

PHƯƠNG TIỆN CƯ TRÚ CỦA DÂN THỦY CƯ SÔNG HƯƠNG (HÌNH DÁNG VÀ KẾT CẤU)

HOÀNG BẢO

Dân thủy cư là những nhóm người sống tập trung thành từng *van*(1), trên *đò, ghe, nôóc* trôi nổi trên mặt nước, dọc dòng sông Hương và các khu đầm phá nước lợ - sinh cảnh đặc trưng của tỉnh Thừa Thiên - Huế.

Dân thủy cư trên sông Hương và các khu đầm phá đã tồn tại từ lâu và đến nay vẫn là một bộ phận quan trọng trong cơ cấu dân cư của tỉnh. Tuy chưa đủ tài liệu để xác định thời điểm hình thành cũng như nguồn gốc lịch sử, nhưng mảng văn hoá đặc thù của nhóm dân cư này(2) đã góp phần làm nên diện mạo của vùng đất Thừa Thiên - Huế.

Sông Hương chảy qua thành phố Huế êm ả, thơ mộng, mặt nước đã và đang là nơi sinh sống của một bộ phận dân cư. Họ tồn tại bằng đủ mọi nghề khác nhau, trong đó, đa phần là lao động giản đơn với thu nhập thấp. Trong công cuộc đổi mới, đời sống và phương tiện hành nghề của họ đã và đang là vấn đề đặt ra cho các nhà lãnh đạo, các cơ quan chức năng quan tâm. ...

Với những tư liệu có được qua quá trình khảo sát, chúng tôi đề cập trong bài viết này về kết cấu đặc trưng của phương tiện cư trú của dân thủy cư trên sông Hương và các chi lưu của nó. Trong quá trình khảo tả, chúng tôi cố gắng thống kê và giải thích một số thuật ngữ chuyên biệt liên quan đến kết cấu và các loại hình *đò, ghe, nôóc (nốt)*,... có trên sông Hương.

1. Nguyên vật liệu

Hiện nay, *đò, ghe, nôóc* là phương tiện cư trú của dân thủy cư sông Hương được kết cấu từ nhiều loại vật liệu khác nhau: gỗ, tranh, tre, kim loại (ri sắt, nhôm, tôn, vỏ bom...). Nhưng loại vật liệu truyền thống mà bất cứ chiếc *đò, ghe, nôóc* nào cũng phải sử dụng là gỗ, tranh và tre. Gỗ dùng để làm phương tiện cư trú được dân thủy cư chọn lựa rất cẩn thận và người ta thường sử dụng gỗ *kiên kiên* (3), *lim, chò*.

Kiên kiên là một trong những loại thiết mộc, có khả năng chịu nước tốt, không bị mục nát khi ngâm trong nước lâu ngày. Đây là loại gỗ dùng làm *đò, nôóc* truyền thống. Dân thủy cư cho rằng, muốn có một chiếc *đò, nôóc* tốt thì phải sử dụng gỗ kiên kiên, và những chiếc *đò* như thế thường là của các gia đình giàu có.

So với gỗ kiên kiên, gỗ *lim* có tính năng hơn hẳn: chịu nước tốt, chắc, bền và dễ kiếm, nhưng người dân thủy cư lại kiêng kỵ loại gỗ này. Người ta cho rằng, *lim* được sử dụng trong những kiến trúc thờ tự như: đình, chùa, am, miếu... nên khi sử dụng làm *đò* thì sẽ xúc phạm đến thần linh. Việc kiêng kỵ ấy đã có từ rất lâu và hiện vẫn còn ảnh hưởng trong cộng đồng cư dân sông nước. Tuy nhiên, trong quá trình điền dã, chúng tôi vẫn thấy ngư dân vùng đầm phá, ven biển sử dụng gỗ *lim* và xem chúng như vật liệu tốt để đóng *ghe, thuyền*. Phải chăng đây chỉ dành cho những chiếc *ghe* dùng đánh bắt cá chứ không dùng làm phương tiện cư trú ?

