

**J. B. PIÉTRI**

*Giám đốc nhà Ngư nghiệp Đông Dương*

# **THUYỀN BUỒM ĐÔNG DƯƠNG**

*Hình ảnh minh họa và phụ bản của tác giả*

*Xuất bản lần đầu*

**SILI – Saigon**

**1949**

**GIỚI THIỆU**

Thật ngạc nhiên khi nhận ra là cho dù mọi cuốn sách nghiên cứu về nhân khẩu học Đông dương, phát hành những năm vừa qua, chỉ có một ít đề cập tới dân số đông đúc và đa sắc tộc, suốt từ Bắc chí Nam, dọc theo 2,600 ký lô mét bờ biển của đất nước này. Tuy nhiên, người ta phí công vô ích trong việc tìm tòi tại vùng Đông Dương, nơi sống nhờ vào cây lúa và tôm cá, một nền công nghiệp cũ mèm nào hơn là công nghệ đánh bắt cá.

Điều thiếu sót này gây bất ngờ khi người ta nghĩ là trên những vùng bờ biển phát triển tương tự không có một cây số bờ biển nào mà không có làng chài, chùa chiền để thờ cúng tạ lễ thánh thần, phường hội dân đánh bắt cá, các làng biển đặc thù hay những lều tranh xơ xác nằm cuối vịnh hoặc trên bờ một đầm phá, tại cửa một dòng chảy hay dọc theo bờ biển khô cạn, những chiếc xuồng đánh cá được kéo trên cát, nằm uest oải phơi bụng hay thả neo ngập nước.

Nếu có một vùng đất trên thế giới chỗ mà những hình ảnh sống động của hải quân thuyền buồm xa xưa trú ẩn và hồi sinh trên nhiều phương diện, dĩ nhiên đó là vùng bờ biển Đông. Nơi chúng ta sẽ tìm thấy một gam nhiều màu sắc, mùi cũ kỹ của gỗ một thời kỳ đã qua, pha trộn với mùi nồng nặc khó tả của nước mắm và mùi mồ hôi của loài người sống quây quần lại với nhau trong những điều kiện không tưởng tượng nổi. Vệ sinh ở đây không được biết tới, ngay chính cả tên gọi của nó, và điều này gợi chúng tôi nhớ đến thảm cảnh một ngày kia chúng kiến, tại miền Nam, trên một chiếc thuyền, tất cả buồn vẫn căng phía trên, toàn bộ đoàn thủy thủ đều thiệt mạng vì bệnh dịch hạch.

Chỉ có ở An Nam, nghĩa là trên 1.200 cây số, có thể ước tính có 500.000 người mưu sinh chuyên ngành thủy sản.

Phải nói gì từ những đánh giá ngày xưa về người dân vùng biển này? “Dân An Nam kinh sợ biển cả” người ta đã quen nghe nói vậy. “Họ chỉ dong buồm khi trời êm bể lặng hay khi thời tiết cả ngày dường như không thay đổi gì”... “vùng biển ít gào gào...”, v.v.

Tuy vậy, phải biết là họ trên những ghe thuyền của mình, từ biên giới Xiêm La đến các rạn san hô nguy hiểm của hầu hết vùng đảo Lai Châu, dừng lại vì lặng gió lúc chuyển đổi gió mùa hay lên đênh trong cơn lốc bão, không ngừng nghỉ suốt mấy ngày liền, điều này thuyết phục chúng ta là từ mọi ngành nghề, dù ở đất nước nào, nơi mà nghề biển không biết tới, mới không đủ lực và yếu kém thể chất để đi biển.

Trên một trong những bãi biển thế giới bị áp thấp lốc xoáy quét qua nhiều nhất được chính những người vùng ven gọi tên là “bãi sắt” (ghi chú của tác giả) bắt đầu từ đèo Hải Vân và kết thúc ở vùng đồng bằng Bắc bộ chúng tôi gặp một kiểu nghề đánh bắt cá táo bạo nhất cũng nguyên thủy chưa từng có. Cưỡi trên một thân cây tre, ngư dân Hà Tĩnh, trần trùng trực, mang chéo vai một cái lờ nhỏ, lao mình bơi ra khơi, thường ra xa 3 đến 6 hải lý họ mới dừng lại. Và ở chỗ đó, họ đi câu, dưới mặt trời chói chang, tung lưới cả ngày nơi đầu sóng ngọn gió. Họ chỉ trở về lúc nhá nhem tối, mệt phờ nhưng sẵn sàng bắt đầu lại vào ngày hôm sau. Trường tồn từ biết bao kỷ nguyên cái kiểu đánh bắt cá phải chăng là loài người đầu tiên “chinh phục biển cả” ?

Chính tại bãi này tôi cũng gặp những chiếc ghe bè nguyên thủy bằng tre nứa, có hai hay ba cánh buồm, thả nổi và dựng cột buồm đủ kiểu mà người ta nhận ra những chiếc ghe bè bằng gỗ ban-xa nhẹ của Pê-ru tương tự phía bên kia sườn Thái Bình Dương.

Nếu tâm hồn Á Đông, mê tín và nhát gan sẽ lo sợ những chuyến bộ hành vượt núi non, rừng rậm nơi dân du thủ du thực sinh sống (1), ít ra hầu hết dân An Nam đều là người sử dụng thuần thực ghe thuyền sông ngòi và bờ biển. Thật ra chuyến đi chỉ được thực hiện sau khi người ta làm những thủ tục cầu an: thắp nhang đèn, đốt giấy tiền vàng bạc hay vẩy đồ cúng tế rượu, gạo nếp cho Hà Bá, những “vị thần sông” để xua bớt Mã Tà, lính hầu của Diêm Vương, vị chúa tể Điện Ngục, để có đủ sức mạnh can đảm đương đầu “Thủy phủ”, các lính gác cung điện của “Thủy thần”. (2)

Ở xứ sông nước như Đông Dương, đầy sông lớn, sông nhỏ, kênh rạch, đàn ông, đàn bà, trẻ con nào cũng biết dùng « xuồng », một chiếc « Tam Bản » (3), biết bơi, biết chèo bơi, chèo lạn (chèo một mái, hai mái). Một lượng đáng kể dân chúng sống vùng sông hồ, kênh rạch, hải cảng và vũng tàu, cư trú trên thuyền, ghe vận chuyển, nhà nổi, sinh ra, sống và từ giã cõi đời dưới cùng một mái nhà, chung đụng hỗn tạp chưa từng thấy. Phải đi một vòng miền Nam, cả một vùng châu thổ sông Hồng, phá Thừa Thiên, sông Giang, sông Cả, những biển hồ Tông Lê Sáp để biết về những vùng sông nước nơi dân cư tụ tập đông đúc cố định lâu dài trên những chiếc thuyền con đủ kích cỡ tính cũng phải có đến hàng mấy ngàn.

---

1/ Sự kính sợ diễn tả rõ trong hai câu thơ thể hiện tình cảm của người Phụ nữ An Nam:

*Thương anh em cũng muốn vô*

*Sợ Trông nhà Hồ, sợ phá Tam Giang*

*Diễn dịch: Ôi anh thân yêu, em cũng ước được gần gũi anh nhưng còn e ngại con đường rừng nhà Hồ cũng như sợ phá tam giang (Ba Dòng Sông cái)*

2/ Xem thêm những nghi thức đóng thuyền ghe trong cuốn L.Cadière, *Những Tập Quán Dân gian của Trung lũng Nguồn Sơn trong Tập San Trường Viễn Đông Bác Cổ - 1902, trang 373-376.*

3/ *Thuyền nhỏ*

---

Phải kể đến những khu vực trung tâm đánh bắt cá vùng tiểu đảo Côn, Tchéco, Rạch Giá, Phước Hải – chỉ kể đến miền Nam, nếu chúng ta muốn có ý niệm về đặc điểm riêng biệt của những dân biển thay đổi thích nghi với mọi hoàn cảnh, bền bỉ chịu đựng, là các quan sát viên, ít ra biết nhìn trời tiên đoán sự thay đổi thời tiết, biết trước giờ và sự bất thường của thủy triều, những hoàn cảnh thuận lợi cho một chuyến đi dài, những lúc phải trở về bãi đánh cá, những cơn gió bất chợt vùng này vùng nọ. Họ không để ý đến những khu vực gió phức tạp, đến những chòm sao cho biết giờ khắc ban đêm, đến những dòng chảy, đến những kỹ năng thao tác đã học để tránh những cơn bão lốc, những đặc tính thu thập được về biển cả từ nhiều lần va chạm với biển. Thừa nhận những đặc tính này ít ra cũng chứng tỏ, sự không biết gì.

Người ta có biết dân An Nam đã thử hệ thống hoá quy định thành luật cập mạng thuyền để tránh việc va chạm tàu thuyền, từ hồi năm 1802 hay không? Thật vậy đó vì chúng tôi đọc thấy điều này trong bản dịch Biên niên sử An Nam của Aubaret (7):

“Vẫn có tại thành Gia Định những thuyền bè đủ cỡ. Nghề hàng hải sống động tấp nập dẫn đến nhiều cuộc va chạm thuyền bè và tổn thất gây ra những phàn nàn

tranh cãi phải nhờ tới toà án. Những tranh chấp này rất khó phân xử bởi vì không dễ gì biết được bên nào vi phạm đầu tiên. Những xem xét đánh giá này thuộc quyền trưởng phòng tổng tham mưu chính phủ, ngài Tham Mưu Nghị của Gia Định (dưới quyền có vua Gia Long), ngài đưa ra quyết định trong đó truyền lệnh cho những thuyền con khởi hành, dù có hay không có gió và thủy triều, vào thời điểm thuyền tiến đến gần một con thuyền khác, thuyền này có thể cập vào mạn trái thuyền. Động tác cập thuyền này phải diễn ra cùng một lúc và ở bờ của hai chiếc thuyền và các chủ tàu phải hét lớn cho nhau: CẬY (cập mạn trái). Nhờ đó mà vận hành cùng lúc hai thuyền cập mạn, cập đồng thời bên mạn phải, những chiếc thuyền không thể “cập bờ”.

---

(7) Aubaret, *Lịch sử và Mô tả về vùng Hạ Nam Kỳ, Paris, Bản in hoàng gia, 1863 – trang 92\_93: “Cây” để đến trên mạn phải.*

---

Thomas Bowyear được Công Ty Anh Quốc của Ấn Độ gửi tới làm việc tại các bờ biển An Nam vào năm 1695, ký tên trong nhật ký (1) của thuyền cổ Ga-le “dân Nam Kỳ” thời này, những thủ tục hải quan, cả một tổ chức quan chức phòng thuế vụ thu thuế tàu biển, tìm lại năm 1819, Thuyền trưởng Rey, người chỉ huy tàu “Henri” (2).

Một tài liệu lấy từ hồ sơ lưu trữ vương quốc An Nam (3) nói rằng vua Gia Long «thành công chỉ trong việc cai trị dân Nam kỳ, những chiến thuyền tại Châu Âu và việc đóng tàu bè kéo dài “không quá ba tháng”. Những tàu chiến trang bị “26 khẩu thần công và 36 súng ống các loại” với thủy thủ đoàn trên 300 người. Tàu chiến “Phượng Hoàng” được chỉ huy bởi ngài Vannier, rồi chuyển cho ngài Renou; đến ngài Forçant đổi tên thành “Đại Bàng”, ngài Chaigneau thành “Rồng bay”. Và tàu “Ngọc trai” vừa mới hạ thủy đã được chính đức vua điều khiển».

Ngoài ra chúng ta biết rằng Chaigneau, chỉ huy tàu «Rồng bay», tham dự vào cuộc thủy chiến Quy Nhơn, đầu hàng vào ngày 28 tháng 2 năm 1801, trong lúc vua Gia Long đang dẹp quân Tây Sơn. Đến năm 1865 đã có xưởng tàu tại Lạch Chèo (sông Mã) được biết với cái tên là Hạ Mật. Người ta đã đóng ở đây, báo cáo về thời kỳ này nói là, những tàu bè mang dáng dấp Châu Âu, từ 300 đến 400 tấn, bằng gỗ lim (4).

Trước khi người Pháp đến làm đảo lộn tất cả những điều kiện kinh tế, những chuyến đi xa sang Trung Hoa, Singapore và Xiêm La (5) thường được thực hiện bằng ghe bầu An Nam. Chúng tôi biết vương quốc An Nam này luôn là nhà cung cấp muối sỉ cho Trung Hoa. Về phía Quảng Châu, Phúc Châu, Hạ Môn (Canton, Amoy, Foutchéou) mỗi năm chở những kiện hàng muối để đổi lấy tơ tằm, súng ống và thuốc men Trung Quốc v.v. Ngày nay những chuyến du hành bằng đường biển của họ bị giới hạn trong phạm vi buôn bán bằng thuyền bè tại các bãi biển đến tận vịnh Xiêm La (vịnh Thái Lan) thỉnh thoảng đến cả Bangkok. Những chiếc thuyền trọng tải lớn mất dần, hạn chế do chiều dài thân thuyền và những bộ phận chính kích cỡ lớn ngày nay gần như không còn thấy nữa. Người Châu Á ít có sự tự tin trong giao dịch vẫn giữ khoảng cách biệt ở vài phần liên quan. Rất nhiều tàu bè đã được cải tiến bằng cách thêm vào hay sao chép cách thức trang bị buồm chèo thuyền và những dụng cụ tàu bè theo kiểu Châu Âu, nhưng cũng không hẳn là như vậy mà vẫn có sự độc lập về quan điểm, có nét độc đáo trong việc nghiên cứu tìm tòi và tạo mẫu được ghi nhận là nét

sống động của dân tộc này, họ phải tìm tòi trong nghệ thuật đóng tàu bè của các nơi khác.

Xuyên suốt bản chuyên khảo đến đây, đã cho chúng ta thấy một kinh nghiệm đáng ngạc nhiên từ những gì thuộc biển cả và óc quan sát điều này khiến chúng ta những người còn đang lơ mơ ghi nhận rằng mặc dù Trung Hoa đã thiết lập tất cả các tiêu chuẩn về đời sống kiến trúc đất nước này, những phong tục, tập quán, lễ thói, nhưng vẫn còn có sự cách tân trong lĩnh vực tàu bè, việc cập trên mũi tàu, việc trượt bánh lái đuôi tàu, những thân tàu bằng tre nửa bện lại, buồm tàu liền lạc, không chỉ gặp ở xứ này mà không ở đâu khác có được điều đó.

---

(1) *Trần thuật cho Thống đốc Madras – (Bà Mir và ngài L. Cadière: Những người Âu Châu đã trông thấy Huế xưa: Thomas Bowyear trong Tập san những người bạn Huế xưa, 1920*

(2) *Từ Bordeaux đến Huế vào đời vua Gia Long – có liên quan được in lại bởi Tập san Hội nghiên cứu Đông Dương, tháng 1 – 3 / 1932.*

(3) *L. Cadière , Những người Pháp phục dịch vua Gia Long \_ tài liệu 22, trong B.A.V.H. 1920. Việc đóng tàu kéo dài này cho chúng ta thấy sự yếu kém.*

(4) *Nhiệm vụ Clerczkowski ở Bắc Kỳ (1857) thực hiện bởi Rémi Bourgeois (Tạp chí Đông Dương số 119, ngày 10/12/1942. Xưởng đóng tàu biển này đã được ký trong Hướng dẫn hàng hải năm 1865 (trang 300)*

(5) *Chuyến đi trong các vương quốc Xiêm La, Cam Pốt và Lào của Henri Mouhot: Tủ sách Hachette, 1872, trang 108.*

---

Định vị trên một đại lộ buôn bán rộng lớn điều khiển hết thảy vùng Viễn Đông, Đông Dương - từ các thời xa xưa - hiểu biết dựa trên cả hai dòng văn minh: một của Phương Tây - Ả Rập - Hindou và một của phương Bắc – văn hoá Trung Hoa. Đó là một thực tế chúng ta nhận thấy, tương tự như vậy chúng ta đi xuống miền Nam, đáng vẻ đặc trưng thuyền Ả Rập chỉ có một cột buồm của vùng biển Đỏ, những tàu buôn ven bờ Malabar và những thuyền nhỏ ba buồm sê-béc Địa Trung Hải(1).

Một văn bản cũ của Trung Quốc từ hồi đầu kỷ nguyên của chúng ta cho thấy cách đóng những thuyền ghe Trung Quốc với «những chi tiết chứng tỏ kỹ thuật đóng tàu là kỹ thuật được sử dụng tại vịnh Ba Tư từ thời cổ đại xa xưa. Những chiếc ghe thuyền đầu tiên dám đương đầu biển Đông được người Ba Tư và Ấn Độ đóng ; sớm được Trung Quốc du nhập rồi sau đó là người Mã Lai tuyển mộ những thủy thủ đoàn của những tàu buôn khổng lồ này » (1000 tấn) (2).

Người ta có thể nghĩ rằng con mắt được vẽ bằng mũi những công trình xây dựng ở miền Nam Trung Hoa, và chúng ta tìm thấy trên tất cả những tàu buôn An Nam đều có hình vẽ này, nhất là tàu buôn ven bờ, đã được du nhập từ những tàu thuyền buôn Ả Rập tại những biển miền Nam, từ thời xa xưa và có nguồn gốc từ con mắt Osiris mà người Ai Cập vẽ trên mũi tàu thuyền con cổ đại (3). Thật vậy, trên những bức khắc chạm nổi Deir El Bahari, miêu tả tỉ mỉ tuyệt vời từng giai đoạn cuộc viễn chinh của Nữ hoàng Hatchepsout ở đất nước Encene, vào thế kỷ 17 trước CN, chúng ta đã tìm thấy con mắt nằm dọc theo mỗi bên của mũi tàu, và tò mò xem xét với Ivon A. Donnelly và P. Paris việc đóng tàu ở Trung Hoa, cũng như ở Đông Dương, các

chiếc thuyền nhỏ đặc thù có nguồn gốc từ đất nước này, đặc biệt không phải thuyền buôn ven biển, nói chung bỏ qua loại này.

Phong tục của dân chúng cho thấy là con mắt này làm chiếc nghe như một con cá sống động đi biển băng qua những vùng đá ngầm nơi đây, con mắt biết cách nhận biết và né tránh.

Dường như chúng ta thích thú để ý đến truyền thuyết xứ An Nam quả quyết mỗi khi dân An Nam đắm thuyền, thường có chú cá heo hay cá voi vùng lân cận đến dùng lưng nâng đỡ và mang chiếc thuyền vào bờ. Truyền thuyết này có liên quan sâu sắc và xa xưa đến truyện dân gian các nước khác, bởi vì chúng ta sẽ tìm được ở Hy Lạp nhà thơ Arion kể bị các thủy thủ kết tội chết, bị ném xuống biển và được một con cá heo cứu mạng khi chú cá này nghe được nhà thơ chơi đàn Lia. Nó còn gợi chúng ta nhớ đến bài ngụ ngôn đáng yêu của La Fontaine (Chú khỉ và cá heo, IV, 7):

Một chiếc tàu,  
Không xa thành A-ten bao nhiêu bị đắm  
Không có chú cá heo nào, tất cả đều tiêu tán  
Con vật này là người bạn mạnh mẽ  
Của loài người chúng ta ; trong câu chuyện của hấn  
Pline tự nhủ, phải tin là  
Có chú chú cá heo làm điều này cho loài người  
Đặt anh ngồi trên lưng,  
Nặng trĩch...

Những giống cá voi giúp dân An Nam như những vị « thủy thần tốt bụng » mà người ta mô tả dưới tên gọi là Đức Ông, để tỏ sự tôn kính, nhân khi ai đó đối diện cái chết hay bị ném lên bờ theo những lễ nghi lạ kỳ được lặp đi lặp lại mỗi năm theo lời kể về « Cá Ông » để thờ cúng người ta lập miếu có lưu giữ hài cốt của Ngài và luôn xây sửa coi sóc miếu này.

Có lẽ có một sự giống nhau nào đó giữa con mắt chiếc thuyền và sự thờ cúng cá ông điều này khiến chúng ta tin rằng dân An Nam đã cụ thể hoá lòng tin về câu chuyện con cá heo « chở người ».

---

(1) Ngài P. Paris đã đưa ra tranh luận về đặc tính « tàu buôn Ả Rập » với những thuyền buồm Đông Dương, buồm chèo Ả Rập bao gồm một cột buồm đổ nghiêng nhiều về phía trước mũi – một sợi dây căng cột buồm nhưng không có sào đỡ buồm. Việc so sánh với thuyền buồm miền Trung và Nam kỳ nước An Nam với tàu bè vùng biển Adriatique, ngoài ra ngài tin là còn có một phần đóng góp thứ ba, chính là Mã lai – Pô-li-nê-si (P. Paris, Ký họa Nhân chủng học hàng hải của những vùng đất An Nam, trong Tập San Những người bạn Huế xưa, 1942, quý 4).

(2) Mở rộng văn minh Hin-đô tại miền Viễn Đông (Trích hội nghị tại Đa Lạt năm 1942 của G. Coedès, Hiệu trưởng trường Pháp Viễn Đông) Tạp chí Đông Dương, năm thứ 3, số 104, trang 8.

(3) I. A. Donnelly, *Ghe mảnh Trung Hoa và những tàu bè địa phương khác, Kelly và Walsh, Thượng Hải, 1924.*

---

Ngành hàng hải Đông Dương đa dạng nhất là về thuyền bè đánh cá. Mỗi một miền biển, mỗi vùng, mỗi đất nước đều có loại tàu bè riêng. Từ «ghe thúng chài», một loại thúng tròn được trét kỹ để không bị rò mà một đũa bé có thể điều khiển bằng giằm, cho đến chiếc «ghe bầu» to kênh của miền Trung, An Nam, « ghe Nang » Đà Nẵng hay « thuyền lưới » vịnh Hạ Long. Từ chiếc « Chaleum », nữ hoàng của vịnh Xiêm La, đến chiếc « Koupang » đuôi nhông cao vùng Apowan, đủ dạng thân tàu bè, đủ dạng cánh buồm được nỗ lực cung cấp cho chúng ta hình ảnh mới mẻ khôn lường của toàn bộ nghề hàng hải rủi thay không được người Pháp và cả người dân Đông Dương biết đến nhiều.

Đầu tiên là thuyền buồm Trung Hoa, có gân hay buộc dây trên nhiều trục nhánh, tàu thuyền dạng thuyền rạp hát lá buồm tam giác, ở Đà Nẵng, thành hình tam giác ở miền Nam và kết thúc bằng tàu buồm trên đài hình chữ nhật ở ven sông khơ-me.

Vỏ thân thuyền kết hợp bằng mộng đuôi én và lỗ mộng, vỏ thân thuyền được cố định bằng ca-ven, đáy thân thuyền được đóng mè, cánh đứng thân thuyền cong ngăn trệch đường trên mũi ghe, cánh đứng thân thuyền phẳng ngăn trệch đường được làm lệch tâm giúp tàu bớt dằn, thân thuyền bập bênh, liệt kê này quả thật đáng kể.

Toàn bộ công nghệ thủy hải sản được miêu tả ở đây: ngư dân cá mòi, cá cơm ở đảo Phú Quốc, biển Phan Thiết ; ngư dân cá trích tỉnh Ninh Thuận, ngư dân cá ngừ tại bãi Brito ; ngư dân cá mập vùng Ilot của Juan Prieto và gần biển Quy Nhơn, những người đánh cá lưới rê (lưới giả) ở vịnh Đà Nẵng, ngư dân vùng Apowan và bãi cá Bạch Long Vĩ. Những thợ săn bắt cá đuối, rùa của các đảo lớn, trong vùng vịnh Xiêm La ; những người đánh xe chở hàng các bãi tại cửa sông Cửu Long (Mékong), ngư dân mực thẻ vùng Bình Định, và biết bao ngư dân khác nữa...

Hiếm, rất hiếm có người giữ lại những hình ảnh của họ, mô tả đáng về đánh cá, làm thơ về họ.

Tuy nhiên, người viết cuốn sách đã cố gắng hết sức để ghi lại nghề đánh cá Đông Dương này!

Biết bao màu sắc ánh lên trong đôi mắt họ mỗi khi săn tìm được thứ gì!

Việc nghiên cứu của tác giả thật sự đam mê. Cũng như vậy, lúc mà tâm trí bị quay cuồng vào những thứ gì đó của biển cả, ở cái đất nước giàu tài nguyên thiên nhiên này, chúng tôi nghĩ là cần phải lôi cuốn chú ý vào những con cá lướt sóng chính là những chiếc thuyền buồm Đông Dương.

# ĐẶC TÍNH THUYỀN BUỒM ĐÔNG DƯƠNG

Thuyền bè An Nam phân biệt được nhờ những đặc tính chung nhưng cũng có một vài ngoại lệ: chúng không có sóng tàu. Đáy của chúng luôn liền lạc, có hình dẹp hay phình to ra. Ngoại lệ gồm có Ghe Trường ở Hội An và ghe Vĩnh Xiêm La mà thường gặp những mẫu thuyền này đóng trên sóng tàu mộng xoi để ghép ván vào.

Những ghe thuyền Trung Quốc miền Bắc, Đông Dương được loại ra, chúng ta tìm thấy những chiếc thuyền con có cầu nổi khi cập cảng Đường Động (đảo Phú Quốc), Mũi Né, **Phainir**, Hội An, Quảng Khê, Bến Thủy và đến Mũi Ngọc trên chiếc ghe mảnh Mỏ Cày. Nhưng nhìn chung « Ghe Cửa » hay « ghe bầu » An Nam đều có cầu cơ động sóng trâu (dốc hai mái), được đóng bằng những tấm tre bện khít lại thật chặt để không nhúc nhích và có thể chịu lực sóng biển đập mạnh vào cầu tàu (Hình 1).

Trên những ghe thuyền vẫn còn cầu, những cửa boong ghe thuyền hoặc lối đi xuống cho cập vào khoảng giữa gian boong thuyền, một đàng mũi, một đàng lái, cầu cuối này dành riêng cho chủ thuyền và người trong gia đình chủ. Giàn thuyền được hiểu là hai phần ba phía trong thuyền chìm ngập hoàn toàn trong bóng tối. Con thuyền được phân thành nhiều ngăn, thường thành bảy vùng gọi là đáy tàu nối nhau qua những lỗ lươn.

Đàng sau cột buồm, có khoang hẹp bằng chiều rộng và chiều cao của giàn thuyền, theo dạng « khoan thuyền máy bơm archipompe », như những tàu chiến thời xưa của Pháp. Ta thấy có hai cái bơm thô sơ gắn vào những xô thoát nước từ đáy tàu để thải trở ra biển.

## **Bộ buồm:**

Trên phần lớn những thuyền buồm An Nam, bộ buồm(1) luôn có 3 cánh: buồm mũi (2), buồm loạn (3), buồm cứu (4) hay buồm lái, buồm cuối cùng được trồng đầu tiên tại gờ và đàng trước của bánh lái. Nó ở chỗ gió thổi ngược lại trong bệ cột buồm đặc biệt có kích thước bằng hai xà to lớn phía sau nối với thân tàu (H.2). Duy nhất một trường hợp ngoại lệ không theo quy luật này là bộ buồm của Ghe Mảnh Cửa Lò, được dựng bên trong gờ thuyền.

Dạng phổ biến của bộ buồm được biết có tên gọi là bộ buồm một phần ba (voilure au tiers). Đầu tiên là buồm Trung Hoa có gân hay buộc dây trên nhiều trục nhánh, hầu như đến tận đèo Hải Vân, thuyền buồm dạng thuyền rạp hát cánh buồm tam giác (dạng buồm dọc ô - rít) ở Đà Nẵng biến dạng thành buồm tam giác Nam Kỳ với cánh buồm Houari, lấy ý tưởng từ kiểu dáng thuyền Mã Lai và Địa Trung Hải. Trên các bờ sông Cam Pốt, thuyền lại có cánh chữ nhật (xem xuồng chalem). Cách thiết kế cổ điển là loại có hình dạng «cây kéo» Xuối buồm(5) (dây thừng chấu to). Cánh buồm điều (6) thì thường kéo căng giương cao và đặc biệt thỉnh thoảng có trên những Ghe Nang của Đà Nẵng, một loại buồm chần (7) hay buồm áp mũi xoải dài dọc theo thanh gỗ làm cột buồm. Chúng ta cũng tìm thấy những buồm phụ dưới xà đỡ buồm buộc dây trên phần ngoài của xà đỡ, Ghe Nang của Đà Nẵng và Ghe Bầu Tam Quán.



Đỉnh của dây néo buồm kéo đến chân cột buồm bao xung quanh và ôm chặt lấy tay quay của sào đỡ trục buồm.

Về phần những cánh buồm cô tông phương bắc, bộ buồm khổ (9) lá buồm (10) (*Corrypha Lecomtei*).

---

(1), (2), (3), (4), (5), (6), (7), (8), (9), (10): gọi tên theo ghi chú của Tác giả.

---

## GIỚI THIỆU

Phải để ý là chảo cạp buồm mép dưới buồm của thuyền buồm Đông Dương luôn theo hướng chuyển động dưới lên và từ trước ra sau. Người ta nói rằng một chiếc thuyền đi sông biển tời mép dưới sào đỡ và mũi buồm của nó thấp lè tè rất gần nhau. Vậy phải cần đặt bánh lái thoáng gió. Một lý do thứ hai, dường như rất quan trọng là giải toả cho thoáng để có tầm nhìn và tránh việc sào đỡ buồm vướng mắc vào những sinh vật sống dọc bờ sông, biển.

Để làm nổi bật cánh buồm, buồm được dựng trên một mặt phẳng rộng lớn tự nhiên không bị giới hạn địa thế ở cách cắm cọc sào và dây đơn giản. Sử dụng một mọng ghép và mũi kim xô vào sợi thứ dứa. Những băng hay khổ vải buồm, từ 45-50cm bề rộng được may phủ theo chiều đứng và được tăng độ bền chắc bằng cách luồn dây ghép lại băng ngang để tránh cho buồm không bị rách toạc. Một chảo cạp buồm bằng dây dứa nhỏ viền mép buồm trong khi một đầu buồm hay khổ vải buồm chịu nặng làm bằng cọng chiếu (1) được bện nhuyễn, tăng sức chịu lực chảo cạp buồm rãi rộng. Cũng tương tự vậy đối với đường lượn hay góc trên buồm được bố trí thành các góc (H.3). Sào đỡ buồm hay sà mép dưới buồm có trục cuộn mà ta có thể thấy trên tất cả các thuyền nhỏ buồm chảo không phải của Trung Hoa, được dựng toàn bộ trên sào đỡ buồm. Mỗi lần cuộn buồm, bó sào đỡ buồm và trục thuyền thường ở tư thế thẳng đứng và dọc theo cột buồm (H.7 & 8). Mỗi một cánh buồm đều được cuộn vào sào đỡ của nó.

Trên những chiếc ghe câu hạng nhẹ có trang bị buồm chảo của một buồm mũi tam giác, cánh buồm mỗi lần dựng lên ghép vào nhau ở cột buồm, với một dây nhỏ để buộc vòng dây vào đỉnh (H.4).

Việc vận hành sào đỡ buồm có trục được thực hiện với sự hỗ trợ của nắm tay ngang vượt quá đầu mút cuối phía trong của sào đỡ buồm và dùng cho tay quay. Bề mặt của bộ buồm thô kệch, dễ dàng cuốn bót buồm lại một vòng khi tác động một lực cần thiết vào nó. Thế là buồm sẽ tự cuộn theo si-lanh như tiếng động cuộn một tờ giấy và hoàn toàn che khuất sào đỡ buồm để tự kéo nghiêng buồm trên trục thuyền (H.7). Cách này chỉ được hoàn thiện ở vài nơi Châu Âu trên những chiếc du thuyền được biết với tên gọi là Sào đỡ buồm trục quay, có thể đã được dùng ở An Nam từ rất nhiều thế kỷ.

Người ta nhận thấy trên những bức chạm nổi Borobudur ở Nam Dương (Indo), cũng vận hành việc cuốn buồm tương tự và tay nắm ở chóp của sào đỡ buồm có trên những tàu Mã Lai gần đây (2). Hay người ta nói là những tàu bè theo kiểu Borobudur đã có nhiều ở xứ Chăm - pa cổ kính.

Dường như có bằng chứng những hình vẽ khắc trên đá (graffiti) là của một công trường đá Chàm ở An Thịnh (3). Có phải có sự sao chép buồm chèo, trên con thuyền An – Thịnh mà không được nói đến hay không?

Ở chỗ tàu đậu, trên những chiếc ghe bầu hạng nặng, những dây treo sào căng buồm được buộc vòng trên đầu cột buồm, buộc chặt trục thuyền và buồm dựng lên mà sức nặng đáng kể của nó cũng giúp giữ buồm thành một bó dựng đứng.

Dây kéo buồm hay lèo hạ (4) có một ròng rọc (5) nhọn ở 3 góc tam giác dọc theo trục thuyền có ống thông mặt phẳng ngang một ròng rọc khác (7) ôm cọc trên buồm. Lèo hạ ở yên nhờ vào những vòng xoắn trên hai chóp, hạ xuống băng qua ròng rọc của trục thuyền, nâng lên theo ròng rọc phía trên mà nó băng từ trước ra sau và cuối cùng trở xuống boong thuyền. Thay vì một ròng rọc được vòng dây lên cột buồm, người ta cũng nhận thấy có một thiết bị được dùng trên những chiếc thuyền Châu Âu vào thế kỷ 19 được bố trí một «lộc bình tào» (8) trong một rãnh đáy tròn của cột buồm (H.5).

Trục thuyền luôn được điều khiển bởi một vòng kiềng cột buồm (H.5).

---

(1), (4), (5), (6), (7), (8), (9), (10): gọi tên theo ghi chú của Tác giả.

(2) P. Paris \_ Nghiên cứu mối quan hệ giữa bốn loại thuyền nhỏ Đông Dương, trang 212.

(3) Hình số 100 \_ liệt kê đài tưởng niệm Chàm của An Nam, của ông H. Parmentier, Paris, Leroux, 1909 I – II (TK 19).

---

Loại thuyền buồm Rocambeau Châu Âu được tìm thấy ở Đông dương trên xuồng Chaleum (kiểu xuồng Tuk Prabel) của vịnh Xiêm La (H.6).

Những trục thuyền luôn được làm từ hai cột trụ kết nối, thường bằng tre nứa. Dân An Nam không ưa may rủi, nghĩa là họ không bao giờ đặt trục thuyền chỗ gió thổi ngược để dễ dàng đẩy buồm đi cho nhanh.

Một lèo ngọn (1) trong nhiều trường hợp, được ráp nối trên chóp chèo cột buồm thả xuống, cột với trục thuyền, theo cách nêm cứng lại và mở buồm ra.

Để chỉ độ nghiêng của sào đỡ buồm, tất cả được cùng một lúc buộc chặt vào điểm dây néo buồm, ta thấy trên những Ghe Cửa Nam Kỳ một cáp lái ráp nối trên một vòng cột buồm bằng mây và thường chạy trên hai ròng rọc (H.9).

Một vòng cột buồm thứ hai ôm sát lấy cột buồm làm cho trục thuyền được giữ chặt đỡ lấy cáp lái. Tại hướng gió thổi tạt ra trước, cáp lái được thả ra để cho phép thăm dò: gió hậu, buồm được kéo căng hết mức (H.10).

Tít trên chóp trục thuyền luôn có một người phụ trách, để xem chừng pa-lăng thỉnh thoảng bị xoắn lại. Để ngăn dây căng buồm đu đưa do thuyền chòng chành và nhất là tránh buồm bị chênh ở phần phía trên. Vai trò này, thường phải có hai người mỗi một cánh buồm của Nam kỳ (vịnh Xiêm La) chỉ gặp ở Châu Âu trên những cột buồm trên mũi cong đăng lái. Người phụ trách buồm mũi luôn vượt qua vành đai cố định trên dây néo cột buồm và tuột xuống xiết đinh chốt trên boong (H.7 – 8).

Những dây thu nhất là trên những chiếc ghe bầu to kênh An Nam, cho phép siết chặt buồm ở trên chóp của trục ghe và loại trừ phần ảnh hưởng của gió (H.11), khi thấy cần thiết.

### **Bộ cột buồm**

Những cột buồm (2) đều có 2 phần, đều có thể tự gấp lại, nối liền cái này với cái kia thành một mọng đuôi én hay được lắp vào bệ gia cố chân cột buồm hay phía trên boong bằng hai bộ phận tương tự có dạng khối, băng qua các chốt hay được giữ lại, siết chặt bằng vòng kiềng mây (H.13).

Những bộ phận tương tự được gọi là những má cột buồm, trong ngành hàng hải của chúng ta, là hai khối chữ nhật bằng gỗ du hay gỗ sồi, có những hình trang trí, dùng để nâng cột buồm trên đài, nhưng vai trò của chúng không giống nhau.

Thường thì chính các bộ phận tương tự này được thay thế bằng một khoang trống giữa các rầm và trần tàu qua chân cột buồm, được kẹp chặt vào then ngang (H.14).

Như ở Châu Âu, trên những thuyền buồm, cột buồm có chiều dài chuẩn theo chiều dài của thuyền ở giữa dốc thẳng đứng. Cột của buồm mũi được giảm cỡ 2/3 cột buồm chính.

### **Buồm Chảo:**

Chằng (3) là dây khi thì bằng sắc khi thì bằng dây leo mây da, mây mai, mây rả (4) cho một hay nhiều sợi và được căng ra bằng đai ốc xiết chặt kiểu Châu Âu và thường hơn nữa là kiểu An Nam sau đây, đỡ lấy những bộ phận của thuyền. Vậy là việc thắt chặt chân dây néo bao gồm những dầm cong hay thẳng cố định bên ngoài thân thuyền (H.15 – 16), hay đơn giản trên các đầu đoạn nối hay trên vành đai mạn thuyền. Những bộ phận khác của thuyền, bằng gỗ cứng, có lắp một khớp luồn dây trong khớp có móc dây néo.

Phần rần được xỏ từ một hay ba khe hở được tính trước chứa những vòng dây thừng nhỏ quấn vào các bộ phận thuyền. Những dây siết buồm tự cuộn vào lõi quấn bởi một dây buộc thuyền.

Những bộ phận thuyền này thường có hình o-van nhưng cũng có khi hình tròn, hình chữ nhật.

Bề dày những dây néo của nó đa dạng tự nhiên (H.16, 17, 18).

Người ta ghi nhận sau khi xem qua là những ròng rọc mũi cừu, những ròng rọc lentille cứng cáp bằng gỗ (H.29), bị khoét 3 lỗ hợp thành pa-lăng để siết những dây néo buồm, chỉ có ở thuyền buồm Trung Hoa và ghe mảnh Mỏ Cà.

Hãy chú ý đến hệ thống căng siết dây buồm chủ chốt, của một dây néo trên 2 dây tạo nên dây néo Bastaque được tháo móc thay đổi dây néo buồm, hệ thống được sử dụng nhiều và dễ dàng cho thuyền buồm An Nam. Bao gồm một đòn bẩy kiểm giữ trên dây néo của các bộ phận thuyền và có thể thả dây bằng một động tác lật (H.19)

Trên một vài hệ thống dây néo giống như hệ thống của ghe Lưới Rừng Phước Hải và Ghe Cửa Bà Rịa hay tại cửa sông Cửu Long, những sợi mây được dùng để quấn đầu dây cáp (cho khỏi sỏ), quấn từng đoạn một và cột những vòng dây nhỏ hay vòng dây để vận hành trôi chảy (H.22).

Có những thang dây thuyền hạng nặng để người điều khiển có thể leo nhanh trên buồm chèo nhưng chúng chỉ được treo ở một bên thuyền. Cách bố trí cổ điển này không chỉ thấy ở Viễn Đông mà còn ở Nhật Bản.

Chèo chằng dây néo hai mạn gồm một thanh gỗ cố định dây néo để giữ dây căng chỉ gặp trên Ghe Cầu Bình Thuận (H.23).

Rất hiếm thấy dây néo đàng mũi cột buồm chính trên thuyền buồm chèo An Nam. Người ta thấy loại này trên thuyền buồm Chaleum vịnh Xiêm La và trên Ghe Cửa hay Ghe Cầu Nam Kỳ và tỉnh Quảng Trị.

Trên những Ghe Lưới Rừng Phước Hải, dây néo đàng mũi cột buồm chính này trở thành dây sống trên mũi thuyền (H.24) hay được cố định bằng đinh chốt dưới sống mũi thuyền, sau khi những bộ phận thuyền đã được xiết giữ (H.25).

Tuy nhiên cũng phải ghi nhận là cột buồm cuối lái tape-cul đôi khi được sửa đổi cho mạnh hơn theo chiều dọc bằng dây néo đàng mũi thuyền kéo dài ra sau dọc một thanh trục gỗ thay thế cột buồm rỗng rọc Violon được căng qua và quay trở lại trên boong tàu (Ghe Trường Hội An) (H.27).

### **Bộ ròng rọc (bu-li)**

Chúng ta tìm thấy trên những ghe bầu An Nam cả một bộ ròng rọc, không đa dạng nhiều bằng ròng rọc Âu Châu, nhưng cũng có vài điểm chung. Nó luôn có một khối gỗ hình thuôn dài và đẹp, một hộp tiếp nhận bánh ròng rọc hay bánh đai với những đường rãnh trên cả hai đường chu vi định cho vòng dây cho phép cố định và làm chắc ròng rọc. Sự đa dạng tiến triển từng bước từ ròng rọc dây buộc thuyền (genopé), đến ròng rọc pa-lăng lớn (caliorne), pa-lăng này rất mạnh để có sức vận hành; ròng rọc dây gân (fouet), thanh móc, bịt sắt, hình vỏ đậu, hay móc quay (émerillon), ròng rọc Violon, ròng rọc Chaumard có nơi gọi là ròng rọc dây kéo, ròng rọc bập bênh xà buộc xuống, v.v. Mọi ròng rọc vận hành trôi chảy theo buồm chèo. Người ta nhận thấy để hướng dẫn thùng chèo vòng gỗ luôn thừng thật sự và bề ghi cho rẽ nhánh trong những dây néo và thỉnh thoảng như ở nước Pháp, các bánh lái được buộc dây ngang qua, khoét những cái lỗ và dùng cho những giá cắm.

Từ những cọc sào hay cọc thuyền trong những cọc chèo, các đinh chốt trục xiên nối buồm chèo, những cọc cáp được đục lỗ măng-sông để dẫn các thiết bị điều khiển được đặt ở đầu, thỉnh thoảng còn được tô vẽ theo lối nghệ sĩ (H.29).

Đối với bộ thừng chèo, sợi dừa bện là chất liệu duy nhất ưu tiên sử dụng. Nhẹ hơn sợi chuối sợi, trôi được trên mặt nước, được bảo quản tốt trong điều kiện ẩm ướt, chúng ít bị mềm oằn. Dân An Nam thành công với bộ dây chèo được bện chặt với nhiều tao, nào là dây chèo, dây chèo ba tao, dây thừng, những tao nhỏ dùng cho góc buồm, dùng cho thang dây cột buồm; dây buồm v.v. Những sợi mây thường được bện lại làm bốn với 1 tao nhỏ bằng đai ở trong như là sợi bắt để ngăn thừng chèo đẹp xuống. Bộ thừng chèo bền chặt và dùng rất lâu mà không bị giãn ra, lúc nào cũng đàn hồi.

### **Thiết bị điều khiển**

Thiết bị điều khiển hay bánh lái (1) đủ dạng từ Bắc chí Nam theo tùy loại thuyền con. Ngoài ra những đuôi lái của thuyền buồm chèo và Tuk Prabel (H.32, 38) là những ngoại lệ đặc biệt ở vịnh Xiêm La và chúng tôi nghiên cứu ở chương dành cho chuyên khảo về các loại thuyền con này. Phải phân biệt 3 loại thiết bị bánh lái:

- 1 - Bánh lái bản lề hay bánh lái âm (2) bình thường
- 2 - Bánh lái trục trượt ở phần đuôi tàu
- 3 - Bánh lái hộp kim loại chứa khí

Tất cả các loại bánh lái Đông Dương có ở đây đều có 2 điểm chung mà chúng có thể dựng lại, kiểm soát, định độ sâu mong muốn, để vượt qua những vùng nước nông. Bánh lái kéo dài sâu dưới thân ghe, điều này áp dụng cho tất cả những công trình tàu bè An Nam – kể cả như Trung Hoa – một lượng lớn nước rẽ AR, nhưng vì lượng nước rẽ này có thể bị giảm tại bất kỳ thời điểm nào, các hậu quả được loại bớt.

Sự cần thiết có một bánh lái «chân rẽ nước» mạnh được điều khiển bằng bộ phận của chính thân thuyền, các bộ phận này thường bị gọt nhẵn lại và rò nước cùng một lúc, ở đằng sau, đòi phải cập bờ việc này làm được nếu có bánh lái kích thước tương đối lớn. Mặc cho điều này, còn có sinh vật sống ven bờ gây trở ngại, vì lúc mà bộ phận điều khiển bị loại bỏ thì thân tàu không còn điểm tựa nào trên dòng nước cả (H.30).

---

(1), (2): chú thích của tác giả.

---

1/ Những bánh lái âm bình thường có 2 loại:

a) Những bánh lái ai-guy-lô và phơ-mơ-lô (chốt trục) đơn giản được cố định trên phần mỏng đuôi thuyền (H.31) nhìn chung khung bánh lái theo kiểu được trình bày trong hình 28 (trên những chiếc thuyền lớn, chân thuyền rất khó xác định).

b) Những bánh lái sử dụng để được treo chỉ một chốt ai-guy-lô và hai chốt phơ-mơ-lô chạy dọc theo một con đường sắt cố định trên phần mỏng của đuôi thuyền (H.34). Trên những Ghe Bàu và Ghe Trường Hội An chúng ta nhìn thấy hệ thống này nhưng khác, chốt ai-guy-lô chèn trên đuôi thuyền hay trượt trên đuôi thuyền tháo lắp (H.43-44).

