

GHE BIỂN Ở GIA ĐỊNH TRONG LỊCH SỬ

■ NGUYỄN THANH LỢI (*)

Tóm tắt:

Ghe biển có vai trò lịch sử trong việc phát triển ở vùng đất Gia Định, biểu hiện trên các mặt quân sự, kinh tế, xã hội, văn hóa. Không chỉ là phương tiện vận chuyển hay đánh bắt đơn thuần, ghe biển ở Gia Định đã có những tác động đến đời sống của cư dân ở khu vực. Nghiên cứu về ghe biển ở Gia Định trong lịch sử giúp nhận diện được bức tranh của nền hải thương Việt Nam, nhất là ở khu vực này còn chưa được chú ý nhiều.

Từ khóa: ghe biển, ghe bầu, lịch sử hải thương, Gia Định, Việt Nam.

1. Dẫn nhập

Đối với vùng đất Gia Định, ghe thuyền có một vai trò quan trọng trong lịch sử phát triển trên các mặt quốc phòng, kinh tế, xã hội, văn hóa. Đặc biệt, hình ảnh chiếc ghe bầu đã trở thành biểu tượng lịch sử gắn bó mật thiết với cuộc Nam tiến của dân tộc. Trong nghiên cứu này, chúng tôi trình bày về các loại hình ghe biển ở Gia Định cùng với quá trình phát triển, vai trò của chúng trong tiến trình lịch sử của đất Gia Định.

Trong Nhật ký của một chuyến du hành ở Đàng Trong (1749-1750), Pierre Poivre đã nhận xét về cảnh

quan sông nước của Nam Hà: “Trong toàn tỉnh (chỉ Nam Bộ) người ta đếm được bảy hoặc tám cửa biển mà người ta nói là rất tốt. Hằng năm, có hơn nghìn tàu thuyền cả tất cả các tỉnh xứ Đàng Trong đến nơi đây buôn bán...Việc buôn bán bằng đường bộ không thể giao thông được vì đường đi xấu và vì các hòn núi cao bao bọc tỉnh này, khiến cho việc vận tải không thể thực hiện được”¹.

Phủ biên tạp lục (1776) của Lê Quý Đôn cũng ghi nhận về địa hình sông nước nơi đây, vùng đất chỉ thích hợp với giao thông thủy: “Đất ấy có nhiều ngòi lạch, đường nước như mắc cửi, không tiện đi bộ. Người buôn có chở thuyền lớn thì tắt đèo theo xuống nhỏ để thông đi các kênh. Từ cửa biển đến đầu nguồn đi 6,7 ngày”².

2. Vai trò của ghe biển trong quân sự ở Gia Định

Theo biên niên nhà Nguyễn, từ 1778 đến 1819, Nguyễn Ánh đã đóng 235 ghe bầu³ (kiểu Chằm - Mã Lai prahu), 460 sai thuyền (thuyền chèo loại lớn hơn), 490 chiến thuyền (thuyền buôn nhỏ không mũi), 77 đại chiến thuyền, 60 thuyền lớn nhỏ kiểu phương Tây hay thuyền buồm dọc, 100 ô thuyền (thuyền sơn đen) và 60 lê thuyền (thuyền chạm vẽ trên cả đầu và đuôi) trong tổng số 1.482 chiếc⁴.

(*) Trường Cao đẳng Sư phạm Trung ương TP.Hồ Chí Minh - Email: ntloitw3@gmail.com

1. Huỳnh Lứa (2000), *Góp phần tìm hiểu vùng đất Nam Bộ các thế kỷ XVII, XVIII, XIX*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội, tr.24.
2. Lê Quý Đôn (1964), *Phủ biên tạp lục*, Nxb Khoa học, Hà Nội, tr.381.
3. Ghe bầu được các nhà nghiên cứu đề cập đến lần đầu tiên vào năm 1875 do Pétrus Trương Vĩnh Ký trong bài *Notes sur les diverses espèces de bateaux annamites*, Bulletin du Comité agricole et industriel de la Cochinchine, deuxième série, T.I., số IV, 1875, p.233 [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, tr.19].
4. Li Tana (2003), *Thuyền và kỹ thuật đóng thuyền ở Việt Nam cuối thế kỷ 18, đầu thế kỷ 19*, Tạp chí Xưa và Nay, số 131, tháng 1, tr.22.

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”⁵.

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

Theo quy định của nhà nước, mỗi chiếc thuyền phải chở trên 3.000 phươg gạo trở lên. Hai làng Cảnh Dương và Lý Hòa là hai làng có truyền thống về nghề hàng hải được tuyển chọn làm một đoàn, lấy tên là đoàn Dương Hòa⁶.