Gỗ *chò* cũng bền, chắc và dễ kiếm, nhưng lại có nhược điểm là thường mục dọc đường nối giữa hai tấm ván. So với kiên kiên, loại gỗ này rẻ hơn rất nhiều nên được các gia đình nghèo dùng làm *đò*, *ghe*, *nôóc* để cư trú. Những người làm nghề chuyên chở hàng hoá đường sông, lên ghênh, xuống biển..., *đò* của họ thường vượt qua nhiều chướng ngại, cũng được làm bằng gỗ *chò*. Với những con *đò* này, gỗ kiên kiên được dùng làm các bộ phận ngập chìm dưới nước (*tấm tè*, *tiếp*), còn gỗ *chò* sử dụng làm những phần nổi bên trên (*tấm mạn*).

Hiện nay, cũng như trong những thập niên vừa qua, dân thuỷ cư thường dùng những vật liệu phế thải từ chiến tranh như vỏ bom, những tấm ri nhôm (dùng ở đường băng sân bay), tấm tôn để đóng và sửa chữa lại *đò*, *ghe*, *nôóc*... *Đò*, *ghe*, *nôóc* làm bằng kim loại xuất hiện khoảng từ những năm 1970 và nhất là sau năm 1975. Loại vật liệu này rất dễ kiếm, có độ bền hơn nhiều so với vật liệu truyền thống nên đang được phổ biến rộng rãi.

Ngoài những vật liệu trên, tre tuy không thể xem là vật liệu chính, nhưng lại được dùng để đan những tấm lợp hay mũi *ghe*, thuyền; xơ, bột tre hay tranh (4) được trộn với dầu chai hay dầu rái (5) làm vật liệu xảm, trét, trám *đò*, *ghe*, thuyền...

Về tín ngưỡng, có một thời kỳ dài cư dân thuỷ diện không bao giờ sử dụng các loại đinh bằng sắt, đồng để đóng *đò*, *ghe*, *nôóc* (6). Các tấm ván được nối kết bởi những chốt, nêm đèo bằng gỗ hay buộc bằng dây mây. Tuy nhiên, điều kiêng kị này hiện nay đã bỏ. Đinh, ốc vít hay rivet kim loại được sử dụng rộng rãi và ngày càng trở thành vật liệu chính trong đóng *đò*, *nôóc*. Tuy nhiên, tuy người dân sử dụng nhiều loại vật liệu mới, nhưng vẫn

không làm thay đổi hình dạng con *đò*, *ghe*, *nôóc*.

2. Kết cấu

Đò, *ghe*, *nôóc* thường kết cấu theo những quy cách chung, ít thay đổi. Quy cách này cho ta sự nhận dạng về *ghe*, *đò*, *nôóc* của mỗi vùng, mỗi khu vực. Việc thêm hay bớt một số cấu kiện, hay thay đổi ít nhiều về kích thước, sẽ cho ra nhiều loại hình *ghe*, *đò*, *nôóc* khác nhau như đã đề cập ở trên.

Về kết cấu, có thể chia một chiếc *đò*, *ghe*, *nôóc*... thành các bộ phận sau:

2.1. Thân

Phần thân được làm từ 5 mảnh gỗ có kích thước dài rộng khác nhau, nhưng có chung một độ dày (thường là 2cm-3cm). Trong 5 mảnh gỗ này, có hai mảnh gọi là *mạn*, hai mảnh *tè* và mảnh còn lại là *tiếp*. Các cạnh của những mảnh gỗ đó được vạt với một độ nghiêng phù hợp. Quy mô của chiếc *đò* lớn hay nhỏ tùy thuộc vào 5 mảnh gỗ đó. Tuy nhiên, khi thực hiện đóng một chiếc *đò*, người thợ buộc phải tuân thủ một nguyên tắc về kích thước: nếu mảnh *mạn* rộng 1,0 m thì mảnh *tè* rộng 0,9m và mảnh *tiếp* phải rộng 1,0m – 1,5 m. Chiều dài của mảnh *tiếp* phải dài hơn mảnh *mạn* 0,5m, mảnh *mạn* phải dài hơn mảnh *tè* từ 4,5m – 5,0m.