Việc gắn bánh lái luôn cần có một thợ lặn để điều chỉnh lối vào của chốt ai-guy-lô phía trong chốt phơ-mơ-lô tương ứng.

Khi bánh lái có kích cỡ lớn, một cột buồm nguy bằng nằm trên cái đế, rồi được bắt lấy trên gờ, sử dụng để vận hành (H.33). Còn phổ biến hơn nữa loại bánh lái nâng lên theo kiểu dây thừng I-ta (dây cột từ đầu này đến đầu kia để kéo vật nặng và giữ pa-lăng cố định) đi qua một bánh ròng rọc.

Các việc bảo tồn ngăn để không mất bánh lái do va đập sau thuyền trên biển, và thường có sợi dây néo vòng kiềng bằng mây buộc vào ngăn không cho nó va đập (H.31).

Từ hai loại bánh lái trên bản lề, loại bánh lái thứ nhất luôn được tháo dỡ khi đi ngang qua những vùng nước cạn. Để làm được điều này người ta sử dụng một pa-lăng đúc trên cần trục con dê nằm ngang được bố trí sau thuyền (H.35) nó có thể nâng thiết bị này giúp cho dây buộc quanh bánh lái hay dây buộc thuyền quanh chốt ai-guy-dô.

Phải nói là nét đặc trưng rất thú vị đã được tìm thấy trên bánh lái Ghe Bàu An Nam (miền Trung nước Nam) và trên những thuyền đánh cá nhỏ miền Nam: thanh

răng trên những phần mỏng bên ngoài của đuôi thuyền, sinh ra trục bánh lái được dùng để cột những dây néo căng buồm (H.35). Cũng thấy rằng việc nâng lên này còn hỗ trợ cho máy neo lắp đặt phía sau.

2- Những bánh lái mà trục của nó trượt ở phần đuôi thuyền là loại đặc biệt của dân An Nam. Người ta chỉ tìm thấy chúng ở ven bờ vùng đất An Nam. Chúng có nguồn gốc là bánh lái của Ghe Nang Đà Nẵng.

Chúng chỉ được sử dụng ở Bắc Kỳ - khu vực Đèo Hải Vân và Nam Kỳ, Vũng Tàu. Người ta tìm thấy loại bánh lái này trên tất cả các Ghe Bàu, thân ghe bằng tre nứa và cũng có một vài ghe khác thân được làm toàn bằng gỗ.

Thường thì những loại này có bánh lái ngắn hơn nhóm bánh lái đầu tiên. Trục bánh lái thì dài hơn, bo tròn và thân ghe không đóng chung với bánh lái mà độc lập để có thể kết hợp với phiều của phần đuôi tàu. Cái sau cùng này là một khối rỗng không với một đường rãnh để trượt bánh lái, nhưng kiếm hãm hoàn toàn trục bánh lái. Không có bản lề và nẹp sắt nào. Trục bánh lái có dạng hình nón cụt và có lực trượt trong phần đuôi ghe. Việc dịch chuyển sang bên của bánh lái thì không bị đường rãnh gây khó dễ gì được tính toán để thích hợp với khuôn của trục bánh lái (H.39-40).

3- Loại bánh lái thứ ba được gọi là bánh lái hộp kim loại chứa khí. Đó là loại thịnh hành tồn tại trên các thuyền buồm tính từ đèo Hải Vân, đi ngược lên Bắc Bộ, bắt nguồn từ hệ thống Trung Hoa phân ngăn AR không kín, phân cách với bằng đuôi thuyền và bao ngoài những hàng ván lót lòng ghe để giữ kỹ phía sau bằng việc chừa một khe di chuyển đến bánh lái và trục bánh lái của nó, dùng trong những vận hành nâng bánh lái. Trục bánh lái dựa vào một rãnh trượt và những phần giữ lại ngăn cản nó trượt ra khỏi phần dưới. Những bộ phận này gồm một bánh lái thẳng, chạy xuống dưới rất thấp chỗ sống ghe. Góc sống đuôi của nó trông rất thẳng (H.36,40).

Điểm thuận lợi của bộ phận này là trong ngăn kín và chứa đầy nước, thật là một chỗ trú lý tưởng tránh những cú biển va đập phía sau, mà cũng thật dễ dàng để nâng nó lên (H.40,42).

Bánh lái được đục nhiều lỗ hỏ để đục cọc sào vào hay xuyên qua để giữ nó lơ lửng khi được nâng lên. Vậy là bánh lái nằm nghiêng lúc «ngủ ngơi» khác với khi nó đang vận hành (H.40,42).

Cũng phải thấy là có một ngoại lệ trong những hạng mục của bộ phận bánh lái hộp, đó là bánh lái của Ghe Màn Cửa Lò được sử dụng một thiết bị giống như một cái ngăn trệch đường nhưng rộng hơn.

Ở miền Bắc Đông Dương với những chiếc Ghe Màn Sông Giang và Sông Hồng, những ghe màn Trung Quốc và những thuyền lớn Mũi Ngọc có dáng chúc xuống đằng mũi và đằng lái được nâng lên cao, chỉ cho phép một thuyền nhỏ thích hợp chuyển hướng, vậy chính những bánh lái hộp mới sãi dài ra nhiều. Bánh lái luôn được đục lỗ hỏ hình thoi mà mục đích việc này rất hợp lý là để tạo lối thoát, dù cho người Hoa khẳng định việc đi lại bằng cửa hông của thuyền dễ dàng hơn (H.76).

Những bánh lái này, trọng lượng lớn, được hạ xuống và nâng lên bằng máy neo nằm trên đuôi thuyền ghe.

Cũng có ngoại lệ, đó là bánh lái nhỏ được sử dụng trên Ghe Nốc ở những phá xứ Huế, bánh lái cố định bằng qua một cái lỗ luôn trục lái ở đuôi ghe và được thả treo.

**Cánh đứng** (đóng ở đáy thuyền để ngăn tàu bị trệch đường)

Cánh đứng trung tâm cùng với cái ngăn trệch đường, nằm đằng mũi cột buồm chính, không chỉ tìm thấy ở các ghe An Nam mà còn ở Ghe Câu Quảng Khê, tỉnh Quảng Bình (H.45). Không chỉ có ở tàu bè Nam Kỳ và phải đi trở lên Bắc kỳ để tìm thấy trên những Thuyền Lưới Vịnh Hạ Long, Koupang và những chiếc Tang Way của Kouang-Chéou-Wan.

Trái lại, một nét độc đáo dường như duy nhất trên đời và riêng biệt chỉ có ở Ghe Nang Đà Nẵng, mà mọi chiếc thuyền con, Ghe Bàu và những chiếc khác nữa, có thân ghe bằng tre nửa bện lại, đều có cánh đứng trượt trên sóng mũi ghe trong một khối rỗng không giống kiểu phần đuôi của những chiếc thuyền con.

Dạng cánh đứng này là một loại cánh dao mỏng dài cong hay một thanh mã tấu. Nó cố định trong mặt phẳng cắt dọc và không thể xoay trên trục của nó (H.46).

Nó tồn tại như một thiết bị ngăn ghe thuyền bị trệch hướng được tìm thấy trên những chiếc ghe Trung Hoa: thanh kẹp ngăn ghe trệch đường cố định ở trên miếng gỗ cong nối phần tiếp với mũi ghe. Người ta gặp thiết bị này trên Ghe Bàu và Ghe Trường Hội An và trên một vài Ghe thuyền Bình Định, thân bằng tre nửa bện lại (H.47,48).

Thanh kẹp ngăn trệch hướng này gia tăng chân nước bánh lái AV của tàu bè, trở thành cái sau cùng sáng giá nhất giữ vai trò cánh đứng ngăn thuyền chệch hướng.

Trên Ghe Giã thân bằng tre nửa Quy Nhơn, thiết bị này được thay thế bằng bộ phận phụ của sóng mũi ghe một tấm mỏng phân nửa bằng gỗ, cố định bởi trục bánh lái và được gắn đai vào thân ghe bởi những mắc xích bằng mây. Sóng mũi ghe được thay đổi hình dạng hoàn toàn bởi cánh đứng cố định, theo sự chuyển động của một chấn lưu hoạt động, chân nước bánh lái bắt buộc phải được sử dụng không khó khăn (H.49).

### **Mỏ neo và những dụng cụ tàu thuyền khác**

Những mỏ neo (1) có đặc điểm đặc biệt là một thanh ngang xuyên qua khớp nối trục neo và chân mỏ neo và không phải là trục tàu như những mỏ neo Châu Âu. Chúng có nguồn gốc từ một loại neo Trung Hoa và được làm bằng gỗ rất cứng, nặng của một tảng đá to (H.50-52).

Chúng luôn được dựng bằng ba miếng ghép lại bằng các dây buộc tàu thuyền trục neo hay chân đứng.

Dây neo là một cang hay chảo gọi kiểu bắc kỳ (2) trên đó được đúc một con lăn to hay còn gọi là gành, phía trên vòng neo một chút, cái này có tác dụng trục neo xuống để nằm yên dưới đáy. Những chân đứng, những cái xiên vào trục neo kẹp chặt trong điều kiện thuận lợi nhất (H.50).

Một cách bố trí cổ điển ở An Nam để dậu hay dóng thuyền (4) trên biển có đáy lờm chồm đá như sau: Dân An Nam cũng biết mọi sự khó khăn khi thả và nhổ neo bị chèn đá trong những điều kiện tương tự, phải thả chung với dây phao sợi dây néo khoá nối trục neo và chân mỏ neo, mỗi một nửa khoá ôm siết lấy chân đứng và duỗi dài dọc theo sào neo, dây cột thuyền gò ghề làm vỡ vòng neo. Nhổ neo (5), cái gọi là dây phao phải làm vỡ đá lờm chồm dưới đáy và neo được kéo lên, “bởi những sợi tóc” như dân gian người ta vẫn nói.

Trên những thuyền tấn Quảng Bình người ta luôn tìm thấy neo dây thắt gút, thanh ngang mỏ neo được kéo lên dọc phía sau gờ thuyền (H.53). Trên những Ghe Bàu Hội An, chúng được bố trí trên đài sau đuôi thuyền. Người ta cũng tìm thấy những

loại mỏ neo chóp trục thuyền, rất nhẹ với chân đứng và thanh ngang mỏ neo bằng sắt (H.51) và những mỏ neo có một thanh ngang được mang lên bãi biển để mắc vào bờ cát để tránh, để néo yên thuyền và để kéo dọc bờ (H.54).

\* \* \*

Những thiết bị thả neo giữ những chiếc neo và cho phép thả chúng rơi xuống để neo lại, thiết bị này gồm có một thanh gỗ ngang, thường có dạng trục hay tấm phen nhỏ, được bố trí băng qua sống mũi thuyền (H.55,59 xem thêm trang hình XXXI và XXXII) và trùm lên thân thuyền đằng mũi. Dân An Nam gọi chúng là “Ngã” trên Ghe Cửa Phú Quốc và trên Thuyền Lưới Vịnh Hạ Long những mảnh ngang này đạt được một sự phát triển đáng kể (H.55). Người ta nói là những râu của một loài cá khổng lồ. Chính là trên cái “Ngã” này có những cái mỏ neo, sẵn sàng bập bênh dễ dàng, tràn lên trên chúng, để tránh những chân đứng không đâm thủng vỏ thuyền khi bị ngã. Chúng có hai mục đích sử dụng: là những thiết bị hướng dẫn, những khắc hay đinh chốt cho phép sử dụng chúng như dụng cụ canh thẳng (ròng rọc chaumard) cho dây neo và dây buộc thuyền (6).

---

(1), (2), (3), (4): tác giả chú thích

(5) nhỏ neo, xem Aubaret, trang 326.

(6) Mặc dù những « Ngã » thực tế chỉ có một mảnh, nhưng chúng tôi để ở số nhiều bởi chúng đại diện cho hai thiết bị thả neo riêng biệt.

---

Từ Mũi Vũng Tàu, những Ngã này được trang hoàng, chạm khắc hay vẽ hoa văn. Những hoạ tiết Yin Yang (âm dương), những hoạ đồ Phu-Hi, hình trang trí đan xen, cây cọ, hoạ tiết hy lạp, phượng hoàng, v.v. là những mẫu trang trí được dùng rất nhiều lần.

Trên những chiếc Ghe Bàu to kênh An Nam, những thiết bị thả neo được chống dựa bằng rầm chia (chân quỳ) dựa vào thân ngoài ghe.

Hãy để ý trên những Ghe Giã và Ghe Mành vùng Bắc Bộ An Nam, vai trò chính của chúng hoàn toàn khác. Chúng tôi gọi chúng là «tám chắn mũi thuyền», bởi vì chúng tôi nhận thấy rằng thiết bị phụ này thường được những ngư dân mô tả lại với tên gọi là «Bình Phong» - tám chắn gió – cái tên cũng đã mô tả tám chắn quen thuộc mà chúng ta thường thấy đặt trước những cánh cửa nhà và chùa chiềng, ở An Nam nó có tác dụng ngăn cản những ảnh hưởng tai hại có thể tấn công chiếc ghe. Ngoài điều kỳ lạ cho thấy luôn luôn trên các Ngã đều cắm những cây nhang đang cháy nghi ngút với những giấy tiền vàng bạc vào lúc nhỏ neo.

Chúng tôi ghi nhận là đã tìm thấy những phen chắn mũi thuyền này trên tất cả ghe thuyền miền Nam Trung Hoa, và tên những tàu bè của các vùng đảo Sonde (1). Vậy đây thực sự là những thiết bị thả neo, thường thường là những then ngang cộc cáp nhỏ nằm băng qua sống mũi thuyền ghe.

Trên những chiếc ghe Chaleum của Vịnh Xiêm La, thiết bị thả neo chỉ là một miếng dẹp đơn giản đặt ở đằng mũi ghe, siết 2 đinh chốt để đóng nêm cho chặt những chiếc neo. Không giống chút nào với thiết bị của những chiếc ghe khác.

---



(1) *P. Paris (trang 415)*

---

Khi những chiếc thuyền hạng nặng khoảng trên 30 tấn, người ta tìm thấy trên tất cả các Ghe Bàu An Nam hay Ghe Mành mũi nhỏ được dựa vào những tấm Ngã và tạo thành chỗ nhô ra của mỗi bên mũi thuyền. Đó là một cái nền hình tam giác thấy trên những tàu chiến xưa kia của chúng ta, bằng phen đập cửa boong dựa trên sống dọc mạn mà một trong những gờ của nó kết hợp phần mũi ghe bo tròn. Những nền này thường có hai. Một bộ của chúng được kết hợp lại trên hai má của mũi ghe bằng những thanh chống hay chân quỳ. Một xà băng ngang mũi của ghe thuyền hỗ trợ cho mũi nhỏ tàu thuyền, và kéo dài khoảng một mét mỗi bên thuyền. Đó là then ngang trên đó neo dóng sẽ được dựng ngay đó, một khi đến được bãi neo thuyền. Như vậy nó giúp thiết bị thả neo bập bênh (H.58 và trang hình XXXII).

Hãy để ý mũi nhỏ tàu thuyền ở An Nam là một bộ phận đơn giản được đẩy đến cực điểm. Nó không là gì cả với mũi nhỏ của những tàu có mạn tàu cao kiểu xưa, của nước chúng ta với ngàm đỡ cột buồm mũi và dáng mũi thuyền thật sự được trang hoàng như một tác phẩm nghệ thuật.

Trên Ghe Mành Quảng Khê và trên một vài Ghe Câu Quảng Bình, mũi nhỏ ghe thuyền là một sàn đơn giản và có hình dạng như một loại nền chia ra sống mũi ghe. Vậy là những cái Ngã chỉ là tấm chắn không có hoa văn (H.59 và trang hình XXXIII).

\*\*\*

Những thiết bị nâng, như là cột buồm chịu nặng, dây néo cột buồm căng, hay cần kéo để nâng thuyền, ca nô và những loại ghe xuồng khác nữa được tìm thấy trên những tàu thuyền bờ biển An Nam. Trong đa số những trường hợp, những trụ lệch này được giữ bởi những ván thẳng bằng và những dây nâng tàu và được thể hiện như tàu thuyền Châu Âu. Trong vài trường hợp đặc biệt như ghe thuyền Trung Hoa Phakhoi, những pa-lăng dây néo đàng mũi được đúc trên những cột buồm với những dây chằng buồm và những thiết bị hướng dẫn, dùng làm giải pháp tạm thời để kéo những vật nặng.

Chính chúng ta cũng gặp được trên những Ghe Bàu Hội An, trọng tải lớn, những lắp đặt cần cầu pa-lăng nằm trên gỗ trượt và đầu của chúng dựa vào pa-lăng lớn của bộ cột buồm được đúc trên những cột buồm lớn. Bộ cột buồm này không nghi ngờ gì sao chép từ những giải pháp tạm thời phổ biến ở bất kỳ loại tàu bè trên thế giới.

\*\*\*

Những máy neo nằm thường thì chỉ dùng để kéo buồm của cột buồm lớn. Sự xếp đặt của chúng gợi nhớ đến thứ có ở đất nước chúng ta gồm trục bánh lái trung tâm nằm dọc từ mạn này đến mạn kia của boong thuyền và xoay quanh trên hai cột chống cố định trên các xà. Bề mặt trụ của trục bánh lái mang những lỗ mộng \_ người ta gọi là những «a-mô-lét» trong tấm biển gỗ \_ được dành để nhận những bánh lái sử dụng để xoay thuyền.

Trên những Ghe Mành miền Bắc, An Nam, khuynh hướng cổ điển Trung Hoa thẳng thế. Những máy neo nằm rất được ưa chuộng với những bánh lái nằm ngay trong lỗ mộng, được tìm thấy trên một trong những bờ của cột buồm.

Tời đứng là kiểu Châu Âu (trang hình XXXII) và nằm ở giữa hai cột buồm mũi. Trên những Ghe Bàu có bắt cầu nó được tìm thấy trên « sóng trâu » (dốc hai mái) của những phen lớn, trục bánh lái được dựng trên xà ngang.

### Những thuyền phục vụ nhỏ

Để phục vụ giữa đất liền và bờ biển và dùng cho một vài hoạt động khác nữa như là vận chuyển, thả neo thuyền giữ khoảng cách của mỗi neo chóp trục hay chiều dài dây lai thuyền, những Ghe Cửa, Ghe Bàu, Ghe Mành và thường là tất cả các ghe thuyền vận chuyển trọng tải lớn có sắp xếp ca-nô được mang lên trên boong tàu vào lúc nhỏ neo hay kéo theo đằng sau vào những khi tốt trời.

Những khoảng cách thuyền thay đổi tùy vào trọng tải thuyền, nhưng thường thì cách khoảng chừng chiếc xuống cầu nước Anh. Những thuyền nhỏ chừa lỗ trống rất ít với trung tâm lòng thuyền rất thấp để ngăn lật úp thuyền. Những thuyền hình tròn hay khum khum không gì kẹt giữ lại, được phép đẩy hẳn lên bãi cát.

Những băng ghế ngồi chèo thuyền di động. Trên những bờ phẳng của những ngàm dựa chèo hay chỗ trống các cọc sào gỗ, được trang bị những vòng dây cho máy chèo. Không có tấm phủ nước cho phép rút nước mưa hay nước biển khi trên boong thuyền nhỏ khô ráo.

Những chiếc ca-nô này được ba người vận hành, hai người bơi ở đầu mũi ghe và thỉnh thoảng có một người nữa, bơi ở phía sau. Người ở mạn phía sau với mái chèo đuôi, được bổ sung vì không có đuôi bánh lái.

\*\*\*

Trong khuôn khổ bài nghiên cứu này, có chỗ này chúng tôi nói tới dạng thuyền thúng tròn, đặc biệt có ở cảng Đà Nẵng và từ nơi đó chúng « tỏa sáng » một ít khắp dọc bờ biển An Nam. Chúng tôi muốn nói về « Ghe Thúng chài » (H.60).

Đó là một loại thuyền ghe nhỏ hình tròn, 1 mét, và đôi khi hơn một chút, rất nhẹ và rất dễ phơi khô trên bãi biển và chỉ chiếm ít chỗ, đậu ngổn ngang trên bến tàu đó là loại thuyền « youyou » Ghe Cầu và Ghe Giã An Nam.

Chúng được vận hành bằng một động tác kéo giảm và trong một vài vùng như Bình Định, trẻ con đẩy nó vắn ì ra, phải dùng hết sức bình sinh mới đẩy được chúng (1).

Việc đóng tàu bè được tiến hành cũng là lúc đóng cừ và trét những thuyền ghe lớn bằng tre nứa. Luôn luôn là thứ nước sắc hay là thứ thuốc xoa bóp gồm có nhựa tán thành bột, vôi và những bã phân trâu bò, tất cả bỏ vào lần lượt trộn với nhựa cây để trét lên bảo vệ tàu thuyền.

Dáng tròn này được giữ bằng một đường mạn thuyền và bộ rẻ sườn mỏng tre nứa xếp lớp phía trong bằng những dây xích vào thúng.

---

*(1) Chính ông Paris là người đầu tiên cho chúng ta biết cách đẩy thuyền.*

---

Kỳ lạ thay con thuyền « youyou » này đã được sửa đổi thích nghi để có thể ở mãi trên sóng biển, tác động bên ngoài ko ảnh hưởng gì đến thuyền nhỏ này. Phải chăng người ta cũng gặp nó khi biển động sóng to gió lớn, xung quanh những tàu ghe

đánh cá đều tấp vào bờ để đậu hay kéo dây câu, dây mắc lưới giăng lên việc này thường được một đứa bé con làm như một trò chơi vọc nước của trẻ con.

Hãy để ý là những chiếc thuyền con tương tự, tất cả đều tròn, bện lại và được phủ một lớp phủ bi-tum, thuyền này đã được biết từ thời Hérodote, tồn tại ở Mésopolamie, vùng Tigre, dưới tên gọi là «couffa». Người ta cũng gặp chúng ở miền Nam Ấn Độ với tên «thuyền da» của những dòng sông Bhawand, Cauweri và những dòng chảy khác nữa (1).

Những chiếc thuyền «youyou» không phải là thuyền duy nhất trang bị như những Ghe Bầu An Nam. Người ta tìm thấy những xuồng bơi nhẹ và cả những ca-nô được đóng bằng tre nửa bện lại, có dạng dài nhọn (hay vuông như ở Bắc Bộ) mà những cạnh sườn được giữ cách xa ra bằng những then nhỏ. Việc chúng có thể trôi, trong nhiều trường hợp, được gia tăng là do sự góp phần của bó tre nửa buộc thuyền buộc vào đường mớn nước (H.61).

### **Những thiết bị hạ thủy**

Việc mang tàu thuyền lên cạn hay thả nổi trên biển giữ vai trò quan trọng ở An Nam. Thuyền con với trọng tải nhỏ hoặc lớn không bao giờ được thả nổi suốt, một khi không đóng cốt vào. Việc tu sửa tàu bè cần thiết phải lật lòng tàu ra thường rất khó làm và được thực hiện, khi thì được hỗ trợ bằng một vật nặng – thùng gỗ đầy nước – treo trên một thừng kéo hàng băng ngang lỗ lắp bánh ròng rọc của cột buồm lớn (hình trang XLVI), khi đặt trên mạng thuyền lúc thủy triều thấp, để dựa vào những cột chống (H.46,66, hình trang XLVII). Để vận hành, tất cả thuyền bè đều phải có cọc thuyền, thanh ngang, xà, sống thuyền và đỉnh chốt làm những chỗ nhô ra trên thân tàu cho phép thực hiện cọc thuyền cần thiết trên những cột chống.

Những chiếc Ghe Câu, Ghe Giả và thường là những thuyền đánh cá nhỏ được hạ thủy bằng việc xoay đứng theo trục trên sống thuyền mộng xoi lỗ hay gờ của đáy thuyền, hoạt động luân phiên trên cả hai đầu tàu bè.

Trên những Ghe Lưới Rừng biển Phước Hải, một vòng dây cột ngang qua nẹp sắt trên sống mũi thuyền bè hay trên phần đuôi thuyền (H.24) cho phép nằm trên một xà, các ngư dân nâng lên xà này lên để tháo chiếc thuyền con khỏi vũng mắc cạn.

Cách này cũng được sử dụng trên những bãi biển Bắc bộ An Nam, đặc biệt là Đồng Hới, nhưng những vòng dây được cố định trên hai chóp xà vượt quá thân thuyền, đến mũi và đuôi thuyền (hình trang XXXII).

Thiết bị của loại này, bản gốc thật sự, ở An Nam để mang các thuyền nhỏ, thứ mà người ta nhận ra trên các bãi biển Thuận An, gần Huế, trên những Ghe Nang thân ghe bằng tre nửa bện lại. Bao gồm một khối được cắt gọt theo dạng thanh răng nằm trên những đường rãnh gập của thiết bị ngăn lệch đường và của bánh lái thuyền và nó được nằm ở đó. Một xà được xếp đặt giữa những cái răng và các ngư dân nâng thuyền con lên dễ dàng (H.62).

### **Việc trét thuyền**

Việc trét thuyền (2) được thực hiện với một hợp chế tạo rất tinh tế được tán nghiền thành bột, vôi hay chàì (3) trộn nhựa cây hay dầu rái (4) (tên khoa học là Dipterocarpus Alatus de Candole). Những khoảng giữa hai bộ ván be trét nhựa đều được ngâm trong hợp chất này và của một thứ độn sợi dừa hay còn những bã dây nhỏ

cũ kỹ. Các vỏ thuyền tàu thường được đánh vec-ni như trên những Ghe Nang Đà Nẵng, màu đất son trông rất đẹp và được ưa chuộng.

Như ở thế kỷ 17 và 18, ở Châu Âu, để dễ dàng cho việc đi lại bằng tàu thủy nước lán bóng của lớp trát được đun đốt, và cả thân thuyền, cùng hỗn hợp hắc ín hay lưu huỳnh, dân An Nam làm được nước sơn lán bóng như vậy với thuốc xoa bóp (liniment) lớp phủ bi-tum trong đó thêm một tỉ lệ nhất định phân trâu bò và dầu gỗ. Việc làm này trong hàng hải của chúng ta được gọi là «courol hay là nhựa trét thuyền». Ở xứ này nó được gọi là «thui».

---

(1) P. Paris \_ *Nghiên cứu mối quan hệ giữa bốn loại thuyền nhỏ Đông Dương*, trang 212.

(2), (3), (4): *chú thích của tác giả*

---

### **Biểu đồ gió**

Đây chính là nơi để nói về quyền sở hữu nam châm chỉ hướng Bắc xuất xứ từ người Trung Hoa. Thật vậy chứng cứ cho thấy vào thế kỷ thứ 3 của kỷ nguyên chúng ta, những chiếc ghe Trung Hoa vượt biển Ấn Độ Dương theo hướng từ tính, nhưng nhìn chung người ta quên là thiết bị định hướng này là sao chiếu mệnh. Nguồn gốc của chiếc địa bàn Trung Hoa ở miền Nam được thể hiện trên biểu đồ gió bằng một mũi tên (1).

Địa bàn (2) An Nam chỉ là một sao chép của dụng cụ bói toán được trở thành một vật dụng thường dùng trong việc thực hành thuật phong thủy và những trò phù thủy được dựa trên hiểu biết nói ra những ảnh hưởng thiên nhiên được gọi là Phong Thủy – có nghĩa là gió và nước.

Cây kim, được đặt trên trục đứng, trong một hộp sơn mài đỏ, chỉ trung tâm của hoa tiết Yin và Yan (tiếng An Nam là Âm – Dương), nguyên lý nhân quả, tính nhị nguyên của những nguồn gốc thế giới – giống đực, giống cái.

Đây là, được mang vào các biểu đồ gió, 24 hướng được sử dụng bởi những người đi biển An Nam để xác định hướng gió (H.63).

---

(1) Meyers, *Konversations Lexikon*

(2) *Địa bàn*

---

## **CÁCH THỨC ĐÓNG TÀU BÈ MIỀN NAM**

Không muốn mô tả như trong phần giới thiệu rất nhiều chi tiết đa dạng nhất là việc đóng thân tàu bè, tuy nhiên chúng ta phải làm nổi bật để thấy các đặc tính bốn

vùng biển Đông Dương, chẳng hạn như loại thuyền nhỏ khâu ghép lại của Thừa Thiên (Huế), rất đặc biệt và sẽ được mô tả trong bản chuyên khảo dành cho tàu bè.

Việc đóng tàu bè, mà trọng tải khoảng chừng từ 10 đến 60 tấn đặc biệt lạ kỳ. Những thợ mộc đóng tàu thay vì « dựng bằng gỗ xe lại » thân tàu (1), có nghĩa là bắt đầu bằng những mảnh chính tạo nên khung thân tàu hay còn gọi là huyền (2), bắt đầu bởi ván be (3). Sau khi đã được làm khớp trên sống thuyền, bởi những độ chênh lệch hai mảnh gỗ lắp ráp bằng chân đứng và mộng đuôi én mỏng đi một phần bằng gỗ, sống mũi thuyền (xi-lô) (4) và đuôi tàu (xi-lô lái) (5), với hai đỉnh chóp rất nhẹ được nâng lên, những mảnh thuyền ban đầu được đặt vào. Nhìn chung chỉ có một mảnh. Trong trường hợp ngược lại, những mảnh gỗ nằm đè lệch lên nhau, khi thì khoá khi thì đơn giản gọt vát ở mép, hiếm khi đặt cách xa được gọi là « Chệt » (người Trung Hoa). Những chênh lệch này, nhưng trong việc xây dựng của Châu Âu, được xếp chéo nhau, có nghĩa là những điểm giao nhau của ván be được xếp chồng lên nhau mảnh này cách xa mảnh khác vừa vững chắc.

Sau khi tạo được dáng cong vút, ván lót lòng ghe đầu tiên (galbord) được làm cho khớp trên sống thuyền mộng xoi lỗ hay « Tiếp » cách gọi của Bắc Kỳ (6) không lồng khích hay ghép ván vào (thỉnh thoảng nhưng hiếm khi), tiếp theo được cài chốt, tất cả đều 20 – 25 cm, bằng những chốt gỗ lấy ra từ gỗ sồi cứng của cây ổi rừng (7) tên khoa học *Psidium Gatljanum*. Bộ chốt cài trên sống thuyền mộng xoi lỗ (hay Tiếp) được kết thúc hay bảo đảm sự cố định của ván be trên sống mũi thuyền và sống đuôi tàu bằng những điểm khoảng cách xa. Ván lót lòng tàu thứ hai, được be theo mép thuyền được làm cho khớp theo cùng một cách, được cài chốt, miếng này trên miếng kia, và cứ xếp tiếp như vậy. Khi tất cả đã xong, người ta sẽ thấy trước khung tàu có thể được thay đổi bằng sức ép nào đó của một số bộ phận: chính thế người ta làm ra thuyền hiệp (8). Ở hai đầu mút, củng cố bằng một mảnh gỗ cứng chắc, miếng đỡ marsouin, thành công bên trong mũi tàu (hay đuôi tàu) và sống thuyền mộng xoi lỗ (hay Tiếp) dựa vào, cái này trên miếng gỗ cong nối phần tiếp với mũi ghe, cái kia trên đuôi thuyền. Những thuyền hiệp được tạo hình rất dễ dàng bằng việc cặp đôi kiểu dáng của thân tàu và củng cố hoàn chỉnh chúng. Chúng được lấy từ gỗ dác của cây Sao – tên khoa học là *Diptérocarpée*. Những bộ rё sườn tàu có hai loại: những cái đà (9) và những đoạn nối hay những đường cong nối đáy và mạn thuyền với đường mớn nước. Những đoạn cong vẽ chính xác chỗ lồi của lòng tàu, những cái đà và những đường cong nối đáy và mạn thuyền được bỏ cái chèn ra những cái còn tùy vào những cái khác. Những mảnh này, mặc dù có dáng cong, vẫn được canh theo đường thẳng, điều này cho thấy có một sự cẩn thận nghiêm ngặt trong việc đóng tàu.

---

(1), (2), (3), (4), (5), (6), (7), (8), (9): theo chú thích của tác giả

---

Sự liên kết ngang được bảo đảm bằng một loạt những then ghe (10) được làm sàn tàu thuyền lắp vào nhau cái này trên cái kia và cố định bằng ca-ven – dụng cụ chỉ sử dụng trong việc cố định các thanh đà – những vách ngăn phân chia toàn bộ thân tàu dài và trượt trong một đường rãnh được bố trí trên phần mỏng của thuyền hiệp. Những vách ngăn này được lồng vào bằng hai loạt then ghe (11) không làm nhô ra bên ngoài, nhưng được chỉnh cho khớp trên những đoạn nối. Thỉnh thoảng những vách ngăn này được tháo ra. Ngoài liên kết ngang, vai trò của chúng không giống như người ta tưởng, phân chia con tàu theo vách ngăn bảo đảm sự an toàn đi biển: chúng

dùng làm cột chống để tăng thêm sức cho những then ghe trên bề ngang của chiếc thuyền, cùng một lúc khuyh hướng tự nhiên của mạn thuyền (thành thuyền) được chốt chặt vào nhau. Then ghe và cột chống vậy là không còn là một thứ xác định nữa mà là một bộ then, ở những dạng ít nhiều gì cũng tinh tế hơn cho phép thân tàu chống đỡ những hoạt động rất phức tạp nghề hàng hải mang lại.

Một vành đai bo quanh vỏ thuyền, như mấu gốc, nhìn sơ bên ngoài, về chiều cao mạn thuyền tự do, trong khi sóng mạn hay rầm đu đỡ mạn, gần như là mạn phẳng, bảo đảm bên trong một sự liên kết dọc của các đôi lại với nhau. Theo chiều cao của phần mỏng đuôi tàu thuyền ngập nước, một ván lót rẽ sườn tàu hoàn toàn việc kết nối này. Từ những rầm boong tháo lắp nổi những sóng neo cao cấp, chịu lực một sạp (1) hơi phình trên những thuyền con có trang bị vũ khí để đánh bắt cá thì luôn có những bức che vượt lên.

---

(1) *Chú thích của tác giả.*

---

## VIỆC ĐÓNG TÀU BÈ XỨ NAM KỲ – AN NAM

Việc đóng tàu ở Nam Kỳ, An Nam bao gồm nhóm Phước Hải, Phan Thiết – Nha Trang. Hình dạng chung của lòng tàu gò lên nhiều và không có chút nào vạt ngang hay cháp nổi lõm vào, định ranh giới những đường nổi đáy và mạn sườn thuyền bè. Dáng vẻ của nó là một thân tàu duỗi dài, dáng loe rộng ra gần giống với việc đóng tàu bè của những thuyền « bút » (*boutre*: thuyền buồm nhỏ đánh cá ven bờ biển phía đông châu Phi) Sông Hồng và những thuyền nhỏ ba buồm sê-béc Tây Địa Trung Hải.

Các vỏ thuyền luôn phủ kín mũi thuyền và đuôi thuyền bằng cách cố định những phần mỏng bên hông thuyền. Đáy thuyền liền lạc, không có sóng thuyền mỏng soi lỗ (hay còn gọi Tiếp) cần sử dụng đà phẳng khít với chỗ mỏng. Dù cong hay dũi dài bây giờ ván để be lòng ghe cao, điềm phẳng nổi đáy và mạn ghe, luôn được bỏ những vật chèn ra so với những thanh đà. Khoan ghe bên hông được nâng lên đến then trên của những then ngang thường băng qua mạn thuyền và nhô ra ngoài, phần nhô này từ 10 – 30 cm, tiếp theo các loại hình và phục vụ cho nhiều loại công việc: nắm bắt, xoay, ngoắc bằng sào, các dây néo buồm, dây néo sào căng buồm, dây buộc thuyền...

Không có rầm đu đỡ mạn và cả ván lót rẽ sườn thuyền. Những đường cong đều được gia cố theo yêu cầu, theo những dạng thân tàu thuyền, cố định bằng chốt gỗ để đóng ván gỗ, bên trong. Những cái sau cùng này, được san phẳng lồi ra, trước tiên được chẻ ra và được làm chắc chắn bằng một cái chốt hình nón cụt ấn vào góc trong chốt gỗ để đóng ván gỗ. Tất cả đều được dát cho sít mối hàn.

Những vỏ thuyền luôn được đặt trước những bộ rẽ sườn và được chỉnh cho khớp trên mảnh của chúng bằng những trục bánh lái tinh tế và được vạt tròn. Nếu những ván be chắc chắn hơn, những trục bánh lái đều được thay đổi bằng mộng đuôi

én hay Tọt (1) hình chữ nhật được đặt ở trong những lỗ một hay Tọt Ngọt (2) được khoét lỗ trên bề rộng của tọt. Từ những chốt, từng đôi một, củng cố tiếp, bên hông, mõng đuôi én (hay Tọt) (H.65).

Chiều dài của các chiếc ghe thuyền này lên tới 15-30m và chiều rộng khoảng 5-6m với một lỗ khoét tối đa 4m.

Đánh giá đặc biệt phải được làm bằng thứ liên quan đến chiếc ghe nguyên thủy của Mũi Né, có lẽ là đẹp nhất Đông Dương. Chỉ hơi dong dỏng, mặc dù dáng vẻ bên trong trông mỏng manh, nó chúc nhiều về phía trước, nhưng nâng cao hết mức trên biển. Từ những thanh chống nhỏ kéo dài những đoạn nối và nâng những lan can quanh boong, trong khi từ những cột chống tạo nên hình dáng của giàn vì kèo của những vách ngăn bên hông như trên những chiếc Ghe Bàu Trung Kỳ, An Nam.

---

(1), (2) theo chú thích của tác giả

## VIỆC ĐÓNG TÀU BÈ XỨ TRUNG KỲ – AN NAM

Bao giờ cũng có, sự lo âu đầy trách nhiệm của chủ tàu về việc bảo dưỡng con tàu của họ trong tình trạng riêng của lòng tàu. Trong những đất nước nằm trên bờ biển ấm, thiệt hại thỉnh thoảng gây ra bởi « con hà », một loại động vật thân mềm nhỏ thuộc lớp hai vỏ mà người An Nam còn gọi là sâu biển, có hàng hà. Trong một thời gian ngắn xao lãng để ý đến thân tàu thuyền, những con đường nước ngập tràn do các bộ phận tàu không khớp nhau nữa, tàu thuyền bị phá hủy nhanh chóng. Vậy nên từ lâu nay người An Nam đi biển đều được kêu gọi tìm cách (Pierre Poivre (1) đã ghi nhận điều này từ TK18) làm ra một thân tàu thuyền có thể chống lại sự tấn công của loài « sâu biển » này.

Các loại gỗ luôn dễ tổn hại và vấn đề kếp khó thực hiện ngang nhau được đặt ra, cần khéo léo tài tình giải quyết khó khăn này, ngăn chặn những tổn thất và vậy là phải tìm cho ra một loại gỗ duy nhất của An Nam, ít tốn kém, nhẹ nhất và đồng thời có thể chống đỡ với con hà: cây tre. Vậy là tre được chặt ra để làm tàu thuyền thành hai lớp mỏng: phần ngập chìm trong nước, phần thuyền dưới mớn nước, phần nổi trên mặt nước, phần thuyền trên mớn nước. Ở lớp đầu tiên, được làm bằng tre nửa, lớp thứ hai vỏ thuyền bằng gỗ, vậy là làm nên những kiểu thuyền lạ lùng nhất thế giới: Thuyền nang (H.66).

Một bộ bao gồm hai khung thuyền xếp chồng lên nhau cái nằm dưới được thể hiện như một cái nang kín làm dải bện dài được đẽo gọt từ cây tre và được làm như La sống vành (2) trong khi lớp phía trên làm một thân tàu bằng gỗ, không đáy, lắp trên lớp nang (H.68).

Kiểu đóng thuyền này một phần do điều kiện tạo hình dáng chiếc thuyền và nét tự nhiên của mạn thuyền. An Nam, những vùng lân cận không có các gờ hạ thấp dốc bề rộng thoải, được hợp thành bởi những phần của đất bồi, của những đáy lẫn bùn trên chúng được đẩy lên một thân tàu bè thì dễ dàng rút khi thủy triều lên xuống. Không gì từ cửa sông được vướng vào bánh lái như cát, san hô đóng thành tảng, kể cả đáy biển cứng vướng trên đó được gọi là « sóng vỡ đập mạnh liên hồi » - trong

ngôn ngữ hàng hải thuyền buồm gọi là bị « mắc cạn vào bãi sỏi » trở nên rất nguy hiểm. Mắc trên những đáy này, tàu thuyền bị đẩy lên, từ chỗ cần thiết có một thân tàu ghe dẻo dai, chịu được những cú sốc và có thể ngồi rộng rãi nhờ sự biến dạng hông tàu, như một trái banh cao su.

Thân tàu chìm nhúng nước, nhờ rẽ tiền nên có lẽ thường được thay thế trong khi phần nổi, chỗ thường xuyên tiếp xúc nước, cứng cáp để mà xài suốt đời.

Các thợ đóng tàu thau xây con thuyền này bắt đầu từ phần thuyền trên mớn nước. Người ta định vị mũi thuyền, đuôi thuyền chúng gồm hai miếng gỗ cứng cáp kích thước lớn được khoét lỗ trên một phần chiều dài của chúng để dùng làm chỗ ở, một phần cập vào mũi tàu hay còn gọi là lui hạ (3), phần khác ở bánh lái (H.71).

Những vỏ thuyền được nằm trên ván be hẹp, như đã được hướng dẫn phía trên, bởi mộng đuôi én và lỗ mộng, bao bên ngoài hai mảnh gỗ chính này, chỉ để nhìn thấy một dải hẹp của phần bị đục lỗ của chúng.

Ở bên trong của phần nổi thuyền này, người ta xếp đặt một loạt then và then ngang xếp chồng lên nhau trên hai hàng mà chỉ có một loạt phía trên nhô ra bên ngoài trong khi loạt dưới chỉ băng qua ván be thấp bởi mộng đuôi én của chúng được để lại đầu đó.

---

(1) *Pierre Poivre: Nhật ký một chuyến đi đến Đông Dương – 1749.*

(2) *Là Sông Vành Quy Nhơn (xem phía sau nữa trong bản chuyên khảo) cũng được bện lại toàn bằng tre không có bộ mạng tàu gỗ, như nhiều chiếc thuyền con trên sông nước Bắc Bộ. Kiểu đóng tàu này cũng được phát minh vào thế kỷ thứ 10, bởi Trần Ứng Long, tại tỉnh Hà Đông (Dumoutier, Văn Hoá An Nam, trang 97, 98, 99).*

(3) *Chú thích của tác giả*

---

Trên những then ngang này được đặt những thanh đà phẳng lệch điều chỉnh sự trệch hướng của mạn thuyền, của then phác buồm (1) ở những then dọc (2). Của những đoạn nối gia cố sự kết nối các vỏ thuyền, và của những cột chống tạm thời được bố trí giữa hai chiều cao then ngang đang chờ được thay thế tiếp theo bằng những vách ngăn chia thân thuyền thành ô.

Việc đóng những tác phẩm tàu thuyền sống động này là một công việc đan lát khó nhọc vĩ đại (nang). Người ta ghép lại thành hai phần đặt trên thứ bằng tre bện lại thành phần nổi thuyền mà những ván be thuyền thấp kẹp thủng theo cách cài chốt băng qua chính nó, những chốt cài luôn được gia cố bằng những trục bánh lái. Người ta giữ những mép, ưu tiên lớp phủ chài (nhựa), dựa vào vỏ tàu bằng cách ép chúng với với một sống mạn lấp ghép hai mảnh gỗ lại với nhau làm thành vành đai bên trong tất cả dọc theo thân thuyền, được băng qua nó bằng những chốt cài. Luôn luôn những chốt cài này không được san bằng phía bên ngoài.

Công việc ghép chung với nhau chỉ có thể thực hiện bằng cách treo nó lên cao, với sự hỗ trợ của bộ thùng chảo và của một giàn giáo, phân nửa thân thuyền bằng gỗ, nếu không thì thấy thân tàu thật sự bằng tre rách toạt dưới sức nặng và móp méo ngay (H.70). Sự liên kết được kết thúc, ngay lập tức thuyền sẽ lật lòng tàu để đổ mọi sức nặng lên các mạn thuyền (H.66).



Trong đáy của những con thuyền hiệp một mảnh, không giống mẫu lăm, được đặt ra và bắt lại bằng những kết nối bởi vì thuyền hiệp bởi khoan ghe, để dựa vào sống mạn liên kết hai phần của thân thuyền. Nhìn theo chiều dọc trên những thuyền hiệp này, những ván lót rẽ sườn thuyền được lồng khít sát vào nhau hợp nhất thành những đáy của thuyền tại phen đáy cửa boong to kênh bảo vệ thân thuyền. Về sau, chúng ta tìm hiểu tiếp nền của khoang tàu, hầm tàu.

## VIỆC ĐÓNG TÀU BÈ XỨ BẮC KỲ – AN NAM

Chúng ta tiến đến gần hơn biên giới dân Trung Hoa, chúng ta càng tiếp cận được toàn bộ trong những phương pháp đóng tàu bè Trung Hoa đóng những bè lớn Bắc Bộ, An Nam và Bắc Kỳ. Cách cố định vỏ thuyền chẳng hạn được bảo đảm bằng việc sử dụng ca-ven – dụng cụ dùng để cố định các thanh đà – nằm trong các khớp lườn dây hình tam giác. Những mộng đuôi ém đặt trong lỗ mộng và chốt gỗ để đóng ván gỗ không còn được sử dụng. Đuôi tàu ghe được nâng lên cao hay đài sau đuôi tàu (1) thật là rõ nét trên những ghe thuyền Trung Hoa, tạo thành dáng vẻ bè ngoài với điểm đóng đỉnh vuông góc hai mạn thuyền, ngay khi vừa vượt đèo Hải Vân. Phía mũi thuyền thấp gần sát nước và boong được nâng lên khá cao bằng một đường cong cao hơn trên phần đuôi thuyền. Bộ rẽ sườn chính thì cao lên từ dề lái giữa thuyền. Đó là dáng vẻ chung của tàu bè Trung Hoa bắt đầu hay sớm kết thúc tại điểm giao nhau ảnh hưởng phong cách Phương Tây (2) và Trung Hoa.

