

BIỂN, ĐẢO VIỆT NAM

VIỆC SỬ DỤNG THÙNG ĐAN THÂN THUYỀN ĐI BIỂN CỦA NGƯỜI VIỆT. TÌNH HÌNH NĂM 2015 VÀ CÂU HỎI CHO TƯƠNG LAI*

Ken Preston

Nguyễn Thanh Xuân dịch

LTS: Ken Preston là tác giả người Mỹ rất đam mê nghiên cứu kỹ thuật đóng thuyền truyền thống của Việt Nam. Bài viết dưới đây là một phần kết quả nghiên cứu của ông trong hơn 10 năm (2005 - 2015) qua nhiều đợt khảo sát trên một địa bàn rộng lớn suốt từ Móng Cái đến Hà Tiên. Từ nghiên cứu này có thể thấy các loại thuyền đi biển bằng tre đan hoặc tre đan kết hợp với gỗ của người Việt có nhiều tính năng nổi trội, đa dạng về kiểu dáng, bên cạnh những con thuyền truyền thống bằng tre và gỗ còn có nhiều loại thuyền được cải tiến kỹ thuật, kết hợp các loại vật liệu mới một cách độc đáo. Tác giả cũng đặt ra một vấn đề rất đáng quan tâm, đó là số phận của những con thuyền bằng tre đan và theo đó là kỹ thuật đóng thuyền truyền thống của người Việt sẽ mai một do việc hạn chế khai thác thủy sản ven bờ, do sự khan hiếm nguồn vật liệu tre gỗ vì tình trạng phá rừng, và sự xuất hiện ngày càng nhiều các loại vật liệu đóng thuyền mới. Trong tình hình ấy, công trình của Ken Preston rõ ràng có đóng góp rất lớn cho việc nghiên cứu truyền thống đi biển và kỹ thuật đóng thuyền của Việt Nam.

Bất kỳ du khách nào đã từng đến những nơi dọc bờ biển Việt Nam trong năm mươi năm qua đều dễ bắt gặp cảnh ngư dân đang chèo những con thuyền thùng tròn đan bằng tre được trét dầu rái để ngăn thấm nước. Những con thuyền dạng này hiện diện khắp dải bờ biển Việt Nam và đã được Jean Pietri mô tả từ những năm 1940 (Pietri 1943).



Hình 1: Ngư dân chèo thuyền thùng trên biển.

Cấu trúc thuyền đan bằng tre

Những con thuyền thùng này được làm toàn bằng tre và cột tre dùng dây buộc để tạo thành “mép” trên của thuyền. Trong quá khứ chắc hẳn có nhiều loại dây buộc, nhưng kể từ năm 2005 khi nghiên cứu này bắt đầu, chỉ thấy dây buộc thuyền duy nhất sử dụng ở mọi nơi dọc theo bờ biển này là dây cước ni lông. Loại dây

này rẻ và bền, dễ sử dụng, có tuổi thọ lâu hơn thời gian sử dụng của tre.

* Dịch từ nguyên bản tiếng Anh “The Use of Basketry in The Hulls of Vietnamese Seagoing Boats. The Status as of 2015 and The Question of The Future”. Nguồn: <https://moussons.re-vues.org/3505>.

Hai loại vật liệu khác nhau để chống thấm nước cho thuyền là dầu hắc, hay các loại nhựa khác nhau, thường được gia cố bằng phân trâu. Công việc này tạo ra một khối lượng xơ ngắn nhưng bền từ thực vật bị tiêu hóa một phần làm chất nhựa được bền chắc và giúp trám kín các khe đan. Nếu con thuyền bị nứt hay rò rỉ do tác động bên ngoài, người ta có thể dùng nhựa để trám các vết nứt với một que sắt nóng. Tương tự như vậy, các loại nhựa tự nhiên cũng có thể được dùng để trám các vết nứt tương tự như thế.



Hình 2: Chống thấm nước bằng nhựa thông và phân bò.



Hình 3: Đan vỏ thuyền.

Mọi thuyền thúng đều có chung một kiểu đan dù có rất nhiều sự khác biệt trong kiểu dáng và phương pháp gia cố. Nhìn một con thuyền thúng tròn với kích thước khá lớn, người ta có thể cho rằng nó được đan “theo hình tròn”; nhưng trong thực tế, mọi con thuyền bước đầu đều được đan phẳng như một tấm chiếu. Các khâu chính yếu là:

- * Để chuẩn bị tre đan thuyền và thực hiện các hạng mục khác, người ta chọn các loại tre khác nhau tùy theo từng địa phương, nhưng những cây tre được chọn để đan thân thuyền phải có đốt dài và thẳng, rồi chẻ dọc cây tre, thường chẻ làm hai, và cứ thế tiếp tục chẻ hai cho đến khi tạo ra những lát tre đan cùng kích cỡ, tương ứng với kích thước thuyền. Sau đó, các lát tre này được chuốt một lần nữa để tách lõi mềm khỏi lớp vỏ ngoài.

- * Đan vỏ thuyền theo mặt phẳng. Công đoạn này luôn thực hiện theo kiểu đan chéo, thường là kiểu đan “trên 2-dưới 2”, nhưng có nhiều kiểu đan chéo khác áp dụng cho các kích cỡ thuyền khác nhau ở các vùng khác nhau. Những con thuyền tròn thường được đan thế nào để phần đáy thuyền có hình vuông theo kiểu đan chéo “trên 2-dưới 2”. Khi tấm đan dành cho phần đáy đủ rộng (và 4 góc của tấm đan hình

vuông sẽ được cuộn lên để tạo thành một phần của các góc), thì đổi sang kiểu đan bất đối xứng, có thể là “trên 2-dưới 5”, và cứ thế tiếp tục cho đến khi tám tre đan đủ lớn thành hình dạng một bát tròn theo ý muốn. Kiểu đan chéo đối xứng dễ uốn hơn so với kiểu đan “trên 2-dưới 2”, nhưng có phần yếu hơn. Khi đan, người đan thường ngồi xổm trên mặt đất hoặc nền nhà.

* Đào một hố hoặc dựng vành hay mép thuyền trên những cọc chống đóng xuống đất theo mô hình phác thảo con thuyền trong tương lai. Ở một số địa điểm đan thuyền, các hệ thống cọc này được giữ lại giữa các công đoạn thực hiện rải rác xung quanh sân để khách hàng có thể trực tiếp tùy chọn kích cỡ và hình dạng chiếc thuyền mới cho mình.

* Trải tám tre đan lên hố đất hay mép thuyền rồi đè xuống hoặc ép mạnh xuống rồi bẻ các góc. Cần hai đến ba người leo “vào thuyền” để dẫm lên tám đan tạo thành hình dạng một cái đĩa sâu. Trong một số trường hợp, cần dùng đá lớn hay đổ đầy cát để chằng khi buộc vào vành thuyền

* Buộc ít nhất một “niềng trong” vào thúng để siết chặt vành. Một số thuyền được nẹp các thanh tre nửa ở bên ngoài lẫn bên trong tám đan, tạo thành một vành hay mép thuyền tròn. Những thuyền khác có nhiều lớp lát tre quấn tròn vành trong và ngoài tám đan, tạo ra một vành thúng cực kỳ bền chắc.

* Tia gọt phần thừa của “tám đan” ngoài rìa thân thúng. Thực ra, việc này thường được thực hiện khi buộc niềng trong để dễ buộc.

* Việc lắp gong hay khung thuyền tùy thuộc vào người đóng thuyền. Một số thúng tròn có thể không có gong thuyền dù bình thường phải ít nhất có một vài cái. Thuyền thúng tròn lớn hơn hay chạy máy sẽ có nhiều gong, đôi khi gần như phủ hết phần trong của chiếc thuyền. Tất cả gong thuyền đều được lắp sau khi thuyền được hình thành và bảo đảm giữ được hình dạng vành thuyền. Các thanh tre mà chọn để làm gong thuyền đều được xem xét cẩn thận và các đầu mút của chúng phải hơi nhọn để có thể “đâm xuyên” vào vị trí kéo dài qua thân thuyền, kẹp chặt vào mép thuyền. Tuy nhiên, những kiểu thuyền khác không có loại gong thuyền bằng tre. Thay vào đó là bộ khung gỗ được lắp đặt, với giống dọc đối với loại thuyền dài, sau đó là gong thuyền, và dầm sàn hay ván ngang. Nếu dự trù lắp động cơ thì bộ phận mang động cơ sẽ được sắp đặt để chịu được tải trọng và làm sao để chuyển lực ép vào vỏ thuyền. Khi hoàn tất, nó sẽ trở thành một cấu trúc bằng gỗ phức tạp, với phần vỏ bằng tre đan.

Ở nhiều nơi thuộc 2/3 phần đất phía nam của nước này, một thuyền thúng chưa được gia cố thường được gắn vào một khung gỗ đã hoàn chỉnh với một phần thân trên con thuyền, cũng bằng gỗ, để ghép thân thuyền, với một phần bằng gỗ và một phần bằng tre đan. Trong trường hợp đó, ván thuyền ở phần trên thân thuyền có chức

năng như mép ngoài con thuyền và một gióng ngang bằng gỗ, dài và dễ uốn, được gắn ở bên trong và buộc chặt thông qua các cạnh trên của thúng và cạnh dưới của tấm ván thuyền để kẹp chặt hai phần này với nhau.



Hình 4: Mái chèo với tay cầm hình chữ T.

Đối với hầu hết người phương Tây, kiểu dáng tròn của loại thuyền này có vẻ như hoàn toàn khác thường, vì hầu hết mọi con thuyền phương Tây đều dài hơn, nhưng những con thuyền thúng này lại hoạt động rất tốt ở cả ven bờ hay ngoài khơi. Dù không có bánh lái, đuôi thuyền, sóng thuyền hay các bộ phận phụ trợ khác dưới nước, chúng vẫn lướt ngang bề mặt ngọn sóng một

cách êm ả và đúng cách, giống như một con vịt biển. Chúng có thể vượt qua những con sóng nhỏ một cách dễ dàng, và luôn “lướt theo con sóng” để vào bờ.

Thuyền thúng thường “được chèo” bằng cách lắc lui lắc tới mái chèo đơn buộc lỏng trước thuyền bằng hai tay mà không để mái chèo lên khỏi mặt nước, mỗi nhát chèo đều xoay mũi chèo. Những thuyền thúng lớn hơn thường có một mái chèo lớn với tay nắm hình chữ T để người chèo nắm bằng hai tay, được gắn vào vành thúng, một kiểu sắp đặt cho phép tăng lực đẩy của lát chèo hơn chèo tay.

