

GHE BẦU MIỀN TRUNG

Nguyễn Thanh Lợi*

1. Nguồn gốc tên gọi

Một số nhà nghiên cứu cho rằng, ghe bầu là biến âm của hai từ Mã Lai-Nam Đảo: “gay” và “prau”. “Gay” có nghĩa là ghe thuyền và “prau” là thuyền buồm Mã Lai.⁽¹⁾ Gay đồng thời có thể là biến âm của ghe và prau biến âm thành bầu.

Thuyền prao được từ điển *Le petit Larousse* ghi nhận một cách giản lược: “Những chiếc thuyền có cấu trúc phỏng theo thuyền prao của Mã Lai.”⁽²⁾



Ghe bầu trên kênh Tàu Hủ (Sài Gòn)

Còn thuyền prau của Mã Lai được từ điển *Encyclopedia Britanica* mô tả như sau: “Trong tiếng Mã Lai, từ prao hay prau là thuật ngữ chung dùng để chỉ tất cả các loại thuyền lớn, từ thuyền tam bản hoặc xuống đến một loại thuyền buồm vuông. Tuy nhiên, theo ngôn ngữ phương Tây, từ prao hay prau được dùng để chỉ một loại thuyền chèo tốc độ mà những tên cướp biển tại Ấn Độ Dương đã thường xuyên sử dụng. Đặc điểm chính của loại thuyền này là trong khi mạn đón gió của con thuyền có dạng tròn thì mạn khuất gió của nó lại bằng phẳng ở hai đuôi thuyền, cả hai đuôi có hình dạng hoàn toàn giống nhau, và vì thế có một thân thuyền nhỏ có hình dáng tương tự treo lơ lửng bên mạn của thân thuyền chính những mái chèo. Thân thuyền nhỏ trên có chức năng như cái móc chèo và ngăn không cho thuyền bị nghiêng. Trên thân thuyền chính có buồm, cột buồm, dây thừng và một cái buồm hình tam giác.”⁽³⁾

* Thành phố Hồ Chí Minh.

John Barrow trong tác phẩm *A voyage to Cochinchina in the years 1792 and 1793* đã mô tả về ghe thuyền trong vùng Đà Nẵng, trong đó có một loại ghe rất giống ghe bầu: “Nhiều kiểu: phần nhiều giống như các sampan của người Hoa có phên phủ... có cái giống như các proas thông thường của người Mã Lai, về thân ghe lẫn chằng néo các cột buồm”.⁽⁴⁾

William Dampier (1652-1715) một nhà du hành người Anh, trong cuốn du ký nổi tiếng của mình *Một chuyến du hành đến Đàng Ngoài năm 1688*, lúc vượt qua Mã Lai để đến Đàng Ngoài, ông đã mô tả về một loại ghe gọi là Proes (rất giống với ghe prao): “Họ có những kiểu ghe gọi là Proes được chạm trổ rất công phu và thật là gọn gàng. Chúng tôi gọi đó là những chiếc ghe bán nguyệt vì hai đầu nhô cao lên mặt nước trông giống một cung bán nguyệt mà hai sừng quay lên phía trên. Chúng được giữ gìn rất cẩn thận, đi buồm rất tốt và được dùng nhiều trong chiến tranh”.⁽⁵⁾

Huỳnh Tịnh Của chép về ghe bầu: “Ghe bầu bụng, vác mũi, chính là ghe đi biển”.⁽⁶⁾ Genibrel chú: “Ghe bầu là loại ghe biển rất lớn”.⁽⁷⁾ Còn Vương Hồng Sển thì giải thích thêm: “Ghe đi biển của người xứ Huế; bọn ghe bầu, hiểu là người miền Trung”.⁽⁸⁾ Địa chí Long An cho ta những thông tin chi tiết hơn về ghe bầu: “Loại ghe có tải trọng lớn, chạy buồm, có nhiều chèo để đi sông và đi biển dài ngày. Trước đây, những nhà buôn lớn thường dùng ghe bầu chở gạo thóc từ miền Trung và mua vải vóc, hàng hóa, lâm thổ sản từ miền Trung đưa vào Nam Bộ”.⁽⁹⁾

Như vậy, có thể hiểu ghe bầu là loại ghe đi biển chạy bằng buồm, chủ yếu dùng để vận chuyển hàng hóa. Đây là loại ghe của cư dân miền Trung, ra đời từ giữa thế kỷ XVI, có nguồn gốc tương đồng với loại thuyền prao (hay prau) của Mã Lai.

2. Đặc điểm loại hình

* Cấu tạo

Tên gọi ghe bầu xuất phát từ cái dáng bụng bầu tròn và con mắt trên đầu thuyền, bụng phình ra rất to để chứa được nhiều hàng hóa. Lái và mũi đều cơ động dễ dàng. Ghe có ba cột với cánh buồm lớn đơn giản, cuốn lại hoặc giương lên đều dễ.

Về đặc điểm hình dáng và cấu trúc, ghe bầu thuộc thuyền có hai vỏ đầu nhọn, lô lái và lô mũi cong, dài, nhất là lô mũi. Có long cốt hoặc đáy bằng nan, trên là ván be ghép với nhau bằng chốt và mộng. Xăm bằng xơ tre trộn dầu rái... Buồm hình tứ giác, có cạnh sau gấp 3-4 lần cạnh trước và buồm tam giác, cả hai chằm bằng lá đệm không có nẹp gỗ chạy ngang như kiểu buồm Trung Hoa. Ghe bầu sử dụng lái lồi, bánh lái cong theo lô lái, sâu dưới long cốt, có trục bánh lái trượt trong lô lái khoét rãnh bằng chốt sắt. Lòng ghe được phân thành từng khoang để chứa hàng. Bên trên khoang có mui dầy, làm thành từng tấm bằng tre đan.⁽¹⁰⁾

Tuy có nhiều kiểu khác nhau, nhưng căn bản đây là loại thuyền hai đáy, vỏ nhọn, có mũi và lái cong, cao hoặc trục mũi và trục lái thẳng, dài khác thường. Thuyền có mui làm bằng sợi đan. Điểm đặc biệt là bánh lái đặt ở khoang kế đuôi thuyền.⁽¹¹⁾

Ghe bầu Quảng Ngãi gồm 3 khoang: khoang đốc, khoang lòng, khoang mũi. Mỗi ghe có 3 cột để dựng buồm. Cao nhất là cột lòng (12m), thấp hơn là cột mũi, cột lái. Các dây chằng buồm làm bằng dây mây to bằng cán rựa, có nhiều ở miền

tây Quảng Ngãi. Mỗi ghe có 1 chèo lái, 1 bánh lái, 1 bánh mũi, 4 chèo ngang, 1 cây ganh lẩn gió (đặt ngang, dài 12 thước ta, để cân bằng ghe), 12 trái giăng (mỗi trái nặng 12-15kg), được đặt lên thành giăng để cân bằng. Mỗi ghe kéo theo 1 xuồng, 1 thúng.⁽¹²⁾

