

TRI THỨC HÀNG HẢI CỦA CƯ DÂN VIỆT

Nguyễn Thanh Lợi*

1. Một nền hàng hải lâu đời

Nhiều nghiên cứu trước đây thường cho rằng, Việt Nam không có một nền văn hóa biển, bởi tâm lý “xa rừng, nhát biển” hay “sợ biển” và nền kinh tế chủ yếu chú trọng nông nghiệp, ít chú ý khai thác biển. Nhưng sự thật không phải như vậy, nếu chúng ta có cái nhìn đầy đủ hơn từ trong lịch sử và văn hóa dân gian, đặt nó trong mối quan hệ về hải thương trong khu vực và trên thế giới.

Theo nhiều nghiên cứu, dương thuyền Đông Nam Á có trước dương thuyền Trung Hoa, trong thiên nhiên kỷ I Công nguyên, những cư dân Đông Nam Á hải đảo gần như chiếm lĩnh việc đi biển, thực hiện việc giao thương trong khu vực này. Người Trung Hoa đã chấp nhận một số kỹ năng của láng giềng ở phía Nam để phát triển và sớm trở thành lực lượng hải thương hùng mạnh nhất ở biển Đông. Đó là truyền thống đóng tàu hỗn hợp Trung Hoa – Đông Nam Á, một sự phối hợp giữa “truyền thống bản địa sống động từ cả Trung Hoa và Đông Nam Á hải đảo” (Pierre Yves Manguin, 1993). Vùng biển Đông được xem là một “Địa Trung Hải khác” trên con đường buôn bán quan trọng với Cựu lục địa¹.

Học giả Trung Quốc Chang Kwang Chih cũng thừa nhận tính chất hướng biển của người Việt từ xa xưa: “*Văn minh miền Đông Nam Á có bản chất hướng về biển cả và được biết qua sử sách, người Bách Việt (có biệt danh là) các nhà hàng hải (tài danh), khác biệt với người Trung Hoa miền Bắc là dân gắn bó chặt chẽ với đất liền*”².

Viết về khai thác biển của những cư dân thời tiền sử, Nguyễn Khắc Sử cho rằng: “*Cư dân tiền sử Việt Nam tiếp xúc với biển từ khá sớm, nhưng khai thác biển thực sự bắt đầu từ thời kỳ đá mới. Sự thiết lập văn hóa biển đi liền với sự phân vùng kinh tế - xã hội đầu tiên ở Việt Nam, trong mỗi vùng văn hóa biển đó có những sáng tạo quan trọng trước hết về đồ gốm, mang tính thời đại*” (Nguyễn Khắc Sử, 2009. Dẫn theo Lâm Thị Mỹ Dung 2016: 356)³.

Thuyền Đông Sơn chứa nhiều người mang vũ khí, lương thực, nghi trượng. Với sức chuyên chở lớn như thế thì đó là những con thuyền đi biển⁴. Nhiều học giả phương Đông Tây như Chikamouri, Bezacier, Manuel và nhất là Keith Weller Taylor cho rằng: “*Các hình vẽ và trang trí trên trống đồng Đông Sơn luôn luôn tạo nên ý tưởng về những biểu tượng của nghệ thuật hàng hải, đồng thời chứng minh*

* Trường Cao đẳng Sư phạm Trung ương Thành phố Hồ Chí Minh. ntloitw3@gmail.com

¹ Lâm Thị Mỹ Dung (2016), *Giao lưu văn hóa biển đảo trong lịch sử trong Biển đảo Việt Nam lịch sử chủ quyền kinh tế văn hóa*, Nxb Văn hóa – Văn nghệ, TP. Hồ Chí Minh, tr.355.

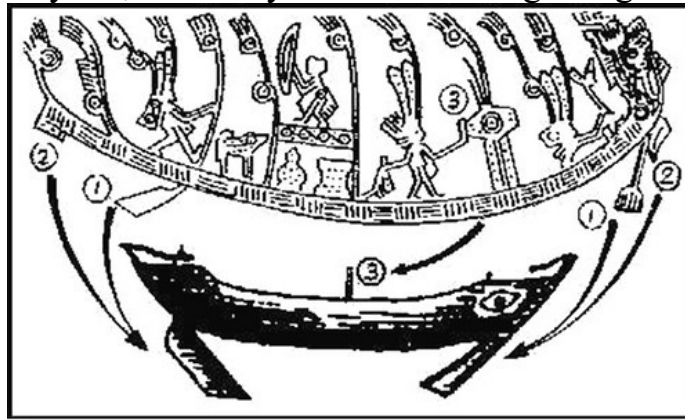
² Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Nxb Phụ nữ, Hà Nội, tr.74.

³ Lâm Thị Mỹ Dung (2016), *Giao lưu văn hóa biển đảo trong lịch sử trong Biển đảo Việt Nam lịch sử chủ quyền kinh tế văn hóa*, Sđd, tr.356.

⁴ Trần Quốc Vượng, Cao Xuân Phổ (chủ biên) (1996), *Biển với người Việt cổ*, Nxb Văn hóa Thông tin, Hà Nội, tr.293, 301.

một cách không thể làm lẫn về tầm ảnh hưởng của một thế lực dựa trên căn bản của biển cả”⁵. Nhiều nhà khảo cổ cho rằng những chiếc thuyền lớn được khắc trên họa trên chiếc thạp đồng Đào Thịnh, có cả lầu cao dựng trên sàn thuyền, nhiều người chèo, có thể là loại thuyền đi ven biển⁶.

Trong nền văn hóa Hòa Bình, cư dân đã biết trồng trọt từ 15.000 năm trước Công nguyên, làm thuyền độc mộc 5.000 năm trước Công nguyên⁷, thuyền có thân phụ (outrigger) trước Công nguyên. Những chuyến hải hành từ Đông Nam Á đến Đài Loan, Nhật Bản, Địa Trung Hải...⁸ Khoảng thời gian 3.000 năm trước Công nguyên, những dân tộc thông thạo việc sử dụng ghe thuyền ở Đông Nam Á đã xâm nhập các đảo Nam Dương và Phi Luật Tân. Họ mang theo nền nghệ thuật những kiểu hình kỷ hà xoáy ốc, tam giác, chữ nhật được trang trí trên các đồ gốm, khắc trên gỗ. Những mẫu kỷ hà này được tìm thấy trên các đồ đồng Đông Sơn⁹.



Thuyền Đông Sơn (ảnh tư liệu)

Bờ biển Việt Nam và Hoa Nam từ xưa đến nay là nơi sáng tạo ra, quy tụ nhiều kiểu ghe thuyền phong phú hơn bất cứ nơi nào trên thế giới. Theo Bernard Philippe Grosslier, Đông Nam Á vào thời cổ đại là nơi phát sinh những đường hàng hải dọc các bờ biển. Đến thời trung đại hay thời kỳ thương mại biển Đông đây cũng chính là nơi hình thành các tuyến buôn bán Nội Á (Inner – Asia) và xuyên lục địa (Transcontinental)¹⁰.

Thuyền bè cổ Việt Nam chịu ảnh hưởng của thuyền Trung Hoa từ miền Bắc, Indonesia, Ấn Độ, Ả rập hay phương Tây ở miền Nam. Đó là sự phối hợp hài hòa

⁵ Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Sdd, tr.52-53.

⁶ Theo nhà nghiên cứu hàng hải Clinton R. Edwards, thuyền độc mộc ở Đông Nam Á đã có từ 10.000 năm trước đây. Họ đã thực hiện những chuyến hải hành, từ lục địa Đông Nam Á sang châu Úc và các đảo ngoài Thái Bình Dương cách đây ít nhất 40.000 năm [Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Sdd, tr.76, 109, 112].

⁷ Trịnh Sinh (2015), *Giao lưu văn hóa đường biển của cư dân Đông Sơn*, Tạp chí *Xưa và Nay*, số 455, tháng 1, tr.10.

⁸ Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Sdd, tr.36-37.

⁹ Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Sdd, tr.112.