Hiện đại hóa thuyền thúng tròn truyền thống

Mặc dù thuyền thúng cũng hoạt động tốt trong thời tiết bình thường ngoài khơi xa, việc di chuyển bằng mái chèo rất tốn sức nên chúng chỉ hoạt động giới hạn ở gần bờ hay gần tàu mẹ. Vào những năm khi nghiên cứu này bắt đầu (năm 2005), đã xuất hiện hai phương cách tăng cường hiệu quả hoạt động của thuyền thúng, giúp mở rộng phạm vi độc lập của chúng một cách triệt để.

Những thuyền có kích thước lớn nhất có thể được cung cấp năng lượng bằng động cơ diesel một xi lanh, được sử dụng phổ biến ở khắp nơi trong khu vực này để cung cấp năng lượng cho thiết bị. Trong trường hợp đó việc lắp đặt rất giống những lắp đặt động cơ bên trong khác. Người ta thường thêm vào khá nhiều gọng thuyền, đôi khi đến mức gần như tăng gấp đôi độ dày thân thuyền. Trong trường hợp này, với cánh quạt cố định, thiết bị lái được thực hiện hoặc với một mái chèo ngắn, hay thường xuyên hơn, với một móc chèo làm tay đòn “ở đuôi thuyền” để đặt bánh lái ngoài thuyền, phía sau cánh quạt.

Những thuyền thúng nhỏ hơn có thể được trang bị động cơ bằng việc sử dụng một cái giá rất đơn giản được buộc hay bắt bù loong vào vành thuyền để hình thành một “con thuyền có máy gắn ngoài đuôi dài” điển hình, một giá bắt định tán để đặt

động cơ và cánh quạt. Có những trạm cung cấp xăng dầu phổ biến trên cả nước để cung ứng cho thuyền nhỏ chạy trên sông, dù trước đây việc cung ứng những thuyền đi biển của chúng còn hạn chế.



Hình 5: Thuyền thúng gắn động cơ ở Ròn.



Hình 6: Thuyền thúng gắn động cơ có trục dài ở Ròn.

Việc sử dụng và phạm vi hoạt động của thuyền thúng

Ngày nay, thuyền thúng đã thâm nhập vào mọi góc ngách dọc vùng duyên hải để phục vụ nhiều nhu cầu. Có lẽ việc sử dụng phổ biến nhất đối với các loại thuyền thúng nhỏ là đóng vai trò tiếp liệu cho tàu lớn, vận chuyển người, thiết bị vật tư và cá đi lại giữa tàu và bờ hoặc làm những công việc lặt vặt ngoài khơi. Thuyền thúng cũng được sử dụng như một phương tiện đánh bắt của ngư dân địa phương. Dọc theo vùng duyên hải, có đến hàng ngàn ngư dân ven bờ đưa thuyền thúng ra khơi đánh cá ở vùng biển gần đó. Nhiều tàu gỗ lớn đem theo cả một đội thuyền thúng để đánh bắt ở những ngư trường xa bờ. Trong ngày (hay đêm) hoạt động đánh bắt, những thuyền thúng này được bỏ xuống tàu với một hoặc hai người trên thuyền để đánh bắt cá riêng rẽ, do đó con tàu mẹ có thể bao quát cả một vùng biển rộng lớn với đội thuyền của mình, sau đó các thuyền viên cùng với mẻ cá đánh bắt được đưa từ thuyền thúng trở lại lên tàu để ăn uống ngủ nghỉ. Ở phía nam, những con tàu cá có chiều dài từ 60 đến 80 feet có thể đem theo đến hai tá thuyền thúng ra các ngư trường.

Các thiết kế biến thể và đặc điểm của chúng

Mặc dù nghề đan thuyền thúng là một công việc bất biến dọc theo bờ biển từ biên giới Trung Hoa đến Campuchia, nhưng có rất nhiều khác biệt trong cách làm và sử dụng ở các vùng miền và địa phương. Ở vùng biển thuộc vịnh Hạ Long có một kiểu thuyền hình ô van thay thế hoàn toàn các loại thuyền nhỏ khác trong phạm vi hoạt động của nó và rất khác với những loại thuyền thúng trong nước, do đó đáng được quan tâm đặc biệt. Phía nam khu vực vịnh Hạ Long đến tỉnh Thanh Hóa, vào đến Cửa Lò ở Nghệ An cũng có hay từng có một kiểu thuyền tre được gia cố bằng gỗ

rất hiệu dụng. Một số lớn loại thuyền này và hậu duệ của chúng, những chiếc thuyền được gia cố thêm sợi thủy tinh, vẫn đang hoạt động ngoài bãi biển Thanh Hóa, có thể nhìn thấy dễ dàng. Ngược lại, ở các bãi biển và bến cảng phía nam Đồng Hới, tỉnh Quảng Bình ở miền Trung Việt Nam, và dọc theo bờ biển thuộc khu vực Huế, tỉnh Thừa Thiên, khái niệm bình thường về thuyền rất khác biệt, chỉ cần có hệ thống khung và sàn thuyền bằng gỗ là đủ định hình chiếc thuyền và chỉ cần lắp thêm thúng đan làm thân dưới ở phần đáy là xong. Ở khu vực giữa Đồng Hới và Cửa Lò có ba bến cảng quan trọng (Cửa Ròn, Lý Hòa và Đồng Hới) có một lượng lớn thuyền dạng thúng không phải loại thuyền “thuần thúng” như ở vịnh Hạ Long hoặc Thanh Hóa, cũng không phải “dạng nửa gỗ” rõ ràng như ở khu vực Huế. Chúng ghi dấu một khu vực chuyển tiếp giữa hai truyền thống đóng thuyền này. Những bờ biển và bến cảng ở phần phía nam đất nước này đều có một lượng lớn thuyền thúng đồng thời cũng có một số biến thể thuyền gỗ kết hợp với thúng.

Thuyền hình ô van ở khu vực vịnh Hạ Long

Khách du lịch có thể thấy rất nhiều thuyền máy và thuyền chèo hình ô van ở vịnh Hạ Long và chúng khác biệt với bất kỳ loại thuyền thúng nào ở Việt Nam. Những con thuyền chèo loại nhỏ nhất trông xinh xắn và duyên rũ hầu như được đóng toàn bộ từ tre.

Về bản chất, tất cả những thuyền thúng lớn ở khu vực này đều tiềm ẩn vẻ duyên dáng trong bộ khung tre hay gỗ trông có vẻ vô duyên, thường kèm theo một sàn gỗ hoàn chỉnh, do đó, từ một khoảng cách ngắn (đặc biệt là từ trên cao) trông chúng như những chiếc thuyền vuông vắn, thô kệch bằng gỗ, có thể thấy được một phần thúng thể hiện qua mỗi đầu sàn thuyền.



Hình 7: Thuyền nhỏ hình ô van ở vịnh Hạ Long.



Hình 8: Thuyền vuông ở vịnh Hạ Long.

Chúng chỉ được tìm thấy trong phạm vi vịnh Bái Tử Long và Hạ Long ở cực bắc đất nước này, mặc dù cũng có những con thuyền tương tự ở nhiều kích cỡ thỉnh thoảng được thấy trong những nhánh sông ở vùng hạ du đồng bằng Sông Hồng gần Hải Phòng. Mặc dù thiếu vẻ thẩm mỹ nhưng chúng đáp ứng rất tốt cho nhiều mục

đích và phù hợp với chủ sở hữu của chúng mà cơ bản không có loại hình thuyền nhỏ nào tìm thấy ở bất cứ đâu trong phạm vi hoạt động của chúng.

Có lẽ kích thước phổ biến nhất của những con thuyền thúng ở vịnh Hạ Long thường dài khoảng 12 đến 16 feet, thích hợp cho những công việc trung chuyển trên mặt nước hay đóng vai trò như cửa hàng nổi đồng thời cũng đáp ứng cho một hoặc hai ngư dân sử dụng.

Những thuyền thúng lớn có chiều dài 18 hoặc 20 feet hoặc thậm chí dài hơn và trông công kênh cũng rất phổ biến, thông dụng nhất là loại thuyền có vòm che ở giữa. Hầu hết các con thuyền dài trên 15 hoặc 16 feet đều được gắn động cơ, loại động cơ chạy dầu một xi-lanh gắn bên trong. Những con thuyền này thường có khung bằng gỗ tạo độ bền kết cấu và dựa vào thân hình thúng để thuyền khỏi vào nước, tất cả đều được lán hắc ín chống thấm chứ không dùng dầu chai màu hổ phách như thường thấy ở các tỉnh về phía nam đất nước này.

Quy trình đóng thuyền bắt đầu bằng cách đan thúng đến khi hoàn chỉnh vành thuyền. Thúng thuyền sau khi hoàn chỉnh được trét phân trâu trộn hắc ín, thường ở cả hai mặt, quét lên bằng nhựa đường nấu chảy trong nồi. Hoàn chỉnh thúng thuyền xong là đến công trình bằng gỗ, với việc lắp đặt hệ thống khung gỗ.



Hình 9: Cửa hàng nổi ở vịnh Hạ Long.



Hình 10: Đóng thuyền thúng ở vịnh Hạ Long.

Nhiều mối nối ở khung thuyền được ghép mộng và đóng chốt hay nê các mảnh với nhau, mặc dù bu lông thép mềm (thường được mạ kẽm) cũng được dùng trong việc lắp ghép, đặc biệt là các góc của khung vuông chính. Đầu tiên một số gióng ngang nhẹ (3 hoặc hơn) được đặt trực tiếp tựa vào đáy thúng. Một phần sườn thuyền được chuẩn bị và ráp lên trên các gióng ngang bằng gỗ theo chiều dọc, với dầm sàn mở rộng ở trên và nằm phía ngoài thúng thuyền. Kế tiếp là đặt vành gỗ vuông nặng, đầu tiên các dầm chính theo chiều dọc, sau đó là dầm ngang từ trước đến sau đuôi thuyền để “đỡ” hai đầu nhô của thúng. Sau đó lắp khung sàn và phủ vật liệu không thấm nước lên sàn thuyền. Bánh lái của thuyền thúng chạy máy sẽ được gắn xuyên qua phần sườn gỗ ở đuôi chứ không qua thúng thuyền.

