

LỜI NGỎ

Hội An là vùng đất nằm ở cửa sông, ven biển của tỉnh Quảng Nam với Đại Chiêm hải khẩu nổi tiếng trong lịch sử. Vùng đất này là nơi hợp lưu của nhiều con sông lớn của xứ Quảng, có hệ thống sông ngòi chằng chịt, phía Đông là vùng biển rộng lớn và cụm đảo Cù Lao Chàm. Từ đặc điểm tự nhiên nổi bật là yếu tố sông nước, biển đảo cùng với đặc điểm về lịch sử là cảng thị mậu dịch quốc tế một thời vang bóng nên trong quá khứ cũng như hiện nay, ghe thuyền trong hoạt động đi lại, chuyên chở hàng hóa thương mại, đánh bắt thủy hải sản, tham gia vào các hoạt động văn hóa lễ hội... ở Hội An rất đa dạng về loại hình, chất liệu và kích cỡ. Sự đa dạng, phong phú đó vào nửa đầu thế kỷ 20 được J. B. Piétri nhận xét: *“Mọi loại tàu thuyền Việt Nam đều có mặt tại cảng Hội An này, đó là một tập hợp đa dạng muôn màu muôn vẻ đủ loại thuyền biển, thuyền sông, đủ mọi kích cỡ và tải trọng”*.

Từ lâu, ghe thuyền và nghề đóng sửa ghe thuyền truyền thống trở thành chủ đề nghiên cứu hấp dẫn, thú vị của nhiều học giả trong và ngoài nước khi nghiên cứu về lịch sử - văn hóa Việt Nam nói chung, Hội An nói riêng. Không ít chuyên khảo, ấn phẩm miêu thuật, khảo cứu về ghe thuyền và nghề đóng ghe thuyền truyền thống đã được in ấn, xuất bản. Những kết quả đó đã góp phần quan trọng trong việc khắc họa bức tranh ghe thuyền ở Hội An trong lịch sử cũng như truyền thống thích ứng, chinh phục, khai thác lợi thế sông biển trong phát triển kinh tế và giao lưu văn hóa của cư dân nơi đây.

Nhằm nhận diện, làm sáng tỏ hơn bức tranh ghe thuyền ở Hội An nói riêng, xứ Quảng nói chung, trong Thông tin Nghiên cứu Bảo tồn Di sản tập 3 (59) - 2022 này tập trung giới thiệu những bài nghiên cứu với nội dung liên quan đến các loại ghe thuyền đã từng có mặt ở Hội An, cũng như những kỹ thuật đóng sửa ghe thuyền, kỹ thuật đan thúng chai, những kinh nghiệm, tri thức dân gian về sử dụng, điều khiển ghe thuyền, các tập tục, tín ngưỡng liên quan đến ghe thuyền...

Do còn nhiều vấn đề cần phải bổ khuyết, chúng tôi rất mong nhận được những ý kiến đóng góp của tất cả quý vị.

Ban Biên soạn

THÔNG TIN NGHIÊN CỨU BẢO TỒN DI SẢN

Trung tâm QLBT Di sản Văn hóa Hội An
Chi hội Khoa học Lịch sử Hội An
Chi hội Văn nghệ Dân gian Quảng Nam

Chỉ đạo nội dung

Phạm Phú Ngọc

*Giám đốc Trung tâm Quản lý
Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An*

Chịu trách nhiệm biên soạn

Quảng Văn Quý

*Phó Giám đốc Trung tâm Quản lý
Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An*

Ban Biên soạn

Quảng Văn Quý

Tổng Quốc Hưng

Nguyễn Chí Trung

Trần Văn An

Phùng Tấn Đông

Võ Hồng Việt

Phạm Phước Tịnh

Trình bày

Võ Hồng Việt

Nguyễn Văn Thịnh

Thiết kế bìa

Trần Quang Ngọc

Tập 03 (59) – 2022

✿ Trao đổi chuyên môn nghiệp vụ

- Tổng quan về ghe thuyền ở Hội An - NNC.
Trần Văn An 3
- Ghe thuyền với hoạt động thương mại xưa ở
Hội An xưa - ThS. Nguyễn Chí Trung 7
- Phác họa kiểu dáng một số loại ghe thuyền
truyền thống ở Hội An - ThS. Quảng Văn
Quý 14
- Ghe bầu Hội An, xứ Quảng - NNC. Trần Văn
An 20
- Ghe đua trong đời sống văn hóa của cư dân
Hội An - CN. Võ Hồng Việt 23
- Tri thức dân gian về xảm trét ghe thuyền ở
Hội An - CN. Võ Hồng Việt, CN. Lê Thị
Luu 31
- Kỹ thuật đan thúng chai truyền thống ở Hội
An, Quảng Nam - CN. Trần Thị Lệ Xuân, KTS.
Trần Thanh Hoàng Phúc 41
- Tri thức dân gian về sử dụng thúng chai ở Hội
An - ThS. Thái Thị Liễu Chi 49
- Hoạt động tín ngưỡng liên quan đến ghe thuyền
ở Hội An - CN. Trương Hoàng Vinh 55
- Người giữ nghề đóng ghe mê ở Cẩm An - CN.
Phùng Tấn Vinh 62
- Một vài quy định về ghe thuyền ở Hội An,
Quảng Nam dưới triều Nguyễn - CN. Nguyễn
Văn Thịnh 65

✿ Thông tin tư liệu

- Ghe bầu và ghe trường ở Hội An - J. B.
Piétri 70
- Bổ sung thông tin tư liệu về ghe thuyền và
nghề đóng ghe thuyền ở Hội An, Quảng Nam,
Đàng Trong - ThS. Phạm Phước Tịnh 74

✿ Tin tức - Sự kiện

✿ Văn bản pháp quy

✿ Di sản đó đây

TỔNG QUAN VỀ GHE THUYỀN Ở HỘI AN

NNC. Trần Văn An

Vùng đất Hội An với các điều kiện thuận lợi về giao thông đường thủy nổi liền trên nguồn dưới biển, nối liền các bến chợ - thị tứ ven sông nội địa và là một tụ điểm giao thương đường biển với cửa Đại Chiêm và Cù Lao Chàm kết nối với mạng lưới hàng hải quốc tế trên biển Đông, cùng với những ưu thế về truyền thống sông nước, hàng hải, về phát triển kinh tế thương nghiệp ngoại thương nên trong quá khứ nơi đây từng là thủ phủ của các loại ghe thuyền.

Một số nguồn tư liệu thư tịch đã minh chứng sinh động cho vai trò thủ phủ ghe thuyền này của phố cảng Hội An. Vào thế kỷ 17, Thích Đại Sán trong *Hải ngoại kỷ sự* cho biết khi thuyền của ông ngang qua Cù Lao Chàm thì nhiều ghe thuyền địa phương đã chèo đến vây quanh để trao đổi hàng hóa và khi từ Cửa Hàn vào Hội An dọc theo dòng sông Cổ Cò ông đã thấy nhiều đoàn thuyền tải lương mà “*cột buồm trông như rừng tên xúm xít*”¹. Đặc biệt trong bức tranh vẽ có tiêu đề Ghe thuyền Đàng Trong trên sông Hội An (*CochinChinese Shipping on the River Faifo*) trong sách *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà 1792-1793* của John Barrow cho ta thấy một bức tranh toàn cảnh về ghe thuyền ở Hội

An². Trong bức vẽ này ta đếm được ít nhất 17 chiếc ghe thuyền với nhiều kiểu loại khác nhau. Cận cảnh là những chiếc thuyền nhỏ, hai đầu sơn son, bên trên có nhiều người hoặc ngồi hoặc đứng, một số người cầm dù, có lẽ đây là những thuyền công vụ hoặc thuyền du ngoạn. Chênh vè mép trái là một chiếc thuyền lớn bong sau nhô cao, trụ buồm lớn có các cánh buồm rẽ quạt đã được cuộn xuống, bánh lái nằm sâu trong thân thuyền. Dựa vào đặc điểm hình dáng có thể đây là một thuyền buôn của Bồ Đào Nha hoặc Trung Quốc, Nhật Bản. Mé phải bức vẽ là một chiếc thuyền lớn, hai đầu bằng, phía trước có vễ mắt, cột buồm lòng nhỏ hẫng về phía trước, mũi thuyền ở giữa được nâng cao trông như một ngôi nhà nhỏ. Bên trên thuyền có một số người đầu vấn khăn, một số người khác đội nón rộng vành hoặc cầm dù. Có thể đây là một loại thuyền buôn đến từ các nước Mã Lai - Nam Đảo. Xa xa ở giữa là một số ghe thuyền với những cánh buồm hình tứ giác, có thể đây là những chiếc ghe bầu. Đa phần các loại ghe thuyền này đều có mũi hoặc có mái che như những mái nhà cho thấy chúng là những loại thuyền buôn, thuyền vận tải hoặc công vụ hơn là ghe thuyền đánh bắt thủy hải sản.

¹ Thích Đại Sán, *Hải ngoại kỷ sự*, Viện Đại học Huế, Ủy ban phiên dịch sử liệu Việt Nam, 1963, tr.146.

² John Barrow, *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà 1792-1793*, Nguyễn Thừa Hỷ dịch, Nxb Thế giới, 2018.



Drawn by W. Alexander

Engraved by T. Medland

Shipping on the River Tuijlo

Published June 4, 1806 by T. Cadell & W. Davies, Strand, London.

Đến năm 1943, J.B. Piétri đã mô tả quang cảnh ghe thuyền ở Hội An trong công trình khảo cứu về *Thuyền buồm Đông Dương (Voiliers D'indochine)* như sau: “... Mọi loại tàu thuyền Việt Nam đều có mặt tại cảng Hội An này, đó là một tập hợp đa dạng muôn màu muôn vẻ đủ loại thuyền biển, thuyền sông, đủ mọi kích cỡ và tải trọng. Chính đây là nơi đóng thuyền bè có uy tín mà trên hai bờ của nó, những tiếng kêu gọi í ới của những người chèo đò, của những thương nhân di chuyển trên sông nước, những phu bốc vác, hòa trộn với tiếng búa xảm trét thuyền và những tiếng rì rầm của những công xưởng đang hoạt động.

Vào những dịp lễ tết trong năm, người ta tổ chức những cuộc đua thuyền. Thế là trong một cảnh diệu kỳ nhiều màu sắc, trong âm thanh ồn ào của trống kèn công chiêng, trong tiếng pháo đì đùng, mọi tàu thuyền, từ thuyền mảnh Trung Hoa, ghe bầu, ghe nang, ghe trường, tới ghe mảnh, tất cả kéo lên những lá cờ

đuôi nheo có răng cưa của người Việt với đủ màu vàng, đỏ, xanh lá, cam... tất cả ở những dải vải báo gió sặc sỡ, những cờ hiệu, cờ đuôi én, cờ lệnh, quốc kỳ pháp phới trên mọi cột buồm...”³.

Với những dòng mô tả mang tính chuyên môn cao và tràn đầy cảm hứng lãng mạn, J.B. Piétri đã phác thảo nên trước mắt chúng ta quang cảnh sinh động của thủ phủ ghe thuyền Hội An, không chỉ ở sự có mặt của nhiều loại ghe thuyền đi sông, đi biển, thuyền nội địa, thuyền nước ngoài mà còn ở nhiều hoạt động liên quan đến việc chế tác, bảo quản ghe thuyền, đến các tập quán, tín ngưỡng thể hiện một truyền thống sông nước, biển đảo lâu đời với nhiều sắc thái phong phú, đa dạng.

Về ghe thuyền nội địa, dựa vào tư liệu thư tịch kết hợp với tư liệu kí ức và khảo sát thực địa, có thể xác định rằng ở

³ J.B. Piétri, *Thuyền buồm Đông Dương*, Đỗ Thái Bình dịch, Nxb Trẻ, 2015, tr.122-123.

Hội An trước đây đã có mặt nhiều loại ghe thuyền, từ các ghe sông thô sơ dùng để đi lại trên sông rạch đến các ghe thuyền đánh bắt thủy hải sản, ghe thuyền vận tải, ghe buôn nội địa và ghe buôn tham gia vào mạng lưới mậu dịch quốc tế trên biển Đông.

Đánh bắt tôm cá trên các sông rạch, đầm bầu có các loại ghe, sông, ghe mê đan toàn bằng tre hoặc ghe săng đóng bằng gỗ, kích thước nhỏ, do 1 hoặc 2 người bơi. Vùng sông nước Cẩm Hà, Cẩm Thanh trước đây có những chiếc trề rà tôm, đóng bằng gỗ, thân nhỏ, 2 đầu bằng. Một phương tiện đánh bắt thủy sản rất ấn tượng thường đi lại hành nghề tại các dòng sông là những chiếc ghe rờ ngao với giàn rờ ngát ngưỡng phía trước mũi. Đánh bắt hải sản trên biển có các loại ghe câu, ghe giả, ghe mảnh có gắn buồm. Một loại ghe đặc trưng của Hội An được gọi là ghe trường. Loại ghe này theo mô tả của J.B. Piétri có trọng tải không vượt quá 20 tấn, có bộ buồm và có mũi để làm nơi trú ngụ của gia đình chủ thuyền⁴. Chúng có đáy bằng mê tre, bên trên có các thanh be bằng gỗ hoặc đóng hoàn toàn bằng gỗ.

Về ghe buôn đường dài trên biển, Hội An vốn là bến gốc của nhiều đoàn ghe bầu, trọng tải lớn với các vận buôn ghe bầu nổi tiếng như Thanh Châu, Cẩm Phô, Thanh Hà,... Ghe bầu với những tính năng kỹ thuật vốn có được xem là những “con cá bay” hoặc “những con tuấn mã” trên biển Đông. Vào mùa mậu dịch, thương cảng Hội An còn tiếp nhận nhiều chuyên ghe bầu, ghe buôn cập bến từ các bến cảng khác trong Nam ngoài Bắc tạo thành cảnh quan trên bến dưới thuyền nhộn nhịp. Tham gia buôn bán



Vận ghe ở Hội An năm 1985. Ảnh tư liệu lưu trữ tại Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An

nội địa tại chỗ có các loại ghe nguồn, ghe bầu loại nhỏ, ghe nang. Ghe nguồn là loại ghe tham gia buôn bán tại các ngõ nguồn của xứ Quảng, chúng có mái che để bảo quản hàng hoá và làm nơi trú ngụ của chủ ghe.

Ghe thuyền vận tải thì có thuyền tải lương như mô tả của Thích Đại Sán. Có lẽ chúng là những chiếc ghe bầu lớn hoặc là những thuyền mảnh kiểu Trung Hoa. Ngoài ra cũng không thể bỏ qua những chuyến đò ngang, đò dọc chuyên chở hành khách và hàng hóa qua lại, xuôi ngược ở nhiều bến chợ cập cảng Hội An.

“Ghe lui đến bến Phó Thừa
Hội An đến đó trời vừa sáng ra
Hỏi người hoa nguyệt nguyệt hoa
Sáng mai đến phố đôi ta bao lời”

Một loại phương tiện khác có mặt hầu khắp ở các vùng sông nước, biển đảo ở Hội An là thúng chai (thuyền thúng). Thúng chai truyền thống ở Hội An có hình dáng tròn, đan bằng tre mây, cước, là phương tiện mưu sinh cá nhân của các nghề lưới, rập tại các vùng hói lạch, đầm bầu trong đất liền, nghề câu bờ, gỡ bắt hải sản tại các ghềnh đá ở Cù Lao Chàm. Thúng chai còn là phương tiện đi lại hàng ngày, phương tiện cứu hộ trong

⁴ J.B. Piétri, *Thuyền buồm Đông Dương*, sdd, tr.125.

những lúc cấp bách. Thúng chai đi theo các ghe thuyền đánh bắt xa bờ để tham gia hoạt động buôn câu thả lưới, theo các đoàn ghe bầu để làm nhiệm vụ trung chuyển hàng hóa, tiếp tế lương thực,...

Ngoài các loại ghe thuyền dân sự, do có Đại Chiêm tấn khẩu và các đảo tiền tiêu Cù Lao Chàm nên tại Hội An chắc chắn còn có những thuyền chiến của thủy quân để tuần phòng, làm nhiệm vụ bảo vệ chủ quyền biên đảo. Tại tấm bia trùng tu chùa Hải Tạng ở Cù Lao Chàm lập năm Tự Đức nguyên niên (1848) ta thấy ghi tên nhiều võ quan thuộc các phiên hiệu thủy quân triều Nguyễn.

Với vai trò là một thương cảng quốc tế nơi tàu thuyền các nước thường xuyên cập bến nên vào mùa mậu dịch hàng năm, ngoài các loại thuyền buôn nội địa, tại thương cảng Hội An còn có mặt nhiều thương thuyền nước ngoài, trong đó có thể kể thuyền buôn Trung Hoa, Nhật Bản, Bồ Đào Nha, Anh, Pháp và một số nước trong khu vực. Những thuyền buôn này chắc chắn là những thuyền buôn lớn mà hình dáng của nó còn được lưu lại trong các mô hình thuyền buôn Trung Hoa trưng bày ở một

số hội quán người Hoa, mô hình Châu Ấn thuyền Nhật Bản trưng bày tại Bảo tàng Hội An,...

Cuối cùng cũng cần nhắc đến một loại phương tiện sông nước gắn với tín ngưỡng dân gian và hoạt động hội hè hàng năm là những chiếc ghe đua. Hầu như làng xã nào ở Hội An cũng có 1 hoặc 2 chiếc ghe loại này. Ghe đua có thân dài, hẹp, mũi sơn màu sắc rực rỡ. Những chiếc ghe này được bảo quản cẩn thận và chỉ hạ thủy để tham gia các cuộc đua ghe vào những dịp hội hè, lễ tết hàng năm nhằm cầu mong mưa thuận gió hòa, mùa màng bội thu, buôn bán thuận buồm xuôi gió, tạo thành một hoạt động vô cùng náo nhiệt, đầy màu sắc trên các dòng sông...

Ghe thuyền và các hoạt động liên quan đến ghe thuyền như đã trình bày là bằng chứng sinh động cho quá trình tương tác, thích nghi mạnh mẽ với môi trường sông nước, biển đảo cũng như truyền thống hàng hải của người Việt tại Hội An, xứ Quảng nói riêng, miền Trung, Việt Nam nói chung. Truyền thống này cần được tiếp tục làm rõ qua những công trình khảo cứu toàn diện, cụ thể và khoa học hơn ♦



Ghe thuyền trên sông Hoài. Ảnh: Hồng Việt

GHE THUYỀN VỚI HOẠT ĐỘNG THƯƠNG MẠI Ở HỘI AN XƯA

ThS. Nguyễn Chí Trung

Ở nước ta, từ buổi đầu dựng nước, cũng như quá trình mở rộng địa bàn sinh sống, ông cha ta thường chọn lưu vực các dòng sông hay nơi gần những hồ nước ngọt để khẩn hoang lập ấp. Hệ thống sông đổ nước từ nguồn ra biển. Sông và biển nối liền nhau, tạo thành hệ thống thông thương giữa các vùng, miền và cả với nước ngoài. Hơn nữa, Việt Nam là một quốc gia biển với đường bờ biển dài 3.260km, lại có vị trí quan trọng ở ngã tư giao lưu đường hàng hải của thế giới là Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương, với châu Đại Dương và khu vực Trung Đông.¹ Vùng biển Việt Nam rộng tới một triệu km² tính từ đường cơ sở ra đến 200 hải lý. Cứ 100km² diện tích đất liền thì Việt Nam có 1 km bờ biển, gấp 6 lần tỷ lệ trung bình của thế giới là 600km²/1km bờ biển. Việt Nam có tới 4.000 đảo lớn nhỏ, đáng chú ý là hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa ở giữa biển Đông. Do đó, cuộc sống của người Việt Nam gắn bó chặt chẽ với sông nước và biển cả, dần dần hình

thành nên truyền thống văn hóa mang đậm chất sông nước. Trong đó, sự đi lại, kết nối giao thương không thể không có phương tiện ghe thuyền. Dòng sông bên nước, bãi bờ sông/biển, bến cảng và con thuyền đã trở nên là hình tượng mang đậm chất thơ, câu chuyện trữ tình, thơ mộng của cuộc sống thôn quê, bãi chài. Chiếc thuyền đã trở thành đề tài nghệ thuật khắc họa trên mặt trống đồng cổ xưa với hàng trăm tiêu bản khác nhau. Giao thông thủy bằng phương tiện ghe thuyền đã chiếm ưu thế đáng kể trong đời sống sinh hoạt của người Việt xưa và không ngừng phát triển qua từng thời kỳ lịch sử². Hội An - Xứ Quảng xưa kia, là một thương cảng thuyền buồm quốc tế nổi tiếng, trong đó phải nói đến vai trò quan trọng, quyết định của ghe thuyền đối với hoạt động thương mại.

¹ Biển là con đường thương mại số một. Các hoạt động buôn bán ở Đông Nam Á trở nên sôi động chủ yếu là nhờ vào đường biển. Ngay từ xa xưa, cư dân Đông Nam Á đã đóng những con thuyền vượt đại dương, đi lại buôn bán với nhiều nước trên thế giới. Bản thân vùng biển Đông Nam Á với những hải cảng lớn đã trở thành nơi neo đậu và tụ họp của các nhà buôn phương Đông và phương Tây. Trong lịch sử biển Đông Nam Á trở nên nổi tiếng với con đường tơ lụa trên biển và con đường buôn bán gia vị.

² Dọc theo ven biển Việt Nam trên 3.000km theo hướng Bắc - Nam có rất nhiều kiểu dạng thuyền bè khác nhau. Theo thống kê thì riêng vùng biển gần bờ từ Trung bộ trở vào Nam đã có hơn 60 loại thuyền khác nhau. Thực tiễn khảo cổ học tiền sử và sơ sử Việt Nam cho biết: “ngay từ thời đại đồ đá (chủ nhân các nền văn hóa Hòa Bình, Bắc Sơn...), nhiều cư dân cổ đã xuất phát từ bán đảo Đông Dương “ra khơi” xuyên Thái Bình Dương tới miền hải đảo Pacific, tới tận Úc châu và Nam Mỹ. Tới thời đại đồng thau và sắt sớm, việc giao lưu kinh tế qua biển Đông ra khơi Thái Bình Dương càng phát triển” (Viện nghiên cứu Đông Nam Á (1998), *Biển với người Việt cổ*, Nxb Khoa học xã hội)

Bởi Hội An, nằm trong vùng xứ Quảng ở vào trung độ đất nước, tựa lưng vào dãy Trường Sơn trùng điệp ở phía Tây và ngoảnh mặt ra biển Đông, rất gần với đường hàng hải quốc tế từ Nam Á đi lên phía Bắc, hay ngược lại. Môi trường sông nước, biển đảo vùng Hội An - Quảng Nam với hệ thống sông ngòi khá dày đặc, hơn 120km bờ biển, có hai cửa biển lớn (*Cửa Đại và Cửa Hàn*) và quần đảo Cù Lao Chàm, quần đảo Hoàng Sa... đã có sự tác động lớn đến sinh hoạt kinh tế, văn hóa và đời sống của cư dân địa phương. Từ những điều kiện thuận lợi, nơi đây ngay từ thời Chăm pa vùng này đã có quan hệ giao lưu bằng đường biển. Người dân Hội An - Xứ Quảng đã gắn bó với ghe thuyền, sử dụng ghe thuyền trở thành một phương tiện giao thông, giao lưu quyết định cho sự hình thành một cảng thị thuyền buồm quốc tế nổi tiếng suốt nhiều thế kỷ (*từ thế kỷ XVI đến đầu thế kỷ XX*). Trong lịch sử, đề cập đến giao thông đường thủy, hơn nữa nói đến buôn bán, thương mại không thể không nói đến ghe thuyền. Khi cư dân Đại Việt đến định cư tại xứ Quảng, họ đã sớm tiếp thu kỹ thuật đóng ghe thuyền rất thiện nghệ của người Chăm để tạo nên chiếc ghe bầu nổi tiếng. Ghe bầu xứ Quảng trong nhiều thế kỷ được đánh giá “là sản phẩm đặc sắc của nghệ thuật biển Việt Nam”. Cùng với nó là một tầng lớp thương nhân chuyên thực hiện những chuyến đi buôn đường biển Bắc - Nam, có khi sang tận Nam Vang, Xiêm La, Miến Điện, Singapore, Hồng Kông... thường được gọi là “các lái”³. Đối với

người dân xứ Quảng, nói đến ghe thuyền là phải nói đến ghe bầu. Hình ảnh chiếc ghe bầu đã được khắc họa trong ca dao, trong *Về các lái (Về thủy trình, dài 176 câu)*... và nguồn gốc của nó còn được ghi lại trong Bách khoa từ điển Mỹ, từ điển Larousse Pháp, ở tập Thanh thư về tàu thuyền cận duyên miền Nam Việt Nam⁴.

và là người buôn bán lớn, những phú thương đi buôn bán bằng phương tiện ghe thuyền ở những nơi xa, vùng biên dọc duyên hải nước ta.

⁴ *Great Eneylopedia Dictionary, New York; Petit Larousse, Paris, 1971; Blue book of coastal vessels South Vietnam, Ohio, 1967*... Theo nhiều học giả nghiên cứu, “ghè bầu” là biến âm từ tiếng “gay” (có nghĩa là ghe thuyền) và “prau” (*chỉ loại thuyền buồm*) của Ma Lai - Nam Đảo. Người Việt khi vào định cư ở đất này đã tiếp thu kỹ thuật đóng ghe “prau” của người Chăm, kết hợp với kỹ thuật cổ truyền của người Việt. Đặc điểm, hình dáng và cấu trúc, ghe bầu thuộc loại thuyền có vỏ hai đầu nhọn, lô lái và lô mũi cong, trong đó lô mũi dài hơn. Bánh lái lồi, được thiết kế cong theo lô lái, sâu dưới long cốt, có trục bánh lái trượt trong lô lái khoét rãnh, hoặc được gắn trực tiếp vào lô lái, không dính bằng chốt sắt. Lòng ghe được chia thành từng khoang để chứa hàng. Bên trong khoang có mũi dẫy làm bằng cốt tre, bên dưới lót lớp lá dừa nước để chống nước tạt vào hoặc nước mưa. Gỗ dùng để đóng ghe là điều kiện và sao lấy từ rừng núi phía Tây Quảng Nam. Ván ghe ghép lại với nhau bằng mộng và chốt, không dùng đinh sắt, kẽ ván được xam bằng xơ tre bào thành sợi mỏng trộn với dầu rái và dầu chài. Toàn bộ ghe được sơn chống thấm bằng dầu rái (*một loại lâm sản rất dồi dào ở Quảng Nam*). Ghe bầu đi trong sông có trọng tải từ mười đến vài ba chục tấn. Còn đi biển, đường dài có trọng tải đến trăm tấn. Lực đẩy của ghe gồm 3 buồm: buồm mũi, buồm chính (ở giữa) và buồm lái. Các buồm đều nằm trên các cây đà ngang vững chắc được cố định ở hai bên mạn thuyền, gọi là “then”. Buồm có hai loại, loại tư giác lệch có cạnh sau dài hơn hai lần cạnh trước (buồm chính) và loại buồm tam giác. Buồm làm bằng lá dền đan (một loại cây rừng), không dùng vải, không có nẹp gỗ chạy ngang như thuyền của Trung Quốc, hay thuyền miền Bắc. Đẳng mũi có vẽ hai con mắt ở hai bên bằng sơn đen và trắng, hơi dài và xệch về phía sau để phân biệt với địa phương khác. Ghe bầu có thể đạt vận tốc từ 6 - 7 hải lý/giờ khi thuận gió. Hai bên be thuyền có mái chèo gắn với trụ chèo bằng dây đai làm từ vỏ cây gai hay sợi chỉ xơ dừa. Nét độc đáo của ghe bầu là có thể sử dụng buồm để chạy ghe khi ngược gió, gọi là kỹ thuật chạy vát hay chạy ganh.

³ Từ “các lái” là từ chỉ những người lái ghe thuyền trong những chuyến buôn biển, chuyên chở hàng hóa

Ghe bầu, nổi lên là một loại phương tiện đi biển vững chắc, tối ưu hơn hẳn, vừa chở được nhiều hàng hóa so với nhiều loại ghe thuyền dân gian truyền thống ở Việt Nam. Thực ra, để chuyên chở, vận tải hàng hóa, sản vật, ngoài ghe bầu, còn phải kể đến các loại ghe thuyền khác đi lại trên hệ thống các con sông, ngõ nguồn của xứ Quảng.... Nhờ vào vị trí với hệ thống sông, cửa biển này mà Hội An có điều kiện thông thương với các vùng của xứ Quảng. Từ Hội An ngược theo nguồn Vu Gia/Ô Gia, Thu Bồn có thể đến được các vùng núi, trung du ở phía Tây; theo nguồn Chiên Đàn - sông Trường Giang qua Cửa Kỳ Hà (cửa biển) có thể đến được cả vùng phía Nam của Xứ Quảng; theo sông Đệ Vọng có thể vươn lên phía Bắc nối thông với Cửa Hàn - Đà Nẵng. Hơn nữa, từ Cửa Đại theo những cánh buồm/ghe thuyền ra biển Đông có thể lan tỏa, giao lưu với cả nước và cả thế giới Đông - Tây... Theo những con thuyền/cánh buồm hàng hóa, sản vật (nông - lâm - thủy - hải sản...) từ rừng núi/ trên nguồn xuống biển, từ khắp nơi trong xứ, trong vùng, cả nước và cả thế giới đều đổ về đây. Nhà sử học Lê Quý Đôn lúc bấy giờ phải thốt lên *“những thuyền từ Sơn Nam về chỉ mua được một thứ củ nâu, thuyền từ Thuận Hóa thì cũng mua được một thứ hồ tiêu. Còn từ Quảng Nam (Hội An) về thì các món hàng không có món gì là không có... hàng hóa nhiều lắm dù trăm chiếc tàu to chở cùng một lúc vẫn không hết”*⁵. Nhiều mô tả cho biết, xưa kia mọi loại tàu thuyền Việt Nam đều có mặt tại cảng

Hội An này, đó là một tập hợp đa dạng muôn màu muôn vẻ đủ loại thuyền biển, thuyền sông, đủ mọi kích cỡ và tải trọng. Từ thuyền mảnh Trung Hoa, ghe bầu, ghe nang, ghe trường, tới ghe mảnh⁶. Đến Hội An vào thế kỷ XVII. Thích Đại Sán, một thiền sư Trung Hoa đã mô tả thương cảng Hội An với *“cột buồm như rừng tên xúm xít”*. Sử quan triều Nguyễn cũng đã ghi nhận về việc buôn bán ở Hội An như sau: *“Chợ Hội An, ở xã Hội An về phía Đông huyện Diên Phước tục gọi là Phố Hội An, phía Nam liền sông Cái, trên bờ hai bên phố ngói liên tiếp chừng 2 dặm, bến sông thuyền ghe tấp nập đi lại như mắc cửi; có nhiều khách buôn người Thanh trú ngụ, có 4 bang là Quảng Đông, Phúc Kiến, Hải Nam và Triều Châu, buôn bán hàng hóa phương Bắc, có đình chợ và hội quán, buôn bán tấp nập, làm nơi đô hội lớn xưa nay. Lại ở phía Nam sông là đầm Trà Nhiêu, chỗ thuyền buôn các nước dừng đậu”*⁷. Còn Nguyễn Tuân cũng đã khắc họa vào đầu thế kỷ XX rằng: *“Trên mặt sông thực là một cái rừng cột thuyền buồm, mảnh ghe chi chít dây lèo buồm, dây thừng...”*.

⁶ Ghe trường, người ta dùng tên này để gọi tất cả những thuyền nhỏ của Hội An, cùng một kiểu, nhưng có tải trọng không vượt quá 20 tấn. Thuyền này có cùng kiểu bánh lái và bộ buồm. Tuy nhiên không có lầu phía sau đuôi. Cần lưu ý con mắt của ghe trường có đuôi mắt ở về phía trước và phần đầu mắt nằm ở về phía sau, khác với hình dáng chung của con mắt trên hầu hết thuyền bè ven biển Việt Nam. Ghe nan chủ yếu được đóng theo kiểu ghe bầu ở Quảng Nam và Quảng Ngãi, nhưng có vỏ thuyền bằng tre đan bên theo kiểu Quảng Nam, nhưng phần nổi ở trên bằng gỗ nối với sóng mũi và sóng đuôi rộng phần bên ngoài để trượt bánh lái và một cái xiêm phía trước.

⁷ Quốc sử quán triều Nguyễn (bản dịch 1994), *Đại Nam thống nhất chí*, tập 2, Nxb Thuận Hóa, Huế, tr.376.

⁵ Lê Quý Đôn (1977), *Phủ biên tạp lục*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội, tr.256 - 257.



Thuyền ra Cửa Đại. Ảnh: Vĩnh Tân

Trong các thế kỷ XVII - XVIII, ghe bầu là phương tiện chính trong việc chở thóc gạo từ Gia Định ra bán ở Thuận - Quảng và vải vóc, lụa lãnh từ đây vào cung cấp cho vùng đất phương Nam, Lê Quý Đôn ghi lại: *“Số binh Thuận Quảng thì Quảng Nam chiếm quá nửa. Xứ Thuận Hóa tô ruộng cũng ít, thường chở thóc ở Quảng Nam để cấp cho quân, có quan coi việc chuyên chở. Dọc theo các cửa biển từ châu Nam Bố Chính đến Gia Định, Đồng Nai, các nhà buôn, các thuyền bản dinh, cai thuộc, cai xã; phàm ai có thuyền tư, ghe tư đều biên vào sổ nhà nước, theo trong lòng thuyền rộng mấy thước mà định lớn nhỏ, phải nộp tiền vận chuyển, rộng 11 thước 9 tấc nộp 9 quan, xuống đến 4 thước 4 quan”*⁸.

Vào thời kỳ triều Nguyễn (nhất là vua Minh Mệnh) rất quan tâm đến phát

triển ghe thuyền, chính vì thế mà phương tiện ghe thuyền càng có điều kiện phát triển, có rất nhiều ghe thuyền vượt biển xuất phát từ Hội An đi⁹. Đặc biệt đối với một lính thủy, người điều khiển ghe thuyền yêu cầu phải xét người khá kỹ, dựa trên khả năng nắm bắt 5 nội dung¹⁰.

⁹ Vua Minh Mệnh là người có tầm nhìn xa và hướng biển khá cao. Nhà vua đã cử nhiều phái đoàn vượt biển đến các căn cứ của phương Tây ở Đông Nam Á như Batavia (Jakarta, Indonesia), Singapore, Penang (Malaysia), Semarang (Java), Luon (Philippines). Tiểu Tây dương ở Ấn Độ như Bengale, Calcuta; ở Trung Hoa như Macao, Hồng Kông... Những chuyến vượt biển đó, bề ngoài là mua hàng hóa cho triều đình nhưng chủ yếu nhằm thăm dò tình hình. Vua Minh Mệnh cho đo đạc độ sâu các cảng biển, lập hệ thống phòng thủ ven biển, chế tạo vũ khí, đóng thử tàu hơi nước kiểu phương Tây, phát triển thủy quân, cho dịch một số sách kỹ thuật phương Tây sang chữ Hán, đo đạc, vẽ bản đồ và cắm mốc trên quần đảo Hoàng Sa, tăng cường quản lý các hải đảo...

¹⁰ 1/Người lái thuyền phải hiểu thế nào là một cửa biển hiểm hoặc dễ và phải biết nơi nào có cửa biển hiểm, nơi nào có cửa biển dễ. Ngoài ra vấn đề quan trọng đối với người lái thuyền là phải biết “chỗ hiểm

⁸ Lê Quý Đôn, sdd, tr.240.

Việc giao lưu buôn bán giữa các vùng miền trong nước và nước ngoài chủ yếu bằng ghe thuyền, luồng buôn bán trên

thì phải dung phép nào giữ được khỏi lo, chỗ dễ cũng nên đề phòng việc gì dễ được vẹn toàn”. 2/ Người lái thuyền phải am hiểu diễn biến của các loại hình thời tiết. Đặc biệt là kinh nghiệm về xem hướng gió, khí trời trên biển. Yêu cầu về nội dung này là phải trả lời được câu hỏi: Thế nào gọi là xem gió? Hằng năm có 24 tiết hậu, tiết nào phải có gió gì? Thế nào gọi là trông khí trời? Trời đương tạnh sang, khí nào hiện ở phương nào tất có gió lớn, mưa to?...3/ Khi đi trên biển, người lái thuyền phải biết phương pháp xem núi, đo nước. Tức là phải biết ở phận tỉnh nào, xứ sở nào có núi? Là núi mới mọc hay núi đã lâu? Thế nào gọi là đo nước? Như thuyền đi, gió thuận chạy thẳng gió tạt ngang chạy vát, buông dây ở mũi thuyền, rút dây ở cuối thuyền bao nhiêu phần, đi được mấy dặm trương... 4/ Người điều khiển phải biết xem la bàn khi đi biển, triều Nguyễn gọi đây là phép “xem kim định hướng”. Nội dung này yêu cầu hiểu rõ hai vấn đề: Thế nào gọi là xem kim? Thế nào gọi là định hướng? Người lái thuyền cần phải nắm thật vững “kim chỉ can, chi nào, ước được bao nhiêu ngày, giờ, khắc, phân lại phải chuyển, chỉ hướng nào mới được thích hợp can chi. Và lại phải chia địa cầu ra 360 độ, cần phải chỉ ra tờ tường tất cả”. 5/ Là yêu cầu về kiến thức địa lý địa cầu để xác định vị trí của thuyền trên biển. Tất cả địa cầu được chia ra 360 độ, lấy nửa Tý đến nửa Mão có 90 độ, đến nửa Dậu có 90 độ; từ nửa Ngọ đến nửa Mão có 90 độ, đến nửa Dậu có 90 độ. Vì vậy, người lái thuyền phải biết “thuyền đến nơi nào là phận biển tỉnh hạt nào, tức lấy chỗ ấy chia ra nam cực bắc cực, chiếu rõ phương hướng cho thuyền đi”. (Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, T5, tr.430-431). Khi đánh giá những nội dung trên, kết quả sẽ được phân ra hạng ưu, bình, thứ và có thưởng lương và thăng chức cho những binh lính đạt kết quả cao trong kỳ sát hạch. Những người không những không tiến bộ mà còn bị tụt bậc so với lần trước hoặc không đạt thì đều bị xử phạt. Cùng với học tập lý thuyết, việc thực hành kỹ năng đi biển thông qua các chuyến công cán, hay tuần tra biển là biện pháp tốt nhất để lính thủy trau dồi kiến thức đã học, tích lũy thêm kinh nghiệm thực tế. Năm 1835 vua Minh Mạng xuống dụ cho thủy quân ở Kinh cũng như các tỉnh phải diễn tập, các loại “thuyền mạnh, buồm chèo, cột buồm, dây buồm, người cầm lái và thủy thủ, tiến hành thao diễn, được cốt người tinh thạo, sau đến đường biển, đường sông, chỗ nông chỗ sâu, chỗ hiểm chỗ dễ và chỗ đảo lớn, đảo nhỏ, nơi sâu cạn, nhất thiết phải tránh, nên khiến cho tập để biết tất cả. Rồi lại dạy về súng nhỏ, súng lớn khiến cho được tinh thạo, đề phòng khi dùng”. (*Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, T5, tr.395).

đường biển Bắc - Nam phát triển mạnh, góp phần hình thành nên nhiều bến cảng, trung tâm buôn bán, phố chợ ở ven sông, cận biển. Đã hình thành hẳn một nghề gọi là nghề buôn ghe bầu. Tầng lớp thương gia và đại thương gia này là các lái. Họ là chủ các thuyền buôn tuyến Bắc Nam, có nhiều kinh nghiệm, chi phối nhiều luồng buôn và mặt hàng trên thị trường. Họ cạnh tranh với thương nhân người Hoa bằng mánh khỏe và các thủ đoạn nghề nghiệp của họ. Ở vào địa vị ông chủ, các lái buôn thuê mướn người giúp việc, khuân vác, gánh gồng, mồi lái, mồi biện, thư ký, hoặc giữ chân sào (*thủy thủ*). Ở Quảng Nam, trong số các lái không hiếm những người là chủ nhân của vài ba chiếc ghe bầu chuyên buôn bán đường dài ven biển. Tại Hội An đã hình thành nên những làng nghề buôn ghe bầu ở Thanh Châu, Cẩm Phô, Kim Bồng, Sơn Phô, Thanh Hà... Những năm 1930 - 1940, người ta vẫn thấy từng đoàn ghe bầu từ cửa biển Hội An giông buồm ra khơi để thực hiện những chuyến hải trình dài ngày. Hàng hóa là sản vật tại chỗ như cau, quế, nón, đường, đồ tre nan, gôm, lâm thổ sản, hải sản... và chở về gạo, muối, lá đệm, đồ sứ... Theo tư liệu hồi cố, vào những năm này, các vạn ghe bầu Hội An có hơn 120 chiếc với trọng tải từ 40 đến 100 tấn mỗi ghe, bình quân mỗi năm, đoàn “*thuyền bay*” này đã chở gần 34 nghìn tấn hàng hóa các loại. Họ đi buôn bán khắp các cảng trong cả nước. Hàng năm, theo gió mùa, những chuyến ghe bầu từ miền ngoài chở dầu chai, cánh kiến và dược liệu vào Nam. các mặt hàng như đường mía, tơ lụa, đồ sành sứ,... vào Phan Thiết, rồi mua gạo chở về Hội An. Sản phẩm gồm Thanh Hà

xưa kia được đem bán khắp nơi bằng ghe bầu, ra tận Quảng Bình, Quảng Trị, và vào Quảng Ngãi vào các ngày chợ phiên của địa phương¹¹. Để có ghe thuyền vận tải, phục vụ hoạt động thương mại, nghề đóng ghe thuyền ở vùng Hội An cũng phát triển khá mạnh mẽ, đông đảo. Phạm vi hành nghề của thợ đóng ghe bầu ở Hội An khá rộng, bao gồm hầu hết các địa phương Đà Nẵng và một số nơi ở Đà Nẵng. Phương thức hành nghề chủ yếu là lập thành kíp thợ từ 10 - 20 người đi đóng ghe thuê hoặc lập thành trại ghe cố định. Ở Hội An vào những năm 1920 - 1930, có ba trại đóng ghe bầu và một số trại khác.