Ghe bầu đảo Lý Sơn (Quảng Ngãi) cấu tạo gồm 3 khoang: khoang đốc, khoang lòng và khoang mũi. Mỗi ghe có một cột giữa gọi là cột lòng cao 22 thước ta (9m), dùng để cột buồm và một cột mũi cao 18 thước ta (7m), cũng dùng để cột buồm. Ngoài ra còn có một chèo lái, bốn chèo ngang, một bánh lái để chèo lái ghe, một bánh mũi để đỡ ghe cho khỏi tạt nghiêng một bên.⁽¹³⁾

Ghe bầu Hoài Nhơn (Bình Định) chạy bằng 3 buồm ngang và to. Giữa là buồm lớn (buồm lòng), phía trước gần mũi là buồm mũi, phía sau lái bên hông là một buồm phụ-buồm ưng. Hai cột buồm (mũi và lòng) đều có dây chằng từ đầu cột xuống đến hai be ghe, bằng mây song chéo đôi, cột mũi chỉ có hai dây. Thân ghe bầu đóng bằng ván (be) chồng cao hai hoặc ba lớp (gọi là be đôi, be ba), giữa ghe là đòn ganh, có trụ giữa không đưa tới đưa lui được. Đòn ganh là tám ván dày, dài gấp đôi chiều ngang của ghe, có dây chằng từ đầu cột buồm lòng xuống, giữa hai đầu đòn ganh. Dưới be có một phần nằm trọn dưới nước là mê ghe, được đan bằng nan cắt tre dày và lớn bản, trét dầu rái. Hai đầu ghe bầu là hai sỏ lớn, dùng nguyên thân mù u, có chiều hơi cong, được khoét rỗng để tra lái ống (sỏ lái) và tra xa bác (sỏ mũi).⁽¹⁴⁾

Ở Bình Thuận thì ngư dân lại dùng ghe bầu đáy nan, được thiết kế thành hai phần. Phần trên là lườn ván, hai lộng dọc ngang với những cây chèo, dầm lớn nhỏ làm bằng gỗ sao, chịu được nước mặn. Phần dưới chỉ gồm một đáy dài và hẹp, đan bằng nan tre rồi sơn trước khi trét lớp dầu chai đặc biệt. Đây là chỗ đựng cá đánh bắt được, giữ cho cá tươi cho đến khi vào bờ.

Khi cần sử dụng ghe bầu, người ta đóng nọc trên bãi biển gác xà ngang rồi dùng dây nhợ treo phần trên của chiếc ghe lên trước. Sau đó lấy phần đáy chiếc ghe ra, kê và ráp ngay ngắn miếng đáy vào khớp đã dành sẵn, cột siết lại thật chặt bằng nhợ gai. Phía trên ngư dân thả vài tấm ván lên mấy bậc thang ngang đóng sẵn để làm chỗ nằm nghỉ. Tải trọng của ghe bầu đáy nan thường từ 2-14 tấn.⁽¹⁵⁾

Qua những tài liệu hiện có và khảo sát thực tế, chúng tôi thấy ghe bầu miền Trung phân bố từ Quảng Bình vào đến Bình Thuận, trong đó các tỉnh Quảng Trị và Khánh Hòa là không có nghề đóng ghe bầu. Một điều đáng lưu ý là hiện nay, người Chăm không còn sử dụng ghe bầu, mặc dầu trong lịch sử, họ rất giỏi về hàng hải.

* Kỹ thuật đóng ghe

Ghe bầu và thuyền prau của Mã Lai có những chi tiết giống nhau khá cơ bản. Điều đó chứng tỏ ảnh hưởng đậm nét của prau lên ghe bầu, kể cả tên gọi lẫn hình dáng và cấu trúc. Bên cạnh yếu tố Mã Lai-Nam Đảo, ghe bầu xứ Quảng còn tiếp thu một số chi tiết kỹ thuật của thuyền buồm đông Địa Trung Hải, tây Ấn Độ Dương và nam Trung Hoa. Trong đó yếu tố Trung Hoa thể hiện yếu hơn. So với hình ảnh chiếc thuyền Champa trên phù điêu Ăngco và tháp B6 ở di tích Mỹ Sơn, ta thấy có nhiều điểm trùng với địa bàn cư trú của người Chăm trước đây. Kết hợp với các tư liệu folklore về nghề đóng ghe bầu, nhiều nhà nghiên cứu cho rằng ghe bầu là kết quả trực tiếp của quá trình giao lưu kinh tế, văn hóa Việt-Chăm, của kỹ thuật đóng ghe cổ truyền Việt và kỹ thuật đóng thuyền Champa.⁽¹⁶⁾

Ghe bầu xứ Quảng được đóng bằng gỗ kiên kiên, sao, chò, lim, giẻ khai thác từ rừng phía tây Quảng Nam và do những trại đóng ghe bầu ở Trà Quân, Trà Nhiêu, Kim Bông thực hiện. Đây là những làng nghề mộc thủ công nổi tiếng nằm bên cạnh phố cổ Hội An. Những thuyền chiến nổi tiếng của thủy quân chúa Nguyễn được đóng tại đây, nơi có nguyên liệu dồi dào từ rừng (gỗ tốt, song, mây, tre, dầu rái) và đội ngũ thợ có tay nghề cao.

Ghe bầu sử dụng chèo làm từ gỗ bằng lăng. Cột buồm dùng loại gỗ lông tía, re xanh, thối ba, giẻ, táu... để chế tạo.⁽¹⁷⁾

Phạm vi hành nghề của thợ đóng ghe bầu 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 các kíp thợ từ 10-20 người đi đóng ghe thuê. Đôi khi có những kíp đứng ra lập thành trại ghe cố định. Ở Hội An vào những năm 1920-1930, có 3 trại đóng ghe bầu, ngoài ra còn một số trại đóng các loại ghe khác.⁽¹⁸⁾

Trên cù lao Ré (huyện Lý Sơn, Quảng Ngãi) từ lâu đã hình thành làng nghề truyền thống chuyên đóng mới và sửa chữa các loại ghe bầu tại Bến Đá (Lý Vĩnh). Năm 1947, thực dân Pháp cấm làng nghề hoạt động, tiêu hủy các phương tiện nghe bầu ở Lý Sơn. Thợ đóng ghe phải phiêu dạt vào đất liền, đến Phú Thọ (xã Nghĩa Hòa, huyện Tư Nghĩa), Tịnh Kỳ (huyện Sơn Tịnh), Sa Huỳnh (huyện Đức Phổ), Tam Kỳ (Quảng Nam) để tiếp tục hành nghề. Nghề đóng ghe bầu ở Lý Sơn dần dần bị thất truyền. Hiện nay trong nhà ông Võ Diêm (90 tuổi), một thợ con (thợ phụ đóng ghe bầu) cho cha mình là người Huế - người chuyên đóng ghe bầu ở Bến Đá, xã Lý Vĩnh vẫn còn bàn thờ tổ nghề với mô hình một chiếc ghe bầu.