Có lẽ vì khu vực vịnh Hạ Long rất lớn chồm, nhiều đảo, lại không có đất đai bằng phẳng để tận dụng, nên các gia đình ở đây có truyền thống sống bènghồng trên sông nước. Ít nhất trong những năm gần đây đã có những làng nổi được thành lập ở một số vịnh quanh các đảo với đầy đủ nhà cửa, cửa hàng và trường học nổi trên bè kết bằng những thùng nhựa xanh. Đồng thời bên cạnh những ngôi làng nổi này, những con thuyền trong khu vực cũng thường là mái nhà cho các thành viên. Những chiếc thuyền thúng nhỏ nhất hoạt động như một phương tiện vận chuyển khách đi lại trong cảng do một người điều khiển (có thể là một phụ nữ) thường được trang bị một tấm vải nhựa có thể gấp lại và mái tre để che chắn cho khách khi gặp thời tiết xấu và phục vụ (khi gặp xuống) như lều ngủ cho người lái thuyền. Những thuyền thúng hình ô van có kích thước lớn hơn thường được xem là ngôi nhà của gia đình chủ sở hữu, thường một gia đình nhỏ sinh sống toàn bộ thời gian trên thuyền và đánh bắt cá để kiếm sống. Cabin cong giữa thuyền chủ yếu là nơi trú ngụ, thường có một đôi cột được nối bởi một thanh ngang, chạy từ trước mũi đến lái, để có thể phủ vải nhựa che hai đầu còn trống, đồng thời cũng có thể dùng để phơi phóng quần áo hay sửa chữa ngư cụ. Việc nấu nướng thường được thực hiện ở phía đuôi sàn thuyền, trên một lò gỗ đắp đất bùn.



Hình 11: Thuyền thúng gia đình ở vịnh Hạ Long.

Hầu hết những con thuyền này trông có vẻ buồn tẻ và xấu xí, với thân thuyền trét hắc ín, khung thuyền chuyển màu xám xịt do không được sơn phết và mái thuyền không có gì nổi bật với màu sơn xanh lá cây, có lẽ để chống mục, nhưng đôi khi người chủ sở hữu con thuyền tô điểm thêm ở thân thuyền và sàn thuyền bằng những màu sơn sặc sỡ.

Một thời kỳ ở phía nam Hải Phòng, tại Thanh Hóa và Nghệ An, cách xa các đảo trú ẩn ở vịnh Hạ Long, ngư dân thường xuyên tiếp cận với biển khơi nên thuyền bè của họ cần phải có thêm nhiều khả năng hoạt động trên biển cả, nên những con thuyền nhỏ đánh cá gần bờ đã phát triển thành to lớn để chở nặng. Mãi đến gần đây vẫn còn những thúng đan, tương tự như thuyền, hoạt động ở các bãi biển và cảng nhỏ trải dài dọc bờ biển, dễ tiếp cận nhất là ở thành phố Sầm Sơn, Thanh Hóa và ở Cửa Lò thuộc Nghệ An, mặc dù giờ đây chúng đang dần biến mất.

Kiểu thuyền Sầm Sơn

Loại thuyền tiêu biểu ở Sầm Sơn (hay những con thuyền gia cố thêm sợi thủy tinh, hậu duệ của chúng) vẫn thấy xuất hiện nhiều trên các bãi biển ở Thanh Hóa, được phát triển để hoạt động ngoài khơi những bờ cát phẳng lạng ở trước thành phố

này, đã được N. Burningham mô tả về cơ bản giống hình thức hiện tại của nó vào năm 1994 (Burningham 1994). Ngày nay những chiếc thuyền được làm theo hai kích cỡ. Cỗ thuyền lớn được gắn một động cơ diesel bên trong là loại thuyền chèo dài khoảng 16 feet và thanh nẹp ngang là khoảng 5 feet 6 inch. Loại thuyền kia nhỏ hơn, được làm cùng kiểu, chỉ dùng mái chèo, dài khoảng 12 feet. Điều gần như không có ngoại lệ là những chiếc thuyền này đều chống thấm nước bằng hắc ín và không sơn phết. Do chúng đều được đưa lên bờ sau mỗi ngày đánh bắt cá nên không có nhu cầu sơn chống dính bẩn, và cũng không có truyền thống trang trí bằng sơn. Nhìn từ xa, những chiếc thuyền này gợi lên hình ảnh một “chiếc hài kiểu Thổ” màu đen hay “cây đèn thần xin màu của Aladdin”. Mũi thuyền nhọn và cao, đồng thời đường cong vênh của thuyền lượn một cách duyên dáng xuống sống mũi tàu gần như vuông vắn. Chúng là những con thuyền nổi nặng nề, có khả năng chứa một tải trọng đáng kể, mặc dù tôi chưa bao giờ thấy chúng có sản lượng đánh bắt lớn.

Giống như những thuyền thúng hình ô van ở vịnh Hạ Long, toàn bộ thân tre của loại thuyền này, bao gồm cả mép thuyền, được hoàn thành đầu tiên, sau đó áp thêm vào phần khung gỗ bên trong theo cùng một kiểu. Những thuyền lớn hơn thường có sàn gỗ và ván lát, nhưng không có phần vòm. Họ lắp một bánh lái lớn hình vuông phía sau con thuyền qua một thanh gỗ lớn bắt vít vào một hoặc hai thanh ngang nặng ngay phía đuôi thuyền và phần chia ra ngoài. Bánh lái có kết cấu gồm ba phần, một trục gỗ có thể trượt lên xuống tự do xuyên qua thanh gỗ nặng, một tay bánh lái, là bất kỳ cây cán nào, và cánh chong chóng, tạo thành từ các phiến ván mỏng cạnh bắt vít vào trục với tay đòn có lỗ ren nhỏ. Bánh lái chỉ có hai vị trí, xuống để chạy thuyền và lên để đưa tàu vào bờ. Thân thúng ở thuyền Sầm Sơn được đóng gần đây nhất được thực hiện trên mặt đất, với mép thuyền có cọc chống đóng xuống mặt đất bên ngoài xưởng đóng thuyền, rồi tấm tre đan được ép xuống bên trong mép thuyền. Bộ khung gỗ thô, đà dọc, cấu trúc xây dựng, ván sàn và ván ngang được bắt vít với nhau. Một “đà gỗ gắn xuống bên trong đáy thuyền”, một tấm ván khổ 3,4” x 4” lắp trên tâm thân thuyền được bắt bu loong xuyên qua thúng thuyền gắn với một “miếng bịt sống thuyền”, một tấm ván tương tự nằm ngoài thân thuyền. Tương tự như vậy, một thanh giảm chấn bằng gỗ, khổ 3,4” x 3” được bắt bu loong vào phía ngoài thân thuyền, dưới mép thúng tre một vài phân và xuyên qua khung thuyền. Những bộ phận được bắt bu loong này giúp gắn chặt các cơ phận bằng gỗ với thúng thuyền. Việc lắp đặt động cơ và thiết bị vận hành cũng là đặc trưng của mọi thuyền nhỏ ở Việt Nam.

Loại nhỏ hơn, những con thuyền dài 12 feet ở Sầm Sơn cũng tương tự như thế, nhưng không có động cơ hoặc bánh lái và có thể không có sàn ván. Vị trí chèo nằm ở đuôi thuyền, với những mái chèo gắn trên cọc cao và người lái thuyền đứng hướng về phía trước, phần mũi tựa vào tấm ván ngang phía sau.

Vào năm 2015 có khoảng 200 con thuyền dài khoảng 16 feet chạy bằng động cơ ở Sầm Sơn, đa phần số thuyền này đều có thân làm bằng sợi thủy tinh. Chỉ còn



Hình 12: Thuyền thúng chạy máy ở Sầm Sơn.



Hình 13: Thuyền nhỏ ở Sầm Sơn.

một vài thuyền nhỏ còn hoạt động và chúng có vẻ như chỉ được dùng để đánh bắt cá và cua theo kiểu nhỏ lẻ. Thiếu động cơ chạy thuyền, chúng không thể đi xa tìm nguồn cá như những con thuyền gắn máy. Đa phần những con thuyền thúng này ra khơi ở một số nơi dọc theo 4,5km bờ biển trải dài từ thị trấn về phía bắc. Không có con thuyền nào nằm tại các cảng nước sâu ở cửa sông phía cực bắc bãi biển. Tuy nhiên, có một bến cảng nhân tạo nhỏ ở phía nam thành phố (phía nam di chỉ một ngôi đền đá nổi tiếng) và một lượng lớn thuyền bè, hầu hết là thuyền làm bằng sợi thủy tinh, cũng như thuyền gỗ lớn và bè nổi hoạt động ở đó, hầu hết thời gian nằm lênh đênh. Những con thuyền dọc bờ biển được đưa ra khơi hay trở vào bờ bằng những trục lăn có bánh xe và lớp xe. Dù các thuyền này thường chỉ có một hoặc hai người đánh bắt cá, nhưng phải cần đến một số lớn nhân lực để nâng thuyền lên trục lăn (việc này thực hiện khi lên cạn ở mé nước sát bờ) và để đẩy thuyền qua bãi cát rộng dọc bờ. Thường có năm hoặc sáu người đẩy thuyền và hai người kéo tời cột ở trục lăn.

Kết cục của thuyền thúng đan ở Sầm Sơn

Khoảng giữa tháng 2 năm 2010, vẫn còn ít nhất một cửa tiệm ở thị trấn chế tác vỏ thuyền theo truyền thống và đến tháng 3 năm 2012 khi mặt bằng làm thuyền của cửa tiệm đã bị các thiết bị xây dựng cầu đường chiếm dụng thì tiệm này chuyển sang sản xuất thuyền sợi thủy tinh theo phong cách mới, nghề đóng thuyền trong thị trấn đã trải qua một chuyển đổi từ đan thuyền thúng tre truyền thống với khung gỗ sang chế tác loại thuyền tương tự, nhưng bằng sợi thủy tinh được gia cố bằng khung gỗ bên trong theo truyền thống. Hiện nay sợi thủy tinh được cấu tạo ở hai loại thuyền khác nhau. Một loại sử dụng thân thuyền đan tre như một “nút chai” hay khuôn vát rồi phủ lên làm vỏ thuyền mới, giữ phần bên trong con thuyền mới cùng một khuôn đúc sắc nét như kiểu thuyền cũ và vỏ ngoài là một phiên bản “mờ” của nó, vì các chi tiết của lớp vỏ thuyền cũ bị che phủ bởi lớp sợi thủy tinh. Phiên bản kia, có lẽ được thiết kế bởi một nhà đóng thuyền khác, tạo ra một lớp vỏ thuyền trơn láng không có dấu hiệu nào của kết cấu đan mặc dù vẫn sử dụng cùng kiểu khung gỗ. Tính đến

tháng 1, 2015 vẫn còn một số thuyền vỏ tre hoạt động, nhưng tôi không thể tìm thấy nhà đóng thuyền nào vẫn còn sản xuất chúng, do đó có khả năng loại thuyền này sẽ biến mất trong 5-10 năm tới.