Sống mũi thuyền, ở một vài trường hợp hiếm hoi rất gần, chỉ còn là một sàn thuyền được uốn cong vào làm thành thân thuyền với những vỏ đáy thuyền (H.73, 74, 75). Cũng tương tự như vậy với phần đuôi thuyền, được vẽ theo nét vẽ Trung Hoa, có một tấm ván được giấu và vượt lên bằng những mạn thuyền nâng lên hình chèo, hợp lại bằng một loại bán-đuôi tàu, chúng là một khối cứng cáp và một chỗ dựa cho thiết bị lái thuyền. Người ta nói là một đuôi thuyền giả được chẻ ra từ trên cao xuống thấp, bằng nửa chiều cao của phần đuôi thuyền, một loại hộp kim loại chứa khí không kín trong đó sẽ có bánh lái mà trục bánh lái của nó và những nẹp sắt hoàn toàn được bảo vệ trong những cú đập của sóng biển.

Kiểu đóng thuyền này là kiểu ở Sông Cả. Trên một đường thanh chống, bố trí những vỏ đáy thuyền, tạo nên một sàn tàu rộng rãi, mà hai đầu cực của chúng sẽ được bào mòn đi. Trên đáy rộng chiếc xuồng hay thuyền đáy bằng này, những thanh đà lớn dẹp sẽ được đóng đỉnh, rất chắc với các điểm 12 cm mà đầu bị lật vào bên trong. Những thanh đà này dựa vào phần khuỷu trên những ván lót lòng ghe điểm nối đáy và mạn sườn. Trên ván lót lòng ghe này, bằng những dụng cụ cố định thanh đà, những mạn khác sẽ được chỉnh cho khớp, ở một độ cao nào đó, những mạn thuyền xác định đường cong thứ hai nối đáy và mạn sườn ghe tàu. Các lỗ thanh đà hút nước đáy thuyền, dùng để tháo khô nước mắc lưới và cho phép nước lưu thông (H.72).

Phần trước và sau thuyền, được đẽo gọt nhọn hoắt như người ta đã mô tả rồi được nâng cao vút và được chống làm cốt tương tự như vậy để tạo dáng cong như ý trên phần mỏng. Từ phần mỏng dáng cong này người ta đóng vỏ thuyền.

Một vài chiếc kiểu thuyền này có ở sông Hồng, độ dài đạt đến 6/10 độ dài loại thuyền kể trên hơi ngập trong nước, dáng cong vút thật nổi bật. Bộ máy bí ẩn, chỉ kéo

nước vào trung tâm mà không một loại thuyền bè nào của Pháp và của những quốc gia khác nữa không muốn thử dùng. Không có khối kền cằng sống mũi thuyền bên trong, cũng không có khối thô kệch đuôi tàu bên trong.

Từ những đoạn nổi, góc khuỷu, những vỏ thuyền được gia cố. Một hàng then băng qua ván be cao, làm thành chỗ nhô ra bên ngoài và chỉnh khoảng cách của thành tàu thuyền, ở thuyền hiệp.

Một vỏ thuyền cứng cáp bao quanh, từ 30 đến 40 cm chiều rộng và trên 10 cm bề dày, vành đai của thuyền, băng qua sau thuyền đạt đến chiều cao của mức nổi, như làm một vòng kiềm ôm chặt lấy những ván thành thùng lớn.

Cần thiết sử dụng một bánh lái kiểu bánh lái to sa-phăng như trên những thuyền bè Trung Hoa ở cùng đường nước bo tròn ở phần sau thuyền.

---

(1) Cũng thấy trên ghe thuyền Hội An

(2) Theo phương Tây, chúng ta hiểu chung chung phương Đông: Ấn Độ,...

---

## VIỆC ĐÓNG TÀU BÈ PHƯƠNG BẮC

Việc lán đất các bờ biển phía Nam của Trung Hoa, việc đóng tàu phương Bắc hiểu là tàu đánh cá hạng nặng Apowan, gồm chủ yếu là những chiếc ghe Trung Hoa, chiếc Koupang của Fort-Bayard, chiếc Ho-Nam-Tien của đảo Hải Nam, chiếc ghe Yam Chow của Pakhoi.

Nét bắc kỳ đặc biệt, nếu có thể xem xét chiếc « Lai Tân » Mỏ cày, Ghe Mành của Mũi Ngọc (H.76, 77) và những thuyền nhỏ được gọi là Trà Cỗ trên đảo Trà Cỗ, ở Biên Giới biển. Những thuyền Tam Bản của Vịnh Hạ Long rút tĩa từ kiểu đóng tàu bè của Bắc Kỳ, An Nam.

Tất cả những tàu bè này đều được đội ngũ An Nam dựng lên. Là sự thỏa hiệp giữa những cách thức của dân An Nam và Trung Hoa, như chúng ta thấy trong những bản chuyên khảo liên quan đến những thuyền nhỏ này.

Việc đóng tàu bè Koupang và Ho-Nam-Tien được làm trên một sống thuyền (hay còn gọi là Tiếp) được thiết lập từ một chóp trục thuyền. Việc này bắt đầu từ các vỏ đáy thuyền mà chóp cuối được uốn cong vút, hay chịu một lực mạnh, cho lồm xuồng theo ý dạng trệt ra phía sau. Những thanh đà và những đoạn nổi đều được đóng chốt theo đường chu vi nổi đáy và mạn sườn, được đẽo lượn trên những chỗ mỏng bên dưới theo tỷ lệ một bộ rẻ sườn tàu 40cm. Những then ngang phải chịu ba hay bốn thứ, chống đỡ chiều cao của vỏ boong thuyền. Sự kết nối ngang được thiết lập bằng vách ngăn được chuẩn bị trước và toàn bộ trên xưởng đóng tàu trên bờ, tiếp theo được cố định trên những khung gỗ lớn giữ nhiệm vụ làm cột chống và sườn tàu. Những vách ngăn này được xếp đặt để giúp dây lãn dốc và được đóng đinh trên mặt bên của đoạn nổi và của những thanh đà, với tỉ lệ là mỗi một vách ngăn khoảng cách 2

mét. Những khoan ghe thật sự kín được kỹ lưỡng lắp đặt cho khớp. Không có sóng mạn cắt dọc, nhưng những vỏ thuyền bên ngoài giống như trên những ghe thuyền An Nam.

Vậy là trên những thuyền bè Trung Hoa vị trí bộ rẽ sườn chính nằm ở khoảng giữa đàng lái, đàng mũi thấp trên mặt nước so với đài sau đuôi có rìa nghiêng chìa ra biển đôi khi cao hơn 12 mét.

Tất cả những thuyền con đều có sàn sau kín được để trống hay bao phủ bởi vỏ thuyền, mà những ván be được nâng lên cao tới bánh lái nền sàn, bao ngoài lấy toàn bộ phần sau, khi thì bán nguyệt để thấy vách ngăn sau, khi thì cong tròn trượt ra sau hợp với tất cả và chỉ để trông thấy một đường rãnh trong đó có trượt một trục bánh lái.

\*\*\*

Hoàn tất bài giới thiệu này, chúng tôi xin lỗi chỉ khô khan đề cập đến những vấn đề kỹ thuật mà có thể làm độc giả sợ hãi vì không quen dùng (1).

Vào thời kỳ mà « hàng hải bằng gỗ» thực sự đã biến mất tại các vùng biển Châu Âu, trở thành loại tàu đơn độc đầu tiên ở những vùng đại dương bao la, chúng tôi tìm thấy lại ở một phần khác của thế giới với hình dáng sống động xưa kia. Vì thế mà chúng tôi đã chọn những từ cũ, có thì bị quên lãng từ vẫn còn được yêu thích, với tất cả điều mà chúng diễn tả về giấc mơ, sự phá cách, mùi vị sống tàu trái hắc ín, ngôn ngữ mà không một người đi biển nào sử dụng mà không thấy nhớ quê hương.

---

(1) *Độc giả sẽ tìm thấy giải thích từ ở cuối cuốn sách từ điển chú giải những thành ngữ chính trong ngành hàng hải.*

---

# CAM PỐT

## THUYỀN CHALEUM VÙNG VỊNH XIÊM LA (1)

Từ biển khơi trở về, người ta đi vào vùng biển trong bao bọc quần đảo Phú Quốc và những đảo hê-ma-tít sắt và đá gra-nít, vành đai san hô tầng có tên là Poulo Panjang, Poulo Wai, Koh Tang, Koh Rong, vậy là người ta nhận thấy trong những hơi nước dày đặc buổi sáng, buồm lớn của tàu bè (2) Chalcum giương buồm biển tam giác bằng chiếu đan màu vàng óng hay bằng vải tôn màu đất son. Tàu bè giữa vùng chần hay buồng chính (3), những lưới vây bí ẩn hình tim được lắp đặt trên các đáy đa dạng – thay đổi từ 10 đến 20 mét, được sử dụng từ tháng 9 đến tháng 3 để đánh cá Pa-thou, loại cá thu này có nhiều vùng bờ sông Cam Pốt.

Ghe Chaleum được tìm thấy tương tự, và được gọi cùng tên ở Xiêm La ; bản tương tự có sức thuyết phục (4) nó dường như là cột mốc trên đại lục Á Châu ảnh hưởng Phương Tây thẳng thắn ở ý tưởng về chiếc bánh lái bên hông mà không còn được sử dụng trên những bờ bên này nữa.

Dáng vẻ như một thuyền nhỏ có mức nổi yếu, hình dạng nhiều góc cạnh nhọn hợp thành một con thuyền cá voi to kênh ở nước chúng ta, giống với thuyền cổ drakkar của dân cư ở biển Viking, với bánh lái bên hông.

Chiều dài nhất của ghe ..... 12 m 00

Chiều rộng then ngang chính .... 3 m 20

Độ sâu ghe ..... 1 m 30

Trọng tải (5) ..... 12 Tấn

\*\*\*

Nhìn chung thân tàu thuyền có 8 vỏ thuyền một mảnh, không kết nối cắt dọc, được giữ bằng những thanh đà lồng vào giữa những đoạn nối bắt đầu ở mạn sườn và kết thúc ở sống dọc đáy tàu.

Bộ xà rầm tàu thuyền được gắn chắc vào chính bề mặt của boong tàu, duy nhất, không gò ghề và gồm những sàn tàu tháo lắp đặt trên một ván lót rẽ sườn nổi với những đầu đoạn nối giữa chúng.

Những vỏ thuyền có thể chốt để đóng ván trên mũi thuyền, phần đuôi thuyền và sống thuyền, rồi tiếp theo được đóng chốt theo cùng cách trên những thuyền hiệp, thỉnh thoảng trợ giúp cố định thanh đà, để được chắc chắn hơn.

---

(1) Bản thảo đầu tiên của ghi chú này được đăng trong Tập san Trường Viễn Đông Bác cổ, Tập XLI, trang 362-363-364, Phụ lục ở bài của P. Paris: Những chiếc tàu chạm nổi thấp Khor-me \_ Thực vậy ghe Chaleum hiện tại rất giống, bởi thân ghe và bánh lái (ở xa gần), ở những chiếc tàu chạm nổi thấp của Banten Chmar và Bayon.

(2) Tàu bè

(3) Ghe Pok (không phải của An Nam)

(4) Sự đa dạng về chiếc thuyền nhỏ Xiêm La này đã được H. Warington Smyth mô tả trong « Năm năm sống ở Xiêm La », Luân Đôn, 1898 trang 4 và \_.

(5) Trọng tải thuế quan. Đó chính là loại được đề cập trong sổ ghi danh đăng ký.

---

Sống mũi thuyền được kéo dài bằng dụng cụ nâng cao có dạng ngàm đỡ mũi cột buồm, trong khi phần đuôi thuyền, không có đuôi, cũng được nâng lên trên gờ thuyền. Chính chiếc tàu đồng dương giới thiệu phần đuôi thuyền được tả theo cách Âu Châu và với chiếc ghe Trà Cổ của Mũi Ngọc, một sống mũi thuyền nhô ra, trái với cách hiện thời bao ngoài sống mũi thuyền và phần đuôi tàu bằng những vỏ tàu thuyền.

Một vài chiếc thuyền này được bắt boong tàu bằng boong mũi ở hai mũi thuyền còn có phen cửa boong.

\*\*\*

Cột buồm được trồng bằng một đuôi én trên một móng tàu và được dựng dưới những tấm bảng cầu tàu bằng hai bộ phận tương đương nhau. Từ hai điểm này căng ra bộ gia cố chân cột buồm.

Độ cao..... 12 m 00

Độ nghiêng trên AR..... 12” đến 18”

Góc của trục tàu và cột buồm... 135”

Độ nghiêng của cột buồm trên phần sau thuyền, hay góc cạnh được dựng đứng, 12” đối với những thuyền nhỏ hoạt động trong vùng chắn gió, loại gió kín vũng tàu, đảo và vịnh (Tchéco, Ream) vào 18” đối với những tàu thuyền hoạt động thoải mái ngoài biển rộng hưởng loại gió mùa Tây Nam. Một cột chống, được buộc dây tròng vào đầu cột buồm và buộc dây trên sống mũi thuyền, chỉnh sửa uốn nắn lại thứ gì bị nghiêng quá mức cần thiết nhất là để làm cho tàu chạy hăng hơn để đánh cá phía sau trung tâm của bộ buồm. Hơn nữa, những dân chài vùng vịnh xác định \_ và chính chúng tôi đã tận mắt quan sát \_ là rõ ràng độ nghiêng đã giảm sự lắc dọc khi biển động. Có lẽ sức nặng của cột buồm thử thách cố gắng của nó trên phần sau rộng hơn của thuyền, thay vì hoạt động phần mũi theo chiều dọc, để ngồi vững trên thuyền trong những điều kiện sóng gió dập dềnh hơn.

Bộ cột buồm được néo cáp sắt và được kiểm giữ ở đầu, không có bộ phận tàu và không bộ căng buồm trên những đỉnh chốt nhỏ băng qua một vài đầu đoạn nối.

Ở chân cột buồm, sào đỡ buồm trục lẳng được bắt vào đỉnh trên bằng một vòng cột buồm mà người ta điều chỉnh độ căng để giúp cho cáp lái chạy trong hai ròng rọc.

Dây kéo buồm kéo qua cánh cửa cột buồm và tiếp theo vào trong một ròng rọc trực tàu cố định trên vòng kiềng trực tàu hay trên vòng móc buồm, khi bộ phận này tồn tại, như trên những ghe thuyền Tuk Prabel (H.6).

\*\*\*

Diện tích thuyền buồm: 78m<sup>2</sup>

14 mảnh vải buồm khổ 58cm chiều rộng

Buồm sãi rộng..... 7 m 00

Chân AV ..... 9 m 90

Chân AR..... 11m 50

Mép dưới buồm..... 7m 80

Bộ buồm được trang bị buồm chảo một phần ba (au tiers), hơi giống hình chữ nhật. Được bện khéo léo bằng cây cọ thành lá được ngâm trong nước biển, nó được dựng lên trên trực tàu bè cứng cáp luôn được gia cố bằng một thanh gỗ dài. Chảo cột buồm sãi rộng được bo bằng một đầu buồm hay mảnh vải buồm nặng nề trên đó những dây néo cuốn buồm được may ghép lại song song với trực thuyền.

Được dựng trên sào đỡ mép buồm trực lặn, kiểu An Nam được dùng để hỗ trợ cho tay nắm ngang, nó được hạ xuống tương tự như là người ta dựng nó lên và đặt nó nằm lên một cần trực con dê (1).

Để chỉnh độ căng buồm lái về hướng gió của thuyền con này, một vài chủ thuyền cân bằng bộ buồm bằng cách thêm vào một buồm mũi giữ vai trò làm mũi thuyền. Tuy nhiên trường hợp này cũng rất hiếm có. Chúng tôi chỉ có thể ghi hình được một lần loại bộ buồm trên những chiếc ghe Chaleum buồm đổ nghiêng của vùng tiểu đảo Cônê và Snom Krabeu.

---

(1) *Trái với cách của người An Nam không bao giờ hạ buồm xuống, ít khi họ dựng buồm nhúng nước lên.*

Tính cách chính của ghe Chaleum là kiểu thuyền bánh lái, trực bánh lái hẹp, chỉ có một mảnh, bánh lái bên hông, từ Scandinavie đến Nam Dương, dường như đã thành công ở đây.

Tổng chiều dài ..... 3 m 90

Chiều dài bánh lái ..... 2 m 00

Chiều rộng bánh lái ..... 0 m 40

Bằng qua trung tâm của sàn thuyền được đặt cho khớp cứng trên hai đầu đoạn nối, một cột chống thuyền, hầu như luôn từ một mảnh được dựng trên thanh đà.

Cột chống này dùng để giữ trên một trong những cái xiên, bánh lái buộc dây lỏng bằng hai vòng dây nhỏ bằng sợi gai dầu hay mây (H.32).

Thỉnh thoảng một dây buộc, được thắt gút, xô qua một cái lỗ trong trực bánh lái.

Thiết bị, được điều khiển giúp cho bánh lái, dựa vào sức nặng trên gờ sàn thuyền, thường thì với một vết khắc ở chân trục bánh lái. Một dây giữ cố định ở đuôi thuyền cân bằng, sức đẩy được sử dụng trên bánh lái thuyền, đến nỗi những dây nói không căng.

Ở neo thuyền, thiết bị này được nâng lên và bố trí trên cái xiên của nó.

Luôn được lắp đặt theo hướng gió thổi ngược lại, vượt qua phía đuôi thuyền, không được rút ra khỏi nước, thay đổi dây néo buồm.

\*\*\*

Những neo thuyền, không có điểm gì đặc biệt, đối với phần lớn thuyền Trung Hoa, được đặt trên sàn thuyền chữ nhật, thiết bị thả neo (được xếp đặt ngang qua phía mũi thuyền), dễ bị xô ngã. Người ta gặp những mỏ neo ở một phần, bằng gỗ ổi rừng, được sử dụng như những mỏ neo thất gút.

Xung quanh mũi thuyền, và thường trên cả phần đuôi thuyền, một khăn trùm màu đỏ, tiếng Thái là Phà Dèng, vành đai nâng lên cao. Nó có bốn điểm chính được khắc theo kiểu chữ Trung Hoa.

Một cờ đuôi nheo màu đỏ dài, phát phới trên đỉnh sào hay dọc theo bánh lái, chỉ rõ, theo tình trạng của nó, chuyển tải hàng trên thuyền trở thành thuyền đánh cá.

Thủy thủ đoàn là người Khơ-me hay Hán\_Khơ-me với, đặc biệt là ở tiểu đảo Cônê và ở Snom Krabeu, một phần trăm nào đó của dân Xiêm.

Con số ghe Chaleum ngày nay có thể được đánh giá khoảng ba phần trăm thuyền nhỏ, trú ở bến tàu đánh cá của:

Tiểu đảo Cônê (Kâs Kapit)

Snom Krabeu

Tchéco

Kâs Cheang (Vịnh Kompong Som)

Ream

Tuke Sap (gần đảo Phù Du)

Xưởng đóng tàu Muhu, Srècham, Srè Umbell và một vài nơi sau biên giới Xiêm La.

## **GHE TUK PRABEL (1)**

Tồn tại với ghe Chaleum là loại thuyền nhỏ thứ hai có đặc điểm là không có phần đuôi thẳng phía sau.

Bánh lái trục dây của nó, từ kiểu bản lề bình thường, lại có đường cong. Đó là chiếc ghe Tuk Prabel, chuyên nghề đánh cá mập, cá đuối, cá hàng chà, v.v. được trợ giúp bằng dây sào móc sắc nhọn (câu khiên) với phao - một loại dây câu giăng, không mồi câu, trên những thiết bị dùng để câu cá (2).

Chiếc thuyền con này có một kiểu treo trục tàu riêng tựa như một vòng móc buồm Châu Âu (H.6).

Buồm của nó ở Cự-Nao, được nhuộm bằng loại vỏ hồ đào rừng sủ vệt có màu đỏ nâu, buồm được làm bằng vải cô-tông.

Cảng câu cá: Kâs Cheang hay tiểu đảo Brandon, ở cuối vịnh Kompong Som.

---

(1) *Prabel* diễn tả bằng tiếng Cam Pốt là: cá hàng chài.

(2) *Thiết bị* này có ở An Nam và có tên là *Câu Khiêu*.

---

## GHE TUK CHAP KY

Cùng loại ghe Chaleum với phần sau của ghe Tuk Prabel và nền bằng hẹp chứa một dãy cửa boong trên đó có đặt một túi lưới gọi là « Ky », mắc lưới rất khít, được dùng để đánh loại tôm mysis làm món lãn bột được ngư dân đánh giá rất cao.

Bánh lái là một mái chèo đuôi loại mái chèo dạng trứng, dài bốn mét, trang bị dây giữ bánh lái. Thiết bị này được sử dụng để chèo ngoáy trên những vùng đánh cá, khi lưới câu thả xuống nước (H.38).

Loại bánh lái này gợi nhớ đến bánh lái của những chiếc thuyền của Ménam-Ping.

\*\*\*

Gỗ dùng cho việc đóng 3 loại thuyền nhỏ này là loại Popél (tên khoa học *Shorea Cochinchinensis*) gỗ Sên An Nam. Chính loại gỗ này được nhuộm mà râm nâu dưới ánh sáng và phù hợp làm vỏ thuyền. Để dùng cho bộ rẻ sườn thuyền, còn dùng được gỗ Koki, gỗ sao An Nam (tên khoa học *Hopea Odorata*) gỗ xám phớt vàng óng ánh và khó bị sâu biển đục khoét.

Chiếc ghe « Thuong » cũng được sử dụng (*Pterpcarpus Indicus*).

Đồ mộc được đóng bằng cây « chlocutéal » - tiếng An Nam là « dầu » (tên khoa học là *Dipterocarpeés*) hay cây « leal kráhm » (tiếng An Nam là dâu mít – tên khoa học *dipterocarpus artocarpifolius*). Là loại gỗ quý giá và bền tốt.

Bộ cột buồm được khắc khía trong « **phaong** », tiếng An Nam là cong (*Calophyllum*).

Những nhựa dầu dùng cho việc trét thuyền được rút ra từ loại cây Cheal (*Dipterocarpus alatus*), thuyền chài – tiếng An Nam. Tương đương như vậy người ta còn sử dụng một loại nhựa, « moréak », một loại có màu đen đẹp, sáng dùng để đánh vec-ni thân tàu và lấy từ cây « Kreul » (tên khoa học *Melanorrhea Usitala Tandart*).

## GHE TRUNG HOA - VỊNH XIÊM LA

Người Trung Hoa đi thuyền tại vịnh Xiêm La sửa chiếc chaleum cho hợp kiểu ghe ở miền Nam Trung Hoa. Tương tự, để hợp nhất chúng hơn và để nhóm tất cả các chiếc ghe Trung Hoa lại với nhau cùng hoạt động trên những vùng biển của Đông Dương, phần mô tả chiếc thuyền này được ghi chép phần cuối chương « Bắc Kỳ ».



# GHE CÂU ĐẢO PHÚ QUỐC

Một trong những thuyền đánh cá nhỏ xinh đẹp, nếu không nói là đẹp nhất, và ai cũng công nhận là chiếc Ghe Câu đảo Phú Quốc. Người ta gặp chúng chính trong những đội tàu nhỏ nào đó trên những bờ biển của đảo lớn vịnh Xiêm La, đánh cá với xuồng câu của chúng, vào những đêm sáng trăng tháng hai đến tháng sáu, bắt một loài mực nhỏ, mực thẻ, hay trong vùng có gió mùa đông bắc, bắt cá cơm, loài cá mòi được dùng làm « nước nắm », tên gọi một dạng nước muối – cá của vùng đảo này.

Người ta còn gặp ghe này ở xa hơn, mãi tới những đảo ngoài khơi, Poulo Pandjang, đảo Poulo Wai, Poulo Damas, được thả trôi theo cá ngừ bụng sọc, cá thuộc giống cá ngừ, cá tráp, đều có dáng vẻ nhẹ nhàng, nhanh nhẹn, tuyệt vời và riêng biệt.

Ở đáy bên kia đại dương xanh, có con mắt mặt trăng to, đen trắng, cho những chiếc thuyền câu, và thân thuyền đánh bóng vec-ni, một dáng vẻ buồn cười của chú cá to dùng nhu nhược và hoa lệ (xem thêm trang hình XXXI và trang đầu sách, H.55)

Những thợ mộc đóng tàu làm việc từ nhiều thế hệ, cha truyền con nối, trên đảo này, họ đóng tàu ở Cửa Can, phía bắc của quận huyện hành chánh Dương Đông, cảng đánh cá, một trong nguyên mẫu và điển hình nhất của dân An Nam.

Gỗ dùng để đóng thân thuyền là « gỗ muôi » (balansa), một loại gỗ xám phớt hồng có hương thơm hay gỗ « sao » (Hopea Odorata), tiếng Khơ-me là Koki, ưu tiên sử dụng đóng bộ rẻ sườn tàu.

Một bộ khoan ghe chia tàu thành nhiều khoang chứa cá. Một ván lót rẻ sườn tàu, như trên ghe Chaleum, đảm bảo sự kết nối của các đoạn nối. Không có phần đuôi thuyền, ngoại trừ được làm từ một phần duy nhất mà cột buồm băng qua, những vách ngăn ngang thay thế cho mục đích này. Những tấm ván be dựng lên trên những vỏ thân tàu, được đóng đinh trên một loại rầm đu đỡ mạn dùng để đỡ boong tàu cơ động làm từ những phen lớn được đặt khớp, miếng này trên miếng kia, và nằm trên rầm boong có thể dỡ lên được.

Dựa theo cách thức đóng tàu tại những bờ biển An Nam, Ghe Câu Phú Quốc không có sống thuyền (hay còn gọi là Tiếp). Hình dạng của chúng thì bầu tròn ở đáy thuyền. Các vỏ thân thuyền được đóng lại trên phần mũi và đuôi thuyền, rõ ràng tháo ra một miếng gỗ cong nối phần tiếp với mũi ghe đáng ghi nhận.

Không có đai mạn thuyền, nhưng có vành gia cố, tất cả dọc theo mép đẹp của sống dọc đáy thuyền.

Các tấm ván be được nâng hơn ra phần trước thuyền, điều này giúp thuyền có dáng vẻ thật duyên dáng.

Việc trét thuyền bao gồm một hỗn hợp được gọi là « chài » và vật độn bằng sợi dừa thấm dầu hay còn có thêm sợi gai xù xì, tất cả đều được phủ kín bằng lớp nhựa mac-tít.

Thân thuyền được tô trắng và những rầm mạn thuyền gỗ được đánh dầu vec-ni, màu gụ. Trên tấm ván be trước của thuyền ở bên kia biển xanh nổi bật con mắt mặt trăng to màu trắng, chính giữa có tròng mắt tròn đen. Đây là, tất cả những thuyền câu cá nhỏ hay tàu buôn nhỏ của Đông Dương, loại thuyền có con mắt to đạt kích thước lớn nhất cũng là loại Ghe Câu lạ lùng riêng biệt.

Trọng lượng thuyền nặng không vượt quá 35 tấn.

\*\*\*

Cột buồm chỉ một bộ duy nhất, được trồng trên một rầm dọc lệch và được giữ bằng hai tấm bên hông. Nó bắt qua phần đuôi thuyền rất rộng, dạng băng ghé dài, được đặt khớp với đuôi tròn trên hai đoạn nổi. Rãnh đáy tròn, được yêu cầu phải có họa tiết ba lá đến bốn lá, chèn thêm mũi tên bằng tre tái tạo lại, từ chỗ này đến chỗ khác họa tiết cỏ ba lá và được kết thúc bằng một hình tròn như trái táo có gắn chùm lông thẳng đứng.

Cột buồm mũi được thay thế bằng thứ người ta gọi, trên buồm chèo la tinh, một cột « trinet » buồm hình tam giác, một loại cột buồm nhỏ được trồng bằng tay, ở chóp mũi thuyền. Nó được đóng thành một chóp trục thuyền bằng tre cứng cáp dài 5 mét có cùng họa tiết xẻ ba múi.

Xà mép dưới buồm trục lăn néo chân của cột buồm.

Người ta nhận ra ở hai đỉnh của thuyền con, hai đầu khoằm trên thanh gỗ dài dùng làm trụ cột, một dựa vào cột buồm tam giác, một khác có thể tháo lắp được trồng trên gờ rìa. Nó dùng để đặt một chùm sào chống và sào đỡ thuyền của cột buồm lớn, trong khi những cơn gió thổi căng đưa buồm đi, thay vì dựng buồm lên quanh sào đỡ buồm, ở đỉnh cột buồm, như là nó được dùng ở An Nam.

\*\*\*

Chỉ có buồm cái một phần ba (au tiers), bằng những lá cọ hay bắc được bện khéo léo.

Cột buồm nhỏ tam giác, được căn trên xà mép dưới buồm.

\*\*\*

Dây kéo buồm hay lèo hạ kéo qua một ròng rọc được chốt trục vào trục neo và một dây kéo buồm có đỉnh ngắn, bằng phần trung gian của một vòng đầu dây, trên đồng vòng sợi sắt.

Có hai vòng cột buồm: vòng kiềng bằng mây xoắn kết nối sào neo với cột buồm, chiều dài mà nó phải trượt, và vòng kiềng thứ hai, được điều khiển bằng cáp lái được đúc ở đầu trước của sào neo và cho phép kéo nghiêng sào căng buồm này (H.10).

Dây lèo sào đỡ buồm được quay bằng một điểm bên trong của gờ thuyền, nó được xếp đặt ở ngã tư, ngã năm hay được hợp thành bằng một pa-lăng nhỏ với hai ròng rọc đôi mà một cái được bắt chốt vào sào đỡ buồm và cái kia được vòng dây vào chốt, trên phần sau.

Khi buồm hoàn toàn được nâng lên trên sào đỡ buồm trục lăn, phần trên trục xiên nhỏ nổi buồm chèo, hoàn toàn không buộc dây, luôn phấp phới trong gió, để ngăn ngừa những điều bất lợi này, một thiết bị thu buồm rút phần buồm này ra dưới tác dụng của gió.

Hai vật treo được cố định trên đỉnh của sào neo để điều chỉnh sự cân bằng hay « độ nghiêng ». Những thứ mà cột buồm mũi nhỏ hình tam giác băng qua hai gờ vòng cố định trên những dây néo cột buồm của cột buồm lớn.

Những dây néo cột buồm được cuốn buồm bằng lỗ ở đỉnh cột buồm và được siết theo cách siết những bộ phận tàu phía trên hay chân dây néo dạng cong.

Những con quay gió bằng vải chỉ hướng gió gắn ở giữa dây néo những vật treo hay thỉnh thoảng trên những dây néo. Vậy là, trên những thuyền buồm các con quay gió được cố định vào dây néo cột buồm thượng, quay theo bên có gió, cho phép viên chức thi hành công vụ báo lại hướng gió biểu kiến.

\*\*\*

Khi chúng tôi xem xét chiếc ghe Trung Hoa, chúng tôi nhận ra phía sau luôn luôn có giàn giáo chìa ra, thường được trang hoàng rực rỡ, những thứ liên quan đến nó cùng với đuôi tàu thuyền buồm cũ của chúng ta đều được đúc.

Ghe câu đảo Phú Quốc được trang trí những khoang thượng đuôi tàu, vẻ duyên dáng của nó hài hoà với dáng dấp chung của chiếc tàu. Sự phối hợp, tiếp cận ở một vài chỗ, rõ ràng gợi nhớ đến thuyền nhỏ ba buồm sé-béc của Ả Rập. Cũng đừng quên chiếc tàu «họ hàng thân thuộc» của Mã Lai.

Dù gì đi nữa, như hàng hải xưa kia, chúng ta nói « chiếc tàu thật là thượng hạng ».

Trên khoang thượng đuôi tàu mà những xà chính của chúng lồng khít trên những mái bằng và được gia cố bằng sào kéo căng buồm, phần chính giữa cầu bắt qua. Phía bên dưới, như những tàu ghe xưa kia, chúng ta tìm thấy một « ban công loggia » hay một mảng dành riêng cho chủ tàu. Từ mỗi bờ của khoang thượng đuôi tàu, sự giống nhau lạ kỳ, người ta tìm thấy hai nhà xí nhỏ bên hông vòng ra sau tàu: những « chỗ xả này » nằm ở chỗ thoải mái dễ chịu.

Trên phần sau của ban công, có một cửa tròn, lỗ luồn trục lái, để băng qua trục bánh lái của bánh lái. Người lái tàu sẽ có mặt thường trực ở đây và sau ông ta, có một sào để cắm cờ.

\*\*\*

Bánh lái là loại có bề mặt bánh lái hơi cong, bản lề thông dụng. Những bản lề được cố định trên phần cuối tàu bằng những điểm uốn cong vào bên trong.

Chân nước bánh lái luôn luôn rất lóp và thừng chèo được nâng cao trong các đáy tàu.

Được cố định trên bờ trên của bề mặt bánh lái, trong một cái lỗ, một bộ thừng chèo ngược lên buộc dây tàu trên khoang thượng đuôi tàu: việc bảo hộ được được dành để giữ bánh lái trường hợp nó bị hư nát vì sóng biển vùi dập hay do những cú đập vào đuôi tàu.

Những « ngã » loại râu ria mũi tàu thuyền mà chúng ta tìm thấy được trên hầu hết những thuyền con An Nam và của cả thuyền bè Châu Á, có dạng dong dỏng cao và bờ cao nhiều hơn so với tất cả loại tàu thuyền mà chúng ta từng gặp. Luôn là vậy chúng dùng ròng rọc Chaumard để nối dây neo, hướng dẫn bằng hai chốt nhỏ và thiết bị để thả những chiếc neo tại đó và dễ bị mất thăng bằng điểm này (H.55).

Ghe Câu đảo Phú Quốc, khi nó nhúm lại vì lặn gió, được vận hành với năm bộ mái chèo. Lúc nghỉ ngơi, mái chèo được gác 45° nghiêng đứng về phía trước.

# GHE CỬA ĐẢO PHÚ QUỐC

Từ 25 đến 45 tấn sức chứa kể cả con tàu, chiếc Ghe Cửa, tên gọi văn chương của tàu cửa biển hay tàu buôn ven bờ, là một biến thể chị em với Ghe Cầu mà nó có nguồn gốc từ đó. Là chiếc thuyền buồm buồm chuyên dùng để chuyên chở những vại nước muối cá \_ nước mắm, nổi tiếng là chất lượng của đảo Phú Quốc.

Vào mùa có gió mùa Đông Bắc, việc chuyển chở gia tăng dữ dội được thiết lập giữa cảng chính của nơi này Đông Dương với cảng Hà Tiên, ngỏ ra bình thường, với Rạch Giá, từ các ca-nô của vùng Đông Dương hạ trong vịnh Xiêm La.

Bụng tàu xệ và nặng nề hơn Ghe Cầu, nó không xem việc mọi người biết đến làm vui, rủi thay thật là lạ kỳ, người ta lại yêu quý con chim biển khổng lồ này.

Bên kia bờ đại dương xanh, cũng một con mắt to tròn, trông thấy được từ rất xa, trên một thân tàu được đánh vec-ni trắng, con mắt dõi tìm thứ gì đó mà không gì ngăn cản được những nguy hiểm của vùng biển « sỏi đá » là vùng « Vịnh »

\*\*\*

Ghe Cửa luôn được đóng boong với một « mái giữa » gia tăng sức chứa hàng hoá thật sự. Những thành mái thường thì ngập trong các vỏ thân ghe, kiểu này cho phép chất hàng đầy ắp lên ghe. Từ những rằm mạn ghe, được lồng khít trên những lan can mạn ghe có tay vịn, được kéo dài cho đến những tấm ván be phần mũi ghe, được làm cho cứng cáp bằng những mùi hôi dầu khét hay của những cọc thuyền bơi.

Một mạn thuyền mạnh mẽ đại lấy chiếc ghe.

Cả khoang thượng thuyền đăng lái với mái tròn.

Với Ghe Cửa của đảo Phú Quốc, bắt đầu có thuyền nhỏ An Nam với cột buồm có thể hạ thấp xuống. Nó có hai cột buồm được trồng chắc chắn, được giữ vững nhờ chiều cao của boong tàu và hơi cao hơn chút, bằng một loại má cột buồm thông dụng.

Cột buồm mũi được đặt ở dốc thẳng đứng của miếng gỗ cong nối phần tiếp với mũi ghe và của đường mớn nước.

Bộ cột buồm được kết thúc tại rãnh đáy tròn, không cần trục, không trang trí xẻ ba múi như trên chiếc Ghe Cầu.

Bộ buồm giống hệt với những thuyền con trước đây, ngoại trừ mũi thuyền không hình tam giác, nhưng một phần ba. Bộ buồm được “se penner”, có nghĩa là được kéo nghiêng sào căng buồm dọc theo cột buồm, khi đã được buộc dây trên sào đỡ buồm.

Bộ dây néo là sợi dây thép xoắn, được siết bởi những bộ phận tàu trên những chân dây néo. Nó chập đôi ở mỗi gờ, sợi dây phần sau thuyền siết buồm nhờ vào một khoá để dễ dàng tháo móc và cho phép buồm lớn đến theo hướng gió không bị cọ mòn trên những sợi dây néo thuyền (H.19).

Thiết bị lái là một kiểu bánh lái phần đuôi thuyền chốt trục và bản lề, được làm nhẹ bớt hay nâng lên để vượt qua những tay vịn hay cặp vào bờ biển.

Một máy neo nằm nhỏ bên má, được cố định trên những má cột buồm của cột buồm lớn hay nằm bên hông trên gờ, làm việc hạ trục thuyền và cần thiết để « xuyên qua » những neo thuyền.

Những « Ngã » không còn dùng cho các ròng rọc Chaumard, trong khi một then ngang, được làm từ một mảnh gỗ lớn, được bố trí thông qua đăng mũi thuyền và tràn mỗi bờ, giữ vai trò máy thả neo.

Thiết bị này trước đây có trên những tàu thuyền Châu Âu thế kỷ 17 với tên gọi « Tangon » mà ý nghĩa từ này không còn tồn tại bây giờ nữa (hãy xem từ điển chú giải ở cuối bài).

## GHE CỬA CAM PỐT

Được đồng nhất với Ghe Cửa của đảo Phú Quốc là chiếc ghe nguyên thủy, hơn nữa còn có trọng tải thấp hơn nhiều, 12 đến 15 tấn, nó chỉ khác với ghe nguyên thủy ở hình dáng tròn trịa của khoang thượng đuôi ghe, mái ghe tam bản sông nước lát lạti vùng “tra-ông” (một loại rừng sú vẹt hoang sơ), với những cầu tàu trên mỗi bờ, trong khi họa tiết âm dương theo kiểu Lão giáo, Âm màu đen với con mắt trắng và Dương màu trắng với con mắt đen \_ được vẽ trên những lỗ lấp bánh ròng rọc của khoang thượng đuôi tàu hay trên những sườn phía sau của con thuyền.

Nó được đóng trong xưởng đóng tàu của hai ngôi làng An Nam là phố Chệt và Tiên Thắng là lãnh thổ của người Cam Pốt, ngổ sông vào Cam Pốt.

Như những chiếc ghe “chị em” Phú Quốc, ghe này được phân biệt nhờ vào những hình vẽ tươi tắn và sự riêng biệt của toàn bộ tàu bè này.

Chúng tôi nhận thấy trên chiếc Ghe Cửa tất cả những đặc điểm của những tiền lệ, với sự khác biệt là các cột buồm không thể hạ xuống được. Những cột buồm lớn nghiêng ra phía sau, việc đổ nghiêng này cũng thấy ở ghe Chaleum và mang một nền bằng gỗ tại cổng chốt nhỏ bằng qua các má nâng thuyền (má cột buồm).

\*\*\*

Có hai loại Ghe Cửa Cam Pốt khác nhau xuất cùng các xưởng đóng tàu và ở làng này hay làng kia An Nam: Mù-hu \_ nằm trong vịnh Tuk Sap ở phía Bắc Đảo Phú Du, có liên quan hành chính với Cam Pốt.

Rõ ràng là từ một trọng tải thấp, mộc mạc hơn và ít được chăm sóc, Ghe Cửa loại thứ nhất có đặc tính là phía trước theo kiểu ghe Chaleum với sàn ghe máy thả neo tương tự.

Cột buồm không có má, nhưng có một hệ thống cọc thuyền duyên dáng để xoay những dây lèo buồm.

Những dây néo buồm được siết dây buồm, chứ không vào những bộ phận khác, trên những móc dây bằng gỗ cứng cáp được cố định trên boong, ở vùng phụ cận.

Loại ghe thứ hai Mù Hu gợi nhớ đến chiếc tam bản to kênh trên sông nước của vùng Hạ Đông Dương. Được bắt cầu tàu nhẵn bóng, người ta thấy cột buồm của ghe đóng nghiêng và thiếu dốc hai mái nhỏ sống trâu (H.7).

Thủy thủ đoàn bao gồm người Chăm, người từ vùng thượng xuống, người Mã Lai, một ít dân thiểu địa phương, giữa những nơi khác, ở Srècham, không xa Cam Pốt bao nhiêu.

Chiếc Ghe Cửa này thỉnh thoảng thấy có một con mắt tròn đen, có viền đỏ, một cách thể hiện vô cùng hiếm có của dân tộc có nền văn hóa Hồi giáo.

# ĐÔNG DƯƠNG

## GHE CỬA

### TẠI CỬA SÔNG CỬU LONG

Khi những thuyền buôn lớn ghé hai vùng núi Vũng Tàu và tiến vào dòng sông Sài Gòn khúc khuỷu, họ thả thuyền bên trái nhánh sông quanh co băng qua một lạch, kênh, sông nhỏ trải dài từ Bắc chí Nam cho đến tận cửa sông Cửu Long. Đây là vùng Solrap và Bassac, một phong cảnh đẹp không thể tả nổi, được bao phủ toàn một màu xanh rờn nơi mà đất giành với nước, nơi mà tất cả đều lành bình ẩm ướt, nơi mà những âm thanh êm êm vang vọng dưới nước. Là vương quốc của cây đước, dừa nước, đồng ruộng và tất cả những thứ cây cỏ hút nước bằng rễ, chất mùn của vùng đất màu mỡ này. Băng qua mạng lưới kênh rạch chằng chịt này, phô bày dòng sông Cửu Long, đổ xuống từ cao nguyên Tây Tạng, từ tầng này đến tầng kia, sẽ biến mất ra biển Đông, bằng chín cửa sông lớn ngập bùn, ra xa ra khơi.

Chính các cửa sông này là đầu mối đường biển vào đế quốc này. Người ta kể là từ hồi xa xưa, một cơn bão đã ném nhà thơ Camoëns (Bồ Đào Nha) lên trên các bờ vương quốc sông nước này, trôi lên, và được đặt tên là Cochine (Đông Dương).

Ngày nay, những kênh rạch, đường xá, đường sắt băng ngang dọc bên trong đất nước này, những con đường lớn tự nhiên bị bỏ đi. Các câu chuyện thuật lại cuộc xâm lược đã đi vào huyền thoại và tất cả đều trống trải tro vơ giữa sự cô độc xanh rờn và xám xám, bê bết bùn và sáng loáng, trên đó rọi ra ánh sáng dữ dội của một dòng nước lặng như một tấm gương thiếc.

Và rồi, ở một khuỷu sông lớn, neo được thả, những chiếc Ghe Cửa mũi cao và nhọn, màu đỏ thàn sa (đỏ son), với đôi mắt người to lớn... Người ta sẽ nói thuyền khách (có trên sông Nile) vừa mới từ Ai Cập đến (1), với những cánh buồm được buộc dây chúc xuống, cột buồm giương cao.

Nhất là được trú trong thành phố biển Gò Công, tất cả tiến vào thành phố biển Bà Rịa, những thuyền nhỏ đi vào những cửa sông và trên sông nước nội địa, qua vùng Hạ Đông Dương. Người ta gặp loại thuyền con này trên Sông Ông Đốc và Bảy Hạp, vào cuối tháng giêng, đang giăng câu, rất xa biển, hay đang buôn bán với những ghe thuyền Trung Hoa, vịnh Xiên La, những ghe phụ, thỉnh thoảng, có tàu buôn lậu.

\*\*\*

Vị trí của thanh ngang chính trên đoạn giữa lái ghe. Không có tiếp (sống ghe) và thân ghe phình ra theo kiểu đóng tàu Nam Kỳ, xứ An Nam.

---

(1) Là do hình dạng của những tấm ván be mũi thuyền.

---

Chiều cao của sống dọc đáy ghe, của những tấm ván be cong nâng cao mũi ghe và phần đuôi ghe lên, khi ta băng qua thuyền con có ảo tưởng như đường cong boong kết thúc bằng đường gãy khúc. Phần mũi ghe, điểm giống nhau được ghi nhận là mũi nhọn ở đầu ghe.

Khi thay đổi hoàn toàn, lòng tàu có mức nổi thấp trên mặt nước. Một lan can mạn ghe, rộng 30 đến 40 cm, chịu một mái ghe, rất hẹp và thấp, được nằm sau cột buồm.

Mũi nhọn ghe hoàn toàn bị che bằng những tấm ván be.

Chiều dài thuyền nhỏ này đôi khi như một chiếc thuyền độc mộc trang bị buồm chèo, bị biến mất trên biển. Nó có thể dài đến 20 mét với 2 mét 50 rộng đáy ở then phác buồm. Hình dáng của nó, dài và được làm cho thon thả, khiến việc đi biển êm đềm và buồm dễ dàng nâng gió.

Trọng tải ghe từ 10 đến 40 tấn tính luôn sức chèo.