Dưới thời các chúa Nguyễn, Quy Nhơn là phủ có số lượng thuyền vận tải nhiều nhất của xứ Đàng Trong. Số thuyền thống kê năm 1768 như sau: phủ Triệu Phong 40 chiếc, phủ Quảng Bình 10 chiếc, châu Bố Chính 18 chiếc, phủ Thăng Hoa 50 chiếc, Điện Bàn 3 chiếc, Quảng Ngãi 60 chiếc, Quy Nhơn 93 chiếc, Phú Yên 44 chiếc, Bình Khang 43 chiếc, Diên Khánh 32 chiếc, Bình Thuận 45 chiếc, Gia Định 7 chiếc⁷.

Ghe bầu đã từng là thành phần cốt cán của thủy quân Tây Sơn vào nửa sau thế kỷ XVIII. Những chiếc thuyền sườn gỗ, có buồm được đóng để có thể chở cả được voi. Chiếc ghe bầu đã trở thành loại thuyền tiêu biểu nhất trong hạm đội của hải quân Tây Sơn, trong chiến cuộc với Nguyễn Ánh và Xiêm La tại Rạch Gầm - Xoài Mút (tỉnh Định Tường)⁸.

Trong lực lượng thủy quân của Nguyễn Ánh, có hẳn một loại thủy binh ghe bầu với 1.600 quân, đây là

lực lượng vận tải quân lương của chúa⁹.

Năm 1780, xuất hiện loại ghe trường đà, có bánh lái dài, vừa khỏe, vừa cơ động hơn thay thế loại bánh lái ống, hình vuông, di chuyển chậm chạp, không tiện sử dụng khi sóng to gió lớn. Sách Đại Nam nhất thống chí đã ghi nhận về loại ghe này: “Thuyền trường đà tiện việc đi biển và làm cho nghề thủy quân sở trường càng thêm tinh xảo”¹⁰.

Năm 1866, sau khi Nguyễn Duy Dương mất, hai người con của Phan Thanh Giản là Phan Liêm và Phan Tôn vẫn tiếp tục kháng chiến chống Pháp ở Tây Nam Bộ. Lực lượng của hai ông đã gây nhiều tiếng vang nhưng do vũ khí thô sơ, bị Pháp truy đuổi, hai ông chạy về Gò Công (Tiền Giang nay), rồi dùng ghe bầu ra Bình Thuận, mua súng đạn, móc nối cơ sở để kháng chiến lâu dài¹¹.

Năm 1867, ba tỉnh miền Tây Nam Bộ mất về tay Pháp, Kinh lược sứ Phan Thanh Giản uống thuốc độc tử tự, Nguyễn Thông đang làm đốc học Vĩnh Long đã cùng Trương Gia Hội, Trà Quý Bình... dùng ghe bầu chở cả gia quyến chạy ngược ra Bình Thuận, lúc đó thuộc lãnh thổ Nam triều để tỵ địa.

Kết hợp những chuyến hàng bán ra nước ngoài, ghe bầu mua về vũ khí, súng đạn để phòng thủ đất nước chống ngoại xâm, nhất là khi Pháp rục rịch xuất hiện. Không phải ngẫu nhiên mà Phan Thiết và Phố Hải được xem là hai cửa khẩu quan trọng bậc nhất trên tuyến từ Nam Định vào Sài Gòn.

Vào cuối tháng 12/1945, đầu năm 1946, đồng chí Nguyễn Thị Định từ Bến Tre đã dẫn một đội thuyền theo đường biển ra Bắc xin vũ khí. Sau khi gặp Bác Hồ, đồng chí Nguyễn Thị Định nhận 10 tấn vũ khí chở theo đường biển vào Nam. Ủy ban Kháng chiến Nam Bộ đã triển khai 2 tuyến vận tải: dùng ghe bầu có trọng tải 10 tấn thường xuyên chở vũ khí vào Quảng Ngãi và chở gạo ở Nam Bộ ra, dùng hai ghe bầu lắp máy sang Thái Lan mua vũ khí¹².

3. Các loại hình ghe biển ở Gia Định

Trong chuyên khảo *Esquisse d'une ethnographie navale de pay Annamites* (Phác thảo dân tộc học hàng

5. 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.