Tàn dư của thuyền buồm ở Sầm Sơn



Hình 14: Thuyền buồm ở Sầm Sơn.

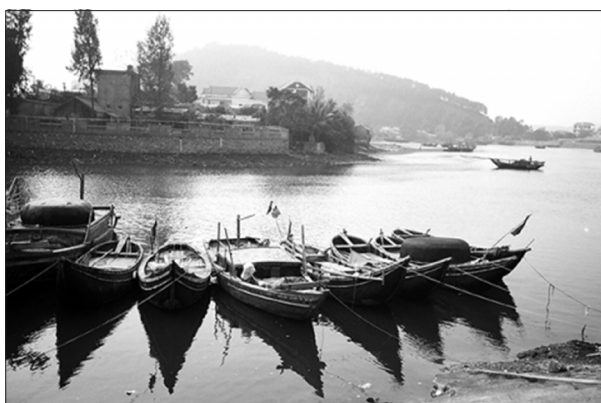
Trải qua nhiều năm Sầm Sơn luôn là nơi chôn cho các thuyền đánh cá ra khơi đánh bắt. Theo tư liệu gần đây nhất được Nick Burningham (sách đã dẫn) ghi nhận vào năm 1994, bên cạnh những thuyền thúng còn có thuyền gỗ lớn và một số bè dùng buồm nhỏ hơn. Các loại thuyền gỗ lớn dùng buồm giờ đây được thiết kế thành thuyền máy, nhưng loại bè dùng buồm, mặc dù được trang bị động cơ diesel, vẫn tiếp tục dùng buồm để kéo lưới theo hướng

gió, mặc dù chúng không thể chạy ngược chiều gió. Vào thời điểm đó, những chiếc thuyền thúng lớn đã được trang bị động cơ đồng thời cũng dùng buồm, và một số các thuyền chạy buồm tối thiểu cũng được trang bị một “cây xiêm hình đoản đao”^(*) để giúp thuyền chạy xuôi gió. Trong số những con thuyền vẫn còn hoạt động ở bãi biển Sầm Sơn, một số vẫn còn dùng buồm, nhưng cánh buồm chỉ được xem là phụ trợ cho động cơ.

Thuyền lớn kiểu “Sầm Sơn” đã mai một ở Cửa Lò

Trong suốt một mùa cá năm 2006, người ta vẫn còn thấy sáu con thuyền thúng lớn, họ hàng gần với loại thuyền ở bãi biển Sầm Sơn neo lại với nhau ở nội cảng tại Cửa Lò, cách Sầm Sơn 100km về phía nam. Với chiều dài khoảng 25 feet và ngang 8-9 feet, vỏ thuyền có tỷ lệ rộng hơn một chút so với loại thuyền ở Sầm Sơn, nhưng có kiểu dáng giống nhau, với cùng mũi thuyền cao và nhọn, đuôi thuyền gần như cong và rộng (nhưng có dáng tròn chứ không vuông). Chúng được gắn cùng một loại bánh lái kỳ quặc với một tấm gỗ lớn chia ra khỏi đuôi thuyền, được khoan và xẻ rãnh để gắn bánh lái. Không giống kiểu thuyền ở Sầm Sơn, năm trong số sáu chiếc thuyền này có đầy đủ sàn thuyền ngoại trừ một buồng lái ở bên phải đuôi thuyền. Chiếc thứ sáu cũng cùng kiểu, nhưng được lát sàn kín từ mũi đến đuôi. Do thời tiết xấu (lúc đó là giữa mùa đông ở vùng biển phía bắc) nên chỉ chụp được ba tấm ảnh những chiếc thuyền này trong chuyến đi thực tế đó. Trong chuyến khảo sát hai năm sau đó, những chiếc thuyền này đã biến mất không còn một dấu vết nào.

* Nguyên văn: dagger board, còn gọi là long cốt giả, có thể kéo lên khi thuyền đi vào vùng nước cạn, và hạ xuống khi đi vào vùng nước sâu - Chú thích của người dịch.



Hình 15: Thuyền thúng cỡ lớn ở Cửa Lò.

Có một vài điều học hỏi được từ các bức ảnh: Những thuyền này được trang bị động cơ bên trong, không có thiết bị ra khơi, dù thấy một chiếc có chèo lái dài. Hiển nhiên chúng là thuyền đánh cá, mang theo phao gắn cờ, nhưng không thấy có thiết bị cụ thể nào trên sàn thuyền. Chúng còn trong tình trạng tốt, được sắp đặt gọn gàng và không có dấu hiệu bị tác động của nước biển trên vỏ

thuyền, dù khi chụp ảnh trông chúng vẫn còn đang hoạt động.

Khu vực chuyển tiếp từ “thúng đan toàn bộ” sang loại thuyền nửa gỗ

Cách 320km giữa Cửa Lò và Huế có ba cảng quan trọng đối với các đội tàu đánh cá lớn, đó là Cửa Ròn, Lý Hòa và Đồng Hới, tất cả cách nhau trong phạm vi khoảng 50km. Dải bờ biển ở đây bao gồm những bãi biển dài cát trắng, rải rác có những mũi đá và cửa sông hình thành các cảng dù chúng bị vướng cửa sông và những cồn cát ngầm ngoài khơi. Vô số thuyền cá bằng gỗ lớn neo trong những cảng này gần như đều có thuyền thúng bình thường làm phương tiện tiếp liệu.



Hình 16: Thuyền dạng thúng chạy bằng động cơ ở Ròn.

Điều kiện vùng biển trong khu vực này thường tạo thuận lợi cho khả năng hoạt động của loại thuyền nhỏ trong vùng biển động và ở mỗi cảng nơi đây đều có một số lượng đáng kể thúng đan “dạng thuyền”, vừa chạy máy vừa chèo tay, có dạng vỏ thuyền tương tự như loại thuyền ở bãi biển Sầm Sơn hay loại thuyền đan lớn hơn, nay đã mai một, ở Cửa Lò, mặc dù chúng có gì đó ít nổi bật hơn. Những

con thuyền này nằm trong giới hạn khoảng 11 hay 12 feet chiều dài và sườn ngang khoảng 3,5 đến 4 feet, chỉ có mái chèo, cho đến chiều dài 16 đến 20 feet và sườn ngang khoảng 5 feet hoặc hơn, với động cơ diesel ở bên trong và thường có một chèo lái. Không chiếc nào cho thấy có khả năng ra khơi, không cột buồm, không trụ buồm, hoặc buồm và không có cây xiêm hình đoản đao (dagger board). Chúng có khung gỗ

chắc chắn bên trong gắn với vỏ thuyền như những chiếc thuyền ở phía bắc, nhưng thường có sàn ván thay vì một “mép thuyền” bằng tre. Cũng không lấy gì làm lạ khi thấy những con thuyền ở ba bên cảng này có kiểu dáng thiết kế và cấu trúc khá giống nhau, dù cũng có biến thể giữa mỗi thuyền và bên cảng do ý tưởng của những người đóng thuyền. Ở Huế đến các vùng xa hơn về phía nam việc phát triển đầy đủ một con thuyền lớn đánh bắt ngoài khơi luôn gồm có những thúng thuyền chắc bên kết hợp với phần trên bằng gỗ, đồng thời phần đáy bằng tre đan có thể thay thế dễ dàng đã trở thành chuẩn mực, nhưng không còn thấy điều này ở các kiểu thuyền phía bắc. Những thuyền thúng ở Cửa Ron, Lý Hòa và Đồng Hới, với ván thuyền bằng gỗ, có vẻ là một sự chuyển tiếp từ kiểu thúng sang dạng nửa thúng nửa thuyền. Điều thú vị là những thuyền này đều có mắt thuyền.

Mắt thuyền ở thuyền truyền thống của người Việt

Mặc dù những thuyền máy đánh cá của người Việt hiện nay không vẽ mắt thuyền, từ Cửa Ròn đi về phía nam những chiếc thuyền gỗ truyền thống còn lại và những con thuyền nhỏ hơn kết hợp giữa gỗ và thúng thuyền đan tre này đều vẽ những đôi mắt sơn trắng có tròng đen thuôn dài xinh xắn. Loại mắt thuyền này không còn xuất hiện ở phía bắc và hầu như cũng không xuất hiện trên các con thuyền thiết kế hiện đại ở bất kỳ nơi nào trên đất nước này.

Việc cơ giới hóa sớm thuyền thúng tròn - Cửa Ròn

Cửa Ròn có vẻ là địa phương đặc biệt thúc đẩy việc sản xuất thuyền thúng chạy máy hiện đại. Đây là địa điểm đầu tiên mà trong mùa thực địa đầu tiên vào năm 2010, chúng tôi lần đầu tiên trông thấy những chiếc thuyền thúng tròn gắn máy nổ phía trong, và loại thuyền thúng nhỏ hơn gắn động cơ đuôi dài chạy xăng. Những chiếc thuyền thúng tròn lớn và bề thế hơn ở Ròn được thiết kế rất mạnh mẽ, với “vành thuyền” vững chãi và nhiều gọng tre làm khung tạo nên lớp vỏ bên trong. Động cơ của chúng được lắp dưới cặp “dầm sàn” dọc đỡ lấy sàn gỗ phía trên động cơ, và cũng tăng thêm công suất cho thuyền. Động cơ của chúng được gắn trên những giá đỡ động cơ bằng gỗ, thường nằm song song với đáy thuyền để trục cánh quạt được đưa ra phía bên phải thông qua phần cong xuống ở “mép dưới” của thuyền. Việc làm này giúp đặt toàn bộ cánh quạt ra ngoài thuyền, vì vậy bánh lái phải được đặt xa hơn nữa “ở đuôi thuyền”; để làm thế, một tấm gỗ nhẹ có kích cỡ 1” x 5” được bắt vít vào vành thuyền và nhô ra khỏi thuyền khoảng 16”. Nó còn được giằng bởi một thanh chống đã được bắt vít thông qua tấm bưng ở đuôi thuyền để tạo thành một cấu trúc hình tam giác vững chắc. Lần đầu tiên chúng tôi quan sát những con thuyền nơi đây, mới chỉ có một vài chiếc và chúng có vẻ như đã phát triển hoàn chỉnh. Kể từ thời điểm đó, những chiếc thuyền tròn bằng sợi thủy tinh lớn hơn chạy dọc ven biển, bắt đầu phổ biến, cũng có kiểu dáng tương tự.