Trong kết cấu của một chiếc *đò* truyền thống, hai bên cạnh (chiều dọc) mảnh *tiếp*, mảnh *tè* và một bên mảnh *mạn* được soi, đục những *lổ lâu* (7) với khoảng cách đều nhau 15 cm. Khi lắp ráp, mảnh *tiếp* được đặt nằm làm đáy thuyền, hai bên mảnh *tiếp* dựng hai mảnh *tè* làm phần giữa *đò*, *tiếp* theo là hai mảnh *mạn* dựng bên trên các mảnh ván kia, làm thành *mạn* *đò* (lườn thuyền). Các mảnh gỗ này được ghép lại với nhau bằng các *làu nêm* để tạo

thành thân dò. Đường nối giữa các mảnh gỗ, người ta đặt vào các cuộn tranh bện và tất cả được buộc lại bằng dây mây (xỏ qua các *lổ lâu*).

Sau khi ráp các mảnh ván lại với nhau, người ta dùng bốn *gang mở* (8) để nối rộng *khoang* dò và cố định, làm cứng thân dò bằng phương pháp *néo* – tức sử dụng nhiều dây mây hơn để cột chặt thân dò, bên ngoài các *làu nôm*, thân dò được phủ, trét, xảm một lớp nhựa đường (hắc ín), dầu chai hay dầu rái để bảo vệ khỏi bị hư hại vì nước, cũng như hạn chế rong tảo bám vào đáy dò.

Để đảm bảo bề rộng cho *khoang* cũng như cố định hình dạng dò nói chung, ngoài *gang mở* / *bàn mở* / *than mở*, còn có *lá sen*. Cũng như *gang mở*, kích thước của *lá sen* phụ thuộc vào bề rộng của dò. Trong kết cấu, *lá sen* được gắn ở phần lái, chỗ giáp nối của đầu *tấm liếp* và hai *tấm tè*. Ngoài ra, người ta còn sử dụng *thoãn ngang* để lót đáy dò, sau khi ráp, *thoãn ngang* sẽ tạo thành thanh đà để lót ván làm thành sàn dò (9), nằm ngang bằng với đường nối của hai mảnh *tè* và hai mảnh *mạn*.

2.2. Mũi

Mũi là phần phía trước của con dò, được kết cấu bởi *cặp choát*, *mông choát*, *bưng* và *sáo bưng*.

Cặp choát được lắp ở đầu *tấm mạn*, nếu ở *đò*, *nôốc* lớn, trên nó còn có *mông choát*. Có hai loại choát trong kết cấu của những con dò truyền thống là *choát nắp* và *choát tròn/choát tròn*. Choát (cũng như *mông choát*) được gắn vào mũi dò bằng những lỗ mộng đục ở thành *tấm mạn* hoặc buộc dây, xâu qua những *lổ lâu*, Cấu kiện này có tác dụng giúp cho mũi dò nổi lên trên mặt nước, Tuy nhiên, đây chỉ là cấu kiện có tác dụng phụ trợ, nên thường được gắn vào *đò*, *nôốc* một cách lỏng lẻo.

Che kín mũi dò là *tấm bưng*. Bưng gồm có hai thành phần là *bưng* và *sáo bưng*. Bưng được đặt ở vị trí giống như *lá sen* (phía sau lái) có tác dụng nối rộng và cố định mũi dò. *Sáo bưng* nằm kê trên *bưng*, có tác dụng che chắn cho mũi *đò*, *nôốc* khi va đập vào chướng ngại.

Cùng ở vị trí mũi, nhưng nếu là dò lớn thì có thêm một hoặc hai *cọc chèo*, sàn dò được mở rộng đến mũi làm chỗ cho nhiều dạng sinh hoạt của các thành viên gia đình trong không gian mở ngoài mũi.

2.3. Lái

Lái là phần phía sau con dò, là vị trí để đặt *cọc chèo/nọc chèo*, đồng thời cũng là nơi tiến hành các hoạt động của chiếc dò.

Phần lái của dò cũng được kết cấu bởi một cặp choát như phần mũi, nhưng lại có độ dài ngắn hơn. Do vậy, khi gắn chúng vào phần lái, phần lái sẽ có độ cao nhỉnh hơn phần mũi dò, như thế, khi ngồi hoặc đứng trên sàn phía lái (10), người lái sẽ rất dễ quan sát chướng ngại phía trước mũi.