Có thể nói, trong hành trình lịch sử - văn hóa của dân tộc, sông - nước (bao gồm cả biển) không chỉ là bộ phận hợp thành mà còn tạo nên đặc tính văn hóa tiêu biểu trong truyền thống văn hóa. Trên thực tế, ghe thuyền không chỉ là một phương tiện giúp con người lưu

thông, vận tải/ vận chuyển hàng hóa, vật dụng... trên sông nước, biển cả, mà với tính năng của nó - ghe thuyền đã trở thành biểu tượng, biểu trưng văn hóa. Hình tượng con thuyền chở linh hồn người chết có ở tất cả các nền văn minh trên thế giới. Đó là biểu tượng của cuộc hành trình, cuộc vượt qua do người sống và người chết thực hiện. Từ khởi

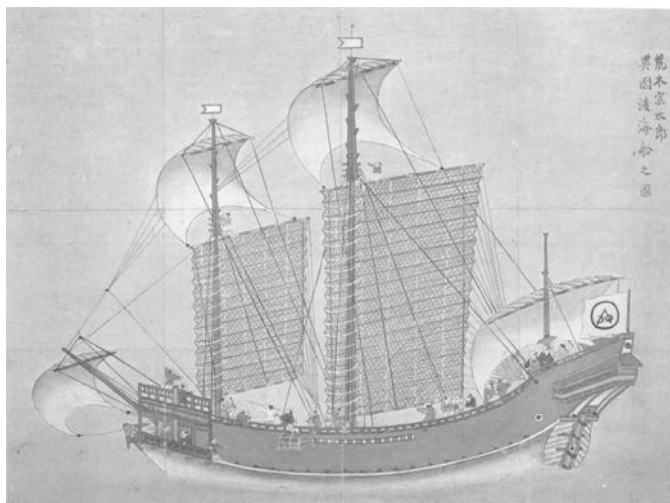
nguyên, biển đã là môi trường sống, là bộ phận hợp thành góp phần tạo dựng, định diện bản sắc văn hóa và tư duy của người Việt. Và ở xứ Quảng khi nói đến ghe bầu thì không thể không nhắc đến Vè Các lái hay Vè Thủy trình, Vè Nhật trình. Các làng chài ven biển Nam Trung Bộ vẫn còn lưu hành những bài vè này với những dị bản khác nhau. Đây thực chất là một bản hải trình đơn

giản, do những người làm nghề vận chuyển ghe bầu Bắc Nam sáng tác, đúc kết dưới hình thức vần vè, miêu tả đầy đủ các địa danh với những mũi, hòn, cù lao, rạn đá ngầm hoặc san hô cùng những vũng, núi, bến cảng, cửa sông, phố xá trên đất liền và cả những nơi hiểm trở thường gây tai nạn cho thuyền bè qua lại. Có thể nói, đây là một cảm nang, một kho tàng tri thức dân gian của dân đi buôn đường biển ♦

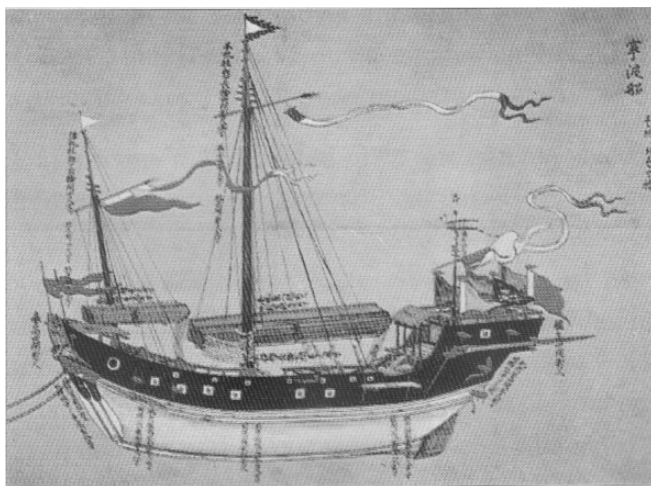


Mô hình thương thuyền của người Hoa đến buôn bán tại Hội An hiện trưng bày tại hội quán ở Hội An. Ảnh: Hồng Việt

¹¹ Ngoài ra xưa kia, ghe bầu là phương tiện chủ lực buôn bán với Trung Quốc, Thái Lan, Tân Gia Ba... chắc chắn trong hạm đội thuyền tác chiến và vận tải của nhà Tây Sơn, có khá nhiều ghe bầu... (Đỗ Thái Bình. Phụ bản Đại dương và những con tàu. Báo khoa học phổ thông Sài Gòn tháng 4/1984). Trong lực lượng thủy quân của Nguyễn Ánh, có hẳn một loại thủy binh ghe bầu với 1.600 quân, đây là lực lượng vận tải quân lương của Chúa.



Kiểu dáng thuyền
Nhật Bản từng đến
Hội An



Kiểu dáng thuyền
Ninh Ba (Trung Quốc)
từng đến Hội An



Hình vẽ thuyền Nhật Bản đến buôn bán tại Hội An (trích trong Giao Chỉ quốc mậu dịch độ hải đồ)

PHÁC HỌA KIỂU DÁNG MỘT SỐ LOẠI GHE THUYỀN TRUYỀN THỐNG Ở HỘI AN

ThS. Quảng Văn Quý

Hội An là vùng đất cửa sông, ven biển có địa hình sông nước chằng chịt, nơi hợp lưu các nguồn sông lớn của Quảng Nam trước khi đổ ra biển Đông qua Cửa Đại. Vùng đất hội thủy này cũng sở hữu cụm đảo Cù Lao Chàm với 8 hòn đảo lớn nhỏ án ngữ phía Đông gần kết với vùng biển rộng lớn. Thích ứng với môi trường sông có địa hình sông nước, biển đảo hết sức đa dạng với các kiểu sông, lạch, kênh, mương, đầm, bàu,... các lớp cư dân Hội An từ xưa đến nay đã sáng tạo nên rất nhiều loại ghe thuyền làm phương tiện phục vụ nhu cầu đi lại, khai thác đánh bắt các loại thủy, hải sản, vận chuyển hàng hóa và phục vụ các nhu cầu sinh hoạt động tín ngưỡng, vui chơi giải trí cộng đồng. Đặc biệt, ghe thuyền còn là nơi ăn, chốn ở của một bộ phận cư dân Hội An trước đây khi chưa có đất đai để an cư lạc nghiệp. Truyền thống sử dụng ghe thuyền cũng hình thành và phát triển ở Hội An các nghề đóng, sửa thuyền, đan thúng, ghe nan,... đến nay vẫn còn được duy trì, bảo lưu được các tri thức và kinh nghiệm ngành nghề hết sức phong phú và độc đáo.

Trong các giai đoạn phát triển sôi động, phồn thịnh của Đô thị thương cảng Hội An vào các thế kỷ XVII, XVIII và cả các thế kỷ sau này, Hội An là nơi tập trung rất nhiều loại ghe/thuyền/tàu trong

nước và quốc tế hội tụ về đây giao thương mậu dịch với sự đa dạng phong phú các loại thuyền vượt biển và đi trên sông của các nước phương Tây, Nhật Bản, Trung Hoa,... Hình ảnh nhộn nhịp trên bến dưới thuyền ở phố cảng Hội An lúc bấy giờ được thể hiện qua nhiều tư liệu về tranh vẽ, ảnh chụp và các tư liệu ghi chép của các tác giả trong và ngoài nước. Tất cả là những nguồn tư liệu quý để chúng ta có thể nghiên cứu, tìm hiểu về ghe thuyền ở Hội An trong lịch sử.

Gần đây, vào cuối thập niên 70 của thế kỷ XX trở về trước, một số khu vực vùng ven của Hội An, thuộc xã như Cẩm Thanh, Cẩm An, Minh An, Cẩm Châu, Thanh Hà,... vẫn còn một bộ phận lớn cư dân hành nghề đánh bắt môi trường sông nước, buôn bán bằng ghe thuyền. Trong đó, nhiều gia đình vẫn sinh sống và tổ chức sinh hoạt hằng ngày chủ yếu trên những chiếc ghe mui hoặc những căn nhà chèo tạm bợ, tập trung thành những xóm, vạ ghe rất đông đúc.

Trước những năm 1980, khi hệ thống đường bộ chưa được đầu tư phát triển, các phương tiện xe cộ giao thông đường bộ chưa nhiều thì giao thông đường thủy vẫn giữ một vai trò quan trọng đối với người dân ở các xã vùng ven của Hội An. Thời điểm này, chúng

ta vẫn còn dễ dàng bắt gặp hình ảnh nhiều bến đò ngang vẫn còn hoạt động nhộn nhịp. Hầu hết các gia đình sinh sống ở khu vực tiếp giáp với sông, muong, bầu, hói,... cũng đều trang bị cho mình một chiếc ghe để làm phương tiện đi lại, vận chuyển hàng hóa, khai thác đánh bắt ở môi trường sông nước, hoặc làm phương tiện cứu hộ lúc bão lụt, triều cường. Nhiều gia đình có bến riêng, hoặc hai ba hộ chung nhau xây dựng một bến nước để làm nơi neo đậu ghe thuyền. Về sau, hệ thống đường bộ, nhất là các tuyến đường liên thôn, liên xã liên tục được mở ra; các đê ngăn mặn được hình thành, nhiều nhánh sông, lạch,... bị chia cắt, bồi lấp. Nhiều tuyến sông lớn đã có cầu kiên cố bắt qua nên việc đi lại, giao thông bằng đường bộ của người dân được thuận tiện hơn. Cũng chính từ đây, hoạt động giao thông bằng đường thủy ở các địa phương vùng ven ở Hội An không còn giữ vai trò chủ đạo như trước. Theo đó, nhiều phương tiện ghe thuyền ở Hội An đã dần bị mai một. Nhiều tri thức, kinh nghiệm dân gian về đóng sửa các phương tiện ghe thuyền; kỹ năng sử dụng, bảo quản các loại ghe thuyền đã không còn phổ biến. Đặc biệt, những bí quyết, kinh nghiệm về kỹ thuật điều khiển các loại ghe thuyền, nhất là thuyền có gắn buồm ở Hội An cho đến nay gần đã như thất truyền.

Có thể thấy rằng, ghe thuyền là một bộ phận di sản văn hóa độc đáo và đặc trưng, quan trọng của Hội An xưa nay. Trước quá trình đô thị hóa và sự phát triển theo hướng hiện đại, sự mai một của bộ phận di sản này trên cả các phương diện vật thể và phi vật thể đã và đang diễn ra một cách nhanh chóng.

Nhận thức được nguy cơ này, trong thời gian qua, việc nghiên cứu về ghe thuyền và các ngành nghề truyền thống liên quan đến bộ phận di sản này cũng đã được Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An quan tâm thực hiện. Tuy nhiên, các kết quả nghiên cứu vẫn còn khá khiêm tốn, chưa khảo sát một cách hệ thống, tư liệu hóa một cách đầy đủ, bài bản và chuyên sâu về các loại hình ghe thuyền vốn rất phong phú của Hội An qua các giai đoạn.

Trong thời gian qua, từ những thông tin hồi cố của các nhân chứng và khảo sát thực địa bước đầu, chúng tôi mạnh dạn tạm phác họa lại kiểu dáng một số loại ghe thuyền gắn liền với các nghề truyền thống phổ biến ở của Hội An trước đây, nhưng cho đến nay đã và đang thưa thớt.

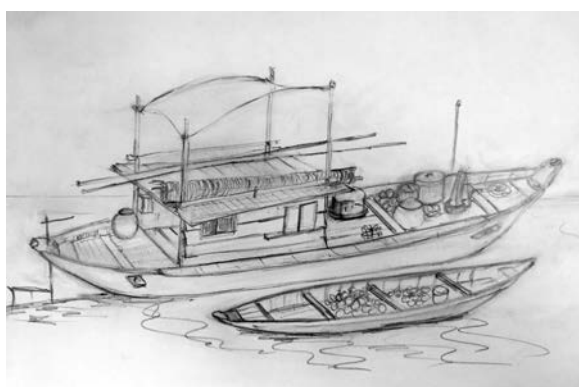
- **Ghe bầu:** Là loại ghe buồm, một phương tiện vận tải đường biển, có trọng tải rất lớn phổ biến từ 50 tấn đến 100 tấn gắn với nghề buôn ghe bầu khá phổ biến và nổi tiếng ở Hội An trước đây. Loại ghe này được đóng bằng gỗ, hoặc vừa tre vừa gỗ.

*Ghe bầu trở lái về Đông
Con gái theo chồng bỏ mẹ ai nuôi?*

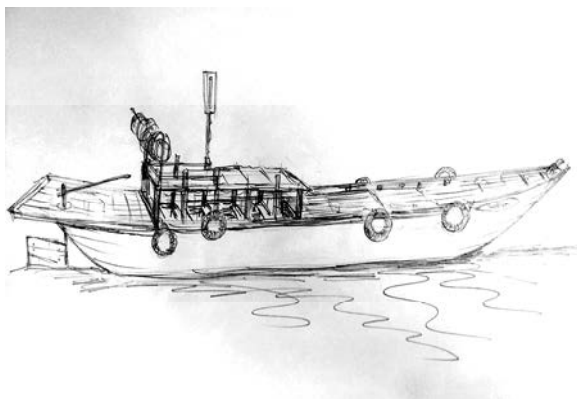


- **Ghe nguồn:** Là loại ghe trường, được đóng bằng gỗ có kích thước lớn, hình dáng cũng giống loại thuyền đi biển, tuy nhiên lườn ghe cạn hơn để có

thể di chuyển ở môi trường sông, khi gặp nước cạn. Chiều dài khoảng từ 10m đến 16m, chiều ngang từ 1,5m đến 2,5m, chiều sâu từ 1m đến 1,5m. Đây là loại ghe khá phổ biến của những người đi buôn nguồn từ Hội An lên các huyện miền núi phía Tây Quảng Nam vào những năm 1980, thế kỷ XX trở về trước. Đi kèm với ghe lớn thường có thêm 01 chiếc ghe bơi nhỏ (*ghe nan*, hoặc *ghe nhôm*) để trung chuyển hàng hóa từ các xóm thôn ra ghe lớn.



- **Ghe đò:** Ghe đò tuyến Cẩm Kim - Hội An, Cẩm Thanh - Duy Nghĩa, Duy Hải trong những năm trước đây thường là những loại ghe chèo nhỏ, về sau những năm 1990, sử dụng loại ghe lớn hơn được đóng bằng gỗ, có tải trọng lớn, chiều dài khoảng 8m đến 12m, chiều ngang từ 2m đến 2,5m, chiều sâu từ 1,5m đến 1,8m, có trang bị máy nổ. Các ghe đò này thường có đóng cabin ở khoang sau, lòng khoang có đóng ghế dài cố định cho hành khách ngồi, phần trước và sau ghe thường bố trí các phương tiện đi lại (*xe đạp* và *xe máy*) và hàng hóa cho khách đi đò. Hiện nay, các tuyến đò này không còn hoạt động do đã có cầu kiên cố bắc qua sông, do vậy hình ảnh những chiếc ghe đò kiểu này cũng dần thưa thớt ở Hội An.



- **Ghe đi biển:** Là loại ghe săng lớn, đóng bằng gỗ, dài khoảng từ 10m đến 18m, chiều ngang từ 1,5m đến 2,5m, chiều sâu từ 1,2m đến 1,8m, ghe được trang bị máy nổ, hoạt động gần bờ, quanh khu vực Cù Lao Chàm trở vào, ghe này được sử dụng làm phương tiện đánh thủy sản của các nghề: Mành, câu, giã, lưới sưa, lưới quét... Tùy theo mỗi nghề mà các ghe biển sẽ trang bị thêm các phương tiện chuyên dụng khác.



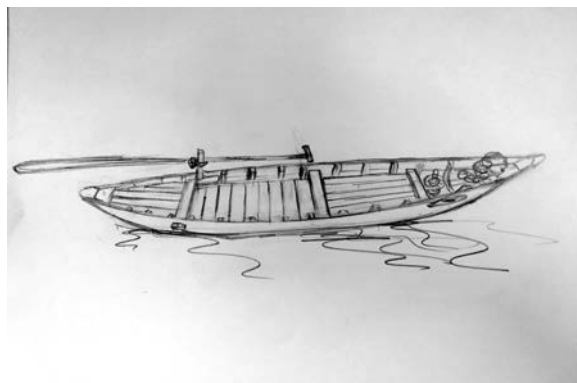
- **Ghe nghề rớ ghe (rớ thuyền, rớ ngô):** Đây là loại ghe săng, có tải trọng lớn, có từ 2 đến 3 mái chèo. Phía trước mũi ghe có bố trí hệ thống giàn rớ. Phần phía khoang giữa có mũi cố định, thường làm nơi sinh hoạt, nghỉ ngơi của các cư dân hành nghề. Hoạt động phổ biến ở khu vực hạ lưu sông Thu Bồn Hội An vào những năm 1980, thế kỷ XX trở về trước.



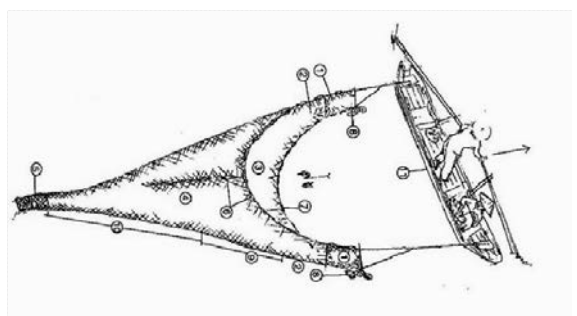
- **Ghe te:** Có hình dáng tương tự ghe rờ, là loại ghe săng, đóng bằng gỗ có tải trọng lớn, có từ 2 đến 3 mái chèo. Phía trước mũi ghe có bố trí hệ thống giàn lưới te. Phần phía khoang giữa có mũi cố định, thường làm nơi sinh hoạt, nghỉ ngơi của các cư dân hành nghề. Hoạt động phổ biến ở khu vực hạ lưu sông Thu Bồn Hội An, sông Trường Giang vào những năm 1980, thế kỷ XX trở về trước.



- **Ghe rờ chồ, ghe nghề (nghề đay):** Là loại ghe săng, đóng bằng gỗ, kích thước loại trung bình, chiều dài khoảng 8m, ngang khoảng 1,2m, thường có một mái chèo, hoạt động ở khu vực cửa sông Hội An. Hiện nay, phần lớn các thuyền này đã trang bị máy nổ.



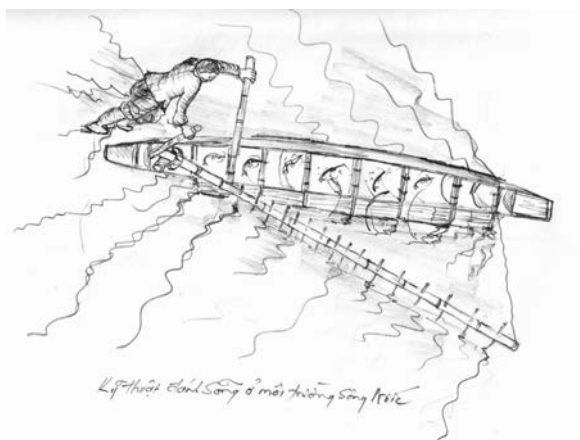
- **Ghe giã bát:** Là loại ghe săng đóng bằng gỗ, tương tự ghe rờ, ghe nghề (đay), nhưng chiều ngang thường hẹp hơn. Ghe có 2 chèo cùng phía, khi chèo ghe làm nghề giã bát thì thường phải “chèo bát” 2 mái chèo cùng lúc, nhịp nhàng cho ghe đi ngang về phía trước và kéo phần lưới giã ở phía sau. Loại ghe và nghề giã bát hoạt động phổ biến ở vùng cửa sông Hội An những năm 1990 thế kỷ XX trở về trước, hiện đã mai một nhiều.



- **Ghe soi:** Là loại ghe săng, đóng bằng gỗ có kích thước nhỏ, chiều dài khoảng khoảng 3m, chiều ngang khoảng 0,8m, sâu khoảng 0,6m, chỉ dành cho một người bơi, hành nghề đi soi bắt cá tôm bằng đèn Măng-xông, sau này dùng bằng đèn pin. Loại ghe này thường hoạt động ở dọc các tuyến sông, các mương, hói,... ở Hội An.



- **Sống:** Còn có tên gọi là trề/ghe trề, đây là một loại ghe đóng bằng gỗ, thân nhỏ hai đầu hơi bằng, không thon nhọn như các loại ghe khác. Sống kết hợp với vĩ rà và cần rà trở thành công cụ rà bắt tôm hết sức độc đáo ở môi trường sông của Hội An. Loại ghe này là phương tiện đánh bắt phổ biến trước những năm 1980, tập trung nhiều nhất ở các địa phương như Cẩm Hà, Cẩm Thanh. Đến nay, nghề đi trề/sống không còn hoạt động.

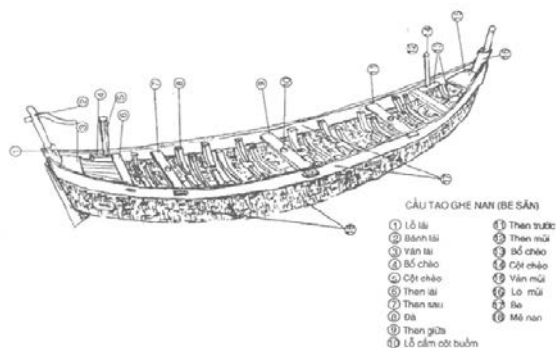


- **Ghe bơi bủa rập, thả lưới bển:** Là loại ghe sằng, ghe bơi có kích thước nhỏ chiều dài khoảng 4m đến 5m, chiều ngang khoảng 0,8m đến 1m, sâu khoảng 0,8m, hoạt động ở những đoạn sông nhỏ, mương, hói. Khi hành nghề bủa lưới, bủa

rập, mỗi ghe thường có từ một đến hai người cùng tham gia.



- **Ghe nan:** Trong lịch sử, ở Hội An có rất nhiều loại hình ghe nan với nhiều kiểu dáng kích thước hết sức phong phú. Những loại ghe nan có kích thước lớn để đi biển thường có phần sườn và be được làm bằng chất liệu gỗ. Những loại ghe nhỏ đi trong môi trường sông, hói, kênh mương, đầm,... thường được làm chủ yếu bằng tre, lườn ghe cạn hơn.

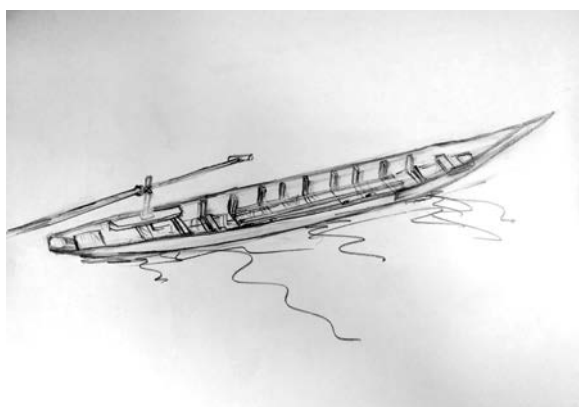


- **Thúng chai:** Còn gọi là thuyền thúng, thúng rái, hình tròn, được đan bằng tre. Kích thước thúng chai cũng rất phong phú, đường kính từ 1,4m đến 4m, độ sâu từ 0,5m đến 0,8m. Thúng chai là phương tiện đi lại, đánh bắt ở nhiều môi trường sông, biển, kênh mương, ao hồ,... đặc biệt thúng chai thường được kết hợp

với các ghe, tàu biển để hành nghề khai thác hải sản ở biển khơi.



- **Ghe đua:** Là loại ghe dài, có be, lái, mũi ghe và sườn được đóng bằng gỗ, đáy thường được lợp bằng nhôm. Trước đây, ở Hội An ghe đua có thể dài trên 20m, số người tham gia bơi lên đến 50 người. Hiện nay, do nhiều nguyên nhân ghe đua được đóng ngắn hơn nhiều, khoảng từ 13m đến 15m với khoảng từ 12 đến 15 người tham gia đua.



Trên đây chỉ là những phác thảo bước đầu về kiểu dáng và phương thức hoạt động của một số loại hình ghe thuyền phổ biến ở Hội An. Riêng các

thông số về kết cấu, kỹ thuật, chất liệu cụ thể của các cấu kiện từng loại ghe thuyền và cả những phương tiện, công cụ,... hành nghề đặc trưng gắn với từng loại ghe thuyền chắc chắn sẽ cần phải được đo vẽ, khảo tả kỹ lưỡng hơn mới giúp chúng ta nhận diện đầy đủ hơn về từng loại ghe thuyền ở Hội An. Trong khi đó, nhiều loại trong số các ghe thuyền kể trên, hiện tại đã không còn hoạt động ở môi trường sông nước Hội An. Do vậy, thiết nghĩ trong thời gian đến, việc tiến hành khảo sát, nghiên cứu nhận diện thật đầy đủ, toàn diện cả về các loại hình phương tiện ghe thuyền; kỹ thuật sản xuất, bảo quản và sử dụng,... nhằm tạo cơ sở khoa học để bảo tồn và phát huy bộ phận di sản đặc biệt này là vấn đề cấp thiết cần sớm triển khai thực hiện.

Có thể nói rằng, ghe thuyền truyền thống là một phần rất quan trọng trong di sản văn hóa vật chất và tinh thần của các lớp cư dân Hội An, góp phần tạo nên giá trị văn hóa đặc trưng và nổi bật toàn cầu của Khu di sản văn hóa thế giới này. Việc hình thành một bảo tàng chuyên đề về ghe thuyền để bảo tồn, lưu giữ các di sản quý, những ký ức xưa cũ về ghe thuyền, về truyền thống văn hóa sông nước - biển đảo ở Hội An có lẽ là việc nên làm và cần sớm được xúc tiến◆

GHE BÀU HỘI AN, XỨ QUẢNG

NNC. Trần Văn An

Trong các loại phương tiện đi lại trên vùng biển của Việt Nam có một loại thuyền khá đặc trưng được gọi là “*ghe bầu*”. Đây là một loại thuyền buồm vận tải ven biển, từng giữ vai trò quan trọng trong hoạt động kinh tế, quân sự, văn hóa, đặc biệt là trong lĩnh vực thương nghiệp – ngoại thương, trong hoạt động đi lại tại các bến cảng ven biển nội địa và quốc tế, trong đó, Hội An, Quảng Nam là một bến gốc, một tụ điểm hoạt động quan trọng của ghe bầu.

Về đặc điểm hình dáng và cấu trúc, ghe bầu là loại thuyền có vỏ 2 đầu nhọn, lô lá và lô mũi cong cao, lô mũi thường cao hơn lô lái để dễ dàng lướt sóng. Bộ khung ghe bằng gỗ gồm long cốt, lô, giang, đà liên kết với nhau bằng chốt và mộng, bên ngoài có be gỗ, hoặc có đáy bằng mê tre đan bên trên là be gỗ đối với ghe bầu nan. Kích thước phổ biến: dài 12m - 25m, rộng 4m - 6m, sâu 2m - 3m. Tỷ lệ giữa dài và rộng dao động từ 3,5 đến 4,5, giữa rộng và sâu từ 1,5 đến 2,2, trọng tải phổ biến từ 50 tấn đến 100 tấn. Vận tốc khi thuận gió đạt 6 - 7 hải lý/giờ. Có thể chạy tốt cả hai hướng gió. Với tỷ lệ giữa chiều dài và chiều rộng từ 3,5 đến 4,5 ghe bầu có hình dáng không quá phình rộng, bầu tròn như các loại thuyền vận tải, thuyền buôn Trung Hoa cũng không quá thon, dài như các loại thuyền chở hàng ở Đàng Ngoài. Tỷ lệ này tạo cho hình dáng và cấu trúc của ghe bầu có

những nét gần gũi với loại thuyền bay vùng Mã Lai - Nam Đảo.

STT	Loại thuyền	Dài (L)	Rộng (B)	Tỷ lệ (L/B)
1	Thuyền hàng lớn (Đàng Ngoài thế kỷ XVIII)	60 thước	10 thước	= 6
2	Thuyền hàng trung (nt)	55 thước	9 thước	= 6,1
3	Thuyền hàng nhỏ (nt)	50 thước	9 thước	= 5,5
4	Lương thuyền thời Nguyễn	27m	11m	= 2,4
5	Lương thuyền hạm đội Trịnh Hòa (thời Minh)	28 trượng	12 trượng	= 2,3
6	Mô hình thuyền buôn Nam Trung Hoa ở Hội quán Phước Kiến (Hội An)	2,5m	0,95m	= 2,6
7	Ghe bầu Phan Thiết những năm 1960 – 1967	19m	5m	
8	Ghe bầu Quảng	12 - 20m	2,5 - 5,5m	

	Ngãi, Quy Nhơn, Đà Nẵng			
9	Ghe bầu theo hồi cổ của ông Đỗ Đạt (Cẩm Kim)	42 thước (18m)	10 thước (4,3m)	
10	Ghe bầu theo hồi cổ của ông Nguyễn Thần 60 tuổi (Cẩm Kim)	40 thước (17m)	12 thước (5m)	
11	Mô hình ghe bầu ở nhà ông Lê Viết Cầu (47 – Huỳnh Thúc Kháng, Hội An)	0,70 cm	0,20 cm	= 3,5
12	Mô hình ghe bầu nhà ông Nguyễn Văn Ba (phường Minh An, Hội An)	49,5 cm	12cm	= 4,4
13	Ghe bầu phát hiện được ở lòng Sông Đò, thôn 5, Cẩm Thanh năm 2005	17m	5m	= 3,4
14	“Chalom” Thái Lan	12m	3,2m	= 3,8

Lực đẩy của ghe gồm 3 hoặc 4 buồm. Cột buồm lòng nhô về phía trước mũi ghe, ở vị trí 2/3 thân ghe. Cột buồm mũi nằm trên một đà ngang vững chắc trước mũi (*then mũi*). Cột buồm ung nằm trên một đà ngang vững chắc nhô ra ở

ngoài mạn phải ở phía lái (*then lái*). Đôi khi có thêm một lá buồm thứ tư gọi là buồm “*dóc*” hoặc “*sóc*” được căng từ đỉnh cột buồm mũi đến đầu ngoài cùng của cây đà nhô ra trước mũi ghe. Lá buồm này thường có hình tam giác. Các lá buồm còn lại có hình tứ giác, cạnh sau dài gấp 3 - 4 lần cạnh trước, được làm bằng lá đem và được điều khiển bằng một hệ thống dây lèo và kỹ thuật riêng.

Lái của các ghe bầu Hội An, xứ Quảng phổ biến là loại lái lồi, bánh lái nhô về phía sau trượt trong lô lái có khoét rãnh, gồm 2 kiểu lái Ông và lái Còi. Lòng ghe được chia làm nhiều khoang để có thể chở được nhiều loại hàng. Trên các khoang có mui dẫy làm bằng tre đan, lá dừa nước. Trước mũi ghe có vẽ đôi mắt dài, xéch bằng sơn. Nhô ra ngoài be trước mũi có bộ phận “*ngà làn*” để gác neo. Đây là những bộ phận gắn với tín ngưỡng nên rất được coi trọng.

Căn cứ vào đặc điểm hình dáng và cấu trúc, vào tên gọi ghe bầu (*có thể là biến âm của từ gốc Mã Lai – Nam Đảo là Gay và Prau*), vào bến gốc (*bến xuất phát và quay về*) từ Cửa Lò vào đến Ninh Thuận, Bình Thuận trùng với các khu vực có người Chăm cư trú trước đây, vào các truyền thuyết dân gian và một số dấu vết khác ở ghe bầu có thể xác định có một sự tiếp nối rõ nét từ truyền thống prau Mã Lai - Nam Đảo đến ghe bầu Chăm Pa và ghe bầu Việt. Ngoài ra, trong quá trình này còn có sự tham gia của các yếu tố ghe thuyền Trung Hoa, Nhật Bản và phương Tây.

Cùng với việc phục vụ các mục đích quân sự, trong thế kỷ trước đây, ghe bầu Hội An, xứ Quảng đã tích cực tham gia vào mạng lưới mậu dịch khu vực và quốc tế. Một số nguồn tư liệu đáng tin cậy cho biết vào các thế kỷ XVII - XIX,



Ghe bầu ở bến Tam Bảo trước chợ Núi Rang. Ảnh: Nguyễn Bội Liên

thuyền buồm - ghe bầu Việt đã từng có mặt ở các nước Đông Nam Á, Trung Hoa và một số nước phương Đông khác. Theo thống kê chưa đầy đủ, vào đầu thế kỷ XX, chỉ riêng các vựa ghe bầu ở Hội An (*Thanh Châu, Sơn Phô, làng Câu, Cẩm Phô, Trường Lệ, Thanh Hà, Duy Vinh, Bàn Thạch...*) cũng đã có đến trên 120 chiếc, hàng năm vận chuyển một khối lượng hàng hóa rất lớn. Chúng chính là phương tiện vận tải chủ yếu tạo nên mạng lưới mậu dịch thống suốt giữa bến cảng - thị tứ trong nước, là điều kiện cần thiết để mở rộng quan hệ giao thương với các nước, là điều kiện cần thiết để mở rộng quan hệ giao thương với các nước trong khu vực và quốc tế. Với ghe bầu, các vựa buôn ghe bầu đã được hình thành, phát triển ở nhiều địa phương, tạo nên một đội ngũ thương nhân và những người buôn bán được gọi là dân ghe bầu, bạn ghe bầu cùng các sinh hoạt văn hóa, tôn giáo - tín ngưỡng gắn với đời sống rày đây mai đó trên sông biển của họ. Một số trong chúng còn được bảo lưu cho đến ngày nay trên cả hai phương diện vật thể và phi vật thể. Với thực tế này, ghe bầu còn là phương tiện giao lưu - phổ biến và tiếp nhận văn hóa.

Hơn nửa thế kỷ trôi qua kể từ ngày những chiếc ghe bầu cuối cùng vắng bóng hẳn trên các bến cảng trong nước và khu vực. Thời gian trôi qua nhưng dường như nó chưa kịp xóa mờ hẳn hình bóng những chiếc ghe bầu - thuyền bay vững chãi, “*những con tuấn mã trên biển Đông*” hiên ngang vượt qua sóng to gió lớn để đi tìm những vùng đất mới, nguồn lợi mới. Có thể nói ghe bầu là biểu tượng sinh động, cụ thể của một thời kỳ Hội An, xứ Quảng nói riêng, Việt Nam nói chung tích cực mở cửa giao lưu kinh tế - văn hóa với bên ngoài, của quá trình hội nhập quốc tế diễn ra ngay từ thời Chăm Pa và đặc biệt sôi động ở thời các chúa Nguyễn. Sẽ thiếu sót khi nói đến những thành tựu trên lĩnh vực thương nghiệp - ngoại thương của cha ông ta trước đây ở Hội An, xứ Quảng nói riêng, cả nước nói chung mà không đề cập đến ghe bầu cũng như nghề buôn ghe bầu. Cũng sẽ rất thiếu sót nếu chúng ta bỏ qua hoặc chú ý không đúng mức đến một vệt văn hóa ghe bầu ven biển miền Trung cũng như tại Hội An, xứ Quảng trong di sản văn hóa chung của vùng miền và của dân tộc. Việc khảo sát, điều tra, nghiên cứu về những tri thức và kinh nghiệm liên quan đến quá trình chế tác, bảo trì, sử dụng ghe bầu cũng như việc xác định vai trò đích thực của ghe bầu trong đời sống kinh tế - văn hóa - xã hội trước đây liên quan đến truyền thống hàng hải của người Việt đòi hỏi phải có sự liên kết, phối hợp giữa các địa phương, các vùng miền, khu vực nơi ghe bầu từng có mặt, ghé bến ♦

GHE ĐUA TRONG ĐỜI SỐNG VĂN HÓA CỦA CƯ DÂN HỘI AN

CN. Võ Hồng Việt

Nhìn trên bản đồ thế giới, đất nước Việt Nam dáng hình chữ S nằm bên bờ biển Đông rộng lớn, có đường bờ biển dài hơn 3.260km. Dọc ven bờ và ngoài khơi có các đảo, cụm đảo và 2 quần đảo Hoàng Sa, Trường Sa. Trong đất liền có hệ thống sông suối dày đặc, chảy chủ yếu theo hướng Tây - Đông xuôi dòng về biển cả mênh mông. Với khoảng 1.000.000km² biển và diện tích lưu vực rộng lớn của hơn 2.360 con sông có chiều dài từ 10km trở lên quả là trở ngại lớn đối với người Việt Nam trong việc đi lại kết nối giữa các vùng miền, các khu vực để giao lưu, trao đổi, phát triển. Tuy nhiên, với diện tích mặt nước sông, suối và biển rộng lớn như vậy cũng là môi trường chứa đựng nguồn tài nguyên dồi dào, đặc biệt là nguồn lợi thủy hải sản. Từ lâu đời, để thích ứng, khám phá, chinh phục và khai thác các nguồn lợi từ sông biển, cũng như để đi lại kết giao, trao đổi giữa các vùng miền với nhau, người Việt Nam đã sáng tạo ra các loại ghe thuyền, bè mảng với nhiều kích cỡ, hình thức và bằng các vật/ chất liệu khác nhau. Những phát hiện về khảo cổ học cho thấy, cách đây hơn 2000 năm, người Việt đã biết cách đóng và sử dụng thành thạo ghe thuyền được minh chứng qua hình ảnh trên trống đồng Đông Sơn.

Không chỉ sử dụng vào mục đích đi lại, làm phương tiện vận chuyển, phương tiện chiến đấu, phương tiện khai thác nguồn lợi thủy hải sản, ghe thuyền còn được người Việt Nam tạo tác với những dáng hình độc đáo để dự nhập vào hoạt động văn hóa tín ngưỡng, lễ hội như thuyền/ghe đua. Đóng thuyền/ghe đua và tổ chức hoạt động đua ghe/thuyền vào các dịp lễ, tết từ lâu đã trở thành nét văn hóa dân gian độc đáo của nhiều vùng miền ở Việt Nam như đua ghe Ngo ở Nam bộ, bơi chải ở miền Bắc và đua ghe ở miền Trung. Sách *Từ điển lễ tục Việt Nam* cho biết: “Đua thuyền là một sinh hoạt truyền thống của cư dân Việt cổ từ thời các vua Hùng mà hình ảnh còn lưu lại trên các hình trang trí ở trống Đông Sơn. Hàng trăm làng xã từ Bắc đến Nam đều tổ chức đua thuyền trong các lễ hội dân gian. Ngày nay nhiều nơi vẫn duy trì sinh hoạt đua thuyền trong lễ hội. Đua thuyền trở thành một nghi lễ có tính quốc gia (quốc lễ) cách đây hơn một ngàn năm. Sách *Đại Việt Sử ký toàn thư* chép: Ngày 15 tháng Bảy năm Ất Dậu (985) là ngày sinh của vua Lê Đại Hành, Vua sai người làm thuyền đặt ở giữa sông Hoàng Long (huyện Gia Viễn, tỉnh Ninh Bình), lấy tre làm núi giả ở trên thuyền gọi là Sơn Nam. Từ đó Vua đặt lễ



Đua thuyền trên sông Hội An năm 1990. Ảnh tư liệu Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An

đua thuyền, rồi từ đó trở thành thông lệ trong cả nước”¹.

Hội An là vùng đất nằm ở cửa sông, ven biển của tỉnh Quảng Nam với Đại Chiêm hải khẩu nổi tiếng trong lịch sử. Vùng đất này là nơi hợp lưu của nhiều con sông lớn của xứ Quảng, có hệ thống sông ngòi, mương rạch chằng chịt, phía đông là vùng biển rộng lớn và cụm đảo Cù Lao Chàm. Từ đặc điểm tự nhiên nổi bật là yếu tố sông nước, biển đảo cùng với đặc điểm về lịch sử là cảng thị mật dịch quốc tế một thời vang bóng nên trong quá khứ cũng như hiện nay, ghe thuyền trong hoạt động đi lại, chuyên chở hàng hóa thương mại, đánh

bắt thủy hải sản,... ở Hội An rất đa dạng về loại hình, chất liệu và kích cỡ mà ghe/thuyền đua là một trong số đó.

Trong chuyên khảo *Thuyền buồm Đông Dương (Voiliers d’Indochine)*² vào đầu thế kỷ 20, J. B. Piétri nhận xét về ghe thuyền ở Hội An như sau: “Mọi loại tàu thuyền Việt Nam đều có mặt tại cảng Hội An này, đó là một tập hợp đa dạng muôn màu muôn vẻ đủ loại thuyền biển, thuyền sông, đủ mọi kích cỡ và tải trọng”³. Đồng thời nhấn mạnh thêm: “chính đây là nơi đóng thuyền bè có uy tín mà trên hai bờ của nó, những tiếng

¹ Bùi Xuân Mỹ, Bùi Thiết, Phạm Minh Thảo (1996), *Từ điển lễ tục Việt Nam*, Nxb Văn hóa Thông tin, Hà Nội, tr.173.

² Bản gốc được biên soạn năm 1943, xuất bản lần đầu bằng tiếng Pháp vào năm 1949 tại Sài Gòn, được dịch sang tiếng Anh xuất bản năm 2006, xuất bản tiếng Việt năm 2015.

³ J. B. Piétri (1943), *Thuyền buồm Đông Dương*, Đỗ Thái Bình dịch, NXB Trẻ, năm 2015, tr.122.

kêu gọi í ới của những người chèo đò, của những thương nhân di chuyển trên sông nước, những phu bốc vác, hòa trộn với tiếng búa xảm trét thuyền và những tiếng rì rầm của những công xưởng đang hoạt động”⁴

J. B. Piétri cũng mô tả về cảnh đua ghe ở Hội An như sau: “Vào những dịp lễ tết trong năm, người ta tổ chức những cuộc đua thuyền. Thế là trong một cảnh diệu kỳ nhiều màu sắc, trong âm thanh ồn ào của trống kèn công chiêng, trong tiếng pháo đi đùng, mọi tàu thuyền, từ thuyền mảnh Trung Hoa, ghe bầu, ghe nan, ghe tròng, tới ghe mảnh, tất cả kéo lên những lá cờ đuôi nheo có răng cưa của người Việt với màu vàng, đỏ, xanh lá, cam, tất cả những dải vải báo gió sặc sỡ, những cờ hiệu, cờ đuôi én, cờ lệnh, quốc kỳ phấp phới trên mọi cột buồm”⁵

Từ mô tả của J. B. Piétri và qua nhiều nguồn tư liệu khác cho thấy, từ lâu đóng ghe đua và đua ghe đã trở thành nét văn hóa độc đáo ở Hội An vào những ngày lễ, tết. Qua hoạt động này không chỉ thể hiện khả năng tập hợp lực lượng, trình độ kỹ thuật, kỹ năng, sức bền, tính phối hợp, tính tổ chức,... của mỗi đội ghe đua mà còn khẳng định bản lĩnh chinh phục sông nước của người Hội An.

Không phải người thợ đóng ghe nào cũng có thể đóng được ghe đua. Thợ đóng ghe đua mang tính chuyên biệt, không chỉ có trình độ tay nghề cao, dày dặn kinh nghiệm mà nhiều khi còn có cả bí quyết gia truyền thì mới đóng được chiếc ghe đua đẹp về hình dáng, hình

thức trang trí và màu sắc ấn tượng, hài hòa, và quan trọng hơn là khi bơi chiếc ghe lướt nhanh nhẹ nhàng. Vào giữa thập niên 80, 90 thế kỷ 20, tại Hội An có ông Đỗ Thành Lý ở Thanh Chiêm, Thanh Hà nổi tiếng với nghề đóng ghe đua. Hầu như những ghe đua ở Hội An cũng như vùng lân cận như Duy Vinh, Duy Tân, Duy Thu, Bình Triều, Bình Dương,... lúc bấy giờ đều do ông đóng. Đó là những chiếc ghe đua dài hơn 20m với số người bơi lên đến 52 người. Những chiếc ghe đua kích cỡ kiểu này thịnh hành trong thời gian dài. Giai đoạn thập niên 70 và đầu 80 của thế kỷ XX, ghe đua có chiều dài tầm 15m với 32 người bơi (*ghe Minh Hội đóng năm 1982*)⁶. Từ đầu thế kỷ 21 đến nay, do nhiều nguyên nhân mà chiều dài của ghe đua giảm lại còn khoảng 13-15m với khoảng 12-17 người bơi. Hiện nay, ở Hội An còn ông Đỗ Thành Minh (*con ông Đỗ Thành Lý*), Phan Nhu là còn giữ nghề đóng ghe đua⁷. Hầu hết ghe đua ở Hội An đóng từ năm 2018 trở về sau đều do người ở nơi khác đóng⁸.