Đóng mới một chiếc ghe bầu trung bình cần khoảng 300 công lao động. Ghe đóng xong, được trét dầu rái trộn với cây chai mắm (xác máu) để chống thấm nước. Mủ cây chai mắm còn được ốp vào các chốt nêm bằng gỗ để chốt chặt không cho thấm nước.⁽¹⁹⁾

Xóm Trường ở Quy Nhơn (Bình Định) là phường thủ công đóng thuyền chuyên nghiệp từ thời Tây Sơn. Dưới thời Nguyễn, đội ngũ đóng thuyền ở đây lên tới vài trăm người. Nguyên liệu chính là tre, mua ở các vùng Kiên Mỹ, Phú An, Nhơn Thọ... Gỗ khai thác ở vùng rừng miền tây. Tre được đan thành các mê ghe, rồi chuyển cho các phường thuyền để be ghe với các dụng cụ như nài, chèo, đá... để uốn thành các kiểu dáng thuyền tùy theo kích thước và mẫu mã của khách hàng. Người ta dùng phân trâu trát lên mê ghe vài lớp rồi dùng cùi dừa nhúng dầu rái đánh mạnh lên ghe để chống thấm nước và rò rỉ. Còn làm be gỗ và đóng thuyền gỗ đòi hỏi người thợ phải có kỹ thuật cao. Vào đầu thế kỷ XX, ghe bầu Quy Nhơn được đánh giá rất cao: *"Quy Nhơn có nhiều ghe bầu đóng bằng gỗ có sức chứa lớn, độ bền cao, có thể đi lại nhiều ngày trên biển cả"*.⁽²⁰⁾

Làng Đông Tác (nay thuộc thị trấn Phú Lâm, thành phố Tuy Hòa, Phú Yên), nằm bên cửa sông Đà Rằng, ngày xưa cũng có nghề đóng ghe bầu. Nay nơi này đã chuyển sang đóng tàu đánh cá ngư đại dương.⁽²¹⁾

Ghe bầu Phan Rang (Ninh Thuận) có thể đạt tải trọng lớn và chuyên chở được 60 tấn hàng hóa. Sàn ghe được che phủ bởi cách đóng sàn cổ điển các phen bố trí theo sóng trâu.⁽²²⁾

Trong kỹ thuật đóng ghe bầu, các thợ xắm ghe và thợ mộc của Mũi Né (Phan Thiết) nổi tiếng đóng khéo và có trách nhiệm. Ghe bầu của họ là khuôn mẫu cho thợ đóng ghe ở Hội An (Quảng Nam) và Phở An (huyện Đức Phổ, Quảng Ngãi). Cùng với ghe mảnh của Quảng Bình và ghe của Phú Quốc, ghe bầu Mũi Né có sàn mang đặc trưng kiểu Việt. Vỏ ghe bầu ở đáy với một chỗ phẳng nhẹ để dễ dàng vào bờ. Ghe bầu Mũi Né có tải trọng 120 tấn, dài 30m, chiều ngang có thể lên đến 6m, chiều sâu 4m. Từ 80 năm nay, một vài ghe bầu đã đạt và vượt 300 tấn. Ghe bầu trọng tải lớn ngày nay không còn nữa.⁽²³⁾

Một nguyên liệu rất quan trọng trong việc đóng ghe bầu là dầu rái. Dầu rái được khai thác từ các khu rừng dầu nguồn ở phía tây Đại Lộc, Quế Sơn. Từ đây, hàng trăm thùng dầu rái được đưa về Hội An, Đà Nẵng rồi đem đi tiêu thụ ở các nơi. Dầu rái được dùng để trét thuyền mảnh, ghe bầu và cả thuyền thúng, thuyền nan. Đây là một nguồn lợi lâm sản đáng kể của Quảng Nam từ thế kỷ XIX về trước.

*** Kỹ thuật vận hành**

Ghe bầu Lý Sơn (Quảng Ngãi) mỗi chiếc có 8 người (kể cả chủ và bạn) cùng đi trên ghe, kèm theo một chiếc xuồng (đối với ghe buôn bán) hoặc một chiếc thúng (đối với ghe đánh cá).⁽²⁴⁾ Ghe bầu Quảng Nam có 16 người, trong đó có 1 tổng lái, 1 tổng thương và 1 tổng khậu (tổng mũi).⁽²⁵⁾

Ghe bầu Bình Định mỗi chiếc thường có 6-7 lao động, gồm lái ghe, lái phụ, tổng thương, tổng khậu và bạn ngang. Lái ghe là ông chủ ghe bầu có nhiệm vụ giữ tiền bạc và phụ trách việc mua bán hàng hóa. Lái phụ là tài công, cầm lái chạy ghe, điều động dàn bạn, xem như “hoa tiêu”, người thông thạo các luồng lạch, thời tiết nhất. Đây là người thuộc nhiều nhất bài về các lái. Tổng thương trông coi việc tát nước, bít các lỗ rò rỉ của ghe. Tổng khậu lo việc hậu cần. Bạn ngang lo cuốn, lơi, bó buồm, ngồi ganh, đặt neo, kéo neo theo lệnh của lái phụ.

Khi trời thuận gió, từ Phan Thiết vào Vũng Tàu, ghe bầu chạy chỉ mất một ngày đêm, trung bình 18km/giờ. Gặp mùa gió ngược, khoảng đường đó đi mất ba ngày đêm. Mỗi tháng ghe đi về được ba chuyến, mỗi chuyến bảy ngày. Mỗi chiếc ghe bầu lớn thường do một thuyền trưởng điều khiển và giữ tay lái được gọi là “lái phụ”, cùng 13 lao động được chủ ghe trả lương cố định. Một “tổng khậu” lo việc ăn uống, tiếp tế hàng ngày, số còn lại chia thành 6 phiên, mỗi phiên hai người làm đủ mọi việc để ghe luôn luôn xuôi buồm thuận gió.⁽²⁶⁾

Ghe bầu di chuyển bằng buồm nhờ sức gió. Những lúc thiếu gió hay gió hơi ngược họ có kỹ thuật chạy “vát” hay chạy “ganh” rất độc đáo. Tức là ghe bầu chạy ngược gió bằng cách kéo xiên xiên cánh buồm, nếu ghe nghiêng thì ganh được đưa hết bên trong, tùy theo độ nghiêng mà người bạn trong ghe chạy ra ngồi trên đòn ganh, nếu ghe nghiêng nhiều hơn thì cùng lúc hai, ba, bốn người chạy ra.⁽²⁷⁾

Khi trời thanh bể lặng, thuyền dong cả ba buồm rẽ sóng mà chạy. Khi biển động thì cập bến trú ẩn. Ngày xưa, tham gia vào những chuyến hải trình dài ngày trên biển là rất nguy hiểm, ranh giới giữa cái sống và cái chết nhiều khi chỉ trong gang tấc.

Do đáy ghe được đan bằng nan tre, sức va chạm kém, ghe thỉnh thoảng vẫn bị chìm. Một “kẻ thù” của ghe bầu là loài chuột gặm nhấm, với hàm răng sắc

nhọn có thể cần thủng ghe như chơi. Nên dân các lái thường kiêng cũ, chỉ dám gọi chúng là “tý”.