¹⁰ Nhiều tác giả (2007), *Việt Nam trong hệ thống thương mại châu Á thế kỷ XVI-XVII*, Nxb Thế giới, Hà Nội, tr.316-317.

những dữ kiện kỹ thuật khác nhau để đóng ra những chiếc thuyền kiểu mẫu, đáp ứng được những phẩm chất đi biển. Họ sử dụng những chót bằng gỗ đặc biệt (gỗ tra đá, đập, vồ đỏ Quy Nhơn). Các loại gỗ này không bị mục, có thể sử dụng được 20 năm. Các cánh buồm bằng vải hoặc mè (miền Bắc), bằng lá cọ (miền Trung) và bằng tranh (miền Nam). Những chiếc thuyền này có thể đi tới Trung Hoa, Philippine, Batavia, Singapur, Ấn Độ¹¹.

Năm 1789, Nguyễn Ánh đã cho đóng 40 chiến thuyền lớn và hơn 100 ghe bầu cho Xiêm La để đổi lấy vũ khí và sắt thép. Nửa sau thế kỷ XVIII, các thương nhân người Hoa vào Đàng Trong thuê người Việt đóng thuyền để chở lúa gạo từ Nam Bộ về Trung Quốc bán cả thuyền lẫn gạo. Thuyền đóng ra được bán cho cả thương nhân Bồ Đào Nha, Tây Ban Nha. John White khi đến Việt Nam vào năm 1819 đã viết trong cuốn sách nổi tiếng của mình là *A Voyage to Cochinchina* (Hành trình đến Nam Kỳ): "một đất nước có những chuyên gia tài giỏi, có thể đóng những con tàu tốt là thế, thì phải là một dân tộc đi biển rất cừ khôi"¹².

Từ thời chúa Nguyễn đã cho lập những đội ghe "trường đả" (ghe bầu), chở hàng hóa lương thực cho quân đội. Năm 1865, vua Tự Đức lập đoàn thuyền vận tải ở hai miền Bắc Nam. Ở phía Bắc, đoàn thuyền Quảng Bình có 50 chiếc, mỗi chiếc 15 người, đoàn Nghệ An có 30 chiếc, mỗi chiếc 20 người. Chiếc lớn nhất có thể chở đến 150 tấn. Mỗi chiếc thuyền chở trên 3.000 phương gạo. Hai làng Cảnh Dương và Lý Hòa có truyền thống về nghề hàng hải được tuyển chọn làm một đoàn, đặt tên là đoàn Dương Hòa¹³.

2. Những biểu hiện của tri thức hàng hải Việt Nam

2.1. Chế tác thuyền bè

Trong một nghiên cứu có giá trị, Pierre Paris (1942), cho biết thông tin chi tiết về các loại thuyền bè Việt Nam: hình dáng thân thuyền; phương pháp đóng thuyền; mái chèo, dầm chèo, phương pháp chèo thuyền; bánh lái và vị trí đặt lái; buồm và các phụ tùng đặt theo; tấm xiêm và tấm buồm, hệ thống các xiêm; trang trí; các loại thuyền đặc biệt và bè mảng...¹⁴.

Thích ứng với môi trường sông nước, người Việt cổ đã đóng góp vào sự tiến bộ của hàng hải thế giới các loại thuyền bè, thuyền độc mộc, mái chèo, thuyền nhiều thân (outriggers), sự phối hợp tài tình giữa hệ thống buồm và xiêm¹⁵. Trong đó hai

¹¹ Maurice Durand (1993), *Hiểu biết về Việt Nam*, Đỗ Trọng Quang dịch, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội, tr.323-324.

¹² Trần Đức Anh Sơn (2011), *Quốc gia biển và chính sách bảo tồn văn hóa biển*, Tạp chí *Phát triển Kinh tế - Xã hội Đà Nẵng*, số 18, tr.37.

¹³ Văn Lợi, Nguyễn Tú (2001), *Địa chí văn hóa miền biển Quảng Bình*, Nxb Văn hóa – Thông tin, Hà Nội, tr.107-108.

¹⁴ Trần Đức Anh Sơn (2011), *Quốc gia biển và chính sách bảo tồn văn hóa biển*, Tạp chí *Phát triển Kinh tế - Xã hội Đà Nẵng*, số 18, tr.37.

¹⁵ Nhiều tác giả (2007), *Việt Nam trong hệ thống thương mại châu Á thế kỷ XVI-XVII*, Sđd, tr.321.

phát minh quan trọng trong việc sử dụng sức gió để đẩy thuyền là buồm cánh dơi và chiếc xiêm¹⁶.

Trước thế kỷ XV, tàu thuyền ở châu Âu chủ yếu dùng buồm và sức người như dùng nô lệ, nhưng khi gặp gió ngang hoặc ngược gió thì việc di chuyển rất hạn chế. Stephen C. Jett đã nhận xét về thuyền phương Đông: "Các ghe Đông Á, nếu nói đến vận tốc chạy biển, vượt xa chiếc thuyền chạy nhanh nhất trên thế giới mà còn đi ngược lại được gần với hướng gió hơn bất cứ một chiếc thuyền buồm nào khác"¹⁷. Ngoài hệ thống buồm hữu hiệu, cây xiêm đã góp một phần không nhỏ trong khả năng hải hành đó. Cây xiêm (leeboards and centerboard)¹⁸ dùng để chống lực giạt ngang của gió, giúp cho thuyền đi tới chệch ngược với hướng gió thổi đến. Và với phương pháp chạy chữ chi (chạy vát), dù ngược gió thì thuyền vẫn về đến bến. Người phương Tây bắt đầu áp dụng kỹ thuật này vào thế kỷ XVII.

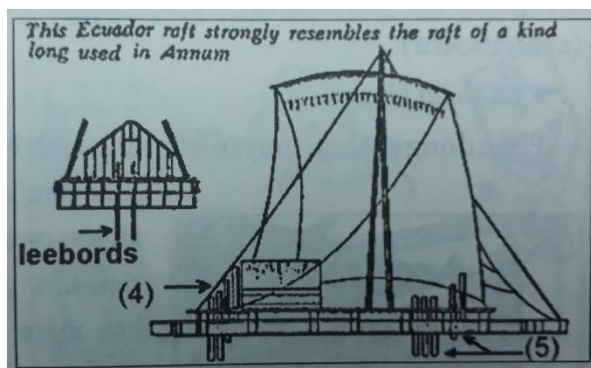
Tiền thân của cây xiêm đã xuất hiện trên trống đồng Đông Sơn, những chiếc thuyền này không thấy người chèo, nên có thể hiểu là thuyền chạy bằng buồm. Ngoài mái chèo lái ở đuôi và mũi, cả đuôi thuyền và mũi thuyền đều có những bộ phận đưa ra như mảnh ván chống sức giạt của nước, giúp thuyền giữ một hướng cố định, chạy thẳng về phía trước. Các bộ phận này ta cũng thấy trên các bè mảng hay thuyền buồm ngày nay. Bè ở miền Bắc và miền Trung Việt Nam có tới 3-4 cây xiêm, còn thuyền tiêu biểu ở miền Trung có bánh lái và cây xiêm đoản hình đao (dagger board) đặt trong hai lỗ khoét ở cả mũi lẫn lái. Loại xiêm này không choán chỗ và tỏ ra rất hiệu quả trong việc vận chuyển. Cũng như bánh lái, tâm hoạt động của xiêm có thể điều chỉnh dễ dàng khi thuyền đi vào sông rạch hay bờ biển cạn.

Những cây xiêm có hình dạng tương tự cũng được tìm thấy ở châu Mỹ, theo các nhà khảo cổ, có thời chúng được coi như thiêng liêng làm đồ thờ cúng. Hệ thống xiêm và buồm phức tạp này được thổ dân da đỏ Nam Mỹ sử dụng trên các bè Balsa trước thời Columbus đã gây kinh ngạc cho các nhà khoa học và cho thấy mối liên hệ Á – Mỹ trong thời cổ.

¹⁶ Tim Severin (2014), *Bè tre Việt Nam. Du ký - 5.500 dặm vượt Thái Bình Dương*, Nxb Trẻ, TP. Hồ Chí Minh, tr.12.

¹⁷ Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Sđd, tr.156.