\*\*\*

Ghe Cửa tại cửa sông Cửu Long có hai cột buồm của một chóp trục ghe, nhưng cái ở buồm mũi có thể tháo lắp và luôn được nâng lên tới bộ neo. Ngoài ra chỉ có một cột buồm ngụy bằng gỗ, bằng phân nửa chiều cao của cột buồm lớn, được dựng lên bằng tay trên sống neo.

Bộ cột buồm nghiêng 12° về phía sau.

Độ cao của cột buồm lớn bằng 2/3 chiều dài sống ghe (tiếp).

Những dây néo gồm có một dây nửa tá (phân nửa của 12) tao mây, dày 8mm, được quấn đầu dây cáp bằng nhiều góc và được siết buồm nhờ bộ phận tàu. Chúng được buộc vòng dây trên đầu cột buồm bằng những móc dây xoắn và gập xuống dọc theo các sợi tao.

Để tránh việc cột buồm mũi cọ mòn trên những dây néo đằng trước của buồm lớn, cái chèn được bỏ ra đằng mũi bởi cái này nghiêng, những cái kia nằm theo hướng gió ngược lại nên luôn được thổi căng ra và siết chặt.

Những cây sào bằng tre dùng để kéo dây, dọc các bờ sông được kéo căng cao, trên những dây néo.

\*\*\*

Bộ buồm là loại Hu-a-ri. Việc bày trí nó chiếm hết 2/3 diện tích ghe, từ phần sau ra trước ghe.

Được dựng trên một dây căng buồm dài kéo nghiêng xà căng buồm theo dọc cột buồm, nó được viền cặp trên một sào đỡ buồm trục lặn được néo dây vào chân cột buồm nhờ vào dây căng buồm.

Dây kéo buồm băng qua lỗ lấp bánh rỗng rọc và góc buồm được bắt bởi một dây xích cứng cáp cho phép dây căng buồm chòng chành và không hạ nó xuống. Dụng cụ hạ trục ghe dùng vào việc này. Tại chỗ thả neo, thừng chảo thông dụng này được buộc xung quanh cột buồm.

Buồm, một khi đã dựng lên thì được để dọc từ đỉnh của cột buồm, giữa những dây néo, vị trí được dây giữ trục xiêm buồm điều chỉnh từ đầu dây căng buồm. Việc sắp đặt cổ điển này, tại neo của những chiếc Ghe Cửa đã được thực hiện từ rất lâu đời.

\*\*\*

Thiết bị điều khiển ghe, được dựng trên các bản lè là bề mặt bánh lái hẹp và cong, đổ nghiêng về phía sau, với, trên sống ngoài của ghe, một loạt khác, một loại thanh răng được sử dụng để dựng bánh lái. Thiết bị này sẽ được tìm thấy trên những chiếc ghe xuồng Quảng Ngãi.

\*\*\*

Những Ngã thì không có trên Ghe Cửa. Chúng được thay bằng then ngang, được dựng lên trên hai cọc cáp, trên đó những cái neo băng qua.

Thân thuyền có khắc hai con mắt sâu trên nền đỏ hay đen, đôi khi dựng lên trên một tấm bảng vàng tươi hay xanh. Ở sau ghe, có hình tròn âm dương, đen và đỏ, được viền màu vàng hay trắng, trang trí mỗi một sườn ghe (xem hình đầu sách) cũng như mũi ghe được gọt nhọn (H.64).

## GHE CỬA BÀ RI

Ghe Cửa Bà Rịa khác với những chiếc trước ở chỗ màu sắc giản dị và mũi ghe dựng thấp hơn.

Những màu sắc được dùng: đỏ, viền đen, không có hoạ tiết âm dương.

Tất cả rất mỏng mảnh thanh thoát, các đường nước dường như được nghiên cứu tốt hơn chiếc Ghe Cửa « chị em » tại sông Cửu Long. Vì trên chiếc cuối cùng này, rõ là toàn bộ buồm được trồng trên phần mũi ghe, mặc dù phần trọng tâm của ghe nằm ở phía sau. Một bộ có ba buồm: Buồm lớn, buồm mũi và buồm mũi tam giác (kiểu Âu Châu), cái này ở ngay đằng mũi ghe, hầu như trên những Ngã. Sự sắp xếp này, luôn gây ấn tượng, tăng dần, từ trước ra sau ghe, cho dáng vẻ buồm chảo La Tinh. Loại bộ buồm này ở Hu-a-ri, dây căng buồm của thuyền gốc có hình dáng này rất dài cho phép người ta nhận ra nó từ đằng xa. Buồm nhỏ trước ghe, nhỏ hơn nhiều so với hai buồm kia và luôn được viền cạp chặt, dẫu cho có dáng vẻ khác xa. Nó dùng như “bánh lái” để cân bằng đi lại cho chiếc ghe (1).

Cột của buồm lớn được trồng trên phần giữa đằng mũi ghe và dường như là điều không bình thường, rõ ràng trọng tâm của bộ buồm chỉ dồn về giữa đằng lái ghe.

Điểm đặc trưng chính của thuyền nhỏ này ở trong việc nó là chiếc duy nhất sử dụng dây lèo - thu buồm. Với hướng gió thổi tạt ra đằng trước mũi, vì cần phải kềm gió lại càng gần càng tốt và ngăn không cho buồm quán lại thành bó ở giữa, nó được lắp vào chảo cột buồm để xuống một dây căng buồm trên đó được quấn dây pu-li. Thừng



chảo chạy trong chỗ này, vượt qua dây buộc ghe thứ hai trên sà mép dưới buồm, để cố định chân cột buồm, sau khi đã cho pu-li thứ ba đúc trên dây căng buồm.

Tăng độ bền của đỉnh hay sức chịu nặng, buồm được may ghép nối lại – đây cũng là chỗ dây thu buồm tác động đến.

Ba lá buồm này dùng cho hệ thống dây thu buồm.

Thiết bị điều khiển được dựng nghiêng hơn 45° trên các bản lề và sẽ tìm kiếm nước gần như một phần ba chiều dài của sóng thuyền. Nó cũng có đầu khoằm và các khác trên sóng ngoài của bánh lái mà những chiếc ghe cửa tại cửa sông Cửa Long và chúng giúp nâng bánh lái lên, khi những chiếc thuyền nhỏ qua những đáy nhỏ của chúng.

Chiếc Ghe Cửa đặt trên một thiết bị thả neo, dạng thông dụng là Ngã.

---

*(1) Hình dáng của buồm chảo này thể hiện, dưới con số 54, trong cuốn sách của S. Millot: Mô tả bộ ghe thuyền \_ Paris, Hội Xuất bản Địa Lý (Société d'éditions géographique), Hàng hải và thuộc địa (maritimes et coloniales) \_ 1926. Tác giả này (trang 37) chia những sai lầm của đô đốc Pâris trong cuốn Tiểu luận về việc đóng tàu của các dân tộc ngoài Âu Châu (Essai sur la construction naval des peuples Extra-européens) (Paris – 1841-1843) \_ gọi loại ghe này là Gay Bao. Ông S. Millot đơn giản tự vạch giới hạn chính lỗi chính tả bằng “Ghe Bàu”, nhưng loại “tàu buôn ven bờ của Đông Dương” đã được xác nhận thực tế là một Ghe Cửa hay Ghe Lưới Rùng.*

---

## GHE LƯỚI RỪNG PHƯỚC HẢI

Ghe Lưới Rùng Phước Hải lấy tên từ lưới Rùng câu cá, lưới vây lớn được dùng dọc theo bờ biển và trên những bãi cát miền Nam, An Nam.

Có thể đi đến bằng đường bộ, ngôi làng lớn của các ngư dân này, thuộc tỉnh Bà Rịa, cho du khách thấy một khu làng chài lều chõng được giữ gìn sạch sẽ nơi mà khó lòng nghĩ đến việc quy hoạch đô thị. Người ta lập một hợp tác xã đánh cá ở đây. Hoạt động thường xuyên, và đã mang đến cho nhóm dân chài này, sự sống mỗi ngày, mối quan hệ thoải mái với nhau và phát triển khái niệm tiết kiệm để hậu thân.

Khoảng từ bốn đến năm giờ sáng, bờ biển Phước Hải ngày nào cũng hoạt động hối hả. Những thuyền nhỏ, nằm trên bãi cát, được người ta vác trên lưng, đẩy ra biển và dong ra khơi. Tàu ghe đánh cá trở về khoảng 2 giờ chiều. Thế là xuống ghe trút cá đánh được ra và dân chài thực hiện giao kèo hai bên mua bán và các gắn kết với nhà thầu chuyên chở, chất hàng lên những xe chở đông lạnh tất cả hải sản tươi sống ban sáng cung cấp cho các chợ đầu mối của Sài Gòn, Chợ Lớn.

Những thuyền con (1) có chiều dài tối đa 12 mét và tải trọng 15 tấn được phân chia thành 2 nhóm: nhóm đầu được viền cạp toàn bộ bằng gỗ, nhóm thứ hai có đáy ghe được đóng mè la-ti bằng tre nửa và chỗ mỏng rất rộng. Chính trong nhóm này, như vùng Miền Trung - An Nam ta thấy có bánh lái trượt ở phần đuôi ghe.

Dáng dấp của ghe này rất dài, không có tiếp với đáy loe ra theo kiểu đóng thuyền bè Nam Kỳ, An Nam.

Khoang của thân ghe chịu lực boong tàu tháo lắp ở phen đây cửa boong hay lưới tre mắt cáo. Một rằm mạn ghe nhỏ nâng cao tám ván be phần mũi ghe lên, kết nối với thân ghe bằng một dây buộc.

\*\*\*

Luôn được xếp đặt giảm dần từ sau ra trước, một bộ ba cánh buồm theo dạng buồm hu-a-ti. Là bộ buồm của bờ biển Nam Đông Dương, hầu như trang bị buồm chèo cho tất cả các thuyền bè đi biển, bộ buồm La Tinh được biết từ Âu Châu mà góc dây néo buồm được dựa vào chân cột buồm.

Cánh buồm cái được sãi rộng trên một dây căng buồm có hai trụ kết nối mà chiều dài của chúng thật sự bằng với chiếc ghe. Sà mép dưới buồm trực lặn, và cánh buồm, một khi được dựng lên, được néo dây bằng những dây thừng bên của khổ vải đầu buồm. Góc của dây kéo buồm trên chính giữa đàng lái dây căng buồm và luôn luôn vòng cột buồm cũng là vòng kiềng bằng mây bên lại, dùng làm thiết bị hướng dẫn mà chúng ta đã mô tả ở chỗ khác.

---

*(1) Ngài P. Paris (từ chỗ Bản phát thảo....v.v. trang 355, ghi chú 18) làm rõ các điểm hình dạng thân thuyền gần giống của loại ghe toàn bằng gỗ với những "Kolch pengager" Đông Nam của Bán Đảo Mã Lai.*

---

Sào đỡ buồm được buộc chặt bằng một dây buộc ở chân cột buồm hay bằng một cáp lái mà dây pa-lăng được kéo căng đấy.

Buồm mũi được trang bị buồm chèo theo cùng cách thức, với sự khác biệt khi nó được giương lên, dây căng buồm vẫn còn ghép vào cột buồm. Ngoài ra dây căng buồm này còn mang một vòng dây nhỏ theo chiều cao mong muốn để buộc vào đỉnh buồm.

Cánh buồm thứ ba là một buồm mũi tam giác mà cột buồm ngụy của nó được trồng ở tít đàng mũi ghe. Việc dùng buồm này trở nên cần thiết bắt buộc để bù cho buồm giữa rõ ràng là buồm này nằm ở phần lái ghe. Người ta gặp những thuyền buồm nhỏ này, buồm có dạng khăn tay bỏ túi, trên những Ghe Giả Qui Nhơn. Chiều cao của cột buồm không quá 2 mét.

\*\*\*

Cột buồm cái, cột buồm liền một khối, có nghĩa là chỉ có một mảnh, được nằm ở đàng mũi ghe, kéo lại về phía trung tâm hơn nhờ bộ buồm. Nó băng qua một băng gỗ và đóng bệ trên một thanh đà, hay trên một xà dưới thứ hai khi các đáy của thân ghe được bện bằng tre nửa và được dựa vào hai tám bên hông. Nghiêng chừng 8 đến 10" ra sau, nó được néo dây bên hông bằng những dây mây cột lại với nhau bằng những tao, được siết buồm bằng những bộ phận tàu khác trên chân dây néo cong và cố định bên trong chiếc ghe.

Trên Ghe Lưới Rùng dạng hai, việc siết dây buồm được cột vào bên trong ghe thuyền trên một sống của những lan can quanh boong.

Những dây néo này được quấn đầu dây cáp, cách khoảng, và mang những vòng dây nhỏ hay móc được xếp đặt cho những hoạt động thông thường của những dây chèo nhỏ.

Cột buồm mũi và cột buồm tam giác được tháo xuống ở neo và được thiết lập mà không cần có bộ dây néo. Những dây kéo buồm chạy trong lỗ lấp bánh ròng rọc.

Như trên những Ghe Cửa tại cửa sông Cửu Long và Bà Rịa, Ghe Lưới Rùng có một cột chống được đúc ở đầu cột buồm và được siết dây trên sống mũi ghe nhờ vào một móc dây được lót da thú hay của một bộ phận ghe hay băng ngang cả sống mũi ghe.

Dây giữ trục xiên căng buồm luôn có, tại phân nửa dây kéo buồm, một con quay gió, thiết bị chỉ hướng gió thổi.

\*\*\*

Màu sắc của ghe này có đen, đỏ được viền đường trắng và vàng. Hoạ tiết âm dương được vẽ ngay chính giữa trên mạn ghe thuyền, và phía sau, của mỗi gờ tô màu đỏ và vàng.

Trục bánh lái được tô màu đen.

Trên sống mũi ghe, một ngàm đỡ cột buồm mũi, có màu sơn đỏ thàn sa, được làm nổi bật hình răng cưa lật ngược. Nó làm nhớ đến cách điệu của cờ đuôi nheo răng cưa An Nam mà người ta tìm thấy, được làm lại theo họa tiết trang trí, trên những giáo mác An Nam lộng lẫy.

Một chút phía trên của miếng gỗ cong nối phần tiếp với mũi ghe, một bản lề bằng sắt được bố trí để đi qua một móc dây và một then ngang dùng để mang thuyền con khi hạ thủy (hình 24 và hình đầu trang)

Một bàn thờ tổ ghe thuyền được ở ngay đầu mũi ghe, dưới chân bệ gia cố cột buồm tam giác. Tấm phen dựng đứng của một kiểu “boong mũi” ghe chạm khắc cô đọng lại theo đủ kiểu hoạ tiết (H.26 và hình những trang đầu): hoa lá cách điệu, phượng hoàng, v.v. Phía trên của bàn thờ, một tấm kiếng hay một tấm kim loại chiếu sáng được đặt chính giữa của hoạ đồ Phu-hi. Tấm kiếng này biểu hiện mặt trời, động lực gốc của sự lâu bền tuyệt đỉnh của bùa âm dương. Dân chúng tin tưởng là nó cho sức mạnh để hoá giải những ảnh hưởng tai hại có thể trói buộc con thuyền.

Khi những thuyền nhỏ được kéo lên bờ, một cánh buồm trắng trùm lấy mũi tàu thuyền để giữ màu đỏ son của hoạ tiết răng cưa tươi mãi một màu hạnh phúc (H.26).

Ghe Lưới Rùng không có Ngã. Các neo của ghe được thả xuống bằng tay.

# AN NAM

## GHE CÂU BÌNH THUẬN

Người ta tìm thấy sự giống nhau ở Phan Thiết, cửa ngõ chính của tỉnh này, rất nhiều những thuyền bè An Nam đẹp như tranh căng cờ hoa lễ tết, sự đa dạng sống mũi thuyền màu sắc sống động, tô vẽ sặc sỡ tất cả những con mắt to mà người ta gặp được trên biển, từ Bắc chí Nam Đông Dương. Một vài buổi chiều, vũng tàu của xứ này vị che khuất bởi vài thuyền buồm, tam giác, hình thang, tứ giác, được kéo nghiêng sào căng buồm, được dựng buồm lên, cuốn bớt buồm lại hay phập phồng theo gió, mới toanh hay rách bươm, tất cả đều có ngạt mùi nước mắm, mùi hắc như mùi dây neo buộc ghe tàu, mùi nhựa đường hắc ín, và hầm tàu mục rữa.

Ghe Câu Bình Thuận, giữa các ghe câu tô màu sặc sỡ, trở nên bình thường không ai để ý đến nếu không có con mắt thể hiện nguồn gốc riêng biệt của tỉnh này.

Trọng tải tối đa 25 tấn và chiều dài từ 12 đến 15 mét, chiếc thuyền nhỏ câu cá này bắt đầu một loạt thuyền buồm một phần ba (au tiers) bờ biển An Nam.

Thân thuyền vững chắc, và kết nối bên hông bằng ba thanh ngang nhô ra hơn 60 cm, mỗi gờ thuyền. Đàng mũi thuyền, đường cong boong rõ rệt, giới thiệu một sự chuyển đổi lớn cho nó đáng vẻ vững chãi trên sóng biển.

Sóng mũi thuyền luôn bao ngoài vỏ tàu thuyền bằng hai đoạn nối vượt qua sóng mạn thuyền, theo độ cao của thiết bị thả neo.

Bộ buồm như chúng ta đã nói ở trên, là buồm hình thang dựng lên yếu ớt, cô đọng toàn bộ bề mặt theo chiều rộng đón gió lớn. Đây là cánh buồm của vùng Đà Nẵng, được kéo nghiêng sào buồm nhờ vào một dây kéo buồm thẳng đứng, và của một cáp lái vòng cột buồm, ở đầu mút phía trên của gậy thuyền.

Hai dây thu buồm cuốn buồm lại ở mũi cong, vì thông thường gió lớn thổi nghiêng buồm ở những chỗ cao, đỉnh chóp, làm xoắn buồm lại rất dễ hiểu khi ghe thuyền bị nghiêng.

Không có buồm tape-cul, ghe này lái về hướng gió thổi tạt ra đàng trước mũi.

\*\*\*

Con thuyền nhỏ này là chiếc đầu tiên được phân định rõ ràng như như bộ buồm với những cánh buồm miền Nam, tỏ rõ một đặc tính khác mà chúng ta gặp tiếp theo sau đây, hơn ở miền Bắc. Lần đầu tiên, chúng ta thấy trước một thiết bị lái thuyền không còn được neo bằng những bản lè nữa, nhưng băng qua một cái rãnh, trong một khoan ghe sau.

Khoang này, ngạt nước, để một mình phần còn lại của con thuyền bằng một vách ngăn kín, tấm thật sự của đuôi chiếc thuyền nhỏ này. Đó là cái mà chúng ta gọi là « bánh lái hộp kim loại chứa khí » được biết trên những ghe thuyền Trung Hoa nơi mà tấm băng bị những ván be vượt quá tạo thành đuôi ghe giả, trong đó trượt một bánh lái (H.40).

Cái cuối này, không có độ cong, với bánh lái chữ nhật đồng bộ, chưa tới một mét bề rộng, được ván ghép lồng khít vào trục bánh lái. Đường rãnh nằm trên một cù hãm dây neo ngăn không cho bánh lái bị tuột xuống thấp. Những dây giữ điều chỉnh độ sâu của chúng, trong khi những thiết bị bảo vệ này được mắc lên bánh lái.

Con mắt của chiếc thuyền nhỏ đánh cá này rất thon, có vòm đỉnh nhọn, hơi cong và chạm nổi (xem hình trang XXXI), không nghiêng một bên trên đáy ghe có tô màu.

Thiết bị thả neo được đặt hoàn toàn ở phía trước của mũi thuyền, và neo nằm giữa hai đoạn nối mũi thuyền, để mũi thuyền chòng chành.

## GHE BÀU MŨI NÉ

Mũi Né, cảng nhỏ cho ghe tàu buôn ven bờ biển và ghe đánh cá của Bình Thuận, được biết như một trung tâm sản xuất nước mắm Miền Nam, An Nam. Vai trò quan trọng của cảng này càng ngày càng cao, phát triển công nghệ nước mắm. Nằm ở xa tỉnh lỵ, Phan Thiết cách 21 cây số và được thông thương với tỉnh lỵ bằng một con đường sườn dốc rất đẹp. Mũi Né cũng đã trở thành một trung tâm đóng tàu An Nam mà sự nổi tiếng của nó còn vượt xa khỏi xứ An Nam. Những nghệ nhân và thợ mộc Mũi Né là ví dụ về lương tâm nghề nghiệp, thẩm quyền của họ, mơ ước trình bày một kiểu ghe thuyền tuyệt vời xứng đáng với những lời tán dương. Ghe Bàu của họ ngày nay vẫn còn sử dụng kiểu mẫu đóng tàu thuyền Hội An và Phố An, trong tỉnh Quảng Ngãi.

Chiếc Ghe Bàu này được làm rõ nét bằng hàng trên boong thể hiện các mạn thuyền rộng 40 cm và mũi ghe rướn cao. Chính bằng chiếc Ghe Mành Quảng Bình và các Ghe Cửa Phú Quốc, thuyền bè đều được đóng boong điển hình An Nam. Thân thuyền được bo tròn đáy với chỗ mỏng nhẹ để dễ đẩy vào bờ.

Trọng tải 120 tấn, chiều dài của nó là 30 mét với chiều rộng có thể đạt đến 6 mét. Chỗ trũng xuống 4m. Từ 50 năm, một vài Ghe Bàu Mũi Né đạt đến và vượt quá 300 tấn. Trọng tải nặng này ngày nay đã biến mất.

Chủ yếu loại thuyền con này được dùng để vận chuyển nước mắm. Trọng tải có thể vận chuyển được tính ra khoảng chừng 6 kg bình nước mắm.

Được, đối với chiếc ghe này mà chúng ta nghiên cứu, 200 bình nước mắm. Chính loại ghe tàu này ngày xưa thực hiện những chuyến đi vòng bên ngoài biển Đông Dương. Người ta còn gặp thuyền này trong vịnh Xiêm La, buôn bán chủ yếu trên những kênh rạch Đông Nam và sông Cửu Long để ngược lên Phnompenh và trở lại An Nam với gió mùa Tây Nam, để chở gạo.

Có bộ rẻ sườn chính nhẹ nhàng ở giữa dềng lái, kiểu đóng tàu thuyền này là của miền Nam, An Nam. Những vỏ thân thuyền, y mẫu, bề dày đạt đến 6 cm, được xỏ chốt qua mộng đuôi én và lỗ mộng trên một mảnh ván và được cố định bằng dụng cụ cố định thanh đà trên bộ rẻ sườn.

Ván be đáy thuyền, luôn một lượt, thể hiện yếu tố cơ bản trên đó sẽ được đem trở lại và được tính toán tất cả mảnh chính.

Bộ rẻ sườn thuyền được thiết lập trên thanh đà gồm có những đoạn nối được nói rõ ràng, được vượt quá bởi các chân chống nhỏ gia cố các phen mạn thuyền. Cả hai loại đoạn nối luôn được bỏ thanh chèn.

Những then ngang, theo hai bộ then ghe mà một làm nhô ra ngoài, thiết lập khung ngang. Chính những khung này những vách ngăn ít hay nhiều cũng kín, thuyền bè chia thành ô thành chín phần hay khoang, vách ngăn được củng cố bằng cột chống cố định thẳng đứng của những tấm rằm boong.

Những khoan ghe dài khoảng 3 mét và được thiết lập vì sự cần thiết vận chuyển hơn là vì nhu cầu an toàn. Ở chính giữa khoan ghe thứ hai, từ mũi ghe, đến lúc kết thúc, được làm mỏng mỏng hàm để được cố định cách khoảng với tiếp, một mảnh chính mũi ghe. Thêm một mảnh giống vậy ở đuôi ghe.

Khoan ghe trung tâm, trên phần mũi ghe của cột buồm lớn, dành làm “khoan ghe máy bơm archipompe hạng nhất”.

Ở hai đầu mút ghe tàu, trên bề dài chừng 5 mét, có lắp đặt một cầu tàu giả cho phép chủ ghe và thủy thủ đoàn nghỉ ngơi thoải mái.

Khoang, hàm ghe đều mở theo chiều dài trên trung tâm của boong tàu, được đóng lại khi thì bằng những tấm phen khi thì bằng những tấm bằng gỗ dựa trên những thuyền tròn ga-li-ót.

Không cố những sống mạn cắt dọc, nhưng việc gia cố nối khớp chung bằng một đai hoặc vành đai mạn thuyền viền sát, y như mẫu.

Bộ cột buồm được làm hai mảnh hợp nhất bằng hai mảnh đồng bộ của một trong hai kiểu mô tả trong phần giới thiệu. Phần trên có thể hạ thấp xuống theo chiều cao của ghe. Bộ cột buồm được đóng trên thanh đà và trên những then, trong khi phần kia của cột buồm mũi chỉ là cái có trên sống ghe.

Như tất cả buồm được đặt đằng mũi trên gờ ghe.

Bộ buồm một phần ba (au tiers), sào rất dài và chân AV không chắc, néo buồm tại chân cột buồm, với góc dây kéo buồm rõ ràng là chính giữa trục ghe. Cả hai dây thu buồm, được gọi là “cử hãm dây neo”, lẩn át mắt “độ nghiêng” của phần trên buồm.

Bộ buồm, được néo dây bằng những bộ phận ghe được siết buồm trên chân dây néo, được gia cố bằng hai sợi dây phụ cứng như thép, những loại dây néo cột buồm thượng được căng bằng những bộ căng buồm kiểu mẫu Âu Châu, trong khi những xà gỗ cố định chằng dây néo toàn bộ từ cao xuống thấp.

Pa-lăng bảo hộ hay vật treo trục ghe được siết dây trên các bộ phận ghe, khi thứ này ở cột buồm mũi được nối đến đỉnh của cột buồm và điều chỉnh bằng một pu-li nhỏ.

\*\*\*

Thiết bị điều khiển ghe được dựng lên trên ba chốt trục. Chân nước bánh lái to kền như tất cả các bánh lái An Nam. Nó được nâng lên bằng qua những đáy nhỏ nhờ cần trục con dê ngang được dựng trên một then ngang được đặt trên đuôi ghe. Bánh lái có thanh răng để giúp nâng thiết bị này.

Những Ngã không có gì đặc biệt. Để ý đến mũi nhỏ ghe thuyền của kiểu được mô tả trong phần giới thiệu với sàn ghe bằng tấm đáy cửa boong (Trang hình XXXII).

Thường thường có một neo cáp thắt gút được buộc chặt ở trước mũi của thân ghe, trên những mạn sau ghe.

Trên đuôi ghe, trước người điều khiển, một máy neo nằm được dùng để nâng thiết bị điều khiển ghe, trong khi một dụng cụ tàu biển khác cùng loại được thấy ở chân cột buồm cái để kéo buồm lớn.

## GHE CÂU PHAN RANG

Với Ghe Bàu Mũi Né thân ghe thể hiện đường cong boong đồng bộ hơn, từ điểm này đến điểm kia. Người ta nói một hình thoi rất thông thả, xác định, không có chân nước bánh lái, khổ gầm cầu duy nhất ở trung tâm. Đây là thân ghe cũng được làm loe ra, như những ghe họ hàng Phước Hải, Phan Thiết, với then phác buồm rộng nằm ở trung tâm ghe.

Sống mũi ghe rất nghiêng, đưa lên rất cao (xem hình trang XXXI), của cùng một góc chúc lái đuôi ghe. Mặt cắt lòng ghe cong, không có tiếp và không có chỗ mỏng đáy ghe: các ván be được điều chỉnh cho khớp trên mảnh bằng những trục bánh lái, hình nón cụt, là chốt để đóng ván gỗ trên những thanh đà và những đoạn nổi.

Ván be dài mạn, kích thước lớn, viền cạp bề ngang thuyền nhỏ, theo chiều cao của tấm ván mạn ghe, theo đường cong boong ghe. Vượt khỏi ràm mạn, những tấm này nâng cao mức nổi ghe xác định mức co lại của mạn cho chiếc Ghe Bàu dáng vẻ thân ghe được chỉnh sửa tinh tế để chạy nhanh hơn.

\*\*\*

Chiếc ghe nhỏ này chỉ có hai cột buồm có thể hạ xuống, được dựng trên má cột buồm và được trang bị buồm chảo hu-a-ri. Đặc biệt bộ buồm Nam Kỳ như chúng ta đã nhìn thấy, có góc dây buồm ngoắc bằng sào móc tại vòng cột buồm, lúc nào cũng dùng mây bện lại thành vòng kiềng. Mũi khâu dây néo cột buồm được siết chặt bằng dây buộc ghe tại chân cột buồm. Cột buồm chính hơi nghiêng trên lái thuyền.

Những dây néo, được siết dây không có những bộ phận ghe, trên đai mạn thuyền giữ nhiệm vụ làm dây néo cột buồm, được thả lỏng dây theo chiều gió thổi ngược lại để có thể đập tự do vào mũi ghe.

\*\*\*

Bánh lái là loại có bề mặt bánh lái hẹp, nghiêng trên đuôi ghe hơn 45". Nó là loại bánh lái bản lề bình thường và đi ra từ trong những bản lề khi thuyền con được điều khiển bằng những mái chèo.

Chúng ta hãy để ý những Ghe Bàu này, dáng dựng đứng và buồm có diện tích lớn, dùng một xà buộc ghe phẳng trượt giữa hai giá đỡ nằm chính giữa ghe tàu, trên lái ghe của cột buồm lớn. Trên xà buộc ghe được kéo căng theo hướng gió, khi gió thổi nhẹ, có hai, ba hay bốn người ngồi xồm trên bề rộng sàn ghe 30 mét. Một dây néo cột buồm đỡ xà buộc ở đỉnh cột buồm.

Chiếc Ghe Bàu Phan Rang có thể đạt tải trọng cao và chở nặng tới 60 tấn. Nó đều có bắt boong tàu. Nhưng thường nhất nó được đóng boong tạm Cái Phên cổ điển được xếp đặt trên sống trâu.

# GHE GIẢ BÌNH ĐỊNH

Ghe Giã duyên dáng Bình Định chủ yếu có ở cảng Qui Nhơn, được thấy khắp bờ biển Bình Định và Phú Yên và thường cập các cảng đến tận Nha Trang.

Vào một vài buổi sáng giao mùa, nó điểm trắng xóa rải rác ở vũng đậu tàu bè rộng lớn ngoài Qui Nhơn cho đến những vùng phụ cận đảo nhỏ Juan Prieto, phương Bắc. Vào những đêm tháng Tư đến tháng Sáu tối trời, biển bao phủ cả trăm Ghe Giã đang đánh bắt cá hết sức lạ lùng, nhờ vào bộ phận phát sáng của mực thẻ (con mực).

Kiểu đánh cá này được ngài Gruvel mô tả trong cuốn “Đông Dương, sông biển phồn thịnh”, 1922. Điều này đã được ông chứng thực chứ không phải chúng tôi, trong nhiều chuyến đi. Và cũng được chúng tôi xác nhận là một điều thú vị thực sự bằng việc lặp lại điều tác giả đã viết về chủ đề này:

“Vẫn còn tồn tại loài động vật thân mềm này (con mực) hai loại thiết bị chiếu sáng: những đôi mắt được giữ nhiệm vụ bình thường và một cơ quan duy nhất, phát lân quang, có hình dáng con mắt nằm ngay trên đường giữa, phía trên lớp thịt trong đục trên toàn bề mặt cạnh bên và trên túi mực đen nhỏ. Những cơ quan này đường kính khoảng 5 đến 6 mm, cho một ánh sáng xanh lơ lạt nhưng mạnh mẽ. Dân chài, với một sự khéo léo đặc biệt, thực hiện trên một con mực một giải phẫu thật sự bằng con dao mổ bằng tre sắc bén và lấy cơ quan phát sáng ra. Sau khi cắt nhỏ bã ép của thứ này dùng để tăng thêm ánh sáng, người ta cho vào trong một miếng da cá rất tươi và rất trong như một bong bóng cá mà người ta buộc lại cẩn thận. Ánh sáng được tạo ra từ cơ quan đặc biệt này có thể kéo dài khoảng 6 tiếng đồng hồ và giữ nhiệm vụ như một thiết bị động cơ phát sáng để câu bắt cá. Toàn bộ việc giải phẫu này được ngư dân thực hiện toàn bằng tay không. Một sợi dây trong tay mang một lưới câu được ngụy trang bằng một miếng cá trắng tươi và chì, người đánh cá cột một túi nhỏ ánh sáng, lưới câu cỡ 7 đến 8 cm, phía ngoài vì thế thu hút cá. Nhưng dụng cụ phát sáng hoàn thiện lưới câu. Ánh sáng lôi cuốn cá cắn câu mà không chạm đến đèn lồng và việc đánh bắt kéo dài cũng lâu bằng việc cơ quan này phát sáng lân tinh... Một ghe tam bản nhỏ có thể bắt được 300 đến 400 con mực vào ban đêm; nếu trời đẹp, thì người ta có thể bắt 1200 đến 1500 con.”

“Khi đang tiến hành đánh bắt mực thẻ vào những buổi chiều tối trời đẹp không trăng tháng Năm hay tháng Sáu, vô số những đóm lửa sáng của ghe tam bản tỏa ra từ việc đánh bắt này của tất cả ghe này cho cái ảo giác của một thành phố hồ bao la.”

\*\*\*

Ghe Giã hay Thuyền Giã Bình Định được miêu tả thành hai loại thân ghe, cả hai loại đều có trọng tải tối đa là 10 tấn: loại 1 là thân ghe bằng gỗ; loại 2 thân ghe phối hợp, có nghĩa là bằng gỗ và tre nứa.

## Thân ghe bằng gỗ

Loại này chỉ thấy có ở hai tỉnh Bình Định và Quảng Ngãi. Ghe Giã được gắn chặt vào tiếp và mang phần đuôi ghe rộng như phần đuôi của Ghe Bàu Quảng Ngãi và những Ghe Nang Đà Nẵng mà trục phải của bánh lái trượt trong đó.

Không có cầu tàu, nhưng có sàn được đan phen tre mắt cáo.



Bộ buồm, thông thường có hai loại, dạng buồm hu-a-ri đi xuống dần, từ lái đến mũi ghe, như trên những chiếc Ghe Cửa Bà Rịa. Nó được trồng trên sồng mũi một cột buồm hình tam giác, thường có khổ rất nhỏ.

Tương tự như vậy dân chài cuốn bớt buồm lớn, dây căng buồm được hạ xuống. Chân cột buồm được cột chặt bằng dây buộc ghe tại dây định hướng trực thuyền của cột buồm. Góc dây kéo buồm được chỉnh cho khớp trên vòng cột buồm. Mũi và cột buồm tam giác không bao giờ được hạ xuống nhưng đơn giản được buộc chặt và phủ trên cột buồm ngụy, tháo lắp được trong một bộ cột buồm của băng hay xà ghe.

Khi gió nhẹ thổi, dây căng buồm được cởi dây buộc ở phần dưới của buồm lớn, người ta cột vài vòng vào sào đỡ buồm trực lặn và người ta buộc ghe, bằng một cáp lái, chân của dây căng buồm, ở đằng trước cột buồm. Người ta giảm bớt mũi đi và người ta điều khiển dưới cột buồm mũi tam giác và buồm lớn, thế là chế ra một vật dẫn động dùng như thiết bị giữ thẳng bằng.

Vật dẫn động này, chúng ta không tìm thấy được ở đâu khác, là một bản gốc riêng biệt của Ghe Giã Bình Định. Nó gồm một loạt những con lặn to (hay gành) có trọng lượng thỉnh thoảng trên 50kg, được buộc dây móc với một dây bằng dừa và được sắp đặt khắp nơi hay một phần, dọc theo thân ghe, trên bờ có gió. Để tránh việc các dây móc bị đứt, sồng dọc đáy ghe trên phần lái được phủ một lớp tre trên đó thừng chèo cọ mòn không nguy hiểm.

Vật dẫn này thế cho xà buộc buồm bập bênh được dùng ở miền Nam và Đà Nẵng, cho phép mũi ghe nổi lên quá ngắn nước để có thể dễ dàng cập bến, bánh lái được nâng lên với sợi dây nhỏ gọi là “lưới giả”, một loại lưới rê (lưới giả) nhỏ lòng thông quen thuộc với ngư dân xứ Trung Kỳ An Nam. Để trở lại hướng gió thổi tạt ra đằng trước mũi vật dẫn này được mang ra đằng mũi ghe.

Chúng ta hãy để ý đến cột buồm cái được dựng nghiêng đằng lái ghe một góc chừng 10”, trong khi cột buồm ngụy của mũi ghe và cột buồm mũi hình tam giác được trồng thẳng.

Những dây néo buồm được siết chặt đằng mũi ghe và luôn được thả ra theo hướng gió thổi ngược lại, những khi thay đổi vị trí mũi buồm.

Thiết bị điều khiển ghe, một loại bánh lái Ghe Nang Đà Nẵng, trượt trong phần đuôi ghe, có bề mặt bánh lái được chọc thủng một lỗ để xả những dây giữ bánh lái vào.

### **Thân ghe phối hợp**

Đây là một loại ghe Qui Nhơn thông dụng và chiếc này cũng được chúng tôi thể hiện trên trang hình. Những ghe thuyền sồng động này là một chiếc thúng bằng tre, được trét “chài” và được phủ một lớp dẻo phân trâu bò để không thấm nước và lớp nước láng bóng như ý (xem đóng thuyền bè Trung Kỳ - An Nam). Những hình dáng của thúng này khác đáng kể so với thúng Ghe Nang Đà Nẵng: Mũi ghe được kẹp giữ lại để làm phình ra trong khi đằng lái ghe lại trượt ra phía sau. Thanh kẹp còn được làm nổi bật bằng một miếng gỗ cong nối phần tiếp với mũi ghe bằng gỗ chấp nối, được buộc chặt vào thúng và ở rằm dọc bằng những dây từ những lỗ hở được trét kín bằng hợp chất gọi là “chài”.

Miếng gỗ cong nối phần tiếp với mũi ghe này đóng vai trò quan trọng. Miếng này dùng để thay đổi hình dạng sống mũi ghe cánh đứng cố định, nằm ngang mũi ghe và như những cánh đứng có thể tháo lắp trên sống ghe Quảng Ngãi và Đà Nẵng.

Bộ buồm, vật dẫn, bánh lái cũng như trên kia.

## **GHE XUÔNG QUI NHƠN VÀ NHA TRANG**

Với kiểu pha trộn Ghe Giã có thể dính líu đến kiểu thuyền nhỏ (các hình dáng thân ghe không giống nhau) vì hệ thống đóng ghe tàu và vì miếng gỗ cong ngăn lệch đường. Loại này gồm có những chiếc thuyền nhỏ mà kích thước của chúng từ 3m-6m chiều dài trên 0.60m-1m chiều rộng, chỉ sử dụng có hai buồm. Người ta nói chiếc thuyền youyou thật sự hay chiếc ca nô có đặc tính hàng hải khác thường, vì người ta gặp những thuyền này ở tít ngoài biển, được chỉ một người dựng lên, người dân chài cô độc, và lái thuyền khéo léo.

Chiếc ghe nhỏ này thường thấy ở vùng biển sát bờ đảo nhỏ Juan Prieto và đảo Buffle phía Bắc Qui Nhơn. Ở Đé Gi (vịnh Nước Ngọt) (H.69), nó được phân biệt (một cách ngoại lệ) với thuyền mẫu hiện hành nhờ một loạt những điều cổ lỗ (trước đây dùng và dùng như đã rất thông dụng, theo lời kể của những người đánh cá Bình Định, trên những Ghe Nang nguyên thủy của tỉnh này). Trên hai mẫu được khảo sát, các điều cổ lỗ được bỏ ngoài cùng một thân thuyền và ăn khớp với phần nổi thuyền, luôn được đóng hai vỏ thuyền bằng gỗ. Cái này được làm để cho phép “sóng biển va đập mạnh” vào thuyền nhỏ mà không gây phiền phức gì trên những núi đá nơi câu trai khổng lồ và cầu gai. Phía trong, sống mạn gia cố phần nối kết cắt dọc, trong khi một rầm dọc được đặt trong các đáy thuyền.

Những mạn trên, 30 cm bề rộng, thỉnh thoảng được nối trên thúng ở bên hông và không được kèm lại. Tre nửa, đóng rầm đu đỡ mạn, ăn nhập với mũi tàu và phần đuôi thuyền.

Thiết bị điều khiển thuyền, ngược lại theo kiểu trước kia, được dựng lên trên các bản lè. Nó có bề mặt bánh lái rất rộng cũng tạo nên tám lái dẫn đường (plan de dérive).

# GHE SÔNG VÀNH

## ĐỀ CÂU CÁ MẬP QUI NHƠN

Thuyền nhỏ cũng được gọi là Sông An Giủ, theo tên của một ngôi làng nằm ở cửa sông Bông Sơn, trong vùng Bình Định, ngôi làng dân chài chuyên nghiệp trong việc đánh bắt cá mập. Phần lớn những thuyền con này dù gì vẫn được căn cứ vào vũng tàu Qui Nhơn và nghề đánh cá chủ yếu diễn ra ở những vùng sát bờ vịnh và ở những vùng xung quanh đảo Poulo-Gambir, nằm đối diện Qui Nhơn.

Thuyền này, rất rục rở, gọi nhớ đến những thuyền đan nhỏ Bắc Kỳ, dáng vẻ mập lùn. Nó được đóng bằng những lá tre bện lại, không có mạn gỗ. Trọng tải của nó chừng 5 tấn và độ dài của nó không vượt quá 8 mét, trên 1m30 chiều rộng. Một sống dọc đáy bằng tre đai toàn bộ con thuyền, hợp với hai đỉnh chóp. Mũi ghe chỉ là một thứ mà việc kẹp thúng đằng mũi luôn nổi lên quá ngấn nước đến dưới của miếng gỗ cong nối phần Tiếp với mũi thuyền.

Lòng ghe có những tấm đáy dẹp, rất thon dẹt lúi ghe, trong khi phần chìm mũi ghe lại có hình vòm chén úp.

Bộ buồm gồm có một buồm hu-a-ri, và một buồm mũi một phần ba (au tiers), được đỡ bằng sào và néo dây trên cáp lái ở đầu mút cuối phía trước của trục ghe, với một dây lèo để căng tấm vải buồm.

Cột buồm chính được dựng nghiêng 35° đằng lái ghe, không có dây buộc vòng néo đằng mũi và không có các dây néo, được trồng trên một đế và thanh đà, tại một phần ba chiều dài của con thuyền.

Thuyền nhỏ này chuyển dòng đáng kể, bằng một tấm lái dẫn đường (plan de dérive) được thể hiện bằng một bánh lái có bề mặt bánh lái khá lớn đi tìm bản lề thứ hai thấp lè tè dưới thân thuyền (H.30). Tuy nhiên, vì con thuyền nhỏ này phần mũi nổi lên quá ngấn nước, việc chuyển hướng bờ phải được thực hiện nhờ vào một mái chèo đuôi. Tuy nhiên, người ta có thể theo sát chiều gió năm hay sáu phần tư với một lực đẩy mạnh của thanh xà theo hướng gió thổi ngược lại.

Hãy ghi nhận là bộ buồm hu-a-ri chỉ rải rác về hướng bắc chỉ đến đây thôi loại thuyền nhỏ đánh cá này. Ta không còn tìm được ở Đé Gi và Sa Huỳnh ngoại trừ vào những tháng Sáu, Bảy, Tám lúc chúng đuổi theo loài cá nhám kéo nhau đến tận vùng biển sát bờ Đà Nẵng.

Thuyền Sông Vành được bắt boong phen tre mắt cáo và sử dụng sào móc nhọn (câu khiên) mà người ta chìm nó dưới nước cùng những cái phao, ngang những con lạch dòng chảy mạnh. Đây là những dây thừng đáy, bằng gai dầu 8mm, cùng với những dây khác, nối đầu nhau, có thể dài tới 2 hoặc 3 km, mỗi dây có vài lươi câu. Các con cá mập bị giật mạnh để mắc câu khi băng ngang đó.

# GHE BÀU QUẢNG NGÃI

Mọi xứ sở đều có dạng ghe này, hình dạng duyên dáng hay có dáng vẻ to kềnh, nhưng chắc hẳn không có nơi đâu trên thế giới lại có thân ghe nguyên bản và cũng được đóng táo bạo, dường như là Ghe Bầu Quảng Ngãi, trong sự đa dạng của Nang ghe, nghĩa là phần đai đan kết lại.

Những “couffa”, của những thúng tròn sông « Tigre và euphrate », có nguồn gốc cổ vật được Hérodote ghi nhận lại. Những người La Mã có chiếc ghe Carabus, tàu nhỏ bằng liễu giở phủ da, và nếu những người Es-ki-mo vẫn còn có chiếc “oumiak” bằng da và những người Chi-lê có chiếc “balsa” được chụ bằng những túi da, người An Nam tự hào có chiếc ghe đầu tiên sử dụng tre đan đóng mè dẻo dai, bền lại như những sợi vải, để làm thân ghe có thể đạt được trọng tải đôi khi vượt quá 120 tấn và sức nổi rất đáng ghi nhận.

Chúng ta đã mô tả kiểu đóng tàu này trong phần giới thiệu của cuốn sách này với nhan đề việc đóng tàu bè xứ Trung Kỳ - An Nam.

Giữa Phan Thiết và Đà Nẵng không có cảng nào trên các bờ biển, vào mỗi mùa, một hay nhiều thuyền có tải trọng rất lớn, được hạ thấp lòng và dựng đứng mạn bo tròn, được đánh vec-ni đen hay sơn mài lên lớp gỗ trát hạt nhựa hay dầu này được gọi là “chài”.

Mỗi năm, vào tháng chạp và tháng giêng, những thuyền buôn ven bờ đến từ Quảng Ngãi, Quảng Nam, chở đầy hàng hóa thủ công địa phương, để trở về, khoảng tháng bảy, tháng chín, mang đầy những mặt hàng miền Nam phong phú: chai lọ nước mắm, gạo trắng đặc sản đồng bằng Miền Đông Đồng Dương.