3. Vai trò của ghe bầu

* Trong lịch sử

Từ thế kỷ XVII-XVIII, ghe bầu đã góp phần trong việc đưa những lưu dân người Việt vào khai phá đất Gia Định mà Lê Quý Đôn đã nhắc đến trong *Phủ biên tạp lục*.



Mô hình ghe bầu miền Trung

Nhiều người đã khởi đầu hành trình mở đất bằng chiếc ghe bầu. Trên chiếc ghe bầu nhỏ bé của mình, họ mang theo những thứ thiết yếu như gạo, mắm muối, công cụ... rồi cứ thế men theo bờ biển mà đi vào phía nam. Lưu dân từ Quảng Nam, Quảng Ngãi đi thẳng vào Mỹ Tho, Bến Tre bằng ghe bầu mà không cần phải ghé qua Bà Rịa, Đồng Nai như trường hợp đi trên đường bộ. Nếu cản trở về thăm quê thì họ cũng đi bằng đường biển. Đi bằng phương thức này vừa nhanh vừa an toàn hơn so với đường bộ.

Vào thời chúa Nguyễn, triều đình đã cho lập những đội ghe Trường đà (ghè bầu loại lớn) chở hàng hóa, lương thực cho quân đội. Đến năm 1865, vua Tự Đức ra lệnh thành lập đoàn thuyền vận tải cả hai miền Bắc Nam. Trong đoàn phía Bắc, đoàn thuyền Quảng Bình có 50 chiếc, mỗi chiếc có 15 người; đoàn Nghệ An có 30 chiếc, mỗi chiếc 20 người.

Theo quy định của nhà nước, mỗi chiếc thuyền phải chở trên 3.000 phương gạo trở lên. Hai làng Cảnh Dương và Lý Hòa là hai làng có truyền thống về nghề hàng hải được tuyển chọn làm một đoàn, lấy tên là đoàn Dương Hòa.⁽²⁸⁾

Ghe bầu đã từng là thành phần cốt cán của thủy quân Tây Sơn vào nửa sau thế kỷ XVIII. Chiếc ghe bầu đã trở thành loại thuyền tiêu biểu nhất trong hạm

đội của hải quân Tây Sơn trong chiến cuộc với Nguyễn Ánh và Xiêm La tại Rạch Gầm-Xoài Mút (tỉnh Định Tường).⁽²⁹⁾

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.⁽³⁰⁾

Theo biên niên nhà Nguyễn, từ 1778 đến 1819, Nguyễn Ánh đã đóng 235 ghe bầu (kiểu prau), 460 sai thuyền (thuyền chèo loại lớn hơn), 490 chiến thuyền (thuyền buôn nhỏ không mũi), 77 đại chiến thuyền, 60 thuyền lớn nhỏ kiểu phương Tây hay thuyền buồm dọc, 100 ô thuyền (thuyền sơn đen) và 60 lê thuyền (thuyền chèo vẽ trên cả đầu và đuôi) trong tổng số 1.482 chiếc.⁽³¹⁾

Vào thế kỷ XIX, mỗi năm hai lần vào tiết Tiểu mãn và Đại thử, nhà Nguyễn huy động hơn 200 thuyền chở gạo thóc, tiền thuế (loại tiền đúc bằng đồng), thuế sản vật chở về kinh. Riêng tỉnh Bình Thuận phải dành 3 chiếc ghe bầu chở nước mắm và hải sản khô.

Triều đình còn dùng ghe bầu chở hàng bán ra nước ngoài rồi mua về vũ khí, súng đạn để phòng thủ đất nước chống ngoại xâm, nhất là khi Pháp rục rịch xuất hiện.

Trong 9 năm kháng chiến chống Pháp, các chủ ghe bầu ở Phan Thiết tham gia vận chuyển cán bộ, vũ khí, thực phẩm từ chiến khu Lê Hồng Phong đi Hàm Tân với trạm đặt ở Tú Lâm.⁽³²⁾

* Trong kinh tế

Thời các chúa Nguyễn, nhận thấy ngành vận tải biển là nguồn lợi lớn, nên nhà nước đã tiến hành thu thuế trên đơn vị thuyền theo tải trọng: *“Dọc theo các cửa biển từ châu Nam Bố Chính đến Gia Định, Đồng Nai các nhà buôn và các lái, bản thuyền, bản dinh, cai thuộc, cai xã, phân ai có phân tư, ghe tư đều biên vào sổ nhà nước, theo trong lòng thuyền rộng mấy thước mà định lớn nhỏ, phải nộp tiền chuyển vận rộng 11 thước nộp 11 quan, 9 thước nộp 9 quan, xuống đến 4 thước nộp 4 quan...”*⁽³³⁾

Các ghe thuyền đều được trưng dụng để vận chuyển hàng hóa cho nhà nước với những quy định rõ ràng: *“Thuyền nào đến lượt phải chở thì được miễn tiền (thuế) chuyển vận mà phát cho tiền kiên trì (sửa chữa nhỏ) 15 quan, thuyền mới thì chỉ phát cho 10 quan để sửa chữa, phát tiền lễ cầu gió 10 quan...”*⁽³⁴⁾

Đến thời Nguyễn, việc giao lưu buôn bán giữa các vùng miền trong nước và nước ngoài chủ yếu bằng ghe thuyền, luồng buôn bán trên đường biển Bắc-Nam phát triển mạnh, góp phần hình thành nên nhiều bến cảng, trung tâm buôn bán, phố chợ nằm 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 mảnh khõe và các thủ đoạn nghề nghiệp của họ. Ở vào địa vị ông chủ, các lái buôn thuê mướn người giúp việc, khuôn vác, gánh gồng, mỗi lái, mỗi biện, thư ký hoặc giữ chân sào (thủy thủ).

Dân ghe bầu ở Huế mang thúng rổ, nia sàng, gàu tát đĩa vào bán trong Nam. 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 quán người Hoa ở Quy Nhơn vẫn còn một bia đá ghi lại mối quan hệ buôn bán giữa Hội An và Quy Nhơn bằng ghe bầu.⁽³⁵⁾ Tại Hội An đã hình thành nên những làng nghề

buôn ghe bầu ở Thanh Châu, Cẩm Phô, Kim Bồng, Thanh Hà...⁽³⁶⁾ 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. Cụ Nguyễn Bội Liên (nay đã mất), một nhà nghiên cứu về Hội An, thời trai trẻ đã từng đi ghe bầu từ Hội An vào Phan Thiết, chở các mặt hàng như đường mía, tơ lụa, đồ sành sứ... vào Phan Thiết, rồi mua gạo chở về Hội An.

Sản phẩm gốm Thanh Hà ở Huế xưa kia được đem bán khắp nơi bằng ghe bầu, ra tận Quảng Bình, Quảng Trị, và vào Quảng Nam, Quảng Ngãi vào các ngày chợ phiên của địa phương.⁽³⁷⁾ Gốm Nam Diêu, Thanh Hà còn theo chân các đoàn ghe bầu xuất sang nước ngoài.