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

7. Lê Quý Đôn (1777), *Toàn tập, Phủ biên tạp lục*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội, tr.241.

8. Mường Giang (2006), *Ba thế kỷ nổi dài*, Viet Báo 6/2, Viet Fun for All.

9. Tạ Chí Đại Trường (1973), *Lịch sử nội chiến ở Việt Nam từ 1771 đến 1802*, Văn sử học xb, Sài Gòn, tr.230.

10. 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.56.

11. Ngọc Thịnh (2020), *Miền tỵ địa*, Nxb Hội Nhà văn, Hà Nội, tr.74.

12. Cục Hàng hải Việt Nam (1995), *Lịch sử ngành đường biển Việt Nam*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, tr.31.

hải Việt Nam, 1942), Pierre Paris cung cấp thông tin về chi tiết các loại thuyền bè Việt Nam: hình dáng thân thuyền, phương pháp đóng thuyền, mái chèo, dầm chèo, bánh lái và vị trí đặt lái, buồm và các phụ tùng đặt theo, tấm xiêm và tấm buồm, trang trí, các loại thuyền đặc biệt và bè mảng...¹³.

Sách còn giới thiệu tên các loại ghe thuyền ở Việt Nam, có một số khác biệt so với công trình *Voiliers d'Indochine (Thuyền buồm Đông Dương)* của J. B. Piétri. Ông phân loại ghe thuyền dựa vào đặc điểm cấu tạo, hình dáng, công năng, chất liệu, môi trường sử dụng, riêng Gia Định có các loại ghe: *tam bản Phước Hải, ghe lưới rừng Lộc An, ghe trê, tam bản Sài Gòn, tam bản Trung Hoa, ghe lồng, thuyền độc mộc, ghe cà vom, ghe chài (thuyền sông chở lúa), ghe câu Phú Quốc* trong bản đồ phân bố ghe thuyền Đông Dương¹⁴.

3.1 Ghe bầu miền Trung hoạt động ở Gia Định

Ghe dùng để vận chuyển hàng hóa thường là những chiếc ghe có kích thước lớn, sức chở nặng, đi được đường dài, tiêu biểu là ghe bầu.

Ghe bầu với quá trình Nam tiến

Tên gọi ghe bầu xuất phát từ cái dáng bụng bầu tròn và con mắt trên đầu thuyền, bụng phình ra rất to để chứa được nhiều hàng hóa. Lái và mũi đều cơ động dễ dàng. Ghe có ba cột với cánh buồm lớn giản dẹt, cuốn lại hoặc giương lên đều dễ¹⁵.

Ghe bầu và ghe prau Mã Lai - Nam Đảo có những chi tiết giống nhau khá cơ bản. Điều đó chứng tỏ ảnh hưởng đậm nét của prau lên ghe bầu, kể cả tên gọi lẫn hình dáng và cấu trúc. Bên cạnh yếu tố Mã Lai-Nam Đảo, ghe bầu xứ Quảng còn tiếp thu một số chi tiết kỹ thuật của thuyền buồm đồng Địa Trung Hải, tây Ấn Độ Dương và nam Trung Hoa. Trong đó yếu tố Trung Hoa thể hiện yếu hơn. So với ghe bầu Hội An, ghe bầu Ninh Thuận - Bình Thuận còn giữ lại những nét cổ xưa hơn, gần với yếu tố Mã Lai - Nam Đảo hơn¹⁶.

Ghe bầu miền Trung phân bố ở địa bàn các tỉnh: Quảng Bình, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Ninh Thuận, Bình Thuận; trong đó nổi bật là ghe bầu xứ Quảng và ghe bầu Phan Thiết¹⁷.

Từ thế kỷ XVII-XVIII, ghe bầu đã góp phần trong việc đưa những lưu dân và cả những phương tiện, công cụ của “những dân có vật lực ở xứ Quảng

Nam, các phủ Điện Bàn, Quảng Ngãi, Quy Nhơn” mà Lê Quý Đôn đã nhắc đến trong *Phủ biên tạp lục vào khai phá đất Gia Định*.

Từng đoàn người đi ghe bầu, men theo bờ biển, đi vào cửa Tiểu, cửa Đại của sông Tiền. Sau đó họ đến Gò Công, Vàm Giồng, Chợ Gạo, Mỹ Tho, Cai Lậy, Cái Bè... Đi đến đâu họ khai phá rừng đến đó. Cả các cù lao trên sông Tiền như cù lao Đại Hải, Tiểu Hải (nay là cù lao Phú Đông, huyện Tân Phú Đông), cù lao Thới Sơn (huyện Châu Thành), cù lao Kiến Lợi (cù lao Năm Thôn) và cù lao Phú An (thị xã Cai Lậy), cù lao Thi Hàn (huyện Cái Bè) của tỉnh Tiền Giang nay¹⁸.