¹⁸ Cây xiêm còn được gọi là *lui hạ* trên các ghe bầu. Ở Quảng Ngãi, Bình Định, Phan Rang gọi là *xà bát*. Thổ dân Đài Loan trang bị trang cụ này trên bè đánh cá, gọi là *tS'iam*, phát âm tương tự như tiếng *xiêm* trong tiếng Việt. Tiếng Pháp là *dérive*, tiếng Anh là *leeboard*, *daggerboard* (xiêm đoản đao), *centerboard* (xiêm đặt giữa thuyền). *Từ điển Anh Việt* (Viện Ngôn ngữ học, Nxb Thành phố Hồ Chí Minh, 1993) không dịch hai từ *leeboard* và *daggerboard*, mà chỉ dịch từ *centerboard* là: "Miếng ván có thể di chuyển nâng lên hạ xuống qua một cái khe ở sống thuyền buồm để giữ cho thuyền khỏi bị trôi giạt" [Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Sđd, tr.468-469].



Bè nhiều xiêm ở Nam Mỹ (nguồn: Vũ Hữu San)

Ở Việt Nam phát triển nhiều loại xiêm. Xiêm đặt giữa thuyền (centerboard) thấy ở Quảng Khê và Phan Thiết, loại này khá thông dụng. Các thuyền của Hải quân Việt Nam Cộng hòa cho đến thập niên 1960 còn sử dụng.

Hệ thống nhiều cây xiêm, như 2 cây gắn ở mũi và lái. Hệ thống vận chuyển (đẩy và lái thuyền) dùng 4 cây xiêm, 1 bánh lái (hay chèo lái) và 3 buồm, ở các bè mảng miền Trung và miền Bắc. Khi bánh lái gài thẳng lại, chiếc bè như được trang bị 5 cây xiêm và nhờ điều chỉnh tầm sâu của xiêm, có thể giữ cho bè đi đúng hướng so với chiều gió, không cần người bẻ lái. Nếu phối hợp cùng với 3 cánh buồm thì càng tốt. Ngoài biển rộng, khi gió mùa thổi đều, thì những chiếc thuyền dùng xiêm giữ hướng khá tốt. Đây là kỹ thuật lái tự động (auto pilot) đầu tiên của nhân loại¹⁹.

Nhiều chiếc ghe nan ở miền Trung, đáy chủ yếu đan bằng tre, sử dụng một bộ phận có thể coi là độc đáo của Việt Nam, một sóng trượt hình cánh cung, là một miếng ván trượt xuống một đường rãnh ở đầu mũi²⁰. Đó chính là chiếc xiêm thần kỳ.

Trước mũi thuyền vỏ lườn ở Phú Yên thường gắn cây “xà bát”, còn gọi là *cây xiêm*, phía sau gắn bánh lái. Nhiều nơi ngư dân còn vẽ mắt thuyền bằng đôi mắt cá và vây cá²¹.

Bè tre có nhiều cây xiêm và chỗ cắm buồm di động là “đặc sản” thuyền bè của Quảng Trị, Hà Tĩnh và Thanh Hóa (hay gọi là *mảng*)²². Đây là phương tiện giao thông thủy sơ khai nhất từ xa xưa mà cho đến nay vẫn còn bắt gặp ở vùng ven bờ Đông Dương, Đài Loan, Nam Mỹ với bè “balsa” của Ecuador và Peru²³. Bè Cửa Tùng (Quảng Trị) ở ven biển mũi Lay chủ yếu là bè nhỏ, một buồm, hai xiêm đặt ngang nhau, phần lớn chạy thuận gió. Từ Cửa Nhượng (Hà Tĩnh) trở đi bè có hai buồm. Từ Sầm Sơn (Thanh Hóa), bè có hai hay ba buồm, cho tới tận cửa sông Hồng,

¹⁹ Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Sđd, tr.155-162.

²⁰ Charlotte Phạm, Lucy Blue, Colin Palmer (2018), *Thuyền truyền thống của Việt Nam: một nghiên cứu tổng quan*, Tạp chí *Văn hóa học*, số 5, tr.22.

²¹ Lê Thế Vịnh, Phạm Hùng Thoan (2006), *Văn hóa cư dân Việt ven biển Phú Yên*, Viện Văn hóa Thông tin – Sở Văn hóa – Thông tin Phú Yên, tr.57.

²² Charlotte Phạm, Lucy Blue, Colin Palmer (2018), *Thuyền truyền thống của Việt Nam: một nghiên cứu tổng quan*, Tạp chí *Văn hóa học*, số 5, tr.22.

²³ Lê Thế Vịnh, Phạm Hùng Thoan (2006), *Văn hóa cư dân Việt ven biển Phú Yên*, Viện Văn hóa Thông tin – Sở Văn hóa – Thông tin Phú Yên, tr.57.

cửa Đáy và cửa Ba Lạt (Quất Lâm và Vạn Lý). Bè được đóng bằng 12 thân cây tre, đường kính 10cm. Tre được uốn cong ngược lên để tạo thành mũi con thuyền hình phẳng. Các cây tre được liên kết với nhau bằng dây mây. Hai cây tre kích thước rất lớn được đặt hai bên mạn để che sóng biển. Buồm vải nhuộm củ nâu màu đất hung đỏ giống màu của buồm trên vịnh Hạ Long²⁴.



Bè tre Thanh Hóa (ảnh tư liệu)

Bè Việt Nam có nhiều ưu điểm, được trang bị một trong những loại buồm tam giác hay tứ giác, là những loại buồm tốt nhất có thể trở mạn nhanh, đón gió cả hai mặt. Hệ thống nhiều cây xiêm giúp bè phản lực chống giạt rất hiệu quả. Bè ít bị gió làm giạt vì phần nổi ít, ghép bằng nhiều cây bương hay tre, tạo sự cân bằng vững vàng, không bị nghiêng lệch nhờ tác dụng như loại thuyền nhiều thân phụ. Cho nên bè có thể đi chệch ngược hướng gió, có thể vượt đại dương nhờ những xây xiêm, xuất hiện trước thuyền, ít nhất từ 4.000 năm trước²⁵.

Tại đồng bằng sông Hồng, sông Mã, người Lạc Việt đã phát minh và sử dụng bánh lái cho tàu thuyền hàng thế kỷ (trước thế kỷ III trước Công nguyên của nước Nam Việt thời nhà Triệu). Bằng chứng là trên các trống đồng Đông Sơn nhiều thế kỷ trước Công nguyên, có khắc hình các chiến thuyền, chỗ đuôi có một mảnh ván. Những thân thuyền này rất thon nhẹ, lướt trên mặt nước, được điều khiển bởi bánh lái. Trên trống đồng Hữu Chung (Việt Nam), bánh lái được thiết trí tương tự như một số ghe thuyền ngày nay. Nhưng ở châu Âu bánh lái chỉ biết đến và áp dụng vào hàng hải từ thế kỷ XII, đã giúp họ thêm sức mạnh trong việc chinh phục các vùng đất mới²⁶.

Những khám phá từ thời văn minh Đông Sơn của cư dân Việt – cách thức điều chỉnh độ sâu của bánh lái và cây xiêm này, đã từng sử dụng trên các loại bè từ cửa sông Thái Bình đến cửa Việt, trên các ghe bầu, ghe nang... suốt dọc duyên hải nước ta²⁷.

Sách *Nam Châu dị vật chí* của Vạn Chấn (Wang Chen) viết vào khoảng năm 290 đã có ghi chép về thuyền bè Việt Nam: "Vào thế kỷ thứ 3, tàu thuyền ở Bắc và

²⁴ J. B. Piétri (2015), *Thuyền buồm Đông Dương*, Sđd, tr.159-160.

²⁵ Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Sđd, tr.484.

²⁶ Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Sđd, tr.139-140.

²⁷ Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Sđd, tr.141.

Bắc Trung phần Việt Nam đã rất tiến bộ, chở được tới 700 người và 260 tấn hàng hóa, mang bốn cột buồm không đặt thẳng một hàng dọc nên đón được nhiều gió từ những hướng khác nhau”²⁸.