Vùng có thuyền lớn đi biển, Huế (Thuận An) đến Lăng Cô

Cung bờ biển dài 220km từ phía nam Đồng Hới, tỉnh Quảng Bình, đến Lăng Cô, tỉnh Thừa Thiên bao gồm các đảo chắn và cồn cát che chắn một đầm nước mặn không sâu gần Huế khoảng 60km.

Đường bờ biển ở khu vực này là một bờ cát dài đầy tiềm năng thịnh vượng chỉ có một vài mũi đá nhô ra Biển Đông. Đây là nơi có hai loại thuyền lướt sóng rất hiệu quả còn tồn tại và chỉ biến cải rất ít kể từ những năm 1940. Những chiếc thuyền này chuyên hoạt động xa bờ, và mặc dù chúng không thể ra khơi lúc biển động, và thỉnh thoảng phải quay về vào những thời điểm khi các điều kiện thời tiết xấu đi, chúng vẫn phát triển thành những con thuyền dọc bờ vững chãi, khó chìm để có thể chịu được các tác động và áp lực trong việc cập vào bờ cát ở điều kiện sóng lớn.

Những con thuyền có kích thước nhỏ hơn giống ca nô có đáy đôi, cơ bản làm toàn bằng tre, mặc dù chúng cũng có thêm một số khung bên trong để gia cố vỏ đan. Một số chiếc lớn nhất có thể được gắn loại động cơ nhỏ nhất, nhưng đa số vẫn dùng chèo, và trong những trường hợp hiếm hoi, dùng buồm để di chuyển từ bờ đến ngư trường ngoài khơi.



Hình 17: Thuyền đi biển ở Huế.



Hình 18: Thuyền lớn đi biển ở Huế.

Những con thuyền nhỏ này thường chỉ có một hoặc hai người, vừa đủ để vận chuyển con thuyền qua lại giữa bờ biển phía trên và mép nước khi cần thiết. Chúng có tải trọng rất nhỏ và không đánh được những mẻ cá lớn. Những ngư dân đứng nhìn phía trước để chèo, mỗi người sử dụng một mái chèo đơn dài vận hành trên một cọc chèo cố định gác trên mạn thuyền. Mái chèo đuôi, luôn hướng về phía cảng, chủ yếu sử dụng để giữ hướng khi vượt qua vùng biển sóng lớn, trong khi đó chèo mũi, luôn luôn hoạt động cật lực ở mạn phải để vượt qua những con sóng. Một khi đã ra đến ngoài khơi, ngư dân gác mái chèo và giương buồm lên (một quá trình chuyển đổi rất nhanh) hoặc dùng cả hai để đẩy thuyền về phía trước, những mái chèo dùng để dẫn lối. Cánh buồm, dạng hình thang đứng giản đơn hay có khi là hình tam giác với sào

buồm thẳng đứng. Cả hai loại buồm này đều được may bằng những loại vải rẻ tiền sẵn có. Trụ buồm là những cột tre đơn giản, và dây thừng là bất kỳ loại dây rẻ tiền nào. Những con thuyền này không có sàn thuyền, sóng thuyền, cũng không có bánh lái, chỉ có hai mái chèo được sử dụng để lái hoặc chuyển hướng.

Những con thuyền lớn hơn hoạt động ở những bãi biển năng động này cũng là những con thuyền lướt sóng tuyệt vời với thân thuyền phình rộng bên dưới để làm đầm thuyền, từ mũi đến đuôi thuyền, có khả năng đối phó với sóng lớn khi cần thiết.

Chúng là một loại thuyền composite hoặc ghép, nửa gỗ nửa song mây (không ít thì nhiều). Phần trên là những tấm ván sàn gỗ cứng bắt chót vào sóng thuyền bằng gỗ chạy từ đầu đến đuôi tàu. Những tấm ván này được phân cách bởi các thanh ngang bằng gỗ cứng và phần thân dưới bằng thúng tre, được niềng với phần trên bằng bù loong hay đinh gỗ (chốt nêm bằng gỗ) giúp siết chặt thúng thuyền giữa các tấm ván ngoài và một thanh nẹp dài bên trong bằng gỗ cứng. Các thanh gỗ chạy dọc đáy thân thuyền giúp gia cố phần thúng trong khi nhiều gong thuyền bằng gỗ cứng được buộc chằng với nhau vào con thuyền. Thuyền được đóng sàn để có bề mặt hoạt động thông thoáng nhưng sàn thường được lát gỗ mỏng một cách lỏng lẻo chứ không khít nhau.

Ngoại trừ những bù loong hay đinh nhọn dùng để đóng ván thuyền vào sóng thuyền từ trước ra sau và bù loong “kẹp” để gắn thúng thuyền (và gong thuyền) vào khung thuyền bằng gỗ, ở đa phần các thuyền, tất cả các đinh chót đều bằng gỗ thay vì bằng sắt. Con thuyền là một cấu trúc tổng hợp khá linh hoạt, có thể thay thế tất cả các bộ phận của nó mà không sợ bị hư hỏng. Trong trường hợp tồi tệ nhất thì chỉ có nhựa trét phần đan của thúng thuyền bị nứt hay rò rỉ chút ít, nhưng việc trét lại cũng dễ dàng. Đôi khi có thể thấy khung thuyền bị hỏng vài chỗ không đáng kể, nhưng về tổng thể cấu trúc thuyền lại đơn giản và dễ phục hồi.

Mặc dù ván thuyền bằng gỗ xòe ra rõ rệt, nhưng phần trên của thúng thuyền, nơi tiếp giáp với các bộ phận bằng gỗ lại có dạng thẳng góc đáng kể, giúp con thuyền chịu tải trọng động cơ nặng, nhiên liệu, ngư cụ và hải sản đánh bắt. Về cơ bản mỗi con thuyền được trang bị thêm đồ phụ trợ trông giống như một cặp bó tre dài gần bằng con thuyền, đường kính khoảng 1 foot, gắn chặt vào hai bên thân thuyền ngay tại chỗ tiếp xúc giữa thúng thuyền và gỗ. Hiện nay, trong thực tế, những “cánh sườn” này được làm từ bao bì polystyrene phế liệu, hay thậm chí từ nhựa xốp cắt ra và được phủ dần lại bằng các thanh tre.

Trong chiến tranh chống Mỹ gần đây, vào năm 1963, những con thuyền lớn một nửa bằng gỗ này còn được vận hành hoàn toàn bằng buồm và chèo, với một cặp lá buồm hình thang đứng đặt trên cột buồm rồi có bậc xuyên qua ván ngang. Một buồm mũi nhỏ được đặt ngay mắt thuyền và một buồm chính lớn hơn đặt gần giữa tàu. Cuốn *Junk Blue Book* (Sổ tay thuyền bè miền Nam Việt Nam) có ghi lại rằng “[...] một số thuyền được cho là đã cơ giới hóa” (1962).

Tuy nhiên, trong suốt mùa khảo sát thực địa năm 2006, đúng là có đến hàng trăm con thuyền dọc theo dải bờ biển này được kiểm tra và không còn chiếc nào được trang bị như thế. Tất cả đều sử dụng động cơ chạy diesel. Nhưng bánh lái thuyền vẫn được giữ lại, bánh lái bằng gỗ tương tự như loại bánh lái của những con thuyền ở Sầm Sơn và các nơi khác, nhưng để trượt vào một khe hình lỗ khóa ở trụ gỗ sau đuôi thuyền. Khi xuống nước, bánh lái thường được mang theo và hành trình vượt qua con sóng được vận hành bởi một mái chèo lái lớn đặt bên mạn phải con thuyền. Mỗi khi rời bờ, bánh lái được lắp vào bằng cách thả trượt xuống khe ở trụ gỗ phía đuôi thuyền. Khi cập bờ, người lái thuyền chính sẽ tiếp tục điều khiển bánh lái cho đến gần thời điểm cuối khi thuyền viên kia sử dụng mái chèo dài trong khi người lái thuyền chính (một mình) lấy bánh lái ra khỏi khe cắm để vào bên trong để tránh phải tiếp đất.

Những con thuyền này có chiều dài từ khoảng 18 đến 26 feet và thường gấp 3 lần chiều ngang. Một số thuyền nhỏ nhất chỉ cần hai người vận hành, nhưng thuyền với kích thước lớn hơn luôn có ít nhất 3 người, và trọng lượng của mọi con thuyền đều cần một lượng lớn nhân lực để đưa thuyền lên xuống bờ. Việc này được thực hiện bằng cách “vận thuyền” lên xuống bờ chứ không dùng bánh xe, trục lăn hay lực cơ học nào. Dạng cong của thuyền đồng nghĩa với việc nếu một đầu được nâng lên thì điểm tiếp xúc của thân tàu với mặt đất sẽ chuyển về đầu kia. Vì thế, nếu thủy thủ đoàn nhấc lên một đầu thuyền rồi sau đó vận thuyền lên (hoặc xuống) 180 độ, và khi họ đặt thuyền xuống thì nó đã tiến được một quãng đường khoảng vài feet theo hướng mong muốn. Các mũi thuyền đều có “khía hình chữ V” để có thể xỏ một thanh tre hay gỗ giúp 2 đến 6 người có thể nhấc đầu thuyền lên vai trong khi vẫn “vận” thuyền (thường có sự trợ lực của nhiều người để đẩy đầu kia của con thuyền). Khe cắm bánh lái không có khía chữ V như vậy, nhưng cũng có một mảnh gỗ cứng dẻo hình chữ V thích hợp để đút vào rãnh ở trụ gỗ sau đuôi thuyền và nện nó vào đúng vị trí trong khi thủy thủ đoàn nhấc đuôi thuyền.

Cứ một ngày khi năm mươi con thuyền hay hơn nữa xuất phát từ dải biển hẹp này, sẽ có 150 thuyền viên và có lẽ một số lượng gấp đôi những người làm việc trên bờ, bận rộn với các loại ngư cụ nặng nề và thuyền bè ngay trong con sóng vỗ bờ để đưa thuyền ra khơi (hay vào bờ an toàn) chỉ trong vòng một giờ.

Phần trên bằng gỗ của loại thuyền này thường có tuổi thọ lâu bền, kéo dài qua nhiều lần thay thế phần thân thúng bằng tre, vốn được thay cứ 4 đến 7 năm một lần. Vật liệu phủ sàn thuyền, gong thuyền và xà thuyền dọc phải được gỡ ra để thay (do vậy dây buộc thuyền cũng phải được thay mới) và các bù loong hay đinh gỗ được tháo ra để tách phần thúng đã cũ khỏi phần thân trên.