Kết cấu nên phần lái còn có các bộ phận khác như *cọc chèo*, *quai chèo*, *mái chèo* (11), *độ* (12). Ở những chiếc dò gỗ truyền thống thường có một, hai *cọc chèo* / *nọc chèo* (13) ở vị trí sau *lá sen* và *gang mở*. Chiều cao của *cọc chèo* thường phụ thuộc vào chiều cao của mép dò (so với mặt nước); *mái chèo* được cột chặt vào *cọc chèo* bằng *quai chèo* là một sợi dây mây (14) bện thành các *vòng đai* hình số tám (∞); một đầu được cột chặt vào *mái chèo*, đầu còn lại móc vào *cọc chèo*.

Cũng như phần mũi dò, phần lái cũng là nơi dùng cho việc vệ sinh của cư dân thủy cư. Hai cặp *choát* ở phần mũi, lái cùng với *bưng*, *sáo bưng* thường phát huy tác dụng trong các cuộc đua thuyền hay

khi lưu thông ở các vùng có địa hình hiểm trở. Trong những lúc như thế, chúng có vai trò như những tấm đỡ hay miếng đệm che chắn cho đò khi va vào chướng ngại.

Ngoài những phần trên, phần còn lại của chiếc đò gọi là *khoang*. Đây là nơi nắp mưa, trú nắng và sinh hoạt cho cả gia đình người dân thủy cư. *Khoang* là khoảng không gian bên dưới *mui* (15) thuyền. Mui được gắn vào *khoang* đò tựa trên những *nọc nện* hay *nọc nạnh*: đây là những thanh gỗ có một đầu được đẽo gọt, một đầu được gắn chặt vào *mạn* đò theo cách thức như cọc chèo, có độ dài khoảng 30cm - 50cm. Được hỗ trợ bởi nọc nện, mui đò không bao phủ toàn bộ *khoang* đò mà tạo nên hai khoảng trống lớn ở hai bên – khoảng trống này được xem như “cửa sổ” của con đò (16), tạo sự thông thoáng cho không gian sinh hoạt. Hai bên *mạn* đò, người ta treo hai *cánh dè* có hình dạng của tấm ván dài, dùng để che “cửa sổ” trong những ngày mưa gió hay khi có việc riêng tư. Hai cánh dè được đặt trên những *con leo*, làm lối đi từ mái đến mũi hay ngược lại một cách nhanh chóng và tiện lợi. Ngoài ra, cánh dè và con leo còn có tác dụng giữ thẳng bằng và làm tăng độ mớn nước ở những con thuyền vận chuyển.

Che chắn cho *khoang* đò theo chiều dọc là hai tấm *bửng* thường được làm bằng gỗ hoặc phen tre. Hai tấm *bửng* này như hai cửa chớp ngăn cách phần nội và ngoại thất của *khoang* đò. *Bửng* có thể là hình bán cầu mở ra một phía, có thể là hai hình tứ giác mở ra hai phía. Khoảng không gian giữa *khoang* đến lái còn có một kết cấu phụ gọi là *trần*. Trần có thể xem như một dạng nổi dài của mui, được kết cấu bởi một sàn gỗ hay liếp tre đan nhỏ chống trên những cột được gắn chặt vào *mạn* đò. Không gian dưới trần là nơi gia đình thủy cư ăn uống hay *tiếp* khách... Tuy nhiên,

dạng kết cấu này chỉ có ở các đò lớn của những gia đình giàu có.