Thuyền vùng Cửa Lò (Nghệ An) dùng một loại buồm có hình dáng rất độc đáo, giống như một cái tai không lồ với nhiều đường nếp to như nan quạt, gọi là **buồm tai trâu**. Lần đầu tiên nó được ghi nhận trên hải đồ phương Tây vào năm 1787 qua hình vẽ chiếc ghe mảnh rất đẹp với buồm, bánh lái và một cây xiêm mà ghi chú cho là hoạt động như bánh lái. Pierre Paris đã rất ngạc nhiên khi phát hiện ra rằng có sự giống nhau đến như vậy giữa loại buồm này với buồm của thổ dân Nam Mỹ ở hồ Titicaca. Đó là sự tương đồng giữa thuyền buồm ở hai khu vực²⁹.

Người Việt là một trong những tộc người đầu tiên sử dụng loại buồm tứ giác cân bằng (balanced lug sail), phát minh này có ý nghĩa toàn cầu. Theo Shaffer, loại buồm bản xứ của Đông Nam Á này đã truyền sang thế giới của người Ả Rập. Hình dáng cánh buồm chuyển từ tứ giác sang tam giác, thường gọi là buồm la tinh (lateen sail), nó ảnh hưởng vào Địa Trung Hải từ thế kỷ II và các nước ven bờ Đại Tây Dương vào thế kỷ XV³⁰.



Buồm tứ giác trên ghe bầu miền Trung
(nguồn: Piétri)

Có sự phân biệt về ghe thuyền ở nước ta. Phía bắc đèo Hải Vân có nốt, mảnh, gò, thuyền đà, tròn... đặc điểm đàng lái cao hơn đàng mũi, phần nhiều không có long cốt (ván dài từ mũi đến lái tạo thành xương sống của thuyền), bánh lái nằm trong mình thuyền, lái vuông gọi là *lái cu* (miếng ván vuông có cây đai liên làm cổ bánh lái), cột buồm lòng (buồm giữa) hơi ngã về lái để đợng gió, cột buồm mũi ngã về phía trước... Còn ở phía nam đèo Hải Vân thì mũi và lái cân nhau, có lúc mũi cao hơn lái, mũi lái đều nhọn, hoặc mũi nhọn lái bầu. Thuyền có khả năng ra khơi xa, bánh lái (kiểu lái côi, lái âm dương, lái ống...) đều có cấu tạo là sỏ lái xuyên trực

²⁸ Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Sđd, tr.144.

²⁹ Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Sđd, tr.144-145.

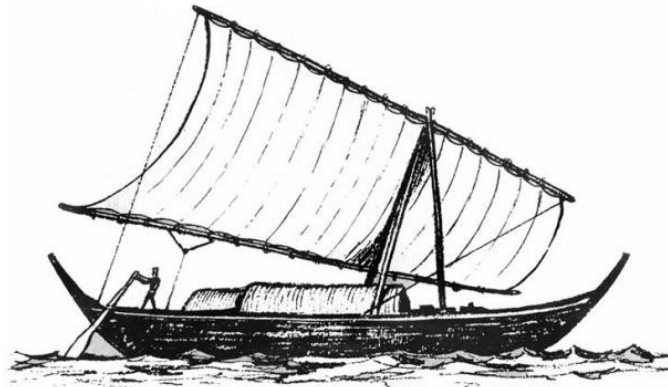
³⁰ Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Sđd, tr.146.

tiếp vào bánh lái, thuyền dùng loại buồm hình tứ giác hay cánh dơi... Những nét khác biệt này do chịu ảnh hưởng phương Tây qua ghe thuyền của Chăm³¹.

Ở Trà Cổ (Quảng Ninh) nổi tiếng với nghề đóng thuyền (nhất là thôn Tràng Lộ) với thuyền chuyên dụng là *thuyền cánh dơi* hay *thuyền thiêng*, mô phỏng thuyền Trung Quốc, một số nơi gọi là thuyền bát Móng Cái hoặc thuyền Phố. Thuyền này có khả năng đi xa, chạy ngược gió hoặc ngược nước. Các vùng khác như Quan Lạn, Tiên Yên cũng có nhiều thợ đóng thuyền giỏi. Các thợ đóng thuyền này từ lâu đã có mặt ở nhiều vùng sông, biển của Hải Phòng, Nam Định, Đà Nẵng, Sài Gòn, Malaysia, Trung Quốc, Hồng Kông...³².

Trước khi người Pháp tới, các nhà hàng hải Việt Nam đã thực hiện những chuyến đi buôn bằng ghe bầu tới Trung Quốc, Singapore, Thái Lan³³.

Người Chăm ở miền Trung Việt Nam đã biết kết hợp truyền thống ghe bầu Mã Lai và những yếu tố thuyền biển Ấn Độ Dương và Địa Trung Hải để đóng chiếc ghe bầu cho riêng mình. Họ có hàng trăm thuyền lâu là chiến thuyền và thương thuyền, mỗi chiếc dài hơn 20 trượng (khoảng 60m), cao hơn mặt nước 2-3 trượng (khoảng 6m), trông như nhà gác, chở được 600-700 người, hàng vạn học (tạ) sản vật³⁴.



Ghe prau Malaysia - Indonesia

Ghe bầu Quảng Ngãi có nan lợp thân ghe là nan tre, bề ngang bằng 4 ngón tay (một cây tre chẻ làm bốn). Đan ghe bầu xong, người ta dùng cây chuối trét phân trâu lên nhiều lần; lấy nùi lưới chà cho hết nhám; lại quét lên một lớp dầu rái, trộn với mũ cây chai mắm. Mũ cây chai mắm còn ốp vào những chốt nêm bằng gỗ chống rỉ nước vào ghe.

Thợ ghe bầu ở Phố An (huyện Đức Phổ) thường học tập kỹ thuật xảm ghe và mộc của các xưởng ghe Hội An (Quảng Nam), Mũi Né (Phan Thiết), những nơi nổi tiếng đóng khéo³⁵.

³¹ Nguyễn Bội Liên, Hồ Phước Tâm (1981), *Ghe bầu Quảng Nam và các tỉnh phương Nam*, Nghiên cứu lịch sử địa phương và chuyên ngành Quảng Nam-Đà Nẵng, số 1, tr.52-55.

³² Ngô Đức Thịnh (chủ biên) (2000), *Văn hóa dân gian làng ven biển*, Nxb Văn hóa dân tộc, Hà Nội, tr.188.

³³ J. B. Piétri (2015), *Thuyền buồm Đông Dương*, Đỗ Thái Bình dịch, Nxb Trẻ, TP. Hồ Chí Minh, tr.16.

³⁴ Trần Quốc Vượng, Cao Xuân Phổ (chủ biên) (1996), *Biển với người Việt cổ*, Sđd, tr.13-14.

³⁵ Nguyễn Thanh Lợi (2007), *Ghe bầu Quảng Ngãi*, Tạp chí Cẩm Thành, số 53, tháng 12, tr.31.

2.2. Kinh nghiệm đi biển

Cư dân Đông Sơn đã có môi giao lưu về văn hóa vật chất, giao lưu thương mại với nhiều nước trong khu vực, trống đồng Đông Sơn có mặt ở vùng biển Hoa Nam (Trung Quốc) đến tận vùng cửa sông Dương Tử (tỉnh Chiết Giang), cho đến các vùng biển quần đảo Indonesia, Thái Lan, bán đảo Malaysia. Sự giao lưu từ văn hóa Đông Sơn sang các vùng biển lân cận mạnh hơn ở chiều ngược lại qua việc phát hiện các trống đồng. Chính yếu tố gió mùa và các dòng hải lưu cùng với kỹ thuật đi biển đã giúp người Đông Sơn sự giao lưu văn hóa này³⁶.

Nhà địa lý học Clinton Edwards với nhiều công trình nghiên cứu về giả thuyết người Á Đông khám phá ra châu Mỹ đã đưa ra nhận xét: “*Bờ biển Đông Á có lẽ là nơi quy tụ nhiều kiểu ghe thuyền phong phú hơn bất cứ nơi nào khác trên thế giới. Thực vậy, đặc biệt là Hoa Nam và Đông Dương (Việt Nam) được coi như một trong những vùng chính có những phát minh đầu tiên về phương tiện cũng như hoàn thiện kỹ thuật ghe thuyền (New World perspectives on pre European voyaging in the Pacific, New York, 1969)*”³⁷.