Ở thời điểm đó chỉ có hai hoặc ba tấm ván ngang mảnh chia tách phần sàn thuyền. Một đáy thuyền mới được đan riêng, được kẹp chặt đúng vị trí, trét nhựa



Hình 19: Ván thuyền ở Huế.



Hình 20: Thuyền mới, khung cũ.

đường bên trong, thành khung thay thế và con thuyền được lật nghiêng để trét nhựa ở vỏ ngoài. Hầu như tất cả khung thuyền đều được tái sử dụng ở cùng một vị trí, mặc dù thỉnh thoảng vẫn có thể thấy ít gỗ mới thay thế cho những chỗ không còn sử dụng được.

Từ Huế vào nam đến Vũng Tàu và xa hơn

Từ khu vực này, mà trung tâm là Huế, vào đến phía nam đến tận Vũng Tàu, công việc đóng thuyền vẫn giữ được sự tương đồng ở các loại thuyền có kích thước đa dạng, từ loại thuyền nhỏ giống kiểu xuồng cho một hoặc hai người sử dụng đến thuyền lớn đánh cá ở vùng nước sâu. Chi tiết trên thuyền thì khác nhau đáng kể, đó là, kích cỡ của ván thuyền so với thúng thuyền, việc sử dụng gong tre uốn hay gong gỗ, kết cấu sàn thuyền hay ván sàn, hoặc không có, loại thuyền mảnh hay to rộng, dùng mái chèo hay động cơ, nhưng ở tất cả các biến thể đó, khái niệm thiết yếu vẫn là con thuyền có phần trên bằng gỗ sử dụng lâu dài kết hợp với thân dưới hình thúng bằng tre có tính linh hoạt và đàn hồi để thay thế đều đặn. Gần đây, vào thập niên 1940, Pietri kể rằng loại thuyền này được đóng với kích cỡ khá lớn và thực hiện các hải trình dài bằng buồm đầy ấn tượng với một lượng hàng lên đến 40 tấn gạo, nước mắm và các loại hàng nặng khác (Pietri 1943). Những thiết kế thuyền đánh cá lớn khác thuộc loại này là loại tàu có khả năng đi biển với các thủy thủ giỏi tay nghề, thậm chí trong những năm chiến tranh chống Mỹ đã từng ra khơi dài ngày (Junk Blue Book 1962).

Vùng nội thủy giữa Đồng Hới và Lăng Cô

Vùng đồng bằng trũng thấp ven biển ở khu vực này được điểm xuyết thêm những sông lạch và một đầm nước xinh đẹp tại Lăng Cô. Nơi này có một loại thuyền khác biệt rất thú vị, nhỏ nhất là loại xuồng hoàn toàn bằng tre chỉ một hoặc hai người sử dụng. Những ngày này họ hầu như chèo suốt, dùng dầm chèo xuồng truyền thống với một mái chèo đôi lưỡi đơn như loại mái chèo thuyền kayak, hoặc khi đánh bắt cá thì với cặp dầm đơn rất ngắn sử dụng riêng ở mỗi tay và hoạt động ở hai bên thuyền.



Hình 21: Chèo xuồng tre ở Huế.

Thỉnh thoảng cũng thấy người dân đánh cá dùng buồm nhẹ có cột buồm bằng tre.

Đà Nẵng và Hội An

Ngày nay Đà Nẵng là nơi cuối cùng còn sót lại những gì một thời từng là loại thuyền thúng đánh cá bằng gỗ tuyệt mỹ, gọi là *Ghe Nặng**. Những con thuyền này có cấu trúc rất giống với những chiếc thuyền vượt sóng ở khu vực Huế, nhưng lớn hơn nhiều với các con thuyền điển hình dài từ 25 feet

đến 50 feet hoặc hơn. Chúng có phần thân trên bằng gỗ phức tạp với sàn thuyền, sống thuyền và trụ đuôi nặng và dài. Nhiều giồng dọc đỡ thân dưới bằng tre đan, không chỉ phần đáy mà còn ở cả hai bên. Gọng thuyền đặt cách nhau 2 đến 3 feet, khía hình chữ V ở phía trên giồng dọc. Và nhiều “rầm thuyền” hay ván ngang trải rộng dọc theo thân thuyền, thường là có một hoặc hai trụ dọc để đỡ tải trọng sàn thuyền và dây buộc chắc khỏe để giữ toàn bộ khung thuyền với nhau. Một số ít thường không có sàn thuyền, nhưng nói chung những chiếc thuyền lớn đều được đóng sàn lồng lều.

Cũng như các thuyền buồm khác, những thuyền này trước đây thường có nhiều cánh buồm dựng trên ba cột buồm. Chúng chạy nhanh và có thể đi biển được (*Junk Blue Book* 1962, Pietri 1943). Chúng có một cây “xiêm” hay “long cột giả” (daggerboard) cong, dài và mảnh; thay vì được gắn ở giữa như thường thấy ở phương Tây hay Trung Hoa, nó được đút vào rãnh hình lỗ khóa ở sống mũi thuyền. Khi thụt xuống nó còn trồi lên khỏi mũi thuyền đến 8 feet hoặc hơn. Hạ xuống một khoảng cách tương tự bên dưới thân thuyền, cùng với bánh lái, nó dùng để chống lại sự giật ngang của con thuyền. Hiện tại, tất cả các thuyền còn lại (vào năm 2015 còn khoảng 40 chiếc hoặc hơn) đều được cơ giới hóa. Không có thuyền nào trong số đó được trang bị để ra khơi và cũng không còn cây “xiêm” ở mũi thuyền nữa, nhưng gần như tất cả vẫn còn những rãnh đặc trưng ở mũi thuyền. Mặc dù nguyên thủy người ta lắp bánh lái vào một rãnh hình lỗ khóa tương tự ở cột mũi, giờ đây tất cả đều được chuyển đổi để dùng bánh lái tay đòn bằng thép hàn được gắn xuyên qua một lỗ khoan dọc qua khoang mũi. Những con thuyền mới thuộc loại này rõ ràng không còn được làm, nhưng những thuyền hiện có nói chung vẫn được bảo quản tốt và còn hoạt động, mặc dù vẫn thấy một số xác thuyền đắm vô chủ trên bãi biển. Người ta nói rằng phần thân trên của chúng “còn bền chắc” (dù vẫn sửa chữa định kỳ) và phần dưới bằng tre vẫn “dễ thay thế”.⁽¹⁾ Điều đó nói lên rằng nhiều con thuyền còn hoạt động đã được bọc sợi thủy tinh ở phần đáy thuyền.

* Chú thích của người dịch: Có lẽ tác giả nghe nhầm từ “Ghe nan”.

Bên cạnh đội thuyền di sản này, gần đây Đà Nẵng và Hội An còn có một số lượng lớn thuyền thúng hình ô van, rõ ràng được thiết kế từ như những chiếc xuồng máy ngay từ đầu. Chúng khá lớn và cồng kềnh, thường có chiều dài từ 14 đến 20 feet và chiều ngang rộng khoảng một nửa chiều dài. Với kích cỡ đó, chúng là những con thuyền khá thu hút, với hai bên thân thuyền loe ra và có độ cong đáng kể, mũi thuyền nhô lên một cách duyên dáng. Những con thuyền này có vỏ ngoài và trụ đuôi bằng gỗ được bắt chốt với thúng thuyền, thường được sơn một màu nổi bật (đỏ hoặc xanh!) và được dùng như một điểm tiếp nhận hàng hóa. Các mẫu thuyền có kích thước nhỏ nhất chỉ được quang dầu chứ không bọc sợi thủy tinh, nhưng hầu hết những con thuyền ngày nay đều được phủ toàn bộ bởi một lớp sợi thủy tinh khá dày, gần như che phủ lớp tre đan ngay cả khi còn mới. Những chiếc kích thước lớn hơn có một phần sàn thuyền khoảng 2 feet dưới mép thuyền, một sàn ngang ngăn gần mũi và đuôi thuyền và một sàn ngang giữa thuyền (một tấm gỗ khá dài!) trải hết toàn bộ chiều rộng. Một ngăn phẳng chứa động cơ ở đuôi thuyền tạo thành sàn thuyền và chỗ ngồi cho ngư dân. Những thuyền cũ thuộc loại này, năm 2010 còn nhìn thấy nhưng rõ ràng không còn mới, còn có nhiều gọng tre chẻ. Tuy nhiên, những chiếc thuyền mới đây lại có gọng gỗ ở thúng thuyền, nhưng hầu hết đều được sàn thuyền và ván sàn phủ lên nên không thể quan sát được. Mép thuyền là một lớp thanh tre dày (không phải gỗ) thường được viền ống nhựa đen tạo một góc tron nhẵn để kéo thả lưới. Vành được buộc chặt bởi sợi cước tổng hợp, khác với những con thuyền lớn. Ta có thể thấy những chiếc thuyền với lớp sơn chống gỉ sét này bập bênh trên sóng nước, nhưng thỉnh thoảng vẫn thấy một số thuyền nhỏ hơn phơi mình trên bãi biển.



Hình 22: Ghe Nặng ở Đà Nẵng (được cơ giới hóa). Hình 23: Thuyền bọc sợi thủy tinh ở Đà Nẵng hiện nay.

Một số loại thuyền này được trang bị cần và bánh lái bằng thép hàn gắn xuyên qua trụ sau đuôi thuyền. Do cánh quạt nằm ngoài thúng thuyền, bánh lái phải được lắp ở một góc nhọn sau đuôi thuyền cho thông thoáng, kiểu sắp xếp đó trông hơi hột và dễ gặp nguy hiểm. Tuy nhiên, cũng không gây chút trở ngại nào cho bánh lái. Hầu hết đều có phần trên trụ sau đuôi thuyền gắn cọc thuyền có một chèo lái, đồng thời cũng có nhiều thuyền không sử dụng cơ phận lái nào khác. Những mái chèo lái này

tương đối ngắn so với các mái chèo đơn hay đôi và mái chèo lái ở những thuyền vượt sóng, và rõ ràng chỉ được sử dụng thay bánh lái.

Quy Nhơn và vùng phụ cận

Khu vực xung quanh Quy Nhơn, khoảng 280km phía nam Đà Nẵng, cung cấp một số minh họa về các loại thuyền thúng cỡ nhỏ và vừa hoạt động ở vùng nước trong vịnh đồng thời cũng lướt sóng ra khơi.