Trên đảo Lý Sơn (Quảng Ngãi), ghe bầu được sử dụng vào việc đánh bắt hải sản. Đây là những ghe nhỏ có chiều dài khoảng 25 thước ta (11m), rộng 5 thước ta (2,2m), được đóng ở Lý Sơn vào những năm đầu của thế kỷ trước, chủ yếu dùng để đánh bắt cá chuồn. Đặc biệt những chiếc ghe bầu có chiều dài 35 thước ta (16m) trở lên được dùng để trao đổi hàng hóa với các nơi khác. Từ Lý Sơn, ghe bầu chở đi đá vôi, mỏ cây chai mắm (cây xác máu) và mua gạo từ nơi khác về. Một số vạn ghe chở muối ở Sa Huỳnh và Tịnh Hòa (huyện Sơn Tịnh) vào bán trong Nam, đồng thời chở đá và sắt về bán cho thương nhân người Hoa ở Tam Kỳ (Quảng Nam). Hay mang các loại lưới đan bằng nhợ lấy từ vỏ cây gai đem bán ở các cửa Sa Cần, Sa Kỳ, cửa Đại (Quảng Ngãi), cửa Thanh Khê, Hiệp Hòa (Quảng Nam). Ở xã Lý Vĩnh, một số tộc họ sống bằng nghề chở ghe bầu, như họ Võ, họ Đặng, họ Phạm...⁽³⁸⁾

Ở Cổ Lũy, Trường Định, Mỹ Khê (xã Tịnh Khê, huyện Sơn Tịnh, Quảng Ngãi) xưa có một số người sắm ghe bầu để đi buôn đường biển, người địa phương quen gọi là *buôn các lái*. Buôn các lái phát triển hơn buôn núi, buôn nông sản rất nhiều, cả về số lượng người buôn lẫn khối lượng hàng hóa. Hành trình đi buôn thường là vào Nam Bộ mua gạo, dừa chở ra Nam Định bán. Hoặc có khi chỉ đến Tam Quan (Bình Định) mua các loại vật liệu phục vụ cho nghề cá về bán cho ngư dân ở Cổ Lũy như dây dừa (để kéo lưới), cây cam xe (để làm chốt ghe), sợi gai (đan lưới), lá đệm (để đệm buồm), dầu rái (trét thuyền thúng, ghe bầu...). Đi xa hơn thì ghe bầu vào đến Phan Rang, Phan Rí mua cá mòi ra bán cho Nghệ Tĩnh.⁽³⁹⁾

Các lái ở Hoài Nhơn (Bình Định) cứ vào sau lễ Thượng Nguyên (15/1 âm lịch) cho ăn hàng ở địa phương rồi xuất bến. Nếu đi ra phía bắc như Huế, cửa Việt, cửa Tùng (Quảng Trị) thì mang theo dầu dừa, dây dừa, muối, dầu rái và dừa trái (được bóc vỏ) và thường đi theo những đợt gió nồm thổi mạnh. Nếu vào phía nam thì mang theo chủ yếu là dây dừa. Vào đến Gò Công (Tiền Giang) thì hàng mang về chủ yếu là gạo và rượu hủ. Nếu đi chuyển kế tiếp vào khoảng tháng 5-6 âm lịch thì chỉ đến được Ninh Thuận hay xa hơn là Bình Thuận, để thu mua cá mắm mang về. Vào các tháng biển động, ghe bầu chuyển cá mắm lên các ngõ nguồn để các thuyền nguồn chuyển tiếp cho vùng cao.⁽⁴⁰⁾

Bến Gò Bồi (nay thuộc thôn Tùng Giang, xã Phước Hòa, huyện Tuy Phước, Bình Định), từ cuối thế kỷ XVIII, ghe bầu đã đến đây để trao đổi hàng hóa

Thời thơ ấu của nhà thơ Xuân Diệu đã gắn bó với quê mẹ nơi vạn Gò Bồi, được Tịnh Hà ghi lại với những chi tiết khá sống động: “*Vạn Gò Bồi lúc bấy giờ những năm 30 tôi bắt đầu khôn lớn đã thấy những chiếc ghe bầu to lớn từ xa đến cát nước mắm hoặc trao đổi các đặc sản địa phương cho các chủ vựa như lu,*

khạp, mật ong, chiếu bông ở Quảng Nam; đường phổi, đường thẻ nổi tiếng ở Quảng Ngãi hoặc lãnh lụa Ngân Sơn của Phú Yên...

Những chiếc ghe bầu có treo vòng, có trưng tử đứng, trai bạn mỗi ghe độ vài chục người. Muốn lên bờ vịn và xuống ghe, chủ bắc một cây cầu gỗ chắc chắn”.⁽⁴¹⁾

Phan Thiết là địa bàn tập trung ghe bầu đông nhất để vận chuyển nước mắm nổi tiếng một thời. Hầu hết các chủ hàm hộ (hộ làm nước mắm) ở đây đều sắm ghe bầu để vận chuyển nước mắm. Trước năm 1945, Công ty Liên Thành có ba chiếc ghe bầu lớn mang tên Vị Thuyền, Phan Thuyền, Hải Thuyền trị giá mỗi chiếc hàng trăm nghìn đồng. Ghe bầu Phan Thiết mỗi chiếc chở được “muôn mốt”, “muôn hai” tấn nước mắm (mỗi muôn bằng 10.000 tấn). Mỗi tấn sành chứa 3,7 lít, tính cả vỏ ruột khoảng 5kg. Đôi khi nước mắm được vận chuyển bằng xe lửa vào Sài Gòn, nhưng chi phí cao hơn so với vận chuyển bằng ghe bầu. Mỗi toa đôi (wagon double) xe lửa chỉ chở được 2.000 tấn nước mắm, bằng 1/10 sức chở của một ghe bầu, mà lại dễ bị xóc bể dọc đường. Khi từ Sài Gòn trở về, ghe bầu chở theo gạo, đường, vải và các thứ hàng hóa khác. Cũng có chuyến buôn thẳng ra các tỉnh miền Trung. Mỗi chuyến đi của họ kéo dài hàng 2-3 tháng, ra tận Phú Yên, Bình Định, Đà Nẵng.

Ghe bầu không chỉ là phương tiện dùng để giao lưu hàng hóa trong nước mà còn tiến hành mua bán với nước ngoài. Trước khi Pháp xâm lược nước ta, những đoàn ghe bầu đã thực hiện những chuyến đi dài đến Trung Hoa, Singapore, Xiêm La. Việt Nam đã từng là nhà cung ứng lớn về muối cho Trung Hoa. Hàng đổi lưu trở lại là tơ lụa, vũ khí, thuốc Bắc...⁽⁴²⁾ Có người ở Thanh Hóa đi ghe bầu buôn bán sang tận Nam Vang, Xiêm La, Miến Điện...