Vật liệu chủ yếu để đóng ghe đua hiện nay là gỗ và kim loại (*nhôm tấm dày 2ly, và sắt tròn nhỏ*). Gỗ làm be, lô/sọ, đọ, then, đòn buộc then, dang, đà, ốp lép, con lương, chót, bả chèo, cột chèo, chèo, dầm... Nhôm tấm dùng để làm mê, sắt dùng làm cây ti để gông chắc ghe. Thông tin từ thợ đóng ghe đua cho biết các ghe đua trước đây làm bằng mê nan, sau này

⁴ J. B. Piétri (1943), *Thuyền buồm Đông Dương*, sđd, tr.122.

⁵ J. B. Piétri (1943), *Thuyền buồm Đông Dương*, sđd, tr.122.

⁶ Ghe đua này do ông Tăng Nôi và Đỗ Khu đóng, ông Trần Cho quyền góp, phóng thủy ngày 19/12 năm Nhâm Tuất.

⁷ Trong đội đóng ghe đua của ông Đỗ Thành Minh còn có ông Đỗ Thành Nga, Ngô Ba, Trương Văn Bình, ông Hoa, Thiệt, Hòa, Đào... Những người này chỉ tham gia đóng ghe đua, không phải là thợ cả.

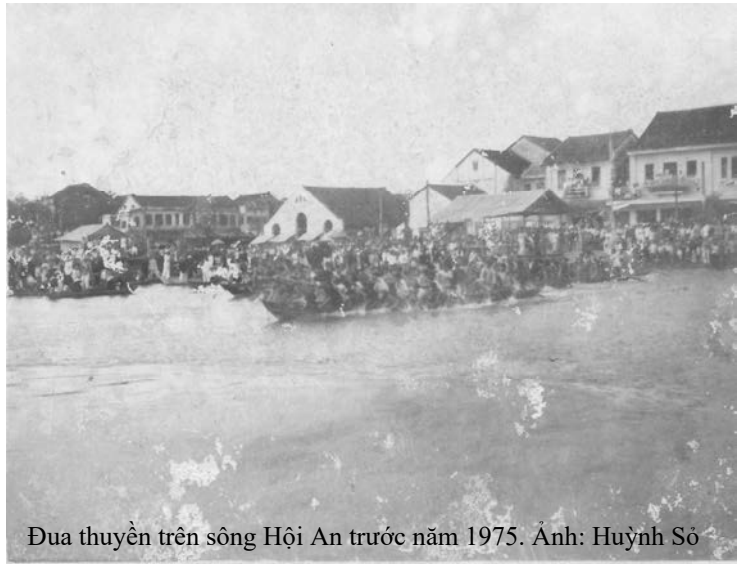
⁸ Do ông Nguyễn Nhất, Nguyễn Ngôn ở Núi Thành đóng.

mới chuyển thành mê nhôm⁹. Hầu hết những bộ phận của ghe cũng như dầm, chèo đều làm từ gỗ kiên kiên để đảm bảo độ bền chắc. Riêng bộ lô/sọ làm bằng gỗ mít hoặc gỗ xà cừ. Đây là điểm khác biệt so với lô của các loại ghe khác được làm chủ yếu bằng gỗ lim.

Quy trình đóng ghe đua mê nhôm gồm các công đoạn: Chuẩn bị vật liệu (gỗ và nhôm tấm) - ra đôi be hoàn chỉnh (rập, ra gỗ, bào, uốn be¹⁰) - rút khung - làm then - ốp lô (giáp ghim, liên kết giữa lô và be) - úp khung để ráp nhôm - lật ngửa lại để ráp sườn đà (ốp lép¹¹, con lươn giữa và con lươn bên, đà, dang) - hoàn chỉnh (trít chai phà¹², làm mắt ghe, trang trí mang mũi và lái, diềm be¹³,...)

Ghe đua có hình dáng khá đặc biệt, thon dài, hẹp chiều ngang, cong nhọn về phía mũi, cong nhẹ về phía lái. Mang mũi, mang lái và diềm be được tạo dáng và sơn phối màu rất bắt mắt. Nổi bật ở chính giữa mang mũi là mắt ghe màu

trắng đen¹⁴. Khảo sát thực tế hiện nay và qua ảnh tư liệu về các giải đua thuyền ở Hội An trước đây cho thấy, mắt ghe đua có 3 kiểu gồm: mắt mũi rỗi (đuôi mắt nhọn), mắt mũi trường (đuôi mắt bầu), mắt mũi lồi (mắt có hình giống hột xoài). Việc trang trí mang và kiểu dáng mắt ghe tùy thuộc và truyền thống của mỗi địa phương. Từ quan niệm dân gian cũng như quan sát trên thực địa cho thấy, ở



Đua thuyền trên sông Hội An trước năm 1975. Ảnh: Huỳnh Sở

⁹ Ông Đỗ Thành Minh (ở tại tổ 34, Thanh Chiếm, Thanh Hà) cho biết ngày xưa cùng cha (Đỗ Thành Lý) từng sửa ghe đua mê nan ở Đại Cường, Đại Phong. Ông Đỗ Thành Lý cũng từng đóng ghe đua mê nan. Sau này, những năm 80 của thế kỷ trước mới chuyển qua đóng ghe mê nhôm. Ghe mê nan thường dài tới đa 10m (15 người bơi), còn chủ yếu dài từ 6-8m.

¹⁰ Hiện nay không uốn be do be mỏng và đóng kỹ thuật mới, ghe đua kiểu dáng mới.

¹¹ Trước đây, mê tôn lặn phía trong nên phải có ốp lép để giữ mê với be. Hiện nay mê được bắn vít phía ngoài be.

¹² Hiện nay sử dụng keo để trít.

¹³ Có ghe không làm diềm be.

¹⁴ Theo Piétri: “Người ta có thể nghĩ rằng con mắt được vẽ đằng 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 Á 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. 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 Công nguyên, 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”.

Hội An mắt ghe kiểu đuôi mắt nhọn phổ biến đối với ghe sử dụng/hoạt động ở môi trường biển; mắt ghe kiểu đuôi mắt bầu phổ biến đối với ghe sử dụng/hoạt động ở môi trường sông. Ghe đua dù truyền thống chỉ đua trên sông¹⁵ nhưng do yếu tố văn hóa - nghề nghiệp của cộng đồng/đội ghe đua mà mắt ghe được tạo tác theo kiểu mắt đuôi nhọn hoặc đuôi bầu. Hầu hết mắt ghe đua trước đây ở Hội An kiểu đuôi mắt bầu¹⁶. Hiện nay, hầu như là kiểu đuôi mắt nhọn¹⁷.

Kích thước của ghe đua, đặc biệt là chiều dài phụ thuộc vào số lượng người bơi và hình thức bơi. Trước đây, với hình thức đứng bơi, ghe dài hơn 20m thường có tới 52 người bơi, ghe dài 15m có khoảng 32 người bơi, ghe dài 13m có khoảng 24 người bơi. Hiện nay, với hình thức ngồi bơi và sự thay đổi về kiểu dáng ghe nên ghe dài 13 - 15m có khoảng 12-16 người bơi và 1 người chèo, ghe dài 9 - 11m có 8 người bơi và 1 người chèo. Khảo sát một số ghe đua cho biết, những ghe trước đây có kích thước chiều dài từ 2030 - 2300cm thường rộng từ 163 - 173cm, sâu 67 - 80cm. Những ghe đua hiện nay dài 900 - 1500cm thường rộng 100 - 115cm, sâu 40-50cm.

¹⁵ Trong một số hoạt động văn hóa, thể thao gần đây ở Hội An thì có tổ chức đua ở Cù Lao Chàm.

¹⁶ Ghe đua Minh An dài 2300cm có mang mũi dài 390cm, dáng mũi tên, màu xanh; mắt đuôi bầu dài 68cm, rộng 12,5cm; mang lái dài 306cm, màu đen, chính giữa trang trí âm dương. Ghe Thanh Hà dài 2030cm có mang mũi dài 383cm, màu xanh; mắt đuôi bầu dài 68cm, rộng 12cm; mang lái dài 320cm, màu vàng.

¹⁷ Hầu hết các ghe đua hiện nay do ông Nguyễn Ngôn, Nguyễn Nhứt đóng đều tạo tác mắt ghe kiểu đuôi mắt nhọn. Ghe trưng bày tại Bảo tàng Hội An dài 1220cm, có mang mũi dài 270cm, màu cam; mắt dài 57cm, rộng 12cm; mang lái dài 130cm, màu cam.

Có nhiều kiềng cử và lễ cúng liên quan đến đóng ghe đua. Đóng hoàn thiện 1 chiếc ghe đua có ít nhất 3 lễ cúng phải thực hiện là lễ khởi công (*phạt mộc*), lễ giáp ghim và lễ hạ thủy (*phóng thủy*). Những lễ cúng này do địa phương đặt ghe cử người sắm lễ vật và đứng cúng. Trong quá trình đóng ghe đua thường kiềng cử nhiều điều, nhất là lúc làm mắt ghe.

Một chiếc ghe đua hay, đồng nghĩa với việc đua đạt được nhiều giải cao, ngoài phụ thuộc vào yếu tố kỹ thuật đóng của người thợ còn quyết định bởi nghệ thuật đua của đội bơi. Một đội bơi trên ghe đua có phách nhất (*phách mũi, người ở vị trí này chỉ đường cho người chèo điều khiển hướng đi của ghe đua*), phách nhì, phách ba¹⁸, dầm hàng (*dầm hông 2 bên*), chèo (*1 hoặc 2 chèo tùy thuộc vào từng loại ghe, người chèo giữ vai trò quan trọng nhất, điều khiển hướng đi của ghe*)¹⁹, sau cùng là một người chột lái (*dầm dột*).

Ở Hội An, hoạt động đua ghe được duy trì tổ chức thường xuyên từ xưa đến nay vào dịp lễ, tết với nhiều cấp độ, quy mô khác nhau, thu hút nhiều ghe đua ở các địa phương trong và ngoài Hội An tham gia. Vào dịp này, như mô tả của J.B.Piéri đề cập ở trên, cả một khúc sông trở nên rộng rãi, sôi động bởi các loại cờ phướn rực rỡ cùng tiếng chuông trống, tiếng hò reo của mỗi đội ghe đua và người dự xem, cổ vũ. Hiện nay, vào dịp tết Nguyên đán có hội đua ghe Đào thủy đầu xuân, hội đua trong dịp lễ hội

¹⁸ Tùy thuộc và ghe sẽ có hoặc không có phách ba.

¹⁹ Những ghe đua dài trước đây thường có 2 người cùng điều khiển một cây chèo, có ghe có đến 2 chèo.

Cầu ngư, lễ Giỗ tổ nghề gó, các ngày kỷ niệm của đất nước như 30/4, Quốc khánh, địa phương, ngành...

Những địa phương có truyền thống đua ghe đều dành khu đất riêng gần sông để làm nhà che bảo quản ghe đua (*trại ghe đua*). Bên cạnh nhà này có một miếu thờ để thờ Bà (*Thủy Long thần nữ*,...). Trước khi tham gia các hội đua, mỗi đội đua đều tổ chức lễ cúng Bà để đưa ghe xuống sông (*phóng thủy*) cho con bơi luyện tập vài ngày. Trước đây, khi đưa ghe xuống sông, trên ghe có cắm một cây cờ cao, trên treo phướn, cờ hội và buộc những dây cờ xéo tạo nên điểm nhấn nổi bật giữa không gian để báo hiệu với cả cộng đồng, địa phương về việc chuẩn bị tham gia hội đua. Người thủ quân cho con bơi luyện tập, bơi rập ràng theo lời hô hát tạo nên không khí sôi động, thể hiện sự nỗ lực quyết tâm của toàn đội để giành chiến thắng. Có một số đội đua, khi đưa ghe xuống sông có lệ bơi ra cửa sông (Cửa Đại) để làm lễ khăn vái.

Hầu hết các hội đua đều dành cho nam, thỉnh thoảng của có hội đua dành cho nữ hoặc kết hợp nam nữ. Con bơi tham gia hội đua thường là thanh niên khỏe mạnh bền bỉ và có kinh nghiệm trên sông nước.

Đến ngày hội đua diễn ra, các ghe đua rộn ràng cờ phướn, cờ lưu niệm đã tham gia các hội đua,... con bơi với trang phục truyền thống tiến hành bơi dọm trên khúc sông nơi tổ chức hội đua. Có đội

ghé đua như ghé đua Cẩm Châu trước đây, trên ghé ngoài trang trí cờ phướn còn có chiêng trống để đến làm lễ tại các cột tiêu. Hầu như tất cả các ghé đua khi tham gia hội đua đều sắm lễ vật đến khăn vái tại tiêu rón và tiêu đông, tiêu tây với mong muốn được bà Thủy phù hộ để tham gia hội đua được an toàn và đạt kết quả tốt. Tại các tiêu đều có treo cờ tạo điểm nhấn. Sau khi thực hiện các nghi thức tâm linh tại tiêu, các ghé đua tập trung về bàn quan để bắt đầu cuộc đua. Hội đua ghé thường có 2 giải, gồm giải rượ (*giải hòa bình*) và giải chính. Giải rượ có số vòng bơi ít hơn giải chính. Trước đây, các ghé đua đều xuất phát từ bàn quan bơi ra tiêu rón rồi vắn tiêu hướng về tiêu tây. Hiện nay các ghé đua xuất phát thẳng về tiêu tây. Với quan niệm đua là tiến lên nên hướng xuất phát các giải đua ghé bao giờ cũng bơi về phía tiêu tây trước. Các ghé đua, tùy theo vị trí xuất phát của mình cũng như dòng nước chảy mà lựa chọn đường đi cho phù hợp, kết hợp với kỹ thuật vắn tiêu khéo léo để giành vị trí dẫn đầu cuộc đua. Tại mỗi hội đua, ban tổ chức có thể lệ cụ thể để làm căn cứ các trao giải



Đua ghé đảo thủy đầu năm tại Cẩm Kim. Ảnh: Hồng Việt

thường nhất, nhì, ba và phong cách.

Sau mỗi hội đua, các ghe đua được đưa lên bờ (*lên nê*) để bảo quản. Dù đạt hay không đạt giải, các đội đua đều tỏ chức cảm tạ ơn bà Thủy tại miếu thờ.

Đua ghe là hoạt động văn hóa, thể thao không chỉ thỏa mãn nhu cầu của cộng đồng vào mỗi dịp lễ, tết mà qua đó góp phần rèn luyện sức khỏe, kỹ năng

của mỗi cá nhân, tính phối hợp và tinh thần đoàn kết của tập thể. Hơn thế nữa, trong không khí vui tươi, rộn ràng của ngày hội đua ghe, đặc biệt là khi đạt được các giải thưởng là ước nguyện lớn lao của cộng đồng về cuộc sống thái bình, thịnh vượng, phát triển. Do vậy, việc tạo tác ra chiếc ghe đua để đạt giải trong mỗi cuộc đua có ý nghĩa rất lớn đối với mỗi cộng đồng, địa phương.

Qua khảo sát thực tế, chúng tôi thống kê kích thước của một số ghe đua hiện nay ở Hội An như sau:

STT	Địa điểm	Kích thước ghe (cm)			Kích thước be (cm)		Dày mê nhôm (cm)	Chiều dài lô (cm)		Số lượng người bơi và chèo	Ghi chú
		dài	rộng	sâu	rộng	dày		mũi	lái		
I	Ghe đua tại miếu xóm Vạn Lăng, An Hội, Minh An										
1	Ghe thứ 1 - Minh An ¹	2300	173	80	37	6	0,2	207	190	52	
2	Ghe thứ 2 ²	1300		40			0,2				Ghe đua nữ
3	Ghe thứ 3	1500		40			0,2			13	
4	Ghe thứ 4	1150		40			0,2			9	
5	Ghe thứ 5	900		40			0,2			9	

¹ Ghe Minh An ở An Hội đóng đầu thập niên 90 thế kỷ 20, do ông Đỗ Thành Lý ở Thanh Hà đóng, kinh phí đóng khoảng 55 triệu.

² Ghe Minh An ở An Hội đóng đầu thập niên 90 thế kỷ 20, do ông Đỗ Thành Lý ở Thanh Hà đóng. Sau này sửa lại thành ghe 13 người.

II	Ghe đua tại miếu Thủy Long, Nam Diêu, Thanh Hà										
1	Ghe thứ 1 - Thanh Hà	2030	163	67	34	6	0,2	218	118		
2	Ghe thứ 2 - Ngư nghiệp Thanh Hà	1350	97	41	20-24	3	0,2	186	98	13	
III	Ghe đua tại Trung tâm làng mộc Kim Bông, xã Cẩm Kim										
1	Ghe thứ 1 - Thành phố Hội An	1610	116	50	26	4	0,2	193	116	25	
2	Ghe thứ 2 - Nghiệp đoàn	1720	117	50	25,5	3,5	0,2	184	125	25	
3	Ghe thứ 3	1550	110	50						17	
4	Ghe thứ 4	1350	100	50						13	
IV	Ghe trưng bày tại Bảo tàng Hội An										
1		1220	115	45	29	3	0,2	120		17	

TRI THỨC DÂN GIAN VỀ XĂM TRÉT GHE THUYỀN Ở HỘI AN

CN. Võ Hồng Việt

CN. Lê Thị Lưu

Ngày 4/12/1999, UNESCO công nhận Khu phố cổ Hội An là Di sản văn hóa thế giới với 2 tiêu chí (tiêu chí II và tiêu chí V). Trong đó tiêu chí II rằng: “Hội An là biểu hiện vật thể nổi bật của sự kết hợp của sự kết hợp các nền văn hóa qua các thời kỳ trong một thương cảng quốc tế” (Criterion (ii): Hoi An is an outstanding material manifestation of the fusion of cultures over time in an international commercial port). Chính sự kết hợp các nền văn hóa qua các thời kỳ đã tạo nên giá trị nổi bật toàn cầu của di sản văn hóa Hội An không chỉ đa dạng mà còn rất độc đáo, riêng có. Tính đa dạng của văn hóa Hội An biểu hiện dưới góc độ nghề truyền thống là hiện nay vẫn bảo tồn và phát huy, phát triển với hàng trăm nghề thuộc nhiều lĩnh vực. Nổi bật trong lĩnh vực nghề thủ công là nghề đóng, sửa ghe thuyền với hệ thống kỹ thuật, kinh nghiệm, tri thức truyền thống hết sức phong phú được gìn giữ, lưu truyền qua nhiều thế hệ.

1. Vài nét về nghề đóng sửa ghe thuyền ở Hội An

Trước khi thuộc về Đại Việt, vùng đất Hội An - Quảng Nam là địa bàn cư trú, sinh sống của người Chăm. Nhiều kết quả nghiên cứu về lịch sử, văn hóa đã khẳng định Champa là vương quốc hướng biển, cư dân Champa có truyền

thống đi biển rất giỏi và cùng với đó là nghề đóng sửa ghe thuyền của họ cũng rất phát triển. Chiếc ghe bầu nổi tiếng của Quảng Nam, miền Trung là sản phẩm của sự kế thừa, tiếp nối, kết hợp về mặt kỹ thuật, kinh nghiệm giữa người Chăm và người Việt tại vùng đất này¹.

Người Việt đến sinh sống ở Hội An từ rất sớm. Từ cuối thế kỷ XV, đầu thế kỷ XVI, một số làng xã người Việt đã hình thành ở Hội An², và quá trình này diễn ra mạnh mẽ ở thế kỷ XVII-XVIII. Với vị trí là vùng cửa sông - ven biển, lại được tiếp nhận kỹ thuật của lớp cư dân trước đó và hơn thế nữa là trong bối cảnh kỷ nguyên đại thương mại biển phát triển mà Hội An lúc bấy giờ là thương cảng thuyền buồm quốc tế bậc nhất khu vực nên nghề đóng sửa ghe thuyền ở Hội An có điều kiện phát triển mạnh, hình thành làng nghề chuyên đóng sửa ghe thuyền là làng mộc Kim Bồng. Về sau này, bên cạnh trung tâm đóng sửa ghe thuyền ở làng mộc Kim Bồng, những trại đóng/xưởng đóng ghe thuyền ở khu vực lân cận cũng được hình thành, song gốc thợ hoặc được học nghề đều từ làng Kim

¹ Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An (2017), “Ghe Bầu Hội An – Xứ Quảng”, Di sản Nguyễn Bội Liên, Nxb Đà Nẵng, tr.44-47.

² Làng Võng Nhi (theo bia mộ tổ tộc Trần ở thôn Võng Nhi, xã Cẩm Thanh); Làng Hoài Phô và làng Cẩm Phô (theo Ô Châu Cận lục của Dương Văn An)



bầu, ghe trường đi nguồn, ghe rồi buôn cá), vận tải vật liệu, khai thác đánh bắt thủy hải sản trên sông biển (ghe soi, ghe quét rớ, ghe mảnh, ghe giã cào, sông/trề...), phục vụ ứng phó với bão lụt, phục vụ hoạt động lễ hội (ghe đua). Chất liệu bằng gỗ (ghe sắn), gỗ và tre, gỗ và tôn. Bên cạnh đó còn có ghe nan, thùng chai và thùng méo của nghề đan thùng

Bồng³. Riêng tại Kim Bồng, nghề đóng ghe thuyền có sự phân hóa chuyên môn sâu, ngoài lực lượng thợ đóng sửa về phần gỗ, còn có đội ngũ thợ chuyên về xảm trét⁴. Theo nhà nghiên cứu Trần Văn An trong sách *Ghe bầu trong đời sống văn hóa ở Hội An - Quảng Nam*, trước đây, để hoàn thành chiếc ghe bầu trọng tải 80-100 tấn phải mất hết 4-5 tháng với lực lượng thợ chuyên môn gồm 1-2 thợ xẻ gỗ, 1-2 thợ xảm, 1-2 thợ làm bánh lái, 6-8 thợ đóng chính, 2-4 thợ phụ, 1 thợ cá⁵.

Sản phẩm của nghề đóng sửa ghe thuyền ở Hội An rất đa dạng phục vụ mục đích giao thông đi lại (ghe đò,...), vận chuyển hàng hóa - buôn bán (ghe

chai, ghe nan cũng có lịch sử lâu đời và khá phát triển⁶.

Trong nghề đóng ghe thuyền (gỗ), sau khi hợp đồng giữa chủ trại và người đặt hàng, quy trình/công đoạn cơ bản để hoàn thành một chiếc ghe trải qua các bước: Định thước tác - Chuẩn bị vật liệu - Chuẩn bị chỗ đóng - Ra gỗ theo kích thước định sẵn - Làm long cốt, lô lái, lô mũi - Ráp long cốt với lô (giáp ghim) - Làm be, đà, giang và ráp với long cốt, lô - Làm then, ván đọ và ráp với be, long cốt - vôi (chấn các phần dư của gỗ) - xảm, trét - điềm nhân - hạ thủy. Tuy nhiên, tùy từng kích cỡ của ghe và mục đích sử dụng mà các công đoạn phải thực hiện có thể nhiều hơn, phức tạp hơn.

Trong từng công đoạn để đóng hoàn thành một chiếc ghe, bên cạnh việc nắm vững kỹ thuật, quy trình, người thợ còn tích lũy hệ thống kinh nghiệm - tri thức phong phú giúp việc thực hiện công việc nhanh và hiệu quả hơn. Đó là việc đúc kết thành những câu ca dao, thành ngữ, tục ngữ,... để chỉ cách làm, cách

³ Hiện nay, qua thống kê sơ bộ, ngoài trung tâm đóng sửa ghe thuyền ở Kim Bồng (Cẩm Kim), ở Hội An có 1 trường đã sửa chữa ghe thuyền ở Cửa Đại, 1 trại đóng ghe cỡ nhỏ ở Thanh Hà; ở Duy Vinh có 01 xưởng đóng tàu gỗ công suất lớn và 1 trại đóng ghe cỡ nhỏ.

⁴ Hầu như thợ đóng ghe thuyền đều biết xảm trét. Tuy nhiên, việc hình thành đội ngũ thợ chuyên xảm trét giúp việc đóng hoàn thành ghe thuyền nhanh hơn, đạt chất lượng cao hơn. Hiện nay, việc xảm ghe thuyền do thợ ở Duy Vinh qua làm (Trần Thịnh, Nguyễn Văn Anh, Nguyễn Cường,...)

⁵ Trần Văn An (2011), *Ghe bầu trong đời sống văn hóa ở Hội An - Quảng Nam*, Nhà xuất bản Dân Trí, năm 2011, tr.66.

⁶ Nghề đan thùng chai, thùng méo và ghe nan ở Hội An đang bị mai một. Thực hành nghề chỉ còn ông Đỗ Khả ở Cẩm Kim.

nhận biết các loại gỗ, cách sử dụng công cụ cho từng công đoạn,...

2. Tri thức dân gian về xảm, trét ghe thuyền ở Hội An

Như đề cập ở trên, xảm, trét là công đoạn quan trọng để hoàn thiện một chiếc ghe khi đóng mới, cũng là công đoạn chính yếu khi tu sửa, bảo dưỡng theo định kỳ⁷. Làm thế nào để công đoạn này được thực hiện đạt được hiệu quả góp phần đảm bảo an toàn khi sử dụng và đảm bảo thời hạn sử dụng của chiếc ghe lâu dài vừa là câu hỏi và cũng chính là mục tiêu, mục đích mà người thợ hướng đến. Vì vậy, người thợ không chỉ tìm kiếm, lựa chọn những nguyên liệu phù hợp để sử dụng mà quá trình thực hành còn được đúc kết thành quy trình với các phương pháp, cách thức, công cụ riêng.

* Lựa chọn và chuẩn bị nguyên liệu

Theo kết quả tham vấn cộng đồng và khảo sát thực tế, nguyên liệu chính yếu truyền thống để xảm, trét ghe thuyền (gỗ) gồm có: Dầu rái, xơ tre, chai phà⁸. Ngoài ra còn có các nguyên liệu như dầu phụng, dầu tràm, vôi, dầu hỏa để phụ gia và giúp công việc được thực hiện thuận lợi hơn. Với đặc tính là loại nhựa đông cứng khi khô, dầu rái được trộn với chai phà hoặc với xơ tre để bịt kín các khoảng hở giữa be, long cốt, lô, và một số vị trí khác trên ghe, chống thấm nước vào bên trong ghe. Dầu rái để trét vừa bảo vệ vỏ ghe (không để gỗ thấm nước làm nhanh mục) trong môi trường nước vừa tạo độ



bóng đẹp của chiếc ghe làm tăng niềm tin của chủ ghe về sự an toàn, phát đạt khi hành nghề.

- Dầu rái được khai thác từ cây dầu rái⁹, ở tỉnh Quảng Nam nói riêng và các

⁹ Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí*, tập 1, Nxb Thuận Hóa, Huế, 2006, trang 425 ghi: “Cây dầu rái: du mộc, thân cây có dầu nên gọi thế. Người nghiệp hộ đeo ba lỗ ở chỗ gần gốc, đốt lửa vào đáy cho dầu chảy ra, theo thời giờ lấy gáo hứng lấy, dầu chảy không dứt, dùng để sơn tá thuyền, công dụng rất rộng. Vũ bị chí nói mảnh hóa du, tức là dầu này. Các tỉnh đều có”.

Từ điển bách khoa nông nghiệp mô tả:

“Dầu Rái (*Dipterocarpus alatus* Roxb.; tên khác là Dầu nước) cây gỗ lớn, chi dầu (*Dipterocarpus*), họ dầu (*Dipterocarpaceae*). Tán hình cầu, cành to, tập trung trên ngọn, thân hình cột, cao 30-40m, đường kính tới 200cm. Lá đơn mọc cách, có lông, quả hình thoi có 5 gờ lớn, đỉnh có 2 cánh dài rộng.

Phân bố ở vùng Đông Nam Á. Ở Việt Nam, mọc từ Thừa Thiên Huế trở vào, tập trung ở Trung Trung Bộ, Tây Nguyên và Đông Nam Bộ; là cây cung cấp gỗ chủ yếu cho vùng này. Cây ưa đất sâu, ẩm và tương đối bằng phẳng, thường mọc ở ven sông, suối, thung lũng và chân núi. Thay lá vào mùa khô, gỗ màu đỏ nhạt, thớ thô, tỉ trọng 0,7-0,9, gỗ tương đối bền, dùng dưới mái che, dùng trong xây dựng nhà cửa, dùng gỗ dán lạng, ván sàn. Ít dùng đóng đồ mộc vì có độ co rút cao, mặt gỗ thô; nhựa dầu rái dùng trong kỹ nghệ sơn, vecni hoặc phối hợp với nhựa dầu trai để trát ghe, thuyền. Trồng làm cây bóng mát đường phố. Được trồng ở Hà Nội từ đầu thế kỷ 20, nay có cây đạt đường kính 100cm. Ở Trung và Nam

⁷ Mỗi năm ít nhất tu sửa hoặc trét ghe 1 lần, thông thường thực hiện 2 lần mỗi năm.

⁸ Đối với ghe, thúng chai, thúng méo đan bằng nan tre, vành tre, nguyên liệu quan trọng chủ yếu để trét là dầu rái và phân trâu/bò tươi.

vùng Trung Bộ, Nam Bộ, Tây Nguyên đều có. Tại đây có làng, có gia đình chuyên về nghề khai thác dầu rái để bán như xã Hành Tín Đông, huyện Nghĩa Hành, tỉnh Quảng Ngãi¹⁰; làng An Bằng xã Đại Thạnh, huyện Đại Lộc, tỉnh Quảng Nam¹¹, làng Trung Đạo và làng Trước Hà ở Đại Lộc, Quảng Nam¹².... Dầu rái khai thác vào mùa khô mới đạt chất lượng tốt, có hai loại là dầu tía (*nước lỏng*) và dầu trắng (*nước lỏng để đặc lại*). Ngoài ra còn có mỡ dầu (*loại ván dầu nổi trên bề mặt, loại thượng hạng*) và chai (*dầu rái khô cứng lại*)¹³. Dầu rái được người dân Hội An sử dụng xảm, trét ghe thuyền thường được mua từ các hộ dân khai thác dầu ở vùng núi Đại Lộc. Ngày xưa, những ghe buôn nguồn ở Kim Bồng (*Cầm Kim*) và các vùng lân cận chuyên chở các loại hải sản, muối, mắm và rau củ,... lên bán ở các chợ vùng thượng lưu sông Thu Bồn như chợ Bến Dầu, Giao Thủy,... và mua

các loại lâm thổ sản ở đây chở về bán ở miền xuôi, trong đó có dầu rái. Ngoài ra, nhiều chủ ghe buôn gỗ nguồn ở Kim Bồng cũng mua về để sử dụng ở các trại đóng ghe của mình hoặc bán cho các chủ trại khác và người dân dùng khi đóng, sửa, ghe thuyền¹⁴. Người dân làm nghề ở Kim Bồng - Cầm Kim chia dầu rái dùng để xảm, trét ghe thuyền thành 2 loại dùng vào mục đích khác nhau. Dầu loại 1 bóng và trắng hơn, dùng để trét. Dầu loại 2 đục và đặc hơn, dùng để xảm, kiệu¹⁵.

- Chai phà: Theo thông tin từ người dân làm nghề ở Kim Bồng, chai phà dùng để xảm ghe thuyền là loại dầu rái khô đông cứng, được xay thành bột mịn¹⁶. Loại này do những người vùng núi từ Quảng Nam, Quảng Ngãi trở vào khai thác và bán. Chai phà trộn với dầu rái có tác dụng làm cứng, rắn chắc bề mặt của đường xảm, bảo vệ xơ tre bên trong. Song, theo một số kết quả sưu tầm, nghiên cứu về dược liệu, chai phà còn gọi là nền đất, chai cục, chai Lào, là nhựa của cây chò, chò chai, thông, trám, dầu rái¹⁷.

Bộ, việc chích nhựa dầu rái được tiến hành quanh năm, chủ yếu vào mùa khô: đục một lỗ sâu như tổ chim vào thân cây, cách mặt đất khoảng 1m; đốt lửa trong lỗ ấy để kích thích cây chảy nhựa nhanh và thu vào bình hay chậu riêng. Một cây trưởng thành khai thác như trên có thể cho khoảng 80 lít dầu, khai thác liên tục 6 năm” - Hội đồng quốc gia chỉ đạo biên soạn từ điển bách khoa Việt Nam (1991), Từ điển bách khoa nông nghiệp, Trung tâm quốc gia biên soạn từ điển bách khoa Việt Nam xuất bản năm 1991, in tại nhà máy Tiến Bộ, Hà Nội, trang 149-150).

¹⁰ Xem thêm Quốc Triều, <https://dantri.com.vn/viec-lam/quang-ngai-doc-dao-nghe-cau-nhua-dau-rai-20180120073851804.htm>

¹¹ Xem thêm Nguyễn Văn Sơn, <http://thoibaoviet.com.vn/lang-nghe/quang-nam-gian-nan-nghe-khai-thac-dau-rai.html#9569>; Nguyễn Văn Sơn, <http://baoquangnam.vn/dat-va-nguoi-xu-quang/huong-sac-que-nha/200609/dau-rai-dai-loc-86379/>

¹² Xem thêm Phạm Thị Thanh Biên, <http://vanhoaquangnamonline.gov.vn/bao-ton-bao-tang/nghe-khai-thac-dau-rai-o-quang-nam.html>

¹³ Nguyễn Văn Sơn, <http://baoquangnam.vn/dat-va-nguoi-xu-quang/huong-sac-que-nha/200609/dau-rai-dai-loc-86379/>

¹⁴ Những người buôn gỗ trên nguồn có mua dầu rái về bán vào giai đoạn trước 1975 có ông Quảng Ưng, Thủ Đức. Sau năm 1975 có bà Sáu Ca chuyên cung cấp và bán dầu rái. Hiện nay có ông Nguyễn Nhân, Lữ Du, Đỗ Văn Ba (*con ông Đỗ Hề*) có bán dầu rái. Dầu rái không có nhãn hiệu, theo thợ đóng ghe thuyền ở Kim Bồng, loại dầu rái Khánh Bình, địa danh gần khu vực Hòn Kẽm Đá Dừng, là tốt nhất.

¹⁵ Trong mua bán, dầu rái được đo/đong bằng đơn vị tắc. Theo cách tính hiện nay, mỗi tắc dầu tương đương 2 lít (*khoảng 2 kg*). Thông thường, một thùng dầu là 10 tắc. Giá bán ở Cầm Kim hiện nay: Dầu loại 1 là 95.000đ/lít, dầu loại 2 là 80.000đ/lít.

¹⁶ Ở Cầm Kim hiện nay giá bán chai phà bột là 30.000đ/kg.

¹⁷ Xem Hồ Thị Dung, <https://text.xemtailieu.com/tai-lieu/nguyen-cuu-thanh-phan-hoa-hoc-va-tim-hieu-nguon-goc-cua-duoc-lieu-nen-dat-287973.html>

- Xơ tre: Xơ tre để xảm ghe do những người thợ chuyên biệt cạo bán hoặc người thợ xảm ghe tự cạo để làm¹⁸. Để đường xảm lâu bị hư, đảm bảo sự an toàn và tuổi thọ cho chiếc ghe, ngoài yếu tố tay nghề tinh thông của người thợ, việc sử dụng nguồn xơ tre đảm bảo chất lượng cũng giữ vai trò nhất định. Theo kinh nghiệm của người thợ xảm, xơ tre tốt là xơ mềm mỏng nhưng dai, dẻo. Để đạt được 2 yếu tố đó, bên cạnh kỹ thuật cạo (*dụng cụ sắc bén, cạo đều tay*) thì việc chọn lựa tre¹⁹ để tạo xơ mang tính quyết định. Tre được lựa chọn để cạo xơ phải đảm bảo những tiêu chí: Tre ít gai²⁰,

¹⁸ Hiện nay ở Quảng Ngãi có nhà máy sản xuất để cung cấp cho hoạt động đóng, sửa ghe thuyền của khu vực.

¹⁹ “Tre (Bambusa) chi cây gỗ, thân rỗng, chia nhiều đốt, phân họ Tre nứa (Bambusoideae). Thân cao, cây mọc thành bụi, các bụi tách riêng nhau, cây con mọc từ mầm ở gốc cây mẹ, thân cây có thành dày. Cảnh phát triển từ các mắt trên đốt. Tre ở Việt Nam rất phong phú, có nhiều loại. Phân bố từ bắc tới nam, từ miền núi đến miền xuôi. Thường gặp các loài: Tre nhà (B. Vulgaris Schrader), Tre gai (B. Stenostachya Hack), Tre lô ô (B. Procer A. Chev.), Tre la ngà (B. Multiplex forma alphonso Karri), Tre lộc ngọc (B. Arudinacea), Tre hoa (B. Multiplex Raeusch). Tre được sử dụng rộng rãi, nhất là ở vùng đồng bằng và trung du: làm nhà cửa, xây dựng các công trình, làm nông cụ, dụng cụ đánh cá, săn bắn, vũ khí, công cụ, đồ dùng trong nhà, làm bột giấy, nguyên liệu trong công nghiệp hóa chất. Cây tre để phủ xanh, làm hàng rào bảo vệ. Măng tre ăn được”. - Hội đồng quốc gia chỉ đạo biên soạn từ điển bách khoa Việt Nam (1991), “*Từ điển bách khoa nông nghiệp*”, Trung tâm quốc gia biên soạn từ điển bách khoa Việt Nam xuất bản năm 1991, in tại nhà máy Tiến Bộ, Hà Nội, trang 420

²⁰ Hiện tại chúng tôi chưa phân biệt là loại tre gai hay tre (Thanh bì trúc) dùng làm xơ.

“Tre gai: Thích trúc, Bản thảo chép là lật trúc, là tư lao trúc, có nhiều gai, cây nào lớn chu vi đến một thước, người ta thường trồng ở vườn để ngăn trộm cướp. Chỗ nào cũng có. Ngày 13 tháng 5 là ngày “trúc túy”, 60 năm một lần kết quả, sau đó cây khô đi rồi chép, quả rụng xuống đất, 6 năm lại mọc thành bụi rậm. Sách Tam thủy tiêu độc chép rằng trúc gọi là thanh sĩ? Tài thụ thư chép rằng trúc có tính hướng về phương tây nam” - Quốc sử quán triều

tuổi chừng 3-4 năm, thành tre dày, mắt tre thưa (*thưa lóng*), không bị cụt ngọn, không dùng tre mỡ. Việc lựa chọn theo những tiêu chí như vậy là do: Tre thành dày sẽ cho được nhiều xơ, nếu thành mỏng thì cạo ít xơ, tốn công cạo và đốt; Mắt tre thưa thì dễ cạo và cho sợi xơ dài, mắt nhật sẽ khó cạo, sợi xơ ngắn/vụn, làm không hiệu quả; Tre ở tuổi 3-4 là lúc tre đã trưởng thành, hội tụ đủ tinh chất, sẽ cho ra sợi xơ mềm, dẻo dai, tuổi thọ cao. Tre ít tuổi hơn thì non, chưa đủ chất, cho ra sợi xơ không dẻo dai. Tre từ 5 năm tuổi trở đi thì già, cho ra sợi xơ cứng, thô, khó xảm và dễ hư; tre bị cụt ngọn chất lượng không tốt. Ngoài ra, một tiêu chí quan trọng cần lưu ý để tạo ra sợi xơ chất lượng tốt là thời điểm đốt tre, đó là lúc tre không có măng. Bởi lẽ, khi tre mọc măng lên cây con là lúc dinh dưỡng dồn hết vào măng tre để nuôi măng phát triển mập mạp lên thành tre non. Cạo xơ lúc tre xanh mới đốt về. Cạo xong, phơi khô để dùng hoặc cho vào bao bảo quản khi cần sử dụng.

- Vôi từ vỏ hến. Đây là loại vôi bột đã tôi. Vôi bột trộn với chai phà và dầu rái để tăng độ cứng khi hồ mặt ngoài đường xảm.

- Dầu phụng, dầu tràm dùng pha với dầu rái khi trét ghe lúc trời không nắng để tăng độ trơn khi trét, độ bóng cho chiếc ghe.

- Dầu hỏa (*dầu lửa*) dùng trong xảm ghe (*chống dính khi chấn phần xơ thừa*) hoặc để tẩy rửa dầu rái dính bám vào công cụ.

Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí*, tập 1, Nxb. Thuận Hóa, Huế, 2006, tr.437-438.

“Tre: Thanh bì trúc, vỏ xanh, không có gai, làm đồ dùng rất tốt. Các tỉnh đều có”. Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí*, tập 1, Nxb. Thuận Hóa, Huế, 2006, tr.438.

Ngoài ra, một nguyên liệu chính để trét thúng/ghe được đan bằng nan tre trước khi trét dầu rái là phân trâu/bò tươi. Theo một số người đan thúng chai, dùng phân bò để trét tốt hơn phân trâu bởi lẽ phân bò mịn hơn, trét ăn sâu và bền hơn. Trâu, bò là loại gia súc ăn cỏ nên trong phân có nhiều bột mịn bằng chất xơ và chất kết dính được tiết ra từ dịch dạ dày. Việc dùng phân tươi trét thúng/ghe nan, bột mịn bằng chất xơ sẽ lọt được vào sâu các khe nan đan và chất keo dính giúp bám chắc vào nan khi khô. Sau đó, dùng dầu rái trét nhiều lớp bên ngoài sẽ giữ được độ bền của nan và lớp phân trét bên trong.

Hiện nay, người thợ sử dụng nhiều vật liệu mới để xảm, trét ghe thuyền như xi măng, sợi ni lông, sơn, composite. Tuy nhiên, những vật liệu mới này chỉ dùng hiệu quả trong sửa chữa ghe thuyền, khi đóng mới chỉ xảm, trét bằng xơ tre, chai phà và dầu rái mới tốt. Theo thợ ghe Kim Bồng, dùng sơn để sơn ghe làm gỗ mau thối/hư hơn khi dùng dầu rái.

*** Lựa chọn công cụ để sử dụng**

Để tạo nên bộ công cụ phục vụ hiệu quả trong việc xảm, trét ghe thuyền là cả một quá trình tích lũy kinh nghiệm trong việc tìm tòi, lựa chọn, sáng tạo nên những công cụ có kiểu dáng, kích thước, chất liệu, độ sắc bén... phù hợp với từng công đoạn và vị trí thực hiện.