Trước thế kỷ XX, một trong những loại bè mảng đi biển hoàn chỉnh nhất của nhân loại hoạt động ở miền Trung Việt Nam. Bè có 3 buồm, 4 cây xiêm và bánh lái. Bè ở Ecuador (Nam Mỹ) có 2 buồm, 9 cây xiêm được xem là có kỹ thuật cao, có thể đi chéch ngược với gió, đổi và giữ hướng chạy bằng cách sử dụng những cây xiêm. Khả năng lái bè và một số loại thuyền buồm có gắn xiêm của Việt Nam một cách tự động, không cần người lái đã được các học giả Pháp ghi nhận từ thế kỷ XVIII³⁸. Trên cơ sở đó, các nhà nghiên cứu (Richard Bowen, 1953; Ling, 1956; Estrada và Megger, 1961) đã đưa ra giả thuyết đã có sự tiếp xúc hàng hải giữa châu Á và châu Mỹ thông qua chiếc bè chạy buồm có trang bị cây xiêm (dagger board sailing rafts). Đó là sự giống nhau về cấu tạo và kỹ thuật chạy buồm của Việt Nam, Đài Loan và Ecuador, quá giống nhau và quá phức tạp đến mức không thể có sự phát triển riêng biệt được³⁹.

Từ năm 1792-1795 và liên tiếp các năm sau đó, khi có gió nồm nổi lên là quân của chúa Nguyễn từ Gia Định lại giương buồm tiến ra đánh quân Tây Sơn, đặc biệt là thành Quy Nhơn và đều giành được thắng lợi, đến nổi được gọi là “giặc mùa”. Và câu ca dao quen thuộc ở vùng biển miền Trung *Lạy trời cho có gió nồm / Cho thuyền chúa Nguyễn giông buồm ra khơi* còn phản ánh câu chuyện của những chiếc ghe câu ngày xưa, phải nương theo hướng gió nồm, đi chéch về hướng Đông, rồi kéo lèo để buồm xuôi theo hướng gió thẳng tới Hoàng Sa⁴⁰.

³⁶ Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Sđd, tr.439.

³⁷ Xem thêm Pierre Huard, Maurice Durand (1993), *Hiểu biết về Việt Nam*, Đỗ Trọng Quang dịch, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội, tr. 325-327.

³⁸ Trịnh Sinh (2015), *Giao lưu văn hóa đường biển của cư dân Đông Sơn*, Bđd, tr.8-10.

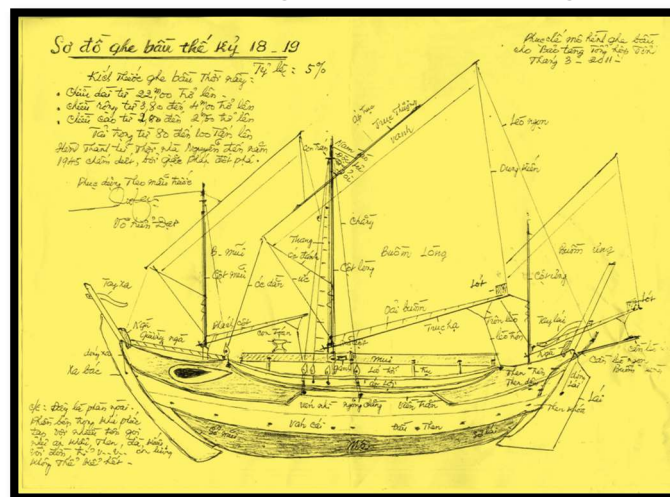
³⁹ Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Sđd, tr.137.

⁴⁰ Lê Hồng Khánh (2017), *Người Quảng Ngãi ứng xử với biển* trong Lâm Thị Mỹ Dung, Đặng Hồng Sơn (đồng chủ biên) *Khảo cổ học biển đảo Việt Nam tiềm năng và triển vọng*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, tr.200-201.

Gió mùa và kinh nghiệm đi biển già dặn của cư dân Quảng Ngãi là yếu tố góp phần cho giao thương đường biển phát triển. Những chuyến hàng ghe bầu từ Quảng Ngãi đi buôn bán khắp nơi trong nước: đường, quế, mật ong, dầu phụng, mù cây chai mắm (cây xác mắm), đá vôi, cau khô, muối Sa Huỳnh (Đức Phổ), muối Xuân An (Sơn Tịnh)... Và trong những chuyến về, họ mua những mặt hàng như lúa gạo, vải vóc, sợi gai... Tháng chạp, ghe bầu theo gió mùa đông bắc vào Nam, ngược xuôi theo gió, tháng 8 trở về quê, kéo ghe lên bờ tu bổ. Ở Quảng Ngãi hình thành nhiều xưởng đóng ghe bầu ở Cửa Đại, Sa Cần, Sa Kỳ, Mỹ Á, Phổ An, Lý Sơn.

Năm 1944, R. Buckminster Fuller cho ra mắt cuốn sách *Fluid Geography* trên cơ sở những quan sát và kinh nghiệm nhiều năm lái thuyền buồm của mình. Ông khám phá ra những hải lộ của người xưa, trong đó Đông Nam Á như một trung tâm truyền bá văn minh thời đại Hậu Băng Đá. Thế hệ đầu tiên của người đi biển Đông Nam Á, dùng bè thả trôi theo những dòng hải lưu đi dọc bờ biển đến những nơi thuận lợi. Thế hệ thứ hai biết dùng buồm vuông loại căn bản chạy xuôi theo gió Tây Nam vào mùa Hạ và Đông Bắc vào mùa Đông, đổ bộ vào bờ biển Trung Hoa và các đảo của Nhật Bản. Thế hệ thứ ba biết dùng buồm **chạy vát** đi ngược gió để hải hành khắp nơi, tiêu biểu là loại thuyền hai thân hay có thân phụ (outriggers). Họ mở ra những hải lộ đi khắp các nơi trên Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương. Trên Ấn Độ Dương, họ đã đi đến tận biển Ba Tư và Địa Trung Hải⁴¹.

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 ra⁴².



Bản vẽ ghe bầu Lý Sơn (Quảng Ngãi) của nghệ nhân Nguyễn Hiền Đạt (Phan Đình Độ cung cấp)

⁴¹ Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Sdd, tr.125-126.

⁴² Nguyễn Thanh Lợi (2008), *Ghe bầu miền Trung*, Tạp chí *Nghiên cứu và Phát triển*, số 2, tr.41.

Khi trời thanh bẽ lạng, thuyền dong cả ba buồm rẽ sóng mà chạy. Khi biển động thì cập bên 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 tính bằng gang tấc. Đáy ghe bầu được đan bằng nan tre, sức va chạm kém, ghe thỉnh thoảng vẫn bị chìm⁴³. Do vậy, dân đi ghe bầu luôn thủ sẵn 5-10kg gạo, phòng khi ghe vô nước thì lặn xuống chà vào ghe, bởi gạo là loại hút ẩm cao, có tác dụng bịt kín các lỗ dò. Nếu ghe bị thủng lỗ lớn thì dùng gạo và đóng thêm nẹp tre để bít kín lại.

Ghe bầu vào Nam theo chu kỳ “3 nôm, 3 bắc”. Vào khoảng tháng 10-12 âm lịch, ghe bầu theo gió bắc đi bán lưới gai, rau câu, tau chân vịt, cá, mắm... chủ yếu bán ở Sài Gòn. Đến tháng 2-4 âm lịch theo gió nôm, ghe bầu chở gạo từ Gò Công, Cai Lậy, Cái Bè (Tiền Giang), Sóc Trăng, đôi khi mua tận ở các tỉnh đồng bằng sông Hồng về bán cho Lý Sơn, Sa Kỳ; sắt, thiếc bán cho người Hoa ở cảng Kỳ Hà (Quảng Nam). Hòn Khói (Ninh Hòa, Khánh Hòa) và mũi Né (Phan Thiết, Bình Thuận) là nơi ghe bầu dừng lại lấy nước trên các chuyến về. Ghe bầu Lý Sơn thường vào Phan Thiết, Phan Rí (Bình Tuy) chở nước mắm tìn ra bán ở Tam Kỳ, gọi là đi lựa⁴⁴.

