đà Nẵng để buôn bán, hơn nữa đây cũng là khu vực có nhiều đảo đá ngầm vô cùng nguy hiểm vì thế các vụ đắm chìm tàu thuyền hầu hết xảy ra ở khu vực biển đảo miền trung nước ta. Thông thường, các nạn nhân bị nạn là thương nhân phương Tây sẽ được triều đình ban cấp gạo, tiền, nơi ở và hỗ trợ trao đổi hàng hóa, khi có thuyền của nước họ tới buôn bán sẽ gửi về nước. Chỉ một số ít trường hợp nạn nhân bị nạn trên các đảo hoặc các vụ tai nạn nghiêm trọng được triều đình cho ở lại và chẩn cấp có phần ưu hậu hơn. Điển hình như trường hợp thuyền buôn nước Anh bị bão trên đảo Hoàng Sa năm 1836 được ghi chép trong *Hội điển* như sau: “Bọn ấy là

nước ở mãi Tây phương xa thăm không như người Thanh qua lại, nay không may gặp nạn gió ấy tình cũng đáng thương. Cho tỉnh ấy ở cạnh bờ lựa chọn nơi an trú rồi gia ơn cấp cho mỗi người đủ 1 quan tiền trong đó có tên thuyền trưởng cấp cho 3 quan và đầu mục mỗi người 2 quan để sinh sống. Nay xét lời tâu phúc lại thời đó là thuyền buôn Anh Cát Lợi gặp phải Cát Vàng chỗ nông, thuyền chìm vỡ nhờ được 3 chiếc sam bơi tới bờ, tình lại thương xót lại thưởng cho người thuyền trưởng ấy áo quần Tây dương và chăn vải mỗi người đều 1, người đi theo cũng thưởng cho áo quần đều 1, lại cho bọn ấy nơi an trú đưa thêm ván gỗ đệm chiếu để họ yên ngủ khỏi phải rét mướt. Trong đó có ai mắc bệnh cũng cho thuốc điều trị, lần ấy lính thủy sư đang thao diễn ở đường biển cho thuận đường biển đưa những người Tây dương ấy tới bến khẩu Hạ Châu để họ về nước. Khi trở về cấp cho đồ ăn uống một lần nữa để tỏ ý mềm dẻo thương người phương xa⁽¹⁴⁾.

Bên cạnh những ân cấp với người bị nạn, các vị vua đầu triều Nguyễn còn quan tâm cả đến việc sửa chữa giúp đỡ thuyền bè để các nạn nhân nước ngoài có thể trở về nước an toàn, người đi việc công bị nạn trong nước được an tâm sau mỗi lần gặp nạn trên biển. Đối với thuyền nước ngoài bị nạn trên biển mà hàng hóa không bị hư hại, triều đình quy định rõ "lệ thuế thuyền được gia ơn khoan giảm cho 5 phần 10 để bày tỏ ý mềm dẻo đối với người phương xa tới"⁽¹⁵⁾. Hầu hết thuyền bị nạn đều được triều đình sửa chữa, tu bổ ở cửa Hàn và xứ Cù Lao Chàm cho tới khi xong⁽¹⁶⁾. Đối với các thuyền buôn được triều đình miễn thuế, hàng hóa của công bị mất không yêu cầu bồi hoàn. Với đối tượng là quan lại nước ngoài đi công cán gặp nạn đều được triều đình sửa chữa giúp tàu thuyền chu

đáo, thậm chí họ còn được triều đình tặng thêm tiền bạc, vũ khí khi trở về nước nhất là đối với quan quân Trung Hoa.

Nói tóm lại, dù đã xuất hiện từ thời kỳ các chúa Nguyễn nhưng phải mãi tới hơn 200 năm sau, các hoạt động cứu nạn mới được hai vị vua đầu nhà Nguyễn hiện thực hóa thành một hệ thống chính sách quy củ, chặt chẽ. Rõ ràng, khi chính sách cứu nạn được thực thi trên một vùng biển rộng lớn điều đó càng minh chứng rõ hơn quá trình kiểm soát một cách hiệu quả trên biển dưới thời nhà Nguyễn. Đây được coi là biện pháp quan trọng của chính quyền trong việc thực thi chủ quyền biển thời kỳ này.

Qua khảo cứu các chính sách và hoạt động triển khai chính sách cứu nạn của Gia Long, Minh Mạng có thể thấy rằng, đây là một hành động góp phần đảm bảo an toàn an ninh hàng hải, là một biểu hiện nhân đạo hòa hiếu trong quan hệ quốc tế của triều Nguyễn.

Quan trọng hơn, sự ra đời và quá trình triển khai chính sách cứu nạn là một biểu hiện trực tiếp thể hiện quyền làm chủ, thực thi chủ quyền biển đảo của Gia Long - Minh Mạng nói riêng và nhà nước phong kiến Việt Nam nói chung trên Biển Đông. So với các chúa Nguyễn, các chính sách cứu nạn dưới các triều vua Gia Long, Minh Mạng là một bước tiến dài trong việc hình thành, định hình, quy định và thực thi.