Tuổi thọ của một chiếc đò nếu được bảo quản tốt thường từ 10 - 15 năm (17). Khi cần thiết phải sửa chữa hay phục hồi “căn nhà của mình”, người ta đưa đò lên bờ, tháo các tấm ván ra, cắt các rìa gỗ mục và ráp lại thành một chiếc đò mới. Song, kích thước của chiếc đò lần này nhỏ hơn chiếc đò cũ. Cách sửa chữa tận dụng này chỉ áp dụng cho những con đò gỗ truyền thống. Kết cấu của con đò bằng tôn hoặc nhôm cũng được ráp từ năm mảnh như ở những chiếc đò truyền thống, nhưng hai mảnh *mạn* phải luôn luôn làm bằng gỗ, bởi chúng là phần nổi trên mặt nước, ít bị mục nát và có thể làm giảm độ nóng của kim loại. Các mảnh *tè*, *tiếp* được làm bằng kim loại để tăng tính bền vững trong quá trình sử dụng. Trong kết cấu của loại đò này, mảnh *tiếp* được gắn chặt với mảnh *tè* bằng đinh tán, các *làu nệm* được thay thế bằng *con bổ*. Con bổ là những thanh gỗ lớn, rộng từ 30cm - 40cm được áp vào lòng thuyền theo chiều thẳng đứng, trên đó người ta khoan những hàng lỗ gắn chặt chúng vào các tấm *tiếp*, *tè*, *mạn*. Con bổ có tác dụng cố định các mảnh ván ghép, đồng thời cũng là *khoang* ngăn nước khi người ta đóng vào chúng những tấm ván ngăn giữa lòng đò.

3. Thay lời kết

1. Với rất nhiều lý do, người dân thủy cư phải cam chịu cuộc đời “sống vô gia cư - chết vô địa táng” và chịu sự rẻ rúng, phân biệt của người trên bờ, nên đời sống của họ thường bị bó hẹp trong không gian của chiếc đò. Vì thế, mỗi phần của chiếc đò mang những chức năng khác nhau và được sắp xếp quy củ nhằm nói rộng không gian sinh hoạt. Trong những con đò, nơi thờ tự thường tập trung vào phần đầu *khoang* và đây cũng là chỗ cất giữ các đồ

quí giá, nhưng cấm kỵ sinh hoạt vợ chồng. Song theo quan niệm dân gian và tín ngưỡng dân gian thì người con gái lớn còn trinh trắng lại có thể ngủ ở đây (kể cả trong thời kỳ kinh nguyệt). Giữa *khoang* dò là nơi ăn chốn ngủ của các thành viên trong gia đình(18), đó cũng là nơi tiếp khách... Phần sau *khoang* dò dùng làm nơi đặt bếp và treo các vật dụng gia đình.

2. Kiểu đóng ghe thuyền không có *keel* (la-ký)(19), khung sườn mà bằng năm mảnh ván khâu dính vào nhau tạo nên một sống lưng kép (một sống tại mỗi nối giữa mặt trên với mép ván *tè*, nối một sống nữa tại mép ván *tè* với ván *tiếp*) như của dân thủy cư sông Hương là khá đặc biệt và gần như độc nhất.

3. Hình dạng chiếc thuyền, dò với những đặc trưng về kết cấu là kết quả và kinh nghiệm đúc rút của cả một quá trình ứng xử của nhiều thế hệ cư dân thủy cư với thiên nhiên sông nước trên dòng Hương. Chính vì thế, hình dạng hay kết cấu của *dò*, *ghe*, *nôóc* ở sông Hương sẽ khác với phương tiện cư trú trên sông nước ở những địa phương khác.

Chú thích

(1). *Vạn* là đơn vị hành chính của dân thủy cư, tập trung nhiều gia đình trên cùng một khu vực cư trú, có cơ cấu tương đương với một phường ở trên bờ. Ở Huế có 12 *vạn* dân thủy cư, gồm 11 *vạn* trong thành phố và 1 *vạn* ở ngoại ô là: Tân Lập, Phú Tiên, Lợi Nông, Trường Độ, Lợi Thành, Lam Canh, Trọng Đức, Ngư Hộ, Phú Cam, An Hội, Tân Bửu và Thọ Khương (Phan Hoàng Quý: *Sinh hoạt vạn dò trên sông Hương trước 1975*. Nghiên cứu Huế (tập 1), Trung tâm Nghiên cứu Huế xuất bản, Huế 1999, tr. 137).