\*\*\*

Đặc điểm Ghe Bầu Quảng Ngãi là ở chỗ then phác buồm nằm ngay chính giữa ghe. Những mạn ghe luôn được làm hẹp lại khi lên cao. Theo học giả Pétrus Trương Vĩnh Ký (1) là người đầu tiên thử phát thảo nhận dạng những tàu bè An Nam, Ghe Bầu được xếp đặt những mạn ghe chủ yếu để trốn thuế cao tính dựa trên bề rộng của thuyền bè”. Điều này chỉ là một yếu tố khác của loại thuyền “turret-ship” (tàu có tháp) được một vài con thuyền áp dụng ngày nay để hưởng việc giảm tiền thuế cầu đường dựa trên sức chứa của ghe thuyền. Ivon A. Donnelly ghi nhận việc này trên những tàu bè Trung Hoa, và dường như cũng có những dân biển khác áp dụng từ lâu nay.

---

(1) Ghi chú về những loại thuyền buồm An Nam khác nhau trong Tập San Ủy Ban Nông – Công Nghiệp Đông Dương, 1875, của Trương Vĩnh Ký.

(2) Xem ghi chú trước (trang 7)

---

Tuy nhiên, việc sửa đổi tinh tế mạn thuyền của những Ghe Bầu rõ ràng hơn trong việc đóng tàu toàn bằng gỗ ở Hội An.

Tất cả những đặc tính buồm chèo, bố trí bên trong, những dụng cụ đi biển, v.v. chấp nối Ghe Bầu Mũi Né và Hội An tìm thấy trên chiếc ghe biển này. Tuy nhiên, có sự

đa dạng trong việc bện đáy ghe, thiết bị lái ghe thường là loại trục bánh lái trượt trong phần ván ghép đuôi ghe, như đối với những chiếc Ghe Nang Đà Nẵng (H.41).

Có được thân ghe tương đối nhẹ đóng bằng tre, tất nhiên trọng tải ghe không chở hàng rất yếu. Hình dạng loe ra mớn nước, không có khả năng kèm giữ lại những đường mớn nước để làm con thuyền mạnh mẽ, buộc phải dùng cánh đứng trên mũi ghe, cánh đứng này có dạng một lưới kiếm cong mà chúng tôi đã mô tả trong phần giới thiệu, đặc biệt ở tất cả các thuyền nhỏ thân “nang”, có nghĩa là bằng tre bện lại, mà nguồn gốc nó thuộc những thuyền nhỏ Đà Nẵng (xem trang hình XXXII).

Cánh đứng này trên mũi ghe có lẽ đủ cho phép ghe thuyền vượt lên theo chiều gió, tuy nhiên người An Nam – và chính chỗ đó phải thán phục phần dưới biển của nó, đã được sử dụng những mặc định vốn có trong việc xây dựng để đóng ghe xong gần tương đương những chiếc ghe xuống Trung Hoa, với hướng gió thổi tạt ra đằng trước mũi. Sự thanh thoát của thân ghe khiến con thuyền này chỉ cần một cơn gió nhẹ cũng làm thuyền nghiêng qua một bên đáng kể. Việc thuyền nghiêng này, bằng một áp lực trên má đường mớn nước được đặt trái hướng gió, trở thành những đường nước chảy lệch đối xứng và cũng buộc chiếc ghe lái về phía gió.

Việc thuyền nghiêng này được chỉnh lại khi nó bị nghiêng quá mức lấp đặt thuận gió một xà buộc xuống thẳng bằng, chống đỡ như trên những Ghe Nang Đà Nẵng, ba hay bốn thủy thủ đoàn. Vật dẫn bằng người này, có thể dịch chuyển dọc theo xà buộc buồm, làm cho việc nghiêng thuyền trở nên uyển chuyển thẳng bằng và tại đó, có khuynh hướng lái thuyền đón gió và được chỉnh lại hay được tăng tốc tùy nhu cầu.

\*\*\*

Thực tế, Ghe Bàu Quảng Ngãi ngắn, nói chung, cách đi gió chéch nhiều như tất cả các tàu bè miền Viễn Đông, được sửa đổi cho hợp theo điều kiện gió từng địa phương.

Đây là nhịp điệu theo mùa của động cơ lớn này: gió mùa, điều chỉnh việc lái thuyền bờ biển Đông Dương. Gió mùa Đông Bắc hiu hiu làm chúng hạ xuống; gió Tây Nam khó chịu, thổi hướng tây nam (soufflant SE), từ mũi Padaran, làm chúng dựng lên. Vậy là người ta gặp chúng, theo nhóm, ở những vùng biển sát bờ Varella, buồm mũi viền cạp một bờ và những buồm lớn của loại khác nữa. Đó là chiều hướng gió xuôi chiều, những cánh buồm « kéo », tất cả bên trên, các dây néo đằng mũi và buồm phụ, không e ngại việc xoay buồm để dừng ghe lại bất cứ lúc nào.

# GHE CÂU VÀ GHE TRƯỜNG HỘI AN

Hội An: Chi nhánh buôn bán cũ của Trung Hoa trên lãnh thổ An Nam trải rộng dọc theo một con sông nên thơ. Đây chỉ là một con đường hẻm ngoằn ngoèo, những căn nhà vòm Trung Hoa trát vữa vôi nhám, những chùa chiền chìm ngập trong bóng tối và những thuyền ghe trên nước. Người ta tìm thấy ở đây một cầu cũ có tên gọi “japonais” (Chùa Cầu), di tích cuối cùng, phải chăng xưa kia người Nhật Bản có cơ sở tại những chỗ này mãi đến ngày mà Nhật Hoàng Shogun Iemitsu, năm 1636, quyết định rút lui trở về Đế Quốc Mặt trời mọc, cấm những thần dân của mình rời đất nước và kể cả những ai trở lại sau thời gian vắng mặt đều bị xử tội chết.

Chính vùng Hội An này là nơi đầu tiên người Châu Âu đặt chân lên đất An Nam. Khoảng 1614, chiếc ghe Peacock cập bến ở đây, được chi nhánh buôn bán Hirado của Công Ty Anh Quốc Ấn Độ ở Phương Đông gửi đến. Trẻ hơn, vào năm 1695, tại cửa của con sông những thuyền bè Thomas Bowyear đến thả neo, họ được chính Công ty gửi từ Madras để tìm kiếm thực tế ở đây (1).

Tại cảng tàu này, tất cả các thuyền con An Nam đều hẹn gặp, vô số ghe thuyền muôn màu muôn về đi biển, đi sông, đủ mọi kích cỡ và tải trọng. Chính đây là nơi đóng tàu bè nổi tiếng mà trên hai bờ của nó, những tiếng kêu la, tiếng í ới gọi đò, tiếng rao hàng truyền đi trên sông nước, tiếng của những người khuôn vác, hoà lẫn với tiếng búa trét thuyền và những tiếng xì xầm lạnh lợi của những thợ mộc.

Vào một vài ngày lễ trong năm, những đặc quyền bí ẩn được bàn cãi đến. Thế là trong một cảnh diệu kỳ nhiều màu sắc, trong một bài thánh ca tam-tam gào thét, của những con quay gỗ, cồng chiêng bằng đồng, tiếng pháo nổ, tất cả những tàu bè, ghe Trung Hoa, Ghe Bầu, Ghe Nang, Ghe Trường, Ghe Mành, kéo những tấm ván be lớn cờ đuôi nheo khĩa răng cưa An Nam, màu vàng, đỏ, xanh lá, cam, tất cả những con quay gió, cờ hiệu, cờ đuôi én, cờ lệnh, quốc kỳ treo đầy trên mọi cột buồm.

\*\*\*

Ghe Bầu Hội An, với Ghe Mũi Né, là chiếc thuyền buồm của những bờ biển An Nam đạt được tải trọng cao nhất. Hiện nay nó vẫn còn trong giới hạn 70 tấn mặc dù chúng ta còn gặp ghe này chở nặng 120 tấn.

Loại thuyền nhỏ này của đất nước đã biến mất, được chỉnh sửa bằng những phần khác nhau của những vùng khác như là thân thuyền bằng tre Quảng Ngãi và ngay cả bộ buồm Trung Hoa của những Ghe Mành Bắc Bộ.

Nó được nhận biết từ xa nhờ vào đài sau đuôi thuyền và bộ ba vành đai mạn thuyền được bắt bậc dưới đường cong boong thuyền.

Lòng thuyền không có tiếp và những mạn thuyền hay các ván be được đặt cho khớp bằng mộng đuôi én và lỗ mộng, được đóng đinh trên những thanh đà nhờ những dụng cụ cố định thanh đà. Những dụng cụ điều chỉnh những miếng gỗ chính được vặn đinh ốc.

Tại miếng gỗ cong nối phần tiếp với mũi ghe, người ta để ý đến một loại thanh kẹp hay cánh đứng có tác dụng ngăn lệch đường, việc lệch hướng gần như không đáng kể (1).

Mũi ghe luôn luôn được bao ngoài bằng mạn thuyền, đến cuối, được làm mỏng đi một nửa làm bằng gỗ, ở trên cao của mắc lưới từ đằng mũi, phần đầu tiên tạo thành vách ngăn.

Đường cong nối đáy bị làm cho lệch đi những thứ đằng trước và đằng sau thuyền.

Thân thuyền được chia thành ô có 9 vách ngăn tương đối không rò rỉ như trên tất cả các thuyền buồm An Nam, những vách ngăn gồm những tấm ván sàn tàu được đóng đinh trên mảnh của chúng và được chống trên những bề mặt của chúng. Chúng được dựa vào những then ngang và xà được hoàn chỉnh phía trên boong thuyền bằng những dầm hình vòng cung được trang được cắt khắc để nhận những rầm boong. Tất cả đều được phủ những tấm có thể tháo lắp bằng chiếu tre đánh vec-ni tạo nên boong thuyền sống trâu, tiêu biểu nhất trên những ghe thuyền An Nam. Ghe Bàu này được bắt boong theo hai lối 40 cm bề rộng dùng cho cầu tàu của mỗi mạn thuyền. Hàng trên boong dựa trên rầm đu đỡ mạn.

Một “khoan ghe máy bơm archipompe”, hiểu rõ, phân thành ô đằng lái ghe của cột buồm.

Đường boong tàu bắt đầu ở trên cao của đai mạn thuyền đầu tiên mà phần còn lại của nó tạo thành sống dọc mạn thuyền. Nó được nâng các rầm mạn thuyền được đóng đinh lên cao trên những đoạn nối kéo dài những thanh đà, những loại thanh chống nhỏ.

Người ta để ý thấy những then ngang đóng hơi nhô ra ngoài một chút. Người ta tính có 6 then vượt qua thân thuyền: then dựa trên cột buồm hạ chính và những then ngang đóng bệ cột buồm cho cột buồm cuối lái tape-cul.

Đài sau đuôi thuyền, với các “cánh” sãi rộng tràn bờ, của mỗi bên bờ mạn thuyền Trung Hoa, được tìm thấy trên chiếc ghe bàu này. Ở phương Nam, sẽ phải đến tận đảo Phú Quốc mới thấy được. Chỗ ở của chủ ghe được đặt dưới khoang thượng đuôi ghe, trong khi thủy thủ đoàn xếp đặt khoảng gian boong đằng mũi ghe.

Hãy để ý đến việc sửa thân thuyền cho tinh tế để chạy nhanh hơn rõ ràng là được nhấn mạnh hơn trên Ghe Bàu Quảng Ngãi.

\*\*\*

Bộ buồm không phô bày đặc điểm nào riêng biệt. Tuy nhiên, chúng ta hãy để ý cột chống AR cột buồm cuối lái tape-cul kéo căng từ đầu của một thanh gỗ dài và xuyên vào một ròng rọc Violon được chạm hình con cá.

Bộ buồm chính lão đảo, tra chặt vào cột buồm hạ, cái này trong cái khác, khá sâu, và được gia cố bằng những bánh lái thuyền then ngang. Trái lại, buồm mũi được thấy với thùng má của nó tạo thành má cột buồm, loại thịnh hành ở An Nam. Có bốn chân dây néo dựng đứng mỗi bờ với những bộ căng buồm sắt hay những bộ phận thuyền, và trên một trong những mạn thuyền, một bộ dây néo thang dây cột buồm.

\*\*\*

Điểm độc đáo riêng biệt của thuyền nhỏ này là thiết bị điều khiển ghe (H.43, 44)

Chúng ta đã thấy tất cả những thiết bị điều khiển ghe của xứ này, trừ loại trên sông cố định, được định tính bằng thiết bị chân nước bánh lái lớn. Cũng cần được nâng lên bằng đáy thuyền. Trên những chiếc thuyền nhỏ tải trọng trên 15 tấn, có thiết bị nâng thuyền, cột buồm ngụy, cần trục con dê ngang, và chính tời đứng thất gút, như những thuyền bè Trung Hoa. Luôn luôn việc điều khiển không dễ dàng, đặc biệt là khi nói tới bánh lái. Đôi khi một thợ lặn cần phải định vị cho những chốt trục bản lề bên trong.

Tại đây, điều khó khăn đã được giảm bớt một cách khôn khéo. Một đuôi ghe có thể tháo lắp tạo thành thanh trượt cong, trượt trong đuôi cố định của chiếc ghe. Trục của bánh lái được cố định trên thanh trượt cong ở phần trên, bằng một chốt trục, trong khi bề mặt bánh lái đặt ở hai bản lề: một cái ở chính giữa, cái kia ở một đế. Những bản lề này trượt theo vòng của chúng dọc theo một thiết bị hướng dẫn bằng sắt cố định trên cạnh của thân ghe, tại chỗ nối của những ván lót lòng ghe, bằng những bản lề lớn. Và việc đổi chỗ dọc và ngang của bánh lái cũng được làm cho chắc chắn.

Phần đuôi ghe tháo ráp hay thanh trượt, có hình trái xoan, chịu những chỗ khoét nhỏ dọc theo cạnh cho phép định chốt, con xỏ bằng sắt điều chỉnh độ cao vừa ý và chịu sức nặng của thiết bị này.

Để làm nhẹ bớt thiết bị, một pa-lăng được ngoắc chắc trên một sào móc cố định trên bề mặt bánh lái và đến làm đầu cố định trên một đỉnh chốt của khoang thượng đuôi ghe. Một sợi dây bảo hộ được mắc trên cùng một móc.

---

*(1) Trên miếng gỗ cong nối phần tiếp với mũi ghe – ngăn lệch đường ở Miền Nam, An Nam, xem P. Paris. Ký hoạ .... trang 402 và 411.*

---



# GHE TRƯỜNG

Người ta gọi tất cả những thuyền ghe nhỏ của Hội An, cùng loại, nhưng có tải trọng không vượt quá 20 tấn. Ghe này xếp đặt cùng kiểu bánh lái và bộ buồm. Tuy nhiên không có đài sau đuôi ghe.

Thân thuyền có hay không có tiếp nhưng với một “thanh kẹp” ở miếng bri-ông. Những mạn ghe được nâng cao từ các rầm mạn ghe lên trên đàng lái ghe để đóng phần mái ghe nơi dành cho cả gia đình chủ ghe và cũng là nơi được dùng làm nhà bếp.

Từ những “Ngã” được nâng lên tít trên đỉnh và bo cong, làm chúng hợp nhau thành các mũi, cho thấy một dáng vẻ không chỉ đẹp ở trang trí mà còn uy nghi. Nó được trang trí rất nghệ thuật (hình phần đầu, hình 57, hình trang XLIX). Sau những cái Ngã này, còn tìm thấy những Ngã khác, đơn giản vượt mạn để dùng cho ròng rọc chaumard ở những bộ thừng chèo, trong khi một khúc gỗ tròn, ở tít đàng sau chịu neo và dùng làm thiết bị thả neo từ chỗ mà nó được thả xuống. Ở hai chóp xà ngang của thuyền nhỏ vượt quá thân thuyền 50 cm và dùng để chịu cột chống thuyền, khi lau chùi sửa chữa lòng thuyền ghe.

Cột buồm mũi được yêu cầu rầm chia phải có dạng xoắn nơi dựng một cột cờ An Nam.

Hãy để ý con mắt của Ghe Trường có điểm nghiêng về đàng mũi ghe và phình nâng lên về đàng lái khác với hình dáng chung của con mắt trên hầu hết thuyền bè bờ An Nam.

\*\*\*

Gỗ được dùng trong việc đóng Ghe Bàu và Ghe Trường Hội An là loại gỗ Kiên Kiến (tên khoa học là *Hopia Pierrei*) dùng cho ván lót lòng ghe trên và gỗ Chò (*Parashorea Stellata*) dùng lót đáy ghe – còn được gọi là Chò Chỉ.

Những mảnh chính làm bằng gỗ Mù U (*Calophyllum Inophyllum*).

Những con xỏ làm bằng gỗ Vấp có sợi dài (*Mesna Ferrea*) đặc biệt do độ bền lâu của nó trong nước.

Bánh lái bằng gỗ Huỳnh (*Disoxylon*) và những mái chèo bằng gỗ Bằng Lăng (*Lagerstroemia*).

Những cột buồm được làm bằng Cây Dưới Tư (*Polyalthia Jucunda*).

# GHE NANG ĐÀ NẴNG

Chúng tôi làm nổi lên một đảo có tên gọi Pullo Campeiloo tại vịnh nhỏ Cauchinchina nơi chúng ta đã cấp nước ngọt bằng một dòng sông đổ xuống từ trên núi cao. Nơi này, băng qua những ngoắc bằng sào móc, chúng tôi nhận ra một dấu thập đẹp mạnh mẽ được khắc trên tảng đá kích thước lớn với từ cái tựa đề, và vào năm 1518, với 6 chữ cái viết tắt “nói là Duart Coelho” (1).

Chính bằng những từ này mà Fernand Mendez Pinto kể việc cập bến trên những Cù Lao Chàm, không xa vịnh Đà Nẵng bao nhiêu, cho chúng ta biết về một trong những kỷ niệm Châu Âu cổ xưa nhất.

Nơi lấy nước ngọt này ở không xa làng chài nhỏ Tân Hiệp, gió thổi ngược lại Cù Lao Chàm, chính là điểm thường xuyên lấy nước ngọt của những chiếc Ghe Bàu thả lỏng ở đây để lấy nước ngọt và như ngày xưa, không nghi ngờ gì, người ta đã gặp ở đây hàng chục Ghe Nang Đà Nẵng đóng lưới rê (lưới giả) ở những vùng lân cận. Hình dáng của nó không cần phải thay đổi nhiều từ thời kỳ người Tây Ban Nha đi xâm chiếm Trung và Nam Mỹ, đầy những thuyền chiến Ga-lê-át, tìm thấy treo trên cây của bờ biển một chuỗi hạt xấu xí đa thần ở dưới chân từ đó phát phôi một cờ hiệu mang đặc tính Trung Hoa đòi hỏi lấy nước ngọt càng nhanh càng tốt và kéo ra khơi, nếu không thì các « thiên tử » sẽ giận dữ.

Những tảng đá lớn hê-ma-tít chìa ra biển ở đây và thật uổng công cho chúng ta tìm kiếm ở đây « dấu thập chạm khắc ».

Nước êm đềm của vịnh nhỏ ngân vang tiếng vỗ đập của sóng nước. Chuông chùa thông thả từng tiếng xa xa. Trên bãi biển, tiếng gọi í ới của dân chài nào đó vang dội lại và rồi tiếng ken két êm êm, không ngừng của cột buồm đũa giỡn trên bệ cột: đó chính là chiếc Ghe Nang bành bồng trên dòng nước.

Khu vực tản mạn thuyền nhỏ này gần đến miền Nam tỉnh Khánh Hoà (Nha Trang), dường như về hướng Bắc thì không vượt quá đèo Hải Vân, hay chỉ chút ít thôi. Chủ yếu thuyền này trú tại những cảng đánh cá vịnh Đà Nẵng và xung quanh các đảo Cù Lao Chàm, được dùng cho việc đánh cá lưới rê (lưới giả).

---

*(1) những chuyến đi biển phiêu lưu của Fernand Mendes Pinto được ngài Bernard Figuler dịch chính xác, nhà quý tộc Bồ Đào Nha \_ Paris, 1628.*

---

\*\*\*

Lòng ghe bằng những tấm tre, đan lại, dạng được biết của Quảng Nam với phần nổi ghe bằng gỗ nối với mũi ghe và với phần đuôi rỗng của ghe trên những phần bên ngoài để trượt bánh lái và cánh đứng ngăn trệch đường đàng trước. Những miếng chính này được kẹp chặt bằng những mạn ghe chót chặt để đóng ván gỗ. Mũi ghe kéo dài nhọn, phía dưới của những mạn ghe, để đến dựa vào thân ghe bằng tre, để bảo vệ nó trong khi đẩy lên bãi cát (H.70, 71).

Ghe Nang coi như dùng kiểu của Ghe Bàu to kênh và ghe của Quảng Ngãi, Quảng Nam và là một loại ghe đã được sử dụng, chiếc đầu tiên, cánh đứng ngăn trệch

đường trên mũi ghe. Đây ít nhất là sự xác nhận được lặp lại của tất cả dân chài Quảng Nam.

Những đặc điểm của một Ghe Nang tải trọng trung bình:

Chiều dài: 12 m

Rộng: 3 m 10

Sâu: 1 m 40

Chu vi: 4 m 50

Tải trọng: 10 tấn

Kiểu đóng ghe tàu là kiểu Trung Kỳ, An Nam đã được mô tả. Độc giả vui lòng tìm đọc phần mô tả này.

Hình dáng chung được cắt theo đường rất cong, từ trước ra sau, trong khi những lan can quanh boong, hơi cong hình lòng chảo, được đóng cao những loại đặng mũi ghe. Chính mỗi bên bờ của tấm ván be được chạm con mắt thuyền con. Những tấm ván be này cũng xác định một loại boong thượng AV được nâng cao từ 0 m 60 phía trên của nền boong thuyền.

Cái này được bao phủ bởi một bộ nền ghe được đặt khớp tấm này với tấm khác để tạo nên nền boong ghe tháo lắp được. Tất cả nằm trên rầm boong và trên dẫy ghé phía trên những then ngang.

Trên những Ghe Nang to kènh, người ta cũng tìm thấy một boong thượng AR, tuy nhiên ít bị tăng quá cao.

Như trên những Ghe Bàu Quảng Ngãi, những then ngang có hai tầng: năm cái nhô ra dưới vỏ ghe phẳng song dọc đáy, chính cái hơi phía trên những ván be ngăn cách và thân ghe bằng tre. Những vách ngăn, tất cả có năm cái, đến dựa trên mặt bên hông của những then ngang.

Một khi khoảng cách của những thành ghe được đặt chắc vào bằng những then ngang, người ta ghi nhận rõ ràng là bộ rề sườn chính nằm đặng mũi chính giữa ghe.

Gỗ của phần nổi ghe là thứ gỗ dầu, Kiên Kiên (Hopéa Pierrei), trong khi những thanh đà, những then ngang và những mảnh chính làm bằng gỗ Chò (Dipterocarpus Tonkinensis).

Một mái ghe rất thấp, tạo nên những con thuyền nhỏ trên sông nước, mái nhà của phụ nữ và những đứa bé.

\*\*\*

Ghe Nang Đà Nẵng có 3 cột buồm được trang bị buồm chảo hình thang (dạng buồm dọc ô - rít) mà mũi dẫy của nó rõ ràng được đục ở một phần ba phía trước của trục ghe. Mũi dẫy néo buồm, ở chảo cột buồm đổ xuống, được giữ tại chân cột buồm được lẩn với dẫy buộc của sào đỡ buồm trục lẩn. Bộ cột buồm ngăn hợp với bề mặt của bộ buồm.

Chiều cao của cột buồm lớn	7m50	Khoảng cách từ cột buồm mũi đến sổng mũi ghe là 0m50
----------------------------	------	--

Chiều cao buồm mũi	5m00	Khoảng cách từ cột buồm mũi đến cột buồm chính là 3m80
--------------------	------	--

Chiều cao của cột buồm tape-cul	3m80	
Độ sãi rộng của buồm lớn	9m00	11 tấm vải buồm
Chảo cột buồm sãi rộng đố AR	8m70	
Chảo cột buồm sãi rộng đố AV	3m30	
Mép dưới buồm	6m70	
Độ sãi rộng của buồm mũi	6m50	8 tấm vải buồm
Chảo cột buồm sãi rộng đố AR	5m40	
Chảo cột buồm sãi rộng đố AV	2m50	
Mép dưới buồm	4m70	
Độ sãi rộng của buồm Tape-cul	4m60	5 tấm vải buồm
Chảo cột buồm sãi rộng đố AR	4m60	
Chảo cột buồm sãi rộng đố AV	1m70	
Mép dưới buồm	3m20	

Một đầu buồm bằng sợi tre rất mỏng viền cặp bề sãi rộng và các góc trên buồm được gia cố ở các góc. Những cánh buồm bện bằng cọ An Nam (lá buồm), may bốn mặt của chúng bằng sợi dừa nhỏ có các mảnh vải được luồn dây qua lại ghép thành miếng lớn theo chiều dài trong khi may băng ngang để những đồ may này bền chắc, gia cố các cánh buồm.

Bộ dây néo chỉ có ở cột buồm lớn. Nó bằng sợi mây đôi, có lõi buộc vòng dây vào và được siết bằng những bộ phận tàu trên những chân dây néo lắp đặt dọc theo chiều cao của bộ rẻ sườn ghe. Một vài ghe nhỏ có thân trang bị một lỗ đỡ rẻ sườn: Những dây siết buồm băng qua cái khớp luồn dây này.

\*\*\*

Bánh lái chúc nhiều xuống đuôi ghe và bề mặt bánh lái đồng bộ. Nó trượt trong phần đuôi ghe và được giữ ở lỗ luồn trục lái theo một dạng rãnh trượt hơi giống hình chóp cụt.

Tổng chiều dài	4m70
Chiều dài bề mặt bánh lái	2m00
Chiều rộng dưới bề mặt bánh lái	1m00
Chiều rộng trên đầu bề mặt bánh lái	1m00

Ở neo, và trong khi vận hành đánh lưới rê (lưới giả), bánh lái được nâng lên và không tháo lắp được theo kiểu của một nêm được ấn giữa trục bánh lái và lỗ luồn trục lái.

Tấm lái dẫn đường ngăn trệch đường có hình lưới kiếm cong hay lưới gươm ya-ta-găng làm bề mặt bánh lái dài và hẹp dựng lên trên một trục bánh lái được uốn cong để sát với độ cong của mũi ghe (H.46).

Tổng chiều dài	5m00
Chiều dài tấm lái dẫn đường	4m00
Chiều rộng chân bề mặt bánh lái	0m25
Chiều rộng đầu bề mặt bánh lái	0m15

Nó trượt trên mũi ghe cùng một kiểu mà thiết bị lái tàu với sự khác biệt này không tháo lắp được trong tấm lái dọc và không thể quay trên trục của nó, trục bánh lái được hướng dẫn bằng hai đường rãnh bên hông. Một cọc thuyền có hình dạng một xà thẳng dùng để nâng tấm lái dẫn đường.

\*\*\*

Các neo không có điểm gì đặc biệt. Chúng ta hãy để ý đến Ghe Nang sắp xếp hai Ngã, một cái ở mũi ghe, rất nghiêng về mũi, cái kia thì ở lái ghe, nghiêng về phần đuôi ghe. Duy nhất những Ngã này dùng cho ròng rọc Chaumard cho những dây thừng chèo bằng gai dầu và mang hai xà buộc buồm hay những đầu ngoài của lưới rê (lưới giả). Những neo ghe được đặt đằng lái nhiều hơn trên một khúc gỗ tròn thò ra thân ghe.

Hai then ngang được xếp đặt ở mũi và đuôi ghe cho phép chiếc thuyền nhỏ thành công vượt qua mắc cạn, hay cố định những cột chống khi lật lòng ghe. Bằng cách chỉnh cho chắc hai vòng dây ở đây, chúng còn dùng để nhiều người vác thuyền trên lưng nhờ sự giúp sức của một trụ kết nối lớn.

Hãy để ý thiết bị được sử dụng trên những bờ biển Thuận An, gần Huế, gồm có một kiểu mảnh gỗ được cắt thành thanh răng chạy dọc trong những rãnh trượt của phần mũi và đuôi ghe. Đặt một cây gậy giữa các răng của thanh răng, người ta nâng thuyền con lên, khi thì để mang nó khi thì dùng nó vượt cạn, tại chỗ mắc cạn (H.61).  
(1)

Để kết thúc, chúng tôi sẽ hướng dẫn cách sử dụng một xà buộc buồm - ván thẳng bằng mà chúng tôi đã nói đến khúc trên. Một kiểu phổ biến có ở những thuyền con dùng trên bờ biển An Nam. Nó gồm một sàn thuyền tương đối nhẹ, dài 6m, rộng 0m30, trượt giữa hai chân nâng được đặt đằng mũi của cột buồm lớn. Một dây néo cột buồm căng bằng pa-lăng cho phép chịu hai đến ba thành viên thủy thủ đoàn thẳng bằng thuận gió.

---

(1) P. Paris, ký họa ... trang 403.

---

# GHE NỐC

## TẠI CÁC PHÁ - XỨ HUẾ

Khi đã vượt qua Đèo Hải Vân và rời chỗ tắc trên một vùng khác đổ ra An Nam, chính trung tâm kinh đô, không có ngạc nhiên nào cho du khách sao, một vùng ít biển, gặp một loại thuyền nhỏ cổ xưa bờ mép ghe hoàn toàn được ghép lại bằng đường khâu. Đây là Ghe Nốc của các phá xứ Huế và dòng sông Hương quý phái và hoài cổ, như một quý cô Á đông, cuộn quanh chân bờ thành quách cũ kỹ han gỉ và lún xuống, hạ thấp và sáng tỏ, về phía những ngọn đồi dành thờ cúng các lăng mộ vua chúa.

Ngoại trừ những ngày biển đẹp hợp với những chuyến ra biển dài, một vài Ghe Nốc thoát ra bằng con lạch Thu Hiền rải rác về bãi biển để tìm kiếm những bãi cá. Gò lưng cật lực trên những mái chèo đuôi, bánh lái ghe kẹp giữa hai chân, đây là cuộc đua của dân chài về phía mảng màu ngũ sắc lấp lánh bạc báo hiệu đàn cá ngừ hay cá nục.

Tuy nhiên, tại nơi đến, chủ yếu Ghe Nốc vẫn là một thuyền nhỏ của các đập xứ Huế, được ngăn thành ô bẫy cá: lưới vây và ngăn bắt cá.

\*\*\*

Dáng vẻ chung của Ghe Nốc được giới thiệu dưới dạng thuyền con dài có chiều hướng thuyền độc mộc trên sông nước vùng thượng Bắc Kỳ, với những lan can quanh boong được dựng cao lên trên AR nâng cao phần thuyền này như một đài sau đuôi.

Nó có thể dài tới 5 m và rộng hơn 2m50, điều này khiến cho nó không ổn định trên biển.

Phần lòng ghe là một mạn sườn đôi, không có bộ rẽ sườn chính, theo chiều dọc. Những tấm ván be của một mảnh duy nhất hết thảy có năm: một ván be đáy, rất rộng, hai ván khác nghiêng bên hông và hai tấm cuối cùng được đặt đứng.

Những tấm ván be này được buộc lại và không được đóng đinh trên miếng này, bằng những sợi nối bằng mây.

Không có con mắt nào thực hiện trên thân ngoài ghe qua những sợi xích, có thể tự vấn dân An Nam đã khâu may những cái mép này như thế nào, mà không để vết nào. Đây là một cách dựng cuối cùng và hoàn **thiện cho khớp được bảo đảm.**

\*\*\*

### Đoạn chính thứ nhất

Những tấm ván be được đeo gọt lưới vát trên miếng của nó để canh cho khớp hoàn toàn, theo góc mà nó tạo ra dáng lòng ghe. Tiếp theo, nhờ vào một cái khoan hình cánh cung, người ta khoét lỗ cạnh đáy một lỗ khuyết thoát ra trên bề mặt hông bên trong.

### Đoạn chính thứ hai

Người ta xô qua những cái lỗ định cỡ này một thanh nối bằng mây tạo thành một vành và người ta nối hai ván lót lòng ghe. Đương nhiên những lỗ định này được

nằm đối nhau. Vận hành thành công phụ thuộc vào sự khéo léo đóng tàu bè để ăn khớp nhau, từng đôi một, các lỗ này.

Người ta áp dụng trên phần nổi một vòng đệm vỏ cây Tràm (Melaleuca) rút ra từ cây thuộc giốc đước. Vỏ này dùng làm các chốt đóng đinh xơ gai dầu và bảo đảm chốt kín.

### **Đoạn chính thứ ba**

Người ta xếp đặt trên vật độn này những lớp la-ti (đóng mè) tre nửa. Người ta kèm giữ những dây mây kết nối, rồi người ta để trượt giữa những lớp la-ti của những cái chêm dẹp đè lên mà kèm bao nhiêu là dây đệm và cho con thuyền nhỏ khá linh hoạt để hoạt động và ngăn cản nó lệch trên các dây xích.

Những lỗ thấy được bên trong tiếp theo được bít lại với một hợp chất tràm và nhựa than đá.

Người ta sẽ để ý rằng sự kín bưng không rò rỉ này chỉ được bảo đảm bên trong thuyền con và có thể vào mỗi lúc được kiểm định và sửa chữa lại. Vậy là không một chỗ nào cần thiết giữ Ghe Nốc khô ráo, nếu nước vào làm mục đường may.

Vì hệ thống dây cột này, thuyền nhỏ không còn cần những thanh đà không cần có then để mở. Bộ then bên trong chỉ dùng vào mục đích chịu boong ghe và các mái ghe.

Tuy nhiên, hãy để ý sự không hoàn chỉnh gắn chặt hoàn hảo mãi mãi những tấm ván be, trên những miếng đước gọt vát. Nước được dẫn vào rất nhanh trong những cái lỗ được khoan hình cung kết thúc để làm hồng dọc theo các mạn ghe, mặc cho số lượng gỗ được sử dụng. Ghe Nốc cũng cần thiết việc không ngừng giám sát và, mỗi lần, việc bào những tấm ván mỏng để có sự dính chặt tuyệt vời.

Dường như chiếc thuyền con này được vị cha đạo Bénigne Vachet, làm nổi bật lần đầu vào thế kỷ XVII (1), và thể hiện trong thuật ngữ của những chiếc thuyền con được Pétrus Trương Vĩnh Ký (2) mô tả. Tác giả này nghe nói rằng những thuyền to kênh được đóng trên kiểu ghe này và mặc dù việc tồn tại của chúng đã được chúng tôi xác nhận, dường như là sự biến mất của những ghe có tải trọng lớn xác định vào thời này.

Chúng ta cũng nên chú ý đến những vỏ thân ghe không đóng lại cả đằng mũi lẫn đằng lái. Một tấm che (mặt nạ) bằng gỗ áp dụng cho hai chóp ghe, lấp mũi và đuôi ghe. Nhưng cái này không phổ biến đối với những ghe nhỏ trên sông nước. Những rằm mạn nhỏ hình tam giác nâng cao mức nổi đằng trước lên, được kết nối bởi những cái chốt hay vành bằng mây. Một chuỗi, được giữ bằng hai sàng ghe nhỏ, thỉnh thoảng bên ngoài vành đai ở chóp thuyền nhỏ. Mái dài, rất hẹp, được bện lại tuyệt diệu và đánh vec-ni, chiếm lấy phần giữa thuyền, như trên thuyền tam bản trên sông. Thường thì chúng được tháo xuống trên biển.

Bánh lái là loại có bề mặt liền lạc theo dáng cong của khung ghe. Nó được treo bằng trục bánh lái trên hai dầm xếp chồng lên nhau và băng qua một lỗ luôn trục lái. Phải để ý là một mái chèo đuôi, trên mạn trái ghe, luôn luôn bổ sung cho bánh lái.

\*\*\*

Bộ buồm gốc của Ghe Nốc xứng đáng cho người ta dừng lại ở đây. Với nó bắt đầu trên những thuyền nhỏ Đông Dương hình dáng nguyên thủy phổ biến ở Trung

Hoa. Mặc cho dáng vẻ cổ xưa, nó mở đầu thuyền buồm vải, với nhiều chảo cột buồm sải rộng đồ AR, được kích thích bằng một khung tre, được tháo ra hay hạ xuống như một cây quạt. Bộ buồm này trở nên càng ngày càng hiếm trên chiếc Ghe Nốc, được thay bằng buồm dọc ô - rít của Đà Nẵng.

---

(1) P. Paris, *ký họa ... trang 403.*

(2) *Ghi chú về những loại thuyền buồm An Nam khác nhau.*

---

Trong những dịp rất hiếm hoi trên biển, người ta đã gặp những buồm chảo của loại buồm lái trên phần sau ghe, cũng hình dáng Trung Hoa. Thuyền nhỏ này có thiếu sót là kém « rục rờ », người ta hiểu là nó cần thiết sử dụng loại thuyền này để lái về hướng gió.

Còn có loại bộ buồm Ghe Nốc thứ ba trên Hương Giang, xa những cơn gió thốc thành linh và mạnh mẽ. Đây là loại buồm chiếu, với những manh chiếu tre ngang, hình chữ nhật, được ngoác bằng sào móc trong một vết khắc cột buồm và treo, không có trục căng buồm nghiêng.

Nó gợi nhớ đến một kiểu bí ẩn những cánh buồm của vài con sông Trung Hoa, và cả vùng Louan trong Jehoh.

\*\*\*

Gỗ dùng đóng ba ván be bên trong là gỗ Chò, và bộ vỏ thuyền bên hông là gỗ Kiên Kiến (1).

\*\*\*

Theo cái nhìn nhân chủng học thuần túy, nó tồn tại một nguồn gốc tổ tiên nào đó của chiếc thuyền con này với « thuyền mũi nhọn Ấn Độ » của bờ biển Coromandel (New Zealand), thuyền nhỏ khác điều khiển bằng một mái chèo đuôi và những vỏ của nó được khâu ghép lại theo một kiểu rõ ràng là thô thiển hơn. Những sự tương đồng này thấy rõ hơn với những thuyền độc mộc của hồ Victoria Nyanza, những chiếc « machwas » của Goudjerat (Ấn Độ) và những chiếc thuyền cổ « dalcas » của Chi-Lê, tất cả những thuyền nhỏ mà những đường khâu của chúng được căng ra bằng những miếng chêm. Kiểu đóng tàu có sàn khâu ghép lại có từ thời Marco Polo, trong cuốn « Millone » mô tả những thuyền bè của vua Hormuz và tỏ rõ là chúng không được đóng đinh, nhưng « ghép lại bằng đường khâu » với « một sợi dây rút ra từ vỏ cũng những loại cây mà trái của chúng là loại quả óc chó Ấn Độ » (3).

Vậy Ghe Nốc với những bè của Miền Nam, An Nam có lẽ là thứ chúng ta mô tả rất xa xưa, thuyền con có nguồn gốc từ những thời đại rất xa xưa.

---

(1) H. Guillier, *Những khu rừng Đông Dương, trong B.A.V.H. tháng Tư – tháng Sáu 1941, trang 127.*

(2) *Cùng tác giả, Ký họa Nhân chủng học... trang 371 và...*

(3) *Nghĩa là sợi dứa mà chúng ta biết.*

---



# GHE GIÀ QUẢNG TRỊ

Chỉ cần ra ngoài khơi Cửa Việt, tỉnh Quảng Trị và những vùng xung quanh đảo Tigre là có thể gặp được thuyền câu tải trọng nhỏ luôn chạy thành nhóm và dùng sợi dây nhỏ dẫn đường.

Bằng hình dáng, nó gợi nhớ đến Ghe Nóc Thuận An, nhưng chỉ khi chiếc cuối cùng này ra đến biển, Ghe Già đương đầu được các vùng biển thường có bờ cứng cáp và không trú ngụ được, dù là nó không đủ rộng đáy. Nó làm được việc này nhờ sử dụng một loại xà buộc buồm cân bằng thông dụng, xà này làm thay đổi hình dáng của con thuyền nhỏ thành một thuyền độc mộc thật sự không thể bị lật úp, và tại đó, nó trở lại với những thuyền nhỏ thon thả của Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương, thuyền **amphidromes** hay loại khác nữa, đi lại trên biển nhờ vào thiết bị thăng bằng của nó, trong những vùng biển rộng lớn, tuy nhiên với điểm khác biệt này phao bên hông không được biết tới ở An Nam.

\*\*\*

Các hình dạng thân thuyền là thứ thân của Ghe Nóc với tấm che (mặt nạ) đằng mũi và cả bánh lái thăng bằng, hay thân của Ghe Quảng Bình, hơn vùng Bắc bộ, tương tự rõ ràng, nhưng với mũi ghe bao gồm thân đáy ghe đưa lên cao vút để tạo nên một kiểu đóng tàu Miền Bắc, An Nam. Bộ phận lòng tàu luôn luôn có hai điểm nổi đáy và sườn tàu.

Tuy nhiên, dù là loại nào đi nữa, điều quan trọng trong cách thước cố định các vỏ thân thuyền chính là: dụng cụ ca-ven cố định thanh đà.

Sau đèo Hải Vân, nó ở đây, cho lần xuất hiện đầu tiên. Các mạng thuyền được chốt chặt bằng đinh dài sâu hoắm bên hông trong những lỗ hình tam giác được khoan cánh cung và ở bên trong của con tàu. Tiếp theo tất cả đều được trán nhựa mát-tit. Điều này chỉ đúng khi hai ván lót lòng ghe, từng phần, ở trong đoạn nổi dài cái này với cái kia. Điều đó không còn là vậy với việc lắp ráp những ván lót lòng ghe nổi với mạn sườn nơi người ta buộc phải đóng thêm đinh bên ngoài để gia cố.

Những thanh đà là những bộ phận vát mỏng để đặt trên đáy thuyền và khuỷu nổi đáy và mạn sườn. Những thanh nổi có hình dạng nghiêng được đặt cho khớp trên những miếng cắt của ván lót lòng ghe.

\*\*\*

Bộ buồm bao gồm hai lá buồm với một trục và sà mép dưới buồm rất dài, nó trải toàn bộ chiều rộng trên bộ cột buồm tương đối ngắn. Sà mép dưới buồm và trục tàu, cùng kích thước, cả hai dài bảy mét, cho cột buồm chính có chiều cao ngắn hơn (5 mét).

Điểm thuận lợi của bộ buồm này là dễ dàng hướng cho đúng chiều để có bề mặt rộng lớn không theo lái cần thiết để chuyển dòng đánh bắt cá bằng lưới.

Việc sử dụng thanh đóng cố định và thiết bị cân bằng được kéo căng thuận gió, ngay khi trời lặn gió.

Bộ buồm nghiêng có thể thay đổi và bộ dây siết buồm của các dây néo cột buồm được làm bằng những bộ phận tàu trong những lỗ cửa được thực hiện trên các đầu đoạn nổi.

Hãy để ý là thuyền nhỏ này sử dụng trong những vùng có gió nhẹ thổi cột chống buộc dây néo ở đầu cột buồm và được tạo sóng mũi trên chóp của thuyền con. Bởi vì chiều dài cánh buồm, trục thuyền có dạng cong, rất đặc biệt.

Không có tấm lái dẫn đường và hình dạng thon thả khiến loại ghe này chỉ có thể đi lại với những tốc độ nặng nề (chịu tải).

## GHE MÀNH QUẢNG BÌNH

Chứng minh Ghe Màn được sử dụng kể từ đèo Hải Vân để chỉ ra những ghe thuyền vận tải vừa mới được gọi là Ghe Bàu: loại tàu ghe thực hiện những chuyến đi biển dài.

Loại thuyền buồm dùng làm tàu buồm ven bờ lui tới tận vịnh Xiêm La, lúc quay trở về có một vài biến tấu, làm một loại được xác định rõ ràng, riêng biệt ở cảng Quảng Khê, tỉnh Quảng Bình.

Đây là một loại thuyền lớn có bắt boong, phình to kèn, với hầm ghe phủ những tấm gỗ cứng lồng khít nhau trên những rầm boong.

Tải trọng của thuyền có khi đạt tới 60 tấn, nhưng thường thì chỉ giới hạn tới 35 tấn.

\*\*\*

Người ta nhận thấy trên chiếc Ghe Màn Quảng Bình những vận dụng ảnh hưởng Trung Hoa. Chắc chắn đằng lái mất dáng vẻ nhọn hoắc mà những cách được bao bên ngoài bằng một sàn ghe chữ nhật chìa gờ ra. Một mái hai tầng, vẫn còn theo kiểu An Nam, kéo dài cho đến khoan thuyền máy bơm archipompe, đằng sau cột buồm.

Mũi ghe mang một thanh kẹp tại miếng gỗ cong nối với tiếp, thanh kẹp này làm rõ nét tàu bè Trung Hoa không dùng tấm lái dẫn đường (H.77).

Hai kiểu đóng vỏ thuyền được tranh cãi trong việc đóng tàu: việc đóng chốt trục bánh lái gỗ cứng được lồng khít trên phần mỏng của tấm ván be hay việc cố định bằng những dụng cụ ca-ven được ấn vào trong những khớp luôn dây đầu tiên được khoan rồi tiếp theo được trét nhựa mát-tít.

Một phần đai mạn thuyền từ đằng mũi đến lái, được uốn cong phía trên cao các tấm ván be của mũi tàu để theo các trang trí hình con mắt.

Những tấm ván be boong tàu rộng 40 cm.

Người ta tìm thấy hai khoảng gian boong, một đằng mũi, một đằng lái.

Chiều dài 14 m 00

Rộng 5 m 00

Chu vi 7 m 70

Độ sâu lòng tàu 2 m 60

Tải trọng 33 tấn

\*\*\*

Buồm vẫn là loại buồm An Nam với vòng cột buồm bằng mây. Đây là sào ngắn phương bắc cuối cùng lưu truyền của bộ buồm này mà người ta còn gặp, vẫn còn gặp đây đó, càng đi về Bắc bộ.