Trong hoạt động xảm, bộ công cụ truyền thống gồm: rỗ, búa, đục lá, tranh xảm, que hồ, tranh kiệu gỗ, tranh kiệu sắt, tấm ván lót, dụng cụ đựng hồ, dụng



cụ đựng dầu hỏa, móc xảm (xem thêm bảng kê 1)

Trong hoạt động trét, bộ công cụ truyền thống gồm: Rỗ lọc dầu, xơ dừa, thúng đựng dầu, nôi. (xem thêm bảng kê 2)

Việc sử dụng vỏ dừa gáo khô làm xơ dừa để chà/trét ghe thuyền là sự lựa chọn sáng tạo của người thợ. Bởi lẽ vỏ dừa gáo khô có độ bền cơ học cao, sợi xơ nhiều đủ để thấm giữ dầu, đồng thời sợi xơ nhỏ nhưng không quá mềm, đảm bảo khi chà lên bề mặt gỗ, sợi xơ có thể đưa dầu thấm sâu vào thớ gỗ. Hiện nay việc sử dụng thêm vải mùng hoặc khăn bông, con lăn để chà/lăn dầu rái nhanh hơn nhưng không tốt bằng dùng xơ dừa, dầu không thấm sâu vào thớ gỗ, không giữ được độ bền của gỗ lâu dài.

*** Thực hành xảm, trét ghe thuyền**

Xảm và trét ghe là 2 hoạt động biệt lập. Ghe thuyền khi đóng mới, hoạt động xảm được tiến hành trước, sau đó mới trét; khi sửa chữa, nếu xảm ở trên không hư hỏng thì chỉ có hoạt động trét. Xảm ghe do thợ đóng ghe hoặc thợ xảm thực hiện. Trét ghe hầu hết do chủ ghe thực hiện.

- Xả: Hoạt động này chỉ tiến hành ở ghe thuyền bằng gỗ. Ngoài việc chuẩn bị nguồn nguyên liệu tốt, chất lượng của đường xả phụ thuộc vào trình độ tay nghề, kinh nghiệm của người thợ được thể hiện ở việc mở triên đúng kỹ thuật, trộn các nguyên liệu một cách hợp lý và tỉ mỉ trong quá trình xả, kiệu.

Một đường triên được mở đúng cách sẽ giúp đường xả chắc chắn, nước không bị thấm vào trong lòng ghe. Trong đóng ghe thuyền, khi ráp be, mặt trên của be đều được bào phẳng tạo thành đường chuẩn để ráp lá be tiếp theo. Do vậy, khi mở/thông triên không được mở ở đường dưới (*tức mặt trên lá be dưới*), mà phải mở ở đường trên (*mặt dưới lá be trên*). Dùng búa và đục lá chắn lá be trên tạo thành đường lõm hình chữ “V” ở vị trí tiếp giáp hai lá be nhưng đảm bảo “*kín trong, hở ngoài*”. Việc mở triên đảm bảo 2 tiêu chuẩn trên giúp đường xả không bị bung ra (*thậm chí thêm chắc chắn*) dưới áp lực của nước lên vỏ ghe trong quá trình sử dụng.

Triên được mở xong, dùng que tre quét hồ lót (*hồ non*) vào đường triên để tạo độ kết dính giữa xả và be gỗ. Hồ non được pha chế từ bột chai phà với dầu rái loại 2 theo tỉ lệ 3/7 tạo nên hợp chất có độ dẻo quánh vừa phải. Dùng tranh xả (*đục đùi*²¹) đưa xả tre đã được nhồi với dầu rái vào đường triên, sau đó đi đều một bận (*lượt*). Công đoạn nhồi xơ tre với dầu rái tạo sự kết dính các xơ tre với nhau và sợi xơ mềm dẻo dễ xả hơn. Xơ tre nguyên liệu được bỏ trên tấm ván, dùng chân đạp cho mềm, sau đó xở ra, rũ bụi rồi rưới dầu rái vào với lượng vừa phải đảm bảo xơ không quá khô cũng không quá ướt. Nếu khô sẽ

không bảo quản được xơ, nếu ướt quá xơ sẽ bị trôi ra (*nhòn*) trong quá trình xả vào triên. Sau khi rưới dầu rái, xơ tre tiếp tục được đập mềm cho dầu thấm đều vào các sợi xơ. Xơ tre đã được đưa vào đường triên, dùng đục lá chắn những phần thừa của xơ, tiếp đến dùng tranh kiệu bằng gỗ đóng chặt xơ xả vào đường triên, còn chắc càng tốt. Cuối cùng, dùng que hồ trát hồ già lên trên. Hồ già là loại hồ hơi khô - cứng, được pha trộn từ dầu rái, chai phà bột và vôi bột theo tỉ lệ 5/5.²²

Chiếc ghe được xả và trét xong 2-3 ngày có thể hạ thủy sử dụng được. Đây là khoảng thời gian cần thiết để lớp hồ của đường xả khô cứng chắc chắn. Theo kinh nghiệm dân gian, ghe đóng mới nhưng chưa sử dụng (*chưa hạ thủy để dùng*) thì người thợ xả không trát lớp hồ già bên ngoài đường xả. Đợi đến khi cần sử dụng, người thợ dùng tranh kiệu và búa đóng chặt xả một lần nữa rồi mới hồ, để 2-3 ngày hạ thủy sử dụng.

Có thể nhiều người cùng lúc xả 1 chiếc ghe, mỗi người làm một phần. Để đánh dấu vị trí cần làm tiếp, trong quá trình xả, người làm trước phải chừa một đầu xơ làm dấu. Đối với chiếc ghe nhỏ, việc xả ghe đỡ vất vả hơn, chiếc ghe được úp trên 2 khúc gỗ, người thợ có thể đứng hoặc ngồi để xả. Đối với ghe lớn không thể úp lại được, việc xả ghe rất vất vả, người thợ phải vận dụng tất cả các tư thế từ đứng, ngồi, quỳ, cúi, khom, nằm nghiêng, nằm ngửa để xả.

²¹ Do đùi nên không chắn đứt xơ xả khi dùng búa đóng đưa xơ xả vào triên.

²² Theo quan sát thực tế, việc xả 1 chiếc ghe có kích thước: dài 8,5m, rộng 2,32m, sâu 0,95m phải cần 3kg xơ tre, 4kg chai phà, 2 tấc dầu rái. Thời gian làm việc là 5 ngày công.

- Trét: Trét ghe là việc dùng xơ dừa gáo chắt dầu rái rồi chà/quét lên bề mặt gỗ các thành phần của ghe để bảo quản gỗ được lâu bền, khi sử dụng chiếc ghe đi/lướt nhanh hơn, đồng thời cũng tăng độ bóng đẹp của chiếc ghe, tạo niềm tin trong quá trình sử dụng. Hoạt động này không chỉ thực hiện ở khâu hoàn thiện chiếc ghe trước khi hạ thủy mà còn tiến hành ở một số công đoạn khác như giáp ghim. Để bảo quản lô, long cốt, trước khi giáp ghim, người thợ thường trét ít nhất 2 lớp dầu rái tại vị trí này. Lớp thứ nhất trét xong, đợi khô mới trét lớp thứ hai.



Việc trét ghe khi đóng mới hoặc lúc sửa chữa hầu hết do chủ ghe thực hiện. Do đó, việc trét nhiều (lớp) hay ít (lớp) tùy vào điều kiện kinh tế của từng người. Tuy nhiên, thông thường trét ít nhất cũng phải 2 lớp, trét kỹ 3-4 lớp. Việc trét ghe chỉ tiến hành khi trời nắng, không trét lúc trời dịu mát trừ những trường hợp cần thiết. Bởi lẽ, trời nắng gỗ khô, dầu rái chảy lỏng, do đó dầu trét lên vỏ ghe sẽ thấm sâu vào gỗ, bảo quản gỗ được tốt. Cũng do dầu rái chảy lỏng khi phơi dưới ánh nắng mặt trời nên khi trét, người làm không phải vận nhiều sức để chà mà vẫn đạt được độ đều, bóng. Khi trời nắng, thời điểm trét ghe hiệu quả nhất là lúc 10 - 11h. Trét đều xong lớp 1, để khô rồi trét lớp thứ 2. Tùy sở thích và điều kiện kinh tế, một số trường hợp chủ ghe gia thêm dầu phụng vào dầu rái khi trét ghe, nhất là lúc trời mát dịu nhằm tăng độ trơn và độ bóng đẹp của chiếc

ghे. Để trét ghe lúc trời không nắng, dầu rái phải được nấu chảy hoặc làm lỏng bằng cách nung một cục/miếng sắt cháy đỏ rồi bỏ vào nồi/thùng dầu rái. Một số người cho rằng, nấu dầu rái sẽ làm biến đổi chất dầu. Dùng miếng sắt nung đỏ bỏ vào thùng dầu sẽ giữ được độ nóng lâu hơn nhưng không quá nóng để làm mất chất dầu.

Trong quá trình trét ghe lúc đóng mới hay khi làm nước²³, chủ ghe rất kiêng cử máu dính vào ghe vì cho rằng sẽ gặp điều bất trắc khi sử dụng. Nếu có máu dính phải cạo sạch rồi trét lại. Cũng có

trường hợp trong nghề đi biển đánh cá, ghe mới được làm nước nhưng đánh bắt không hiệu quả, chủ ghe bèn cạo đi lớp dầu cũ rồi trét lại lớp dầu mới.

Tạm kết

Xả, trét ghe thuyền vừa là công đoạn quan trọng để hoàn thiện một chiếc ghe, cũng là hoạt động chứa đựng nhiều giá trị di sản văn hóa phi vật thể. Đó là hệ thống tri thức dân gian được tích lũy, chắt lọc qua quá trình lịch sử lâu dài. Trong điều kiện hiện nay, việc sưu tầm, nghiên cứu giá trị tri thức dân gian nói chung, trong nghề thủ công truyền thống nói riêng có ý nghĩa hết sức quan trọng góp phần phát triển khoa học kỹ thuật, tăng cao hiệu quả sản xuất ♦

²³ Làm nước: xát trét lại ghe để bảo quản. Thông thường mỗi chiếc ghe được làm nước ít nhất 1 lần trong năm.

Bảng kê 1: Bộ dụng cụ dùng để xăm

Stt	Tên công cụ	Chất liệu	Kích thước	Công dụng	Ghi chú
1	Rỗ	Tre	Đường kính khoảng 50cm	Đựng xơ xăm, để một số dụng cụ khi làm	Hiện nay thay thế bằng rỗ nhựa
2	Búa	Búa sắt, cán gỗ ngắn	Dài 27cm	Dùng để đóng khi mở/rả triên, xăm, kiểu, chân xơ	
3	Đục lá (<i>đục bén</i>)	Lưỡi sắt, cán gỗ	- Loại dài 22,5cm, trong đó cán dài 9,5cm, lưỡi dài 13cm và rộng 3. - Loại dài 25cm, trong đó cán dài 9,5cm, đường kính cán 3,5cm, lưỡi dài 15,5cm và rộng 5cm. - Loại dài 19,5cm, cán dài 5cm, đường kính cán 3cm, lưỡi dài 14,5cm và rộng 4cm.	Dùng để mở triên trước khi xăm hoặc chân phần xơ thừa	Hiện nay còn sử dụng cưa máy cầm tay để mở triên
4	Trành xăm (<i>còn gọi là đục xăm, đục đuôi</i>)	Lưỡi sắt, cán gỗ	- Loại dài 20cm, trong đó cán dài 9,5cm, đường kính cán 3cm, lưỡi dài 10,5cm và rộng 3cm - Loại dài 20cm, trong đó cán dài 8,5cm, đường kính cán 3,5cm, lưỡi dài 11,5cm và rộng 4,5cm	Dùng để đưa xăm vào triên	
5	Que hồ	Bằng tre	Loại dài 25,5 và rộng 2cm. Loại dài 26cm và 2,5cm	Đưa hồ vào triên	
6	Trành kiểu gỗ	Bằng gỗ cứng (<i>gỗ xoay - dialium</i>) và sắt	- Loại dài 25,5cm, có khoen sắt ở đầu với đường kính 3,1cm, lưỡi rộng 5cm - Loại dài 14cm, có khoen sắt ở đầu với đường kính 3,2cm, lưỡi rộng 5cm	Dùng để đóng xăm chặt vào bên trong triên.	
7	Trành kiểu sắt	Sắt	- Loại dài 25cm, đầu có đường kính 2,3cm, lưỡi 5,5cm. - Loại dài 21cm, đầu có đường kính 2,4cm, lưỡi 5,5cm.		

			- Loại dài 16cm, đầu có đường kính 2,2cm, lưới 5,5cm. - Loại dài 11cm, đầu có đường kính 2,1cm, lưới 6cm.		
8	Tấm ván lót	Gỗ	Khoảng 1m ²	Dùng để đập xam	
9	Dụng cụ đựng hồ (chai phà trộn với dầu rái, vôi)	Bằng nhiều chất liệu khác nhau như gáo dừa, nồi kim loại, bát nhựa,... tùy nhu cầu về khối lượng	Nhiều cỡ	Dùng để đựng hồ	Hiện nay đựng lon sắt (lon sơn)
10	Dụng cụ đựng dầu hỏa	Nhiều chất liệu	Đường kính khoảng 10cm	Dùng đựng dầu hỏa khi xam	Hiện nay đựng lon sắt (lon sơn)
11	Móc xam	Bằng sắt	Dài 27cm, móc cong dài 3cm	Dùng để lấy xam cũ ra khỏi thuyền	

Bảng kê 2: Bộ dụng cụ dùng để trét

Stt	Tên công cụ	Chất liệu	Kích thước	Công dụng	Ghi chú
1	Rổ lọc dầu (lỗ nhỏ)	Tre	Khoảng 50cm	Để lọc than, cặn lẫn trong dầu	
2	Thúng đựng dầu	Tre	Khoảng 60-70cm	Dùng để hứng bên dưới rổ khi lọc dầu	Hiện nay dùng thêm thau kim loại
3	Xơ dừa (có loại gắn cán loại không gắn cán)	Vỏ trái dừa gáo khô ¹	Bề ngang khoảng 10-12cm, dài 12-15cm.	Dùng để chấm và chà/trét dầu rái lên bề gỗ của ghe, đặc biệt mặt trong và ngoài của vỏ ghe.	Hiện nay người thợ dùng thêm vải mùng, khăn bông, con lăn để chà.
4	Nồi	Kim loại	Đường kính khoảng 20cm	Đựng dầu rái khi trét	Hiện nay dùng thêm lon sắt (lon sơn)

¹ Dừa gáo già khô, rụng xuống đất, người thợ tách lấy vỏ, chặt bỏ phần đầu vỏ có nhiều sợi xơ mềm, để lại phần cứng. Dùng vật cứng đập vừa tay cho xơ một phần đầu (phạm vi dùng chấm dầu để trét lên ghe thuyền). Nếu dùng để trét ở vị trí xa tay với thì dùng khúc tre/gỗ kẹp vào làm cán.

KỸ THUẬT ĐAN THÙNG CHAI TRUYỀN THỐNG Ở HỘI AN, QUẢNG NAM

CN. Trần Thị Lệ Xuân

KTS. Trần Thanh Hoàng Phúc

Trước đây, thùng chai là phương tiện chính được sử dụng cho hoạt động đánh bắt cá gần bờ, ven biển ở Hội An, Quảng Nam. Tùy theo mục đích sử dụng, thùng chai có nhiều kích thước khác nhau và có hai loại chính, đó là thùng tròn và thùng méo.

Thùng tròn là loại thùng đã có từ lâu đời, là bản đầu tiên của thùng chai, được sử dụng để đánh bắt ven biển, ở sông là chủ yếu. Ngoài ra thùng chai còn được dùng làm phương tiện đi thăm lưới, đưa lưới trong nghề mành, dùng để trung chuyển vật dụng, hàng hóa, con người từ bờ ra ngoài tàu thuyền lớn và ngược lại. Từ khi du lịch phát triển, thùng tròn còn được dùng làm thùng bơi phục vụ du lịch. Thùng tròn có kích thước vừa phải, đường kính thùng khoảng 2m. Thời gian gần đây, ở một số địa phương, thùng tròn được làm với kích thước lớn hơn, đường kính khoảng 3m hoặc hơn dùng để câu mực ở ngoài khơi.

Thùng méo cũng được đan bằng tre, có tên gọi như vậy là do hình dạng không tròn đều của nó (*có nơi gọi là thùng trái xoài*). Tuy nhiên, hình dáng thùng méo ở mỗi địa phương có sự khác

nhau. Thùng méo ở Hội An, Điện Dương, Duy Xuyên có hình dáng giống trái xoài, bầu ở cả hai đầu, có chiều rộng khoảng 3,2m, chiều dài 6,6m. Thùng méo ở Tam Thanh có một đầu nhọn và một đầu bầu, hình dáng rất giống chiếc ghe với chiều rộng khoảng 1,65m, chiều dài 5,5m. Tùy theo mục đích sử dụng mà kích thước thùng có sự khác nhau. Do có kích thước lớn nên thùng méo chủ yếu sử dụng máy điện, đánh bắt xa bờ, thường dùng để làm nghề mành, nghề lưới nổi, lưới mực... Hiện nay, cư dân ven biển phường Cẩm An, Hội An chủ yếu sử dụng thùng méo để đánh bắt trên biển.

Để làm nên một chiếc thùng tròn hoặc thùng méo đều phải trải qua khá nhiều công đoạn, từ khâu chọn tre, vót nan đến khâu đan, dát, lặn vành, trét... Kỹ thuật đan thùng tròn và thùng méo có nhiều điểm tương đồng nhưng cũng có những khác biệt nhất định. Dưới đây là những mô tả về kỹ thuật đan thùng tròn và thùng méo tại khu vực Quảng Nam được chúng tôi đúc kết qua đợt khảo sát điền dã thùng chai tại các địa phương: Hội An, Duy Xuyên, Điện Dương và Núi Thành.

1. Kỹ thuật đan thúng tròn

Công đoạn đan, đất: Tre mua về róc sạch mắt rồi cắt đoạn với chiều dài phù hợp kích thước của thúng, sau đó chẻ tre, vót nan, đem phơi khoảng 5 đến 6 nắng cho thật khô. Để đan một thúng chai có đường kính miệng thúng 2m, cần khoảng 280 - 290 nan tre, được phân thành 5 loại nan với độ dài ngắn khác nhau.

Khi bắt đầu đan, người thợ sử dụng hai nan tre dài làm tâm để đan đầu tiên, gọi là nan thầy. Trong quá trình đan, người thợ sẽ dựa vào nan thầy để canh chỉnh các bên cho đều, tạo cho thúng có sự cân bằng, không bị lệch sang một bên. Khi đan thì phải đan xen kẽ một nan sắp rồi tới một nan ngửa, không đan cùng một mặt vì nan ngửa dễ bám dầu, còn nan sắp (*nan cật - mặt ngoài của cây tre*)

trơn khó bám dầu. Kỹ thuật đan thúng chai từ lâu đã được những người đi trước đúc kết kinh nghiệm trong câu ca: “*Đề tam bắt tứ em ơi. Bắt nhị đã rồi, bắt tứ đề tam*”.

Trước hết, người thợ đặt cặp nan chính làm tâm (*gọi là nan thầy*), đặt vuông góc hình chữ thập. Tiếp đó, người thợ đan đề trên 3 nan (*đề tam*), sau đó dùng 4 nan theo chiều ngược lại để chặn ở dưới nan vừa mới đan đến (*bắt tứ*); khi đan nan tiếp theo, trong 4 nan (*bắt tứ*) kéo lại 2 nan (*bắt nhị*) để đề lên nan đó, sau đó lại gom 4 nan (*bắt tứ*) vừa xong, tiếp đến lại đan đề lên 3 nan của chiều ngược lại (*đề tam*), cứ như vậy người thợ đan thực hiện công đoạn đan mê thúng.

Đây có thể nói là những kỹ thuật, tri thức dân gian trong việc đan thúng chai đã được ông cha ta đúc kết lại và



hậu thể cứ theo câu ca này mà đan. Một công việc rất khó trong quá trình đan, đó là vừa đan vừa bỏ dạng (*còn gọi là cái dạng, bắt dạng*) ở bốn góc thúng tạo thành dạng ngang và dạng đứng. Bỏ dạng rất khó, không phải ai cũng làm được, mục đích của việc bỏ dạng là để dễ lặn vành, nếu không bỏ dạng thì khi lặn vành sẽ nặng (*khó lặn vành*), hơn nữa nhìn thúng không đẹp. Sau khi đan hết năm loại nan thì bắt đầu đất. Để đan một thúng chai cần khoảng 50 nan đất. Mục đích của việc đất bốn góc mê thúng là để tạo độ tròn đều cho thúng, nếu không thì không thể lặn vành được, do đó đất là khâu cũng rất quan trọng trong nghề đan. So với công đoạn đan thì đất là khâu tốn nhiều thời gian hơn, vì thế mà dân gian có câu: “*Đan một lát, đất một ngày*”. Hay câu: “*Liệu bề đất dặng thì đan. Dừng gảy ra mà bỏ, miệng thế gian chê cười*”. Về cơ bản, kỹ thuật đất và kỹ thuật dạng là giống nhau, đều đan đè lên trên 3 nan rồi sau đó đan xuống dưới 3 nan nhưng điểm đầu xuất phát để canh rồi đan khác nhau sẽ ra hoa văn khác nhau. Trong quá trình đan, nếu có nan bị gãy hoặc hư thì dùng một nan ngắn đóng chêm vào, gọi là lọng.

Công đoạn lặn vành: Sau khi hoàn tất việc đan và đất sẽ đến công đoạn lặn vành, đây là một khâu rất quan trọng. Cùng với việc vót nan để đan thì vành thúng cũng được làm sẵn từ trước, vành được làm từ khoảng 6 đến 7 miếng tre chẻ ra cuộn tròn và lấy lạt tre cột lại, độ dài tùy thuộc theo kích thước của thúng.

Trước đây, khi lặn vành thúng, người thợ đào một hố đất làm khuôn rồi lặn nguyên tấm mê thúng đã đan xong

xuống. Hiện nay các thợ đan ở Hội An không còn đào hố nữa mà đóng cọc tre xung quanh để lặn vành. Theo kinh nghiệm của người thợ thì việc đóng cọc để lặn vành ít vất vả và nhanh hơn so với đào hố đất.

Trước tiên, người thợ dọn nền đất cho sạch sẽ, bằng phẳng, sau đó vẽ một vòng tròn trên nền đất với đường kính đúng bằng đường kính vành ngoài của thúng theo yêu cầu của khách hàng. Sau đó, đóng các cọc nhỏ (*gọi là cọc khoan vành*) ở cạnh ngoài của đường tròn (*khoảng từ 18 đến 20 cọc*) với các khoảng cách đều nhau để tiến hành khoan vành ngoài của thúng.

Vành ngoài thường có 4 lớp vành (*vành trong thì 3 lớp vành*). Ban đầu, người thợ đặt hai vành ngoài cùng vào trước, canh chỉnh sao cho phần giáp mí của các vành nằm đối diện nhau để phân vành được cứng cáp, độ cứng phân bố đồng đều, sau đó dùng lạt tre buộc cố định tạm. Tiếp đến lớp vành thứ ba, rồi thứ tư. Tất cả bốn lớp được buộc cố định tạm lại với nhau bằng lạt tre. Vành ngoài sau khi định hình xong sẽ được treo lên để tiến hành lặn thúng. Để treo vành, người thợ sẽ dùng loại cọc lớn hơn (*từ 6 tới 8 cọc*), đầu trên cọc có đục sẵn lỗ để treo vành. Trước khi đóng cọc lớn xuống đất theo cạnh ngoài của đường tròn đã vạch sẵn, người thợ sẽ đo và dùng viên than (*hoặc gạch*) để đánh dấu chiều cao thúng chai trên cọc, đóng cọc xuống đất tới vạch đó thì ngưng. Đóng cọc xong thì treo vành lên, xỏ lạt tre vô lỗ từ ngoài vào trong, quấn hai vòng, neo cố định tạm.

Người thợ đặt tấm mê thúng lên trên vành, canh cho chính giữa, bước vào giữa tấm mê và dùng chân giậm từ trong giậm ra. Trong quá trình giậm xuống, nếu phía bên kia tấm mê bị trồi lên (*không cân đối*) thì người thợ sẽ dùng lổ, buộc lạt tre cố định tạm mê vào vành (*lổ dùi có kích thước nhỏ, sau này dùng phân bò trám trít lại, không gây ảnh hưởng đến chất lượng thúng*). Sau khi tấm mê thúng đã có hình dạng tương đối tròn, cân đối, người thợ sẽ dùng cái cầu để nẹp giữ vành ngoài, mê thúng, vành trong được cố định (*thường dùng từ 3 - 4 cái cầu*)¹. Cầu kẹp theo phương ngang để cố định hai vành và mê thúng. Cầu kẹp theo chiều đứng (*có chèn thêm thanh gỗ*) để vành trong và vành ngoài cân bằng trên bề mặt ngang. Với vành ngoài, mặt cật xoay ra ngoài, với vành trong thì ngược lại, mặt cật quay vào phía bên trong.

Dùng mác cắt bỏ phần mê thúng thừa ở trên miệng vành, dùng dùi đục lỗ nhỏ trên mê thúng, lấy lạt tre buộc 2 vòng cố định tạm. Làm từng đoạn nhỏ như vậy, liên tục cho đến hết miệng vành thúng. Người thợ thường cân chỉnh lại hình dạng thúng (*lấy chân đạp*) tại vị trí

đó trước khi quyết định cắt bỏ phần mê thúng thừa bên trên và buộc cố định. Để hoàn thiện phần vành thúng, người thợ đan dùng một thanh tre nhỏ và dài đặt lên ngay chính giữa để che phần mê thúng (*phần đầu nan đã cắt xén*) để khi sử dụng không bị đụng vào tay và có thẩm mỹ hơn. Sau đó, tháo dây lạt và cột cố định bằng dây cước.

Công đoạn trét: So với công đoạn lặn vành, công đoạn trét đơn giản hơn nhưng đòi hỏi phải có sự tỉ mỉ, cẩn trọng

thì mới cho ra một sản phẩm đảm bảo chất lượng. Nguyên liệu chính dùng để trét thúng chai là phân trâu hoặc phân bò và dầu rái, tùy theo kinh nghiệm dân gian của từng người, từng địa phương khác

nhau, nhưng chủ yếu là dùng phân bò. Để trét một thúng chai cần khoảng từ 5 đến 7kg phân bò.

Phân bò tươi được cho vào một cái chậu hoặc thau, đổ vào ít nước lạnh và dùng một thanh tre để đánh cho phân nhuyễn, lượm sạch những rác, cỏ trong phân. Trước đây, không dùng nước lạnh mà dùng nước lá bởi lời để cho vào phân, vì theo dân gian lá bởi lời có độ nhót, dẻo để kết dính hơn nhưng hiện nay những người thợ đã không còn sử dụng theo công thức cũ nữa. Sau khi phân đã được đánh nhuyễn, người thợ



¹ Trước đây khi chưa sử dụng cái cầu thì các thợ đan sử dụng hai thanh tre đóng chéo hình chữ A để làm thành một cái kèm dùng để cố định vành.

dùng một ít xà phòng thoa lên tay rồi mang bao tay vào, dùng tay hót phân trét trực tiếp vào thúng. Bề mặt bên trong thúng phải trét kỹ hơn bề mặt bên ngoài vì bên trong có nhiều kẽ hở hơn. Để cho thúng có độ bền thì phải trét thật kỹ và có thể trét hai lớp. Trét phân lớp trong xong trét lớp ngoài. Sau khi trét phân xong, lấy một ít rơm khô chà (*đánh*) cho thật mạnh tay để phân đều, đồng thời để cho phân bám chặt, lấp đầy vào kẽ hở giữa các nan. Theo những người thợ có thâm niên và kỹ lưỡng trong nghề thì sau khi chà rơm xong, dùng tay chà lại một lần nữa cho phân đều. Khâu trét phân thường được thực hiện vào buổi chiều vì theo kinh nghiệm dân gian, khi trét phân mà có nhiều ánh nắng hoặc trời nắng nóng, phân nhanh bị khô, khi đánh rơm vào không đều dẫn đến dễ bị đen mê thúng, khi đánh dầu rái vào không đẹp. Trét phân xong, đem thúng ra để ngoài nắng hoặc kê thúng lên nơi cao ráo để cho phân khô. Sau khi trét phân, để qua ngày mai, nhúng rơm ướt rồi chà sơ qua một lần nữa cho lớp phân khô sạch, để quét dầu rái.

Dầu rái mua về đem phơi nắng, nếu dầu đặc quá thì phải nấu cho dầu loãng ra. Khi nấu cho thêm ít bột chai phà vào đánh đều tay rồi nấu cho sôi khoảng 20 đến 25 phút là sử dụng được. Trước khi trét dầu rái thì đem thúng chai ra phơi ngoài nắng để cho mê thúng khô, dầu dễ bám chặt vào, đồng thời mê thúng nóng lên (*khi có nắng*) sẽ giúp dầu rái không bị khô cứng, trét không bị nặng tay. Trét dầu mặt trong thúng trước rồi mới đến trét mặt ngoài. Khi trét sử dụng miếng xơ dừa (*vỏ dừa, cắt nhỏ vừa tay cầm*) và

theo kinh nghiệm dân gian thì phải sử dụng dừa không già mà cũng không non thì mới dễ quét. Sau khi quét lớp đầu, nghỉ khoảng 15 phút, tiếp tục quét lớp thứ hai và lần này thì sử dụng một xơ dừa được cột vào một thanh tre, chỉ cần đứng từ bên ngoài có thể quét được bên trong thúng và quét lớp mỏng hơn lớp đầu. Sau khi trét mặt trong thúng, đem phơi nắng cho khô rồi lật úp thúng lại, tiến hành trét mặt ngoài.

Công đoạn cuối cùng để hoàn thiện một chiếc thúng chai là công đoạn dầy, đó là cách nói của những người trong nghề, thực ra là đóng bộ rã/bộ xương bên trong thúng, mục đích dùng để làm bộ khung chịu lực cho chiếc thúng. Sau cùng là bỏ giường thúng vào. Thúng chai sau khi làm xong úp lại và tưới nước lạnh lên, hoặc đem ra ngoài sông tráng nước trước chứ không để gặp nước mưa ướt thúng sẽ bị nổ đóm trắng, vì dầu rái mà gặp nước mưa sẽ bị trắng, không đẹp và không bền.

2. Kỹ thuật đan thúng méo (*hình trái xoài*)

Từ nhu cầu sử dụng của ngư dân, thúng méo xuất hiện ở Điện Dương từ khoảng năm 1986, được cải tiến thay cho ghe be. Sau đó, ngư dân ở Cẩm An, Hội An cũng bắt đầu sử dụng thúng méo. Thúng méo có kích cỡ to, vững, chứa được nhiều đồ dùng và có thể gắn máy để đánh bắt xa bờ. Thúng méo có kích thước lớn, công năng sử dụng tiện lợi hơn, cần ít người làm hơn so với ghe, và để sử dụng thúng méo chỉ cần khoảng 3 người làm, nhưng ghe thì phải cần từ 5 → 8 người làm.

Công đoạn đan, dát: Để đan một chiếc thúng méo chiều dài khoảng 6,6m, chiều rộng 3,2m thì mất khoảng 6 công, ngoài ra có thêm người phụ. Cần khoảng 70 cây tre, với số lượng nan là 620 nan, so với thúng tròn, nan đan thúng méo lớn hơn, chiều rộng nan 2,5 - 3cm, để thúng cứng, chắc, đảm bảo khả năng chịu lực. Cũng như đan thúng tròn, trước khi đan thúng méo, người thợ đặt cặp nan chính làm tâm (*gọi là nan thầy*) nhưng nan đầu tiên đặt chéo hình chữ X chứ không đặt ngang, vuông góc hình chữ thập (+) như thúng tròn, các nan khác canh chỉnh theo nan thầy để đan ra bốn bên cho cân thúng. Khi đan thì đan xéo, dùng nan cặp, còn đối với thúng chai tròn thì đan nan chiếc. Đan mê: Bắt 4 - đề 4. Góc ngang: Bắt 3 đề 3 (*góc chiều rộng*). Góc đứng (*góc tới*): Đề 4 - bắt 4, bắt 4 - đề 5, bắt 4 (*bên trái*). Bên phải: đề 3 - bắt 4. Dát: Mặt trong và ngoài như nhau, nan 4 - 4.



thúng. Khi động, lấy chân chặn nan xuống cho dễ đóng kín. Sau khi đan và dát xong là đến công đoạn lặn vành.

Công đoạn lặn vành: Để hoàn thành công đoạn lặn vành mất 5 ngày, cần 2 - 3 người làm. Trước tiên, đóng 10 cọc tre thành hình trái xoài với kích thước đúng theo yêu cầu của người đặt thúng, các trụ cách nhau khoảng 1,5m, canh đều, cân đối. Sau đó, cột treo vành tre lên, lớp vành bên ngoài và bên trong gồm có 8 lớp (*08 nếp tre*), tuy nhiên tùy theo yêu cầu của người đặt thúng, có khi vành bên trong chỉ có 7 lớp. Dùng cái cùm (*ê tô*) siết chặt lại để cột cước cho dễ. Sau khi đã định hình vành, cân chỉnh cho đều vành thúng, bỏ tấm mê vào, người thợ dùng chân giậm mê xuống cho đến khi rìa của tấm mê áp chặt với vành, tạo thành hình giống trái xoài. Sau đó, chỉnh sửa, bổ sung nan vào cho khít. Dùng cái cùm siết chặt định hình mê và vành thúng, dùng cửa gỗ cửa phần mê thừa, không dùng cửa máy vì không chính xác, dùng đục chấn mê để không

Khi đan, thỉnh thoảng người thợ đếm số lượng nan ở các bên (*canh theo nan thầy*) để xem có cân đối hay không, nếu không cân thì phải chêm thêm nan vào cho cân đối. Đan xong lấy cây tông (*còn gọi là cây động*) để tông đều, thẳng và kín nan, khi trét dầu lợi hơn và kín thúng, không bị vào nước, hơn nữa làm vậy để các nan thẳng nhìn đẹp và dễ lặn

bị xơ. Công đoạn này tương đối vất vả, đòi hỏi phải có hai người cùng thực hiện. Khi tấm mê đã được cắt bằng phẳng với lớp vành, người thợ sẽ trét dầu rái vào mê chỗ tiếp giáp phần vành, mục đích để giữ cho phần vành được bền, không bị mục nát (*dầu rái và chai phà được nấu trước đó 2 ngày cho dầu đặc, keo lại*). Dùng xơ dừa trét vào tấm mê (*chỗ phần vành*) khoảng 10 cm, để cho dầu khô bám vào nan, sau đó tiến hành ráp lớp vành bên trong và dùng cước cột chặt mê với vành trong và vành ngoài, chấn bỏ phần mê thừa.

Có thể tóm tắt công đoạn lặn vành trải qua các khâu: Đóng cọc → treo lớp vành bên ngoài (*khuôn vành*) → cột cước → bỏ tấm mê vào → động (*giật*) mê xuống → cưa cắt bỏ phần mê thừa → trét dầu rái + chai phà → ráp lớp vành bên trong → cột cước.

Công đoạn trét và làm bộ rã bên trong: Đối với công đoạn này, tùy theo yêu cầu của người đặt thúng mà người thợ sẽ thực hiện hay không. Hiện nay, đa số người đặt thúng chỉ đặt đan và làm vành thúng, còn công đoạn trét và làm bộ rã bên trong, họ sẽ tự làm cho bảo đảm và theo đúng ý (*nhu cầu*) của người làm nghề đi biển. Công đoạn trét thúng đòi hỏi phải làm kỹ và chọn nguyên liệu phù hợp, đảm bảo để thúng được bền lâu, kỹ thuật trét về cơ bản như trét thúng chai tròn.

Cuối cùng là đóng bộ khung. Đối với thúng

tròn, chủ yếu dùng nan tre để đóng bộ rã và giường thúng, nhưng với thúng méo thì chủ yếu dùng gỗ cho vững chắc vì trong thúng chứa nhiều vật dụng và có lắp máy điện. Vì vậy, thúng méo cần có giàn đà cứng để gắn máy, mũi thúng cao để cản sóng, thành thúng hẹp để ít bị cản nước. Bộ khung chịu lực bên trong thúng thường do người đặt thúng tự kê thợ nề làm sau khi đặt đan thúng, tùy theo yêu cầu, mục đích sử dụng của người làm nghề biển.

*** Tạm kết:**

Những kỹ thuật, kinh nghiệm trong việc chọn công cụ, vật liệu, thực hành nghề đan thúng chai, kể cả những kinh nghiệm trong việc sử dụng thúng chai đã ăn sâu trong tâm thức của những người có thâm niên với nghề đan, những người gắn bó với nghề sông nước, biển cả. Tuy nhiên, do điều kiện, nhu cầu cuộc sống, nhu cầu tiêu thụ sản phẩm... hiện nay có nhiều biến chuyển nên nghề đan thúng chai và những kỹ thuật, tri thức dân gian trong việc đan thúng chai ngày càng có nguy cơ mai một cao. Nhất là ở thời điểm hiện tại, những người có tay nghề



cao đã dần lớn tuổi, trong khi đó thế hệ trẻ không theo học nghề này, vì đây là nghề tương đối vất vả, để học thành nghề phải mất nhiều thời gian, đòi hỏi người học nghề phải đam mê, nhưng ngược lại nhu cầu tiêu thụ sản phẩm không thường xuyên, thu nhập không ổn định. Do đó, việc bảo tồn và phát huy nghề đan thúng chai hiện nay là rất cấp thiết, cần sự quan tâm thỏa đáng của chính quyền địa phương và các cơ quan liên quan nhằm gìn giữ những kỹ thuật, tri thức dân gian của nghề đan thúng chai gắn liền với sông nước, biển cả của cộng đồng cư dân Hội An, Quảng Nam từ bao đời nay ♦

Tài liệu tham khảo:

1. Trần Văn An (2016), *Biển đảo trong văn hóa văn nghệ dân gian Hội An*, Nxb Hội Nhà văn, Hà Nội.

2. Phạm Hữu Đăng Đạt (2002), *Chuyện làng nghề đất Quảng*, Nxb Đà Nẵng.

3. Quách Giao - Lê Nguyên Khánh (2017), *Thuyền thúng Việt Nam*, Nxb Đà Nẵng.

4. Ken Preston (2021), *Classic Wooden Fishing Boats of the Vietnamese Coast (Thuyền cá Việt Nam)*, Nxb Phụ nữ.

5. Nhiều tác giả (2008), *Nghề truyền thống Hội An*, Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di tích Hội An.

6. Trương Điện Thắng (2019), *Đại dương trong lòng chiếc thúng chai*, nguồn: <https://baoquangnam.vn/phong-su-ky-su/dai-duong-trong-long-chiec-thung-chai-6064.html>



TRI THỨC DÂN GIAN VỀ SỬ DỤNG THÙNG CHAI Ở HỘI AN

ThS. Thái Thị Liễu Chi

Hình ảnh xinh đẹp của những chiếc thuyền thúng tròn vành vạnh khiến cho các làng chài ven sông, biển của Hội An mang một vẻ đẹp đời thực vô cùng thơ mộng. Để có thể hình dung về cách sử dụng thùng chai của ngư dân nơi đây, chúng tôi đã tìm hiểu, học hỏi từ các ngư dân và nhận được nhiều chia sẻ hữu ích, phần nào nhận ra được tư duy sáng tạo của người xưa trong quá trình dựa vào thiên nhiên, chinh phục thiên nhiên để đem về của cải, vật chất cho gia đình, làng xóm, quê hương.

1. Kỹ thuật điều khiển thùng chai

Đối với ghe thuyền, ngư dân sử dụng cây chèo để đẩy nước ở hai bên hông về phía sau, giúp thuyền lướt tới. Những người trên thuyền có thể trợ lực cùng chèo với nhau. Tuy nhiên, lực đẩy tạo ra từ chèo mũi chỉ hai phần trong khi lực có được từ sức đẩy của chèo sau tới tám phần. Người ngồi sau bao giờ cũng đảm đương cả việc lèo lái, điều chỉnh hướng di chuyển của ghe thuyền. Cũng từ thực tế đó mà dân gian đúc rút nên thành ngữ “*mũi vạy¹ lái chịu đòn*” hay “*mũi đại lái chịu đòn*”. Đối với thùng chai truyền thống² lại khác, chỉ một

người điều khiển thùng với cây dầm luôn ở vị trí trước mặt mà thôi. Ngay cả khi trên thùng có hai người cũng vậy, người này mới tay thì đến lượt người kia thay phiên, chứ không bơi cùng một lúc.

1.1. Sử dụng dầm

Ngư dân nơi đây phân biệt hai kỹ thuật điều khiển thùng chai cơ bản là bơi và dáy. Khi bơi, dầm tự do trên tay người điều khiển, mái dầm đều đặn được đưa xuống rồi nhấc lên khỏi mặt nước. Dáy là lúc cọng dầm được xỏ vào quai dáy, mái dầm luôn chìm trong nước.

Động tác bơi: Được sử dụng khi thùng đang trong vùng nước nông như sông, lạch, hói và phải dùng đến dầm bơi. Cây dầm bơi ngắn, linh hoạt, còn là vật chống, đẩy cho thùng ra khỏi chỗ cạn, rời bến đậu. Thường thì tay trái của người điều khiển cầm ở đầu trên cùng của cọng dầm, tay thuận dịch xuống dưới vị trí đó một đoạn. Người bơi đưa đầu mái dầm ra xa phía trước mặt, vừa hạ mái dầm sâu dần xuống dưới mặt nước vừa kéo mạnh về phía thùng. Bản rộng của mái dầm rẽ nước tạo ra lực tương phản, đẩy thùng lướt tới. Liền đó, ngư dân di chuyển mái dầm về lại vị trí phía

¹ Mũi vạy nghĩa là mũi lệch.

² Thùng chai truyền thống của ngư dân Hội An có dạng tròn. Ngày nay, nơi đây còn có thêm loại thùng

chai dạng méo, gọi là thùng méo, hay thùng hột xoài. Thùng méo chủ yếu sử dụng lực từ động cơ để di chuyển.



Sử dụng thúng chai để đánh bắt cá ở Cù Lao Chàm. Ảnh: Hồng Việt

trước thúng theo một vòng cung lên cao dần, lên hẳn khỏi mặt nước. Ở bước này, mái dầm rẽ nước bằng cạnh bên mỏng bản để hạn chế cản nước. Mái dầm đáp xuống mặt nước phía trước mặt người lái là điểm kết thúc của một vòng xoay dầm để rồi lại hạ sâu vào nước, tiếp tục tạo lực cho thúng lướt tới. Bơi thúng không cần đứng, ngư dân có thể nghỉ đôi chân trên chiếc giường làm bằng tre gắn trong lòng thúng.

Động tác dẩy: Trong động tác dẩy, bằng đôi tay uyển chuyển của người dân chài, cây dầm tuy đã bị buộc lơ lửng vào vành thúng, vẫn cứ nhịp nhàng chuyển động như trong một vũ điệu cùng sóng nước. Người dẩy thúng đứng dạng hai chân trên chiếc giường tre tạo thế vững chãi, hai tay nắm vào đốc dầm hoặc có thể cho một tay dịch xuống dưới, sao cho thoải mái nhất. Họ nhún chân, xoay vai theo mỗi nhịp đưa đốc dầm hết sang trái, lại qua phải.