(2). Hiện nay, có rất nhiều ý kiến xung quanh vấn đề nguồn gốc của nhóm cư dân này. Tiến sĩ Dân tộc học người Pháp Didier Bertrand cho rằng: "Cư dân vạn dò sông Hương có

nguồn gốc từ những cuộc di dân từ Trung Quốc. Họ là những người đánh cá dọc theo bờ biển Đông (Mer De Chine) và đã đến Việt Nam vào thế kỷ XIII. Dưới thời phong kiến không có luật lệ nào chi phối cư dân vạn dò, chỉ đến thời Tự Đức mới có luật lệ đưa ra để tập hợp cư dân thành cộng đồng" (Nguyễn Mạnh Hà: *Kinh tế - xã hội cư dân trên sông Hương từ năm 1954- 1997*. Luận văn thạc sĩ Sử học, Khoa Lịch sử, Trường đại học Khoa học Huế, 1999, trang19). Theo hồi ức của các cụ già ở các *vạn dò* thì họ đã sống ở đây từ rất lâu, ít ra là đã sinh ra và lớn lên trong bóng tối của những *khoang* dò và cha ông họ cũng thế. Bên cạnh đó, một vài người còn cho biết số dĩ *vạn dò* được thành lập vì ngày xưa khi các trục lộ chưa được khai thông, việc di chuyển từ miền này đến miền khác và việc tiếp tế binh lương cho triều đình vẫn phải nhờ vào thủy lộ. Vì thế, nhà vua lập những *vạn dò* đậu ở hai bên cầu Gia Hội để trưng dụng khi cần đến. Việc thành lập các *vạn dò* manh nha từ thời Minh *Mạng*, nhưng mãi đến năm Tự Đức thứ 11 mới có cơ sở chính thức (Phan Hoàng Quý: Tlđđ. Tr. 133).

Tuy nhiên theo chúng tôi, nguồn gốc và sự hình thành cư dân *vạn dò* gắn liền với quá trình di cư về phương Nam của dân tộc Việt: Con đường Nam tiến, dưới thời phong kiến, do sự thuận lợi về địa hình, cũng như sự phân bố của các dòng chảy trên dải đất miền Trung, ngoài việc hành trình bằng đường bộ tất yếu phải có đường thủy. Trong thời kỳ đầu của những cuộc Nam tiến, khi đất đai còn rất nhiều chưa khai phá, bộ phận cư dân thuần sống trên *dò*, *ghe* hẳn còn ít, nhưng đến thời chúa Nguyễn, khi hệ thống làng xã nông nghiệp dần được xác lập và hoàn chỉnh, bằng nhiều lý do, cư dân cư trú bằng thuyền sẽ không có điều kiện để lên bờ. Từ đấy, họ chịu thân phận của những kẻ *sống vô gia cư*, *chết vô địa táng*, cũng như phải chịu sự phân biệt đối xử khá khe khắt của những người trên bờ.

(³). Gõ *kiền kiền*, tuy được xem là thiết mộc, nhưng vẫn có nhược điểm là giòn và dễ nứt. Đây cũng chính là lý do mà dân thủy cư