Lèo hạ (dây kéo buồm) được điều khiển bằng một mái neo nằm ở chân cột buồm và một dây kéo buồm thẳng đứng tạo độ nghiêng ở trục căng cột buồm, được giúp cái đó bằng dây lái cố định ở đầu phía trước của thanh gỗ dài này.

Những cột buồm đằng trước có hai mảnh, cột buồm lớn được lồng khớp như lắp ráp các đầu hai mảnh gỗ theo kiểu chân đứng và mõng đuôi én được kiềm giữ bằng những vòng dây mây, trong khi cột buồm mũi được chống đỡ nhờ má cột buồm.

Bộ néo thang dây của một vỏ thuyền bằng mây được xiết bằng những khối giữ vòng dây và bộ căng siết buồm trên đai mạn thuyền hay tay vịn lan can vỏ thuyền.

Giữ mũi cong đầu mút cuối phía trên của các trục thuyền.

Cột buồm cuối lái tape-cul không có điểm gì đặc biệt.

\*\*\*

Có hai loại thiết bị điều khiển. Loại đầu tiên là bánh lái hộp kim loại chứa khí. Trục bánh lái được vòng bằng dây xích và tại chỗ thuyền ghe thả neo lại, nó được nâng lên và chống đỡ bằng những thanh ngang (H.42).

Loại thứ hai gần đúng với bánh lái Ghe Trường Hội An. Nó chạy trên một đường sắt bằng bản lề bên trong của nó. Hai chốt trục bản lề điều chỉnh chân nước của bánh lái.

Ghe Mành bánh lái hộp kim loại chứa khí luôn có hai thiết bị điều khiển ghe, một đi biển, có bề mặt bánh lái hẹp, một đi sông nước có bề mặt bánh lái ngắn nhưng rộng và phức hợp.

\*\*\*

Ghe Mành định hình trên sàn ghe của bản chuyên khảo này giới thiệu một mũi ghe nhỏ gần đúng với mũi ghe nhỏ Trung Hoa. Đây là hai sàn ghe tam giác được chống đỡ bằng một thanh ngang được đặt trên mũi ghe và mang những ròng rọc chaumard qua những dây buộc ghe tàu (H.59).

Các neo được băng trên một sồng neo xếp đặt đằng trước của cột buồm mũi và thò ra vỏ ghe.

Loại mũi nhỏ ghe tàu này là điểm đặc trưng riêng biệt của vùng này. Tuy nhiên người ta gặp những mũi nhỏ thừa khác, như trên những Ghe Bàu Nam bộ, dựa vào những Ngã được trang trí rực rỡ. Chúng được chống đỡ bằng những má cột buồm hay các rầm chia.

Chúng ta hãy để ý đến việc sử dụng xà buộc ghe thẳng bằng thứ vẫn còn được dùng trên thuyền mành.

Một neo thắt gút thường được sử dụng. Nó nằm trên những sườn AR, sẵn sàng cho việc thả neo.

Đáy ghe màu, gợi nhớ đến tỉnh biển Quảng Bình, có màu xanh ngọc thạch, được viền bằng những đường trắng trên đó vẽ con mắt dài thượt theo chiếc Ghe Mành.

# GHE CÂU ĐỒNG HỜI (QUẢNG BÌNH)

Với Ghe Giã của tỉnh Quảng Trị kế bên, chiếc ghe câu có buồm này, mang đặc trưng của vùng Đồng Hới, hoàn tất tách biệt những chiếc thuyền nhỏ miền Bắc, An Nam ra khỏi những ảnh hưởng đến từ Nam Kỳ và thẳng thế cho đến đây.

Mặc dù xà buộc xuống thặng bằng vẫn còn được sử dụng như ở Đà Nẵng để đánh bắt cá với những thiết bị ngăn trệch đường, và mặc dù bộ buồm vẫn là buồm dọc ô - rít, thân ghe rõ ràng có nguồn gốc từ một kiểu đóng tàu miền Bắc, An Nam, với những mạn đôi nổi đáy và mạn sườn và những ván lót lòng ghe được đẽo gọt nhọn và nâng cao hai chóp tạo nên một mũi ghe giả và đuôi ghe giả.

Những chỗ nối bằng các chốt gỗ chắc chắn và sâu hoắm theo kiểu chốt đỉnh vuông góc vỏ thuyền được làm sơ sài. Những mảnh vỏ thuyền được chắp nối, có kích thước như cái đột lỗ. Người ta thấy ở những người dân chài miền biển này, vẫn còn rất nguyên sơ, tình yêu con tàu không bù cho người thợ bị buộc phải làm việc cực nhọc mỗi ngày để bảo đảm sự tiếp tục cuộc sống.

Tuy nhiên dáng vẻ còn rất độc đáo nguyên bản. Mũi ghe nằm theo chiều dài hơi vươn lên cao có dáng một cái mồm.

Thuyền nhỏ này như chúng ta đã thấy chỉ là một bộ sàn thuyền được đẽo vuông, bào hơi phẳng chút, không bao giờ có tải trọng lớn. Hiếm khi người ta thấy sức chứa nó vượt quá 20 tấn và dài hơn 15 mét.

Bộ chốt được thực hiện trên bề mặt bên trong của những ván be, trước tiên trong những khớp luồn dây được khoan theo hình tam giác. Việc trét thuyền bằng nhựa mát tít những khoảng giữa hai bộ ván be với một hợp chất bi-tum và sợi độn cũ kỹ.

Những đoạn nối lúc nào cũng được xô dịch và hình dáng lệch đi để khít thước đo góc của những điểm nối đáy và mạn sườn thuyền, cũng chính là cách các thanh đà gắn mỏng dựa lên những tấm ván be đáy thuyền.

Một bộ then ngang đến lòng khít trên thành thuyền, được kết thúc bằng mộng đuôi én, phình ra dưới một đai mạn thuyền, ít dày và ít rộng, đai lấy mạn sườn của thuyền con. Từ những then ngang khía khác trên các gờ đặt lòng khớp trên lan can mạn thuyền và tạo nên các dây băng ghế ngồi chèo thuyền mang một lỗ mộng cột buồm xuyên qua. Những thanh ngang này được tháo lắp cùng lúc hạ thấp bộ cột buồm.

Rõ ràng rõ sườn chính tại đây được chuyển ra đăng lái.

Bộ buồm chắc nịch, hợp với bộ cột buồm tương đối ngắn. Là buồm Đà Nẵng với hệ thống cáp lái và dây lèo để kéo căng thẳng, đăng mũi cánh buồm.

Không có buồm nhỏ đăng lái.

Cột buồm mũi rất ngắn và dựa trên một sào có kích thước lớn băng qua mũi thuyền để thả các mỏ neo.

Những dây néo cột buồm bằng mây và được siết chặt thành cặp, mỗi bên mạn, trên sống dọc đáy thuyền.

Bánh lái hộp kim loại chứa khí, nghĩa là băng qua một ngăn chia ô không kín, được tách từ trên xuống dưới, bắt đầu xuất hiện và tồn tại mãi tới biên giới Trung Hoa. Ngăn chia ô này được tạo thành từ những ván be vượt qua tấm AR, bao ngoài bánh lái và xác định một đuôi tàu ghe giả bảo vệ thiết bị điều khiển (bánh lái) khỏi những cơn sóng dập từ đằng lái thuyền. Một vách ngăn bảo đảm cho phần còn lại của thuyền ko bị rò rỉ.

Phải nhớ là bánh lái này được tìm thấy ở miền nam trên những Ghe Câu Bình Thuận.

Trục bánh lái chống dọc theo một rãnh trượt, dựa trên những thanh đỡ (con quay) và được kim lại bằng một bộ dây buộc để ngăn không cho nó trượt đường rãnh bên trong.

Những mỏ neo, cưỡi lên nhau, tạo cho thuyền con hình dáng « chiếc mỏ vịt » rất đặc trưng.

Mang lên cạn, đặt trên cát, bằng cách xoay liên tục trên một mũi này rồi mũi kia. Những ngư dân để thực hiện điều này bằng cách sử dụng một cái móc khoá (**clevier**) xuyên qua những dây đai cố định trên những cọc thuyền được trồng trên vỏ tàu (xem trang hình XXXII).

## GHE CÂU NGĂN LỆCH DÒNG QUẢNG KHÊ

Còn có một kiểu Ghe Câu ngăn lệch dòng thứ hai, ghe này chuyên ở cảng Quảng Khê.

Ghe nhỏ này, đóng cẩn thận và tải trọng cao, giống hệt Ghe Câu Bình Thuận với cùng một hộp kim loại chứa khí trong đó có bánh lái. Sự đồng nhất thể hiện cả trong cách trang trí các Ngã (những trang hình đầu sách, H.56 và trang hình XXXII).

Các cánh buồm không còn dạng bè bè chắc nịch và được gom chung lại nhưng giữ để chúng không bằng chạng nhau.

Với chiếc ghe câu này, thiết bị ngăn trệch dòng nằm phía trước của cột buồm lớn, từ nay trở đi chúng ta tìm thấy chúng có trên tất cả các thuyền con câu cá đến tận Mỏ Cà.

Nó bao gồm một tấm phen dựng đứng, hẹp xuyên qua các lỗ tròn để băng qua các thanh xà được điều chỉnh lổm vào.

Cảng Quảng Khê dường như giới hạn tản mác (về phía Nam) loại thiết bị ngăn trệch dòng rất phổ biến như ở Trung Hoa.

# GHE MÀNH NGHỆ AN

Trên bờ biển thoai thoải đầy cát ở những chỗ ẩn chứa nhiều hiểm họa, bị bão biển vùi dập, hầu như những gờ bọt biển nhân đôi những bãi biển dài vô tận tại các cồn cát trắng hay cồn cát hung đỏ được gió bồi đắp cao lên và nâng lên và sóng gió mùa mạnh mẽ và gió Đông Bắc. Đây là « bãi sát » nguy hiểm nổi kinh hoàng của những người lái tàu xa ngoài khơi, thu hút những lúc lặn gió với hiện tượng phát lân quang, khi gió bụi ập đến từ trên núi cao xứ Lào, loại gió nóng bức bất thần, khủng khiếp, không khoan nhượng còn sót lại của một năm, với nệm sương dày đặc hay mực biển hạ xuống ôm siết lấy.

Sau sông Giang, sông Cả đứng nước một mực nước đầy cát và khai thông biển bằng cửa sông Cửa Hội đầy hiểm họa, nghĩa trang của biết bao nhiêu tàu buôn ven bờ bị kéo lê trên những những con sóng cồn lớn tới tấp ập đến.

Ghe Mành Nghệ An dường như cũng được sửa lại cho phù hợp với những điều kiện hằng hải của vùng. Việc tháo chạy là cách hay nhất để bảo toàn ghe trên bờ biển bạc bẽo này, và để làm điều này, đàng lái tàu phải được bảo vệ an toàn. Nếu chiếc thuyền phải cập bờ, việc mắc cạn là điều khó tránh.

Chúng ta cũng tìm thấy trước một khái niệm thân tàu lạ kỳ sẽ thắng thế cho đến các bờ biển Bắc Kỳ, rồi được phát họa với Ghe Giả Quảng Trị và Ghe Nốc Thuận An.

Hình dáng bình thường kiểu Trung Hoa. Đó là dáng vẻ của những chú chim có màng chân ở phía sau phình ra rất nhiều, thấp ở đàng mũi, với vị trí của then phác buồm nằm từ chính giữa ra sau. Người ta tìm thấy ở đây kiểu đóng tàu Trung Hoa cổ xưa.

\*\*\*

Thân đáy tàu (1) nhẹ và bo tròn, được tạo đường cong boong trong những chỗ cao và theo dạng chậu to từ những điểm nối đáy và mạn sườn tàu.

Những ván be thấp được nâng lên cao vút để tạo thành hai chóp những kiểu tàu sẽ được bổ sung các mạn hông tạo ranh giới đường nối đáy và mạn sườn tàu bằng ba sóng được xếp thành những đường lõm vào.

Những ván lót lòng tàu, quặp hai đầu, tạo thành mũi ghe và lái ghe, điều này giúp chiếc ghe cập bến trên các bờ bãi dễ dàng và sóng cồn đẩy tạt vào bờ. Những thanh đà dài dẹp gia cố ván này từ bên trong.

---

*(1) mô tả trong phần giới thiệu. Chúng ta gọi lại ở đây những yếu tố chính.*

---

Ở bên trong, từ vách ngăn cuối cùng, những vỏ ghe bên hông bao lấy hoàn toàn phần đuôi ghe và đóng lại bằng cách thức bo tròn như trên những thuyền nhỏ Trung Hoa, để mặc, giữa vách ngăn và những ván lót, một khoang ghe trống, « hộp kim loại kín » trong đó trượt một trục bánh lái, bằng một lỗ được chẻ trừ trên cao xuống thấp dưới sườn thuyền.

Một vành đai phủ bọc lấy chiếc ghe từ trên cao boong tàu bằng cách lăm vào lan can của mạn ghe, được cắt ngang bằng một toa sàn thẳng đứng trên gờ chia ra biển hơn 6 mét.

Ghe Mành Nghệ An được đóng boong với một chỗ phình to bằng ngang rất ấn tượng gợi nhớ đến những chiếc ghe Mũi Ngọc, ở biên giới Trung Hoa. Những giàn tàu được đặt chín giữa với những tấm phen lồng khớp trên những rầm boong.

Đặc điểm:

Bề dài 25 m 00

Bề rộng 4 m 00

Bề sâu 2 m 30

Tải trọng 40 tấn

Từ « khoan ghe máy bơm archipompe », những kiến trúc nghệ thuật thường được bố trí trên boong, nâng lên trên phần lái tại vì đường cong boong của ghe. Một khoang thượng đuôi ghe có mái chia ra những kiến trúc nghệ thuật trên đuôi ghe.

\*\*\*

Buồm chèo Trung Hoa có những cánh buồm bằng vải cô-tông.

Cột buồm lớn thẳng, trong khi cột buồm mũi hơi nghiêng về đằng mũi. Cột buồm nhỏ cuối lái đặt bên trong gờ thuyền bè.

Việc trang bị buồm chèo hoàn toàn theo kiểu Trung Hoa, tuy nhiên vẫn có nét đặc trưng dường như riêng biệt tại những bờ biển An Nam: bộ buồm không chỉ có một mảnh. Nó gồm những buồm trên đài, nhiều khổ vải buồm được may lại theo chiều cao, được buộc lại với nhau bằng những chèo cột buồm sãi rộng được luồn dây qua ghép lại trên khung tre.

Chúng ta đã gặp một dị bản bộ buồm từ Cảng An Nam (Mũi Đông). Thường gặp ở Ghe Giả Cửa Lò.

Những buồm chèo chủ yếu theo kiểu Trung Hoa.

Cột buồm lớn được dựng trên cao boong ghe bằng cách lồng khớp vào một loại buồm hạ, được khoét lỗ, tạo thành một khối lớn. Chỉ loại cột buồm mũi này được chống bằng má cột buồm cho phép hạ gặp lại.

\*\*\*

Tương tự vậy những bề mặt bánh lái Trung Hoa xuyên qua các lỗ hình thoi. Trục bánh lái nằm trên một rãnh trượt nghiêng một góc 45 độ, trong khi một cáp lái pà-lăng đỡ bề mặt bánh lái và theo lẽ chung nhấn chìm nhờ máy neo nằm.

Các ngã lại xuất hiện ở đây và còn được sử dụng như thiết bị thả neo.

Một trong hai cột buồm xếp đặt một máy neo nằm để điều khiển những cánh buồm. Một tời đứng theo loại Âu Châu dùng để nâng các dây thả neo.

Một máy neo nằm đằng lái được nằm trên đuôi ghe.

Những then ngang boong thuyền được kéo dài ra bên ngoài thân thuyền dùng như đinh chốt kéo lên cao và dựa vào những dây néo đằng mũi khi vận hành tu sửa tàu.

Phải ghi nhận là việc xẻ dọc lòng ghe thì không được sử dụng. Thân ghe được đặt trên những thanh đỡ sống ghe nhờ lúc thủy triều lên xuống.

Con mắt là một miếng gỗ đục đẽo, nổi dài và phình to trên nền vàng, nổi trên thân ghe.

## GHE MÀNH CỬA LÒ

Ở Laurent, ngài đại diện chủ hàng ghe tàu Pierre Poivre nói, có lẽ chúng tôi phải đề cập đầu tiên đến sự tồn tại của chiếc thuyền buồm này, chắc chắn lạ kỳ nhất của vùng bờ biển Đông Dương. Mặt khác, nó được nói đến trên một khung bản đồ trang trí của Le Floch de la Carrière (*đại úy hải quân Pháp - quan trắc thực địa năm Ất Hợi 1755 – thông tin tìm thấy trên Internet*), năm 1755 – 1756), được Boudet và Masson trình bày lại trong cuốn “Iconographie Historique de l'Indochine Française” (Lịch Sử tượng hình Đông Dương thuộc Pháp) (Paris, Van Oest, 1931, trang hình XVI) với những thuyền cổ Ga-le hoàng gia và một thuyền buồm tam bản khác. Cho đến ngày nay, nó dường như đã biến mất tại các bờ biển nước Pháp của chúng ta (1). Ngay năm 1940, chúng ta đã lần đầu để ý thấy chiếc thuyền buồm này gợi trí tò mò của các nhà nghiên cứu. Đoạn văn của Laurent cũng đã nhận định: « những cánh buồm tựa tựa cái cái lỗ tai. Nó được làm bằng tre chuốt thành nan và bện lá. Khi người ta kéo chúng lên hay hạ chúng xuống, chúng gây tiếng động nghe như tiếng quạt sột soạt khi xoè ra xếp vào.

Chúng ta tận mắt chứng kiến chính dấu hiệu nhận biết cánh buồm này. Vậy là chúng ta cũng đã được dẫn dắt suy nghĩ rằng điểm tương đồng hết thảy thuyền đã kể thừa nhận « thiết bị ngăn trệch đường L (trang hình LVIII) cũng dùng như bánh lái » theo thiết kế của ngài **Le Floch de la Carrière** chỉ khác với bánh lái đi ghe dùng nơi sông hồ có bề mặt bánh lái rộng lớn được trang bị buồm chèo thay cho bánh lái dùng đi biển. Tại đây cũng có điểm tương đồng rõ ràng về hình dáng. Tàu bè Laurent có vẻ như sống lại sau hai thế kỷ quên lãng.

Phạm vi hoạt động của chiếc Ghe Màn hình có buồm này là một phần cảng nhỏ đánh cá Cửa Lò, gần với Mũi Saint Anne của Nghệ An và kết thúc ở mũi Nghinh Phong (Cap de Falaise), cực Bắc của vịnh Brandon cao 170 mét, dài 1500 mét, tầm nhìn có thể thấy được từ hướng Bắc, bởi những mảng trắng lớn cắt nó thành hai phần đỉnh chéo về dưới đáy. Người ta tìm thấy những loại thuyền bè An Nam dày dặn kinh nghiệm đi biển nhất, nhanh nhẹn nhất, gần như bền bỉ nhất chính trên những bờ biển gỗ ghè mỗi năm bão to tạt qua. Người ta thấy tre nứa của thuyền câu được thả neo ở những khoảng cách đáng kể và tất cả các ngày trong mùa, vào những lúc trên biển, người ta có thể nhìn thấy khi đến và rời những đoàn thuyền đánh cá thật sự đánh bắt cá ngoài khơi xa 15 – 20 dặm.

Vào cuối hè, nhiều ghe thuyền là những tàu bè ngược lên cửa sông Đáy cho đến Nam Định để làm nơi dự trữ lúa gạo tại đây và quay trở lại với gió mùa đông.

---

(1) Việc trình bày lại hình ảnh chụp của khung hình này (xem trang hình LVIII của chúng tôi) đã được Ngài Malleret trình bày trong bài báo tờ *Amiral d'Estaing* (B.S.E.I. Quý I, 1942, trang 52). Đoạn văn về Laurent, được phát hành trong *La revue*



*de l'Extrême-Orient (Tạp chí Viễn Đông) của Henri Cordier, 1885, trang 91-92 năm 1749.*

---

\*\*\*

Chúng ta càng đến gần những vùng biên giới tộc người Trung Hoa, thì càng tìm thấy nhiều điểm tiếp cận gộp thành các phương thức đóng tàu Trung Hoa của những thuyền bè lớn đi biển miền bắc An Nam và Bắc Kỳ. Ghe Mành Cửa Lò xếp vào loại này.

Đằng mũi, rất mỏng thấp lè tè mặt nước và đằng lái được nâng từ từ lên cao bằng đường cong boong nổi bật hơn ở đuôi ghe. Then phác buồm nằm từ chính giữa ghe ra đằng lái và kiểu cố định của các mạn ghe được bảo đảm bằng cách dùng dụng cụ cố định ca-ven nằm bên ngoài trong những khớp luôn dây tam giác, tấm này trên tấm khác.

Mũi ghe chỉ là một ván be uốn cong lại hay mũi tàu giả được kẹp thanh tại nơi mà miếng gỗ cong nối tiếp với mũi ghe trong việc đóng sòng một thuyền (tiếp). Những thứ đằng lái, được vẽ theo hình dáng Trung Hoa, vượt qua mỗi bên của các ván be và được gia cố ngang bằng một loại bánh lái hu-đi, vậy nên bằng một bảng hẹp không rò rỉ tạo nên phần đuôi thuyền ghe.

Phần đuôi thuyền, hay thứ giống như vậy, cũng như phần mũi thuyền một tấm ván be được uốn cong vào sắc sảo. Bên trong, một hộp kim loại chứa khí hẹp, tạo nên những thanh ngăn, lắp trên phần đuôi tàu bè và then ngang để vượt qua bánh lái. Chính trong những thanh ngăn này đặt thiết bị điều khiển (bánh lái), được giữ bằng những nẹp sắt không gì chống đỡ, đơn giản chỉ dựa trên một trong những mặt các thanh ngăn và bằng những thứ kèm lại hay dây giữ. Một chỗ thắt tại trục bánh lái ngăn không cho nó tuột xuống bên dưới.

Thân thuyền nhân ba nối đáy và mạn thuyền được đóng bằng những vạt ván be nối tiếp. Khuôn của những dạng này sẽ có nét đặc trưng đóng tàu chính Miền Bắc An Nam, mặc dù nó đã được dựng lên từ đèo Hải Vân. Kết thúc tại miền Bắc với những chiếc Lai Tân, Mỗ Cày. Những bộ rẽ sườn và những vách ngăn ngang đặt khít với dây bị đứt.

Một lan can mạn thuyền tạo nên vòng đệm hay vành đai cặp mạn chạy xung quanh con tàu và nâng lên cao về phía lái tàu để tạo thành gờ của đuôi tàu ghe.

Phía trên lan can mạn thuyền này, và lùi lại, được thiết lập những lan can quanh boong mà những rầm mạn ghe kéo dài từ đằng mũi ghe đến băng ngang cột buồm lớn. Từ điểm này, mái ghe sòng trâu (dốc hai mái) đóng lại đằng lái thuyền trong khi đằng mũi thuyền sẽ bắt boong tàu toàn bằng lưới mắt cáo tre.

Hai cầu tàu cho phép qua lại từ đầu này đến đầu kia chiếc ghe.

Phần nổi ngang được bảo đảm bằng một loạt xà uốn cong làm phình ra bên ngoài, dưới vành đai viền sát.

\*\*\*

Cột buồm mũi rất nhọn đằng mũi tàu để «đụng độ» với gió như trên những thuyền mành Trung Hoa. Cột buồm lớn hơi nghiêng một chút ra đằng sau, trong khi buồm nhỏ cuối lái là một cột buồm nhỏ nhẹ được trồng bên trong gờ ghe. Bộ cột buồm

mũi được thực hiện trên một then trong khi cột buồm lớn lại bập bênh trên một chốt, hơi phía trên boong ghe. Bộ cột buồm của nó được mắc trên một thanh đỡ khác đốt. Luôn luôn nó cần có một chong chóng gió.

Bộ buồm, nét độc đáo chính của thuyền nhỏ này, có hình dáng như cái lỗ tai. Nó gồm một loạt lớp la-ti mỏng cong, siết rất chặt, bằng tre, khâu ghép lại trên cánh buồm thắt lại bằng dây song, mây.

Độ đỡ AR giữa hai gọng rất ngắn trên buồm lớn, vậy là nó được nhấn mạnh trên buồm mũi.

Bảng ngang, một loạt đường may hình thoi dùng làm gốc trên đó sẽ cố định một thanh sào rất ngắn, cột mũi buồm chèo và một loại trục xiên nối buồm chèo thay vì thanh sào.

Đã nghiêng cứu nhiều về những đặc điểm của buồm chèo này, chúng ta thừa nhận là vận hành dây lèo buồm là việc dễ dàng đáng ngạc nhiên. Rất nặng và cũng rất đàn hồi mặc dù thiếu linh hoạt. Buồm này được treo theo cách của một ván thăng bằng với phần nhô ra nhọn hoắc trở nên dễ sử dụng vô cùng khi thuận gió. Không có mũi thấp hay mũi dây néo buồm, nhưng có sự viền cặp buồm đầu mút cuối đến từ đằng mũi buộc tàu hầu như ở chân của người điều khiển buộc tàu, điểm bí ẩn nằm trong hình dạng của cánh buồm hoạt động trong gió theo cách của một bánh lái thăng bằng. Mặc cho sự tương phản của sóng lừng, con tàu chỉ điều khiển buồm theo hướng gió, nằm ở gốc đường của tất cả mọi ngày dài mà không cần sửa đổi bánh lái.

Buồm mũi, rõ ràng hình tam giác, với độ đỡ buồm càng gọi nhớ đến buồm cổ điển Trung Hoa, có mũi dây kéo buồm chèo ở đỉnh hình tam giác và được néo dây trên sóng mũi ghe. Có hình dạng tam giác, cánh buồm này rất gần với vật áo choàng mà hơn nữa dường như làm cho giống như vậy.

Gió thổi, cánh buồm dây néo đằng mũi được kéo căng lên trên những phần cao nhất giữa hai cột buồm.

Bộ dây néo cột buồm làm bằng nhiều tao mây căng ra theo những thay đổi dây néo buồm để tránh cánh buồm cọ mòn phía trên. Bốn sợi dây néo đằng mũi được siết chặt lại. Hai sợi dây đầu trên sóng mũi ghe, không có khối giữ vòng dây. Hai sợi dây khác, phía sau, do đó đằng sau xa hơn nữa là các khối giữ vòng dây.

Điều được xem là bất tiện phải kể đến là các cơn mưa như trút nước bắt chợt đổ xuống, bộ buồm chiếu đan thấm nước rất nhanh, như một miếng vải thấm nước và nặng chịch, để phải giảm ngay bề mặt chịu sức nặng thấy con thuyền « nằm rạp trên mạn ». Vì thế cho nên bộ buồm này có khả năng không dùng nữa, thay vào đó là một loại buồm la tinh hơi đỡ AV và có mép dưới buồm nâng cao.

\*\*\*

Thiết bị điều khiển thuyền nằm trong một thanh ngắn. Theo chúng ta biết, đây chỉ là một con thuyền nhỏ Đông Dương, và có thể là Á Châu, sử dụng thanh ngắn làm bánh lái thuyền (1).

Đối với sông ngòi hay dòng chảy nước cuộn cuộn, nó sử dụng bánh lái thăng bằng kích thước lớn. Chính loại bánh lái này được sao chép không giống y chang lại, như thiết bị ngăn trệch đường, trên hải đồ của ngài Le Floch de la Carrière (xem trang hình LVIII).

---

(1) *Ghe Giã Cửa Lò* (xem bản chuyên khảo tiếp theo) cũng có thanh ngăn, một loại thanh ngăn trệch đường. Ngoài ra, còn có vài thứ gắn nó, chính là thiết kế thân thuyền và bánh lái.

---

\*\*\*

Một mái neo nằm rộng bằng con thuyền nhỏ, đằng trước là cột buồm, dùng để kéo căng lèo hạ (dây căng buồm lớn).

Người ta tìm thấy trên gờ đằng lái một mái neo lái nằm thứ hai để nâng bánh lái.

Những mỏ neo kiểu An Nam, được gắn thêm một cục đá kim cương và thêm vòng neo, được đặt trên một then ngang, đằng mũi của các Ngã ở đây thể hiện rõ như một « tấm chắn mũi thuyền », ngoài ra theo ý nghĩa tập tục, chúng tôi còn có được mô tả và cách sử dụng (xem trang hình XXXII).

Trên gờ, một cái giá hình cần trục con dê Nhật Bản trang trí đuôi ghe tàu, dùng để đặt những mái chèo, sào móc, v.v.

Một con mắt tròn, tròn đen, nền màu vàng với viền màu đỏ, tạo cho con thuyền dáng vẻ của của một con rùa biển hoàn tất kiểu dáng đằng mũi thuyền những gờ xung quanh con thuyền uốn cong về mũi thuyền, thấp trên mặt nước.

\*\*\*

Người ta tìm thấy cánh buồm lớn « lỗ tai » của chiếc Ghe Mành trên vài tàu thuyền Hà Lan chở hàng nặng vùng hạ lưu sông Hồng và chính đầu mút cuối của vịnh Bái Tử Long, lên hoặc xuống cửa sông Mỏ Cà.

Một thanh gióng lạ kỳ vết chân chim, được đục trên chèo cột buồm sãi rộng cỡ AV, hướng buồm cho đúng chiều theo cách của một vài cánh buồm Âu Châu của chúng ta, thật là một trường hợp bản sao hiếm có ảnh hưởng rõ ràng kiểu Phương Tây.

# GHE GIẢ CỬA LÒ

Chiếc thuyền con cá này, có bà con với chiếc thuyền buôn ven bờ, Ghe Mạnh, được giới thiệu với hình ảnh của một con mắt lớn thả trôi, tròn trịa, và bụng xệ xuống đặng lái, trong khi đặng trước mũi được làm cho thon thả với dụng cụ nâng cao theo góc thẳng đứng bằng cái muống rất khác cái mồm con rùa của chiếc Ghe Mạnh Cửa Lò. Dạng này của nó được nghiên cứu riêng biệt để đượng đầu những trục lăn và đẩy vào cạn không nguy hiểm gì trên bờ phẳng giống với nhau được uốn cong phía Nam của cửa sông Cả.

Việc đóng tàu theo kiểu miền Bắc An Nam, có hai điểm nổi đậy và mạn sườn con thuyền, dụng cụ cố định thanh đà, và đậy được nâng lên cao ngất.

Đường cong boong luôn luôn rõ rệt và gờ AR được chốt chặt như mép dưới buồm lông thô hình ô van.

Lan can mạn tàu theo dáng cong riêng biệt của những đường nước, không có vết cắt, rằm mạn tàu hay lan can xung quanh boong.

Một nền tàu có thể tháo lắp chịu một dây ghé bằng then ngang chia thành ô các đậy thuyền ở hầm cá, tạo nên toa sàn của boong tàu. Bộ buồm bao gồm có một cánh buồm bằng cô tông, tô màu « củ nâu », màu nâu đen. Được làm nổi bật theo hình dạng Trung Hoa với mạn gió đổ xuống dần dần, nó bao gồm bốn tới năm buồm trên đài (những khổ vải buồm) được buộc trên một khung các trục tàu. Loại buồm này đã được làm rõ ở chương Ghe Mạnh Nghệ An. Các Ghe Giả Cửa Lò được trang bị buồm chèo, không có ngoại lệ, với dây lèo buồm nhân ba chân chim.

Cột buồm, được trồng đặng mũi, rõ ràng thẳng tắp, được néo chắc chắn bằng thanh ngang AV và AR.

Bánh lái đuôi chúc xuống nhiều, nhưng bề mặt bánh lái hẹp và trục bánh lái rất dài, được đóng nghiêng hơn 45 độ đặng lái trong một thanh ngăn tra khớp vào sườn thuyền của đuôi ghe như trên Ghe Mạnh Cửa Lò.

\*\*\*

Độ dài chừng 15 mét trên bề rộng 3 mét của bộ rẻ sườn chính (đặng sau ghe) với khổ gằm cầu dài 1 m 60, trình bày một nguyên mẫu của Ghe Giả Nghệ An dùng để đánh bắt cá bằng lưới rê (hay lưới Giả) trong một vùng bờ biển không vượt quá 6 dặm ra khơi.

Để nhắc lại những bãi « cá cơm », một họ cá trích nhỏ được dùng để sản xuất nước mắm, một người luôn luôn ở trên bộ cột buồm, thủy thủ chuyên biệt mà một phần phụ trợ đánh cá giao cho anh ta.

Loại thuyền con này không chịu trên Ngã hay mắt dây sau đuôi tàu, đen đồng bộ, của một màu buồm bã của lớp phủ bi – tum, đặc tính của kiến trúc tàu bè An Nam từ đèo Hải Vân.

# GHE BÈ MIỀN BẮC AN NAM

Các bè tre có nhiều tấm ngăn trạch đường và có bộ cột buồm đa dạng, của ba tỉnh miền Bắc An Nam, Quảng Trị, Hà Tĩnh và Thanh Hoá giới thiệu một điều thú vị nhân chủng học của những thứ đáng kể nhất.

MM. J.Y. Claeys (1) và P. Paris cả hai cùng nghiên cứu những động cơ cổ xưa có lẽ là kiểu thuyền nhỏ nguyên thủy được mang đến tận chỗ chúng ta từ nhiều thời đại được quay trở lại và tiếp tục vào thời đại của chúng ta trên những bờ biển Đông Dương, ở Formose và ở Nam Mỹ với những « tàu Chi Lê » vùng xích đạo, của Pê-ru.

Tuy nhiên, người ta tìm thấy trên bờ biển Đông Ấn Độ, rải rác tại Madagascar và những quần đảo Comoros Ấn Độ Dương, của những thuyền bè hai thân không có ván thẳng bằng, có tấm lái ngăn lệch đường bên hông, là những chiếc bè phình ra đằng mũi. Nhưng những động cơ này dường như chỉ có phần ráp nối rất xa với những chiếc Ghe Bè miền Bắc An Nam.

Những chiếc này bắt đầu ở Cửa Tùng, trong tỉnh Quảng Trị, trú trong vùng bờ biển Cay Lậy. Đối với phần lớn tàu bè, đây là những tàu bè nhỏ có một cánh buồm với hai tấm lái dẫn đường được nằm ở bên hông, đi lại thường xuyên nhất lúc gió thổi xuôi.

---

(1) MM. J.Y. Claeys: *những chiếc bè nổi đánh cá Luong Nhiem (Thanh Hoá) bằng tre trong Tập san của Viện Nghiên cứu Nhân loại Đông Dương, 1942.*

---

Chính từ Cửa Nường, trong tỉnh Hà Tĩnh, Ghe Bè thật sự xuất hiện. Người ta tìm thấy nó, được trang bị buồm chèo hai cánh buồm với một bộ cột buồm cố định để mỗi cột buồm, được tiếp tục dọc theo bờ biển gò ghề xấu xí của tỉnh này để biến mất ở những vùng đất lân cận của cửa sông Cả.

Càng lên hướng Bắc, từ Sầm Sơn, tỉnh Thanh Hoá, những chiếc bè này xuất hiện lại, càng được hoàng thiện, có hai hoặc ba buồm, cho đến cửa sông Hồng, sông Đáy, Cửa Ba Lạt (Quế Lâm và Văn Lý).

\*\*\*

Chúng duy nhất được đóng bằng thân tre \_ thường thường mười hai mảnh, đường kính 10 cm. Những thân tre này được uốn cong lại phía trên cao để tạo nên phần trước của tấm phao. Dáng cong của ghe đơn giản được uốn oằn những thân tre, việc uốn oằn luôn được để ý để đặt bè lên trên những cột chống hay những cái giá khi nó kéo dây lên bờ. Những thân tre được gộp lại bằng những thanh giằng và dây chằng bằng hai móc nối bằng mây. Hai mảnh tre kích thước khá lớn, đặt ở đằng trước để tạo nên những rằm mạn tàu nếu người ta có thể nói.

Bộ buồm bằng vải bạc cô tông được nhuộm màu « củ nâu » là màu đất của Xiêm La, gọi nhớ đến màu tô trên những bộ buồm vịnh Hạ Long. Đây là cánh buồm một phần ba (au tiers) trực tàu, và trang bị với xà mép dưới buồm trực lẫn. Nói chung không có dây kéo buồm chèo, mũi buộc của những buồm này được thực hiện nhờ vào một vòng dây được ngoắc vào đỉnh cột buồm trên một chạc tự nhiên hay chắp nối lại.

Bộ buồm này phổ biến ở ba tỉnh. Tuy nhiên ở Cửa Tùng là nơi của những chiếc bè nguyên thủy, thường thường cánh buồm độc nhất và bằng cây cọ bện lại.

Ghe Bè Hà Tĩnh luôn luôn có hai buồm. Chỉ có ở Thanh Hoá bộ buồm hợp nhất ba lá.

\*\*\*

Những chiếc bè của ba thành phố này được phân biệt bằng một kiểu bệ cột buồm của cột buồm này.

Ở Cửa Tùng, bệ cột buồm chỉ là một bộ rễ tre rỗng, có dạng lòng chảo trong đó có trồng cột buồm.

Ở Hà Tĩnh, ghe này được làm từ thân tre mạnh mẽ gắn với rễ, cao 40, 50 cm và rỗng ruột như một cái hộc. Mảnh này được dựng lên trên giá ba chân nằm trên một sàn tàu nối với tấm che mái của chiếc bè.

Ở Thanh Hoá, kiểu bệ cột buồm khác vậy. Bè có vẻ hoàn thiện hơn và việc đóng tàu kỹ lưỡng hơn. Bệ cột buồm bao gồm các thanh dầm gỗ phình ra được gọt đẽo hình cánh cung tròn. Những thanh dầm này có hết thảy ba thanh được giữ bằng một khung băng qua chúng và được nối với tấm che của bè.

Đối với chiếc Ghe Bè Quảng Trị và Hà Tĩnh khi những bệ cột buồm được cố định, đơn giản được xê dịch cái này so với cái khác, những chiếc của Thanh Hoá được dùng với nhiều công dụng. Thật vậy, những thanh dầm này mang những ba, bốn hay năm lỗ mộng, được lắp đặt một bức xạ, trong những thứ này theo dây néo cột buồm và sức gió, sẽ được trồng trên bộ cột buồm (1).

Do thiếu những dây néo buồm, thừng chảo được thực hiện rất nhanh. Người ta không hạ cánh buồm xuống, nhưng người ta kiếm nó thay đổi những dây néo buồm.

\*\*\*

Ở trung tâm của chiếc bè và trên trục dọc ba đế ngăn lệch đường trượt trong một tấm ngăn thô sơ kép của một khối đơn giản nằm trên một đường rãnh khoan xuyên qua một thanh tren và sẽ tạo nên rãnh trượt. Tấm ngăn lệch đường ở chóp dềng lái của chiếc bè đôi khi được thay thế, khi ra biển lớn bằng một bánh lái trượt. Nhìn chung vào ngày đẹp trời, việc điều khiển thuyền con được sử dụng một mái chèo đuôi được đai bằng dây trên một cọc thuyền chèo đặt ở mạn trái.

Đặc biệt ba cái đế ngăn trượt đường này chỉ có ở Ghe Bè Thanh Hoá. Những thứ của Hà Tĩnh chỉ có một tấm ngăn lệch dòng một phần ba dềng trước tàu, trong khi Ghe Bè Quảng Trị có hai cái đế nằm bên hông.

\*\*\*

Tất cả những chiếc bè này có thang tre cho người lái tàu sử dụng tương đối yên ổn, mặc sóng biển tràn lên trên các thuyền con.

Các cột buồm luôn xê dịch như chúng ta đã thấy và nghiêng ra dềng mũi tàu.

Một chạc ba, mạn phải AR, dùng làm chỗ đặt dây phao kép bó cột buồm và buồm khi tất cả được xếp lên thuyền.

Buồm mang một dây lèo và một cáp lái không có vòng cột buồm.

---

(1) Hornel chỉ ra sự du nhập đủ loại cột buồm của thuyền kolamaram của Tanjore (Ấn Độ).

---

### **Thùng chèo của Ghe Bè**

Ngài Paris đã có dịp, trước chúng tôi, dùng thử loại tàu bè này và ghi nhận lại đặc tính tiến hoá của chúng. Những tin tức tình báo quý giá này mà chúng ta có thể xác nhận là chiếc bè Sầm Sơn được dùng ngoài khơi được tóm lược bằng những ghi chú mà tác giả này rất muốn chúng ta thông tin (1).

« Với hai cánh buồm (một ở chính giữa, một ở đằng sau) và cả ba thanh ngăn trệch đường sâu hoắm, chiếc bè rất sặc sỡ. Vậy là người ta chỉ đóng xuống đến phân nửa tấm chắn lệch đường ở phía trước đóng nên cho chặt vào vòm chống bằng tre giữ phần chóp của chiếc bè nâng lên. Để lái về phía gió với hai cánh buồm, người ta nâng thanh ngăn lệch đường AR. Khi buồm trung tâm được đặt một mình, ghe thặng bằng trên thanh ngăn trệch dòng trước và thanh ngăn trệch dòng trung tâm. Khi buồm đằng lái chỉ có một, người ta chỉ giữ lại thanh ngăn lệch dòng trung tâm và thanh đằng lái. Người ta có thể đi gần hơn giữa sáu và bảy phần tư, nhưng khi sóng lừng đến từ đằng mũi ghe, ghe đập rất mạnh trên thanh, nhất là khi mũi ghe bị quá tải bởi một loại khung dùng để chịu dây nhỏ bập bênh để làm thuyền đánh tôm... »

« Gió thổi yếu hay trung bình người ta sử dụng bộ cột buồm bên ngoài gió thổi ngược. Khi gió thổi, ngư dân sẽ lại gần những cột buồm trung tâm để chỉnh lại độ nghiêng của thuyền con, giữ các cánh buồm mọi hoạt động của chúng và ngăn cản chóp của sào đỡ buồm nhúng nước ».

\*\*\*

Chúng ta hãy để ý là để chấm dứt sự ghe bè đa dạng khác, không có thanh ngăn trệch đường và một cột buồm : Ghe Bè Cửa Lò có điểm đặc biệt được kết thúc bằng mũi nhọn hoắc, ở đằng trước ghe. Bó tre được gọt đểo lưỡii vát xếp chồng các đầu ống tre lên nhau.

Ghe này rất tiện dụng và được điều khiển như một thuyền con với đặc tính tiến hoá, ở mái chèo trên của chiếc ghe này và những thứ khác của Ghe Bè.

Động cơ này ở rất gần bờ mép và hiếm khi đi chệch hơn một vài hải lý.

---

(1) P. Paris, bản phát thảo... trang 418 và 419.

---

# THUYỀN BUÒM CỔ CHỖ HÀNG VÙNG HẠ LƯU SÔNG HỒNG

Phải gặp những tàu bè này tại « kênh lạch tre nứa » hay tại một khuỷu của các con sông lớn ngoằn ngoèo ôm lấy những phần bùn đất tỏa rộng vùng châu thổ Bắc Bộ rộng lớn, để xác định nguồn gốc của những cánh buồm chiếu, màu gạch sáng.

Những dây chèo nhỏ được kéo dọc theo bờ sông giới hạn hai vòng dây đệm đất sét qua những vùng bằng phẳng đồng lúa bao la hay mang gió mạnh thổi lệch về các cửa sông đóng cọc gác chuông nhà thờ hay các cọc chố đánh cá sông Đáy, hay Cửa Ba Lạt, về hướng Quất Lâm, Văn Lý và Phát Diệm, những loại xe chuyên chở muối hay vôi sống được thể hiện rõ trong hình ảnh chiếc tàu buồm chỡ hàng ở đất nước chúng ta.

Bộ buồm gọi nhớ ít nhiều đến buồm « lỗ tai » Cửa lò bằng cây bấc mỏng bện lại, một lớp mè la-ti ngang bảo đảm cứng chắc. Độ đổ AR lồi ra, trong khi độ đổ đằng mũi thì có sống thẳng như mép dưới buồm và chèo cột buồm sãi rộng phía trên.

Dây kéo buồm băng qua một lỗ lắp bánh ròng rọc cột buồm và được mắc vào chóp trên của tấm chiếu.

Hai cột buồm, rất nghiêng, đặt trở lại mũi tâm mặt hứng gió đằng lái. Con tàu này, hầu như dùng để đi sông nước, nhất là lái theo gió, « buồm chéo », khi gió ổn định và đường đi thẳng. Ngược lại nó đi ngoắc ngoéo đáng nể tại những cửa sông hay những không gian rộng lớn của các sông cái vùng Bắc Bộ.

Các dây néo cột buồm lớn được siết chặt trên phần mũi tàu để chịu lực đáng kể của bộ cột buồm.

Thân ghe là loại miền Bắc - An Nam, bánh lái hộp kim loại kín, được bắt boong nằm trên một phần ba đằng trước ghe theo chiều dài của con thuyền.

Một mái neo nằm dài chiếm hết bề rộng của thuyền cổ chỡ hàng đằng mũi của cột buồm lớn.

Một con mắt bằng gỗ có tròng đen gắn thêm vào, màu đỏ hay màu đen, khi thì tròn khi thì xéch lên và được đóng trên má con thuyền, ở tuốt đằng sau cột buồm mũi.

Với con mắt mũi tàu này thuyết nhân hình này kết thúc tại đây và xuất hiện lại ở miền Bắc trên những thuyền mảnh miền Nam Trung Hoa.



# THUYỀN LƯỚI VỊNH HẠ LONG

Một thành tàu màu xám, lạnh lùng, dốc đứng, đồng dạng tựa như là được nhìn từ ngoài khơi, thế giới hỗn độn được gọi là Vịnh Hạ Long, kéo dài ở miền Bắc bằng má cột buồm vùng đảo Bái Tử Long (Fai Tsi Long).

Chiếc tàu đến gần tình cờ phát hiện ra phía sau những con đê khổng lồ ngăn giữ các cảng sông sâu truyền bằng những vòng dây có lẽ từ những chỗ này là điều tuyệt diệu kỳ nhất sinh ra từ đá và nước.