Từ bên hông này của người lái, đốc dầm được xoay theo đường vòng cung qua ngang ngực, đến sát hông kia. Cọng dầm theo đó cũng xoay qua xoay lại vị trí dây quai cột vào vành thúng. Khi ngư dân đánh đốc dầm sang đến vị trí bên hông, cọng dầm cũng sẽ chạm vào vành thúng; họ lấy điểm tiếp xúc đó làm điểm tựa để bẩy cọng dầm, mái dầm đẩy nước ra trước. Cứ như vậy, mỗi lần mái dầm được bẩy lên sẽ tạo lực đưa đáy thúng tiến xéo một ít sang trái, rồi tiến xéo một ít sang phải. Có thể tưởng tượng đường đi của mái dầm trong nước như vẽ thành hình chữ V hai cạnh hơi khum lại: từ dưới đáy vẽ lên một cạnh, vòng trở lại xuống đáy để vẽ nốt cạnh bên kia, liên tục như vậy. Muốn thúng rẽ sang bên nào, chỉ cần liếc mạnh mái dầm về phía đó hơn là được. Với động tác dẩy, ngư dân có thể chỉ dùng một tay nắm vào đốc dầm để điều khiển. Đó là tư thế dẩy thư thả trên những cung đường xa. Nếu cần thúng lướt nhanh

hoặc đối phó với sóng nhóc thì việc dáy bằng hai tay sẽ tạo ra lực mạnh, thúng lướt nhanh hơn động tác bơi nhiều lần.

Động tác nạy: Đôi khi cũng cần nghỉ tay bơi hay định thúng, ngư dân sử dụng động tác nạy³ cho thúng bơi thụt lui. Trong kỹ thuật này, cây dầm được xỏ vào quai dầm và sử dụng như một đòn bẩy. Ngồi trên giường thúng, người điều khiển tỳ cọng dầm lên vành thúng rồi kéo dóc dầm về phía mình (*thường gọi là lung*), mái dầm rẽ nước dạt về trước thúng bằng bề mặt bản rộng. Thao tác này tạo ra phản lực đẩy thúng đi lui. Để tiếp tục, người điều khiển lại đẩy dóc dầm ra xa về phía trước mặt, điều chỉnh sao cho mái dầm liếc đi bằng cạnh bên và rẽ nước theo một đường vòng cung để tránh bị nước cản làm gấp dầm.

Với những người không quen cuộc sống sông nước, thường rất dễ giật mình khi bước xuống lòng thúng, vì thúng tròn, dễ xoay. Những lúc như thế, giữ bình tĩnh mới có thể điều khiển dầm cho đúng. Dù là động tác bơi, hay định thúng đều phải đảm bảo cân đều lực liếc mái dầm sang hai bên thì thúng mới tiến về phía trước được. Người lái liếc mái dầm quá mạnh về bên nào, thúng sẽ xoay qua bên đó; nếu không kịp thời điều chỉnh lực thì thúng sẽ quay vòng tròn. Đây là một lỗi thường mắc phải khi học bơi thuyền thúng. Khó nhất trong kỹ thuật điều khiển dầm bơi, dầm dáy chính là cần chú ý để tránh bị mắc mái dầm vào đáy thúng. Lỗi này xảy ra do đưa mái dầm sâu quá vào phía dưới đáy thúng mà không liếc trở để vòng ra lại bằng cạnh bên của mái dầm.

³ Ở một số vùng biển khác, động tác này còn được gọi là sặt, như ở Tam Hải, Núi Thành.

Một khi đẩy mạnh mái dầm như thế, lực cản của nước sẽ tác động mạnh lên mái dầm, hất vào tay người cầm dầm. Ngư dân gọi như vậy là gấp dầm, nhẹ thì té nhào, nặng là úp luôn cả thúng.

1.2. Sử dụng ván cản (bate)

Ván cản là một kiểu dù (*dòm*) làm bằng gỗ, được thả chìm xuống nước. Ngư dân Hội An chủ yếu sử dụng vật này cho các thúng đi câu ngoài khơi, vì thúng câu cần trôi chậm để rê mồi. Ván cản giúp thúng không bị đẩy phăng theo gió và sóng nước. Ván cản được ngư dân chế tạo rất đơn giản. Họ đục ở mỗi góc hình chữ nhật của tấm ván một lỗ vừa đủ xỏ dây cước, buộc túm 4 mối dây lại với nhau ở khoảng giữa như một chiếc dù, chừa ra một đoạn dây để tạo khoảng cách giữa ván cản với thúng. Cuối cùng, họ cột sợi dây của ván cản vào thành thúng chai. Ván còn có một lỗ xỏ dây ở giữa cạnh dưới để cột hòn đá nặng. Khi được thả xuống nước ở chiều có gió thổi đến, tấm ván dựng đứng ấy sẽ trì kéo, cản bớt lực đẩy của sóng nước và gió tác động vào thúng. Thúng chai cứ thế trôi chậm chậm, thuận tiện cho việc nhử mồi. Muốn đổi hướng trôi thúng, ngư dân có thể thay đổi vị trí thả ván cản. Vì ván cản có tác dụng cản nước, trì thúng nên khi nào cần di chuyển bằng dầm, ngư dân sẽ kéo ván cản lên.

1.3. Sử dụng buồm

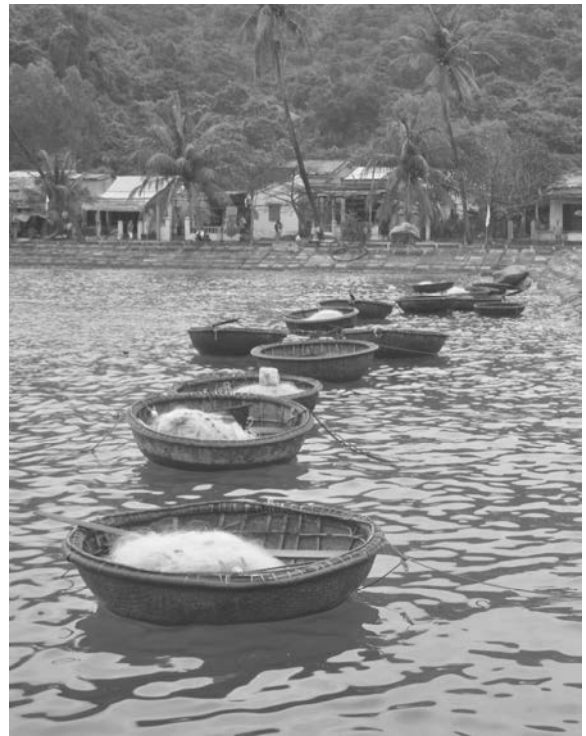
Trước đây, các thúng đi khơi còn được trang bị cả buồm để lợi dụng sức gió, đỡ tốn công dáy dầm. Then buồm (*lỗ xỏ cột buồm*) làm bằng gỗ, còn được gọi là *con quy*, được đặt ở đáy thúng. Cột buồm cao khoảng 2m, trục thượng dài 2m, trục hạ dài 1,6m. Lá buồm được chằm bằng đệm lát (*cói*), sau này may bằng các loại

vải dày. Vì lòng thúng hạn hẹp nên ngư dân gắn vào vành thúng một cần tre chìa ra ngoài, dài khoảng 0,5m để cột dây lèo ngon. Ngư dân quấn dây lèo chạy dọc theo chiếc cần, buộc vào bên vành thúng để dễ dàng điều chỉnh, nới lỏng hay riết chặt tùy theo gió. Dây lèo tròn được cột vào vành thúng. Khi không dùng đến, ngư dân cuộn buồm lên, cột gọn vào trục và hạ trục xuống, để trong lòng thúng.

1.4. Kỹ thuật lắc thúng chai

So với những phương tiện sông nước khác, thúng chai độc đáo ở điểm có thể di chuyển mà không dùng đến bất kỳ dụng cụ nào, chỉ cần “tay không” lắc thúng. Đặc điểm này có được là nhờ vào hình dạng cấu tạo đáy tròn cũng như độ trơn láng, gọn và nhẹ của chiếc thuyền thúng. Dạng chân đứng trong bụng thúng cho chắc chắn, ngư dân nhấn mạnh tay nắm vành thúng để thân trước thúng đập sâu vào nước. Tiếp đó, họ lại dùng lực tay lôi vành thúng lên khiến cho phần thân trước chiếc thúng nhô cao trở lại, kéo cả sóng nước lên theo. Động tác cứ thế lặp đi lặp lại, tạo thành sóng nước tác động liên hồi vào đáy thúng phía sau người lái, đẩy thúng di chuyển về phía trước. Những khi không có dầm hoặc làm rơi dầm xuống nước, ngư dân dùng cách này để điều khiển thúng, dần dần trở thành trò chơi của lũ trẻ con hay thi thố trong dịp hội hè.

Với những con người bao đời gắn bó cùng sông nước, việc điều khiển thúng chai không có gì khó khăn cả. Chỉ cần nhìn người lớn bơi trong một lần đi thúng là trẻ con nhà nghề đã học được ngay. Tuy nhiên, để có thể tự điều khiển thúng ra biển hành nghề thì cần nhiều kỹ



Thúng chai ở Cù Lao Chàm. Ảnh: Hồng Việt

năng, yếu tố khác nữa. Điều quan trọng là cần đảm bảo an toàn khi sử dụng thúng chai trên biển. Người mới vào nghề phải bơi bộ cho vững mà phòng thân, học cách đoán biết thời tiết để hạn chế rơi vào những trường hợp bị động, bất ngờ trên biển và cũng cần có bạn thúng đi cùng thành nhóm để hỗ trợ nhau khi có chuyện bất trắc xảy ra.

2. Sử dụng dụng cụ phòng hộ và cách ứng phó khi gặp thời tiết xấu

2.1. Sử dụng dụng cụ phòng hộ

Vật dụng phòng hộ của ngư dân đi thúng trên biển có “*ống lội*”⁴, phao điền điền, áo phao. Khi không thể vào bờ ngay được, cách ứng phó duy nhất của bà con đi thuyền thúng là thả dòm và đợi trời yên biển lặng trở lại.

⁴ Từ địa phương. Người Hội An gọi bơi bộ là lội, ống lội là từ chỉ chiếc phao hỗ trợ ngư dân đi thúng khi họ bơi ra khỏi thúng.



Điều khiển thúng chai đi đánh cá. Ảnh: Hồng Việt

Với những người đi biển gần bờ, thường trên thúng có để sẵn một ống lọi. Khi cần ra khỏi thúng để thực hiện các thao tác của nghề, ngư dân buộc ống lọi bên mình. Ống lọi là chiếc phao điển điển hình hộp chữ nhật đã đục lỗ phần giữa, trên đó quấn mấy mươi mét dây thừng, đầu kia của sợi dây được buộc vào vành thúng.

Ngày nay, ngư dân đi biển có thêm một vật phòng hộ rất hữu hiệu là áo phao. Tuy vậy, ngư dân thường chỉ để sẵn áo phao trên thúng chai, để phòng những lúc ngặt nghèo, chứ không mặc áo luôn trên mình. Theo kinh nghiệm của nhiều ngư dân, áo phao đôi khi vướng víu, làm chậm các thao tác của người trên thúng. Hơn nữa, trong trường hợp thúng bị lật, người ngồi trong thúng sẽ bị úp chụp và cứ lênh bênh bên trong, không dễ dàng gì để lặn ra khỏi thúng mà ngoi lên mặt biển.

2.2. Cách ứng phó khi gặp thời tiết xấu

Những hôm biển có sóng cao, động nhẹ, ngư dân vẫn bơi thúng ở lộng và ra về sau khoảng 2 đến 3 tiếng đồng hồ,

không đi khơi xa. Việc khó khăn nhất những lúc này là ra, vào bờ. Trong khoảng 10 mét từ bờ trở ra biển là đoạn sóng vỗ (*bổ xuống*) mạnh nhất, thường hay xảy ra những rắc rối như xoáy thúng, lật thúng. Cách xử lý trong từng hoàn cảnh thực tế, tùy sự nhạy bén, linh hoạt, kinh nghiệm và cả sức vóc của mỗi người nữa. Nhìn chung, để

vượt qua sóng lớn mà không bị đánh úp, họ sử dụng các cách: né (*ché*) sóng, vượt lên thật nhanh để đón sóng và đợi thời điểm êm sóng mà đưa thúng ra.

Những ngư dân lão luyện bao giờ cũng bao quát mặt biển, nhận biết đoạn nào nhiều sóng, đoạn nào ít mà chọn lựa vị trí đưa thúng xuống và xác định hướng di chuyển. Ngày thường, có thể cho thúng thẳng ra biển hướng vuông góc với bãi cho nhanh. Trong trường hợp này lại cần thận trọng lái thúng theo hướng vòng cung, mục đích là tránh gó đầu lên sóng. Điều chỉnh hướng đi vát xéo với chiều sóng đánh (*ché sóng*) sẽ triệt tiêu bớt lực va đập vào thúng.

Bao giờ bụng thúng tại nơi người điều khiển đứng/ngồi cũng chìm sâu vào nước hơn, vành thúng ở đó thành ra thấp hẳn so với những vị trí khác. Vậy nên, khi sóng ập tới, động tác né sóng cần mau lẹ, kịp thời, tránh để sóng xô trực diện vào điểm yếu ấy của chiếc thúng. Khi thấy con sóng sắp sửa lao về phía

mình, người điều khiển thúng nhanh tay lách mái dầm cho thúng xoay sang bên. Sóng vừa qua khỏi, họ liếc dầm cho chiếc thúng tròn của mình xoay trở lại, nhập vào chiều sóng cuốn để giảm bớt trở lực. Nếu đoán chừng thấy vượt qua được con sóng ở ngoài xa, họ dấy nhanh tay cho thúng đi tới thật nhanh, đón sóng khi nó chưa vồng cao lên. Bởi vì để gặp nó ở gần hơn trong bờ thì độ cao cũng như sức đập sẽ càng trở nên nguy hiểm.

Phường Cẩm An là địa phương tập trung thúng chai hành nghề trên bãi ngang nhiều nhất của Hội An. Các lão ngư ở đây cho biết nếu để ý sẽ thấy sóng biển hình thành và vỡ vào bờ theo chu kỳ. Ngư dân gọi sóng là Ông. Sau từng hiệp 3 Ông hoặc 7-8 Ông nổi nhau vào bờ thì biển trở êm (*hụt sóng*) để rồi lặp lại một chu kỳ khác. Cho nên, ngoài việc quan sát (*cóp*) độ bô sóng chỗ nhiều ít, mạnh nhẹ, bà con còn phải đếm số lượng sóng để nhận biết chu kỳ mà “*hầu sóng*”, tức là tranh thủ bơi

nhANH ra (*bươn ra*) ở khoảng nghỉ giữa hai chu kỳ dữ dội đó. Sự hiểu biết, khôn ngoan này giúp họ chọn được thời điểm bơi thúng chai qua đoạn biển sóng còn theo cách ít hao tổn sức lực nhất.

Nếu chẳng may thúng bị sóng đánh úp, người điều khiển phải nhanh chóng lật thúng lên, dùng gàu tát hết nước trong thúng. Trường hợp không sẵn gàu, họ phải bơi và diu thúng vô bờ, nghiêng chao, trút hết nước ra rồi lại leo vào thúng mà bơi ra.

Bình thường, thúng chai linh hoạt và dễ điều khiển, nhưng vào mùa sóng to gió lớn, người đi biển lâu năm sẽ có những cách xử lý cho phù hợp với từng tình huống. Điều quan trọng nhất là họ học hỏi, tích lũy kinh nghiệm từ những thử thách đó. Qua năm tháng, kinh nghiệm cá nhân trở thành tri thức dân gian của cả một cộng đồng, liên tục được phổ biến, kế thừa và giàu có hơn ♦



Sử dụng thúng chai trong hoạt động du lịch. Ảnh: Hồng Việt

HOẠT ĐỘNG TÍN NGƯỠNG LIÊN QUAN ĐẾN GHE THUYỀN Ở HỘI AN

CN. Trương Hoàng Vinh

Hội An chỉ có diện tích 60km² nhưng là một vùng hội thủy với sự hợp lưu của ba con sông Thu Bồn, Trường Giang, Đẻ Vồng trước khi đổ ra Cửa Đại cùng với đầm Lai Nghi, Trà Quế và nhiều sông, kênh lạch nhỏ. Hội An còn có chiều dài 7km bờ biển và vùng biển đảo Cù Lao Chàm rộng lớn. Từ địa hình đó, bao đời nay, sự sinh sống, lưu thông, khai thác, sản xuất bằng phương tiện ghe thuyền gắn bó với sông nước, biển đảo là hết sức mật thiết và góp phần quan trọng vào sự hình thành văn hóa sông nước, kinh tế sông nước của cư dân Hội An. Văn hóa sông nước, ghe thuyền ở Hội An đã được phản ánh ở nhiều góc độ, lĩnh vực đời sống và đã được tiếp cận ở nhiều góc độ nghiên cứu khác nhau. Trong bài viết này, chúng tôi xin giới thiệu một số hoạt động tín ngưỡng liên quan đến ghe thuyền trong đời sống sông nước, biển đảo Hội An từ các tư liệu thực địa và thư tịch.

Trước tiên xin giới thiệu tổng quan các phương tiện ghe thuyền ở Hội An, gồm có ghe nghề - phương tiện dùng để đánh bắt, mậu dịch liên quan đến nghề khai thác trên sông - biển, thuyền đồ - phương tiện giao thông thuần túy, ghe bầu - phương tiện để

chuyên chở hàng hóa, buôn bán trên biển, ghe nguồn - phương tiện dùng để chuyên chở hàng hóa, buôn bán ở vùng sông nước miền Tây của Quảng Nam. Phương tiện ghe thuyền dù được phục vụ ở mục đích nào cũng là một tài sản lớn và được xem như ngôi nhà thứ hai, một phương tiện kinh doanh quan trọng nên trong đời sống sinh hoạt và kinh tế luôn được coi trọng. Điều này được thể hiện qua nhiều nghi thức tín ngưỡng, hoạt động kiêng cử được sau đây:

1. Các nghi thức tín ngưỡng chính trong quá trình đóng ghe

Ghe thuyền là phương tiện, tài sản quan trọng nên việc đóng ghe/thuyền cũng quan trọng như xây nhà, gắn với nhiều lễ tục ở những công đoạn then chốt. Trước khi đóng ghe, đầu là ghe nghề (*dùng để đánh bắt thủy sản*), ghe đồ (*dịch vụ chở khách*), ghe buôn bán (*ghे bầu, ghe nguồn*) hay ghe đua (*trong tín ngưỡng, lễ hội*) chủ ghe hoặc chủ vạ đều phải xem tuổi, vận mạng của người đứng có phù hợp với năm tổ chức đóng ghe, bản thân người chủ ghe cũng không mắc phải tang chế, trường hợp phải đóng ghe liền trong năm đó thì phải nhờ những người thân, người có vai vế trong cộng đồng đứng tên giúp để làm lễ cúng ghe. Sau đó, thì coi ngày tốt để đóng ghe và phải trừ các ngày ứng vào cung xấu như sát chủ,

tam nương, nguyệt kỳ. Chọn nguyên liệu đóng ghe cũng có nhiều điều tín ngưỡng cốt yếu, buộc phải thực hiện như gỗ làm long cốt là các loại cây không có dây leo bám, không có tỳ vết, sạch sẽ với mong ước cho thuyền/ghe được song suốt mọi việc khi được đưa vào lưu hành. Tương tự, kích thước của những cấu kiện ghe thuyền cũng được sử dụng thước Lỗ Ban để chọn ứng với những trục tốt rồi mới cưa đoạn trước khi đóng... Theo các thợ đóng thuyền cao tuổi ở làng mộc Kim Bồng cho biết, các lễ thức chính là phạt mộc, giáp ghim, hạ thủy, khai quang điểm nhãn, đưa dăm tống mộc. Trong lễ có sự phối hợp giữa chủ ghe là chủ tế với thợ đóng thuyền để làm các nghi thức chính liên quan đến nghề.

Lễ phạt mộc đánh dấu thời điểm khởi công với nghi thức cầm rìu phạt vào khúc gỗ dùng làm bộ phận quan trọng nhất của ghe (*long cốt hoặc lô*).

Chỉ người thợ cả mới được tiến hành nghi thức này. Những miếng dăm phạt từ khúc gỗ ra được đem đặt ở bàn cúng, sau đó gói cát kỹ, để đến lễ đưa dăm tống mộc, lễ cuối cùng của quy trình đóng ghe sẽ đem đặt vào bè chuối thả trôi sông.

Lễ giáp ghim đánh dấu giai đoạn nối long cốt với hai lô. Đây là những bộ phận liên quan đến toàn bộ kết cấu bên trên của ghe và với ý nghĩa sâu xa hơn, nó liên quan đến sinh mạng của chủ ghe và những người đi ghe sau này, vì thế với ước muốn được bình an khi hành nghề, lưu hành, các lái ghe tổ chức lễ cúng. Lễ giáp ghim, về mặt tín ngưỡng có những nét giống lễ thượng lương khi làm nhà.

Lễ khai quang điểm nhãn gắn với tục vẽ mắt trước mũi ghe. Trong buổi lễ có nghi thức tượng trưng: người thầy cúng cầm bút lông chấm vào đôi mắt ghe đã vẽ sẵn với ý nghĩa chuyển chiếc ghe



Quang cảnh đóng ghe thuyền. Ảnh tư liệu Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An



Kéo ghe lên bờ để sửa chữa. Ảnh: Hồng Việt

vật thể sang chiếc ghe vật linh.

Lễ hạ thủy, trước lúc đưa ghe xuống nước, chủ ghe làm lễ hạ thủy, lễ này gắn với quan niệm kính ngưỡng những vị thần, những lực lượng siêu nhiên ngự trị ở môi trường sông nước với ước muốn cầu mong những lực lượng này phù trợ cho chiếc ghe được an toàn trong quá trình lưu hành.

Lễ đưa dăm tống mộc: Với quan niệm trong các loại cây gỗ có những lực lượng siêu nhiên ngự trị, vì thế, để chúng khỏi quấy phá con người trong quá trình hành nghề, chủ ghe làm lễ đưa dăm tống mộc. Nghi thức thực hiện là đặt những miếng dăm khi phạt mộc vào một chiếc bè hoặc ghe làm bằng bẹ chuối, thả trôi sông. Những miếng dăm trôi đi cũng có nghĩa là lực lượng làm hại đã rời khỏi ghe, cái thụ động - cây gỗ đã mất đi, còn lại là chiếc ghe linh

hoạt, sống động, có ích cho con người¹. Đây cũng là nghi lễ cuối cùng trong quá trình thi công/đóng ghe. Riêng đối với ghe bầu lễ đưa dăm tống mộc còn gọi là lễ *xông ghe*. Lễ cúng diễn ra ở trên ghe, cúng 3 cấp bàn, bàn trên cúng Đại Càn Tứ vị Thánh nương, Thủy Long thần cùng các vị Hà Bá, Luồng lạch; bàn giữa cúng Thần Nam Hải Ngọc Lân tôn thần và thần Đông Nam sát hải Lang Lại Nhị đại tướng quân. Bàn dưới cúng Cửu Thiên huyền nữ, Lỗ Ban, Lỗ Bốc².

¹ hoianheritage.net/vi/di-san-van-hoa/Nghe-thu-cong-truyen-thong/Nghe-dong-ghe-thuyen-Kim-Bong-184.html

² Trần Văn An (2011), *Ghe bầu trong đời sống văn hóa Hội An - Quảng Nam*, Công trình được sự tài trợ Hội Văn nghệ Dân gian Việt Nam, Nxb. Dân trí, tr.79-88.

2. Các nghi thức tín ngưỡng trong mùa vụ, đợt đánh bắt

Ghe/thuyền là phương tiện chính thực hiện quá trình đánh bắt, khai thác nguồn lợi thủy sản ở nhiều môi trường trong lạch, đầm, sông đến ngoài lộng, khơi của biển cả thường xuyên gặp những bất trắc bởi những tác động thiên nhiên. Vì thế, trong hoạt động tín ngưỡng chính của ngư dân các nghề đánh bắt thủy hải sản, ghe/thuyền luôn gắn với sự cầu an, cầu ngư...

- Lễ xuất quân đầu năm: Ở qui mô từng hộ, chủ ghe, đối với nghề lưới ở Cù Lao Chàm, các chủ ghe thường chọn những ngày chẵn của tháng Giêng, Hai âm lịch cúng xuất hành đầu năm. Chủ ghe thường đặt bàn cúng trên ghe với các vật phẩm hoa quả, rượu trà, heo, gà, áo giấy, vái cầu Đại Càn, Thủy Long, Hà Bá, Nam Hải Cự tộc Ngọc Lân... tại bến, sau đó làm nghi lễ mở ghe đi qua các miếu thờ ở Hòn Dài để cúng và đến nơi đánh bắt cúng cầu mong một năm đánh bắt được mùa³. Đối với nghề mảnh ở Cù Lao Chàm, vào đầu mùa phải cúng ở cội sào (*chỗ neo ghe*), sau đó chạy ghe ra nơi đánh bắt, bật điện sáng, khi chuẩn bị thả giàn mảnh xuống lại làm lễ một lần nữa. Đến mùng 10/8 Âm lịch cúng mãn mùa tại nhà, cúng ở ghe⁴.

- Lễ cầu ngư, lễ mãn mùa: Ở qui mô cộng đồng, vạn nghề câu ở Cù Lao Chàm mỗi năm có 2 lễ cúng, lễ cúng cầu an, cầu ngư đầu năm vào 4/2 Âm lịch và lễ cúng mãn mùa vào 4/8 Âm



Nơi bảo quản ghe đua của Vạn Đồng Hiệp.
Ảnh: Hồng Việt

lich. Nghề câu ở Cù Lao Chàm không có miếu vạn nên lễ cúng vạn diễn ra trên 2 chiếc ghe của các thành viên trong vạn, 1 chiếc trang trí bàn án chính, một chiếc chuyên chở hậu cần phục vụ lễ cúng⁵. Đối với nghề mảnh ở Cù Lao Chàm, vào những năm trước 2005, vạn nghề mảnh cúng chung với vạn cầu ngư tại Lăng Ông Ngư - Cù Lao Chàm vào ngày 4/4 âm lịch và cúng mãn mùa vào ngày 2/8 âm lịch. Nhiều tàu thuyền của vạn được trưng dụng để trang trí trang trọng, phục vụ nghinh thần tại miếu thờ thần, tổ nghề, các di tích tín ngưỡng khác đến Lăng Ông Ngư cùng chứng lễ cầu ngư... Đối với nghề mảnh ở Cẩm Kim: hàng năm các cư dân tổ chức 3 lễ cúng liên quan đến nghề. Lễ cúng 6/2 âm lịch cúng tại

³ Trương Hoàng Vinh (2014), Phiếu kiểm kê di sản văn hóa phi vật thể nghề đánh bắt thủy sản bằng lưới ở Cù Lao Chàm - Tài liệu lưu trữ tại Trung tâm QLBT Di sản Văn hoá Hội An.

⁴ Trần Thị Lệ Xuân (2014), Phiếu Kiểm kê di sản văn hóa Phi vật thể nghề mảnh ở Cù Lao Chàm - Tài liệu lưu trữ tại Trung tâm QLBT Di sản Văn hoá Hội An.

⁵ Phạm Phước Tịnh (2014), Phiếu kiểm kê di sản văn hóa phi vật thể nghề câu ở Cù Lao Chàm - Tài liệu lưu trữ Trung tâm QLBT Di Sản Văn hoá Hội An.

Cửa Đại, diễn ra trên một chiếc thuyền chính của vạn nhằm cầu bình an cho tàu thuyền ra vào. Lễ cúng mùng 1/3 Âm lịch cúng tại lăng cây Đông (Hòn Dài - Cù Lao Chàm) mục đích cầu ngư, cầu an cho vạn làm ăn được mùa, để phục vụ lễ cúng này các thuyền của vạn phải di chuyển đến Hòn Dài phục vụ lễ cúng. Lễ cúng 20/8 âm lịch cúng măn mùa tổ chức tại bến Đông Hà (Tổ 4) - Cẩm Kim với sự tập trung đầy đủ của các chủ ghe, ghe nghề trong lễ cúng. Để chuẩn bị cho lễ cúng, Thủ Bồn - vạn trưởng là người đứng ra huy động người trong vạn tổ chức lễ cúng. Đầu tháng 12 Âm lịch, vạn bắt đầu họp phân chia các ty (*ban*) để lo lễ cúng, đến ngày 6/1 Âm lịch vạn cử người ra mở cửa lăng tại Hòn Dài. Đứng lễ cúng thường là những bậc cao niên trong vạn, người hợp tuổi trong năm, không có tang chế, sức khỏe bình thường... Lễ vật cúng gồm áo giấy, hoa quả, heo, gà. Gà cúng lễ gồm 2 gà trống, 1 con đặt trong lăng cúng Thần thánh - thường là chủ lái chánh tế⁶, 1 con gà cúng âm linh, cô bác ở bên ngoài lăng, đứng chánh tế lễ thường là bạn tham gia đi mạnh, người có kinh nghiệm làm nghề lâu năm.

Đối với nghề giả cào, hàng năm có 2 lễ cúng liên quan đến nghề. Lễ cúng ngày 16/2 Âm lịch, lễ cúng 16/7 Âm lịch tại bến Cửa Đại. Để chuẩn bị cho lễ cúng, vạn trưởng⁷ tổ chức họp các ghe để bàn kế hoạch tổ chức, lễ vật chính là hoa quả, trà rượu, thực phẩm mặn, áp giấy. Trong năm, vạn phân chia các ghe

luân phiên thay nhau cúng tại bến Cửa Đại, thường là 4 ghe lo tất cả cho hai lễ cúng. Chủ tế là người có kinh nghiệm làm nghề lâu năm, hợp tuổi. Trong các lễ cúng này, các ghe của vạn di chuyển đến bến Cửa Đại, bày biện hương án trên một chiếc ghe đã chọn trước để cúng. Trong lễ cúng tạ, lễ vật cúng qui mô hơn là heo nguyên con và có đọc văn tế tạ...

Đối với nghề sông, cộng đồng dân cư làm nghề tổ chức 2 lễ cúng vào ngày 16/1 Âm lịch và 16/7 Âm lịch. Lễ cúng diễn ra tại các bến sông dọc thôn Trung Châu, Trung Hà, Đông Hà, Đông Vĩnh. Bên cạnh đó, để đầu mùa đánh bắt mới, các hộ làm nghề sông sắm hoa quả, áo giấy cúng mở hàng. Thường là những ngày đầu năm mới, từ mùng 2 Âm lịch trở đi.

Ở Hội An có truyền thống đua ghe từ lâu đời, các lễ hội đua ghe thường diễn ra vào đầu xuân gắn với tục đảo thủy cầu an, cầu may đầu năm hoặc gắn với các lễ hội tế xuân, cầu ngư tại các di tích của các làng, ở cấp thành phố có lễ hội đua ghe vào ngày 1/4 dương lịch - kỷ niệm ngày Bác Hồ về thăm làng cá và lễ ra quân đánh bắt đầu năm. Hiện nay, một số địa phương vẫn còn ghe đua... Trong các lễ cầu ngư, tế xuân ở Cù Lao Chàm, Cẩm An, Cửa Đại, Thanh Hà, Cẩm Kim, sau phần lễ, trong phần hội, thường diễn ra tổ chức lễ đua ghe. Đua ghe - ngoài không khí thể thao - còn mang lại niềm tin về sự may mắn cho cộng đồng trong cả năm của ngư dân nếu đội của địa phương mình, đội của mình được thứ hạng cao ở những giải đua ghe đảo thủy đầu năm. Ngoài những tục lệ trong quá trình đóng ghe, ghe đua còn có một số tục lệ

⁶ Chánh tế mỗi năm thay đổi một lần.

⁷ Vạn trưởng là ông Trần Văn Anh (thôn Trung Châu). Mỗi năm vạn họp 2 lần, trước những ngày tổ chức các lễ cúng 15 ngày. Vạn thành lập mục đích giúp đỡ nhau trong quá trình đánh bắt về vật chất và tinh thần.

khác đó là các ghe đua thường được lưu giữ trang trọng, phủ che vải điều tại các miếu vạn bởi ghe đua được xem như một vật linh của cộng đồng dân cư, nghề nghiệp (*vạn/phổ*). Theo một thành viên của vạn ghe Bộc Thủy, thuộc Khối Nam Diêu - Thanh Hà cho rằng trước khi đua ghe vài ngày, chủ ghe đua hoặc trưởng vạn chọn ngày tốt, tổ chức cúng ghe tẩy uế, lễ vật là hoa quả, rượu trà, áo giấy... Đứng tể là thầy pháp hoặc những người có uy tín trong vạn chủ trì. Trong lễ cúng, chủ tể có thực hiện nghi lễ tẩy uế bằng rượu bắt đầu từ mắt ghe. Sau khi chủ tể thực hiện nghi thức xong thì những người trong vạn cũng lấy rượu tẩy kỹ mắt ghe, thân ghe để mong trừ điều xui rủi, cầu may mắn, đạt giải cao. Sau khi đua về, chủ vạn làm lễ tạ tại miếu vạn, lễ tạ lớn nhỏ tùy vào tình hình.

3. Hoạt động kiêng cử và nghi lễ khác

Trong hoạt động đi trên ghe thuyền đầu là đi buôn, vận tải khách hay đánh bắt thủy hải sản có một số tục kiêng cử chung nhất như: không làm đổ bể, gãy đồ, rớt đồ trên ghe, rớt xuống dưới nước, khi xuất hành không có để bị các ghe khác cản mũi, thấp hương cầu khấn trước chuyến đi hoặc kiêng cử phát ngôn trên ghe...

Đi vào cụ thể, trong nghề đánh bắt cá bằng lưới ở Cù Lao Chàm, người ở trên ghe/thuyền không được làm rớt đồ xuống biển vì như vậy là động Bà Thủy. Nếu lỡ làm rớt đồ xuống biển thì phải làm hình thế, sắm lễ vật rồi bày biện hương án trên ghe/thuyền để cúng Bà Thủy, thả hình thế xuống biển và cầu mong tạ lỗi. Lúc mới khởi hành đi đánh bắt, ngư dân không để ghe nào chạy

ngang qua trước mũi, vì sợ bị cản lộc của mình. Ở Cẩm Kim, ngư dân nghề mành thường trước khi thả lưới, chủ ghe phải thấp hương cầu khấn các vị thần biển phù hộ cho họ đánh được nhiều cá, các ghe bạn được bình an. Ngư dân nghề giả cào cũng có tập tục thấp hương cầu bình an, may mắn trước khi xuất bến và thời điểm sau khi thả lưới xong để cầu khấn các vị thần biển phù hộ cho họ đánh được nhiều cá...

- Liên quan đến ghe/thuyền còn có một tục lệ khá quan trọng khác đó là tục tống Long chu ở một số làng xã của Hội An. Đơn cử là tục tống Long chu ở làng Cẩm Phô đã trở thành một nghi lễ tống ôn trừ dịch mang đậm yếu tố sông nước. Điều này có thể thấy ở biểu tượng Long chu - thuyền rồng là vật chính để làm nghi thức gom tà uế cũng như xua đẩy hoặc đốt tống ôn dịch. Điều này được mô tả khá cụ thể trong tài liệu Quảng Nam xã chí (*khảo sát về văn hóa làng xã*) của Viện Viễn Đông Bác cổ năm 1942 - 1943 “*Cẩm Phô phường và Cẩm Phô xã mỗi năm có lệ tống gọi là tế ma. Cứ vào ngày rằm tháng giêng thì tại đình tế lễ ấy. Trong khi tế lễ ấy có làm một cái long thuyền bằng tre và lợp giấy. Có một ông thầy phù thủy đến đọc kinh tại đình và ngồi trên long thuyền ấy... để thầy phù thủy làm phép đuổi quái... Cái long thuyền ấy đi đến đâu thì dân làng đốt pháo, cúng bái vui lắm... Lễ tế ấy làm một ngày. Tối đến đem chiếc long chu đốt giữa sông...*”⁸.

- Ở một góc độ khác liên quan đến hoạt động buôn bán của các thương nhân

⁸ Viện Viễn Đông Bác cổ (1924-1943), Tài liệu khảo sát văn hóa làng xã Quảng Nam - Bản chép tay - Thư viện Quốc gia, bản photo lưu trữ tại Trung tâm QLBT Di sản Văn hoá Hội An.



Sơn mắt ghe. Ảnh: Hồng Việt

người Hoa ở Hội An là tại bên phía tường tả, hữu của điện thờ các Hội quán người Hoa như Phước Kiến, Quảng Triệu có đặt trang trọng một mô hình thuyền buôn của thương nhân Phước Kiến, Quảng Triệu đã dùng để di chuyển trên biển từ cố quốc đến Việt Nam và ngược lại trong lịch sử. Đây là một hiện vật trưng bày đồng thời tại các hiện vật này cũng có đặt các lư hương để thắp hương nhằm để mọi người tưởng niệm các tiền nhân và cầu nguyện cho sự lưu hành an toàn, may mắn của cư dân Phước Kiến, Quảng Triệu ở Hội An...

- Ở Quảng Nam có ghe bầu - một phương tiện vận chuyển hàng hóa, buôn bán đường dài trên biển (đã không còn từ cách đây hơn 50, 60 năm) nên quá trình đi buôn bán cũng có nhiều nghi lễ. Quan trọng nhất là các lễ cúng ra vào cửa (khi đi qua các cửa biển) để cúng các vị thần liên quan đến luồng lạch, hải môn, lễ vật có hương hoa, trà quả, rượu. Lễ cúng, thắp hương khi đi qua các ghềnh ráng nguy hiểm, các miếu thờ các vị thần liên

quan đến biển. Đồng thời, trong mỗi năm, các vạn ghe bầu còn có hai lễ cúng quan trọng mang tính cộng đồng là lễ cúng vạn khởi đầu và mãn mùa buôn ghe bầu. Nghề đi ghe bầu cũng có những kiêng cử như vạn ghe bầu có tang sự, vợ mới sinh thì không được khi đi trên ghe không được

bình luận khi thấy những hiện tượng thiên nhiên lạ...⁹

Nhìn chung hoạt động tín ngưỡng liên quan đến ghe thuyền ở Hội An được phản ánh ở nhiều góc độ, thể hiện tính chất quan trọng của phương tiện đường thủy có ảnh hưởng thiết yếu đến đời sống kinh tế, sản xuất, đi lại và thể hiện ước mong cầu an, cầu may là yếu tố hết sức quan trọng trong đời sống sông nước, biển đảo của Hội An. Các lễ tục liên quan đến ghe thuyền có những yếu tố chung nhất nhưng cũng có những chi tiết phong phú gắn với từng ngành nghề, từng loại phương tiện, địa bàn cụ thể. Trong đó, cũng có những lễ tục đang được bảo tồn, có những sinh hoạt đã mất đi, nên việc tiếp tục nghiên cứu, tư liệu hóa, tổng hợp giới thiệu là điều rất cần thiết để làm cơ sở cho công tác nghiên cứu, bảo tồn, phát huy di sản văn hóa vật thể, phi vật thể Hội An ♦

⁹ Trần Văn An (2011), *Sách đã dẫn*, tr.79-88.

NGƯỜI GIỮ NGHỀ ĐÓNG GHE MÊ Ở CẨM AN

CN. Phùng Tấn Vinh

Từ cuối thế kỷ XVII khi vùng đất Cẩm An được hình thành, đây là làng biển của Hội An có đời sống khó khăn về mọi mặt thì hầu hết nhu cầu vận chuyển nguyên vật liệu, xây cất nhà cửa, các công trình kiến trúc đều bằng đường thủy... nên người dân nơi đây đã chế tác những chiếc ghe mê để đi biển, vận tải hàng hóa, giao lưu buôn bán với các vùng lân cận.

Nghề đóng ghe mê thủ công ở đây ra đời từ rất sớm. Xuất phát từ nhu cầu khai thác thủy sản và điều kiện địa lý nên đời sống của cư dân ven biển Cẩm An gắn liền với những chiếc ghe mê.

Ghe mê là loại ghe có cấu kiện phần trên/be làm bằng gỗ, phần dưới là nan tre được đan thành tấm, trát phân bò và dầu rái gọi là mê, là công cụ mưu sinh chủ yếu ở biển ngang tồn tại hàng trăm năm.

Những thập niên 50 đến 90 thế kỷ trước ở Cẩm An đã hình thành một đội thợ đóng ghe thiện nghệ như thợ Khóa, thợ Năm, thợ Điều, thợ Tuổi, thợ Nan, thợ Xuân... chuyên đóng những chiếc ghe mê bãi ngang cho các vạn chài ở Phước Trạch, An Bàng, Tân Thành, Xuyên Phước (*Duy Xuyên*), Nại Hiên, Mân Thái, Thọ Quang (*Đà Nẵng*).



Khác với các làng quê khác ở Hội An, do đặc thù của vùng bãi, biển ngang điều kiện kinh tế khó khăn, nguồn nguyên liệu khan hiếm, đắt tiền nên những chiếc ghe mê là phù hợp nhất với cuộc sống mưu sinh từ biển của người dân. Nghề đóng ghe mê chỉ phổ biến ở Cẩm An, còn làng mộc Kim Bồng đa số đóng ghe săng/gỗ, một phần cũng do điều

kiện khá giả và gần nguồn nguyên liệu hơn.

Từ những nguyên vật liệu như gỗ mù u, tre ở các làng lân cận như Trường Lệ, An Phong, An Mỹ, Điện Phương (Điện Bàn), hai loại gỗ thường được dùng đóng ghe là kiền kiền, chò chỉ. Dầu rái từ núi rừng Đại Lộc dùng để trát mê ghe sau khi đã chà xát một lớp phân bò cho kín kẽ nan tre, đồng thời cũng tiết kiệm dầu rái hơn... Với tài năng và óc sáng tạo, người thợ Cẩm An đã tạo nên sự đa dạng, tinh tế của chiếc ghe mê mang tính đặc thù của làng quê mình.

Khi đời sống cư dân ngày càng khá giả và sự chuyển dịch mạnh về cơ cấu kinh tế của địa phương từ ngư nghiệp là mũi nhọn sang du lịch - dịch vụ, những chiếc ghe mê một thời gắn bó mật thiết với bao phận người, trong đời sống hằng ngày của nhân dân nay đã thay thế bằng những chiếc ghe sắt/gỗ và tàu trọng tải lớn để đánh bắt xa bờ nên nghề đóng ghe mê ở Cẩm An cũng mai một.

Hiện nay, chỉ còn ông Âm, ở khối Thịnh Mỹ giữ nghề nhưng cũng không có đơn đặt hàng. Có thể xem ông là nghệ nhân cuối cùng của làng. Bên cạnh thợ đóng ghe còn có đội thợ đan mê ghe nổi tiếng một thời như ông Trạc, ông Trữ, ông Than cũng đã mất.

“Tôi làm nghề đóng ghe với cha tôi từ 17 tuổi. Muốn đóng một chiếc ghe mê thủ công tinh xảo, ngoài những kỹ thuật cơ bản còn đòi hỏi ở khả năng sáng tạo của mỗi người thợ. Một chiếc ghe đẹp thường là nở vai chót, bước vai bông, đặc biệt là cặp lô dựng đứng kích

thước, không xuôi, không đứng, trán và déo phải trường, cặp mắt kẻ dài thật sống động có hồn. Từ những kỹ thuật đục lỗ, sỏ mũi, sỏ lái, bào uốn be, vào khuôn (*be nhất*), then đóng lô, chông be nhì... đến làm déo, thủ (*bổ thủ vào then*), lặn mê, bắt viên, dây ghe (*bổ rã*), bồ chèo, cột chèo, bánh lái, lưỡi hái, cột buồm, đóng giường là cả một quá trình sáng tạo của mỗi người thợ - ông Nguyễn Âm chia sẻ.