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

Từ cuối thế kỷ XVIII, người Việt đã đến khai phá vùng đất Bến Tre, chủ yếu là dân vùng Ngũ Quảng. Họ vào Bến Tre chủ yếu bằng ghe bầu, từ Thừa Thiên, Quảng Nam, Quảng Ngãi vào Ba Tri, Mỏ Cày, Giồng Trôm... Ông Thái Hữu Xưa từ phủ Tư Nghĩa (Quảng Ngãi) đi thẳng vào định cư ở Ba Tri bằng ghe bầu. Gia phả gia đình ông Lê Quang Lục (81 tuổi, tính đến năm 1984), quê thôn Phước Thuận, tổng Bình Hòa, huyện Bình Sơn, phủ Tư Nghĩa (Quảng Ngãi) vào Ba Tri (nay là xã Mỹ Chánh, huyện Ba Tri) lập nghiệp bằng ghe bầu từ năm 1877. Họ mang theo cả phong tục tập quán (cúng giỗ, ma chay, cưới xin), tín ngưỡng dân gian (thờ cá Ông, cúng việc lễ), diễn xướng (hát sắc bùa), ngôn ngữ... từ miền quê vào vùng đất mới¹⁹.

Ở Bến Tre, lịch sử vẫn còn ghi nhận trường hợp ông Gốc (tên thật là Võ Hữu Vai, sinh năm 1815) đã từng theo những đoàn người di dân bằng ghe bầu vào Nam dưới triều Tự Đức, đến lập nghiệp ở vùng đất cạnh sông Vàm Cỏ Đông (nay thuộc tỉnh Long An). Ông Ó, người nổi danh về tài nói trạng ở Bến Tre cũng được gửi về Huế trên một chuyến ghe bầu chở lương thực cho triều đình.

13. 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.

14. J. B. Piétri (2015), *Thuyền buồm Đông Dương*, Đỗ Thái Bình dịch, Nxb Trẻ, TP. Hồ Chí Minh, tr.89-98.

15. Nguyễn Thanh Lợi (2020), *Ghe bầu Quảng Nam trong văn hóa biển Nam Trung Bộ*, Tạp chí *Bảo tàng & Nhân học*, số 2, tr.36.

16. Nguyễn Thanh Lợi (2020), *Ghe bầu Quảng Nam trong văn hóa biển Nam Trung Bộ*, Bdd, tr.35.

17. Nguyễn Thanh Lợi (2014), *Một góc nhìn về văn hóa biển*, Nxb Tổng hợp Thành phố Hồ Chí Minh, tr.172.

18. Nguyễn Phúc Nghiệp (2003), *Kinh tế nông nghiệp Tiền Giang thế kỷ XIX*, Nxb Trẻ, TP. Hồ Chí Minh, tr.18-20.

19. Thạch Phương, Đoàn Tú (chủ biên) (2001), *Địa chí Bến Tre*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội, tr.243-247.

Ghe bầu trong kinh tế

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 Hòa²⁰.

Ghe nang (ghe bầu). Hàng năm, vào tháng 12 đến tháng 1, các ghe nang Quảng Nam, Quảng Ngãi chở đầy các mặt hàng thủ công của miền Trung (mây tre đan, cối đá, đồ gốm) vào Nam Kỳ. Có thể qua ngò sông Sài Gòn với số lượng ít nhất, hay vào cửa sông Mỹ Tho tới tận đồng bằng sông Hậu, chuyển ra cho đầy lúa gạo. Mỗi chiếc ghe nang có thể dài tới 20 mét²¹.

Ghe bầu Mũi Né (Phan Thiết) có tải trọng 120 tấn, chiều dài 30m, rộng đến 6m, mạn cao 4m. Loại ghe này chủ yếu dùng để vận chuyển nước mắm, đạt mức tối đa đến 20.000 tin/chiếc. Chúng có mặt trên những kênh rạch Tây Nam Bộ, theo sông Cửu Long ngược lên Phnom Penh và trở lại Việt Nam với những con thuyền chắt đầy gạo²².

Đầu thế kỷ XX, chỉ riêng ở cửa Phố Hải (tp. Phan Thiết, Bình Thuận) đã có gần 20 ghe bầu. Hàng hóa vận chuyển là nước mắm tin, muối, cá khô, đẹm trắng (đan từ lá buông để làm buồm chèo ghe), gỗ, bàn, tù... Ghe bầu ngày xưa kiêm luôn cả nhiệm vụ vận chuyển hành khách, những bến thường ghé lại là Sài Gòn, Đà Nẵng, Quy Nhơn và các cửa biển khác trong tỉnh²³.