Thời kỳ Pháp thuộc, ghe bầu vẫn có vai trò quan trọng trong việc vận chuyển hàng hóa. Dọc theo bờ biển từ Bắc xuống Nam, từ Sài Gòn, Nam Vang, Lục tỉnh, Hải Phòng, Huế, Đà Nẵng... không nơi nào là không có dấu chân của dân ghe buôn dầu dừa, dây dừa, thắm dừa Tam Quan, một sản phẩm độc đáo của địa phương.⁽⁴³⁾

Dân miền Trung đi ghe bầu vào định cư ở Cái Tàu Hạ (Đồng Tháp) lập làng rên, người địa phương gọi là “thợ ghe bầu”. Ban đầu họ sản xuất công cụ nông nghiệp, đồ dùng gia đình bằng sắt với kiểu dáng miền ngoài. Sau quá trình tiếp cận thực tế, họ sản xuất chủ yếu mặt hàng liềm, chiếm lĩnh thị trường Nam Bộ, miền Trung và qua cả bên Campuchia.

*** Trong văn hóa**

Ghe bầu không chỉ là phương tiện buôn bán, vận chuyển mà nó còn chuyển tải theo đó những hành trang văn hóa giữa các vùng miền. Đó là gạch nối, là mối giao lưu giữa các miền Bắc, Trung, Nam trên ý nghĩa vật chất và tinh thần.

Trong kho tàng ca dao có khá nhiều câu phản ánh thực tế hoạt động của các lái, những tâm tư tình cảm của họ cũng được gửi gắm vào đó thông qua hình ảnh chiếc ghe bầu. Những làn điệu hò khoan trên những chuyến hải trình xa đã giúp cho họ vơi đi nỗi nhớ nhà:

Ghe bầu dọn dẹp kéo neo

Mấy chú bạn chào bắt cái hò khoan

Hay nỗi niềm của những cô gái đã trót yêu những anh chàng bạn ghe, phải để lại mẹ già:

*Ghe bầu trở lái về đông
Con gái theo chồng bỏ mẹ ai nuôi*
Ghe bầu còn là phương tiện chuyên chở thông điệp tình yêu:
*Chim quỳên đậu lái ghe bầu
Miệng kêu bỏ Bấy xuống lâu trao thơ*

Có một chút so sánh giữa việc lấy Hoa kiều với những anh đi ghe bầu chân chất mà nghèo:

*Lấy khách Quảng Đông ăn hồng với táo
Lấy bạn ghe bầu ăn cháo gạo lương*

Khi quay trở lại bến cũ thì cũng chính chiếc ghe ấy là lời tỏ tình dễ thương của chàng trai Ngũ Quảng chân chất mà hào sảng, đem “lễ vật” biển đi cầu hôn người mình yêu thương. Đó là cuộc tình duyên mặn mà dí dỏm, hồn hậu của người dân xứ biển:

*Cô kia bới tóc cánh tiên
Ghe bầu đi cưới một thiên cá mòi
Chẳng tin giờ thử ra coi
Rau răm ở dưới cá mòi ở trên*

Và khi nói đến ghe bầu thì không thể không nhắc đến *Về Các lái* hay *Về Thủy trình*, *Về 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 cẩm nang của dân đi buôn đường biển.

*Ghe bầu các lái đi buôn
Đêm khuya ngồi buồn, kể chuyện ngâm nga
Bắt đầu Gia Định kể ra
Anh em thuận hòa ngoài Huế kể vô⁽⁴⁴⁾*

Dựa vào các địa danh xưa, những từ ngữ cổ, những hiện tượng sinh hoạt, giao lưu, buôn bán được thể hiện qua nội dung bài vè, chúng ta có thể đoán định bài vè này ra đời vào khoảng đầu thế kỷ XIX, là sáng tác tập thể và liên tục được bổ sung hoàn chỉnh dần dần sau đó. Đây cũng là giai đoạn kinh tế phát triển, việc vận chuyển hàng hóa giữa kinh đô Huế với Gia Định diễn ra khá tấp nập. *Về Các lái* có nhiều dị bản được lưu truyền ở các địa phương với hai bài *Về Lái vô* và *Về Lái ra*. Mỗi bài có gần 200 câu, cách diễn đạt có phần nô nôm na, chân chất, thiếu sự trau chuốt từ ngữ nhưng lại gần gũi với môi trường “sóng gió” của cư dân biển.

Dân ghe bầu có nhiều tục kiêng khem không khác nào ngư dân, trên đường đi họ thường ghé vào các miếu thờ được coi là linh thiêng để cầu cúng, đặc biệt liên quan đến tín ngưỡng phồn thực.⁽⁴⁵⁾

Tại Cẩm Nam (Hội An), nay vẫn còn miếu thờ các vạn ghe bầu. Ghe bầu ở Phan Thiết cũng tổ chức hội các lái để tương trợ nhau và có lệ “cúng cửa” (cửa lạch) vào giữa tháng 5 âm lịch, cầu mong cho một năm làm ăn may mắn, an toàn.⁽⁴⁶⁾

Ở đình Lý Nhơn hay đình Nam Tiến (170 Bến Vân Đồn, quận 4, TP Hồ Chí Minh) có một tờ sắc của vua Minh Mạng phong cho *Nam Hải Cự Tộc Ngọc Lân*

chi thần (thần Cá Voi). Đây là bản gốc cấp cho đội Trường Đà tức đội thủy quân thời Nguyễn, chuyên vận chuyển bằng ghe bầu lớn.⁽⁴⁷⁾

Ở đồng bằng sông Cửu Long, thỉnh thoảng có một xóm Huế nằm lọt thỏm trong những cộng đồng dân cư địa phương. Những xóm Huế này phần đông cư dân là người miền ngoài như Huế, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên... Người ta gọi “những người Huế” này là mấy ông ghe bầu. Sau khi họ bán hết hàng hóa chở từ ngoài vào, họ quần tụ lại tại một bến nước cho có bạn, rồi lên bờ làm thuê làm mướn đợi mùa gió ngược lại. Chuyến trở ra, họ mang theo những sản vật của đất đồng bằng. Đây cũng là một hình thức giao lưu văn hóa hiệu quả vào cái thời thiếu thôn thông tin ngày xưa. Có những ông thầy đồ ở lại mở lớp dạy chữ Hán, coi ngày, bốc thuốc. Đây là những Nho sinh dở dang hay trong thế phải tha phương cầu thực. Thông qua đây, vốn chữ nghĩa thánh hiền và cả nhạc cung đình Huế đã theo dòng chảy này mà vào đến Nam Bộ. Ở Cần Thơ có cầu Trường Tiền (ở chợ Mỹ Khánh), chợ Phong Điền (xã Nhơn Ái) là những chứng tích của mối giao lưu đó.

Dân ghe bầu Bình Định vào Nam bán tằm, đồ sứ, hàng vải, trầu cau... có nhiều người tinh thông võ nghệ. Có thể những ngón võ cổ truyền từ miền ngoài đã được lưu truyền vào Nam thông qua con đường này. Dân thương hồ đi buôn đường sông ở đồng bằng sông Cửu Long cũng là những tay có võ nghệ cao cường, đến bọn cướp phải kiêng dè khi đụng trận.

Thời trước, trong những chuyến buôn của ghe bầu từ Chợ Lớn sang Quảng Đông (Trung Hoa) và ngược lại, ngoài việc trao đổi hàng hóa, các thương lái còn nhập sách chữ Hán và các bản in khắc gỗ chữ Hán được đặt hàng bên đấy.