Trên hàng ngàn vùng biển được đóng vuông, một loạt liên tiếp những vịnh hẹp, một cảnh huyền hoặc của các vịnh lâu, những tháp được cất gọt, những đỉnh núi Hoggar, các nhà thờ sụp đổ, những đá đài phủ cây tai hùm mọc từ kẽ đá, những cây tuế, tất cả đều mọc lên từ dòng nước xanh rêu phẳng lặng, hơi bị gió lay động, cho phép trí tưởng tượng của các nhà thủy văn, ghi nhận thiết lập những hải đồ, cho những dòng chảy tự do.

Phải biết những vịnh Bái Tử Long : « các móng vuốt của rồng », biên giới Trung Hoa tại vịnh Apowan, đã đi khắp mê cung ngoằn ngoèo từ Bắc chí Nam, từ Đông sang Tây, tất cả các kênh lạch, các nơi của Lion, Hamelin, Lâu đài Renault, Lutin, Đá Đại Bàng (Roc aux aigles), vùng Carabine, vùng Surprise, Kersaint và biết bao nhiêu chỗ nữa : phải được thám uớt, buổi chiều tối, ở đáy của những vết nứt lạ kỳ, như ở các cảng Sylphe nơi ít có tiếng vọng âm thanh bí ẩn : lắng nghe bài hát của những tảng đá ngầm cản sóng đằng sau con lạch Pak Ha Mun để thực hiện những tác phẩm của Wagner.

Các con thuyền ngang qua chính cảnh nền này, êm đềm, trôi ngang những tảng đá xám, như những con dơi to kền, các Thuyền Lưới vịnh Hạ Long.

Mặc dù bộ buồm của chúng gợi nhớ đến buồm Trung Hoa, đó là những chiếc thuyền vẫn giữ được nét đặc trưng của Bắc Kỳ. Tải trọng nhỏ từ 5 đến 25 tấn, chúng rải rác trên trái khắp các bờ Bắc Bộ, hầu như từ đảo Đồ Sơn, nhưng đặc biệt là ở phần phía đông của nó.

Các cảng trang bị để đánh cá : Cát Hải, Động Báy, Hòn Gai. Chúng không bao giờ lẫn lộn với những đoàn tàu đánh cá Trung Hoa trụ ở vịnh Apowan (Hải Phòng), tại đảo Các Bà, và được phân chia với những phần cuối cùng bằng một thỏa thuận ngầm, những vùng đánh cá trước Cửa Nam Triệu và trong mọi phần bên trong của các lạch vịnh Hạ Long.

Thuyền Lưới được xây dựng từ gỗ cứng của xứ này tên là « Láo Yé », theo kiểu đóng thuyền của miền Bắc, An Nam, toàn bộ đều một màu đen.

Đáy thuyền phẳng, có điểm nổi đáy và mạn sườn con thuyền chắc chắn, và được nâng lên ở hai đầu mút để tạo nên tám mũi tàu và tám lái tàu. Những ván be, được đóng đinh cố định hơi vượt qua những miếng giả đằng lái và đằng mũi. Một bảng nhỏ bọc lấy khoảng giữa bỏ không ở mũi thuyền.

Đuôi thuyền thực sự cao hơn mũi thuyền được vẽ theo dáng vẻ từ đằng trước con thuyền Đà Nẵng, có nghĩa là với chỗ hơi lồi của sống mũi trên của lan can xung quanh con thuyền.

Thuyền Lưới, theo tải trọng của nó, có một hoặc hai cột buồm được néo dây trên những thanh dầm tre hay là chính tại thân tàu với các khối giữ vòng dây siết buồm, loại thông dụng An Nam.

Bộ buồm Trung Hoa với một dây néo sào căng buồm kếp có dây thừng kéo vật nặng hay cố định pa-lăng và một dây lèo buồm lắp đặt ở chỗ chạc chẻ nhánh. Nó ở đáy hợp với hệ thống cáp lái vòng cột thuyền buồm Tangwai Trung Hoa bao gồm việc luồn dây thừng chảo bằng gai dầu qua ghép lại và siết chặt toàn bộ các lớp la-ti dựa vào bộ cột buồm để độ đổ AV ra đằng lái hơn. Những lớp la-ti cho bộ buồm Trung Hoa đáng vẽ quen thuộc bằng qua những vỏ bọc bằng vải khâu ghép lại trên cánh buồm.

Người ta phân biệt ba loại tấm la-ti cố định : tấm thứ nhất bằng lớp vỏ bọc, thứ hai bằng tấm la-ti cạp dây chảo, thứ ba qua chỗ luồn dây ghép lại của tấm la-ti ngang qua miếng vải.

Ở vòng cột buồm, những tấm la-ti bị lột vỏ bọc. Vậy nên người ta ghi nhận là buồm luôn luôn đặt ở mạn phải cột buồm.

Duy nhất có Thuyền Lưới hai cột buồm mang một thanh ngăn chệch đường trung tâm nằm ở một phần ba phía trước và một thanh nằm chính giữa hồ để rộng cá. Chính loại thanh ngăn lệch đường kiểu Trung Hoa được giữ nâng lên bằng đỉnh chốt bằng qua bề mặt bánh lái.

Bánh lái « hộp kim loại chứa khí » trượt trong một đường rãnh được xẻ trong một miếng đuôi tàu giả và được điều chỉnh bằng cách ngâm bằng những dây giữ. Bề mặt bánh lái như của những bánh lái Trung Hoa, được khoét nhiều lỗ có hình thoi và nâng lên nhọn hoặc ở phần trên.

\*\*\*

Những vật trang trí hiếm có trên Thuyền Lưới Vịnh Hạ Long. Tuy nhiên, chúng được tập trung trên tấm che hay tấm bảng nằm trên mũi thuyền giữa những ván be vỏ tàu. Đó là những tấm bện lại, những hình vẽ trang trí cây dừa, họa tiết Âm Dương kếp xoắn ốc, chim phượng hoàng, họa tiết Hy Lạp...

Không bao giờ có những con mắt như trên những thuyền mảnh còn lại của Đông Dương. Ngã được phác họa. Thường nhất là một trục cuộn ống chì bằng qua những mỏ neo.

Tuy nhiên cần lưu ý các Thuyền Lưới thả trôi câu tôm mang một Ngã rất lớn mà những mũi cong tràn bờ đáng kể của mỗi bờ thuyền con. Thiết bị này, tiện ích duy nhất, là dùng để đặt chạc ba cái vó dùng như dụng cụ đòn bẩy bắt cá.

\*\*\*

Thuyền nhỏ này chủ yếu là thuyền gia đình hay ít được sử dụng để đánh cá nên được gọi là thuyền gia đình. Cả gia tộc đều sống trên chiếc tàu, chồng, vợ, con, mẹ già hoặc cha già, nấu ăn trên một bếp lò bằng đất, uống cùng một chai nước, ngủ dưới cùng một mái che Cái Phèn, trong sự pha trộn không thể tin được và đôi khi trong sự hôi thúi bản thủ.

Tuy nhiên, thuyền lưới với thân thuyền tối đen và các cánh buồm màu hung, luôn luôn thể hiện dáng vẻ hài hoà.

Phải gặp thuyền này trong mưa phùn mù mịt và mùa đông buồn bã Bắc Kỳ mới thấy được hết toàn bộ vẻ duyên dáng phiêu muộn nó nêu bật.

# CHIẾC TRÀ CỎ - ĐÀO TRÀ CỎ

Toàn bộ tại chóp mũi của những bờ biển hướng Bắc, Bắc Bộ, chúng ta tìm thấy thuyền mảnh có tên là Trà Cỏ làm tròn và trợn vện danh sách ghe tàu riêng biệt Đông Dương.

Tàu được đóng tại những vùng phụ cận biên giới, đảo lớn Trà Cỏ đi ngang qua bức thành của những vùng biển sát bờ lẩn bùn đất Pakhoi, được sử dụng chủ yếu để buôn lậu, theo cả hai hướng của mỗi vùng hải quan. Cũng được trang bị buồm, thấp trên mặt nước đằng mũi tàu với những dáng vẻ đẽo gọt dành để chạy đua, gió thổi xuôi, thông thường gặp nó trong gió lớn tháng Mười Hai đến tháng Ba, xem thường cảnh binh và hải quan, đôi khi đạt đến tốc độ không tưởng 14 hải lý.

Thân ghe bằng gỗ Tào-yẻ rất thông thả đằng mũi, được đóng chốt gỗ trên mũi thuyền với miếng rẽ nước để chạy đua. Bộ rẽ sườn chính đằng lái, kéo dài về phía đuôi thuyền theo hình dáng phình to và kết thúc bằng hai « cánh » chấp nối nằm trên một then ngang boong thuyền.

Rõ ràng là tiếp rất ngắn được đặt chính giữa lòng thuyền. Như trên những Ghe Cửa đảo Phú Quốc và Cam pốt, tại vịnh Xiêm La, thân thuyền tạo một thân mình với những thành thuyền mái che, đơn giản chỉ có một cầu tàu rất ngắn mỗi bờ. Không có rằm mạn tàu và cũng không có lan can quanh con thuyền, nhưng một viền mạn tàu nhỏ nghiêng về bên trong hơn 50 độ và được cột chặt vào những bộ dây buộc.

Toàn bộ đằng mũi thuyền được bắt boong, có chỗ phình to rất ấn tượng, với các khoang tàu là tám phen, lối đi hẹp, lồng khớp trên rằm boong.

Khoang ghe bên trong có dạng Trung Hoa có vách ngăn lớn cố định bằng những dụng cụ ca-ven như những ván be vỏ tàu.

Mái thuyền bằng mây bện, với các khoảng cách khoang ghe khít sát nhau.

\*\*\*

Chiếc Trà Cỏ là chiếc có tải trọng có thể chở nặng đạt tới 35 tấn với bề dài 25 mét và bề rộng 3 mét 90 ở then phác buồm.

Nó không có buồm nhỏ ở cuối lái và không có cột buồm lái dùng để chèo theo hướng gió.

Hiếm có cột buồm mũi nghiêng ra đằng trước mũi. Trái lại, cột buồm lớn, cột chặt trên những má cột buồm luôn có độ nghiêng vượt quá 10 độ, điều này để điều chỉnh trung tâm của bộ buồm chịu trên đằng lái thuyền.

Bộ buồm, với đủ kích cỡ đa dạng thường táo bạo cho việc buôn lậu, đáng kể so với tải trọng của thuyền đồ. Đây là chiếc buồm miền Nam Trung Hoa có dây néo sào căng buồm kép được kéo trên dây thừng kéo vật nặng và cố định pa-lăng và có dây lèo buồm cột chặt lại với nhau trên mỗi chóp mũi của những lớp đóng la-ti. Lèo hạ và thừng chèo hạ cánh buồm dựng lên trên một mái neo nằm ở chân cột buồm. Những lớp đóng la-ti bằng quan những vỏ bọc vải.

Tám ngăn lệch dòng ở một phần ba phía trước ghe như trên những bãi bùn Trung Hoa, không có đặc tính chuyên biệt, nhưng tuy nhiên một phần mặt bánh lái rộng xung quanh một khung trong phần trên để có thể được nâng lên dễ dàng bằng tay.

Tấm ngăn lệch dòng chỉ được sử dụng tại các vùng biển sát bờ, khi việc đi ngoắc ngoéo được trở nên cần thiết tại các vịnh và các vũng tàu kín gió. Cột buồm hạ được nâng dây lên và việc căng dây néo siết buồm được sửa chữa lại.

Thiết bị lái tàu, loại Trung Hoa có bảng bên trong tạo thành một hộp kim loại chứa khí, không kín, bao bọc bằng những ván lót lòng ghe cao ráo, bằng ngang một đường rãnh và được điều chỉnh theo chiều cao bằng một cáp lái giữ khoảng cách khoang ghe trên bề mặt bánh lái và chạy trong những ròng rọc của một pa-lăng nhỏ. Những dây giữ bánh lái và những dây giữ gia cố theo chiều cao của bánh lái tàu.

Trái lại ở những bánh lái Trung Hoa và được kéo sát thứ này của hệ thống sử dụng trên những bờ biển An Nam, thiết bị hầu như luôn được đặt nghiêng đàng lái 45 độ. Tuy nhiên chân nước bánh lái cũng không sâu. Luôn luôn bề mặt bánh lái vẫn được nổi rất dài theo bề mặt con thuyền để tiến triển hơn trong những con lạch nước chảy siết vịnh Hạ Long.

\*\*\*

Gặp ở ngoài khơi của các đảo Loshusan hay Gow Tow, trong các con lạch hẹp của Kersaint hay Fu Tai Mun, chịu nặng đầy ắp, biển cuộn sóng trên boong tàu, và các cánh « buồm chéo » không có nguy cơ bị « trùm lên » mà đã bao lần chúng tôi đã dời theo, chiếc Trà Cổ, không thể đạt được, vào những lúc gió Đông Bắc lớn thổi, mặc dù động cơ 250 CV Diesel, canon 37, lòng tự ái và cơn thịnh nộ của chúng ta.

## THUYỀN MÀNH TRUNG HOA TẠI VỊNH XIÊM LA (1)

Thuyền lớn buôn ven bờ trong vịnh Xiêm La lợi dụng gió mùa. Giống như ở bên trong Cam pốt nơi buôn bán, thật vậy mọi lúc độc quyền của người Hoa, vận tải đường biển tải trọng lớn, vậy nên các ngành công nghiệp đánh cá, phụ thuộc hoàn toàn vào chúng.

Vậy thì chúng ta ghi nhận là trên những bờ biển An Nam, thiếu sự cạnh tranh giữa cánh buồm An Nam và buồm Trung Hoa, chiếc sau cùng này lái chính trong phần biển này. Vậy là không tránh khỏi ảnh hưởng Trung Hoa, tạo thành một phần Khome và Thái Lan, đã giữ trong kiểu vận chuyển này một ưu thế gần như tổng số. Sao chúng ta không nhớ đến Tchéou-Ta-Kouan, nhà địa lý Trung Hoa viếng thăm Angkor vào cuối thế kỷ 18, đã ghi nhận thứ đã đúc tại vùng này : « Người Trung Hoa làm nghề biển ». Đó chính là thứ chúng ta đã gặp ở đây.

Chiếc thuyền mảnh này tải trọng của nó có thể đạt tới 120 tấn với chiều dài là 30 mét, rộng 5 mét, được đóng toàn bộ tại Xiêm La bởi những thợ không chuyên Trung Hoa của hãng Settlements hay tại cảng Kouang-Tong di trú đến đất nước này. Thân tàu thể hiện chiếc « chaleum » nâng lên đàng lái bằng những lan can xung quanh boong thuyền được trang bị rằm ở đàng lái thuyền với cùng một góc mũi của sóng mũi thuyền. Không một đặt tính Trung Hoa nào. Then phác buồm nằm ở chính giữa, và không nằm đàng lái chính giữa thuyền, như trên tất cả các thuyền Trung Hoa.

Đàng lái được « phủ » từ « chỗ phòng tròn loe ra » gợi nhớ đến thuyền nhỏ ba buồm sê-béc, thuyền buồm nhẹ của Địa Trung Hải và những tàu thuyền khác vùng Cận Đông, và không có đài cao sau đuôi thuyền Trung Hoa chìa ra biển từ một độ cao

đáng kể. Loại ban công, được trang trí cột lan can được tạo thành từ hai má thuyền, những « cánh nhỏ » nâng trên tấm nghiêng trong phần kéo dài của lòng thuyền. Những hoạ tiết đa dạng, luôn luôn tối, trang trí tấm bảng, phía trên sườn thuyền.

Con thuyền được bắt boong đằng mũi thuyền với một mái trung tâm bằng dúc hai mái.

Bộ cột bao gồm một cột buồm lớn của một phần lực và của một cột buồm mũi có thể hạ thấp xuống, nghiêng xuống đằng mũi thuyền. Không bao giờ có cột buồm lái hay cột buồm con cho buồm nhỏ ở cuối lái. Việc gia cố đỉnh cột buồm lớn cần phải có một chong chóng gió hay con quay gió. Bộ dây néo cột buồm căng thẳng bằng một pa-lăng ngoắc bằng sào đằng đầu ghe. Chỉ có ba dây néo dùng cho cột buồm lớn thường thường với một bộ dây lãn dúc trên những chỗ cao.

Bộ buồm giống hệt với buồm cổ điển của các bờ biển Amoy đảo Hải Nam. Nó có độ đổ AV có nhiều cạnh và được cột dây gân từ một khung gỗ nhẹ, thường là bằng tre. Nó được làm bằng nhiều miếng cọ khâu ghép lại và được luồn dây qua theo vòng cung đồng tâm từ đằng lái về đằng mũi ghe. Trục neo được làm bằng gỗ « traon » .

---

*(1) Chuyên khảo này được đặt ở đây để nhóm chung với tất cả các thuyền mảnh Trung Hoa.*

---

Buồm chảo là thứ người ta đã quen nhìn thấy trên những Ghe Mành miền Nam Trung Hoa và nó sẽ được mô tả lại kỹ hơn. Những ván thẳng bằng, những dây kéo buồm và những dây lèo buồm được siết chặt trên những dây thừng kéo vật nặng và cố định pa-lăng và vòng móc buồm của những trục căng buồm là một chuỗi sắt kiểu thông dụng.

Thiết bị điều khiển thuyền chỉ khác với thiết bị của xuồng Chaleum cố định trên phần đuôi thuyền bằng một bản lề. Một pa-lăng thắt gút, ròng rọc kép, buộc vòng trên bề mặt bánh lái, thừng chảo trong những hoạt động nâng lên.

Ở chân cột buồm lớn, một neo nằm giúp thừng chảo của dây lèo buồm, và một cột buồm thứ hai, phía sau cột buồm mũi, được dùng cho việc nhổ neo. Cuối cùng cùng có ba cột buồm một thắt gút được thiết lập trên gờ thuyền đằng lái.

\*\*\*

Loại thứ hai của chiếc thuyền mảnh này còn tồn tại trong Vịnh, tải trọng trung bình 20 tấn. Nó được đóng ở Sré-Umbell ở cuối vịnh Kom Pong Som, vùng rừng bạt ngàn đủ giống loài cây. Nhìn chung loại được sử dụng là gỗ « dom chloeu klong » (tên khoa học *Dipterocarpus Tuberculatus* Roxb).

Buồm mũi là một bộ buồm một phần ba, của loại buồm An Nam, với sà mép dưới buồm trục lãn và các dây giữ trục xiên, trong khi buồm lớn của Trung Hoa (xem trang hình XLV).

Thân thuyền Chaleum, có mái Ghe Cửa, được quy định nằm đằng lái bằng một loại sàn tàu tạo nên boong đuôi. Một cần trục con dê để nâng bánh lái được thấy ở vị trí này. Nó cũng dùng để lái dây lèo buồm.

Những ngàm tựa chèo có vòng dây xê dịch cho những mái chèo.

# THUYỀN CÂU TRUNG HOA TẠI VỊNH HẠ LONG

Những thuyền mảnh này được đóng ở Pakhoi, được trang bị boong câu cá đẹp như tranh của vịnh Apowan, đảo Cát Bà, và hoạt động tại Vịnh Hạ Long, trên thân nước của vịnh Bái Tử Long hay ngoài khơi đảo Norway, trên bãi đánh cá đảo nhỏ Bạch Long Vĩ, chính giữa vịnh Bắc Bộ.

Ghe thuyền đi đến các chỗ đánh bắt cá, thường vào tháng Chín, đầu mùa gió Đông Bắc và đánh cá lưới rê tập thể phường hội (từng cặp) cho đến tháng Tư. Họ tháo băng ghế ngồi chèo thuyền ra vào thời điểm này để tu sửa thuyền trong những vũng của vịnh Hạ Long hay trên những bãi biển vùng phụ cận.

Vào lúc này, cảng vịnh Apowan phủ đầy các thân thuyền, buồm, tàu chở hàng, thuyền du-du, thuyền tam bản : Sự pha trộn màu sắc cờ đuôi nheo, cờ hiệu, những bản đồng vàng ánh, những dây kéo tới đỉnh cột buồm, chính giữa những tiếng gọi í ới, tiếng hét đình tai, tiếng rờn rọc cọt két, những tiếng rao hàng đơn điệu vắng vắng trên sông nước, tiếng trống dồn, tiếng công chiêng mừng việc trang bị một ghe mảnh mạn cao quay lại Kouang-Tong hay cảng nào đó của Foutchéou hay Foukien.

\*\*\*

Chiếc thuyền mảnh đánh cá này, thật sự là loại thuyền sa lúp một buồm hay thuyền cốt một buồm, tải trọng từ 25 đến 40 tấn, được phân biệt nhờ vào một bảng rộng bằng lái vượt qua những ván be bo tàu tạo thành hai « cánh », có sống mũi nhô ra, đóng khung đuôi tàu ghe được nâng lên và hợp nhất theo chiều cao bằng một thanh ngang làm mẫu bền chắc.

Một bộ thuyền ba cột buồm có thân phình to kết thúc tại mỏn nước bằng một đai mạn thuyền bảo vệ những mạn sườn tàu trong việc đánh bắt cá lưới rê.

Thân tàu, theo những đặc tính đóng tàu Trung Hoa và được ngăn thành ô theo chiều rộng bằng vách ngăn làm tròn vai trò then ngang hay những ván be vỏ thuyền nằm ngang. Nó được cột dây gân từ một tiếp gần như rất rõ ràng, để dễ dàng đẩy vào bờ. Đẳng mũi thuyền nhọn với một mũi có đường rãnh, một bộ phận rẽ nước và một thanh kẹp ngăn lệch đường ở miếng bri-ông.

Con thuyền này luôn được bắt boong, có đầy đủ ván lót, với một buồng ca-bin nằm chính giữa, đằng sau cột buồm.

Đặc tính :	Chiều dài tổng thể	15m80
	Chiều rộng then phác buồm	4m90
	Chu vi	6m70
	Tải trọng	30 tấn (ở hải quan)

Chỉ cho phép có một cột buồm thẳng, có thể hạ và dựng buồm trên má cột buồm. Đúc khuôn ở cả hai đầu hợp lại cách khoảng bằng những chuỗi sắt.

Bộ buồm bao gồm : một buồm lớn và một buồm mũi đóng mè được trang bị chảo trên vòng dây. Buồm bằng vải cô-tông hay bện bằng chiều mây (hay rơm rạ). Đây là buồm Trung Hoa cổ điển bền chắc có hình con thoi, chống lên tấm che hình lục giác ngày càng đồ xuống được nối với một dây lèo buồm duy nhất bản một bộ dây được tập trung lại, tiện dụng, trong một ròng rọc không có bánh ròng rọc.

Mỗi một đường gân là một « trục căng buồm », cái cao nhất kiểm soát toàn bộ. Cái cuối cùng này là một miếng chắc chắn bằng gỗ, tương đối nặng, được khoét lỗ xoắn dây cho phép luồn dây mạn gió trên qua ghép lại và được kéo nghiêng sào hay dây trục căng buồm bằng dây kéo buồm chảo thẳng đứng.

Mỗi « trục căng buồm » được trang bị bằng vải cột buồm hay một vòng cột buồm mang cột buồm, hợp chúng với nhau bằng một hay nhiều thứ khác bằng một bộ ròng rọc buộc vào mỗi bên chóp mũi của những đường gân đúc.

Một dây thừng kéo vật nặng và cố định pa-lăng kéo tất cả tựa lên cột buồm, tránh né cột buồm sail rộng có khuynh hướng bị gió thổi trệch đường. Tóm lại, những băng vải cột buồm dùng để buộc buồm vào cột buồm.

Mũi dây kéo buồm được buộc lại tại đây, cũng nó, nhờ một cáp lái khởi động bằng một pa-lăng.

Hai dây néo sào căng buồm kéo vật nặng và cố định pa-lăng, một trong mỗi bên bờ, đỡ toàn bộ buồm.

Buồm mũi đóng mè, bộ buồm chung cho con thuyền này và cho thuyền Hồ Nam Tiên (xem các bài sau), được néo dây buồm trên một dây căng buồm được đúc ở đầu cột buồm, được đan mắt lưới lần lượt trên mũi ghe. Mỗi một đầu đóng mè la-ti mang một vành đai siết chặt dây căng buồm.

Thừng chảo được kiểm bằng dây thừng hạ cột buồm dễ dàng không thể tưởng, buồm tự gập lại tự động bằng một bộ tráng mè la-ti, như là một cây quạt.

\*\*\*

Bánh lái là một loại của thuyền mảnh HongKong được tìm thấy trong vùng vịnh Hạ Long có ở chiếc Trà Cổ và tại vùng Châu thổ sông Hồng, trên những chiếc thuyền con đi sông nước.

Bề mặt bánh lái rất rộng đục lỗ hình thoi mà chúng ta tin rằng mục đích của nó là để giảm bớt sức nặng của sàn tàu. Trục bánh lái bằng qua một lỗ luồn trục lái được khoét trong bánh lái tàu ngang hợp thành những cánh và siết chặt lại, ở chóp dưới của bảng đuôi tàu trong một loại vòng kiềng nối lỏng, có đóng mè và siết đinh ốc trên thân ghe.

Bánh lái được treo, đan mắc lưới vào một chuỗi quanh tạo thành đuôi ghe của một máy neo nằm ở lái được chỉnh theo kích thước của bánh lái.

Chiếc thuyền mảnh cá này, được đánh bóng bằng một loại dầu lấy từ gỗ, không có con mắt ở mũi thuyền.

# THUYỀN CÂU CONG-HONG

Đây là loại thuyền nhỏ lạ kỳ mà sự độc đáo của nó ở chỗ đăng lái mở rộng thoáng đãng, hình bán nguyệt, và nâng lên từ một boong tàu bằng tre trên đó dựng một cột buồm lái nhỏ nhẹ.

Bỏ qua sự mất vệ sinh, những bãi đóng tàu bốc lên mùi cá thối rữa và nước mắm, đặc tính của loại tàu bè đánh cá này lấy lên của một thành phố Trung Hoa của bờ biển này, Cong Hong, không xa thủ phủ Pac-Long.

Thấp ở đăng mũi với một mũi tàu kết thúc hình chữ T hay mũi nhọn, không có sóng mũi tàu, đăng lái mở ra trên một vòng cung, một bộ rẻ sườn vòm gỗ tròn đăng lái kích thước khổng lồ trên những bề mặt từ chỗ đó những ván be thân tàu được áp vào.

Một vách ngăn bảo vệ giàn tàu, kết thúc ở trên cao của cầu tàu, vách ngăn hơi đủ để ngăn cản nước tràn đấm tàu bằng cửa sổ thành tàu mở thể hiện đuôi tàu.

Bộ rẻ sườn chính, như trên tất cả những thuyền mảnh Trung Hoa nằm ở đăng lái ngang.

Cầu tàu rất thấp, hầu như ở các đáy tàu, hầu như tại các đáy tàu, để khi ghe mảnh chở nặng. Nó nằm trên mực nước biển.

Việc đóng tàu được làm trên tiếp, từ việc rót khuôn đúc, theo cách Trung Hoa, được chia khoang từ một loạt vách ngăn kín được chốt trên những thanh đà, cho phép đánh bắt cá phân các loại cá theo chủng loại.

Bộ buồm, một loại buồm cổ điển miền Nam Trung Hoa, từ một bề mặt đáng kể.

Thiết bị lái tàu, có bề mặt bánh lái yếu, được đẩy xiên về phía sau thuyền như một mái chèo. Nó tương đối rất nhẹ với những bánh lái Trung Hoa nặng và được vận hành nhờ vào một pa-lăng đúc trên trục bánh lái và từ đó điểm buộc cố định được móc vào một đỉnh khuy phía trên khoang thượng đuôi tàu.

Để ý thấy là bề rộng của con tàu này chiều rộng của con thuyền này gắn chặt vào bệ cố định lớn bằng ngang tạo nên một chiếc thuyền đánh cá đánh liều, mặc dù đệm chống đăng lái rất yếu, cho biển cả « dập vùi liên hồi ».



# TRUNG HOA

## THUYỀN KOUPANG Ở FORT-BAYARD (HAY QUẢNG CHÂU LOAN)

Trên các bờ của lãnh thổ Trung Quốc 850 km<sup>2</sup> này, đã quy phục Pháp quốc suốt 99 năm, ngày 16/11/1899, một công trình đường xá không loè loẹt như một mũi tàu lưu giữ mãi kỷ niệm về các thủy thủ của nữ thần Amphitrite – những người đầu tiên, nước Pháp đã ghé vào góc bờ này.

Những tên gọi bằng tiếng Pháp vạch ranh giới đường chân trời các núi trọc, các phong cảnh cát, biển nhấp nhô.

Fort-Bayard – Port-Beaumont – Point-Perdrix – Feux Portalis – đảo Fascines – vịnh quan thoại – đảo Aigrettes – con kênh Estoc – núi Jacquelin.

Một thành phố có những nóc nhà màu hồng, một nhà thờ, một cảng cầu tàu trơn trượt sủi bọt. Đây là vùng Fort-Bayard, bến cảng hoà bình ở khắp Trung Hoa vẫn còn rất hỗn độn, trong đó có một số thuyền mảnh có đuôi tàu cổ xưa trợn lẩn rùng cột buồm.

Chiếc koupang, loại nhỏ nhất của nó có tên gốc là Tang Way, là chiếc thuyền to có một cột buồm, tải trọng boong tàu có thể đạt đến 130 tấn, hoặc là 1110 đến 1800 tạ. Nó vẫn là chiếc thông dụng nhất trong tải trọng giới hạn dưới 30 tấn.

Được đóng trên lãnh thổ Trung Hoa của hầu hết đảo Lai Châu, bằng gỗ đến từ những nơi như Moun-T'ao, Lim-Kong, Wa-Lo, v.v. nó có sự khác biệt rất bí ẩn (đặc biệt là những chiếc tang-way) có một tấm ngăn lệch dòng trượt được nằm đằng mũi và ra miếng gỗ cong nối tiếp với mũi ghe.

Chúng ta không biết một mẫu tàu khác sử dụng kiểu tấm ngăn lệch dòng này, ngoại trừ được làm từ một chiếc thuyền con mà chúng ta đã tìm thấy ở trên cao của mũi Falaise, tại miền Bắc An Nam, và từ đó tấm ngăn lệch dòng trượt ngang mũi tàu thuyền.

Chiều dài của chiếc Koupang có thể vượt quá 28 mét, chiều rộng then phác buồm 6 m 50 và sâu 2 mét.

Việc đóng tàu được thực hiện trên tiếp của phản lực mà yếu tố bộ rẻ sườn phân chia trên cả 40 cm. Những bộ rẻ sườn đóng chốt trên những thanh đà hơi được đểo lượn để khít với các tấm đáy của thuyền bè và hình dạng của những điểm nối đáy và mạn sườn. Những then ngang cứng cáp mà năm then từ đó đóng nhô ra bên ngoài, gia cố bên hông của những bộ rẻ sườn chống trên những vách ngăn của loại thông

thường ngăn chia thân tàu thành khoang. Những khoang này có 20 thanh, sắp xếp phát sinh nhất là từ cái mà chiếc koupang được sử dụng cho những hoạt động đánh bắt cá cần thiết cho nhiều khoang hầm cá.

Không có sống mạn dọc.

Đằng trước nhón, có mũi ghe hầu như được bao ngoài bằng những ván be. Sống dọc đáy tàu có lan can mạn tàu rộng phù hợp bằng cách đóng nhô ra, đường mớn nước để nâng cao đẳng lái tàu định ranh giới những đường lòng tàu.

Làm đầy các khoảng trống của đường cong này, những tấm ván be phần nổi tàu được làm khớp với bề mặt bên trong của sống dọc đáy tàu là chỗ được đóng đinh. Để một con tàu trên mặt nước giống một mặt phẳng có có thành tàu thẳng đứng.

Từ những dạng lòng tàu chỉ nổi mũi và đuôi thuyền trên mặt nước những ván be của nó được nâng lên dữ dội, phân chia đẳng lái thuyền thành hai phần cong lưỡilằm được phân biệt bằng một đường xẻ rộng cho băng qua bánh lái tàu. Một vách ngăn bên trong đóng « hộp kim loại chứa khí » nhúng ngập trong nước biển, tách riêng ra, như chúng ta đã từng thấy nó ở chỗ khác, phần còn lại của con tàu. Một bánh lái hu-đi nhập với hai phần cong lưỡilằm, theo một kiểu thông thường.

Chiếc Koupang được bắt cầu phen điều khiển có thể tháo lắp được. Một mái khoang vượt qua phần đằng sau con tàu, trong khoảng gian boong từ đó một « tai kong » (người lái tàu) và gia đình của anh ta.

Tác phẩm này chỉ có một cột buồm rất nặng, liền một khối, được néo dây trên các dụng cụ ròng rọc đi biển và được trang bị dây chèo có buồm Trung Hoa, bằng chiếu bất luận dây đan lại những khoảng giữa hai bộ ván be để tránh bị xé rách. Đây là buồm và buồm chèo cổ điển Trung Hoa, tuy nhiên trọng lượng đáng kể. Ở chỗ đậu tàu, cánh buồm đôi khi được buộc lại, được phủ những lớp vỏ chiếu đan để làm chỗ chú mưa và ẩm ướt.

Cột buồm bập bênh giữa hai má cột buồm.

Tấm ngăn lệch dòng là một đế hình chữ nhật, như chúng ta đã nói ở trên, nằm trong một cái ngăn trệch đường dẫn đến miếng bri-ông. Việc lắp đặt này tuy nhiên không phổ biến. Người ta tìm thấy các chiếc Koupang có cùng tấm ngăn lệch dòng ở cuối lái ghe, chính xác một phần ba phía trước tàu, như trên phần lớn những thuyền mảnh Trung Hoa.

Người ta không gặp trên chiếc Koupang hình vẽ trang trí nào. Một bánh lái tàu đơn, đằng sống mũi tàu, dùng để băng qua những mỏ neo.

# CHIẾC HỒ NAM TIÊN Ở ĐẢO HẢI NAM VÀ GHE MÀNH PA-KHOI

Có mặt trên toàn vùng bờ biển Trung Hoa từ các chiếc tàu rất khác nhau vừa ở dạng thân tàu vừa ở việc lắp đặt bộ buồm. Không thể mô tả tất cả chúng trong khuôn khổ bài nghiên cứu này. Đơn giản chúng ta kể đến chiếc Hồ Nam Tiên từ tên địa phương của đảo lớn Hải Nam là nơi nó được đóng, bởi vì chiếc thuyền nhỏ này, từ độ đo rất đặc biệt, được tìm thấy, buôn bán và đánh bắt cá, trên tất cả các bờ biển Bắc Kỳ. Đối với phần còn lại, mà đủ để thông tin cho độ giả liên quan đến vài sự đa dạng thuyền buồm Trung Hoa, cuốn sách minh họa những sàn tàu tô màu xinh đẹp của Yvon A. Donnelly, tác giả đã kể ra trong các trang của cuốn sách này.

Cũng như những thuyền mảnh đánh cá Cát Bà, chiếc Hồ Nam Tiên là một thuyền trọng tải trung bình, một cột buồm, tuy nhiên có bổ sung thêm một cột buồm lái nhẹ.

Thuyền được đóng mũi rất thon với cái mũi tiến ra phía trước hầu như nằm ngang do góc mũi thuyền cứng cáp, nó có hình dạng đuôi tàu tương tự với chiếc Koupanng của Fort-Bayard. Mức nổi cầu yếu và các mạn sườn được nâng lên bằng những lan can xung quanh boong hơi vượt qua một mạn thuyền phình to rất nổi bật.

Kiểu đóng tàu là kiểu thuyền mảnh Trung Hoa quen thuộc được chia bên trong thành các khoang ghe tất cả khoảng chừng hai mét.

Đặc tính của ghe này được liệt kê sau đây :

Bề dài	18m
Bề rộng	4m
Chu vi	6m70
Tải trọng	35 tấn

Những ván be được nâng lên rõ rệt, tạo nên đặng lái hai mũi gia tăng thành chỗ xẻ rãnh lớn, tăng đặc tính chiếc Koupanng vùng Fort-Bayard. Nhưng trong khi trên chiếc cuối cùng này một bánh lái đơn hu-đi nối với hai đầu mút đuôi ghe, trên chiếc Hồ Nam Tiên một bảng tô màu lộng lẫy được lồng khích với phần trên của đường rãnh. Một ban công thanh lịch, rất nhẹ, như trong trạng thái thăng bằng không ổn định, chia mũi tàu ở trên ra bằng cách vượt ra mỗi bên bờ tàu. Là khoang thượng đuôi tàu mà từ đó sườn tàu chính nằm trên mái cao rộng rãi đến tận vách ngăn đặng lái tàu của « hộp kim loại chứa khí». Trên khoang thượng đuôi tàu này, cột buồm lái nhỏ sẽ được trồng ở ngay chính giữa.

Cột buồm liền một khối, được néo dây nhờ các dụng cụ ròng rọc đi biển. Một dây néo tạo thành mũi đặng phía trước tàu. Là dây căng buồm trên đó sẽ được ngoắc bằng sào móc, thông qua các vòng dây, một mũi buồm chiếu, được trang bị sào đỡ buồm, với một cột buồm hạ và dây néo sào căng buồm (1).

Thiết bị điều khiển lái có mặt bánh lái cong, phần trên bo rất tròn và có đuôi cứng cáp. Trục bánh lái trong khoang ghe ngập nước được treo ngang một lỗ luồn trục lái, được kiểm lại đơn giản bằng một sợi cáp quanh một mái neo nằm nhỏ.

Hãy để ý đến tám ngăn lệch dòng quen thuộc, ở một phần ba phía trước, trở thành thông dụng trên những tàu bè Trung Hoa, cùng lúc kẹp nó với miếng bri-ông.

Một con mắt to màu trắng chạm nổi, tròn xeo, tròng màu đen, hơi hình trái xoan, cấn các má của một mũi ghe được tô màu son đỏ tươi sặc sỡ.

Với mũi và đuôi tàu được tô màu sồng động hài hoà chuẩn bị sẵn những miếng bện lại, những hình vẽ trang trí cây dừa, những « pa-koua », chiếc Hồ Nam Tiên giải nghĩa cho cái tên « thuyền chuồn chuồn » mà những người đánh cá Bắc Kỳ ở vịnh Hạ Long đặt cho nó.

Nổi tiếng cùng với chiếc Trà Cổ như một trong những tàu lang thang trong vịnh, mãi đến những năm gần đây, nó là chiếc thuyền mảnh ưa thích của bọn hải tặc, lợi dụng các luồng khí và dòng nước kém nhất ở eo biển Hải Nam và các chỗ che giấu tại vịnh Hạ Long, đến sóng sủi bọt ở các bờ biển của chúng ta. Máu đỏ rơi xuống, con chuồn chuồn chết, các thương gia chân thật thông dong trên biển, nã đạn bằng các khẩu pháo cổ hay gần đây bằng các khẩu tiểu liên, luôn sẵn sàng nã đạn không vì lý do gì, chỉ để cho vui gây kinh hãi những người đánh cá vô hại, hay để vinh danh lá cờ cướp biển của mình.

---

*(1) Dáng vẻ của buồm chèo được S. Millot, mô tả lại trong hình 48. Ông nói (trang 36) đã nhận ra nó trong eo biển Hải Nam vào năm 1898.*

---

Những chiếc thuyền mảnh Pakhoi, tải trọng 45 tấn, có các dạng đuôi tàu đăng lái nhọn, có mũi tàu, ở tám bảng rộng Trung Hoa Foutcheou gợi nhớ đến các phần sau của tàu cổ ca-ra-ven.

Đó là chiếc có ba cột buồm dọc Châu Á rất phổ biết ở Trung Hoa với những dạng thân thuyền rõ ràng là đồng bộ với những thân của Ghe Trường Hội An.

Chúng ta không mô tả những chi tiết đóng tàu nhưng đơn giản ghi nhớ là nó sử dụng và nó cũng là thanh kẹp ở miếng gỗ cong nối tiếp với mũi ghe cùng lúc tám ngăn lệch dòng tại một phần ba đằng lái tàu.

Một phần các tấm ván be thân tàu kết hợp với sàn tàu che khuất mũi tàu và cho đằng mũi một dáng mũi ép lại. Đằng trước mũi được làm dẹp lại và vượt lên từ một tấm làm nhỏ đi dành cho một người canh gác ở « cần kéo neo ».

Đằng lái tàu tương tự như cái ở ghe mảnh Cong Hong. Nhưng trong khi cái cuối này có đuôi tàu hoàn toàn mở rộng, ở đây lại đóng kín bằng một tấm bảng rộng mà chỗ xẻ giữa nằm ở trục bánh lái được đóng sừn trên ba mặt của một cái lồng hẹp và không còn được phân chia đằng mũi bằng một vách ngăn. Do đó, toàn bộ khoảng gian boong phía sau được sử dụng như « ban công loggia » của Taikong với cửa sổ mái nhỏ mở ra dưới thành tàu, như xưa kia trong tàu hải quân gỗ các cửa sổ thành tàu thụt lui.

Chính khoang thượng đuôi tàu nhẹ mà chiếc Hồ Nam tiên, ban công chia ra biển nhiều hơn 10 mét.

Phần lái này gợi nhớ nhiều đến thứ của những chiếc thuyền buồm cổ điển to lớn của Bồ Đào Nha sử dụng vào thế kỷ 16.

## GHE MÀNH KOUANG TONG

Toàn bộ hàng hải Trung Hoa với những tập quán của một thời đại khác, một thiết kế riêng theo hình dạng lòng tàu, kiểu mái chèo đẩy, những cấu trúc thượng tầng gờ thượng vẫn sống lại vào thời kỳ nay, được gắn chặt hơn bao giờ hết bằng lực bảo tồn và xâm nhập này định tính cách cho nó.

Một thực tế chi phối việc đóng tàu Trung Hoa : sử dụng gió xuôi chiều. Động cơ lớn này chính là gió mùa, thổi ổn định sáu tháng theo một chiều và sau tháng theo một chiều khác, trên những bờ biển Đông, được điều chỉnh một lần cho mỗi hoạt động trao đổi và vận chuyển buôn bán đường thủy của vùng Châu Á, trong đó đã vượt qua những bậc thầy – tàu thuyền buôn là của Trung Hoa.

Được nghiên cứu hoàn thiện và đặt trong đường nước chảy, những chiếc tàu này rõ ràng không có một khổ gằm cầu, theo hướng gió thổi những chuyến rong rêu đáng chú ý, nhờ vào một bộ buồm đáng kể và việc cố định ngang được gắn chặt bằng một bề ngang của đoạn chính còn lại. Các hình dạng của nó, kết quả của nhiều thế kỷ thực hiện, được thiết lập theo một tải trọng không vượt quá 400 tấn (thường từ 180 đến 250 tấn).

Hoạt động của nó gồm có một thủy thủ đoàn tối đa có 15 người và những mức giá cước vận chuyển rất thấp dường như không bao giờ có lợi nhuận.

Thuyền mành Kouang-Tong được trang bị buồm chèo ba cột buồm với một buồm mũi được kéo nghiêng ra đằng mũi, đài sau đuôi tàu có ban công và « các cánh », là chiếc tàu buôn ven bờ xuất sắc của miền nam Trung Hoa.

\*\*\*

Không có so sánh nào có thể chấp nhận được giữa một thuyền ba buồm Châu Âu và một thuyền nặng Trung Hoa Koupanng mà việc đi quanh co của chiếc này thật là nặng nhọc khó khăn trong khi chiếc đầu tiên lại lướt gió như trò chơi. Nó không thật sự là những thuyền mành buôn bán Trung Hoa sử dụng tốc độ gần 8/4. Ngược lại, tại những vùng biển trũng sâu, có thể chúng không thể giữ thế chống giông bằng phần mũi tàu. Mũi của nó, thấp trên mặt nước, lập tức ngập nước. Thường không thường không thể thoát ra, có nguy cơ phá vỡ bánh lái, luôn luôn có kích thước không thể tưởng tượng nổi, thế là chúng được đặt nằm ngang và ngăn lệch dòng, được biển đẩy ra phía trước. Cũng không thể tin nổi là nó là vậy, nó đến để chịu đựng tấn công của sóng biển nhờ vào bề rộng và nhờ sự thẳng bằng tuyệt vời của bộ buồm. Trong những trường hợp cùng cực, thế là nó bị gập lại và số phận được định đoạt bằng những máy bơm.

\*\*\*

Chắc chúng ta đều bằng lòng ở đây cho phép độc giả xem xét thực tế « cánh buồm » một vài ghi nhận và một vài chi tiết định tính chiếc thuyền Trung Hoa.

Cánh buồm biết bao lần được miêu tả là bằng vải cô tông hay chiếu cói, được cột dây gân trực căng buồm thường từ kích thước của một cây nhỏ. Mỗi buồm trong bộ buồm có một dây lèo buồm được nối với cái tiếp theo bằng một ngã rẽ. Dây lèo buồm cao nhất là một miếng ngắn nhưng rất nặng, được làm mỏng phân nửa làm bằng gỗ trên một cạnh và được trang bị các lỗ xâu dây để luồn dây qua và ghép lại cánh buồm. Chính nó kiềm giữ thùng chèo hạ trực tàu.

Hai dây néo sào căng buồm dưới đường gân cuối và được đeo vòng cái này với cái kia bằng một đỉnh chốt. Các dây néo căng buồm này được điều chỉnh bằng một dây cố định pa-lăng.

Trên những chiếc tải trọng lớn, người ta để ý thấy độ nghiêng đằng trước của cánh buồm được nhân đôi từ một chuỗi để kéo căng thẳng đứng hơn.

Mỗi một trực căng buồm mang một « dây vén màn » đai lấy cột buồm.

Do sức nặng đáng kể của buồm đè nặng đằng lái tàu, độ nghiêng đằng trước có xu hướng nâng mũi, chính trong khi, để trở lại vị trí thẳng đứng, mỗi một trực tàu được trang bị một cáp lái được đai cột buồm bằng một vòng cột buồm.