Phan Thiết là địa bàn tập trung ghe bầu đông nhất để vận chuyển nước mắm nổi tiếng một thời. Hầu hết các chủ hàm hộ (hộ làm nước mắm) ở đây đều sắm ghe bầu để vận chuyển nước mắm. Trước năm 1945, Công ty Liên Thành có ba chiếc ghe bầu lớn mang tên Vị thuyền, Phan thuyền, Hải thuyền trị giá mỗi chiếc hàng trăm nghìn đồng²⁴. Ghe bầu Phan Thiết mỗi chiếc chở được “muôn mốt”, “muôn hai” tin nước mắm²⁵. Mỗi tin sành chứa 3,7 lít, tính cả vỏ

ruột khoảng 5kg. Đôi khi nước mắm được vận chuyển bằng các toa hàng của xe lửa vào Sài Gòn, nhưng chi phí cao hơn so với vận chuyển bằng ghe bầu. Mỗi toa đôi (wagon double) xe lửa chỉ chở được 2.000 tin nước mắm, bằng 1/10 sức chở của một ghe bầu, mà lại dễ bị xóc bể dọc đường. Khi từ Sài Gòn trở về, ghe bầu chở theo gạo, đường, vải và các thứ hàng hóa khác. Cũng có chuyến buôn thẳng ra các tỉnh miền Trung²⁶.

Do có 3 chiếc ghe bầu, nên Công ty Liên Thành được nhà cầm quyền cho quản suất hơn 100 chiếc ghe bầu chuyên chở gạo. Năm 1943-1944, gạo được ghe bầu của Liên Thành chở từ Nam Kỳ ra Phan Thiết. Ghe chở gạo của công ty bị lính Nhật trưng dụng để chở than đá Nông Sơn (Quảng Nam) vào cho nhà máy nhiệt điện Sài Gòn. Liên Thành cũng được phép chở trà theo một tỷ lệ nhất định. Một chiếc ghe bầu của công ty bị ném bom, phải chạy xuống cửa Tiểu (tỉnh Mỹ Tho) và bị chìm tại đó; thiệt hại hết 406.350 đồng, trong đó hàng hóa là 256.350 đồng. Chiếc thứ hai, cũng từ Đà Nẵng vào, chở hàng cho quân Nhật, có ghé Phan Thiết chở thêm 3.000 tin nước mắm. Chiếc này cập bến Sài Gòn không được, phải lánh nạn ở Ba Tri (tỉnh Bến Tre) và bị chìm tại đó, thiệt hại cả 100.000 đồng²⁷.

Ngoài nước mắm, một đặc sản nổi tiếng của Phan Thiết được trao đổi mua bán, các mặt hàng khác như muối, cá mặn, sắn vải, đậu phộng, heo sống, da thú các loại... được những chuyến ghe bầu chuyên chở vào Sài Gòn - Gia Định và đến tận Singapore buôn bán.

Ghe bầu không chỉ là phương tiện dùng để giao lưu hàng hóa trong nước mà còn tiến hành mua bán với nước ngoài. Trước khi Pháp xâm lược nước ta, những đoàn ghe bầu đã thực hiện những chuyến đi dài đến Trung Hoa, Singapore, Xiêm La. Việt Nam đã từng là nhà cung ứng lớn về muối cho Trung Hoa. Hàng năm những đoàn ghe chở muối đi Quảng Châu, Hạ Môn, Phúc Châu để đổi lấy tơ tằm, súng ống, thuốc bắc...²⁸. Có người ở Thanh Hóa đi ghe bầu buôn bán sang tận Nam Vang, Xiêm La, Miến Điện...

Thời kỳ Pháp thuộc, ghe bầu vẫn có vai trò quan trọng trong việc vận chuyển hàng hóa. Dọc

20. Văn Lợi (chủ biên), Nguyễn Tú (2001), *Địa chí văn hóa miền biển Quảng Bình*, Sdd, tr.107-108.

21. Pierre Paris (2018), *Phác thảo dân tộc học hàng hải Việt Nam*, Sdd, tr.37.

22. J. B. Piétri (2015), *Thuyền buồm Đông Dương*, Sdd, tr.105.

23. Trần Thương (1998), *Từ ghe bầu lưới rừng xưa đến chương trình công nghiệp hóa - hiện đại hóa nghề cá ngày nay trong 100 năm thị xã Phan Thiết (1898-1998)*, Thị ủy-HĐND-UBND-UBMTTQVN Thị xã Phan Thiết, tr.135.