Ở mùa đánh bắt gần đây nhất, vào năm 2014, vẫn còn sót lại một số thuyền cũ đóng bằng gỗ và thúng tre tại Nhơn Lý, ngôi làng nằm ở cực bắc bán đảo phía bắc Quy Nhơn. Cấu trúc của chúng tiêu biểu cho loại thuyền với sàn thuyền gỗ rộng, sống thuyền, gong thuyền và đáy thuyền cũng đều bằng gỗ. Chúng thiếu bộ phận cân bằng và phần xòe ra như các thuyền ở khu vực Huế, và dường như đang suy giảm dần. Những chiếc thuyền này hoạt động trong vịnh cùng một đội thuyền gỗ lớn hơn có thiết kế phần nào đó theo lối truyền thống hơn và những thuyền thúng khác.



Hình 24: Thuyền đi biển chạy máy ở Nhơn Lý.



Hình 25: Thuyền chèo ở Nhơn Hải.

Ở vùng đầm rộng lớn (gọi là đầm Thị Nại) nằm phía sau bán đảo phía bắc Quy Nhơn, và ở làng Nhơn Hải biệt lập có phong cảnh hữu tình với bờ biển phía đông nam (hướng ra đại dương) có nhiều thuyền thúng mỏng mảnh chèo tay bằng gỗ, hay những thuyền mới gần đây được làm bằng nhựa hoặc tấm kim loại thay cho thúng thuyền, nhưng vẫn giữ thiết kế cũ. Những con thuyền này tương tự như loại thuyền được Pietri minh họa vào năm 1943. Chúng là những con thuyền gần như có hai đầu đối xứng với một cấu trúc riêng biệt chỉ thấy ở khu vực Quy Nhơn. Sàn thuyền không mở rộng rõ ràng về mũi hay đuôi thuyền. Thay vào đó, thúng thuyền phần nào vẫn vượt quá sàn thuyền bằng gỗ mà những thanh chặn tương đối nhẹ kẹp thúng vào khung gỗ vẫn ở bên trong thúng tạo thành một đường cong nhọn hướng lên trên. Bên ngoài thúng, phần trước mũi thuyền bằng gỗ được bắt qua thúng, mở rộng khoảng một phần ba chiều dài của thuyền ở phần đáy như là một phần lườn thuyền. Ở mũi thúng thuyền, hai thanh chặn bên trong và phần ngoài mũi thuyền được nối với nhau

theo một cấu trúc rất giống với một số thuyền baidarka (một loại thuyền kayak) của thổ dân vùng quần đảo Aleut. Sự giống nhau này tiếp tục ở các gong thuyền cong và nhẹ làm bung rộng thân thuyền, được đục mộng vào mặt dưới của thanh chặn kẹp thúng vào sàn thuyền. Chúng là những chiếc thuyền nhỏ hơn, thường dài không quá 18 feet, nhưng thanh mảnh và nông, có tỷ lệ cân đối, trông giống chiếc xuồng hơn thuyền chèo.

Loại nhỏ hơn thường được chèo bằng tư thế ngồi, người hướng về phía trước, có tấm ván cao để tựa, sử dụng bàn chân và chân để chèo. Thuyền lớn hơn thì chèo đứng, người chèo cũng hướng về phía trước, dùng một cặp mái chèo đủ dài để hai tay của người chèo thuyền phải gối lên nhau khi sải tay chèo. Khi những con thuyền được trang bị để chèo đứng, các cọc chèo được đặt phía trước phần giữa thuyền và ngay cả vị trí của người chèo cũng hơi nằm về phía trước, một đặc thù của thuyền chèo vùng Quy Nhơn, dù là thuyền thúng hay thuyền gỗ.

Nằm ở phía nam cách Quy Nhơn một khoảng ngắn, làng Xuân Hải nhìn ra một bờ cát dài và dốc hướng ra Biển Đông, có một đội thuyền ít nhất năm mươi hai chiếc thuyền đi biển đáy hình thúng tuyệt vời chuyên ra khơi đánh bắt. Cấu trúc của chúng tương tự như những thuyền gỗ và thuyền thúng khác dọc theo bờ biển, nhưng chúng đặc biệt hấp dẫn và có năng lực. Dài khoảng 20 feet và rộng gần 8 feet, chúng có phần thân thuyền sâu và cân bằng, những đường cong sàn thuyền đậm nét, xòe rộng từ bên này sang bên kia và vươn ra từ mũi đến đuôi thuyền. Tất cả đều rất giống nhau và được một số dân làng đóng ngay tại chỗ. Ván sàn thuyền là những thanh ván dọc bằng gỗ cứng, với một ít ván ngang đóng mộng bên trong và hơi nhô ra một chút ở phía ngoài sàn thuyền, ở mũi và sống mũi thuyền có một chốt gỗ đóng xuyên qua mỗi bên của hai tấm ván, và một hoặc hai vòng dây thừng nhỏ xuyên qua mũi thuyền, tất cả để hỗ trợ việc “vàn” thuyền lên và xuống bờ. Chúng có tám sống mũi thuyền và trụ sau bằng gỗ nằm bên ngoài thúng thuyền và phần ván thuyền thường được sơn màu sặc sỡ. Chúng có khoảng một tá gong thuyền được cưa với hai đầu nhô ra đến đường cong sàn thuyền. Cấu trúc bên trong của thuyền thường được dầu bên dưới thiết bị và vật liệu phủ sàn thuyền, và trong mùa nghiên cứu thực tế cho đến nay vẫn chưa quan sát được. Phần thúng thuyền được trét dầu rái chứ không phải nhựa đường, và sàn thuyền được sơn đủ màu, cam, xanh dương, xanh lá cây và xám. Chúng là những chiếc xuồng chạy máy toàn bộ, với động cơ diesel thông thường lắp bên trong, vận hành không có bánh lái, chỉ nhờ vào một thanh sắt cong dài hình chữ T để lái.

Những thuyền đi biển truyền thống này cùng hoạt động với một đội thuyền thúng tròn và xuồng bằng sợi thủy tinh trang bị động cơ có đuôi dài nằm ngoài, tất cả đều đánh cá bằng tay. Toàn bộ đội thuyền này, bao gồm các loại thuyền và thuyền thúng trở vào bờ theo nhóm, cứ khoảng mỗi tiếng đồng hồ chúng tiếp cận bờ một lần

từ 1, 2 đến 5 chiếc. Dường như tất cả những thuyền đi biển đánh cá đều có thủy thủ đoàn 3 người để xử lý các thiết bị, mặc dù chỉ có hai người điều khiển thuyền, người điều khiển thuyền giữ cần lái và người thợ máy ngồi trên thùng động cơ hoặc trên sàn trước mặt để điều khiển ga và cần số.

Bờ biển trải dài về phía nam rồi đột ngột chấm dứt ở một mỏm đá ở cuối phía bắc. Những con sóng có thể rất dữ dội ngoài khơi dọc theo bờ biển, nhưng thường thì cũng có một điểm êm ả hơn ngay mỏm đá. Tất cả thuyền bè tiếp cận bờ biển đều ghé qua chỗ nghỉ ngơi gần mỏm đá này rồi sau đó di chuyển về phía nam (bên trái) chạy dọc bờ biển, và đột ngột vượt qua con sóng và chụm ngai xung quanh để đến vùng biển riêng biệt của chúng rồi chọn thời điểm thích hợp giữa các con sóng để quay vào bờ.



Hình 26: Thuyền lớn đi biển ở Xuân Hải.



Hình 27: Thuyền Xuân Hải đang hoạt động.

Việc cập bờ, cũng như lúc rời bờ, đều có sự tham dự của người làng. Như ở các bãi biển trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên, những chiếc thuyền nặng nề được vắn lên bờ, chọn một đầu thuyền dưới chân đồi và điểm tiếp xúc với mặt đất để di chuyển lên đồi, sau đó chỉ cần di chuyển đầu kia của thuyền lên đồi ở góc 180 độ, mỗi lần tiến được vài feet lên dốc. Các xuồng tròn bằng sợi thủy tinh và thuyền thúng do quá nặng và còn kèm thêm động cơ nên không thể vắn lên đồi như loại thuyền tròn nhỏ hơn, vì vậy cần càng nhiều người càng tốt để kéo lên đồi chẳng khác gì những thuyền đi biển cần được vắn lên.

Ở phía nam thành phố Quy Nhơn, cách khoảng 20km đường bờ biển có một con sông rộng tiếp xúc với con đường cao tốc xuyên Á (AH-1) rồi hai mươi cây số tiếp theo lại chảy vào một khu vực men theo hai vịnh lớn gần như khép kín với đường bờ biển dưới thấp bên dưới những ngọn đồi cảnh trí đẹp đẽ. Có một lượng lớn hồ nuôi tôm và rào vây nuôi cá được neo giữ ngoài bờ biển cũng như những vùng nước rộng lớn sản sinh nhiều cá. Khu vực này là nguồn sinh sống cho những người chèo đò và thuyền của họ, trông hấp dẫn một cách bất thường. Cho dù có lớn như

thuyền gỗ sử dụng động cơ hay thuyền chèo nửa gỗ nửa thúng tre nhẹ hơn đều có đặc trưng đầy màu sắc với mũi và lái thuôn nhọn trông thanh nhã. Do đây là một vùng nước tương đối được bảo vệ, nên những thuyền chèo có đáy thúng phát triển sao cho dễ chèo và có khả năng di chuyển nhanh chóng bằng mái chèo.

Dường như có hai loại thuyền chèo hẹp, cả hai đều dài khoảng 14 đến 16 feet. Sự khác biệt giữa chúng không đáng kể, đơn giản chỉ là vấn đề độ thuôn nhiều hay ít ở bề ngang của chúng. Chiếc thuôn nhất, cùng kiểu với một chiếc kayak đi biển hiện đại, được chèo ở tư thế ngồi bằng hai chân và bàn chân, lưng của người chèo tựa vào tấm ván cao. Những thuyền (chỉ hơi) to rộng hơn có thể được trang bị để chèo hoặc ngồi, với một tấm ván tựa và các mái chèo gắn trên những cọc ngắn, hay đứng chèo, hướng về phía trước, với những mái chèo gắn ở cọc chèo cao hơn.



Hình 28: Thuyền chèo chân ở Sông Cầu.