Những năm sau giải phóng ông đầu quân đóng ghe cho trại tàu thuyền ông Chìa là người Cẩm An di cư ra ở Thọ Quang, Đà Nẵng lập nghiệp, một thời gian sau về lại quê hương dựng trại sản xuất để mưu sinh, cho đến những năm 1995 thì nghề này mất vị thế hẳn, phải chuyển sang nghề mộc gia dụng để sống.

Mặc dù những chiếc ghe mê hiện nay đã lỗi thời trong ngồn ngang phương tiện đường thủy hiện đại, nhưng bằng nỗi nhớ nghề, ông cứ mãi miết đóng những chiếc ghe xinh xắn, độc đáo dạng mô hình để vui nỗi nhớ nghề...

Khi được hỏi về chuyện đóng ghe ở Cẩm An xưa, đôi mắt ông sáng hẳn lên. Ký ức của những ngày ông cùng cha mình là thợ Năm và anh ruột là thợ Lung rong ruổi tứ xứ đóng ghe thuê cho dân làng từ Quảng Nam, Đà Nẵng cứ thường trực trong ông.

Hầu hết những chiếc ghe mê ở bãi ngang của làng biển Cẩm An từ ghe lưới cao, lưới rừng, lưới quay, giã cào, mảnh đèn, lưới trích... đều do bàn tay tài hoa của cha con ông tạo nên. Điều đặc biệt, anh em ông là thành viên của gánh hát bội của làng một thời đình đám. Công



việc đóng ghe, hát bội vốn là nghiệp dĩ của ông, mặc dù tuổi đã hơn thất thập nhưng tay nghề vẫn điêu luyện và giọng hát vẫn sống động, độc đáo.

Trải bao thăng trầm của lịch sử, với sức người cần lao gìn giữ, xây dựng, những lớp cha ông đi trước mở đường, khai hoang lập nghiệp đã để lại cho con cháu Cẩm An nghề đóng ghe mê thủ công truyền thống với nhiều nét đặc trưng của vùng ven biển gắn liền với quá trình phát triển, giao lưu kinh tế, văn hoá và điều kiện thích nghi của cư dân địa phương. Cùng với những phong tục, sinh hoạt của cộng đồng ngư dân, nghề đóng ghe mê thủ công thực sự tạo nên một diện mạo văn hoá độc đáo của vùng đất ven biển Hội An.

Hiện nay, nghề đóng ghe mê ở đây cũng bị mai một, sắp thất truyền. Chiếc ghe mê một thời vang bóng vào lộng ra

khơi, tung hoành trên đại dương bao la nay cũng vắng dần trên bãi ngang và chỉ còn trong ký ức của mỗi ngư phủ và bà con miền biển.

Nhiều nghề truyền thống khác của Hội An đã dần được khôi phục, thiết nghĩ cũng nên khôi phục, bảo tồn nghề này để khôi mai một góp phần tô điểm thêm những nét tinh tế, độc đáo cho bức tranh du lịch Hội An.

Có thể biến những chiếc ghe mê truyền thống với nhiều kích cỡ khác nhau để nó trở thành một sản phẩm du lịch đặc sắc của địa phương, phục vụ trưng bày trong các không gian văn hóa, dịch vụ khác nhau. Đó cũng là cách giữ nghề, trân quý di sản của cha ông xưa. Và là nguyện vọng của ông Nguyễn Âm - người giữ nghề đóng ghe mê cuối cùng của làng biển Cẩm An, Hội An ♦

MỘT VÀI QUY ĐỊNH VỀ GHE THUYỀN Ở HỘI AN, QUẢNG NAM DƯỚI TRIỀU NGUYỄN

CN. Nguyễn Văn Thịnh

Để xác lập, bảo vệ chủ quyền biển, đảo cũng như khai thác nguồn lợi từ sông ngòi, biển cả, triều Nguyễn đã có nhiều chính sách quan trọng trong việc quản lý, phát triển ghe thuyền ở nước ta. Trong bài viết này, chúng tôi giới thiệu một vài quy định về ghe thuyền ở Hội An, Quảng Nam dưới triều Nguyễn.

Ngay từ đầu triều Nguyễn đã có quy định về việc cúng tế các vị thần ở các cửa biển. Năm Gia Long thứ 4 (1805), chuẩn định cửa bể trong hạt các doanh trấn, theo lệ có thuyền bè công tư đi lại, thì hàng năm về tháng mạnh xuân, chọn ngày tốt, đều đến cửa bể lớn trong hạt, lập đàn tế: Nam hải Long vương, Ngũ phương Long vương, Hải nhước hà bá, phong di; phong bá, vân sư, lô công, viện mẫu, các vị tôn thần ấy cùng với thần các cửa bể trong trấn, doanh và các thần trước có linh tích ở gần quanh đây, điền vào trong văn tế; lễ phẩm bằng tam sinh và 3 mâm xôi, hôm tế, do quan ở doanh, trấn ấy làm lễ (ở doanh Quảng Đức, nay phủ Thừa Thiên đến tế ở cửa Nhiên Hải; doanh Quảng Trị ở cửa bể Yên Việt; doanh Quảng Bình ở cửa bể Nhật Lệ; doanh Quảng Nam ở cửa bể Đại Chiêm; doanh Quảng Ngãi ở cửa bể lớn Cổ Lũy; trấn Bình Định ở cửa bể Thị Nại; trấn Phú Yên ở cửa bể Đà Diễn;

trấn Bình Hòa ở cửa bể Cù Huân; trấn Bình Thuận ở cửa bể Phan Rí; trấn Gia Định ở cửa bể Cần Tảo; trấn Nghệ An ở cửa bể Hội Thống; trấn Thanh Hóa ở cửa bể Thu Vĩ; trấn Sơn Nam Hạ ở cửa bể Hải Liên; trấn Hải Dương ở cửa bể Nam ở cửa bể Đại Hải).¹

Dưới triều vua Minh Mạng nhiều chính sách, chỉ dụ quy định về ghe thuyền được ban hành. Năm Minh Mạng thứ 7 (1826), chuẩn y lời nghị: những thuyền nam bắc đi vận tải chia làm 2 đạo. Từ phủ Thừa Thiên trở vào gọi là Nam tào. Từ phủ Thừa Thiên trở ra bắc gọi là Bắc tào, đều chia làm 9 đoàn, mỗi đoàn trên 20 chiếc thuyền. Tên đoàn hoặc tùy tên địa phương trích lấy 1 chữ mà gọi, hoặc cứ tên đội thuyền cũ mà gọi. Đạo đặt chánh phó quản lĩnh mỗi chức 1 viên, quản lĩnh thì dùng quan chánh Ngũ phẩm, phó quản lĩnh dùng quan tòng Ngũ phẩm, để làm việc kiểm soát. Mỗi đạo 1 người tòng Cửu phẩm thư lại để ghi chép. Mỗi đoàn đặt 1 viên đốc vận, dùng quan chánh Lục phẩm, 1 viên lĩnh vận thiên tòng, dùng quan tòng thất phẩm, dùng để theo đoàn đôn đốc cùng kiểm soát nhau... Chín đoàn thuộc

¹ Nội các triều Nguyễn (bản dịch Viện Sử học năm 2005), *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ, tập IV*, Nxb Thuận Hóa, tr.329.

về Nam tào: thuyền vận tải của phủ Thừa Thiên và dinh trực lệ Quảng Nam đặt làm 1 đoàn thuyền gọi là đoàn Thừa Nam của Nam tào.²

Đến năm Minh Mạng thứ 9 (1828), vua Minh Mạng cho định khoản ngạch các hạng thuyền, theo đó chuẩn y lời nghị rằng: “từ trước đến nay ở kinh và ở ngoài nhiều lần đóng các hạng thuyền, số mục hơi nhiều, đều là tới khi cần mới đóng, nhân việc đặt tên, chưa có nguyên tắc nhất định. Nên phải định thành khoản ngạch, chia làm từng hạng khác nhau, để có thể tuân theo mãi mãi, mà không có tệ hại. Các hạng thuyền định ngạch ở kinh sư gồm 379 chiếc... Trấn Quảng Nam 40 chiếc thuyền định ngạch: 10 thuyền Điện hải, 10 thuyền ván sam đi kèm theo, 5 thuyền sơn đen, 5 thuyền sơn đỏ, 10 thuyền sai”.³

Năm Minh Mạng thứ 10 (1829), việc quy định về kích thước, hình dáng ghe thuyền được vua Minh Mạng chuẩn y rằng: các hạng thuyền bè trong kinh ngoài các tỉnh phải châm chước đề ra quy thức hình dạng để tỏ quy thức được thống nhất. Trừ việc đóng thuyền vua dùng, cùng cả thuyền lớn bọc đồng, và các hạng thuyền hải đạo, thuyền ván sam



Trại đóng ghe thuyền ở Kim Bồng, Cẩm Kim. Ảnh tư liệu lưu trữ tại Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An

ở kinh, nếu có tu bổ đều do bộ đến kỳ tàu xin theo lệnh mà làm không cần hoạch định quy chế và thuyền Điện hải các tỉnh, đã gửi quy thức cho làm thì không cần nói nữa, ngoài ra xét trong số thuyền định ngạch, rút ra mỗi hạng 1 chiếc để làm quy thức nhất định. Từ sau các thuyền hiện tại nếu bị mục nát và các thuyền còn thiếu nếu phải đóng bù, thì chiếu theo đây mà đóng thuyền. (Thuyền Điện hải dài 4 trượng 9 thước 5 tấc, rộng 1 trượng 5 thước 5 phân, sâu 5 thước 1 tấc. Thuyền ván sam từ mũi đến lái dài 3 trượng 6 thước 5 tấc, sâu 2 thước 2 tấc 5 phân, 30 cọc chèo. Thuyền ván sam nhỏ đi kèm theo từ mũi đến lái dài 2 trượng 1 thước 5 tấc, rộng 5 thước, sâu 2 thước, 10 cọc chèo. Thuyền sơn đen từ mũi đến lái dài 4 trượng 8 thước, rộng 4 thước 4 tấc, sâu 3 thước 2 tấc, 30 cọc chèo. Thuyền sai từ mũi đến lái dài 4 trượng 8 thước, rộng 4 thước 8 tấc, sâu 2 thước 2 tấc, 30 cọc chèo. Thuyền sai các cửa biển từ mũi đến lái dài 3 trượng 8 thước, rộng 5 thước 5 tấc, sâu 2 thước

² Nội các triều Nguyễn (bản dịch Viện Sử học năm 2005), *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ, tập VIII*, Nxb Thuận Hoá, tr.493.

³ Nội các triều Nguyễn (bản dịch Viện Sử học năm 2005), *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ, tập VII*, Nxb Thuận Hóa, tr.235-236.

8 tác, 26 cọc chèo...)⁴. Cùng với việc quy định về quy thức đóng sửa ghe thuyền, vua Minh Mạng còn cho trấn Quảng Nam xây dựng xưởng thuyền: “*Năm Minh Mạng thứ 10, chuẩn y lời tâu, cho các hạng thuyền trấn Quảng Nam 31 chiếc nay đã dời sang dựng ở xã Thanh Châu huyện Hoà Vang, chi tiền công để đặt mua vật liệu, liệu bắt biên binh xây dựng xưởng thuyền*”.⁵

Đến năm Minh Mạng thứ 17 (1836), vua Minh Mạng có dụ rằng: đất nước ta có nhiều nơi ven biển, các thuyền thủy sư có quan hệ rất lớn tới những việc trọng yếu. Mọi cơ nghi tiến hay dừng, đều trách cứ ở thợ lái, quen thuộc đường bể nơi khó nơi dễ, gió nước thuận tiện hay không, thì thợ lái coi như thầy ở một thuyền. Từ trước đến nay, thuyền bè phải đi công việc, thợ lái phần nhiều lấy binh lính làm, trong số đó hạng hơi được thông thuộc chỉ có một hai người, mà hạng không am thuộc gì thì nhiều. Khi đến việc phần nhiều là không đắc lực. Thực là do lúc bình, thường lựa chọn chưa chu đáo. Nay ra lệnh ở kinh do bộ Công hội đồng với thống quản thủy sư, ở ngoài do tổng đốc tuần vũ phủ hội đồng với lãnh binh, chọn trong biên binh thủy sư lấy người nào làm được thợ lái, sát hạch kỹ

càng, hỏi về các nơi đường bể sâu nông, khó dễ, cát ngầm, đá mồm nên tránh, và khi chạy ra bể trông lại hình núi ở bể, tỉnh nào nên lấy núi nào làm chuẩn, cho đến chiều trời, tiết gió, các việc nên chuyển phương hướng, nên tiến hay dừng. Ai mười phần thông thạo thì hạng ưu, thạo tám chín phần là hạng bình, thạo năm sáu phần là hạng thứ, châm chước bàn định ai đáng đề bạt bổ nhiệm làm chánh đội trưởng, đội trưởng, ngoại uỷ đội trưởng, ai đáng cấp tiền gạo gấp đôi... thì kê sách tâu rõ đợi chỉ gia ân.⁶



Dua ghe ở Cửa Đại năm 1995. Ảnh tư liệu Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An

Ngoài quy định về thợ lái ghe thuyền, vua Minh Mạng còn cho tổ chức diễn tập Thủy quân: “*Thủy quân, nên thi hành diễn tập, chẳng hạn loại: thuyền*

mành, buồm chèo, cột buồm, dây thuyền, người cầm lái và thủy thủ, tiến hành thao diễn, được cốt người tinh thạo, sau đến đường biển, đường sông, chỗ nông chỗ sâu, chỗ hiểm, chỗ dễ và chỗ đảo lớn, đảo nhỏ, nơi sâu nơi cạn, nhất thiết phải tránh, nên khiến cho tập để biết tất cả”.⁷

Năm Minh Mạng thứ 20 (1839), định ngạch hạng thuyền tỉnh Quảng Nam 44 chiếc: 6 thuyền Hải vận (6 thuyền ván sam đi kèm theo), 10 thuyền Điện hải (10 chiếc thuyền ván sam đi

⁴ Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ, tập VII*, bản dịch đã dẫn, tr.244-245.

⁵ Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ, tập VII*, bản dịch đã dẫn, tr.258.

⁶ Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ, tập VII*, bản dịch đã dẫn, tr.268.

⁷ Nội các Triều Nguyễn (Bản dịch năm 1993), *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ, tập X*, Nxb Thuận Hóa, tr.629.

kèm theo), 5 thuyền sơn đen, 5 thuyền sơn đỏ, 5 thuyền sai, 8 thuyền nhanh nhẹ, 2 thuyền Tuần dương (2 chiếc thuyền ván sam đi kèm theo).⁸

Đến thời vua Tự Đức, thời gian đóng sửa ghe thuyền được quy định cụ thể, theo đó: “Năm Tự Đức thứ 10 (1857), một khoản trong nghị bàn được chuẩn: các cục Mộc Tượng (cục thợ mộc), cục Kiên Chu Tượng (cục đóng thuyền), cục Thiện Chu Tượng (cục sửa chữa thuyền) của tỉnh Quảng Nam đã có nghị định ban thứ: Từ Mồng 1 tháng Giêng đến hết tháng 6, 2 ban làm việc, 1 ban về quê nghỉ ngơi; từ Mồng 1 tháng 7 đến hết tháng Chạp, 1 ban làm việc, 2 ban về quê nghỉ ngơi”.⁹

Cùng với những quy định về việc cúng tế ở cửa biển, chia các đạo thuyền, định khoản ngạch các hạng thuyền, quy định về kích thước, hình dáng ghe thuyền, quy định về thợ lái thuyền, thời gian đóng sửa ghe thuyền, triều Nguyễn còn có những quy định cụ thể về lệ làm sổ thuyền, bài thuyền, lệ vận tải, lệ thuê thuyền buôn, quy định về lái thuyền, bạ thuyền và các loại thuyền tham gia hoạt động giao thông, cứu hộ trên biển (thuyền ứng ban, thuyền đại dịch, thuyền miễn dịch, thuyền ván đi buôn, thuyền nan đi buôn, thuyền nan đi buôn, thuyền đánh cá, thuyền đội nước mắm...) ¹⁰.

Đối với trường hợp thuyền công triều đình gặp tai nạn, bị sự cố dưới triều

vua Minh Mạng quy định như sau: “Nður đi trong biển, chợt gặp mưa gió, sóng dữ, thế không giữ nổi, rõ là việc xảy ra bất ngờ, sức người không thể chống nổi, thì phải có quan tư sở tại khám thực cam kết, làm sớ tâu rõ, đợi Chỉ vua tuần làm thì không kể. Còn khi gặp gió mạnh mưa to tầm thường mà cũng không chống nổi, hay là khi đi khi đỗ không đúng mức, đến nỗi xảy ra hỏng việc, thì quan sở tại làm chiếu tâu minh bạch, chiếu các thứ của công ở thuyền ấy bị mất theo số ấy phải bồi thường và chiếu luật trị tội”.¹¹

Bên cạnh những quy định về ghe thuyền, để hoạt động giao thông trên biển được thuận lợi, triều Nguyễn còn ban hành nhiều chỉ dụ quan trọng về việc quản lý đường biển. Năm Gia Long thứ 12 (1813), có chỉ dụ rằng: “cho quan dinh trấn Quảng Đức, Quảng Nam, Bình Định và quan tổng trấn thành Gia Định truyền xuống các viên coi giữ địa phận các cửa bể trong thành dinh trấn rằng: hàng năm tháng 11, 12 hoặc tuần tháng giêng, ngày nào gió yên sóng lặng, thì nhân tiện đo đạc cửa bể, xem có bồi tắc ở hướng nào, vỡ lở ở hướng nào, cửa cảng rộng hẹp và thủy triều lên xuống nông sâu bao nhiêu thước trượng, biên chép chính xác hạn tuần tháng 2 đã phải đệ đến bộ Công chuyển tâu, tiện làm bằng chứng truyền xuống thủy quân và bọn trưởng lái sao chép để cho thuyền ra vào chuyển vận đều được yên ổn. Từ sau làm lệ thường mãi mãi”.¹²

⁸ Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập VII, bản dịch đã dẫn, tr.240-241.

⁹ Quốc sử quán triều Nguyễn (bản dịch năm 2012), *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ tục biên*, tập 9, Nxb Thuận Hóa, tr.125.

¹⁰ Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập VIII, bản dịch đã dẫn, tr.509-512.

¹¹ Nội các triều Nguyễn, *Khâm Định Đại Nam hội điển sự lệ*, Tập VIII, bản dịch đã dẫn, tr.508-509.

¹² Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập VII, bản dịch đã dẫn, tr.299.



Dò ngang Cẩm Kim - Hội An. Ảnh: Hồng Việt

Đến năm Minh Mạng thứ 2 (1821) dụ rằng: truyền chỉ cho các địa phương sức khắp cho đồn biển trong hạt, lấy năm nay làm đầu đều chiếu theo cửa bể rộng hẹp nông sâu xem dò rõ ràng. Khi thuyền biển gần bờ hoặc có mỏm đá, bãi đá, và bãi nông, bãi ngầm, mà thuyền đi cần tránh, thì đều chua rõ số trượng thước cách bờ. Nếu các bờ quá xa thế khó xem, cũng nên ước lượng cách bờ độ mấy dặm, ước đi mấy khắc có thể đến bờ, và ở các chỗ ấy đứng xa trông với các hình núi trên bờ hoặc to hoặc nhỏ, hình dáng giống cái gì, đều ghi rõ từng cái, cho tiện nhận biết. Các điều trên đây đều chiếu thực khai đơn rõ ràng, hạn tháng 6 tháng 7 đã phải đệ đến bộ rồi. Nếu năm sau vùng biển tỉnh nào tình hình nói trên đây không khác năm trước thì trong đơn khai chỉ ghi “*như trước*”. Nếu có sâu nông khác nhau thì cứ ghi

rõ¹³. Vua Minh Mạng còn đặc biệt quan tâm đến việc đo vẽ bản đồ các hải đảo: “*Không cứ là đảo nào, hòn nào, bãi cát nào, khi thuyền đi đến, cũng xem xét xứ ấy, chiều ngang, chiều cao, chiều rộng, chu vi và bốn biển xung quanh nông hay sâu, có bãi ngầm, đá ngầm hay không, hình thế hiểm trở, bình dị thế nào, phải tường tất đo đạc, vẽ thành bản đồ*”.¹⁴

Thông qua những quy định về ghe thuyền cùng với những chính sách quản lý đường biển, triều Nguyễn đã xác lập, bảo vệ chủ quyền biển, đảo cũng như khai thác tốt các nguồn lợi từ sông ngòi, biển cả qua đó góp phần thúc đẩy sự phát triển của Hội An, Quảng Nam nói riêng, cả nước nói chung ♦

¹³ Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập VII, bản dịch đã dẫn, tr.299.

¹⁴ Quốc sử quán triều Nguyễn (Bản dịch Viện Sử học năm 2007), *Đại Nam thực lục*, tập IV, Nxb Giáo dục, tr.867.

GHE BẦU VÀ GHE TRƯỜNG Ở HỘI AN

Thuyền buồm Đông Dương (*Voiliers d'Indochine*)¹ của J.B. Piétri - Giám đốc nha Ngư nghiệp Đông Dương là công trình biên khảo khá tỉ mỉ về ghe thuyền ở Đông Dương và khu vực lân cận được thực hiện vào những năm thập niên 30 và đầu 40 của thế kỷ trước. Công trình này được xuất bản lần đầu bằng tiếng Pháp vào năm 1943 và in lại vào năm 1949 tại Sài Gòn. Được dịch và xuất bản tiếng Anh, tiếng Việt vào đầu thế kỷ XXI. Ngoài phần mô tả bằng chữ viết, tập sách có rất nhiều hình vẽ chi tiết về ghe thuyền, thúng chai rất có giá trị trong nghiên cứu về văn hóa biển, sông nước của Việt Nam.

Trong Thuyền buồm Đông Dương, J.B. Piétri có đề cập đến loại ghe bầu (trong sách ghi là ghe câu) và ghe trường ở Faifoo (Hội An). Dưới đây xin được giới thiệu bản chụp tiếng Pháp

được xuất bản năm 1949 và nội dung chuyển ngữ tiếng Việt của Đỗ Thái Bình trong bản in tiếng Việt năm 2015.

Hội An, một trạm giao thương xưa của người Trung Hoa trên lãnh thổ Việt Nam nằm dọc theo một con sông nên thơ. Ta chỉ nhìn thấy những phố nhỏ ngoằn ngoèo, những căn nhà mái lợp theo kiểu Trung Hoa trát vữa vôi nhám, những chùa chiền chìm ngập trong bóng tối và những thuyền mảnh trên mặt nước. Người ta tìm thấy ở đây một cây cầu cũ có tên gọi là “*cầu Nhật*” tức Chùa Cầu, có lẽ đó là di tích cuối cùng chứng tỏ xưa kia người Nhật Bản có cơ sở thương mại phồn thịnh tại những chỗ này cho đến khi Shogun Iemitsu, vào năm 1636, quyết định rút lui hết về Vương quốc Mặt trời mọc, nghiêm 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 mà những người châu Âu đầu tiên đặt chân lên đất Việt Nam. Vào khoảng năm 1614, chiếc thuyền Peacock cập bến nơi đây, nó được chi nhánh thương mại Hirado của Công ty Đông Ấn tại Anh Quốc điều đến. Trẻ hơn, vào năm 1695, tại cửa của con sông này, những tàu thuyền của Thomas Bowyear đã đến thả

¹ Tên dịch sang tiếng Anh là: Sailboats of Indochina



neo. Họ được chính Công ty này điều từ Madras đến để tìm hiểu thực tế tại đây¹

Mọi loại tàu thuyền Việt Nam đều có mặt tại cảng Hội An này, đó là một tập hợp đa dạng muôn màu muôn vẻ đủ loại thuyền biển, thuyền sông, đủ mọi kích cỡ và tải trọng. Chính đây là nơi đóng thuyền bè có uy tín mà trên hai bờ của nó, những tiếng kêu gọi í ới của những người chèo đò, của những thương nhân di chuyển trên sông nước, những phu bốc vác, hòa trộn với tiếng búa xảm trét thuyền và những tiếng rì rầm của những công xưởng đang hoạt động.

Vào những dịp lễ tết trong năm, người ta tổ chức những cuộc đua thuyền. Thế là trong một cảnh diệu kỳ nhiều màu sắc, trong âm thanh ồn ào của trống kèn công chiêng, trong tiếng pháo đi đùng, mọi tàu thuyền, từ thuyền mảnh Trung Hoa, ghe bầu, ghe nan, ghe trường, tới ghe mảnh, tất cả kéo lên những lá cờ đuôi nheo có răng cưa của người Việt

với màu vàng, đỏ, xanh lá, cam, tất cả những dải vải báo gió sắc sỡ, những cờ hiệu, cờ đuôi én, cờ lệnh, quốc kỳ pháp phới trên mọi cột buồm.

Ghe bầu

Ghe bầu Hội An cùng với ghe Mũi Né là những chiếc thuyền buồm ven biển Việt Nam đạt được tải trọng cao nhất. Hiện nay nó nằm trong giới hạn 70 tấn mặc dù trong quá khứ chúng ta còn gặp thuyền này chở tới 120 tấn.

Kiểu thuyền này của Việt Nam đang có khuynh hướng biến mất dần, nó được chỉnh sửa theo điều kiện của các vùng miền khác nhau, ví dụ vỏ thuyền bằng tre tại Quảng Ngãi hoặc dùng cả buồm kiểu Trung Hoa trên những ghe mảnh phía Bắc.

Ta có thể nhận biết từ xa con thuyền này nhờ vào cái lâu sau đuôi và một bộ ba chiếc vành đai mạn thuyền được ghép chặt dưới đường cong dọc boong thuyền.

Đáy thuyền không có sòng chính và những ván be được ghép bằng chốt và mộng, sau đó được liên kết với đà ngang đáy bằng những định thuyền. Mỗi nôi của các chi tiết quan trọng được bắt bu lông.

Tại khúc gỗ cong nối tiếp sòng mũi với đáy, ta cần lưu ý đến một loại thanh kẹp hay cánh đứng có tác dụng đáng kể như một tấm xiêm khi thuyền chạy sát hướng gió lúc gió ngược².

Sòng mũi luôn luôn được bao ngoài bằng ván be, ván này được ghép bằng mộng làm mỏng đi một nửa, tại khoảng sườn thứ hai tính từ mũi, nơi có vách ngang đầu tiên.

¹ Mme Mir et L. Cadière. *Les Européens qui ont vu le Vieux Hué*: Thomas Bowyear, dans B. A. V. H. 1920, PP (Bà Mir và L. Cadière, Những người châu Á đi Hué: Thomas Bowyear), Tạp chí B. A. V. H. năm 1920, tr.184-185

² Về cái khúc cong mũi kiêm vai trò xiêm ở Nam Trung Bộ, xin xem P.Paris Esquisse.. (Phác thảo...) tr.407 và 411.

Những cây sườn nghiêng để các tấm ván phân trước và sau thuyền.

Thuyền được chia khoang bằng 9 vách ngang tương đối kín nước như trên tất cả các thuyền buồm Việt Nam, vách ngăn gồm những tấm ván ghép với nhau và có những nếp đỡ trên một trong hai bề mặt vách. Vách dựa vào những dầm ngang và tại bông thuyền là dầm ngang hình vòng cung có cắt khác để nhận những sóng dọc boong. Toàn mặt boong được phủ những tấm có thể tháo lắp được bằng phen tre đánh vec ni tạo nên boong thuyền sóng trâu, đó là kiểu boong chung cho thuyền bè Việt Nam. Ghe bầu này có hai lối đi rộng 40cm chạy dọc boong ở hai bên mạn thuyền. Boong dựa trên khung hay các sóng dọc.

Có một “*khoang máy bơm*” đằng sau cột buồm chính.

Đường boong bắt đầu từ độ cao của đai mạn thuyền đầu tiên từ đó hình thành nên dải mép mạn. Dải này được đỡ bởi các be chắn nước đóng đinh vào các cây cong mạn thuyền, kéo dài từ đà ngang đáy, giống như những nếp chống nhỏ.

Nếu để ý ta thấy những dầm ngang boong hơi nhô ra ngoài một chút. Có tất cả 6 dầm ngang nhô khỏi vỏ thuyền, đó là dầm để đỡ phần dưới cột buồm chính và những dầm ngang để cấm cột buồm đuôi thuyền.

Trên ghe bầu này có lầu sau đuôi, với 1 cánh gà kéo sát tới mỗi bên mạn theo kiểu thuyền người Hoa. Ở phía Nam, kiểu thuyền này kéo dài tới tận đảo Phú Quốc. Chỗ ở các chủ thuyền ở đuôi thuyền, còn các thủy thủ tại giữa hai boong phía đằng mũi.

Vỏ thuyền này có mạn phồng ra để bóp nhỏ chiều rộng lại, trông rõ ràng hơn là mạn những chiếc ghe bầu Quảng Ngãi.

Bộ buồm không có gì đặc biệt. Chỉ lưu ý rằng dây chằng cột buồm đuôi kéo về phía sau, tới đầu một thanh gỗ và vòng qua một chốt nhỏ chạm khắc hình con cá.

Cột buồm chính có thể hạ xuống, được ghép chặt với phần cột phía dưới, phần ghép khá sâu và được gia cố bằng những thanh ngang. Trong khi đó cột buồm mũi lại trồng trên cặp má giữ, một kiểu thịnh hành ở Việt Nam. Có bốn thanh chốt dây néo cột buồm được dựng thẳng đứng ở mỗi mạn thuyền với những bộ tăng đỡ thép hay những bộ lá bàng, và tại một trong hai mạn là một bộ dây neo thang dây cột buồm.

Điểm độc đáo của chiếc thuyền này là thiết bị bánh lái.

Chúng ta đã thấy tất cả những kiểu bánh lái của xứ sở này, trừ thuyền trên sông thuộc loại cố định, tất cả đều có đặc tính là ngập sâu dưới nước. Và lái cũng cần được nâng lên khi vào chỗ cạn. Trên những chiếc thuyền tải trọng trên 15 tấn có thiết bị cầu, cột buồm nhỏ, một tời ngang, và đôi khi cả tời đứng như trên những thuyền mảnh Trung Hoa. Công việc vận hành không dễ dàng, đặc biệt khi đưa bánh lái vào vị trí. Đôi khi phải cần có thợ lặn để lắp chốt dưới bánh lái cho đúng vị trí.

Tại đây, khó khăn này đã được khắc phục bằng một cách rất khôn khéo. Một sóng đuôi di động có hình dạng như một ống dẫn cong trượt trong sóng đuôi cố định của thuyền. Trục của bánh lái được cố định vào phần trên của ống trượt đó bằng một cái chốt, trong khi bản bánh lái có hai lỗ chốt, một ở chính giữa, cái kia ở đế. Những lỗ chốt này cũng trượt dọc theo một thanh sắt dẫn hướng cố định trên bửng đuôi thuyền, tại chỗ ván được nối bằng những mối nối khỏe. Bởi

vậy, việc di chuyển dọc và ngang của bánh lái cũng được bảo đảm.

Sống đuôi di động hay ống dẫn trượt có hình bầu dục, trên có những lỗ khoét nhỏ dọc theo cạnh để xỏ chốt bằng sắt nhằm điều chỉnh độ cao cho vừa ý và chịu sức nặng của thiết bị.

Để nâng lái lên, có một ròng rọc được móc vào một vòng bắt trên bề mặt bản bánh lái rồi kéo về boong phía đuôi thuyền. Một sợi dây bảo hộ cũng được mắc trên cùng một móc.

Ghe trường

Người ta dùng tên này để gọi tất cả những thuyền nhỏ của Hội An, cùng một kiểu, nhưng có tải trọng không vượt quá 20 tấn. Thuyền này có cùng kiểu bánh lái và bộ buồm. Tuy nhiên không có lầu phía sau đuôi.

Vỏ thuyền có thể có hay không có một sống chính nhưng có một “*thanh kẹp*” tức là một tấm nhón xẻ nước ở khúc cong sống mũi. Hai bên mạn cùng với tấm chắn nước được kéo cao lên về phía đuôi để khép kín phần mũi thuyền thành nơi trú ngụ của gia đình chủ thuyền và cũng là nơi được dùng làm nhà bếp.

Những chiếc ngã với hai đầu vênh và cong lên khiến trông chúng như cái sừng tạo ra một dáng vẻ không chỉ để trang trí mà còn phục vụ nghi lễ. Ngã được trang trí rất nghệ thuật. Sau cái ngã này là những chiếc “*ngã*” khác, chỉ đơn giản nhô ra khỏi mạn dùng để buộc dây, trong đó có một khúc gỗ tròn ở phía sau để đỡ neo và dùng để thả kéo neo. Tại hai đầu mũi và đuôi thuyền, những dầm ngang boong nhô ra khỏi vỏ thuyền chừng 50cm và dùng để đỡ cột chống thuyền, khi ta lật ngang để sửa chữa đáy thuyền.



Trên đỉnh cột buồm mũi có giá hình xoắn để cắm cột cờ Việt Nam.

Cần lưu ý rằng con mắt của ghe trường có đuôi mắt ở về phía trước và phân đầu mắt ở về phía sau, khác với hình dáng chung của con mắt trên hầu hết thuyền bè ven bờ Việt Nam,

Gỗ được dùng trong việc đóng ghe bầu và ghe trường Hội An là loại gỗ kiền kiền (tên khoa học là *Hopea pierrei*) dùng cho các dãi ván phía trên và gỗ chò hay còn được gọi là cho chỉ (*Parashorea stellata*) dùng cho ván đáy thuyền.

Những chi tiết chính làm bằng gỗ mù u (*Calophyllum inophyllum*).

Những đỉnh gỗ làm bằng gỗ vấp (*Mesna ferrea*) có sớ dài và đặc biệt bền lâu khi ngâm nước.

Bánh lái làm bằng gỗ huỳnh (*Disoxylon*) và những mái chèo bằng gỗ bằng lăng (*Lagerstroemia speciosa*).

Những cột buồm được làm bằng cây dưới tư (*Polyalthia jucunda*)

Sưu tầm và giới thiệu:

Phòng Tư liệu và Thông tin Di sản

BỔ SUNG THÔNG TIN TƯ LIỆU VỀ GHE THUYỀN VÀ NGHỀ ĐÓNG GHE THUYỀN Ở HỘI AN, QUẢNG NAM, ĐÀNG TRONG

ThS. Phạm Phước Tịnh

Lâu nay, khi nghiên cứu về lịch sử - văn hóa Việt Nam, chủ đề/nội dung về tàu thuyền và nghề đóng ghe thuyền Việt Nam chiếm một vị trí quan trọng trong các nghiên cứu, khảo cứu của các tác giả, nhà nghiên cứu trong nước¹. Những nghiên cứu này đã đạt được những thành tựu quan trọng trong việc khắc họa bức tranh tàu thuyền Việt Nam trong lịch sử. Ngoài ra, còn có những ghi chép, mô tả về ghe thuyền của người nước ngoài khi đến Việt Nam giao thương, buôn bán, truyền đạo...

Hội An, Quảng Nam, Đà Nẵng nói riêng trong lịch sử là điểm đến giao thương, buôn bán của người nước ngoài, qua đó đã tạo cho Hội An trở thành thương cảng phát triển thịnh vượng bậc nhất không chỉ ở Việt Nam, mà còn ở khía cạnh quốc tế. Vào thời kỳ phát triển thịnh vượng, ngoài các loại ghe thuyền trong nước, thì thuyền buôn, tàu thuyền với nhiều chủng loại của các nước như Anh, Bồ Đào Nha, Pháp, Trung Hoa, Nhật Bản,... đã đến Hội An. Chính điều này đã tạo nên sự sôi động, nhộn nhịp đa sắc màu của các loại ghe thuyền ở Hội

An, Quảng Nam nói riêng, Việt Nam nói chung.

Qua quá trình sưu tầm, tiếp cận tư liệu, chúng tôi cố gắng tìm hiểu, hệ thống hóa các tư liệu này để bổ sung nguồn thông tin về ghe thuyền và nghề đóng ghe thuyền ở Hội An, Quảng Nam, Đà Nẵng.

1. Tư liệu nước ngoài

Theo L.Cadière cho biết thuyền ghe tại Quảng Nam vào thế kỷ XVII - XVIII như sau: Tại đây có hai loại thuyền hay ghe đi biển; một loại tên là ghe bầu, là các ghe lớn đi ven biển, có mái gắn chặt, được làm nên bởi nhiều tấm ván do đinh ghép lại, lớn nhỏ tùy cỡ riêng của nó; một loại là ghe đánh cá được gọi là ghe làm nghề. Có hai loại ghe làm nghề: thứ nhất là ghe câu, tức là đánh cá bằng cần đường xa, kích thước nhỏ hơn so với ghe mạnh; tức là ghe đánh cá bằng lưới bủa. Cả hai loại không có mái; thân bằng tre đan phần trên có nếp ván mỗi bên².

Giữa thế kỷ XVIII (cụ thể năm 1835), Thái Đình Lan và đoàn thủy thủ của ông gặp nạn trôi dạt vào Cù Lao Chàm và được người dân ở đây cứu

¹ Những nghiên cứu của các tác giả: Trần Đức Anh Sơn, Đỗ Thái Bình, Nguyễn Thanh Lợi, Trần Văn An,...

² L.Cadière (Phan Xung dịch) (2001), "Một chuyến đi thuyền ven biển Nam Kỳ vào thế kỷ XVIII", BAVH, tập VIII, Nxb Thuận Hóa, Huế, tr.51-52.

sống, khi trôi dạt vào Cù Lao Chàm, ông và đoàn thủy thủ nhận thấy các con thuyền đang đi tới đều là thuyền giáp bản (*giáp bản là tên thuyền nước ngoài*). Nhìn kỹ thì thấy ở cửa khẩu đảo lớn có nhiều cột buồm tua tủa, biết đó là một cảng lớn, mọi người trên thuyền cuống cuống vui mừng...³

Cuối thế kỷ XVIII, J.Barrow cũng đã có những đề cập rất chi tiết đến nghề đóng tàu thuyền ở Đà Nẵng – Nam Hà trong *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà 1792-1793*, ông cho biết: ... Ngành kỹ nghệ đặc biệt mà ngày nay có thể nói là người xứ Nam Hà nổi trội hơn cả là kỹ thuật đóng tàu biển của họ, chẳng thiếu loại kích cỡ nào cũng như có đủ các loại chất lượng gỗ dùng để đóng... Những chiếc trong số đó như những thuyền sampan (*tam bản*), thuyền Mành của Trung Quốc, những chiếc khác giống như thuyền buồm proa thông dụng của người Mã Lai. Đặc biệt, trong tác phẩm này có vẽ bức tranh phụ bản được dịch là Thuyền bè trên sông Faifo (*Hội An*) mô tả cảnh tập nập tàu thuyền ở Hội An⁴.

Đầu thế kỷ XX, trong tác phẩm *Hồi ký xứ Đông Dương* của Paul Doumer (*Toàn quyền Đông Dương năm 1897-1902*), bên cạnh những ghi chép về lịch sử - văn hóa xứ Đông Dương, trong đó có nhắc đến loại thuyền mành và thuyền tam bản chở quế xuất hiện tại cảng thị Hội An: “... Quế được vận chuyển trực tiếp từ Hội An sang Quảng Châu bằng những thuyền mành lớn hoặc trên những

chiếc thuyền tam bản được phái đến Đà Nẵng. Đó là nơi có một chiếc tàu nhỏ chạy máy hơi nước cắm cờ Đức đến chuyển hàng hóa theo định kỳ tới Hương Cảng, Quảng Châu...”⁵.

Vào những thập niên 1930, 1940 của thế kỷ XX, một nguồn tư liệu cũng khá quan trọng đề cập đến việc đóng thuyền gỗ, thuyền buồm và kỹ thuật đóng thuyền gỗ là tác phẩm *Thuyền buồm Đông Dương*⁶ của J.B.Piéttri tương đối đầy đủ, chi tiết, trong đó có miêu tả đến thuyền ở Hội An, Quảng Nam. Trong phần viết về ghe câu và ghe trường Hội An ông cho biết: Mọi loại tàu thuyền Việt Nam đều có mặt tại cảng Hội An này, đó là một tập hợp đa dạng muôn màu muôn vẻ đủ loại thuyền biển, thuyền sông, đủ mọi kích cỡ và tải trọng. Chính đây là nơi đóng thuyền bè có uy tín... Vào những dịp tết trong năm, trong tiếng pháo đi đùng, mọi tàu thuyền, từ thuyền mành Trung Hoa, ghe bầu, ghe nang, ghe trường, tới ghe mành, tất cả kéo lên những lá cờ đuôi nheo có răng cưa của người Việt với đủ màu vàng, đỏ, xanh lá, cam...

Về ghe bầu: ghe bầu Hội An cùng với ghe Mũi Né là những chiếc thuyền buồm ven biển Việt Nam đạt được tải trọng cao nhất. Hiện nay nó nằm trong giới hạn 70 tấn mặc dù trong quá khứ chúng ta còn gặp thuyền này chở tới 120 tấn.

Ghe trường: người ta dùng tên này để gọi tất cả những thuyền nhỏ của Hội An, cùng một kiểu, nhưng có tải trọng

³ Trần Ích Nguyên (bản dịch, 2009), *Thái Đình Lan và tác phẩm Hải Nam tạp trí*, Nxb Lao động, Trung tâm Văn hóa Ngôn ngữ Đông Tây, tr.166-167.

⁴ J.Barrow (bản dịch, 2011), *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà 1792-1793*, Nguyễn Thừa Hỷ dịch, Nxb Thế giới, tr.86-88.

⁵ Paul Doumer (bản dịch, 2020), *Hồi ký xứ Đông Dương*, Lưu Đình Tuấn, Hiệu Constant, Lê Đình Chi, Hoàng Long, Vũ Thúy dịch, Nxb Thế giới, tr.346-347.

⁶ Nguyên bản tiếng Pháp là Voiliers d'Indochine.

không vượt quá 20 tấn. Thuyền này có cùng kiểu bánh lái và bộ buồm. Tuy nhiên không có lầu phía sau⁷.

Đến những năm 1960 của thế kỷ XX, trong *Thanh thư về tàu thuyền cận duyên miền Nam Việt Nam*⁸ cũng đã có những mô tả, ghi chép về một số loại thuyền buồm hoạt động ở Hội An, Quảng Nam: Thuyền buồm đánh cá trang bị động cơ và buồm, là những thuyền nhỏ chỉ có buồm hoặc thuyền buồm có gắn máy. Số thuyền này chỉ có ít và hoạt động gần Hội An, Quảng Nam. Đây là những thuyền đánh cá, thỉnh thoảng có chở hàng hóa và hành khách. Thuyền có đặc điểm là mạn thuyền nổi thấp trên mặt nước, thân thuyền cong vênh, có cây xiém phía mũi và bánh lái lớn hình lưỡi liềm. Cột buồm độc nhất ở giữa thuyền có căng một cánh buồm tứ giác thẳng đứng lớn. Ở gần mũi, người ta đục hình mắt dài và kẻ bằng sơn.