24. Năm 1916, hãng nước mắm Liên Thành đã lập trại đóng ghe bầu ở Hội An để làm phương tiện vận tải nước mắm và gạo.

25. 1 muôn = 10.000.

26. Tô Quyền (1994), *Ghe bầu Phan Thiết và bài về thủy trình Huế - Sài Gòn*, Báo Sài Gòn giải phóng, ngày 18/9.

27. Hồ Tá Khanh (1984), *Thông sử Công ty Liên Thành*, Boulogne, tr.78.

28. J. B. Piétri (2015), *Thuyền buồm Đông Dương*, Sdd, tr.16.

theo bờ biển từ Bắc xuống Nam, từ Sài Gòn, Nam Vang, Lục tỉnh, Hải Phòng, Huế, Đà Nẵng... không nơi nào là không có dấu chân của ghe buôn dầu dừa, dây dừa, thảm dừa Tam Quan, một sản phẩm độc đáo của địa phương²⁹.

Ghe bầu vào Nam theo chu kỳ “3 nồm, 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 nồm, 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 lượ”³⁰. Ghe bầu Quảng Bình cũng đi vào tận vịnh Thái Lan³¹.

Nước mắm ngon nhất vùng biển đảo Nam Bộ là nước mắm Phú Quốc và nước mắm Hòn của Kiên Giang. Ngày xưa, nước mắm tìn Phú Quốc được chở bằng ghe bầu vào Rạch Giá, Sài Gòn³².

Trước năm 1945, mỗi năm vào tháng chạp gió bắc, những đoàn ghe bầu do tàu Pháp hướng dẫn cập bến quan thuế, chở muối do chính quyền bán, lấy từ Bà Rịa, Hòn Khói (Khánh Hòa) đến Phú Quốc. Năm 1963, có ghe chở muối hột từ Phú Hải (Phan Thiết) vào hòn đảo này bán với giá 1đ.

Thời Pháp thuộc, ghe chở nước mắm từ Phú Quốc đi bán ở Cần Vọt (Campuchia) và Rạch Giá. Nước mắm đựng trong tìn trên 2 lít. Mỗi chuyến ghe kéo dài khoảng 1 tháng³³.

Các lái ở Hoài Nhơn (Bình Định) cứ vào sau lễ Thượng Nguyên (15/1 âm lịch) cho ăn hàng ở địa phương rồi xuất bến. Nếu đi ra phía Bắc như Huế, cửa Việt, cửa Tùng (Quảng Trị) thì mang theo dầu dừa, dây dừa, muối, dầu rái và dừa trái (được bóc vỏ) và thường đi theo những đợt gió nồm thổi mạnh. Nếu vào phía Nam thì mang theo chủ yếu là dây dừa. Vào đến Gò Công (Tiền Giang) thì hàng mang về chủ yếu

là gạo và rượu hủ. Nếu đi chuyển kế tiếp vào khoảng tháng 5-6 âm lịch thì chỉ đến được Ninh Thuận hay xa hơn là Bình Thuận, để thu mua cá mắm mang về. Ngày trước, cá ở Ninh Thuận, Bình Thuận rất nhiều, nhằm lúc cá rẻ, ghe bầu được dịp muối mắm mang về Hoài Nhơn qua hai cửa biển Tam Quan và An Dũ. Vào các tháng biển động, ghe bầu chuyển mắm ấy lên các ngõ nguồn để các thuyền nguồn chuyển tiếp cho vùng cao³⁴.

Ghe bầu vào mua bán ở khu vực Đông Nam Bộ. Khu phố chợ Lái Thiêu (Thủ Dầu Một) hiệu buôn san sát, người mua bán tấp nập. Dưới sông ghe buôn đậu từ ngoài vừa chén dài vô tới bến chợ mới. Thỉnh thoảng có vài chiếc ghe bầu từ miền Trung, dư hàng tấp về Lái Thiêu với nước mắm Phan Thiết, cát lỏi, dây lược, lát dừa, nang mực (dùng để đánh bóng mặt đá, bàn ghế, đồ sơn mài), đường phèn, đường phối, khô cá biển... đậu tại khúc sông trước chợ mới mấy ngày. Họ chờ ăn hàng bán về miền Trung, sửa chữa, và buồm trước khi về quê ở miền Trung. Ban đêm mỗi chiếc ghe bầu cao to này đều phải treo ngọn đèn chai trên cây sào ở mũi ghe, là chỗ để dân địa phương ra hóng mát ban đêm³⁵.