Những thuyền này được thiết kế với cấu trúc gỗ và thúng điển hình, với cặp sào thuyền cong để xác định hình dạng tổng thể của thuyền, bảo vệ cho phần thấp và chắc chắn bên trong sống mũi thuyền và trụ sau đuôi tàu, với hai hoặc ba sào ngang (một trong số đó sẽ là chỗ ngồi rộng rãi nếu thuyền được chèo bằng hai chân), một ít gong thuyền cong mảnh bản rộng ở giữa thuyền, và “những sống thuyền” bên ngoài chạy từ mũi và đuôi thuyền, khoảng một phần tư chiều dài

của thuyền ở mỗi đầu. Thúng thuyền luôn được trám bằng một hỗn hợp dầu chai và phân (chứ không trét nhựa đường) trừ khi thùng nhựa màu xanh đã qua sử dụng được dùng làm phần thúng. Hiện nay, những con thuyền được chế tạo theo thiết kế chính xác này thường tận dụng các tấm nhựa cắt ra từ những thùng nhựa xanh chứa dầu để kiểm, rồi ghép chúng với nhau bằng đinh tán, để thay thế cho thúng thuyền.

Nha Trang tiếp nối từ thuyền thúng đan

Nha Trang, cách Quy Nhơn 180km về phía nam, là khu nghỉ mát bãi biển hàng đầu ở bờ biển Việt Nam. Nó cũng còn là một cảng cá lớn, với một đội thuyền lớn gồm hai loại tàu đánh cá xa bờ và tại địa phương, dĩ nhiên hầu hết trong số đó đều có kèm thuyền thúng tròn phục vụ việc liên lạc và tiếp liệu. Gần đây nhất là năm 2005 và 2006 vẫn còn một số lượng lớn thúng “giống như thuyền”, hầu hết là thuyền chèo bằng tre đan trám nhựa đường còn thô sơ, dài khoảng 16 feet. Chúng chủ yếu đón các tàu đánh cá trở về sau một đêm đánh bắt trên biển, cạnh tranh với các thuyền thúng khác để vận chuyển hải sản lên bờ đến các chợ cá mọc lên dọc theo bờ sông giữa thành phố. Với việc xây dựng chợ cá ở Hòn Rớ, phía nam thành phố, và sự tái

phát triển khu buôn bán hướng ra sông thành những nơi vui chơi và quán cà phê, nhu cầu đối với những thuyền đó đã chuyển đổi. Hiện nay, hầu hết các nhu cầu của người chèo thuyền địa phương đã được đáp ứng bằng thuyền thúng tròn thông thường với mái chèo điển hình. Tuy nhiên, Nha Trang đã mở đường trong việc thay thế các tấm kim loại làm thúng trong công nghệ đóng thuyền kiểu truyền thống, vì vậy các nhà đóng thuyền đã chuyển đổi từ đóng thuyền chèo dạng xuồng bằng gỗ và tấm kim loại qua vẻ ngoài thuyền chèo hay thuyền buồm truyền thống để hiện nay đóng những xuồng lớn chạy động cơ có phần trên bằng gỗ và thân thuyền dạng “thúng” bên dưới bằng thép tấm tán đinh. Hiện nay, sự thay đổi này đã lan rộng khắp nơi, từ nam ra bắc. Các nhà đóng tàu hoặc dùng tấm kim loại hoặc thùng nhựa thu nhặt ghép lại với nhau bằng đinh tán để tạo phần thúng tương tự như kiểu thuyền kết hợp gỗ và tre đan. Chẳng hạn ở Hội An, nơi loại thuyền một phần bằng tre đan một thời rất phổ biến, giờ không còn đóng, thay vào đó là loại thuyền máy và thuyền chèo đôi phần trên bằng gỗ và phần đáy bằng nhôm tấm. Ở Quy Nhơn và bán đảo phía bắc, mặc dù vẫn còn nhiều thuyền có đáy thúng, nhưng tất cả thuyền mới đều đóng bằng gỗ và nhôm hay gỗ và thùng nhựa xanh.

Ở vịnh Cam Ranh, phía nam Nha Trang, vẫn còn khá nhiều thuyền chèo đóng bằng gỗ và thúng truyền thống, một số thực hiện vai trò trung chuyển, vận chuyển thức ăn từ bờ đến tàu đánh cá xa bờ hay rào quây nuôi cá ngoài khơi. Tính đa dạng này của thuyền chèo rất phổ biến ở phía nam Việt Nam, mà gần đây nhất được mô tả là vào thập niên 60, trong sách *Junk Blue Book* 1962. Hồi đó những thuyền này phổ biến được đóng thuần bằng gỗ hay thúng đan, dù thúng đan được cho là phổ biến hơn. Nhìn thoáng qua, không rõ kiểu đóng thuyền nào được áp dụng, vì phần trên bằng gỗ của loại thuyền này hoàn chỉnh hơn những loại thuyền tiêu biểu xa hơn về phía bắc. Ảnh chụp tại Cam Ranh vào năm 2013, ghi lại một con thuyền chèo trung chuyển hai đầu bằng có kích thước 18' x 4', là một điển hình. Chiếc thuyền này có ba thanh ván sàn thuyền, gần như kéo dài đến tận mớn nước giữa thuyền, do đó ở mũi và đuôi thuyền chỉ thấy được một cái nệm nhỏ của đáy thúng trám nhựa đường, thể hiện ở hai bên của phần mở rộng sống thuyền bằng gỗ. Những ván thuyền hai bên được thả xuống các đường rãnh phía trên sống thuyền bằng gỗ ở mỗi đầu, và, được cố định bởi 9 gong gỗ xẻ. Bốn thanh ván ngang trải sang hai bên, được giằng với các thanh uốn nặng hình thước thợ áp vào các gong thuyền, và một sàn vận hành bằng gỗ, lót ván hình chữ thập, được đóng ở mức như ván ngang. Bạn có thể hình dung tất cả điều này ở một chiếc thuyền hoàn toàn bằng gỗ trong vùng này. Cũng như các thuyền đóng bằng gỗ và thúng đan khác ở xa hơn về phía bắc, loại hình cấu trúc này cho phép thay thế đáy thuyền cứ mỗi bốn hay năm năm một lần, và nếu được bảo quản tốt thì tuổi thọ sẽ rất dài. Mẫu thuyền này được trang bị để người chèo đứng trên sàn vận hành, với những mái chèo gắn vào hai cọc chèo cao, cách mép thuyền khoảng 14 inch.



Hình 29: Thuyền trung chuyển ở cảng Cam Ranh. Hình 30: Thuyền thúng bọc sợi thủy tinh ở La Gi.

Phía nam khu vực Nha Trang có một loại thuyền máy không theo khuôn mẫu nào, với mũi thuyền nhọn cao và đuôi thuyền tròn hơi khác với thuyền ở Phan Thiết và La Gi. Cả Pietri và cuốn *Junk Blue Book* đều không hề mô tả một chiếc thuyền nào tương tự như thế, nhưng có thể dễ lập luận rằng chúng chỉ đơn thuần là một phiên bản thuyền thúng tiện lợi nếu không thì cũng tương tự, nếu những chiếc thuyền máy đóng hoàn toàn bằng gỗ ở địa phương này có phần lớn hơn. Những chiếc thuyền này được phủ dày sợi thủy tinh ở mặt ngoài con thuyền, còn đối với thuyền ở Phan Thiết thì phủ ngay trên mép thuyền tròn và xuống bên trong thân thuyền khoảng vài inch. Loại thuyền Phan Thiết có một số gong tre uốn cong, nhưng có vẻ như chỉ dựa vào sợi thủy tinh để thân thuyền có độ cứng cáp hơn. Mặc dù những chiếc thuyền ở La Gi cũng được phủ dày sợi thủy tinh bên dưới mép thuyền bằng gỗ, nhưng chúng có đầy đủ một bộ khung gỗ xẻ và bên ngoài mũi thuyền được sơn đỏ nổi bật xuống đến mớn nước.

Cả hai loại thuyền này đều được điều khiển bằng một cần bằng thép hàn và bánh lái bản ở đuôi thuyền xuyên qua vòng cung phía sau thúng thuyền. Hai loại thuyền này nằm bập bênh trong bến cảng nếu không phải lênh đênh trên biển và không hoạt động ngoài bờ biển.

Cực Nam đất nước - Thuyền thúng tròn

Phía nam La Gi, ở Vũng Tàu và quanh vùng biển vịnh Thái Lan, ở Rạch Giá và Hà Tiên, có một số lượng lớn thuyền thúng đủ kích cỡ làm nhiệm vụ tiếp liệu cho các tàu lớn hơn hoặc đi biển như một đội tàu con đánh bắt cá thuộc một con tàu mẹ, nhưng các loại thuyền dọc bờ khác đều đóng toàn bằng gỗ và không tìm thấy các loại thuyền đóng bằng gỗ và thúng tre phức tạp hơn ở các vùng trên, do đó việc này đánh dấu giới hạn về phía nam của vùng hiện nay sản xuất thuyền thúng và thuyền làm bằng gỗ kết hợp với tre của người Việt.

Nhìn về tương lai

Dù chính sách của chính phủ hiện nay là khuyến khích đóng tàu cá đánh bắt xa bờ và hạn chế việc đánh bắt gần bờ,⁽²⁾ nhưng với nạn phá rừng đang diễn ra ở



Hình 31: Sự kết thúc (của thúng đan, không phải thuyền).

Việt Nam, Lào và Campuchia đồng thời với sự suy giảm nguồn cá cận duyên, sẽ làm giảm đáng kể số lượng và các loại thuyền nhỏ đánh bắt cá ở vùng duyên hải Việt Nam trong một vài thập niên kế tiếp. Tuy nhiên, có khả năng những chiếc thúng đan nhẹ, rẻ tiền và đa năng hay những chiếc thuyền gỗ và tre đan sẽ vẫn tiếp tục tồn tại miễn là còn cá để bắt hoặc những việc lật vớt để làm ở vùng duyên hải này.

Ken Preston

NTX dịch

CHÚ THÍCH

- (1) Nguyễn Ái Đỗ, thông tin cá nhân, Đà Nẵng, tháng 12, 2014.
- (2) Nguyễn Quang Vinh, thông tin cá nhân, Hà Nội, tháng 11, 2014.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. BURNINGHAM, Nick, 1994, "Notes on the Watercraft of Thanh Hóa Province, Northern Vietnam", International Journal of Nautical Archaeology, 23, 3: 229-238.
2. Junk Blue Book. A Handbook of Junks of South Vietnam, 1962, The Advanced Research Projects Agency, R&D Field Unit South Vietnam in Conjunction With The Combat Development and Test Center Republic of Vietnam Armed Forces Summer and Commander in Chief Pacific fleet United State Navy (www.paperlessarchives.com/FreeTitles/VietnamWarJunkBluebook.pdf).
3. PIETRI, Jean B., 1943, Voiliers d'Indochine, originally published by Société des Imprimeries et Librairies Indochinoises, Hanoi (quoted from the 2nd english translation by Vietnam Wooden Boat Foundation, Port Townsend, WA 2010).