Ghe bầu miền Trung còn được lên hình trên giấy bạc nước ta. Trước năm 1975, trên tờ giấy bạc 10.000 đồng của Sài Gòn, mặt trước là hình cụ già và đèn Trung Liệt ở vườn Bách Thảo Sài Gòn, mặt sau là hình phụ nữ miền Nam và ghe bầu đi biển miền Trung.

N T L

CHÚ THÍCH

1. Nguyễn Bội Liên, Trần Văn An, Nguyễn Văn Phi, “Ghe bầu Hội An-xứ Quảng”. Trong *Đô thị cổ Hội An*, Kỷ yếu hội thảo quốc tế, Nxb Khoa học xã hội, 1991, tr.141.
2. *Le petit Larousse*, Larousse, Paris, 1999, p.815.
3. *Encyclopedia Britanica*, vol 22, London, 1911, p.376.
4. Li Tana, *Xứ Đàng Trong - lịch sử kinh tế-xã hội Việt Nam thế kỷ 17 và 18*, Nguyễn Nghị dịch, Nxb Trẻ, 1999, tr.200-201.
5. William Dampier, *Một chuyến du hành đến Đàng Ngoài năm 1688*, Hoàng Anh Tuấn dịch, chú thích và viết tựa, Nxb Thế giới, 2006, tr.25.
6. Huỳnh Tịnh Của, *Đại Nam quốc âm tự vị*, tome I, Imprimerie Rey Curiol & Cie, 1895, p.351.
7. J.F.M. Genibrel, *Dictionnaire Vietnamien Francais*, Imprimerie de la Mission à Tân Định, Saigon, 1898, p.250.
8. Vương Hồng Sển, *Tự vị tiếng Việt miền Nam*, Nxb Văn hóa, 1993, tr.394.
9. Thạch Phương, Đoàn Tú chủ biên, *Địa chí Long An*, Nxb Long An-Nxb Khoa học xã hội, 1990, tr.401.
10. Nguyễn Bội Liên, Trần Văn An, Nguyễn Văn Phi, Sdd, tr.142.
11. *Thanh thư về tàu thuyền cận duyên miền Nam Việt Nam*, Viện Battelle Memorial, Ohio, 1967, tr.12.
12. Theo tài liệu điều tra do nhà nghiên cứu Lê Hồng Khánh (Quảng Ngãi) cung cấp. Nhân đây, tôi xin chân thành cảm ơn. NTL.
13. Nhiều tác giả, *Văn hóa truyền thống đảo Lý Sơn*, Sở Khoa học, Công nghệ và Môi trường Quảng Ngãi, 2002, tr.146.

14. Trần Xuân Liếng. "Ghe bầu - thương thuyền xưa của thương nhân Bình Định", tạp chí *Văn hóa Bình Định*, Xuân 2006.
15. Lê Hữu Lễ, "Ghe bầu nan", báo *Sài Gòn giải phóng*, thứ bảy, ngày 15/1/1994.
16. Nguyễn Bội Liên, Trần Văn An, Nguyễn Văn Phi, Sdd, tr.142-143.
17. Ngô Đức Thịnh, Nguyễn Việt, "Thuyền bè truyền thống Việt Nam (Đặt một số vấn đề dưới góc độ dân tộc học)", tạp chí *Nghiên cứu Lịch sử*, số 6, 1984, tr.51.
18. Nguyễn Bội Liên, Trần Văn An, Nguyễn Văn Phi, Sdd, tr.143.
19. *Văn hóa truyền thống đảo Lý Sơn*. Sdd, tr.85-86, 145-147.
20. Đỗ Bang, Nguyễn Tấn Hiểu chủ biên, *Lịch sử thành phố Quy Nhơn*, Nxb Thuận Hóa, 1998, tr.183-184.
21. Tài liệu do nhà nghiên cứu Nguyễn Đình Chúc (Phú Yên) cung cấp. Nhân đây, tôi xin chân thành cảm ơn. NTL.
22. J.B. Piétri, Sdd, p.53
23. J.B. Piétri, Sdd, p.41.
24. *Văn hóa truyền thống đảo Lý Sơn*. Sdd, tr.146.
25. Lê Hồng Khánh, Tlđđ. Hát bả trạo ở Quảng Nam gồm có 3 ông tổng: tổng mũi, tổng khoang (hoặc tổng thương), tổng lái và đám bạn chèo đưa Ông, khoảng từ 10-16 người, tùy theo từng địa phương, nhưng nhất định phải là số chẵn. Như vậy, biên chế trên mỗi ghe bầu của Quảng Nam cũng là 16 người.
26. Tô Quyên, "Ghe bầu Phan Thiết và bài về thủy trình Huế-Sài Gòn", báo *Sài Gòn giải phóng*, ngày 18/9/1994.
27. Trần Xuân Liếng, Bđđ.
28. Văn Lợi (chủ biên), Nguyễn Tú, *Địa chí văn hóa miền biển Quảng Bình*, Nxb Văn hóa- Thông tin, 2001, tr.107-108.
29. Muồng Giang, "Ba thế kỷ nổi dài", *Việt báo*, 6/2/2006, Viet Fun for All.
30. Tạ Chí Đại Trường, *Lịch sử nội chiến ở Việt Nam từ 1771 đến 1802*, Văn sử học xb, Sài Gòn, 1973, tr.230.
31. Li Tana, "Thuyền và kỹ thuật đóng thuyền ở Việt Nam cuối thế kỷ 18, đầu thế kỷ 19", tạp chí *Xưa và Nay*, số 131, tháng 1/ 2003, tr.22.
32. Trần Thương, "Từ ghe bầu lưới rừng xưa đến chương trình công nghiệp hóa-hiện đại hóa nghề cá ngày nay". Trong *100 năm thị xã Phan Thiết (1898-1998)*, Thị ủy-HĐND-UBND-UBMTTQVN Thị xã Phan Thiết, 1998, tr.134-135.
33. Nguyễn Phước Tương, "Nguồn hàng xú Quảng dưới thời chúa Nguyễn". Trong *Từ cảng thị Hội An xưa đến khu kinh tế mở Chu Lai hôm nay*, Kỷ yếu hội thảo, Ban Tuyên giáo Tỉnh ủy Quảng Nam, 2000, tr.72.
34. Văn Lợi, Nguyễn Tú, Sdd, tr.108.
35. Đỗ Bang, "Quan hệ và phương thức buôn bán giữa Hội An với trong nước". Trong *Đô thị cổ Hội An*, Sdd, tr.238.
36. Nguyễn Chí Trung, *Cư dân Faifo-Hội An trong lịch sử*, Trung tâm Quản lý bảo tồn di tích Hội An, 2005, tr.141-142. Theo ông Nguyễn Phước (72 tuổi, quê xã Cẩm Châu, quận Điện Bàn, tỉnh Quảng Tín cũ, hiện đang ngụ tại 73/1 Huỳnh Tấn Phát, ấp 6, xã Phú Xuân, huyện Nhà Bè, TP Hồ Chí Minh) thì vào khoảng năm 1914, ở xã Cẩm Thanh có 3 chiếc ghe bầu và xã Cẩm Châu có 2 chiếc ghe bầu mua bán tuyến Hội An-Phan Thiết. (Tài liệu phỏng vấn của Nguyễn Thanh Lợi, ngày 21/5/2007)
37. Nguyễn Chí Trung, Sdd, tr.150-151.
38. Nhiều tác giả, Sdd, tr.137, 85-86.
39. Cao Chư, *Văn hóa dân gian xã Tịnh Khê*, sắp xuất bản. Tài liệu do nhà nghiên cứu Cao Chư (Quảng Ngãi) cung cấp, nhân đây tôi xin chân thành cảm ơn. NTL.
40. Trần Xuân Liếng, Bđđ.
41. *Tuổi trẻ Xuân Diệu*, Xuân Diệu kể, Tịnh Hà ghi, Huy Cận đề tựa, Nxb Tiền Giang, 1989, tr.14.
42. J.B. Piétri, Sdd, p.3.
43. Lê Anh Dũng, *Tam Quan*, www.ninh-hoa.com.
44. Dị bản: *Anh em Thuận Hóa ngoài Huế kể vờ*
45. Cao Chư, Tlđđ.
46. Trần Thương, Sdd, tr.135.
47. Huỳnh Ngọc Trảng, Trương Ngọc Tường, *Đình Nam Bộ xưa & nay*, Nxb Đồng Nai, 1999, tr.285.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Nguyễn Văn Xuân, "Ký ức ghe bầu", tạp chí *Du lịch* (Đà Nẵng), số 21, tháng 6, 1998.
2. Tạ Chí Đại Trường, *Thần, người và đất Việt*, Nxb Văn hóa-Thông tin, 2006.
3. Ngô Đức Thịnh, *Văn hóa tộc người và văn hóa Việt Nam*, Nxb Khoa học xã hội, 2006.
4. Ngô Đức Thịnh, *Văn hóa vùng & phân vùng văn hóa ở Việt Nam*, Nxb Trẻ, 2004.
5. Thạch Phương, Đoàn Tú, *Địa chí Bến Tre*, Nxb Khoa học xã hội, 2001.
6. Phương Huy, "Ký ức ghe bầu", www.baocantho.com.vn, ngày 13/6/2004.
7. Trần Văn An, "Một số vấn đề về yếu tố biển trong văn hóa Quảng Nam". Trong *Văn hóa Quảng Nam, những giá trị đặc trưng*, Sở Văn hóa-Thông tin Quảng Nam, 2001.
8. Nguyễn Thanh Lợi, "Về Các lái", tạp chí *Khoa học Công nghệ & Môi trường* Khánh Hòa, số 4, 1997.
9. Nguyễn Thanh Lợi, "Tục vẽ mắt thuyền". Trong *Thông báo văn hóa dân gian 2003*, Nxb Khoa học xã hội, 2004.
10. Nguyễn Thanh Lợi, "Ghe xuống ở Nam Bộ". Trong *Nam Bộ đất & người*, tập 3, Nxb Trẻ, 2005.
11. Nguyễn Thanh Lợi, "Bài ca về các cửa biển". Trong *Thông báo văn hóa dân gian 2006*, Nxb Khoa học xã hội, 2007.
12. Piétri, "Các loại thuyền buồm ven biển Đông Dương". Trong *Tính thành xưa ở Việt Nam*, Nxb Hải Phòng-Trung tâm Văn hóa Ngôn ngữ Đông Tây, 2004.
13. Nhiều tác giả, *Tìm hiểu đặc trưng di sản văn hóa văn nghệ dân gian Nam Trung Bộ*, Nxb Khoa học xã hội, 2005.
14. Võ Công Nguyên, "Nghề đóng ghe xuống tại Nam Bộ". Trong *Xóm nghề và nghề thủ công truyền thống Nam Bộ*, Nxb Trẻ, 2002.
15. Thành Thế Vỹ, *Ngoại thương Việt Nam hồi thế kỷ XVII, XVIII và đầu XIX*, Nxb Sử học, 1961.
16. Đỗ Bang, *Kinh tế thương nghiệp Việt Nam dưới triều Nguyễn*, Nxb Thuận Hóa, 1997.
17. Nguyễn Thế Anh, *Kinh tế và xã hội Việt Nam dưới các vua triều Nguyễn*, Lửa thiêng xb, Sài Gòn, 1971.
18. P. Paris, "Esquisse d'une ethnographie navale des pays Annamites", BAVH, N°4, Octobre-Décembre, 1942.