Sự ra đời của chính sách cứu nạn trên biển dưới triều vua Gia Long, Minh Mạng đã cho thấy tư cách của một quốc gia nắm quyền làm chủ một khu vực và quốc gia ấy phải có trách nhiệm thực hiện nhiệm vụ quốc tế, hỗ trợ các nước khác đi lại thuận tiện qua vùng biển của mình. Việc xây miếu, trồng cây, bảo vệ ngư dân, thực hiện cứu nạn với các thuyền bè bị nạn, cử lực

lượng hỗ trợ người nước ngoài và thuyền bè bị nạn về nước an toàn,... là sự thể hiện rõ ràng và góp phần tạo ra những điều kiện pháp lý vững chắc trong hoạt động thụ đắc lãnh thổ vô chủ, khẳng định quyền làm chủ của Việt Nam trên Biển Đông và các quần đảo xa bờ/.

CHÚ THÍCH

1. Nội Các Triều Nguyễn (1996), *Khâm Định Đại Nam Hội điển Sự lệ - Tập 5*, Nxb Thuận Hóa, Huế, tr. 385.
2. Nguyễn Quang Ngọc (2016), "Chủ quyền của nhà nước Việt Nam - Đại Nam ở Hoàng Sa và Trường Sa trong thế kỷ XIX" in trong *Hoàng Sa - Trường Sa chủ quyền Việt Nam*, Nxb Đà Nẵng, tr. 76.
3. Quốc Sử Quán Triều Nguyễn (2004), *Đại Nam Thực Lục Chính biên Tập 1*, Nxb Giáo dục, Hà Nội, tr. 546.
4. Đinh Thị Dung (2001), *Quan hệ ngoại giao của triều Nguyễn nửa đầu thế kỷ 19*, Luận án Tiến sĩ Lịch sử, TP Hồ Chí Minh, tr. 109.
5. Quốc Sử Quán Triều Nguyễn, *Đại Nam Thực Lục Chính biên Tập 1*, Sdd, tr. 471.
6. Quốc Sử Quán Triều Nguyễn (2004), *Đại Nam Thực Lục Chính biên Tập 2*, Nxb Giáo dục, Hà Nội, tr. 35.
7. Nội Các Triều Nguyễn, *Khâm Định Đại Nam Hội điển Sự lệ Tập 5*, Sdd, tr. 408.
8. Quốc Sử Quán Triều Nguyễn, *Đại Nam Thực Lục Chính biên Tập 1*, Sdd, tr. 912.
9. Nội Các Triều Nguyễn (1996), *Khâm Định Đại Nam Hội điển Sự lệ Tập 8*, Nxb Thuận Hóa, Huế, tr. 413-414.
10. Quốc Sử Quán Triều Nguyễn, *Đại Nam Thực Lục Chính biên Tập 2*, Sdd, tr. 43.
11. Nội Các Triều Nguyễn, *Khâm Định Đại Nam Hội điển Sự lệ Tập 5*, Sdd, tr. 409-410.
12. Quốc Sử Quán Triều Nguyễn (1972), *Minh*

Mạng Chính yếu Tập 2, Ủy ban dịch thuật - Phủ Quốc vụ Khanh, Hà Nội, tr. 36.

13. Nội Các Triều Nguyễn, *Khâm Định Đại Nam Hội điển Sự lệ Tập 5*, Sdd, tr. 411.
14. Quốc Sử Quán Triều Nguyễn, *Đại Nam Thực Lục Chính biên Tập 1*, Sdd, tr.438.
15. Nội Các Triều Nguyễn, *Khâm Định Đại Nam Hội điển Sự lệ Tập 5*, Sdd, tr.426.
16. Lãng Hồ (1974), "Hoàng Sa - Trường Sa, lãnh thổ Việt Nam" in trong *Tập san Sử Địa*, Số 29, Nhà sách Khai trí, tr.12.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Đinh Thị Dung (2001), *Quan hệ ngoại giao của triều Nguyễn nửa đầu thế kỷ 19*, Luận án Tiến sĩ Lịch sử, TP. Hồ Chí Minh.
2. Lãng Hồ (1974), "Hoàng Sa - Trường Sa, lãnh thổ Việt Nam" in trong *Tập san Sử Địa*, Số 29, Nhà sách Khai trí, Hà Nội.
3. Nguyễn Quang Ngọc (2016), "Chủ quyền của nhà nước Việt Nam - Đại Nam ở Hoàng Sa và Trường Sa trong thế kỷ XIX" in trong *Hoàng Sa - Trường Sa chủ quyền Việt Nam*, Nxb Đà Nẵng.
4. Nội Các Triều Nguyễn (1996), *Khâm Định Đại Nam Hội điển Sự lệ Tập 5*, Nxb Thuận Hóa, Huế.
5. Nội Các Triều Nguyễn (1996), *Khâm Định Đại Nam Hội điển Sự lệ Tập 8*, Nxb Thuận Hóa, Huế.
6. Quốc Sử Quán Triều Nguyễn (2004), *Đại Nam Thực Lục Chính biên Tập 1*, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
7. Quốc Sử Quán Triều Nguyễn (2004), *Đại Nam Thực Lục Chính biên Tập 2*, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
8. Quốc Sử Quán Triều Nguyễn (2004), *Đại Nam Thực Lục Chính biên Tập 3*, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
9. Quốc Sử Quán Triều Nguyễn (1972), *Minh Mạng Chính yếu Tập 2*, Ủy ban dịch thuật - Phủ Quốc Vụ Khanh, Hà Nội.