Thuyền buồm chở hàng: là những thuyền nhỏ có hai cột buồm chuyên chở hàng quanh tỉnh Quảng Nam. Mặc dù người ta được biết có hơn 1000 thuyền loại này được sử dụng trong năm 1962. Những thuyền này nổi cao trên mặt nước, thân thuyền phẳng, mũi và lái nhọn giống hình chiếc muỗng. Một đặc điểm hình dáng quan trọng là chiếc bánh lái lớn, cong, nhô cao trên lái thuyền. Một số thuyền này có bánh lái trượt trên những chốt kim khí, trên những thuyền khác, bánh lái được ráp vào một trục cong bằng một hệ thống chốt và mộng.

⁷ J.B.Piétrì (bản dịch, 2015), *Thuyền buồm Đông dương*, Đỗ Thái Bình dịch, Nxb Trẻ, tr.122-125.

⁸ Thanh thư về tàu thuyền cận duyên miền Nam Việt Nam được soạn bởi Phòng Thông tin về Khủng hoảng ở những Quốc gia khác, Viện Battelle Memorial, Phòng Thí nghiệm tại Columbus, tỉnh Columbus, Tiểu bang Ohio năm 1967, tr.377, 415, 457.

Trục này trượt trong lô lái có xẻ rãnh. Thuyền dùng loại buồm tứ giác có góc rất nhọn. Cột buồm chính dựng gần mũi, cột buồm phụ dựng ở đầu mũi.

Thuyền máy đánh cá: những thuyền đánh cá và chở hàng nhỏ hoạt động gần Hội An. Thuyền nhỏ, hình lưỡi liềm, hai đầu giống nhau, thân thuyền vênh cong vừa phải từ phía lái thấp đến đầu mũi hơi cao hơn. Chiếc bánh lái bằng gỗ dài, lớn, cong được ráp vào trục bánh lái cong bằng một hệ thống chốt và mộng nhô cao hơn cả trục bánh lái. Toàn bộ bánh lái có thể nâng cao hay hạ thấp trong lô lái có khoét rãnh...

Có thể nói những ghi chép, miêu tả của người nước ngoài về ghe thuyền và nghề đóng ghe thuyền ở Việt Nam nói chung, Hội An, Quảng Nam, Đà Nẵng nói riêng rất đa dạng và phong phú, trong đó đa số nhận định kỹ thuật đóng tàu thuyền của người Đà Nẵng đạt trình độ cao, họ đóng được hầu hết các loại ghe thuyền với các kích cỡ khác nhau.

2. Tư liệu trong nước

Về tư liệu dân gian, trong *truyện thuyết về Thầy Thiêm* cho biết một đôi vợ chồng pháp sư người Chăm chuyên đóng ghe bầu cho người Việt⁹.

Trong *Giáp Ngọ Bình Nam đồ*, một bản đồ vẽ hoàn chỉnh vào thế kỷ XVIII có ghi một địa danh là Chu Tượng (舟匠 thợ đóng ghe). Địa danh này có vị trí nằm giữa cửa Đại Chiêm và cửa An Hòa thuộc huyện Duy Xuyên ngày nay¹⁰.

⁹ Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di tích Hội An (2008), *Nghề truyền thống Hội An*, tr.110.

¹⁰ Về truyền thuyết này như sau: có một truyền thuyết lưu truyền phổ biến ở các địa phương xứ Quảng về nhân vật tên là Thầy Thiêm, quê ở Thị Lai - Hà Mật, một pháp sư người Chăm chuyên đóng ghe bầu thuê

Học giả Lê Quý Đôn trong *Phủ biên tạp lục* đã cho biết, tại Thuộc Chu tượng (đóng ghe thuyền) thuộc huyện Duy Xuyên, xứ Quảng Nam có 10 xã, 11 thôn, 40 phường, 1 tộc¹¹.

Đến cuối thế kỷ XIX, trong *Đồng Khánh dư địa chí*, trong phần liệt kê lực lượng thợ đóng thuyền các phủ huyện thuộc tỉnh Quảng Nam đã cho biết: huyện Duy Xuyên thợ đóng thuyền 92 người; thợ xảm thuyền 6 người; phủ Thăng Bình, thợ cục đóng xảm thuyền 460 người; huyện Lễ Dương: thợ xảm thuyền 3 người; huyện Quế Sơn: thợ xảm thuyền 354 người; huyện Hà Đông: thợ xảm thuyền 113 người¹².

Trong *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ* cũng đã có những ghi chép về các loại ghe thuyền, thợ đóng ghe thuyền trong cả nước, trong đó có Hội An, Quảng Nam: năm Thiệu Trị thứ 1



Ghe thuyền ở bến sông Hội An nửa đầu thế kỷ XX.

Ảnh: Vĩnh Tân

(1841), chuẩn cho phái quan mạng theo thợ thuyền đi khai mỏ chì ở Thôn Lam Miêu thượng, tỉnh Quảng Nam để lấy, sau đó liền lập lại¹³.

Về thuế cảng ở Quảng Nam: năm Gia Long thứ 2 (1803), chuẩn y lời bàn cho tự nay hễ thuyền buôn đến buôn những nơi ấy so với thành Gia Định giảm cho 2 phần 10, lệ làm lâu dài¹⁴.

Ngạch thu thuế: Các bến Hội An, Đại Chiêm và Đà Nẵng thuộc tỉnh Quảng Nam (*trước đặt 4 sở*): Một sở từ Kỳ Sơn, An Viên, Bình An thuộc huyện Lễ Dương đến bến phố Hội An, tiền thuế 10 quan; Một sở từ chợ Thi Lai, xã An Lạc huyện Duy Xuyên đến bến Hội An, tiền thuế 60 quan; Một sở từ Bán Tân (*tục gọi Bến Ván*), Chiêm Đàn, Thạch Tuyền (*tục gọi suối đá*) đến phố Hội An, tiền thuế 80 quan; Một sở từ Xuân Đài, Lịch Phú, Đông Chân, Giang Tân đến phố Hội An và hai cửa Đại Chiêm, Đà Nẵng tiền thuế 70 quan. Minh Mạng năm

cho người Việt. Câu chuyện phản ánh niềm tin dân gian về sự tiếp nối Chăm - Việt ở nghề đóng ghe bầu - một loại thuyền buôn, thuyền vận tải đường biển nổi tiếng của người Chăm rồi đến người Việt và về vai trò cội gốc của Thi Lai - Hà Mật trong nghề đóng ghe thuyền ở xứ Quảng, Đà Nẵng. Thi Lai - Hà Mật được dân gian chỉ định thuộc huyện Duy Xuyên, phủ Điện Bàn. Các địa danh này vẫn còn tuy địa giới hành chính có sự thay đổi qua các thời kỳ. (xem Trần Văn An (2018), “Truyền thống đóng ghe thuyền xứ Quảng”, <https://hoianheritage.net/vi/trao-doi-chuyen-nganh/chuyen-de-nghien-cuu-trao-doi/truyen-thong-dong-ghe-thuyen-xu-quang-686.html>)

¹¹ Lê Quý Đôn (1977), *Phủ biên tạp lục*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội, tr.88.

¹² Viện Nghiên cứu Hán Nôm - Viện Viễn Đông Bác Cổ (2003), *Đồng Khánh dư địa chí*, Nxb Thế Giới, Hà Nội, tr.1463, 1466, 1469, 1473.

¹³ Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 3, Nxb Thuận Hóa, Huế, 2005, tr.149.

¹⁴ Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 3, sđd, tr.245.

thứ 12, tiền ngạch thuế 220 quan. Hàng năm chỉ những người lĩnh trưng theo lệ cung nộp¹⁵.

Năm Minh Mạng thứ 11 (1830), chuẩn y lời tâu cho Quảng Nam vận tải thóc công đến chứa tạm ở kho tạm chùa, liệu thuê trong hạt lấy 1 trăm chiếc thuyền nan không tới mức thuế. Mỗi chiếc cả tay lái, chân sào gồm 3 người, chở mỗi ngày 1 chuyến. Mỗi chiếc chở ước chừng 35 hộc, mỗi hộc trả 6 đồng tiền. Dân phu cho bốc vác thời trả cho mỗi người mỗi ngày 20 đồng tiền và 1 bát gạo¹⁶.

Về hai vệ tả, hữu ghe thuyền: năm Minh Mạng thứ 15 (1834), xuống Dụ: “*Các cửa bể ở địa phận hạt Quảng Nam, đều có thuyền tàu ra vào, nên đặt lính Thủy sư. Tỉnh hạt ấy, xét xem 2 đội Thanh Khê, Hà Khê có từ trước và cơ Điện hải hiện còn thực số bao nhiêu, cho hợp lại làm một. Lại xem dân ở các xã ven bể hoặc dân ngoại tịch đã chiêu mộ, trích ra để lựa chọn, cốt đủ 10 đội, mỗi đội 50 tên, đặt làm Quảng Nam thủy cơ. Kính cần vâng làm.* Theo đó, nên lựa lấy dân ở các xã và dân thuyền thợ ở ven bể 190 tên, gộp cùng 2 đội Thanh Khê, Hà Khê, với binh đội Cường tráng, binh cơ Điện hải cộng 500 tên, dồn làm thành 10 đội, gọi là Quảng Nam thủy vệ. Năm thứ 17, lại tuyển lính trích lấy lính thủy Quảng Nam đã lựa trước và lính mới tuyển, dồn bổ làm Quảng Nam Tả, Hữu thủy vệ, mỗi vệ 10 đội¹⁷.

Về định ngạch các hạng thuyền tỉnh Quảng Nam (44 chiếc): Thuyền hải

đường biển 7 chiếc, thuyền tuần biển 3 chiếc, thuyền sơn đồ 5 chiếc, thuyền tàu Ô 3 chiếc, thuyền sai 7 chiếc, thuyền nhẹ 3 chiếc, thuyền ván 2 chiếc, thuyền nan nhẹ 4 chiếc, thuyền ván 2 chiếc, thuyền vượt biển lớn 3 chiếc, thuyền vượt biển nhỏ 4 chiếc¹⁸.

Đặc biệt, vào năm Minh Mạng thứ 10 (1829), chuẩn y lời tâu, cho các hạng thuyền trấn Quảng Nam 31 chiếc nay đã dời sang dựng ở xã Thanh Châu huyện Hòa Vang, chỉ tiền công để đặt mua vật liệu, liệu bắt biển binh xây dựng xưởng thuyền¹⁹.

Vào năm Tự Đức thứ 5 (1852), về khoản khắc chữ hiệu thuyền: Tỉnh Quảng Nam định ngạch hải vận thuyền 4 chiếc xin khắc: Quảng Nam tỉnh hải vận thuyền (廣南省海運船) từ đệ nhất hiệu (第一號) đến đệ tứ hiệu (第四號); thuyền hải vận kiểu mới 3 chiếc xin khắc: Quảng Nam tỉnh hải vận thuyền (廣南省新式海運船), từ đệ nhất hiệu (第一號) đến đệ tam hiệu (第三號), còn đều theo như thế mà làm.

Cờ hiệu ở thuyền cùng chiều như thế mà đính lại cho đúng danh hiệu và dễ ghi nhớ. Lại chiếu theo nguyên Nghị, thuyền hải vận mỗi chiếc ngồi 1 Suất đội, 2 lái thuyền, 38 lính và đặt mỗi thuyền 6 cỗ súng quả sơn, 2 cỗ súng thần công, 10 cây súng điều thương, 10 cây súng trường, 30 ống phun lửa, 20 cây pháo thăng thiên, 1 cái thanh la, cái trống trận hạng trung, 1 lá cờ vàng to, 5 lá cờ ngũ hành vuông, 1 lá cờ rồng, 1 lá cờ vuông đỏ, 1 lá cờ vuông đỏ loại nhỏ và thuốc đạn hỏa khí, câu liêm, đạn đá, ống

¹⁵ Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 3, sđd, tr.265-266.

¹⁶ Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 3, sđd, tr.675.

¹⁷ Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 5, Nxb Thuận Hóa, Huế, 2005, tr.156.

¹⁸ Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 7, Nxb Thuận Hóa, Huế, 2005, tr.12.

¹⁹ Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 7, sđd, tr.258.

đo nước đều đủ. Xét việc chế tạo thuyền hải vận kiểu mới bây giờ thể chế nhanh nhẹn, nay định mỗi thuyền ngồi 1 Suất đội, 2 lái thuyền, 28 lính và đặt mỗi thuyền 4 cỗ súng đồng quá sơn. Ngoài ra còn có súng thần công, súng điều thương, súng trường, thanh la, trống trận, ống phun lửa, pháo thăng thiên, cờ, thuốc đạn hỏa khí, câu liêm, đạn đá, cái đo nước... về lá cờ, thước tắc rộng dài, công việc treo cờ đều xin chiếu theo lệ thuyền hải vận mà làm cho được thỏa hợp.²⁰

Đến năm Kiến Phúc thứ 1 (1884), trong bản Tấu được chuẩn: *“Từ sau, phàm khi các tỉnh điều phái các thương thuyền, thuyền nan, đường biển cần vận tải hơi gàn (như Quảng Nam, Quảng Ngãi, Quảng Bình, nay về Quảng Trị về Kinh), mà trong 1 năm thuyền nào tải được 3 lần; tuyền đường hơi xa (như Bình Định, Phú Yên, Bình Thuận, Khánh Hòa, Hà Tĩnh, Nghệ An, Thanh Hóa về Kinh), mà trong 1 năm thuyền nào tải được 2 lần, thì tiền thuế thuyền trong cả năm đều được khoan miễn. Thuyền nào vận tải không đủ số lần ấy, thì chiếu lệ thu thuế”*²¹.

Còn trong *Đại Nam nhất thống chí*, phần tỉnh Quảng Nam cho biết: ngoài ghi chép các tân biển, cửa biển, còn nhắc đến các bến đò nơi tàu thuyền neo đậu, đem hàng hóa đến buôn bán: đò sông Chợ Củi ở huyện Diên Phước và Duy Xuyên²², đò Lỗ Giác ở huyện Diên

Phước, đò sông Cẩm Lệ ở huyện Hòa Vang và Diên Phước²³, đò Cu Đê ở huyện Hòa Vang, đò Thi Lai ở huyện Duy Xuyên, đò Dưỡng Mông ở huyện Quế Sơn; đò Phúc Toàn, đò Quảng Phú, Bình An, Trà Lý Tây ở huyện Lễ Dương; đò Tam Kỳ, Bến Ván ở huyện Hà Đông²⁴.

Ngoài các nguồn tư liệu trên, hiện nay Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An đang bảo quản một nguồn tư liệu đặc biệt quan trọng, trong đó có đề cập đến ghe thuyền ở Hội An, đó là tập tư liệu Hán Nôm về xã Minh Hương. Trong tư liệu của xã Minh Hương, chúng tôi tiếp cận được 3 văn bản thời Cảnh Hưng có nhắc đến việc huy động thợ đóng ghe thuyền của xã Minh Hương như sau:

Thư của Quan Đốc lý chiến tàu về việc huy động thợ đóng chiến thuyền vào năm Cảnh Hưng thứ 40 (1779) có đoạn: *“... Do các tên trong xã đã làm sưu công dịch ở tàu chiến từ trước đến nay đã nhiều phen công lao khó nhọc nên phải làm kim phê cho bốn xã được miễn các sưu vụ, như các tên ấy về thì lập làm 1 đội để làm công sưu tàu thì các chức cùng bốn xã phải cùng nhau kiểm soát các tiền đóng góp khác, kéo bị phiền phức, một cỗ hai dây buộc, đừng có yêu sách gì mà phải thuận theo như lệ...”*²⁵.

Trong 1 văn bản khác của Đốc lý chiến tàu bộ Công gửi xã Minh Hương

²⁰ Quốc sử quán triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ tục biên*, tập 9, Nxb Giáo Dục, 2004, tr.60-62.

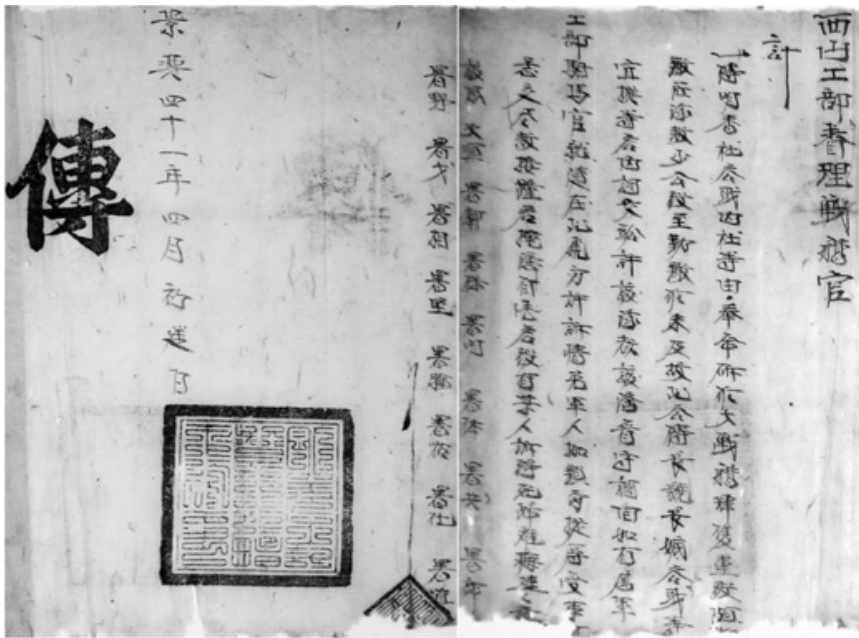
²¹ Quốc sử quán triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ tục biên*, tập 9, sđd, tr.75.

²² 14 bến đò: Kê Thê, Thi Lai, Phố Hoa, Phi Phú, Quảng Hóa, Ngọc Kênh, Thanh Hà, Cẩm Lệ, Kim Bông, Bàn Thạch, Đông Ba, Dinh Trại, Hoa An, Văn Ly.

²³ 6 bến đò: Cẩm Lệ, Thạch Hồ, La Bích, Hóa Quê, Quán Khái Đông, Hải Châu.

²⁴ Quốc sử quán triều Nguyễn (bản dịch, 2006), *Đại Nam nhất thống chí*, tập 2, Nxb Thuận Hóa, Huế, tr.443-444.

²⁵ Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An (2021), *250 năm phong trào Tây Sơn nhìn từ Hội An*, Nxb Đà Nẵng, tr.71. (NNC. Nguyễn Bội Liên phiên âm và dịch nghĩa)



Tờ Truyền của quan Đốc lý chiến tàu Bộ Công Tây Sơn cho xã Minh Hương tuyển chọn người đóng thuyền công vụ năm Canh Hưng thứ 41 (1780)

về việc thợ tu bổ tàu chiến vào năm Canh Hưng thứ 40 (1779) có đoạn: “... Các chức vị trong xã cũ Minh Hương, chúc quý vị cùng được sáng đẹp sống lâu, còn mãi mãi bền dài, là do người trong xã đã tỵ công làm xâu dịch các tàu đại chiến cũng như đã tu bổ nhiều chiếc tàu cũ...”²⁶

Trong Tờ Truyền của quan Đốc lý chiến tàu bộ Công Tây Sơn cho xã Minh Hương tuyển chọn người đóng thuyền công vụ vào năm Canh Hưng thứ 41 (1780) cho biết: “... Do phụng mệnh đóng tàu chiến lớn 4 chiếc, việc rất quan trọng, vả lại đội thợ có ít người, công việc lại rất cần gấp sợ làm không kịp, nên truyền cho trưởng Nhiêu, trưởng Đáng cùng các chức phải đòi các tên có ghi trong tờ này giao gấp cho đội Sáu, cai Long xem giữ dẫn về, nếu có thuộc

quân của Công bộ quan Phò mã đến đó thì giao cho và nói họ lấy tình để cho quân lính khỏi làm nhục họ bằng cách trói gông. Phải giao cho đủ số nếu mà giấu diếm một người mà sau có người tố giác thì tội chết không tránh khỏi. Phải gấp gấp. Những người có tên sau: cai Phụng, thứ Thuận, thợ Lân, thợ Bảo, thợ Minh, thợ Thế, thợ Cung, thợ Lang, thợ Dã, thợ Qua, thợ Tương, thợ Kiên, thợ Luận, thợ Hưu, thợ

Trực”²⁷.

Với những tư liệu tiếp cận được, tuy chưa thống kê được đầy đủ, nhưng qua đó đã cho thấy sự đa dạng và phong phú của các loại ghe thuyền có mặt ở Hội An, Quảng Nam, Đà Nẵng trong các thế kỷ trước. Chính điều này, đã tạo thêm nguồn thông tin để nghiên cứu, đối sánh những đặc trưng, đặc điểm riêng biệt của ghe thuyền và kỹ thuật đóng ghe thuyền của người Hội An, Quảng Nam so với các vùng miền khác trong cả nước, và cả nước ngoài. Đồng thời, qua đó cũng cho thấy ở Hội An, Quảng Nam có nhiều xưởng đóng ghe thuyền, cũng như có đội ngũ thợ đóng ghe thiện nghệ, tay nghề cao, đã được huy động để tham gia đóng ghe thuyền thời các chúa Nguyễn, Tây Sơn và nhà Nguyễn

²⁶ Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An (2021), 250 năm phong trào Tây Sơn nhìn từ Hội An, sdd, tr.87.

²⁷ Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An (2021), 250 năm phong trào Tây Sơn nhìn từ Hội An, sdd, tr.93.

TIN TỨC - SỰ KIỆN

Đón tiếp và làm việc với Giáo sư Graeme Were - Trưởng Khoa Nhân chủng học và Khảo cổ học của trường Đại học Bristol (Vương quốc Anh)

Bảo Vy



Ngày 6/7/2022, Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An đã có buổi đón tiếp và làm việc với Giáo sư Graeme Were - Trưởng Khoa Nhân chủng học và Khảo cổ học tại Đại học Bristol (*Vương quốc Anh*). Tại buổi làm việc, ông Phạm Phú Ngọc - Giám đốc và các cán bộ của Trung tâm đã trao đổi một số nội dung về hoạt động của các làng nghề truyền thống trong điều kiện vừa phát triển vừa bảo tồn di sản, cách người dân thích ứng với thiên tai và biến đổi khí hậu như lũ lụt, bão, ô nhiễm môi trường...

Trong chuyến công tác lần này đến Hội An, Giáo sư Graeme Were quan tâm và tìm hiểu sâu những vấn đề liên

quan đến phát triển du lịch xanh tại các địa điểm sinh thái chịu ảnh hưởng bởi thiên tai như rừng dừa Bảy Mẫu, làng rau Trà Quế, làng mộc Kim Bồng,... Sau buổi làm việc tại Trung tâm, Giáo sư Graeme Were đã đi thăm các bảo tàng, nhà cổ trong Khu phố cổ Hội An và làng gốm Thanh Hà.

Trước đó, vào năm 2016, Giáo sư Graeme Were đã phối hợp với Bảo tàng Lịch sử Quốc gia Việt Nam tổ chức triển lãm với chủ đề “*Đổi mới: Hành trình của những ước mơ*” khám phá thời kỳ hậu đổi mới từ năm 1986 ở Việt Nam. Năm 2019, Giáo sư Graeme Were đã làm việc với Bảo tàng Đà Nẵng để thực hiện dự án “*Di sản nghề chài và cuộc sống mưu sinh tại Đà Nẵng*”. Đặc biệt, vào năm 2016, Giáo sư Graeme Were đã nhận huy chương và bằng khen của Chính phủ Việt Nam vì những đóng góp của ông trong lĩnh vực văn hóa, thể thao và du lịch của Việt Nam.

Hi vọng, với những kinh nghiệm và thành tựu đã đạt được trong lĩnh vực phát triển bảo tàng của Giáo sư Graeme Were cùng những nội dung Giáo sư đang quan tâm tại Hội An sẽ mở ra cơ hội hợp tác về chuyên môn để thành phố Hội An tiếp tục thực hiện tốt công tác quản lý, bảo tồn phát huy di sản văn hóa ♦

Triển lãm “Không gian Di sản văn hóa Việt Nam” tại thành phố Hội An Cẩm Giang



Nằm trong chuỗi hoạt động Năm Du lịch Quốc gia 2022 tại tỉnh Quảng Nam, từ ngày 8-13/7/2022, tại Vườn tượng An Hội, thành phố Hội An, Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch phối hợp với Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Nam tổ chức triển lãm với chủ đề “Không gian Di sản văn hóa Việt Nam”. Có hơn 30 tỉnh, thành phố trên cả nước tham gia các hoạt động này. Nội dung của triển lãm gồm các chủ đề “Hành trình qua những miền di sản Việt Nam”, “Việt Nam quê hương tôi”, “Du lịch qua những làng nghề truyền thống Việt Nam”, “Sắc màu di sản”, “Hành trình của những cảm xúc”. Bên cạnh đó, còn có hoạt động giao lưu văn hóa nghệ thuật quần chúng “Sắc màu di sản”; trình diễn lễ hội, trò chơi dân gian và các hoạt động giao lưu văn hóa cộng đồng của các địa phương.

Tham gia triển lãm này, thành phố Hội An phối hợp với huyện Duy Xuyên, Sở Công thương Quảng Nam, Ban Quản lý Di tích và Danh thắng Quảng Nam, Bảo tàng Quảng Nam tổ chức trưng bày ảnh với chủ đề “Sắc màu Di sản Quảng Nam”.

Triển lãm “Không gian Di sản văn hóa Việt Nam” tại thành phố Hội An là hoạt động nghệ thuật nhằm giới thiệu, quảng bá, tôn vinh các giá trị di sản văn hóa và thiên nhiên độc đáo của Việt Nam đã được UNESCO vinh danh. Đây cũng là dịp quảng bá tiềm năng, những giá trị văn hóa đặc sắc, sức hấp dẫn du lịch “xanh” của Hội An, Quảng Nam nói riêng và Việt Nam nói chung đến người dân cả nước và bạn bè quốc tế, qua đó góp phần nâng cao ý thức, tinh thần trách nhiệm của cộng đồng, đặc biệt là thế hệ trẻ Hội An trong việc bảo tồn, gìn giữ, phát huy di sản văn hóa địa phương. Đồng thời góp phần tăng cường sự giao lưu, liên kết giữa các địa phương trong việc tổ chức các hoạt động giới thiệu, quảng bá tiềm năng văn hóa và du lịch giữa các vùng miền trong cả nước ♦

Tọa đàm “Bảo tồn, phát huy nghệ truyền thống và văn nghệ dân gian ở Hội An hướng đến thành phố sáng tạo”

Khánh Vân



Hưởng ứng các hoạt động trong khuôn khổ “Năm Du lịch Quốc gia – Quảng Nam 2022 - Điểm đến du lịch

xanh” và thực hiện Kế hoạch số 1437/UBND ngày 02/6/2022 của UBND thành phố Hội An về việc Tổ chức sự kiện “Nét hoa nghệ Hội An”, chiều ngày 15/7/2022, Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An chủ trì tổ chức Tọa đàm “Bảo tồn, phát huy nghệ truyền thống và văn nghệ dân gian ở Hội An hướng đến thành phố sáng tạo”. Tham dự buổi tọa đàm có ông Nông Quốc Thành - Phó Cục trưởng Cục Di sản Văn hóa, bà Nguyễn Thị Thu Trang - Trưởng phòng Quản lý Di sản Văn hóa phi vật thể, Cục Di sản Văn hóa; bà Đỗ Thị Thanh Thủy - Trưởng ban Nghiên cứu Văn hóa, Viện Văn hóa Nghệ thuật quốc gia, cùng hơn 50 đại biểu là các sở, ban ngành tỉnh Quảng Nam và UBND thành phố Hội An, các nhà nghiên cứu, nhà khoa học trong và ngoài nước.

Có 20 bài tham luận của các học giả, nhà nghiên cứu, các chuyên gia, các cơ quan chuyên môn quản lý về lĩnh vực nghệ thủ công và văn nghệ dân gian của Trung ương và địa phương tham gia tọa đàm. Với nội dung làm sáng tỏ giá trị của nghệ truyền thống và văn nghệ dân gian Hội An trong con đường phát triển bền vững của thành phố Hội An.

Tại buổi tọa đàm đã lắng nghe những báo cáo tham luận và ý kiến trao đổi về giá trị, vai trò của nghệ thủ công và văn nghệ dân gian, thực trạng bảo tồn và phát huy, chính sách và những vấn đề đặt ra trong thời gian tới, tầm nhìn và hành động để đáp ứng tiêu chí về thành phố sáng tạo. Thông qua buổi tọa đàm, góp phần tuyên truyền nâng cao nhận thức, tầm quan trọng trong việc gìn giữ, bảo vệ và phát huy di sản văn hóa phi vật thể của người dân Hội An nói riêng, Quảng Nam nói chung

Lễ đón nhận danh hiệu Di sản Văn hóa phi vật thể Quốc gia nghề trồng rau Trà Quế, xã Cẩm Hà, thành phố Hội An

Ngọc Hương



Ngày 4/4/2022, Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch ban hành Quyết định số 784/QĐ-BVHTTDL công nhận nghề trồng rau Trà Quế, xã Cẩm Hà, thành phố Hội An là Di sản Văn hóa phi vật thể Quốc gia. Trong khuôn khổ chương trình “Nét hoa nghệ Hội An”, vào sáng ngày 16/7/2022, thành phố Hội An tổ chức Lễ đón nhận danh hiệu Di sản Văn hóa phi vật thể Quốc gia nghề trồng rau Trà Quế. Tham dự buổi lễ có ông Nông Quốc Thành - Phó Cục trưởng Cục Di sản văn hóa - Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch, bà Đỗ Thị Thanh Thủy - Trưởng ban Nghiên cứu Văn hóa, Viện Văn hóa Nghệ thuật Quốc gia Việt Nam, lãnh đạo các sở, ban ngành tỉnh Quảng Nam; lãnh đạo thành phố Hội An và các phòng, ban của thành phố, cùng lãnh đạo xã Cẩm Hà và bà con nhân dân thôn Trà Quế.

Tại buổi lễ, đại diện lãnh đạo thành phố Hội An có bài phát biểu trong đó nhấn mạnh “Chúng ta đón nhận di sản văn hóa phi vật thể quốc gia “Nghề trồng rau Trà Quế” trong niềm phấn khởi, tự hào nhưng đi cùng với đó là trọng trách to lớn đặt ra phải quản lý, bảo tồn và phát huy tốt giá trị vốn có của

di sản để những giá trị đó được lan tỏa không chỉ trong cộng đồng dân cư mà còn đến với bạn bè gần xa”. Đồng thời cũng gửi lời cảm ơn đến Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch, Cục Di sản Văn hóa, UBND tỉnh Quảng Nam, Sở Văn hóa, Thể thao và Du lịch tỉnh đã quan tâm chỉ đạo, tạo điều kiện và các cơ quan chuyên môn, các nhà nghiên cứu đã tư vấn, hỗ trợ trong suốt quá trình xây dựng và đệ trình hồ sơ.

Việc công nhận nghề trồng rau Trà Quế là Di sản Văn hóa phi vật thể Quốc gia cũng như việc tổ chức lễ đón nhận danh hiệu này không chỉ là sự ghi nhận, vinh danh giá trị lịch sử, văn hóa và vai trò của nghề mà còn tạo điều kiện, động lực để cộng đồng gìn giữ, phát huy tốt hơn trong tương ◈

**Bàn giao đưa vào sử dụng di tích
nhà số 154/2 Trần Phú,
phường Minh An
Trần Huy**



Sáng ngày 26/7/2022, Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An phối hợp cùng địa phương và các ban ngành trên địa bàn thành phố Hội An tiến hành nghiệm thu, bàn giao đưa vào sử dụng di tích nhà số 154/2 Trần Phú, phường Minh An.

Nhà số 154/2 Trần Phú là di tích loại 3 trong khu vực I Khu phố cổ Hội An, thuộc sở hữu nhà nước. Theo quyết định của UBND thành phố, kinh phí tu bổ được hỗ trợ 100%, từ nguồn chi thường xuyên có tính chất xây dựng cơ bản được phân bổ cho Trung tâm năm 2022. Công ty TNHH Xây dựng Kim An là đơn vị thi công, thời gian hoàn thành là 60 ngày.

Những nội dung được đầu tư gồm: Đốn hạ cây xanh phủ lên mái; Sửa chữa hệ mái ngói âm dương (*gồm đòn tay, rui, mái ngói âm dương, sê nô mái*); Trầy bỏ da tường cũ, gia cố lại một số vị trí tường bị nứt, trát lại tường và quét vôi toàn bộ công trình.

Việc tu bổ, bàn giao đưa vào sử dụng di tích trên nhằm lưu giữ, bảo tồn kiến trúc truyền thống của địa phương; bảo đảm tính nguyên gốc, ổn định cho di tích, phát huy và nâng cao nhận thức của cộng đồng dân cư trong việc gìn giữ và bảo tồn các giá trị văn hóa, lịch sử ◈

Tiếp và làm việc với Học viện Chính trị khu vực II và III (*Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh*)

Phòng TLTTDS

Vào chiều ngày 4/8/2022, thực hiện sự chỉ đạo của UBND Thành phố, Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An



An đã có buổi tiếp và làm việc với Đoàn công tác Học viện Chính trị khu vực II và III (*Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh*) do TS.Nguyễn Thị Kim Liên Trưởng Khoa Văn hóa và Phát triển thuộc Học viện Chính trị khu vực II làm Trưởng đoàn. Nội dung chuyến công tác lần này của đoàn là tìm hiểu, nghiên cứu công tác quản lý, bảo tồn di sản văn hóa Hội An, cũng như việc phát huy các giá trị di sản văn hóa phục vụ hoạt động du lịch Hội An trong thời gian đến.

Tại buổi làm việc, ông Phạm Phú Ngọc – Giám đốc Trung tâm đã trình bày khái quát công tác quản lý, bảo tồn và phát huy di sản văn hóa Hội An trong thời gian qua, trong đó nhấn mạnh công tác bảo tồn, phát huy di sản văn hóa Hội An phục vụ phát triển du lịch tại địa phương sau thời gian dài ảnh hưởng của dịch bệnh.

Kết thúc buổi làm việc, TS. Nguyễn Thị Kim Liên thay mặt đoàn cảm ơn Trung tâm đã đón tiếp và dành thời gian làm việc với đoàn. Những nội dung trao đổi tại buổi làm việc góp phần cung cấp những thông tin hữu ích cho công tác giảng dạy và nghiên cứu khoa học của các giảng viên Khoa Văn hóa và Phát triển ♦

Bàn giao mặt bằng thi công xử lý mỗi một di tích ngoài Khu phố cổ Hội An

Trung Hưng

Vào sáng ngày 8/8/2022, Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An phối hợp với các địa phương, cơ quan, ban ngành trên địa bàn thành phố Hội An tiến hành bàn giao mặt bằng thi



công xử lý côn trùng hại gỗ (mỗi một) tại các di tích ngoài Khu phố cổ Hội An.

Tổng số di tích được thực hiện xử lý mỗi một lần này là 29 di tích gồm: Miếu Trung Giang hạ, Tịnh xá Ngọc Châu và nhà thờ tộc Nguyễn Đình ở Cẩm Châu; nhà thờ tộc Huỳnh Đắc và chùa Cẩm Giác ở Cẩm Nam; miếu Thổ thần ở Cẩm An; chùa Long An ở Cửa Đại; đình Xuân Mỹ, chùa Long Tuyền, Khu miếu Ấp Thanh Chiêm, nhà thờ tộc Nguyễn Văn, nhà thờ tộc Nguyễn Văn (phái nhì) và nhà ông Lê Bàn ở Thanh Hà; chùa Chúc Thánh ở Tân An; miếu An Hòa, nhà thờ tộc Lê và nhà thờ tộc Châu ở Sơn Phong; miếu Hà Tân, nhà bà Huỳnh Thị Liễu, nhà ông Huỳnh Cường và nhà ông Trương Kim Sen ở Cẩm Kim; đình Thanh Tam ở Cẩm Thanh; đình Tiền Hiền, miếu tổ nghề Yên, miếu Cô, lăng ông Ngự, chùa Hải Tạng, Tịnh xá Ngọc Truyền và Tịnh xá Ngọc Hương ở Tân Hiệp.

Các di tích được xử lý mỗi một bằng các biện pháp kỹ thuật như: Diệt mỗi bằng phương pháp như: Diệt và phòng mỗi cho các cấu kiện gỗ; lắp đặt hệ thống trạm để ngăn chặn và kiểm soát tình trạng mỗi gây hại. Đơn vị thi công là Công ty TNHH diệt mỗi và côn trùng Phúc Hưng, thời gian thực hiện 75 ngày.

Việc xử lý mỗi một gây hại cho những di tích ngoài Khu phố cổ góp phần ngăn chặn tình trạng xâm hại di tích bởi mỗi một, qua đó bảo vệ những giá trị kiến trúc nghệ thuật cũng như tuổi thọ của di tích, đồng thời góp phần bảo tồn bền vững di sản văn hóa Hội An

Tổ chức hoạt động giới thiệu sách Chùa Cầu

Phòng TLTTDS



Chùa Cầu - Cầu Nhật Bản - Lai Viễn Kiều là công trình kiến trúc nghệ thuật độc đáo không chỉ ở Việt Nam mà còn hiếm thấy trên thế giới. Như tên gọi, di tích đặc biệt này là sự hội tụ, sự kết hợp hòa quyện các thành phần, các giá trị văn hóa nội sinh và ngoại nhập, phương Đông – phương Tây, tạo nên một chính thể đa dạng trong thống nhất, trở thành biểu trưng của thành phố Hội An.

Nhận thấy những giá trị đặc biệt của di tích này, vừa qua Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An đã tổ chức nội dung thảo luận và in ấn ấn phẩm sách “Chùa Cầu”. Ấn phẩm này được xuất bản nhằm thông tin về các kết quả đã nghiên cứu, trao đổi thêm về quan điểm, giải pháp tu bổ,

đồng thời giới thiệu dự án tu bổ Chùa Cầu sắp triển khai.

Nằm trong sự kiện “*Giao lưu văn hóa Hội An - Nhật Bản*”, lần thứ 18, năm 2022 do UBND thành phố Hội An tổ chức, Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An đã tổ chức buổi giới thiệu về sách Chùa Cầu vào ngày 28/8/2022, tại số nhà 106 Bạch Đằng, phường Minh An. Buổi giới thiệu sách với sự tham dự của đại biểu các cơ quan ban ngành, các di tích ở Khu phố cổ, các nhà nghiên cứu địa phương.

Việc tổ chức buổi giới thiệu sách Chùa Cầu nhằm trao đổi bổ khuyết thông tin, tuyên truyền quảng bá về giá trị lịch sử - văn hóa của di tích, đặc biệt là thông tin về dự án tu bổ Chùa Cầu đến với cộng đồng dân cư địa phương và du khách, qua đó nhằm tranh thủ ý kiến của cộng đồng, các nhà nghiên cứu, chuyên gia để công tác tu bổ, trùng tu Chùa Cầu đạt kết quả tốt nhất trong thời gian đến

Triển khai sưu tầm tư liệu, hiện vật kết nghĩa giữa thành phố Hội An - thành phố Thanh Hóa

Lê Thị Tuấn

Thực hiện Chỉ thị số 11 - CT/TU, ngày 12/01/2022 của Thành ủy Hội An và Kế hoạch số 956/KH-UBND, ngày 18/4/2022 của UBND thành phố Hội An về việc sưu tầm tư liệu và hiện vật kết nghĩa giữa thành phố Hội An - thành phố Thanh Hóa, cũng như Quyết định số 759/QĐ-UBND, ngày 09/6/2022 của UBND Thành phố về việc thành lập Tổ Sưu tầm tư liệu, hiện



vật kết nghĩa giữa hai thành phố, vào ngày 23/8/2022, Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An - cơ quan được giao nhiệm vụ trực Ban Chỉ đạo sưu tầm tư liệu, hiện vật đã tổ chức buổi họp triển khai công tác sưu tầm.

Theo kế hoạch, nội dung sưu tầm tập trung 4 chủ đề chính: Hội An - Thanh Hóa chung một cội nguồn; Thành phố Hội An - thành phố Thanh Hóa son sắt thủy chung (*giai đoạn 1961-1975*); Thành phố Thanh Hóa - thành phố Hội An chung tay xây dựng quê hương đất nước (*giai đoạn 1975 đến nay*); Tiếp nối truyền thống thành phố Hội An - thành phố Thanh Hóa hướng đến tương lai. Công tác sưu tầm thực hiện 2 đợt, đợt 1 từ ngày 30/8 đến ngày 10/9/2022; đợt 2 từ cuối tháng 9 đến cuối tháng 11/2022. Phạm vi sưu tầm tại thành phố Hội An và thành phố Thanh Hóa.

Việc sưu tầm tư liệu, hiện vật kết nghĩa giữa thành phố Hội An - thành phố Thanh Hóa có ý nghĩa chính trị hết sức quan trọng nhằm kịp thời tập hợp, lưu giữ, bảo quản những tư liệu, hiện vật quý, tạo cơ sở hiện vật và thông tin khoa học hướng đến thiết lập nhà Trưng bày truyền thống kết nghĩa Thanh Hóa - Hội An trong thời gian đến ♦

Đoàn công tác cơ quan Hợp tác Nhật Bản (JICA) làm việc với Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An

Bảo Vy



Căn cứ Công văn số 686.2022/JICA.RQ ngày 04/8/2022 của Văn phòng JICA Việt Nam về việc phái cử Đoàn công tác của JICA đến làm việc tại thành phố Hội An từ ngày 25/8/2022 - 30/8/2022, trong đó có nội dung làm việc về Dự án tu bổ Chùa Cầu do Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An là cơ quan chủ trì triển khai. Đoàn công tác gồm 5 thành viên do ông Ihara Hidenori - Phó Trưởng Đại diện Văn phòng JICA Việt Nam làm Trưởng đoàn. Theo chương trình, đoàn công tác khảo sát thực tế tại di tích Chùa Cầu và làm việc tại trụ sở của Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An với những nội dung chính như: Trao đổi về Dự án tu bổ di tích Chùa Cầu, chia sẻ nội dung lý thuyết về các chủ đề liên quan đến công tác tu bổ như tạo lập 3D, xây dựng video, hệ thống GIS, Metaverse; tham gia buổi giới thiệu, giao lưu về ấn phẩm sách Chùa Cầu tại số nhà 106 Bạch Đằng.

Vào ngày 29/8/2022, trong buổi làm việc với Trung tâm và các đơn vị tư vấn liên quan đến Dự án tu bổ di tích Chùa Cầu có sự tham gia trực tuyến của

đại diện Tổng cục văn hóa Nhật Bản qua nền tảng Zoom.