Từ chân cầu Đúc đến bến cầu tàu của chợ Cao Lãnh, mỗi năm, vào mùa thuận gió, ghe bầu ở các tỉnh miền Trung như Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định... chở dây lược, gầu, nia, thúng, rổ... đến bán ở chợ Cao Lãnh và mua gạo chở về³⁶.

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

Ghe bầu miền Trung từ năm 1945 đã không còn tồn tại³⁷, do giao thông đường bộ phát triển cùng với các thể hệ tàu thuyền gắn động cơ ra đời. Có một sự “nối tiếp” ghe bầu miền Trung, đó là ghe bầu ở Tây Nam Bộ.

29. Lê Anh Dũng, *Tam Quan*, www.ninh-hoa.com.

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

31. Pierre Paris (2018), *Phác thảo dân tộc học hàng hải Việt Nam*, Sđd, tr.55.

32. Nguyễn Thanh Lợi (2014), *Một góc nhìn về văn hóa biển*, Sđd, tr.89.

33. *Hải đảo Phú Quốc*, Thư viện Trung học Phú Quốc ấn hành, 1974, tr.35.

34. Trần Xuân Liếng (2006), *Ghe bầu - thương thuyền xưa của thương nhân Bình Định*, Tạp chí Văn hóa Bình Định xuân.

35. Huỳnh Ngọc Trảng (chủ biên) (2009), *Gốm Lái Thiêu*, Bảo tàng Mỹ thuật Thành phố Hồ Chí Minh, tr.60, 70, 71, 74.

36. Lê Minh Trung, Nguyễn Thanh Thuận (2021), *Cao Lãnh ngày xưa qua những dòng ký ức*, Đồng Tháp xưa và nay, tập 73, tháng 10, tr.16.

37. Cá biệt một vài địa phương vẫn còn sót lại một số ghe bầu buôn bán cho đến những năm 1960 như ở Lý Sơn (Quảng Ngãi), Phan Thiết (Bình Thuận).

Khác với ghe bầu miền Trung, ghe bầu ở Tây Nam Bộ có bụng tròn,³⁸ mũi và lái vênh lên. Dài từ 5-22m, ngang 1,5-6m, cao 2-4,5m, tải trọng 10-350 tấn, đóng bằng gỗ sao. Độ lớn của nó chỉ xếp sau ghe chài. Cấu tạo gồm: mũi ghe, lòng son, hầm máy, giàn sể, cabin. Ghe bầu có thể có mũi hoặc không mũi. Loại này chỉ dùng vận chuyển trên sông, kênh rạch. Đây là loại ghe chịu ảnh hưởng từ ghe bầu miền Trung với loại ghe bầu lớn (ghè trường đà), có nguồn gốc từ Mã Lai, do người Việt tiếp thu được của người Chăm trong quá trình Nam tiến³⁹.

3.2 Các loại ghe biển ở Gia Định

Ghe biển vùng Nam Bộ dùng đánh cá, vận tải ven biển và ghe chở nước mắm ở Phú Quốc.

Ghe cửa có hình dáng nhỏ, mũi nhọn, nhảy sóng tốt, chạy buồm vững vàng. Loại ghe này có thể ra vào các cửa sông dễ dàng hay dùng để chở hàng đi ven biển.

Ghe cửa Bà Rịa chuyên chở thủy sản, sống mũi ít vút cao so với ghe cửa Gò Công. Tông màu đơn giản, đỏ, viền đen, không có họa tiết âm dương, cho đến nay vẫn giữ những màu truyền thống này. Bộ buồm gồm 3 chiếc: buồm lớn, buồm mũi và buồm phụ tam giác rất nhỏ treo ở đầu mũi. Cách sắp xếp buồm tăng dần từ trước ra sau, giống buồm Latinh. Cột buồm lớn đặt trước điểm giữa ghe trong khi trọng tâm của bộ buồm lại nằm phía sau điểm giữa. Ghe có thể chạy ngược gió⁴⁰.