Ngư dân biển đảo vùng Đông Bắc nước ta có vốn tri thức bản địa khá phong phú về môi trường biển và cuộc sống trên biển. Họ luôn biết cách thích ứng với nó, để dự báo thời tiết cho việc đi biển. Giữa biển cả mênh mông, họ căn cứ vào trăng, sao, mặt trời, hướng gió, con sóng để xác định phương hướng, dự báo thời tiết. Vào mùa mưa bão, nếu nhìn mặt trời khi lặn có tua hình rẽ quạt hoặc thấy gió nam thổi, mặt trời có mỏng ở đằng đông hay rắng ở phía tây đỏ rực, vệt xanh chày ngang qua mặt trời đỏ (*then cài*), thì là biển sắp có động, cần đề phòng. Khi bọt nước biển màu trắng thì khí hậu bình thường. Nếu thấy nước màu xám, biển sủi bọt, kiến bò ra là biển sẽ nổi sóng, sắp có mưa dông. Biển đang trong xanh bỗng đục dưới chân là sắp có bão; sóng biển gấp gấp hơn, nước vẫn đục, kéo lưới lên thấy nhiều bùn đất lẫn rong rêu nghĩa là biển sắp động⁴⁵.

Trong ngôn ngữ hàng ngày ở miền biển có nhiều từ ngữ thể hiện thể ứng xử, những hiện tượng thiên nhiên, kinh nghiệm đi biển được đúc kết từ nhiều đời tạo thành một vốn tri thức dân gian hết sức phong phú.

Ở cửa Sốt (huyện Thạch Hà, Hà Tĩnh), mùa thu là mùa mưa bão liên tiếp, dữ dội, sau đó là lụt, lũ, xóm làng xơ xác. Đến ngày 20/10 âm lịch thì mới chấm dứt bão: “*Rời cho tới 20 tháng 10, Dầu ai vào lộng ra khơi mặc lòng*”⁴⁶.

Làng Nhượng Bạt (xã Cẩm Nhượng, huyện Cẩm Xuyên, Hà Tĩnh) người đi biển lưu truyền những câu: “*Đi ra Nam Tào, đi vào Bắc Đẩu*” nói lên kinh nghiệm quan sát sao trên trời để xác định phương hướng khi ra khơi vào lộng. Sao Nam Tào

⁴³ Nguyễn Đăng Vũ (2016), *Lạy trời cho có gió Nôm...*, Tạp chí *Di sản văn hóa*, số 4, tr.116, 118.

⁴⁴ Nguyễn Thanh Lợi (2012), *Ghe bầu Lý Sơn*, Tạp chí *Khoa học xã hội miền Trung*, số 2, tr.53.

⁴⁵ Từ Thị Loan (2016), *Văn hóa biển vùng Đông Bắc bảo vệ và phát huy giá trị trong Biển đảo Việt Nam lịch sử chủ quyền kinh tế văn hóa*, Sđd, tr.441-442.

⁴⁶ Ngô Đức Thịnh (chủ biên) (2000), *Văn hóa dân gian làng ven biển*, Sđd, tr.382.

ở hướng đông nam (ngoài biển khơi), còn sao Bắc Đẩu ở phía tây bắc (phía cửa biển). Hoặc những câu: “*Đi ra trông sao, đi vào trông rú (núi)*”, “*Ông tha mà bà hồng tha, Mồng năm tháng chín mồng ba tháng mười*”, hai thời điểm thường xảy ra bão tố, không được ra khơi vào những ngày này⁴⁷.

Ở làng biển Cảnh Dương (Quảng Bình), kinh nghiệm đi biển được thể hiện qua: “*Tháng giêng động (biển động) dài*”, “*Bắc tháng ba nồm tháng tám*”, “*Tháng năm ngày rằm cũng động*”, “*Tháng tám đi ra tháng ba đi vào*”, “*Tháng tám hòn La tháng ba hòn Ló*”, “*Chạy buồm coi gió, ngó luông buông lái*”, “*Một nạm gió hơn bó chèo*”, “*Đi ra Nam Tào (trông sao) đi vào Bắc Đẩu*”, “*Nhìn sao xem hướng, nhìn núi trông chừng*”...⁴⁸.

Tại vùng biển Thuận An (Huế), ban đêm theo dõi hướng gió, nêu khoảng 1-2 giờ sáng, bất cứ tháng nào, hễ có gió nồm thì ngày hôm sau có biển động. Căn cứ vào chu kỳ của trăng có thể biết được quy luật nước lên xuống ở biển hay sông. Theo kinh nghiệm thì trăng mọc, trăng lặn nước nước đều lên lên, trăng nghiêng thì nước xuống⁴⁹.

Dân đi biển ở làng biển Bình Minh (huyện Thăng Bình, Quảng Nam) dựa vào các chòm sao trên trời hoặc vầng trăng còn khuyết để định hướng di chuyển ra khơi, vào bờ, đi lên “*man Bắc*” hoặc đi xuống “*man Nam*”. Sao Hôm mọc phía Tây vào đầu buổi tối, sao mai mọc phía Đông gần sáng, sao Bánh Lái hướng Bắc, sao Càn Nước hướng Nam, là những ngôi sao định vị phương hướng. Còn với mặt trăng thì “*Đầu tháng trăng khuyết sừng nhọn trở Đông, cuối tháng trăng khuyết sừng tròn nhỏ Tây*” cũng là nguyên tắc xác định phương hướng trong đêm⁵⁰.

Vào đêm Quảng Ngãi thì dân gian có những câu: “*Án sóng nói gió*”, “*Vào lộng ra khơi*”, “*Trong vịnh ngoài vời*”, “*Tháng ba bà già đi biển*”, “*Tháng giêng động vại, tháng hai động bác*”...⁵¹.

Đêm Phú Yên là: “*Trời chớp mũi Nạy thức dậy mà đi*”, “*Lập lòe trời chớp vũng Rô, Mây che hòn Yến, gió vô Chóp Chài*” (từ Hòa Hiệp đến Hòa Tâm); “*Tháng 8 ngó ra, tháng 3 ngó vào*”, “*Hướng đông trời nháy, gà gáy thì mưa*” (An Chấn, An Mỹ, huyện Tuy An; An Phú, TP. Tuy Hòa); “*Sóng vỗ gành Dưa, trời mưa như đổ*” (Sông Cầu); “*Trời nháy hòn Khô là có sóng*”, “*Trời nháy hòn Chùa thì nước nháy*”, “*Mùng 5, mùng 4, mùng 23, đi chơi cũng thiệt nữa là đi buôn*”, “*Chớ đi mùng 7 chớ về mùng 3*”⁵².

Dân đi biển ở Quảng Bình thường gặp ở ngoài khơi quê mình một “*dòng nước*” khá rộng, chảy theo hướng Bắc – Nam, gọi là “*con nước bắc*”, chảy mạnh

⁴⁷ Ngô Đức Thịnh (chủ biên) (2000), *Văn hóa dân gian làng ven biển*, Sđd, tr.478-489.

⁴⁸ Văn Lợi, Nguyễn Tú (2001), *Địa chỉ văn hóa miền biển Quảng Bình*, Sđd, tr.294-296.

⁴⁹ Lê Văn Kỳ (chủ biên) (2015), *Văn hóa truyền thống vùng biển Thuận An*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội, tr.70-71.

⁵⁰ Nguyễn Thị Vĩnh Linh (2019), *Ảnh hưởng của biển đến sự hình thành văn hóa cổ truyền ở làng biển Bình Minh*, Tạp chí *Văn hóa Quảng Nam*, số 168, tháng 10, tr.10.

⁵¹ Trần Văn An (2005), *Biển trong văn hóa văn nghệ dân gian Quảng Nam* trong *Tìm hiểu đặc trưng di sản văn hóa, văn nghệ dân gian Nam Trung Bộ*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội, tr.200.