Khi người ta cần đổi chỗ thuyền mảnh có mái chèo, kiểu đẩy tới được người Hoa rất thích là mái chèo ngoáy bên hông.

Mái chèo ngoáy bao gồm hai đoạn được kết nối, mái chèo ở phía dưới, và nằm trên một mũi được cắm trên một then ngang có thể tháo lắp mà người ta bố trí như những xà buộc thuyền nhỏ bên hông trên những mạn sườn ghe thuyền. Có nhiều mái chèo ngoáy mỗi mạn.

Độ nghiêng bánh lái chỉnh bằng thùng chèo được điều khiển trên một tay cầm. Vậy là người ta truyền một chuyển động tới lui luân phiên và chiếc thuyền mảnh tiến tới không cần cố gắng gì nhiều, như được lột xác bằng những mái chèo đơn giản.

Người ta tìm lại trên những chiếc ghe mảnh này tất cả các dụng cụ tàu biển và thậm chí một vài tập quán điều chỉnh cuộc sống của các thủy thủ xưa kia.

Chiếc « tai-kon » là « nhân công tối cao », bậc thầy thật sự ven biển sau « đức Phật ». Người lái tàu thủy, đứng « đầu sóng ngọn gió », giữ những thùng chèo di động, dây pa-lăng bánh lái và giữ cố định những con mắt, trong buồng lái, kim nam châm nhỏ chỉ hướng, nhỏ xíu nằm ở trung tâm của một biểu đồ gió ở những khu vực phức tạp. Một cái riu cặp vào kéo dài bất động ở các chân của nó, trong khi dọc theo các gờ xung quanh boong, sau những mái tôn cũ, những súng cối cổ điển có dây chống giật, được nâng lên trên chỗ nắp bằng gỗ, « nòng » rỉ sét giương ra ngoài khơi, để gây sự sợ hãi cho bọn hải tặc hơn là để bảo vệ con tàu chở hàng hóa.

Ở đây người ta tìm thấy những « xác tàu bè », những thùng nước ngọt lớn, cho đến « thùng của trực bánh lái » hay « hộp mẫu hàng » chứa một sợi thùng ngâm lưu huỳnh và chất kali-nitrat để giữ lửa trên tàu.

Và để hoàn toàn ảo ảnh, đôi khi một đuôi tàu định mệnh to lớn dựng đứng trên gờ, đèn lồng gỗ được chạm khắc và mạ vàng như những tàu buồm huênh hoang xưa kia vẫn mang chúng.

Những đồ thờ cúng luôn được dâng lên cho các vị như « Quan Âm » hay « Ma-tso-po », nữ thần giám hộ thủy thủ, vị nữ thần của lòng khoan dung, « người con gái

đáng kính của sóng biển », « Con mắt của hàng ngàn dặm » và « Lỗ tai của cơn gió tốt ».

Người ta tìm thấy trong tất cả những hậu điện của con tàu thường lui tới vũng tàu Apowan và ngày thứ 23 của tháng thứ ba ngày lễ kỷ niệm của chiếc tàu, vậy là lan can lớn xung quanh boong tàu được kéo lên. Và vào ngày này, trong cảnh huyền ảo của trống và cồng chiêng đánh lên nhịp nhàng bởi hai người đàn ông cơ bắp, đội mũ dẹp rộng vành, đứng trên khoang thượng đuôi tàu, cùng lúc thổi thủ đoàn như trẻ con gọi gió bằng một bài kinh cầu dài thông đơn điệu : « lu, lu, lu, lu.... ».

# TỪ ĐIỂN CHÚ GIẢI THÀNH NGỮ HÀNG HẢI QUAN TRỌNG CÓ TRONG SÁCH

Ghi chú: Các từ ngữ phong phú trong một mục được xếp thứ tự ABC để định nghĩa.

## A

**Abaca: chuỗi sợi Abaca:** Một loại chuỗi sợi dùng để làm thừng chèo.

**Abattage en carène: lật lòng tàu:** Hoạt động lật nghiêng một tàu bè về một phía mạn để xem xét phía mạn bên kia của lòng tàu.

**Caccastillage: phần nổi tàu:** Đài trước mũi và sau đuôi tàu của những tàu bè xưa và trên những tàu bè hiện đại, phần trên của những phần tàu trên mớn nước và phần tàu dưới mớn nước thay thế cho chúng.

**Accon: thuyền đáy bằng:** Loại sà lan có đáy bằng phẳng

**Agrès: buồm chèo:** Tất cả mọi vật dụng tạo nên bộ cột buồm, cũng được dùng chỉ bánh lái của một thuyền nhỏ, của máy bay, ngàm dựa chèo, vòng dây nhỏ...

**Aiguillots: chốt trục:** Phần mạnh mẽ của những bản lề được cố định trên phần mỏng của bánh lái và dùng để làm bản lề.

**Allonge: Đoạn nổi:** Không có chuyên môn gì khác, chỉ có nghĩa là đoạn nổi bộ rơ sườn, một miếng dựng lên cho phép chồng thêm những miếng khác.

**Allure: Chiều hướng gió:** Quy đi hướng đi của thuyền buồm trên lộ trình so với hướng gió.

**Amener: Hạ buồm:** Hạ buồm hay hạ cờ.



**Amure: dây néo buồm:** bộ dây dùng để cố định góc thấp của một cánh buồm của mạn sườn gió. (Néo một dây buồm). Mạn phải, mạn trái néo dây buồm: xếp đặt những cánh buồm để nhận gió thổi từ mạn phải, mạn trái.

**Anguillers: các lỗ thanh đà hút nước đáy thuyền:** Những lỗ nhỏ khoét dưới thấp các thanh đà ngang đáy thuyền, cho phép máy bơm giàn thuyền hút nước đáy thuyền trên toàn bộ chiều dài con thuyền.

**Antenne: dây căng buồm:** dây trực dài căng buồm La Tinh.

**Apparau: dụng cụ tàu biển:** buồm chèo và tất cả đồ dùng trên tàu nói chung. Thường dùng ở số nhiều.

**Apiquer:** kéo nghiêng sào hay dây trực căng buồm

**Arcasse: khung thuyền, sườn gỗ một con thuyền:** khung gỗ dạng lái của một con thuyền, ở phía trên hay phía sau của phần đuôi thuyền.

**Khoan ghe máy bơm Archipompe:** khoan ghe gồm một miếng cắt bao quanh thân các máy bơm, trong tàu gỗ, được tìm thấy phía sau cột buồm lớn.

**Ardent:** Khuynh hướng một con thuyền tiến gần đến trực hướng gió của nó để đón mũi thuyền (lái về hướng gió), nếu thả không điều khiển bánh lái.

**Ariser:** Cuốn bót buồm lại.

**Armer:** Trang bị một tàu thủy để có khả năng đi biển.

**Artimon:** Cột buồm đằng lái. Buồm có cột buồm đằng lái.

**Aurique: buồm dọc ô - rít:** Để chỉ một loại buồm hình thang có các cạnh bên không đối xứng. Thuyền buồm dọc.

**Aussière:** Dây chèo.

## B

**Bârbord: mạn trái thuyền:** Mạn trái thuyền nhìn từ đằng lái ra đằng mũi.

**Balancine: dây néo sào căng buồm:** bộ dây đỡ hai đầu của thanh trụ dài, của một trục căng cột buồm, v.v. và dùng để giữ nó nằm ngang. Nếu một trong những đầu đã được chốt cách khác (vào sào đỡ buồm, sào buộc buồm), thanh trụ dài phải có nhiều hơn một dây néo sào căng buồm.

**Baleston: sào kéo căng buồm:** Cột chống để đỡ tám vải căng buồm \_ tên gọi của sào chéo căng buồm ở Địa Trung Hải.

**Banc de nage:** băng ghế ngồi chèo thuyền.

**Barre: bánh lái tàu:** Thiết bị điều khiển lái, từ thanh xà thẳng tới thiết bị động cơ trợ động. Trên những thuyền mảnh, là bánh lái thẳng. **Sóng cồn:** nổi lên từ những chỗ sâu nhất, thấy ở trước các cửa sông và phải vượt qua để băng vào vùng này.

**Barre d'Hourdi: bánh lái hourdi:** Xà ngang qua sườn thuyền, phía dưới bánh lái sườn thuyền là những thanh ngang được nâng cao nhất đằng lái thuyền.

**Barrots: các then ngang:** những rầm nhỏ chịu boong tàu. Các thanh dầm: những then ngang nhỏ.

**Bastaque: dây néo cột buồm thẳng bằng pa-lăng:** dây néo cột buồm căng thẳng bằng một pa-lăng, cũng được dùng để kéo vật không nặng.

**Bastet: xà gỗ giữ khoảng chênh lệch:** Xà gỗ cố định trong những dây néo để giữ khoảng cách chênh lệch.

**Bau: xà, xà cong:** Xà uốn cong giữ độ chênh lệch của những bộ rё sườn và chịu boong tàu. Thứ được đặt trong chỗ rộng nhất của con thuyền là then phác buồm: tương ứng với thuyền hiệp chính.

**Bauquière: rầm đu đỡ mạn:** vành đai ngang đặt bên trong thuyền để nâng các đầu xà cong.

**Beaupré: cột buồm mũi:** Cột buồm chuẩn ngang nhô ra đằng mũi theo kiểu tàu Châu Âu. Trên những con thuyền nhỏ, người ta còn gọi là sào căng buồm phụ.

**Bigue: cần cầu pa-lăng:** giàn giáo tạm thời dùng để dựng buồm tàu.

**Bitte: cọc cáp:** cọc hình trụ đặt đứng để xoay các dây buộc tàu.

**Bôme ou Gui: Sà mép dưới buồm, sào đỡ buồm:** Ở Châu Âu, bên trong trục tàu trên đó căng buồm dọc ô - rít. Ở đây, mọi loại buồm đều có một sào đỡ buồm hay sà mép dưới buồm trục lặn (xem bản vẽ).

**Bordé: vỏ tàu thuyền, ván be:** vỏ bao ngoài một tàu thuyền. Mỗi một sàn gỗ đều có lớp vỏ này. Vỏ của thân tàu, vỏ của boong tàu. Người ta còn gọi là bộ vỏ tàu.

**Border: viền cạp:** Viền cạp buồm, là viền căng buồm ra từ bên dưới. Xem **éтарquer**.

**Bordure:** Mép dưới buồm.

**Bossoir: cần kéo (cho neo hay thuyền):** miếng gỗ hình to dùng để kéo một mỏ neo hay thuyền nhỏ. Nghĩa rộng là nơi để cần néo trên một con tàu.

**Bouchain:** điểm nối đáy và mạn sườn tàu.

**Bouge:** Chỗ phình ngang boong tàu.

**Bouline: dây lèo:** thiết bị điều khiển thông dụng cố định trên phần đỡ trước của một cánh buồm để canh thẳng nó và làm nó nhận được nhiều gió hơn.

**Brague: khớp luồn dây:** chỗ luồn dây dùng để cản bánh lái trượt trên những nẹp sắt, tại thiết bị thả neo.

**Bras: dây định hướng trục tàu:** bộ dây dùng để định hướng một trục tàu.

**Brasser: hướng cho đúng chiều:** hướng dây định hướng trục tàu theo chiều trục tàu mong muốn.

**Brion: miếng bri-ông:** miếng gỗ cong nối phần tiếp với mũi ghe.

## C

**Cabestan:** Tời đứng.

**Cabillot: cộc thuyền:** cộc thuyền: chốt sắt hoặc gỗ, kích thước lớn dùng để quay các dây chèo.

**Cale-bas:** thùng chèo trục tàu.

**Can:** bề mặt hẹp nhất của một ván be. Phần ván mỏng.

**Cape: thể chống đông của tàu bè:** thể tàu khi thời tiết xấu, xảy ra cho các tàu thuyền bè nhỏ, đến đầu ngọn sóng, nước biển tạt vào má thuyền đằng mũi hay thỉnh thoảng (cả những thuyền mảnh Trung Hoa) xoay chuyển dòng nhận sóng lừng ngang qua.

**Cap de Mouton:** Dụng cụ ròng rọc đi biển (xem bản vẽ).

**Capelage: hệ thống nút buộc (đầu cột buồm):** toàn bộ những dây buộc và móc dây của những thiết bị điều khiển cố định, thường nằm trên cao cột buồm.

**Capeler:** Buộc vòng dây vào, cột dây.

**Cargue: dây thu buồm:** thùng chèo chạy dùng để cuốn những cánh buồm lại để tránh gió.

**Cartahu: thùng kéo hàng:** thùng đơn hay dây thép dùng làm ròng rọc có nhiều công dụng.

**Carvelle: ca-ven:** điểm đóng đinh vuông góc hai mạn thuyền.

**Cavalier: dây thép chạy trong ròng rọc (ngựa):** dây thép hai chóp của nó được cố định vào trục và chạy trong một ròng rọc. Nằm trên dây kéo buồm chèo thẳng đứng.

**Château de poupe: đài sau đuôi tàu:** phần xây dựng trên phần đuôi tàu. Trong nghề hàng hải cổ xưa Châu Âu, cũng có đài sau đuôi tàu này.

**Chaumard: ròng rọc chaumard:** là ổ đặt trong tám mạn dầy, có hoặc không có bánh ròng rọc để luồn dây kéo qua.

**Choquer: nơi dây:** nơi lỏng dây xoay trên một cọc cáp hay đinh chốt.

**Chute:** xem **ralingue**.

**Ciseaux: buồm chéo:** là bộ buồm được xếp đặt các cánh buồm nằm như những nhánh của hai thân cây kéo, theo hướng gió thổi xuôi. Một nhánh ở mạn này, nhánh kia ở mạn kia (tàu có hai đến ba cột buồm).

**Clan: lỗ lấp bánh ròng rọc:** lỗ khoét trong tấm mạn dày để lấp đặt một bánh ròng rọc.

**Coltis:** vách ngăn đầu tiên sau mũi ghe.

**Compas: địa bàn:** Dân biển thường gọi là địa bàn chứ không gọi là la bàn.

**Corne: trục xiên nối buồm chèo:** trục xiên mà đầu dưới trục ôm lấy cột buồm bằng một hàm và được kéo nghiêng bằng một buồm chèo thẳng đứng. \_ Chóp của dây căng buồm. \_ **Dây giữ trục xiên:** Dây căng thẳng trục xiên và ngăn nó đu đưa ngang.

**Cosse: lõi dây phủ kim loại:** lõi dây hòng bằng sắt phủ kim loại nằm bên trong miệng dây chèo để tránh dây bị sòn mòn hay để nó hay dây chèo khác trượt dễ dàng trong các móc dây.

**Couples:** Bộ rẻ sườn của một con tàu.

**Courbes: các miếng cong:** tương tự vậy (không hạn định nào khác). Với các thông số kỹ thuật, là một miếng cong đặt bên trong một góc của khung sườn (để gia cố cho chắc chắn).

**Couronnement:** Gờ, rìa đằng lái tàu.

**Couture: khoảng giữa hai bộ ván be (để trét nhựa):** Khoảng giữa hai bộ ván be được trét hợp chất nhựa.

**Croupiat: Neo lái:** Neo đuôi đằng lái, thùng chèo gai dầu của neo này hoạt động theo cách đặc biệt khi ta muốn thay đổi vị trí con tàu mà máy móc hoặc buồm trợ giúp. **Neo nằm đằng lái:** Máy neo nằm được đặt đằng lái thuyền.

## D

**Débanquer:** Tháo băng ghế ngồi chèo thuyền ra. Còn chỉ tàu đánh cá rời các Bãi đảo Terre-Neuve (đảo Canada - Đông Bắc Châu Mỹ).

**Déjauger: nổi lên quá ngán nước (do mắc cạn):** không còn trong các đường nước chảy của mình nữa do đường nước rẽ giảm sút.

**Demi-clef:** thất gút đơn.

**Dérive: tấm ngán lệch dòng:** Một loại tiếp hay đế đứng chìm dưới nước khoảng giữa thuyền con hay ở mỗi cạnh sườn để ngăn cản chuyển dòng sang một bên. **Trung điểm trạch đường:** điểm sử dụng lực tổng hợp của mọi tác dụng của nước lên thuyền \_ trọng lực của mặt nghiêng chìm trong nước chỉ là trung điểm trạch đường tưởng tượng.

**Devers: buồm quặt quẹo xa trục thuyền:** chỉ một cánh buồm quặt quẹo dưới tác động của gió, trục căng buồm trên nằm xa trục thuyền hơn là mép dưới buồm.

**Diamant:** khớp nối của trục neo và các chân mỏ neo.

**Doris: xuồng câu Anh:** xuồng nhỏ của ngư dân Anh.

**Dormant:** Phần cố định của một thiết bị điều khiển.

**Draille: dây căng buồm:** dây cố định kéo xuống từ cột buồm trên đó người ta căng một cánh buồm mũi hay buồm mũi tam giác.

**Drisse:** Dây dùng để kéo những phần khác nhau của buồm chèo.

**Drome: phụ tùng sửa chữa tàu thuyền:** toàn bộ những thanh gỗ dài, trụ kết nối phụ tùng thay thế, tất cả những thứ cần thiết cho thợ mộc dùng để sửa chữa cột buồm, trục căng buồm, v.v.

## E

**Écart: chỗ chệch hướng:** chỗ giao nhau của hai miếng gỗ bắt ngang chòng chéo.

**Écoute: dây lèo buồm:** Thao tác phổ biến được dùng để viền cặp buồm và cố định nó khi gió thổi ngược. **Góc lèo buồm:** điểm thấp sau một cánh buồm tam giác hay một buồm dọc ô - rít.

**Écoutille: cửa boong:** Lối hình vuông trên boong tàu để đi qua lại.

**Élancement: góc mũi thuyền:** góc mũi thuyền đằng trước thẳng đứng bằng qua đỉnh trước của tiếp.

**Embossage: sự néo yên tàu:** giữ yên một con tàu cố định bằng hai neo, một cái đằng mũi, một cái đằng lái.

**Embarquer: siết thẳng dây chèo.** Trái nghĩa người ta nói: nới dây (choquer hay mollir).

**Émerillon: con quay:** ròng rọc con quay, tự quay xung quanh một khối đá và cho phép tháo gỡ những tua dây hay tua xích.

**Empannage: xoay buồm dừng lại:** việc người lái điều khiển quay ngoắc dừng tàu xoay cho gió đập đằng mũi buồm.

**Emplanture: bộ cột buồm:** khối to kênh làm chân cột buồm.

**Empointure: góc trên buồm:** góc của một cánh buồm. Còn gọi là mũi.

**Encalminé: không thể di chuyển vì không có gió:** chỉ việc con tàu, mặc dù có đầy đủ buồm nhưng không di chuyển gì vì không nhận cơn gió nào.

**Encoque: gắn cho khớp hai đầu trục:** chỉ bộ thùng chèo khớp với hai đầu trục căng cột buồm hay thanh gỗ dài.

**Enfléchures: thang dây:** những bậc thang bằng dây dùng để đi lên những dây néo cột buồm.

**Engager: làm cho ăn khớp với nhau, dồn vào:** chỉ việc nằm rạp trên mạn tàu dưới tác động của gió, của biển.

**Entrepont:** khoảng gian giữa boong.

**Enverguer: buộc buồm vào sào căng:** cố định buồm vào một thanh sào.

**Épatement: sự rộng đáy:** góc mở của các dây néo cột buồm. Trong văn bản này, phần nổi thêm cột buồm và cánh buồm cho cao hơn hợp với chiều rộng, ổn định con tàu.

**Épontille: cột chống:** cột chống dựa trên những then ngang boong tàu.

**Erre: tốc độ theo đà:** Vận tốc khi người ta siết buồm hay ngừng máy móc.

**Erse: vòng dây:** Vòng được tạo bằng một sợi dây được nối hai đầu

**Erseau:** vòng dây nhỏ

**Espar hay espars: thanh gỗ dài:** Tất cả những thanh gỗ có dạng trục dài, dạng mái chèo.

**Estroper: đai bằng dây:** Đai bằng một sợi dây. Dây này được gọi là vòng đai.

**Étai: cột chống:** thiết bị cố định dùng để gia cố cột buồm đằng mũi và đằng lái. **Dây néo đằng mũi:** buồm néo trên cột chống.

**Étambot: phần đuôi tàu:** phần ít nhiều thẳng đứng tạo giới hạn đằng lái của thân tàu. Chính trên phần đuôi này bánh lái được cố định để hoạt động trên những nẹp sắt.

**Étambrai: bộ gia cố chân cột buồm:** lỗ khoét trên boong tàu để lắp cột buồm.

**Étarquer:** Kéo lên và căng thẳng (buồm). Không giống hoàn toàn nghĩa với từ "border".

**Étrave: sồng mũi tàu:** phần ít nhiều thẳng đứng tạo giới hạn đằng mũi của thân tàu.

**Évitage: chuyển động tránh gió:** Chỉ từ một con tàu thả neo (hoặc không có tốc độ theo đà) xoay quanh neo của nó (hay quanh trục thẳng đứng theo quán tính) dưới tác động của gió hay dòng chảy.

## F



**Fargue: rằm mạn tàu:** mạn nhỏ bổ sung nâng lan can của những con tàu nhỏ.

**Faseyer: gió thổi đập buồm:** chỉ việc một cánh buồm đập nhẹ khi gặp gió.

**Femelot: bản lề:** nẹp sắt có hình con mắt cắm vào chốt trục.

**Ferler: dựng buồm lên:** Người ta dựng một cánh buồm trên trục căng buồm được nâng lên bằng những nếp gấp, một lần được thu buồm, và cố định nó nhờ vào những dây néo. Trên thuyền mảnh đồng dương, buồm được dựng lên tự động xung quanh sà mép dưới buồm trục lặn.

**Filin: thừng chèo bằng gai dầu:** tên gọi chung hầu hết các dây thừng chèo.

**Foc: buồm mũi:** buồm tam giác đằng mũi được kéo dọc theo vòng dây nhỏ thông qua các vành.

**Franc-bord: mức nổi cầu:** là độ cao của cầu tàu trên mặt nước.

**Frapper: đúc:** cố định một thừng chèo, dây, v.v. ở một nơi, trên thứ gì đó.

**Fusée:** Chóp của trục buồm

## G

**Gaillard: boong mũi, boong đuôi:** xưa kia là phần nâng lên của hai chóp mũi tàu. Hiện nay không còn tồn tại loại boong mũi đằng mũi tàu nữa. Boong mũi đằng lái tàu có tên là **khoang thượng đuôi tàu**.

**Galhauban: dây néo cột buồm thượng:** Dây thép hay thừng chèo cố định giữ bên hông cột buồm. Những dây néo cột buồm thượng nằm đằng lái của những dây néo.

**Gambier: dây trục căng buồm dọc ô - rít:** băng qua một trục căng buồm dọc ô - rít từ mạn trái sang mạn phải của cột buồm và ngược lại.

**Garant: thừng chèo di động, dây pa lăng:** phần tự do của thừng chèo: trái với thừng chèo cố định.

**Garcette: thừng bện:** xem hanet.

**Garde de corne:** Dây giữ trục xiên, xem **corne**.

**Genoper: buộc chặt dây tàu:** siết chặt hai sợi dây đầu này dựa trên đầu kia bằng một dây thừng chằng được gọi là dây buộc tàu.

**Gournable: chốt gỗ đóng đinh ván gỗ:** Chốt gỗ được sử dụng để cố định vỏ tàu, ván be.

**Gouvernail composé: bánh lái phức hợp, bánh lái kép:** loại bánh lái mà bề mặt của nó vượt qua trục về đằng mũi một loại mà các sợi dây nước nhỏ tạo điều kiện dễ dàng cho thừng chằng.

**Grain: cơn gió bất chợt:** Cơn gió mạnh bất chợt biến đổi.

**Gui: sà mép dưới buồm, sào đỡ buồm:** xem **bôme**.

**Guibre: ngàm đỡ cột buồm mũi:** chỗ mũi tàu hình ra khớp với cột mũi buồm.

**Guindeau: chiều cao (của cờ, của buồm):** chiều cao của phần đỡ phía trước của một cánh buồm.

## H

**Habitacle:** Ổ lắp đặt la bàn.

**Hale-bas :** dây thừng hạ cột buồm: Thừng chằng hiện hành dùng để hạ một cánh buồm.

**Hanet: thừng bện:** Đầu dây thừng còn được gọi là **garcette** và dùng để cuốn buồm, cột dây võng, v.v.

**Hauban: những dây néo:** thừng chằng cố định gia cố bên hông những cột buồm.

**Hiloire: rầm boong, tấm quay:** rầm đứng của một cửa boong, của một khoang, của một dốc xuống.

**Houari: buồm chèo hu-a-ri:** chỉ buồm tam giác mà trục của nó trượt đứng dọc theo cột buồm.

**Hunier: buồm trên đài:** buồm vuông (vượt qua hay không vượt qua buồm hạ) nằm phía trước phần chính giữa của một cột buồm (hay phần trên khi buồm trên đài không vượt qua chính nó từ một cánh buồm khác).

## I

**Itague: Dây thừng kéo vật nặng và cổ định pa-lăng:** Dây cố định bằng một trong những đầu mút ở một vật nâng lên hay kéo ra và của dây cố định pa lẳng (còn được gọi là « palan à itague » hay « palan d'itague »).

## J

**Jas: thanh ngang mỏ neo:** Thanh ngang của một mỏ neo. Nó vừa vuông góc với cọc thuyền và các chân mỏ neo.

**Jaumière: lỗ luồn trục lái:** Lỗ trên vỏ tàu thuyền để xỏ trục bánh lái (tời đứng).

## L

**Laize: khổ vải buồm:** Băng vải buồm. Một cánh buồm được tạo nên từ các khổ vải buồm ghép lại. Khổ vải buồm cột buồm: xem đầu buồm (têtière).

**Latine:** chỉ buồm tam giác.

**Largue: dây chùng, gió thổi chéch:** Hướng của một con tàu: hướng khi gió đàng lái tàu thổi lệch: cũng gió thổi lệch, khi gió gần gió thổi xuôi hơn là gió thổi ngược.

**Larguer:** nới lỏng, thả dây.

**Ligne:** Cáp, chèo nhỏ.

**Ligne d'eau: đường nước chày:** bộ phận tàu ngang mặt nước hay mặt phẳng song song. Nằm trong những đường nước: giữ thể cân bằng bình thường theo chiều dọc.

**Ligne de mouillage:** Cả bộ cáp chèo neo thuyền.

**Lisse:** Xem đai mạn thuyền.

**Livarde: sào chéo căng cột buồm:** Sào xiên đi ra từ bên dưới của cột buồm và chịu mũi trên theo hướng gió thổi ngược của một cánh buồm dọc ô - rít không mũi (buồm có sào chéo căng cột buồm).

**Livet: đường mạn:** sống dọc đáy nhỏ hay đai mạn thuyền ở trên cao boong thuyền.

**Lof: mạn gió:** Một mặt tàu gió đập vào. Nói về cánh buồm, là chèo cột buồm gió sãi rộng (chèo cột buồm sãi rộng phía trước).

**Lofer: lái về hướng gió, đón gió:** điều khiển tàu ít nhiều tiến đến đầu ngọn gió.

**Louvoyer: đi ngoắc ngoéo (để lợi dụng gió ngược):** đi ra từ hai gò, có nghĩa là lên đường dưới góc buồm « theo hướng gió », khi thì mạn phải, khi thì mạn trái thuyền, để vượt lên gió ngược.

## M

**Maille: khoang ghe nhỏ:** khoang ghe nhỏ nằm trong đáy và phân chia các thanh đà.  
**Khoảng cách khoang ghe:** khoảng cách giữa các khoang với nhau.

**Manœuvre: Thừng chèo di động:** Các thiết bị thông dụng là thừng chèo di động có thể được dời chỗ và được thủy thủ đoàn điều khiển: dây kéo buồm, dây lèo buồm, v.v.  
**Thừng chèo cố định:** ngược lại là dây thừng cố định nằm yên một chỗ: dây néo buồm, dây néo đằng mũi, v.v.

**Margouillet: vòng gỗ luôn thừng:** Vòng gỗ mang khớp luôn dây dùng để cố định bằng một vòng dây trong đó trượt một sợi thừng.

**Marsouin: miếng đỡ marsouin:** miếng đỡ trên chân đế mũi thuyền hay đuôi thuyền, từ bên trong.

**Masquée:** tình huống của một cánh buồm mà gió đập từ bờ đối diện đẩy ngược lại dừng lại; xem từ « empannage » (việc xoay buồm dừng lại).

**Mèche: trục bánh lái, tời đứng:** cọc bánh lái ít nhiều thẳng đứng, ít nhiều lẫn lộn với trục của nó và chịu bề mặt bánh lái dưới thấp, bánh lái trên cao.

**Misaine: buồm mũi:** là loại buồm của cột buồm đằng trước tàu (cột buồm mũi).

**Moque: khối giữ vòng dây:** một khối gỗ hình lăng trụ dùng để siết dây néo buồm được khoét lỗ để xoắn dây siết buồm và chịu trên phần ván mỏng một khớp luôn dây ôm lấy dây néo buồm (xem trang hình XI).

**Mouiller:** Thả neo.

**Muraille: thành tàu:** để chỉ bờ bên ngoài của một con tàu.

## N

**Nable: lỗ tháo nước (dưới đáy thuyền):** lỗ khoét dưới đáy của một chiếc thuyền con để tháo nước ra ngoài. Trên biển, nó được đậy bằng một nút đệm gọi nút lỗ tháo nước.

**Nager: chèo thuyền:** Thủy thủ không bao giờ dùng từ ramer (chèo thuyền) mà dùng từ nager (bơi) để chỉ việc chèo thuyền (ở Địa Trung Hải, dùng từ voguer có nghĩa là đi thuyền buồm)

**Noix: Vai mọng nhỏ, gia cố đỉnh cột buồm:** vai mọng nhỏ hay việc gia cố đỉnh cột buồm nói chung để ngăn cản hệ thống nút buộc trượt.

**Nordet: gió mùa đông bắc:** Trên biểu đồ gió, chỉ hướng gió đông bắc. Gió mùa đông bắc có nghĩa là thổi từ hướng Bắc – Đông sang.

## O

**Œil: mắt dây:** Móc của một sợi dây.

**Œvres vives et mortes: phần tàu trên và phần tàu dưới mớn nước:** để chỉ phần nổi lên trên và phần chìm ở dưới của con tàu.

**Organeau: vòng neo:** vòng sắt gọi ở đỉnh của một trục mỏ neo cũng được gọi là cigale.

**Orin: dây phao:** dây thừng chèo bằng gai dầu hay dây thép dùng để chỉ ra vị trí của một vật ngập nước. Thường được kết nối với một cái phao nhỏ.

**Ourse: viên cạp buồm đầu mút cuối:** ở đây chỉ thao tác ít hay nhiều dùng để viên cạp đầu mút cuối bên trong một dây căng buồm hay mũi thấp đằng trước của một cánh buồm khi nó không dùng mũi dây néo buồm cố định.

## P

**Paillo:** Nền khoang tàu, nền hầm tàu.

**Palan de garde:** Nền khoang tàu, sàn hầm tàu.

**Palangre: dây câu giăng:** Thiết bị đánh bắt cá.

**Pantenne: (trục căng buồm) để chúc xuống:** Lộn xộn: đồng nghĩa với từ làm xáo trộn (désordre). Trong thuyền buồm vuông, vị trí đặt nghiêng của những trục thuyền (những trục thuyền để chúc xuống tỏ sự tan tóe).

**Pantoire: dây chằng buồm:** thừng đơn hay dây thép cố định, được trang bị một lõi dây phủ kim loại, trên đó người ta có thể nối với một pa lăng.

**Passavant: lối đi trên tàu, cầu tàu:** lối cho phép băng ngang từ đầu này đến đầu kia trên một con thuyền buồm. Người ta còn gọi là « rue ».

**Pattes: chân mỏ neo:** mút cuối đầu dây định hướng neo chìm dưới đáy biển.

**Pavois:** gờ hoặc lan can xung quanh boong tàu.

**Pendeur: dây giữ trục xiên:** Xem từ « garde de corne ».

**Penon: con quay gió:** cờ đuôi én nhỏ chỉ hướng gió thổi đến.

**Pentures: bản lề:** Nẹp sắt của bánh lái.

**Pible (Λ): cột buồm một mảnh:** Chỉ cột buồm chỉ có một cột hay những mảnh của cột buồm hợp chung lại tạo thành một sống dọc đáy mạn. Ngược lại ta có **bộ cột buồm « tổng »** (xem Ton).

**Pic: đầu mũi:** Chóp trên cùng của mũi.

**Pied d'eau: chân nước bánh lái:** khối chìm trong nước thường để nói đến bánh lái.

**Point:** xem **empointure**.

**Porque: sườn tăng cường:** rё sườn làm vững chẻi thêm nằm bên trong một ván lót rё sườn tàu và mạn tàu như là bộ rё sườn nói riêng.

**Poulaine: mũi nhỏ tàu thuyền:** Một thứ được đóng tạo nên ban công choáng hết phần mũi tàu trong một con tàu bằng gỗ.

**Préceinte: đai mạn thuyền:** một bộ vỏ dày hơn vỏ thuyền tạo thành đai vây xung quanh một con tàu.

**Près (au plus): Hướng gió thổi tạt ra trước:** chiều hướng trong đó người ta đón gió thổi tạt ra đằng trước

**Puits de dérive: cái ngăn trệch đường:** cái ngăn tiếp xúc với nước biển trong đó đặt một thiết bị ngăn trệch đường.

## Q

**Quête: góc sống đuôi, độ chúc lái:** Góc đuôi thuyền hay của một bánh lái đuôi thẳng đứng băng qua đít tàu. Đối với mũi thuyền, xem từ **élanement**.

## R

**Raban: dây néo:** Xem **ferier**.

**Rablure: đường rãnh:** Một kiểu đường rãnh tiếp (sống thuyền), của phần đuôi hay phần mũi thuyền trong đó được gắn vào những ván be thân tàu.

**Racage: vòng cột buồm:** vòng dây tròng qua trục trượt dọc theo cột buồm. Cáp lái của vòng cột buồm hạn chế trục dựa hẳn vào cột buồm và ngăn cản nó sập và dạt qua một bên dưới tác động của gió (xem bản vẽ và H.10).

**Radouber:** Sửa chữa thân tàu.

**Raguer:** Cọ mòn dây cáp, dùng mòn.

**Ralingue: Chảo cột buồm sãi rộng:** Bộ dây khâu nối lại dọc theo mép cánh buồm và hiểu rộng ra là mép chính nó: độ sãi rộng (mặt bên trục căng buồm), chảo cột buồm sãi rộng đỡ AV hay AR, chảo cột buồm sãi rộng mép dưới buồm (cạnh bên sào đỡ buồm), người ta cũng gọi là độ đỡ buồm AV hay AR, mép dưới buồm (hay đáy).

(ghi chú của người dịch :

**Chute AR : độ đỡ AR :** độ đỡ đằng lái

**Chute AV : độ đỡ AV :** độ đỡ đằng mũi )

**Ratelier: giá quay:** Miếng gỗ phẳng (hay vòng kiềng nằm ngang) được tra vào các cọc thuyền để quay các động cơ thông dụng.

**Réa: bánh ròng rọc:** bánh lăn có rãnh của một ròng rọc.

**Ride: dây siết buồm:** dây buộc kết nối dây néo cột buồm ở thân của con thuyền.

**Rider:** Căng ra. **Ridoir:** Cái vện căng, tăng-đơ.

**Ris: mép cuốn buồm:** Dùng mép buồm cuốn buồm vào cánh buồm, là giảm bề mặt của cánh buồm này bằng một vòng xà mép dưới buồm trục lăn hay với dây thừng bện.

**Rocambeau: vòng móc buồm:** vòng kiềng trượt dọc theo cột buồm (hay sào căng buồm phụ) và ở chỗ này được đục buồm chảo (hay dây néo buồm) của một cánh buồm. Theo cách Đông Dương, chúng ta gìn giữ các tên này dùng cho trường hợp vòng kiềng được chính buồm chảo (hay dây thừng kéo vật nặng hay cố định pa-lăng) siết chặt (xem H.6) và không rời trên trục căng buồm (H.5).

**Roof: mái tàu:** chỗ trú ẩn tìm thấy trên boong tàu.

## S



**Sabord: cửa sổ thành tàu:** lỗ trên mạn sườn con tàu hay ngang qua sườn thuyền.

**Safran:** bề mặt bánh lái.

**Saisir:** Siết chặt dây.

**Sauvegarde: dây giữ bánh lái:** Dây giữ để ngăn cản văng mất bánh lái hay rớt ra khỏi những nẹp sắt của nó, khi sóng biển đập vào đằng lái.

**Serre: sóng mạn:** cả một mảnh dọc gia tăng bên trong bộ rẻ sườn để bảo đảm đoạn kết nối. Những sóng mạn được trồng tại những điểm nối đáy và mạn sườn tàu. Những sóng mạn rằm đu đờ mạn dựa trên những then. Sóng mạn rãnh thoát nước tại boong tàu.

**Servir:** phục vụ ngoài khơi, hướng dẫn con tàu, mũi đất ngoài khơi.

**Souille:** vết mắc cạn. **Ghe mắc cạn:** chỉ ghe thuyền bị mắc cạn do sức nặng của nó lún trong bùn hay cát.

**Souquer:** siết chặt, gò lưng chèo.

**Suroit: gió tây Nam:** trên biểu đồ gió chỉ hướng gió Tây Nam. Trên bờ biển An Nam, từ Varella về hướng Bắc, gió mùa Tây Nam bị đổi hướng và thổi từ hướng Tây Nam.  
**Mũ vải dầu:** dùng lúc xấu trời.

**Suspente:** Một loại móc dây, dây néo căng buồm.

## T

**Tablier: tấm che mái:** vật thay thế một cánh buồm che những nơi dây chèo quẹt vào.

**Taille-mer: bộ phận rẻ nước dưới mũi ghe:** Phần dưới của mũi ghe rẻ nước.

**Talon: đít tàu:** Phần cuối của lái tàu hay chân của đuôi tàu.

**Tangon: xà buộc xuống:** xà căng ngang qua một tà vẹt và phía bên ngoài của con tàu trên vũng đậu tàu thường để buộc các con tàu tại chỗ đó. Toàn bộ mảnh khác cũng ở cùng vị trí này.

**Tape-cul:** Buồm nhỏ ở cuối lái.

**Taquet: đinh, chốt:** miếng bằng gỗ hoặc bằng sắt cố định trên tàu bè và dùng để vận tháo thông thường.

**Tendelet:** vải bạt nhỏ căng buồm.

**Têtière: đầu buồm:** đó là phần trên của một cánh buồm. Nhìn chung phần này được tăng bền gấp đôi. Xem từ **laize de faix**.

**Timon: càn giữ bánh lái:** chỉ thanh xà thẳng của bánh lái tàu (văn cổ).

**Tin: thanh chống, thanh đỡ sóng tàu (để đóng tàu):** Thanh bằng đá hay bằng gỗ chiếc tàu được đóng trên đó.

**Ton:** phần cao của một cột buồm đằng trước nó có thể ghép vào vào cột buồm thứ hai vượt qua cột buồm đầu tiên. **Bộ cột buồm « tông »:** Bộ buồm được giữ lại, trên cao bằng một tấm kê, phía dưới bằng một đài ngụy bằng.

**Tonture: đường cong boong:** đường cong chạy dọc boong tàu.

**Toron: dây xoắn thành bộ:** bộ dây được tạo nên từ nhiều tao dây xoắn ốc hợp lại (được bện lại).

**Tosser:** sóng biển đập vào thuyền.

**Touée: dây néo, dây lái thuyền:** chỉ sợi cáp của neo ưu tiên được thả, cáp kéo từ mạn thuyền để kéo thuyền đi tới.

**Tourner: vận cố định:** Cố định dây trên những cọc cáp, hai cọc thuyền hay trên một chốt trục xiên nối cột buồm chèo làm các vòng hình số 8. Người ta cũng chỉ xoay trên một cọc cáp một số lần đủ để bộ cáp không trượt.

**Traits carrés: buồm vuông:** từ này trước kia để chỉ những cánh buồm vuông. « Trait » là từ xưa để chỉ cánh buồm.

**Traverser:** chỉ việc một mỏ neo được đặt lên trên một then ngang.

**Trélingage: chèo chằng dây néo hai mạn thuyền:** Mạng dây hợp thành bộ dây néo cột buồm hai mạn để điều chỉnh độ căng dây.

**Tribord: Mạn phải:** Mạn phải nhìn từ lái đến mũi tàu.

**Trinquette: cột buồm mũi tam giác:** một trong những buồm tam giác đằng mũi của các tàu bè Âu Châu, được néo dây trên sống mũi tàu.

## V

**Vaigrage: bộ ván lót rề sườn tàu bè:** một bộ bên trong của một con tàu, tạo thành từ các ván lót rề sườn, có nghĩa là bộ sống mạn ghép lại với nhau.

**Varangue: thanh đà:** phần dưới của một bộ rề sườn. Khi đáy nó phẳng, chúng được gọi là thanh đà phẳng; khi đáy nhọn, chúng được gọi là thanh đà nén (dồn chặt cứng lại)

**Vélique (point): tâm mặt hứng gió:** điểm áp dụng kết quả tổng hợp của tất cả hoạt động của gió trên các cánh buồm. Trọng tâm của bộ buồm không chỉ có tâm mặt hứng gió tương tự.

**Vent:** gió **Au vent:** theo hướng gió, gió thổi xuôi: cạnh bên nơi gió thổi đến. - **Sous le vent:** gió thổi ngược lại - **vent debout:** gió ngược: gió nhận thẳng từ đằng trước mặt.

**Verge:** Trục neo, sào neo

**Violon:** Một loại ròng rọc Chaumard, thường là miếng gỗ nhỏ được đặt vào bánh ròng rọc nằm ở chóp mũi của một trụ để băng ngang dây néo đằng mũi

**Virure: ván be:** Bộ phận hay một loạt những bộ phận của mạn thuyền từ mũi đến lái ghe.

# MỤC LỤC

## NỘI DUNG VÀ HÌNH ẢNH

Trang hình màu mở đầu.....	trước VII		
Đề tặng.....	VII	ĐÔNG DƯƠNG.....	
Trang hình I và II.....	Trước IX	Ghe Cửa tại cửa sông Cửu Long.....	
		Trang hình XXXVII.....	
GIỚI THIỆU.....		Trang hình XXXVIII.....	
Trang hình III, IV, V, VI, VII.....		Ghe Cửa Bà Rịa.....	
Đặc tính thuyền buồm Đông Dương.....		Ghe Lưới Rùng Phước Hải.....	
Trang hình VIII, IX, X.....		Trang hình XXXIX.....	
Trang hình X, XII, XIII, XIV.....		Trang hình XL.....	
Trang hình XV, XVI, XVII, XVIII, XIX.....			
Trang hình XX, XXI, XXII.....		AN NAM.....	
Trang hình XXIII.....		Ghe Câu Bình Thuận.....	
Trang hình XXIV.....		Trang hình XLI.....	
Trang hình XXV, XXVI.....		Ghe Bầu Mũi Né.....	
Trang hình XXVII, XXVIII.....		Trang hình XLII.....	
Trang hình XXIX.....		Ghe Bầu Phan Rang.....	
Trang hình XXX, XXXI, XXXII.....		Trang hình XLIII.....	
		Ghe Giã Bình Định và Ghe Xuồng.....	
CAMPÓT.....		Trang hình XLIV.....	
Thuyền Chaleum vịnh Xiêm La, Tuk Prabel, Tuk Chap Ky.....		Sống Vành câu cá mập ở Qui Nhơn.....	
Trang hình XXXIII.....		Trang hình XLV.....	
Ghe Câu đảo Phú Quốc.....		Ghe Bầu Quảng Ngãi.....	
Trang hình XXXIV.....		Trang hình XLVI.....	
Ghe Cửa đảo Phú Quốc.....		Trang hình XLVII.....	
Trang hình XXXV.....		Ghe Cầu và Ghe Trường Hội An.....	
Ghe cửa Kampol.....		Trang hình XLVIII.....	
Trang hình XXXVI.....		Trang hình XLIX.....	
		Ghe Nang Đà Nẵng.....	

Trang hình L.....	Trang hình LXVII.....
Ghe Nốc ở các Phá xứ Huế.....	
Trang hình LI.....	TRUNG HOA.....
Trang hình LII.....	Thuyền Koupang ở Ford-Bayard.....
Ghe Giã Quảng Trị.....	Trang hình LXVIII.....
Trang hình LIII.....	Hồ Nam Tiên ở Đảo Hải Nam và thuyền mành Pakhoi.....
Ghe Mành Quảng Bình.....	Trang hình LXIX.....
Trang hình LIV.....	Thuyền mành Kouang-Tong.....
Ghe Câu Đồng Hới, Quảng Khê, Quảng Bình.....	Trang hình LXX.....
Trang hình LV.....	
Ghe Mành Nghệ An.....	Từ điển chú giải thành ngữ hàng hải quan trọng có trong sách .....
Trang hình LVI.....	Mục lục.....
Ghe Mành Cửa Lò.....	
Trang hình LVII.....	
Trang hình LVIII.....	
Ghe Giã Cửa Lò.....	
Trang hình LIX.....	
Ghe Bè Miền Bắc, An Nam.....	
Trang hình LX.....	
BẮC KỲ.....	
Tàu chở quân nhu Hạ lưu Sông Hồng.....	
Trang hình LXI.....	
Thuyền Lưới Vịnh Hạ Long	
Trang hình LXII.....	
Trang hình LXIII.....	
Ghe Trà Cổ của đảo Trà Cổ, Mũi Ngọc.....	
Trang hình LXIV.....	
Thuyền mành Trung Hoa tại Vịnh Xiêm La..	
Trang hình LXV.....	
Thuyền mành câu cá Trung Hoa tại Vịnh Hạ Long.....	
Trang hình LXVI.....	
Thuyền mành câu cá Cong-Hong	