- không dùng để đóng thuyền đi ở vùng có địa hình hiểm trở.
- (4). *Tranh* là loại vật liệu ngoài việc dùng để lợp nhà, còn được dùng trong việc đóng và bảo trì ghe thuyền. Tuy tranh rất dễ bị mục nát, nhưng khi được cuộn lại thành bó trộn với *dầu rái*, lại trở thành chất keo tốt, nối kết các tấm ván của *ghe, đò*...
- (5). *Dầu rái*, người Huế gọi là dầu chai, là nhựa của cây rái, có tên khoa học là *Dipterocarpus ulatus* Kowb. Cây rái mọc thành rừng ở khu vực Trung bộ, có dầu như mủ cao su. ở những rừng cây rái, nhựa cây chảy đầy mặt đất, người ta chỉ việc lấy cuốc đào lên và mang về sử dụng (Trần Kỳ Phương. *Thêm vài nhận xét về kỹ thuật xây dựng thạp Chàm* trong *Những phát hiện mới về Khảo cổ học năm 1980*, tr. 189-191).
- (6). Chúng tôi cho rằng, cư dân thủy cư đã bảo lưu được ngôi nhà cổ của mình khi còn sinh sống trên bờ, thể hiện qua nếp nhà *rội* bằng tranh tre, nứa, lá, hay trong bộ rường nhà thuyền thống.
- (7). *Lổ làu* là những lỗ nhỏ được xoi/ đục trên ba bộ phận chính *tiếp, tè, mạn* để xỏ dây cột chặt những bộ phận đó lại với nhau. Những con thuyền kết cấu bằng kim loại, người ta thay thế việc cột dây mây bằng bắt vít, hay tán đinh rivet.
- (8). *Gang mở* (*than mở, bàn mở*) là thanh gỗ bắt ngang thân đò qua hai tấm *mạn*. Thanh *gang mở* dài hay ngắn tùy thuộc vào độ rộng của khoang thuyền (nếu *gang mở* dài tức khoang thuyền được nối rộng và ngược lại). *Gang mở* còn được gọi là đà chống. Trong kết cấu của những con thuyền thuyền thống thường có bốn *gang mở*: hai cái mũi và lái, hai cái giữa thân thuyền. Khi ráp *gang mở* vào thân thuyền, hai tấm *mạn* thường được đục những lỗ hình vuông ở mép trên, hai đầu của *gang mở* được gọt nhỏ và ráp vào những lỗ đó. Bên ngoài người ta dùng xơ tre trộn dầu chai để trám lại, ngăn không cho nước rỉ vào khoang thuyền. Hoặc người thợ đục khuyét *gang mở* ở đoạn gần hai đầu với độ rộng của đoạn đục bằng độ dày của mảnh *mạn*, sau đó gác lên hai thành thuyền, *gang* rộng thân thuyền và dùng nôm cố định. ở những con thuyền được cấu trúc bằng kim loại, hai đầu *gang mở* được đóng vào tấm *mạn* bằng đinh sắt lớn.
- (9). Có hai loại sàn được kết cấu trong ghe, thuyền thuyền thống: loại thứ nhất, ván được lót theo chiều dọc thân thuyền làm thành chỗ sinh hoạt; loại thứ hai, ván được lót chéo hình chữ thập tạo thành các ô trống, được sử dụng như các kho đựng đồ dùng gia đình. Cách lót ván hình chữ thập, sàn ghe, thuyền còn được gọi là *sạp*. Tuy nhiên, theo một số tài liệu chúng tôi có, *sạp* là dùng để chỉ những tấm ván lót ở khoang thuyền phía sau. (Phan Hoàng Quý, trang 153). Cũng là sàn đò, nhưng khi ở vị trí mũi thì gọi là *rầm*.
- (10). ở phần lái, khoảng từ lá sen đến khoang mở, người ta cũng thả các thoãn ngang để lót sàn làm chỗ đứng cho người chèo. Sàn phía lái sẽ cao hơn các sàn ở vị trí khác trong con thuyền.
- (11). Có nhiều loại mái chèo được sử dụng trong cộng đồng cư dân thủy cư: loại dài được gọi là *chèo mái*, cỡ vừa gọi là *châm loan* (có hình dạng như hai cái chàm nối lại với nhau, người sử dụng ngồi trên xuống, hai tay nắm chặt phần cán chàm ở giữa, khoát sang bên phải rồi khoát sang bên trái đẩy xuống đi), ngắn gọi là *châm*. *Châm loan* và *châm* thì không cần có cọc chèo khi sử dụng và thường được dùng trong các ghe mảnh nhỏ.
- (12). *Đọ* là thanh gỗ bắc ngang qua hai *mông choát* phía sau lái, ở giữa đọ khoét một lỗ tròn để gắn bánh lái. Bộ phận này chỉ có ở những con thuyền được gắn động cơ và sử dụng bánh lái để rẽ nước.
- (13). Mỗi cọc chèo / nọc chèo chỉ dành cho một mái chèo; nếu thuyền chỉ có một cọc chèo thì cọc chèo này sẽ được cột chặt vào một bên *mạn* trái hoặc phải. Nhưng nếu có hai cọc chèo thì chúng được phân bố ở hai bên *mạn* sao cho cái này cách xa cái kia. Chính sự sắp xếp này duy trì sự cân bằng khi thuyền chuyển động và cũng giúp cho người chèo thuyền tránh va đập vào nhau của hai mái chèo.

(14). Vật liệu truyền thống để làm quai chèo là dây mây. Tuy nhiên, ở những gia đình giàu có thì họ lại sử dụng dây dù thay thế. Gần đây nhiều vật liệu thô khác cũng được sử dụng để làm quai chèo.