⁵² Lê Thế Vịnh, Phạm Hùng Thoan (2006), *Văn hóa cư dân Việt ven biển Phú Yên*, Sđd, tr.192, 193.

nhất vào khoảng tháng 8 trở đi. Ngược lại, đến mùa gió hạ thổi mạnh, vùng biển này thường xuất hiện một dòng nước chảy theo hướng Nam – Bắc, gọi là “con nước nồm”, từ cực Nam Trung Bộ đi lên. Họ có hẳn một lịch con nước của 12 tháng trong năm với những “giao mình”, “nước trời một con”, “nước kẻ hai con”...⁵³.

Tri thức dân gian về con nước ở vùng cửa sông và ven biển Tây Nam Bộ từ bao đời nay đã giúp ích cho người đi biển, được đúc kết qua nhiều câu tục ngữ phản ánh thời tiết, môi trường như quy nước triều lên xuống: “Ba mươi nước kém, mười nước rong”, “Nước kém cạn sông, nước rong cạn vũng”, “Đông nước trước đông trời”, “Đông già là bà Chướng”, “Chớp Bắc thổi nồm, chớp Nam thổi chướng”⁵⁴.

Kinh nghiệm đi biển của những người đi ghe bầu ở nước ta bắt nguồn từ truyền thống đi biển của cư dân Đông Nam Á. Theo Keith Taylor, họ thường vượt biển hàng ngàn hải lý mà không cần la bàn hay hải đồ. Đó là sự quan sát mây gió, trăng sao, nhìn hình sắc mây trời, tính toán biên độ và chu kỳ sóng lừng trên mặt biển. Họ có thể định vị vị trí hải đảo khi còn cách xa bờ tới 30 hải lý qua quan sát hoạt động của các loài chim trời, các sinh vật, thực vật sống dưới biển. Chiều sóng thay đổi, sự biến dạng của sóng biển cũng giúp họ tìm ra bờ⁵⁵.

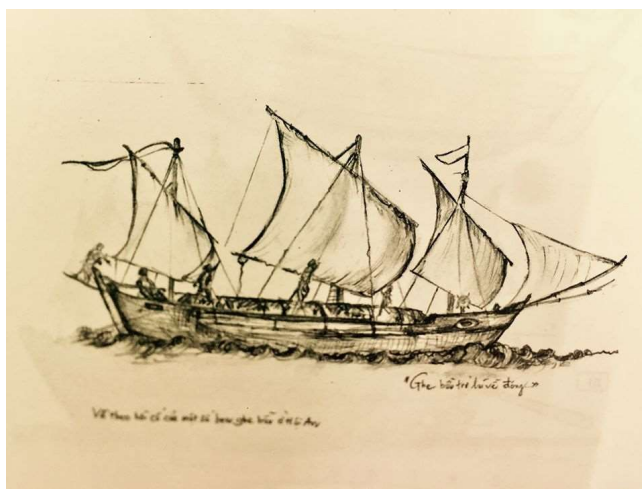
Về Các lái, Hồ Các lái hay *Về Thủy trình, Về Nhật trình*⁵⁶ là cẩm nang của dân đi buôn đường biển bằng ghe bầu ở nước ta. Các làng chài ven biển Nam Trung Bộ hiện vẫn còn lưu hành những bài về này với những dị bản khác nhau. Đây thực chất là một bản hải trình đơn giản, do những người làm nghề vận chuyển ghe bầu Bắc Nam sáng tác, được đúc kết dưới hình thức văn vè, miêu tả đầy đủ các địa danh với những mũi, hòn, cù lao, rạn đá ngầm hoặc san hô cùng những vũng, núi, bển cảng, cửa sông, phổ 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 đi biển hết sức hữu ích, chứa đựng nhiều tri thức về hàng hải đã được kiểm nghiệm qua thực tế hàng trăm năm qua, một di sản quý giá trong kho tàng văn học dân gian ở miền biển.

⁵³ Văn Lợi, Nguyễn Tú (2001), *Địa chí văn hóa miền biển Quảng Bình*, Sđd, tr.18-19, 24-25.

⁵⁴ Nguyễn Thị Thanh Hương (2016), *Tri thức về “con nước” vùng cửa sông và ven biển Tây Nam Bộ*, Tạp chí Văn hóa dân gian, số 6, tr.58.

⁵⁵ Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Sđd, tr.124.

⁵⁶ Xem thêm: Bửu Cầm (1964), “Hải môn ca”, *Văn hóa nguyệt san*, Tập XIII, Quyển 9, tháng 9; Bùi Quang Tung (1970), *Về thủy trình từ Huế vào Nam đến Sài Gòn*, Tập san *Sử Địa*, số 17-18; Bùi Quang Tung (1971), *Bài thủy trình đường ghe từ Huế (Thừa Thiên) ra Nam Định*, Tập san *Sử Địa*, số 22; Thạch Phương, Ngô Quang Hiến (1994), *Ca dao Nam Trung Bộ*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội; Trần Hoàng (1994), *Nhật trình đi biển*, Tạp chí Văn hóa dân gian, số 2; Nguyễn Thanh Lợi (1997), *Về Các lái*, Tạp chí *Khoa học công nghệ & môi trường* (Khánh Hòa), số 4; Nguyễn Văn Bôn (2001), *Văn học dân gian Quảng Nam (miền biển)*, Sở Văn hóa Thông tin Quảng Nam; Ninh Viết Giao (2004), *Về văn học dân gian xứ Nghệ*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội; Nguyễn Thăng Long (2006), *Nhật trình đi biển của cư dân Lý Hòa và dấu ấn văn hóa biển của người Việt*, Tạp chí Văn hóa dân gian, số 6; Nguyễn Thanh Lợi (2007), *Bài ca về các cửa biển*, Tạp chí *Nghiên cứu và Phát triển*, số 2; Ngô Văn Ban (2016), *Về Các lái tri thức dân gian đi biển của người Việt*, Nxb Văn hóa dân tộc, Hà Nội... Trước đó, các bài *Về Các lái* cũng đã được giới thiệu trong nhiều sách địa chí ở Nam Trung Bộ như *Non nước Bình Định*, *Xứ Trầm hương* (Quách Tấn, 1967), *Non nước Phú Yên*, *Non nước Bình Thuận* (Nguyễn Đình Tư).



Ghe bầu Quảng Nam

Nguyễn Duy Thiệu cũng cho rằng, người Bô Lô ở cửa Sốt (huyện Thạch Hà, Hà Tĩnh) có thể có nguồn gốc từ người Nam Đảo, có những bài “vè kể vô” và “vè kể ra” như “vè các lái” của người Việt. Nội dung các bài vè này dài hàng nghìn câu bằng văn vần, mô tả các địa danh, thắng cảnh dọc bờ biển mà hành trình của nó có lúc vượt ra khỏi biên giới Việt Nam⁵⁷. Theo tôi, việc này có nhiều khả năng do tương đồng về văn hóa sinh thái và là một hướng nghiên cứu cần tiếp tục với những dữ kiện cụ thể.

Về *Nhật trình đi biển* ở Quảng Bình có những câu phản ánh những chỗ “hiểm trở” trên biển, những luồng lạch nguy hiểm cần phải chú ý:

*Chạy ngang ngọn núi đứng trông
Kênh hàn ngó Chỗ, mũi Rồng xê ra...
Đền Mũi Ông giữa trở lung linh
Nước triều chảy xiết thẳng kênh...⁵⁸*

Hay:

*Chạy qua giữa Chỗ đứng nhìn
Kìa hòn núi Độc nằm trên Quan Bò
Anh em chèo lái dạn dò
Chạy qua Chỗ ấy gió lò cho nhanh⁵⁹.*

Về *Các lái* chứa đựng nhiều từ ngữ chuyên môn của dân đi biển với những từ ngữ nôm na: *lái vô, lái ra, vát vô, vát ra, ngó vô, ngó về, trong thời, ngoài thời, nói lèo, bẻ lái...*⁶⁰. Trong *Vè Các lái* (hát vô) ta có thể bắt gặp nhiều từ ngữ chỉ kỹ thuật đi biển của dân ghe bầu như:

⁵⁷ Ngô Đức Thịnh (chủ biên) (2000), *Văn hóa dân gian làng ven biển*, Sđd, tr.463.

⁵⁸ Văn Lợi, Nguyễn Tú (2001), *Địa chỉ văn hóa miền biển Quảng Bình*, Sđd, tr.29.