TÓM TẮT

Ghe bầu miền Trung có nhiều nét tương đồng với thuyền prao (hay prau) của Mã Lai, từ tên gọi đến hình dáng và cấu trúc. Ngoài ra, nó còn tiếp thu một số chi tiết kỹ thuật của thuyền buồm đông Địa Trung Hải, tây Ấn Độ Dương và nam Trung Hoa. Đó là kết quả trực tiếp của quá trình giao lưu kinh tế, văn hóa Việt-Chăm, của kỹ thuật đóng ghe cổ truyền Việt và kỹ thuật đóng thuyền Chăm.

Trong lịch sử, ghe bầu đóng vai trò rất quan trọng cả về quân sự, kinh tế và văn hóa. Trong kinh tế, nó là phương tiện giao thương chủ yếu giữa các vùng miền trong cả nước và sang tận nước ngoài, hình thành nên nghề buôn cận duyên. Ghe bầu còn là phương tiện góp phần vào việc chuyển tải những giá trị văn hóa giữa các vùng miền trong cả nước. Qua đây, ta thấy có cả một "dòng văn hóa ghe bầu" dịch chuyển từ Trung Bộ vào đến Nam Bộ trong dòng chảy lịch sử văn hóa Việt Nam trên cả hai phương diện, văn hóa vật thể và văn hóa phi vật thể. Đây là một hiện tượng văn hóa-lịch sử độc đáo, rất cần được quan tâm nghiên cứu theo hướng tiếp cận đa diện và chuyên sâu.

ABSTRACT

"GHE BẦU" [WOODEN BARGE] IN CENTRAL VIETNAM

The wooden barge "ghe bầu" used by the people in Central Vietnam is similar to the boat called prao (or prau) of Malaysia as regards their names, shape and structure. Besides, "ghe bầu" also assimilates technical details of the sailing boats used in the eastern Mediterranean Sea, western Indian Sea and South China Sea, of which Chinese influence are vaguer than the other traits. This is the direct result of Viet-Champa economic and cultural exchanges. To put it more concretely, it came from the mixture of the Vietnamese and the Chăm techniques for boat building.

In history, "ghe bầu" played an important part in all military, economic and cultural activities of the nation: As to economy the boat was the key means of transport for the commerce between the different parts of the country, which helped build up the coastal commercial activities, as well as between the nation and the other foreign lands. "Ghe bầu" also contributed to the dissemination of cultural values to every part of the nation. We can say "ghe bầu" symbolizes a current of culture, "the culture of ghe bầu" which extended from Central Vietnam to the South in the historic southward movement of the national culture - This is to be said of both tangible and intangible aspects - This is a distinctive cultural and historical phenomenon which definitely needs to be studied through multi-field and profound research.