Chương trình làm việc của Đoàn công tác Cơ quan Hợp tác Nhật Bản (JICA) với Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An diễn ra trong những ngày thành phố Hội An tổ chức sự kiện Giao lưu văn hóa Hội An - Nhật Bản lần thứ 18 năm 2022 với nhiều hoạt động văn hóa đặc sắc sẽ góp phần thắt chặt thêm mối quan hệ hữu nghị giữa Hội An - Nhật Bản

**Tổ chức các hoạt động
kỷ niệm 135 năm ngày mất
Chí sĩ Nguyễn Duy Hiệu**

Nguyễn Cường



Chí sĩ Nguyễn Duy Hiệu sinh năm 1847, tại ấp Bến Trê - làng Thanh Hà, nay là thôn Bến Trê, xã Cẩm Hà, thành phố Hội An. Cuộc đời của Chí sĩ Nguyễn Duy Hiệu gắn liền với phong trào đấu tranh yêu nước quy mô nhất trên địa bàn Quảng Nam vào cuối thế kỷ XIX là phong trào Nghĩa hội Quảng Nam (1885-1887). Không chỉ là thủ lĩnh của Nghĩa hội, vị chỉ huy kiệt xuất với những trận đánh lẫy lừng, Chí sĩ Nguyễn Duy Hiệu còn là vị lãnh đạo có tài thao lược cả về quân sự, chính trị, xã hội, văn hóa... Sau thất bại của phong trào Nghĩa hội, Chí sĩ Nguyễn Duy Hiệu bị thực dân Pháp hành

hình tại pháp trường An Hòa, Huế đúng vào ngày Rằm tháng Tám năm Đinh Hợi (1887).

Năm 2022 là năm tròn 135 năm ngày mất của Chí sĩ Nguyễn Duy Hiệu (1847-1887). Nhằm tưởng nhớ đến công lao to lớn của Chí sĩ Nguyễn Duy Hiệu và các tầng lớp Nhân dân Hội An trong phong trào Nghĩa hội Quảng Nam, qua đó giáo dục truyền thống yêu nước, tinh thần đấu tranh dựng nước và giữ nước của cha ông ta đối với thế hệ trẻ hôm nay; ngày 29/8/2022, UBND thành phố Hội An ban hành kế hoạch số 2397/KH-UBND về Tổ chức các hoạt động kỷ niệm 135 năm ngày mất Chí sĩ Nguyễn Duy Hiệu (1887-2022). Theo kế hoạch sẽ có 03 hoạt động chính là công tác thông tin, tuyên truyền; tổ chức lễ dâng hương tại tượng đài, phần mộ và nhà thờ Chí sĩ; tổ chức lễ gắn biển tên cầu Nguyễn Duy Hiệu. Các hoạt động được giao cụ thể cho các ban, ngành, địa phương liên quan và hiện đang tích cực xúc tiến triển khai thực hiện để đảm bảo ý nghĩa thiết thực của hoạt động kỷ niệm này

Hội thảo khoa học “Bảo tồn và phát huy giá trị các Khu Di sản Thế giới tại Việt Nam trong bối cảnh hậu COVID-19 và Quản lý Di sản Văn hóa và Thiên nhiên Thế giới ở Việt Nam theo Công ước Di sản Thế giới (Kỷ niệm 50 năm Công ước về Bảo vệ Di sản Văn hóa và Thiên nhiên Thế giới)” tại thành phố Hội An

Khieu Thị Hoài

Vào ngày 14/9 này, tại Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An (10B Trần Hưng Đạo, Hội An, Quảng Nam) đã diễn ra hội thảo khoa học với



chủ đề “*Bảo tồn và phát huy giá trị các Khu Di sản Thế giới tại Việt Nam trong bối cảnh hậu Covid-19 và Quản lý Di sản Văn hóa và Thiên nhiên Thế giới ở Việt Nam theo Công ước Di sản thế giới (Kỷ niệm 50 năm Công ước về Bảo vệ Di sản Văn hóa và Thiên nhiên Thế giới)*”.

Hội thảo này được Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch (Bộ VHTTDL) thống nhất chủ trương tại Quyết định số 1807/QĐ-BVHTTDL ngày 01/08/2022. Theo đó, Bộ VHTTDL giao Cục Di sản Văn hóa chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan (Văn phòng UNESCO tại Việt Nam và Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An) tổ chức.

Mục đích của hội thảo nhằm: Đánh giá thực trạng quản lý các khu di sản thế giới tại Việt Nam trong thời gian qua và đề xuất giải pháp bảo vệ và phát huy giá trị Di sản Văn hóa và Thiên nhiên Thế giới trong bối cảnh hậu COVID-19; tiếp cận các xu thế mới của thế giới trong quản lý, bảo tồn và phát huy giá trị Di sản Văn hóa và Thiên nhiên Thế giới; những vấn đề trong hoạt động bảo vệ và phát huy giá trị Di sản Văn hóa và Thiên nhiên Thế giới ở Việt Nam trong bối cảnh hiện nay hướng tới mục tiêu phát triển bền vững.

Hội thảo cũng là hoạt động kỷ niệm 50 năm Công ước UNESCO năm 1972

về Bảo vệ Di sản Văn hóa và Thiên nhiên Thế giới ở Việt Nam, hướng tới mục tiêu Việt Nam ứng cử vào Ủy ban Di sản Thế giới giai đoạn 2023 - 2027.

Hội thảo có sự tham dự của các đại biểu lãnh đạo Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch; Hội đồng Di sản văn hóa quốc gia; Ủy ban Quốc gia UNESCO Việt Nam; Văn phòng UNESCO Hà Nội; Đại diện các Ban/Trung tâm quản lý di sản thế giới; Các cơ quan nghiên cứu Trung ương và các chuyên gia, các nhà khoa học Trung ương và địa phương; Đại diện lãnh đạo tỉnh Quảng Nam và thành phố Hội An cùng các sở, ban, ngành liên quan.

Hội thảo đã diễn ra trong không khí khoa học, cởi mở. Nhiều báo cáo tham luận và ý kiến phát biểu tại hội thảo hết sức sát thực, cấp thiết nhằm bảo tồn và phát huy di sản văn hóa thế giới nói riêng, di sản văn hóa nói chung trong bối cảnh hậu covid cũng như lâu dài sau này. ♦

Tiếp và làm việc với

Đoàn công tác Khu di tích Chủ tịch Hồ Chí Minh tại Phủ Chủ tịch (Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch)

Phòng Bảo tàng

Vào chiều ngày 15/9/2022, Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An đã có buổi tiếp và làm việc với Đoàn công tác Khu di tích Chủ tịch Hồ Chí Minh tại Phủ Chủ tịch (Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch). Mục đích chuyến công tác của đoàn là tìm hiểu, trao đổi kinh nghiệm trong việc triển khai đề án Giáo dục di sản trong học đường ở Hội An nhằm thực hiện đề tài nghiên cứu khoa học và công nghệ cấp Bộ với chủ đề “*Ứng dụng công nghệ trong việc xây dựng chương trình giáo*



dục di sản cho học sinh tại Khu di tích Chủ tịch Hồ Chí Minh tại Phủ Chủ tịch”.

Tại buổi làm việc, lãnh đạo Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An và Phòng Giáo dục - Đào tạo Hội An đã có những trao đổi, chia sẻ những kết quả đạt được trong việc đưa di sản văn hóa Hội An vào trường học, đặc biệt Trung tâm đã phối hợp với các ban ngành liên quan biên soạn bộ tài liệu giáo dục di sản trong học đường dành cho cấp tiểu học và đưa vào chương trình giảng dạy trong năm học 2022 - 2023; đang triển khai biên soạn nội dung bộ tài liệu giáo dục di sản trong học đường dành cho cấp Trung học cơ sở.

Sau buổi làm việc tại Trung tâm, Đoàn công tác Khu di tích Chủ tịch Hồ Chí Minh đã tham quan di tích Chùa Cầu và tham dự buổi dạy thực tế tại Trường Tiểu học Phù Đồng về chủ đề “Di tích Chùa Cầu ở Hội An” ♦

Bàn giao mặt bằng thi công tu bổ hạng mục Trưng bày, giới thiệu di tích nhà lao Hội An

Trung Hưng

Vào sáng ngày 16/9/2022, Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An đã phối hợp với các ban ngành trên địa bàn thành phố và UBND phường Sơn Phong tiến hành bàn giao mặt bằng



thi công tu bổ hạng mục Trưng bày, giới thiệu di tích nhà lao thuộc Dự án đầu tư tu bổ, tôn tạo di tích nhà lao Hội An. Đơn vị thi công là Công ty Cổ phần đầu tư Xây dựng và Mỹ thuật Hà Nội. Nội dung và quy mô đầu tư gồm:

Hạng mục Nhà hội trường: Thiết lập thành khu vực trưng bày tư liệu, hiện vật liên quan đến nhà lao Hội An, gồm: Tư liệu, hiện vật đã được thu thập, sưu tầm trong thời gian qua theo từng chủ đề; thiết lập sa bàn mô hình tổng thể nhà lao.

Hạng mục Nhà giam nam: Trưng bày hình ảnh trong quá trình thực hiện dự án tu bổ, tôn tạo; thiết lập các bảng thông tin giới thiệu chi tiết về lịch sử, giá trị, chế độ giam cầm, sinh hoạt và hoạt động đấu tranh của tù nhân,... ở nhà lao; chiếu phim tư liệu; thiết lập mô hình manocanh phục dựng lại cảnh tù nhân bị giam cầm trước đây theo từng chủ đề, mỗi chủ đề kết hợp các bảng thông tin thuyết minh liên quan.

Hạng mục Xà lim: Thiết lập hệ thống manocanh về cảnh giam giữ tù nhân và chế độ kiểm soát gắt gao của địch được thể hiện trong 4 phòng giam, trong đó: cảnh tù nhân nhận cơm (1 phòng), các phòng còn lại là các tư thế khác nhau của tù nhân (*nằm, ngồi, đứng,...*) ♦

VĂN BẢN PHÁP QUY

TRÍCH GIỚI THIỆU CÔNG ƯỚC BẢO VỆ DI SẢN VĂN HÓA VÀ THIÊN NHIÊN THẾ GIỚI

Đại hội đồng Tổ chức Giáo dục, Khoa học và Văn hóa của Liên Hợp Quốc họp tại Paris từ ngày 17 tháng 10 đến ngày 21 tháng 11 năm 1972, khóa họp lần thứ 17 đã thông qua Công ước Bảo vệ Di sản văn hóa và thiên nhiên thế giới vào ngày 16 tháng 11 năm 1972. Nhân kỷ niệm 50 năm thực hiện Công ước Bảo vệ Di sản văn hóa và thiên nhiên thế giới (1972-2022), trong Tập Thông tin nghiên cứu Bảo tồn Di sản số này, Ban Biên soạn xin trích giới thiệu nội dung Phần I, II và III của Công ước này.

I. ĐỊNH NGHĨA DI SẢN VĂN HOÁ VÀ THIÊN NHIÊN

Điều 1. Vì mục đích của Công ước này, những đối tượng sau đây được coi là “di sản văn hóa”:

Các di tích: các công trình kiến trúc, các công trình điêu khắc và hội họa, các yếu tố hoặc cấu trúc có tính chất khảo cổ học, các dấu khắc, nơi cư trú hang động và tổ hợp các đặc điểm, có Giá trị Nổi bật Toàn cầu xét theo quan điểm lịch sử, nghệ thuật hay khoa học;

Các nhóm công trình xây dựng: các nhóm công trình riêng lẻ hoặc liên hoàn mà, do kiến trúc, tính đồng nhất hoặc vị trí của chúng trong cảnh quan có Giá trị Nổi bật Toàn cầu xét theo quan điểm lịch sử, nghệ thuật hay khoa học;

Các di chỉ: các công trình của con người hoặc công trình kết hợp giữa con người và thiên nhiên, và các khu vực gồm có các di chỉ khảo cổ có Giá trị Nổi bật Toàn cầu xét theo quan điểm lịch sử, thẩm mỹ, dân tộc học hay nhân học.

Điều 2. Vì mục đích của Công ước này, những đối tượng sau đây sẽ được coi là “di sản thiên nhiên”:

Các đặc điểm thiên nhiên bao gồm các kiến tạo vật lý hoặc sinh học hay các nhóm kiến tạo tương tự có Giá trị Nổi bật Toàn cầu xét theo quan điểm thẩm mỹ hoặc khoa học;

Các kiến tạo địa chất, địa lý thiên nhiên và các khu vực được phân định rạch ròi là môi trường sống của các loài động vật và thực vật bị đe dọa có Giá trị Nổi bật Toàn cầu xét theo quan điểm khoa học hoặc bảo tồn;

Các di chỉ thiên nhiên hoặc các khu vực thiên nhiên được phân định rạch ròi có Giá trị Nổi bật Toàn cầu xét theo quan điểm khoa học, bảo tồn hay vẻ đẹp thiên nhiên.

Điều 3. Mỗi quốc gia Thành viên của Công ước này cần xác định và phân định các di sản nằm trên lãnh thổ của

mình như được nêu tại các Điều 1 và 2 trên đây.

II. BẢO VỆ CẤP ĐỘ QUỐC GIA VÀ QUỐC TẾ ĐỐI VỚI DI SẢN VĂN HÓA VÀ THIÊN NHIÊN

Điều 4. Mỗi Quốc gia Thành viên của Công ước này tự nhận trách nhiệm đảm bảo việc xác định, bảo vệ, bảo tồn, giới thiệu và truyền lại cho các thế hệ tương lai di sản văn hóa và thiên nhiên như đề cập tại các Điều 1 và 2 nằm trên lãnh thổ của mình. Mỗi Quốc gia sẽ làm mọi điều có thể vì mục tiêu này, sử dụng tối đa các nguồn lực của chính mình và, nếu phù hợp, với sự hỗ trợ và hợp tác quốc tế có thể huy động đặc biệt là về tài chính, nghệ thuật, khoa học và kỹ thuật.

Điều 5. Để đảm bảo rằng những biện pháp hữu hiệu và tích cực sẽ được thực hiện để bảo vệ, bảo tồn và giới thiệu di sản văn hóa và thiên nhiên có trên lãnh thổ mình, Quốc gia Thành viên Công ước này sẽ nỗ lực hết sức và phù hợp với điều kiện của từng Quốc gia, trong việc:

(a) Thực hiện một chính sách chung nhằm trao cho di sản văn hóa và thiên nhiên một chức năng trong đời sống của cộng đồng và đưa việc bảo vệ di sản đó vào các chương trình quy hoạch toàn diện;

(b) Thiết lập, nếu chưa có, trên lãnh thổ của mình một hoặc nhiều cơ quan bảo vệ, bảo tồn và giới thiệu di sản văn hóa và thiên nhiên với đội ngũ nhân viên phù hợp và các phương tiện để giúp họ hoàn thành nhiệm vụ;

(c) Tiến hành nghiên cứu khoa học kỹ thuật và xác lập các phương pháp hoạt động để quốc gia đó có thể đối phó với những hiểm họa đe dọa di sản văn hóa và thiên nhiên của mình;

(d) Tiến hành những biện pháp thích hợp về luật pháp, khoa học, kỹ thuật, hành chính và tài chính cần thiết cho việc xác định, bảo vệ, bảo tồn, giới thiệu và phục hồi di sản đó;

(e) Khuyến khích thiết lập hoặc phát triển các trung tâm đào tạo tầm quốc gia hoặc khu vực về bảo vệ, bảo tồn và giới thiệu di sản văn hóa và thiên nhiên, và khuyến khích nghiên cứu khoa học trong lĩnh vực này.

Điều 6.

1. Trong khi tôn trọng đầy đủ chủ quyền của các Quốc gia sở hữu di sản văn hóa và thiên nhiên nêu tại các Điều 1 và 2 trên lãnh thổ của mình, và không phương hại tới quyền về tài sản theo quy định của luật pháp quốc gia, các Quốc gia Thành viên Công ước này công nhận rằng tài sản đó là một di sản thế giới mà việc bảo vệ nó đòi hỏi sự hợp tác của toàn thể cộng đồng quốc tế.

2. Các Quốc gia Thành viên cam kết, theo các điều khoản trong Công ước này, giúp đỡ trong việc xác định, bảo tồn và giới thiệu di sản văn hóa và thiên nhiên như được nêu tại các đoạn 2 và 4 của Điều 11, nếu được Quốc gia có di sản trên lãnh thổ của họ yêu cầu.

3. Mỗi Quốc gia Thành viên của Công ước này cam kết không thực hiện các biện pháp chủ ý có thể phá hoại trực tiếp hoặc gián tiếp di sản văn hóa và thiên nhiên được nêu tại các Điều 1 và 2 có trên lãnh thổ các Quốc gia Thành viên khác của Công ước.

Điều 7. Vì mục đích của Công ước này, bảo vệ di sản văn hóa và thiên nhiên thế giới trên cấp độ quốc tế được hiểu là thiết lập một hệ thống hợp tác và hỗ trợ quốc tế nhằm giúp các Quốc gia Thành

viên của Công ước trong các nỗ lực của họ để bảo tồn và xác định di sản.

III. ỦY BAN LIÊN CHÍNH PHỦ BẢO VỆ DI SẢN VĂN HÓA VÀ THIÊN NHIÊN THẾ GIỚI

Điều 8.

1. Một Ủy ban Liên Chính phủ Bảo vệ Di sản Văn hoá và Thiên nhiên có Giá trị Nổi bật Toàn cầu, gọi là “Ủy ban Di sản Thế giới”, được thành lập trong khuôn khổ Tổ chức Giáo dục, Khoa học và Văn hóa Liên Hợp Quốc. Ủy ban sẽ gồm 15 Quốc gia Thành viên Công ước, được bầu ra tại Đại hội đồng của các Quốc gia Thành viên Công ước trong thời gian diễn ra khóa họp thường kỳ của Đại hội đồng Tổ chức Giáo dục, Khoa học và Văn hoá của Liên Hợp Quốc. Số lượng Quốc gia Thành viên của Ủy ban sẽ được tăng lên 21 kể từ khóa họp thường kỳ của Tổ chức Giáo dục, Khoa học và Văn hóa của Liên Hợp Quốc khi Công ước này có hiệu lực với ít nhất là 40 Quốc gia.

2. Việc bầu các thành viên của Ủy ban phải đảm bảo công bằng về đại diện của các vùng và các nền văn hóa khác nhau trên thế giới.

3. Một đại diện của Trung tâm Nghiên cứu Bảo tồn và Tu bổ Di sản Văn hoá Quốc tế (Trung tâm Rome), một đại diện của Hội đồng Di tích và Di chỉ Quốc tế (ICOMOS) và một đại diện của Hiệp hội Bảo tồn Thiên nhiên và Tài nguyên Thiên nhiên Quốc tế (IUCN), những đại diện của các tổ chức liên chính phủ hoặc phi chính phủ khác, có những mục tiêu tương tự, theo yêu cầu của các Quốc gia Thành viên Công ước trong các kỳ họp Đại hội đồng của Công ước trong các khoá họp thường kỳ của Đại hội đồng Tổ chức Giáo dục, Khoa

học và Văn hóa của Liên Hợp Quốc, có thể tham dự các khóa họp của Ủy ban với tư cách tư vấn.

Điều 9.

1. Nhiệm kỳ của các Quốc gia Thành viên Ủy ban Di sản Thế giới sẽ kéo dài từ khi kết thúc khóa họp thường kỳ của Đại hội đồng Tổ chức Giáo dục, Khoa học và Văn hóa của Liên Hợp Quốc mà họ được bầu đến khi kết thúc khóa họp thường kỳ thứ ba kế tiếp.

2. Tuy nhiên, nhiệm kỳ của một phần ba số thành viên được bầu tại lần bỏ phiếu thứ nhất, sẽ kết thúc vào cuối khoá họp thường kỳ đầu tiên của Đại hội đồng Tổ chức Giáo dục, Khoa học và Văn hoá của Liên Hợp Quốc sau khóa họp mà họ được bầu; và nhiệm kỳ của một phần ba số thành viên khác sẽ kết thúc vào cuối khóa họp thường kỳ lần thứ hai của Đại hội đồng diễn ra sau khóa họp mà họ được bầu. Tên của các thành viên này sẽ do Chủ tịch Đại hội đồng Tổ chức Giáo dục, Khoa học và Văn hóa của Liên Hợp Quốc lựa chọn bằng bốc thăm sau lần bầu cử đầu tiên.

3. Các Quốc gia Thành viên Ủy ban sẽ chọn những người có đủ năng lực trong lĩnh vực di sản văn hóa và thiên nhiên làm đại diện cho mình.

Điều 10.

1. Ủy ban Di sản Thế giới sẽ thông qua Quy chế Thủ tục của mình.

2. Bất cứ lúc nào, Ủy ban có thể mời tổ chức công, tư hoặc cá nhân tham gia các hội nghị của Ủy ban để tham vấn về những vấn đề cụ thể.

3. Ủy ban có thể lập ra những cơ quan tư vấn nếu thấy cần thiết cho việc thực hiện chức năng của mình.

Điều 11.

1. Theo mức độ có thể, mỗi Quốc gia Thành viên Công ước sẽ nộp cho Ủy ban Di sản Thế giới một danh mục các di sản hợp thành di sản văn hóa và thiên nhiên trên lãnh thổ của mình và phù hợp để đưa vào danh sách như được đề cập tại đoạn 2 của Điều này. Danh mục này, tuy chưa được coi là thật toàn vẹn, sẽ bao gồm hồ sơ tư liệu về địa điểm các di sản được nêu và ý nghĩa của nó.

2. Trên cơ sở danh mục do các Quốc gia nộp theo đoạn 1 của Điều này, Ủy ban sẽ kịp thời thiết lập, cập nhật và xuất bản “Danh sách Di sản Thế giới”, một danh sách các di sản là một phần của di sản văn hóa và thiên nhiên thế giới, như được định nghĩa tại các Điều 1 và 2 của Công ước, mà Ủy ban cho là có Giá trị Nổi bật Toàn cầu theo những tiêu chí do Ủy ban xác lập. Danh sách cập nhật sẽ được phát hành ít nhất hai năm một lần.

3. Việc đề cử di sản vào Danh sách Di sản Thế giới phải được sự đồng ý của Quốc gia liên quan. Việc đưa một di sản nằm trên một lãnh thổ mà chủ quyền và quyền tài phán thuộc về hơn một quốc gia sẽ không làm phương hại gì đến các quyền của các bên tranh chấp.

4. Mỗi khi tình hình đòi hỏi, Ủy ban sẽ thiết lập, cập nhật và xuất bản “Danh sách Di sản Thế giới đang bị Đe dọa”, một danh sách các di sản nằm trong Danh sách Di sản Thế giới cần phải bảo tồn đáng kể và có yêu cầu viện trợ như quy định của Công ước. Danh sách này sẽ bao gồm dự toán cho các hoạt động bảo tồn lớn đó. Danh sách có thể chỉ bao gồm những di sản văn hoá và thiên nhiên bị đe dọa bởi những hiểm họa nghiêm trọng và cụ thể, như các đe dọa bị tiêu huỷ do tốc độ suy thoái nhanh chóng, do

các dự án công cộng hoặc tư nhân quy mô lớn hoặc các dự án phát triển đô thị và du lịch nhanh chóng; hủy hoại do những thay đổi trong việc sử dụng hoặc trong quyền sở hữu đất đai; những thay đổi lớn do những nguyên nhân chưa biết; bỏ hoang; sự bùng nổ hoặc mối đe dọa của một cuộc xung đột vũ trang; thiên tai; hỏa hoạn nghiêm trọng, động đất, lở đất; núi lửa phun trào; thay đổi mực nước, lũ lụt, sóng thủy triều. Ủy ban có thể, vào bất kỳ lúc nào, trong trường hợp cấp bách, đưa các di sản vào Danh sách Di sản Thế giới đang bị Đe dọa và công bố danh mục đó ngay tức khắc.

5. Ủy ban sẽ xác định tiêu chí để công nhận một di sản thuộc nhóm di sản văn hóa và thiên nhiên vào một trong hai danh sách nêu tại các đoạn 2 và 4 của Điều này.

6. Trước khi từ chối một yêu cầu đề cử di sản vào một trong hai danh sách nêu tại các đoạn 2 và 4 của Điều này, Ủy ban sẽ tham vấn Quốc gia Thành viên sở hữu di sản văn hóa và thiên nhiên liên quan đến lãnh thổ của họ.

7. Ủy ban, với sự thỏa thuận của những Quốc gia liên quan, sẽ phối hợp và khuyến khích những nghiên cứu cần thiết cho việc lập ra các danh sách như được nêu tại các đoạn 2 và 4 của Điều này.

Điều 12. Việc một di sản văn hoá và thiên nhiên chưa có tên ở một trong hai danh sách nêu tại các đoạn 2 và 4 của Điều 11 hoàn toàn không có nghĩa rằng di sản này không có Giá trị Nổi bật Toàn cầu vì các mục đích khác bên cạnh mục đích đưa di sản vào hai danh sách đó.

Điều 13.

1. Ủy ban Di sản Thế giới sẽ tiếp nhận và nghiên cứu các yêu cầu viện trợ

quốc tế được các Quốc gia Thành viên của Công ước xây dựng đối với di sản là bộ phận cấu thành của di sản văn hóa hoặc thiên nhiên trên lãnh thổ của họ, và đã được đưa vào hoặc có thể thích hợp để đưa vào các danh sách nêu tại các đoạn 2 và 4, Điều 11. Mục đích của các yêu cầu đó là để đảm bảo sự bảo vệ, bảo tồn, giới thiệu hoặc phục hồi di sản đó.

2. Các yêu cầu viện trợ quốc tế nêu ở đoạn 1 của Điều này cũng có thể liên quan tới việc xác định di sản văn hóa hoặc thiên nhiên được xác định trong các Điều 1 và 2, khi mà những khảo sát sơ bộ cho thấy nên tiến hành điều tra thêm.

3. Ủy ban sẽ quyết định các hành động cần tiến hành liên quan đến các yêu cầu đó và nếu thích hợp, sẽ xác định tính chất và mức độ hỗ trợ của Ủy ban và cho phép người đại diện của Ủy ban ký kết các thỏa thuận cần thiết với chính phủ liên quan.

4. Ủy ban sẽ xác định một thứ tự ưu tiên cho các hoạt động của mình, trong đó Ủy ban sẽ luôn lưu tâm đến tầm quan trọng của các di sản văn hóa và thiên nhiên thế giới cần được bảo vệ, sự cần thiết của viện trợ quốc tế cho các di sản tiêu biểu nhất của môi trường thiên nhiên, hoặc cho thiên tài và lịch sử của các dân tộc trên thế giới, tính cấp thiết của công việc phải tiến hành, các nguồn lực sẵn có của các Quốc gia có di sản bị đe dọa, đặc biệt là khả năng gìn giữ bảo vệ di sản đó bằng các phương tiện của chính quốc gia này.

5. Ủy ban sẽ thiết lập, cập nhật và công bố một danh sách các di sản đã nhận viện trợ quốc tế.

6. Ủy ban sẽ quyết định việc sử dụng các nguồn ngân sách của Quỹ được

thành lập theo Điều 15 của Công ước này. Ủy ban sẽ tìm cách tăng thu cho ngân sách và sẽ thực thi tất cả các biện pháp hữu ích nhằm thực hiện mục tiêu này.

7. Ủy ban sẽ hợp tác với các tổ chức chính phủ và phi chính phủ quốc tế và quốc gia có mục tiêu tương tự các mục tiêu của Công ước. Để thực hiện các chương trình và các dự án của mình, Ủy ban có thể kêu gọi các tổ chức đó, nhất là Trung tâm Nghiên cứu Bảo tồn và Tu bổ Di sản Văn hoá Quốc tế (Trung tâm Rome), Hội đồng Di tích và Di chỉ Quốc tế (ICOMOS) và Hiệp hội Bảo vệ Thiên nhiên và Tài nguyên Thiên nhiên Quốc tế (IUCN), cũng như các tổ chức công và tư, và các cá nhân.

8. Các quyết định của Ủy ban sẽ dựa trên đa số là hai phần ba số thành viên có mặt và bỏ phiếu. Đa số thành viên của Ủy ban sẽ là số đại biểu tối thiểu cần thiết.

Điều 14.

1. Ủy ban Di sản Thế giới sẽ có một ban Thư ký giúp việc do Tổng Giám đốc Tổ chức Giáo dục, Khoa học và Văn hóa của Liên Hợp Quốc chỉ định.

2. Tổng Giám đốc Tổ chức Giáo dục, Khoa học và Văn hóa của Liên Hợp Quốc, tận dụng tối đa chuyên môn của Trung tâm Nghiên cứu Bảo tồn và Tu bổ Di sản Văn hoá Quốc tế (Trung tâm Rome), Hội đồng Di tích và Di chỉ Quốc tế (ICOMOS) và Hiệp hội Bảo vệ Thiên nhiên và Tài nguyên Thiên nhiên Quốc tế (IUCN) trong những lĩnh vực thuộc về thẩm quyền và khả năng của họ, có trách nhiệm xây dựng hồ sơ tư liệu và chương trình hợp của Ủy ban và đảm bảo việc thực thi các quyết định của Ủy ban ♦

THÀNH PHỐ CỔ ZABID - YEMEN

Sưu tầm và dịch: Bảo Vy



Zabid - Yemen được xem như một địa chỉ lịch sử và khảo cổ nổi bật bởi lối kiến trúc nội địa, quân sự và đô thị đan xen hài hòa. Thành phố cổ Zabid từng là thủ đô của Yemen từ thế kỷ 13 đến thế kỷ 15 và là một trong những trung tâm của Ả Rập và Hồi giáo trên thế giới, do phần lớn là sự nổi tiếng của Đại học Zabid, một trung tâm giáo dục Hồi giáo.

1. Giá trị nổi bật toàn cầu

Giới thiệu tổng quan

Zabid là một trong những thị trấn ven biển phía Tây Yemen, ở khu vực

Tehama, nằm trên ngã ba sông và vùng đồng bằng ngập lụt màu mỡ. Đây là một thị trấn thiết kế dạng hình tròn kiên cố với bốn cổng chính, toàn bộ nguồn nước của thị trấn được cung cấp bởi hệ thống các kênh đào rộng lớn. Thành cổ Zabid phát triển rực rỡ vào giai đoạn thịnh hành của Hồi giáo ở thế kỷ thứ 7. Sự phát triển của Zabid gắn liền với Ibn Ziyad, người được coi là đã sáng lập ra triều đại Zyadite, và được Caliph al-Mamun cử đến vùng đất này để giúp dập tắt một cuộc bạo loạn vào năm 820 sau Công nguyên.

Nhà thờ Hồi giáo vĩ đại đầu tiên của Zabid, còn được gọi là Nhà thờ Hồi giáo Asa'ir nằm ở phía Tây của thị trấn. Zabid là nơi tập trung nhiều nhà thờ Hồi giáo nhất ở Yemen, với khoảng 86 nhà thờ, chủ yếu là những công trình kiến trúc bằng gạch đơn giản, bên cạnh đó một số công trình xây bằng gạch và vữa, có trang trí chạm khắc tinh xảo. Mười bốn trong số các nhà thờ này có niên đại từ thời kỳ Rasulid - tất cả đều là madrasas - và là nhóm tòa nhà lớn nhất từ thời kỳ này ở Yemen.

Một mạng lưới các con hẻm hẹp trải dài khắp phố phường cùng với những tòa nhà mang đặc trưng của bán đảo Nam Ả Rập làm toát lên vẻ đẹp ấn tượng và thanh thoát cho cả thị trấn cổ kính. Những ngôi nhà được xây bằng gạch nung, có kiểu dáng cấu trúc gần tương tự nhau gồm một phòng khách, gian bếp, và



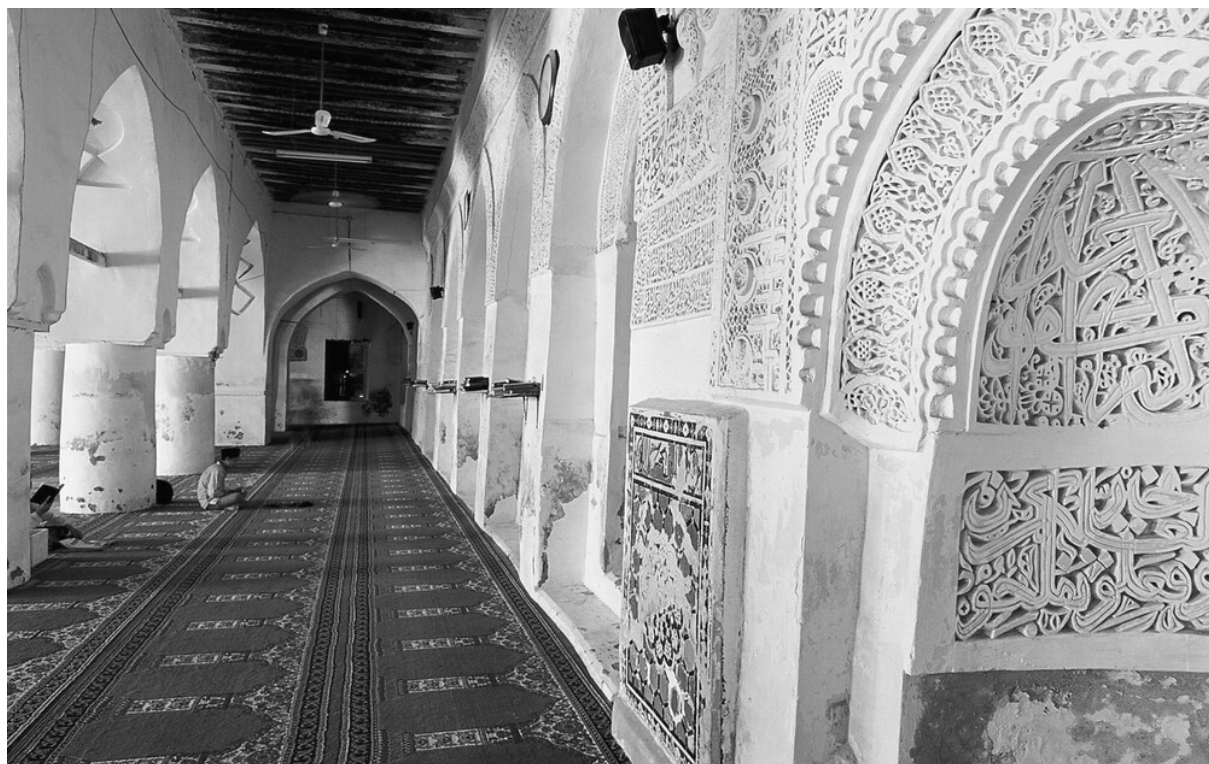
một một khoảng sân kín. Những ngôi nhà lớn hơn có thiết kế lên đến hai hoặc ba tầng với nội thất tinh xảo, và những bức tường gạch, góc ngách và trần nhà được chạm khắc một cách khéo léo.

Thành phố với những con phố nhỏ hẹp, những ngôi nhà truyền thống và những tòa tháp chót vót, tất cả tạo nên một quần thể kiến trúc đồng nhất phản ánh đặc điểm không gian ở thời kỳ đầu của Hồi giáo. Bao quanh thị trấn là các nghĩa trang, đáng chú ý là những nghĩa trang nằm về phía Tây – Bắc có các công trình nhà thờ Hồi giáo, giếng nước và hàng cây rợp bóng mát.

Nhờ sự nổi tiếng của các trường đại học Hồi giáo tại Zabid, nên thành phố cổ này được xem như cái nôi truyền bá đạo Hồi. Các nhà thờ Hồi giáo tiếp nhận rất nhiều sinh viên khắp Thế giới để có cơ hội lĩnh hội kiến thức Hồi giáo cũng như các lĩnh vực nghiên cứu khoa học khác nhau.

Tiêu chí (ii): Zabid được xem là một công trình lịch sử và khảo cổ nổi bật bởi lối kiến trúc nội địa, quân sự và đô thị (đây là thành phố duy nhất ở Yemen đảm bảo yếu tố hài hòa giữa bố cục của một thị trấn Hồi giáo điển hình, cùng với đó là các nhà thờ Hồi giáo, các khu chợ, và những dãy nhà của người dân địa phương). Các kiến trúc ở Zabid ảnh hưởng sâu sắc bởi phong cách của đồng bằng ven biển Yemen.

Tiêu chí (iv): Lối kiến trúc nội địa và quân sự, cũng như bố cục đô thị và phòng thủ của Zabid được thể hiện rõ nét qua các phế tích tường thành, tháp canh hay là thành quách tạo nên một di tích lịch sử và khảo cổ nổi bật. Kiến trúc nội địa của Zabid là ví dụ điển hình nhất cho không gian của một ngôi nhà sân



vườn theo phong cách Tihama, được tìm thấy trên một khu vực rộng lớn ở phần phía Nam của Bán đảo Ả Rập.

Tiêu chí (vi): Thành phố cổ Zabid có mối quan hệ chặt chẽ với lịch sử truyền bá đạo Hồi trong những năm đầu của Hijra, được chứng minh qua các di tích khảo cổ bên trong Nhà thờ Hồi giáo Alash'ar, đồng thời gắn liền với Al-Alash'ari, một trong những những người bạn đồng hành của Nhà tiên tri Mohammad, người được cho là đã xây dựng Alash'ar trở thành nhà thờ Hồi giáo thứ năm của đạo Hồi. Zabid từng là thủ đô của Yemen từ thế kỷ 13 đến thế kỷ 15, bên cạnh đó thị trấn này còn đóng vai trò đặc biệt trong thế giới Ả Rập và Hồi giáo trong nhiều thế kỷ với vị trí là một trong những trung tâm quan trọng truyền bá kiến thức Hồi giáo.

Tính toàn vẹn (2010)

Với một quy mô phù hợp, thành cổ Zabid thể hiện khá đầy đủ các thành tố cần thiết của kiến trúc nội địa và quân sự,

bố cục đô thị và phòng thủ, tạo nên một di tích lịch sử và khảo cổ nổi bật. Tuy nhiên, những năm gần đây, sự xuất hiện của các toà nhà bê tông, việc lắp đặt hệ thống điện với mạng nhện dây cáp mắt mỹ quan, hay việc sử dụng ngày càng nhiều các vật liệu hiện đại như bê tông, tôn thép, cho đến tình trạng xâm chiếm các không gian mở, đang ảnh hưởng nghiêm trọng đến tính toàn vẹn của di sản này.

Tính toàn vẹn về mặt hình ảnh và vật lý của di sản đang bị đe dọa bởi sự phát triển và xâm lấn mới nổi, theo thống kê có đến 40% cấu trúc di sản trong tình trạng dễ bị tổn thương. Những hành động nhằm ngăn chặn sự suy giảm và những thay đổi không mong muốn là hết sức cấp thiết ở thời điểm hiện tại.

Tính chân xác (2010)

Các đặc tính thể hiện Giá trị Nổi bật Toàn cầu, chẳng hạn như nhà thờ Hồi giáo, bố cục đô thị và những toà nhà truyền thống rất dễ bị mục nát, thay đổi hình thức,

vật liệu xây dựng cũng như bị ảnh hưởng nghiêm trọng của khuynh hướng phát triển mới nhưng không nhất quán, hiện đang lan rộng sang phía Bắc và phía Đông của thành phố. Tuy nhiên, tính chân xác của di sản vẫn được đảm bảo ở một mức độ nhất định nếu như các công trình truyền thống và bố cục đô thị bị đe dọa được bảo tồn và trùng tu nhằm duy trì Giá trị Nổi bật Toàn cầu một cách đầy đủ.

2. Các yêu cầu đặt ra trong công tác quản lý và bảo vệ di sản (2010)

Thị trấn cổ Zabid được Chính phủ bảo vệ theo Luật Cổ vật năm 1973. Quy hoạch Tổng thể cho toàn thành phố được phê duyệt năm 2004, và một Kế hoạch Bảo tồn Đô thị đang trong quá trình chuẩn bị. Cùng với đó thì Luật Bảo tồn Các thành phố Lịch sử cũng sẽ nhận được sự thống nhất của các cấp chính quyền và có hiệu lực trong thời gian tới.

Một cơ quan quản lý tài sản, viết tắt là GOPHCY (General Organisation for the Preservation of Historic Cities in

Yemen) ra đời năm 1990 nhằm quản lý và bảo vệ tất cả các thành phố lịch sử ở Yemen.

Từ năm 2007, cơ quan địa phương của tổ chức GOPHCY đặt tại Zabid phối hợp với Tổ chức Hỗ trợ Kỹ thuật Đức (GTZ) đã thực hiện một chương trình cải tạo nhà và dự án cải thiện cơ sở hạ tầng nhằm khắc phục và nâng cao các điều kiện kinh tế, xã hội và vật chất tổng thể của thành phố.

Để có thể đáp ứng các yêu cầu đặt ra trong công tác bảo tồn dài hạn và tính bền vững đối với các tài sản di sản, thêm vào đó là đảo ngược xu hướng giảm xuống trong trung hạn ảnh hưởng đến Giá trị Nổi bật Toàn cầu của các tài sản di sản, tổ chức GOPHCY rất cần những sự hỗ trợ về nguồn lực, năng lực xây dựng, kỹ thuật cũng như tài chính từ các cá nhân, và tổ chức bên ngoài ♦

Nguồn: <https://whc.unesco.org/en/list/611>



Nhà xuất bản Đà Nẵng
Số 03 - Đường 30 Tháng 4 - Quận Hải Châu - Thành phố Đà Nẵng
ĐT: 0236 3797874 - 3797823 * Fax: 0236 3797875

Chịu trách nhiệm xuất bản: Giám đốc NGUYỄN THÀNH
Chịu trách nhiệm nội dung: Tổng biên tập NGUYỄN KIM HUY
Biên tập: TRẦN VĂN BAN

Thực hiện liên kết xuất bản: **Trung tâm Quản lý Bảo tồn Di sản Văn hóa Hội An**
ĐC: 10B Trần Hưng Đạo - TP. Hội An - Tỉnh Quảng Nam
Điện thoại: 02353862367, Email: hoiancmmp@gmail.com, Website: hoianheritage.net
OAzalo: Trung tâm QLBT Di sản Văn hóa Hội An

HỢP TÁC

Thực hiện tập Thông tin nghiên cứu Bảo tồn Di sản này, Ban Biên soạn đã nhận được tin, bài cộng tác của các tác giả: Nguyễn Chí Trung, Trần Văn An, Phùng Tấn Vinh, Trương Hoàng Vinh, Võ Hồng Việt, Phạm Phước Tịnh, Nguyễn Văn Thịnh, Trần Thị Lệ Xuân, Trần Thanh Hoàng Phúc, Thái Thị Liễu Chi, Huỳnh Thị Bảo Vy, Nguyễn Trần Cẩm Giang, Lê Thị Ngọc Hương, Trần Huy, Nguyễn Cường, Trần Trung Hưng, Lê Thị Tuấn, Khiếu Thị Hoài,... Do khuôn khổ tập Thông tin có hạn nên Ban Biên soạn không thể đăng hết những tin, bài đã nhận. Những tin, bài còn lại Ban Biên soạn sẽ tiếp tục đăng ở số tiếp theo.

Ban Biên soạn xin trân trọng cảm ơn và rất mong tiếp tục nhận được sự cộng tác của quý tác giả.

Bìa 1: Bản vẽ ghe bầu trong ấn phẩm Thuyền buồm Đông Dương của J.B. Piétri xuất bản năm 1949.

Bìa 4: Đua ghe trên sông Hội An. Ảnh: Quang Ngọc

In 300 cuốn, khổ 19 x 27cm, tại Công ty cổ phần In - Phát hành sách và TBTH Quảng Nam
260 Hùng Vương, TP.Tam Kỳ. ĐT: 02353.859367. Email: chebaninqnam@gmail.com.
Số ĐKXB: 4235-2022/CXBIPH/2-133/ĐaN. QĐXB số: 1440/QĐ-NXBĐaN
do Nhà xuất bản Đà Nẵng cấp ngày 25/11/2022. Mã số ISBN: 978-604-84-6977-1.
In xong và nộp lưu chiểu tháng 12/2022.