(15). *Mui* có thể xem như một dạng mái nhà được làm bằng nhiều lớp tre đan uốn cong thành vòm trên một bộ khung sườn cấu trúc bởi *hèo* và *rợp* khá vững chãi (hèo là những thanh tre vót tròn xếp dọc trong khung mui, rợp cũng là những thanh như thế, nhưng lại được xếp theo hàng ngang). Số lượng mui trên một chiếc thuyền phụ thuộc vào chiều dài (kích thước) chiếc thuyền. Chiếc thuyền dài 35m thường có bốn mui, 32m có 3 mui, 28m có hai mui và dưới 28m chỉ có một mui. Ở những chiếc ghe thuyền truyền thống, người ta dùng mui bằng tre đan như trên. Trong những con thuyền cấu trúc bằng kim loại, người ta thay thế tre bằng vật liệu có tính bền vững hơn là tôn thép, sắt hoặc nhôm. Tuy nhiên, tấm mui kim loại thường gây nóng bức, nên hiện nay, chúng chỉ được dùng phủ bên ngoài để bảo vệ mui tre và vẫn giữ được sự thoáng mát cho khoang thuyền

(16). Tuy nhiên ở những vị trí trong khoang thuyền dành riêng cho việc thờ tự thì mui thuyền phải uốn cong đến tận *man* thuyền, không chừa khoảng trống nào.

(17). Thường mỗi năm, dân thủy cư phải đem thuyền lên bờ để cạo rong tảo bám vào thân thuyền, xông khói chống hà hay xảm lại vỏ thuyền. Nhờ vậy, gỗ – mặc dù bị ngâm nước thường xuyên nhưng không bị mục trong một thời gian dài.

(18). Nơi ngủ trong *khoang* dò thường không được phân chia một cách rõ ràng cho các thành viên trong gia đình. Cha mẹ, con trai, con gái nhiều khi ngủ cạnh nhau không phân biệt. Nếu gia đình có nhiều ghe mảnh thì những đứa con trai, hay gái sẽ sống ở đó, tách riêng ra khỏi gia đình... Nói chung, sự chung đụng hỗn độn trong cuộc sống gia đình là vấn đề tất yếu xảy ra trong *khoang* thuyền chật hẹp. Đây cũng là một trong những lý do khiến người trên bờ nhìn họ với thái độ dè bủ.

(19). La-ký: thanh gỗ lớn đặt dọc từ lái đến mũi thuyền, có chức năng cố định tấm ván đáy và để gắn khung sườn làm chỗ tựa áp các tấm ván lườn làm thành con thuyền.

Tài liệu tham khảo

1. Nguyễn Hữu Thông. *Cư dân thủy điện – con người và môi trường* (dẫn liệu trên sông Hương – Thừa Thiên Huế). Tham luận tại hội thảo khoa học Môi trường sinh thái – Nhân văn, Huế, 1994.
2. Phan Hoàng Quý. *Sinh hoạt những vạn đò trên sông Hương trước 1975*. Nghiên cứu Huế (tập 1), Trung tâm nghiên cứu Huế xuất bản, Huế, 1999.
3. Hoàng Bảo. *Đời sống văn hoá cư dân thủy điện sông Hương – thực trạng và một số đề xuất*. Thông tin khoa học, số tháng 3/2001, Phân viện Nghiên cứu Văn hoá Nghệ thuật tại Thành phố Huế, Huế, 2001.
4. Remote area conflict information center, Battalle Memorial Institute, Columbus Laboratories: *Blue book of Coastal Vessels South Vietnam* (Sách xanh về tàu thuyền cận duyên miền Nam Việt Nam). Columbus, Ohio, 1967.
5. Trần Kỳ Phương. *Thêm vài nhận xét về kỹ thuật xây dựng tháp Chàm*. Những phát hiện mới về Khảo cổ học năm 1980. Viện Khảo cổ học, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội, 1981.
6. Phạm Quỳnh. *Mười ngày ở Huế*. Nxb. Văn học, Hà Nội, 2001.
7. Nguyễn Mạnh Hà. *Kinh tế – xã hội cư dân trên sông Hương từ 1954 - 1997*. Luận văn thạc sĩ Sử học, Khoa Lịch Sử, Trường Đại học Khoa học Huế, 1999.