⁵⁹ Ngô Đức Thịnh (chủ biên) (2000), *Văn hóa dân gian làng ven biển*, Sđd, tr.546.

⁶⁰ Thạch Phương, Ngô Quang Hiến (1994), *Ca dao Nam Trung Bộ*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội, tr.431.

Nói lèo ráng bánh trở ra / Khởi mũi Châu Mới thì ta lặn vào; Vát mắt xem thấy Bàn Than; Vát ra khỏi mũi Sa Hoàng; Vát mũi chày vào bãi Dài, Con Nghê; Hương Tây chỉ mũi, lái đà gác đông...

2.3. Tín ngưỡng hàng hải

Thần Bạch Mã Thái Giám được ngư dân làng biển ở Phú Yên xem là hiện thân của Quan Âm, vì thương người nên hóa thành con ngựa trắng để cứu giúp người đi buôn, những người đánh bắt cá trên biển gặp nạn, giống như truyền thuyết Phật Bà hóa thành cá Voi⁶¹.

Lăng Vạn ghe bầu là một thiết chế văn hóa gắn với nghề buôn, hoạt động thương nghiệp. Tại Cẩm Nam (Hội An), nay vẫn còn lăng Vạn ghe bầu nằm cùng các cơ sở thờ tự như miếu Âm Linh, miếu Ngũ Hành, miếu Thổ Địa, lăng Ông, tọa lạc trên một cồn đất cao ven sông. Ở thôn 6 (Thanh Châu) trước đây cũng có lăng Vạn ghe bầu gần nhà ông Chánh Bốn. Trường Lệ, Thanh Hà cũng có lăng riêng của vạn⁶².

Ở Hội An cho đến nay vẫn còn lưu lại truyền thuyết về Thầy Thím, giải thích về nguồn gốc ghe bầu, cho thấy sự tiếp thu kỹ thuật đóng ghe bầu của người Việt từ người Chăm qua nhân vật Thầy Thím quê ở Thi Lai – Hà Mật (nay thuộc huyện Duy Xuyên, Quảng Nam), trong mối liên hệ với địa danh Bầu Cái (Hàm Tân, Bình Thuận)⁶³.

Trong quá trình đóng ghe bầu những người thợ phải làm các lễ liên quan đến nghề của mình như lễ phạt mộc, lễ ráp ghim, lễ khai quang điểm nhãn, lễ xông ghe. Ngày khởi công đóng ghe cũng phải tránh các ngày nguyệt kỵ, sát chủ, tam nương, thủy phá...

Dân buôn ghe bầu thường cúng vào ngày rằm, mùng một hàng tháng. Khi đi ngang các cửa biển, ghềnh rặng nguy hiểm hoặc nơi có miếu thờ thủy thần, thần biển, các chủ ghe đứng trên ghe cúng vọng hay ghé vào miếu thắp hương. Đầu và sau mỗi mùa buôn, các chủ ghe sắm lễ vật cúng tại lăng vạn mà ghe đậu.

Nghề buôn ghe có nhiều kiêng cử: giữ mắt ghe, ngà làn sạch sẽ; không lật mình cá khi ăn hết một bên; không ăn cơm khét, kiêng ăn thịt chó, thịt vịt, thịt trâu, cá gáy; phụ nữ không được lên ghe⁶⁴.

Ngư dân vùng biển cửa Sốt (Hà Tĩnh) rất kỵ ngày sinh nước, đánh bắt cá khó có năng suất cao, lưới hay bị cuốn trôi. Họ tránh ngày sinh nước khi làm những việc quan trọng như đóng thuyền, nhuộm lưới, ra nghề, làm nhà, cưới vợ, gả chồng...⁶⁵.

⁶¹ Lê Thế Vịnh, Phạm Hùng Thoan (2006), *Văn hóa cư dân Việt ven biển Phú Yên*, Sđd, tr.184. Xem thêm Nguyễn Thanh Lợi (2018), *Tín ngưỡng thờ Bạch Mã Thái Giám* trong Nhiều tác giả, *Di sản Ẩn Độ trong văn hóa Việt Nam*, Nxb Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh, tr.155-170.

⁶² Trần Văn An (2011), *Ghe bầu trong đời sống văn hóa ở Hội An-Quảng Nam*, Nxb Dân trí, Hà Nội, tr.76-77.

⁶³ Trần Văn An (2011), *Ghe bầu trong đời sống văn hóa ở Hội An-Quảng Nam*, Sđd, tr.16-17.

⁶⁴ Trần Văn An (2011), *Ghe bầu trong đời sống văn hóa ở Hội An-Quảng Nam*, Sđd, tr.79-87.

⁶⁵ Ngô Đức Thịnh (chủ biên) (2000), *Văn hóa dân gian làng ven biển*, Sđd, tr.393.

3. Kết luận

Sớm tiếp xúc với biển, từ trong lịch sử, người Việt đã có những đóng góp cho hàng hải của nhân loại, mà tiêu biểu là buồm cánh, bè mảng, chiếc xiêm; và sau này là những tri thức thực hành đi biển, được biểu hiện tập trung nhất của kỹ thuật vận hành ghe bầu suốt dọc chiều dài đất nước và cả ở nước ngoài. Những tri thức dân gian này đã làm nên sự phong phú của nền văn hóa biển Việt Nam, ở cả hai phương diện vật thể và phi vật thể. Bè mảng Thanh Hóa cùng với chiếc ghe bầu của Nam Trung Bộ là những đại diện xuất sắc cho văn hóa biển Việt Nam.

Có một truyền thống hàng hải từ lâu đời, nhưng do những điều kiện lịch sử, những cư dân Việt đã không phát huy được tri thức về biển để phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội. Những đóng góp về tri thức hàng hải của người Việt trong lịch sử cần được nhìn nhận một cách khách quan, có những đánh giá đầy đủ và tiếp tục nghiên cứu, tổng kết.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Charlotte Phạm, Lucy Blue, Colin Palmer (2018), *Thuyền truyền thống của Việt Nam: một nghiên cứu tổng quan*, Tạp chí Văn hóa học, số 4, số 5.
2. J. B. Piétri (2015), *Thuyền buồm Đông Dương*, Đỗ Thái Bình dịch, Nxb Trẻ, TP. Hồ Chí Minh.
3. Ngô Đức Thịnh, Nguyễn Việt (1984), *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.
4. Nguyễn Thanh Lợi (2014), *Ghe bầu Nam Trung Bộ và ghe xuồng Nam Bộ*, Nxb Văn hóa Thông tin, Hà Nội.
5. Nguyễn Thanh Lợi (2014), *Một góc nhìn về văn hóa biển*, Nxb Tổng hợp Thành phố Hồ Chí Minh.
6. Nguyễn Thanh Lợi (2018), *Thuyền bè Việt Nam – một di sản cần được bảo tồn trong Hội nhập quốc tế về bảo tồn cơ hội và thách thức cho các giá trị di*

sản văn hóa, Kỷ yếu hội thảo quốc tế, Nxb Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh.

7. Nguyễn Thanh Lợi (2019), *Ghe bầu trong văn hóa Quảng Nam trong Bảo tồn, phát huy giá trị văn hóa Quảng Nam trong thời kỳ hội nhập và phát triển*, Kỷ yếu hội thảo khoa học, Nxb Đà Nẵng.
8. Nhiều tác giả (2015), *Văn hóa biển đảo bảo vệ và phát huy giá trị*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
9. Pierre Paris (2018), *Phác thảo dân tộc học hàng hải Việt Nam*, Đỗ Thái Bình dịch, Nxb Văn hóa – Văn nghệ, TP. Hồ Chí Minh.
10. Vũ Hữu San (2017), *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Nxb Phụ nữ, Hà Nội.
11. *Thanh thư về tàu thuyền cận duyên miền Nam Việt Nam*, Viện Battelle Memorial, Ohio, 1967.
12. Thạch Phương, Ngô Quang Hiến (1994), *Ca dao Nam Trung Bộ*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
13. Trần Văn An (2011), *Ghe bầu trong đời sống văn hóa ở Hội An – Quảng Nam*, Nxb Dân trí, Hà Nội.