Ghe lưới rừng Phước Hải (huyện Đất Đỏ, Bà Rịa Vũng Tàu) lấy tên từ loại lưới rừng là một loại lưới vây lớn dùng dọc bờ biển và trên những bãi cát ở Nam Trung Kỳ. Ghe dài tới 12m, dung tải 15 tấn, nên có dáng rất dài, không có sống chính, phần đáy loe đặc trưng cho các kiểu ghe ở Nam Trung Kỳ. Ghe có màu đen và đỏ, được viền trắng và vàng. Hình âm dương vẽ ngay chính giữa, hai bên mạn ghe và phía sau, trên mỗi mạn vẽ màu đỏ và vàng. Trục bánh lái có màu đen. Trên ghe có bàn thờ tổ đặt ngay mũi, dưới chân cột buồm phụ mũi⁴¹.

Ghe cửa Cù Long là dòng ghe nổi tiếng, phân bố từ tỉnh Gò Công đến tỉnh Bà Rịa, ra vào các cửa sông và khắp vùng đồng bằng Nam Bộ. Người ta còn bắt

gặp chúng trên sông Ông Đốc, Bảy Háp (Cà Mau), vào cuối tháng giêng hay đang buôn bán với những chiếc thuyền mảnh của người Hoa trong vịnh Thái Lan, đôi khi trợ giúp cho cả bọn buôn lậu. Ghe dài 20m, rộng 2,5m, dáng dài và thon. Tải trọng thô từ 10-40 tấn. Hai cột buồm đều làm liền từ một cây gỗ. Cột buồm mũi có thể tháo lắp được và luôn được hạ xuống khi neo đậu. Chiều cao cột buồm chính bằng 2/3 chiều dài của ghe dọc theo sống chính. Buồm hình tam giác, buồm chính chiếm 2/3 diện tích, buồm mũi chiếm 1/3. Mũi ghe rất ấn tượng với sống mũi nhô cao, đi biển tốt. Hai con mắt ghe vẽ trên nền đỏ hay đen, đôi khi màu vàng tươi hay xanh. Sau ghe có hình tròn âm dương, đen và đỏ, viền vàng hay trắng, trang trí bên mạn và hai bên đỉnh cao của sống mũi⁴².

Ghe cửa Đại (Bến Tre) dùng đánh bắt trên biển hoặc chuyên chở hàng hóa đi biển hoặc trên các con sông lớn. Loại ghe có đặc trưng riêng, khá nổi tiếng, do những thợ thủ công Bình Đại (Bến Tre) đóng. Địa phương này, ngày xưa có mối giao lưu buôn bán với Gò Công, Mỹ Tho, Sài Gòn, Bà Rịa, Vũng Tàu, Phan Thiết. Nơi đây đã hình thành một trường phái đóng ghe nổi tiếng: “*Khác với ghe Cần Đước mũi ngắn, lườn rộng, ghe Vàm Láng (Gò Công) mũi nhọn mà cao, lườn dẹt, ghe Hòn (Phú Quốc) của miền Tây mũi đứng, lườn rộng, thân dài, ghe cửa Đại - thường được gọi sông nước gọi là ghe số 14⁴³ mũi đen - cao vừa phải, lườn rộng, thân vững, đi biển hoặc chuyên chở trên sông đều tốt, chịu nhảy sóng, mạnh sức chở. Ghe cửa Đại bánh lái đẹp và dài, có hai buồm, có trục cuốn, buồm đánh bằng lá buồm đan (tức một loại lá cọ, người ta quen gọi là đệm buồm)*”⁴⁴.

Ghe cửa đảo Phú Quốc (Kiên Giang) có dung tải thô từ 25-45 tấn, một biến thể của ghe câu, chuyên chở nước mắm ở Phú Quốc. Vào gió mùa Đông Bắc, việc chuyên chở giữa cảng Dương Đông với cảng Hà Tiên gia tăng nhanh chóng, từ đó đi tiếp đến Rạch Giá, các kênh rạch ở Nam Kỳ và vịnh Thái Lan.

Ghe có bụng xệ, nặng nề hơn ghe câu. Mắt to tròn của ghe là điểm dễ nhận thấy từ rất xa. Ghe cửa luôn có boong với mái che để gia tăng sức chứa hàng hóa. Khoang đuôi của ghe với mái lượn tròn, giống ghe

38. Nhiều ghe có phần bụng phình ra khá lớn, trông chiếc ghe như ngắn lại, gọi là “bầu nóc” [Huỳnh Công Tín (2007), *Từ điển từ ngữ Nam Bộ*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội, tr.542].

39. Ghe Cần Đước mang dáng dấp của ghe bầu miền Trung với mũi và lái nhọn, bánh lái lớn và cao, lườn tròn rất giống với loại ghe còn sử dụng ở Quảng Nam [Nhiều tác giả (1988), *Cần Đước đất và người*, Sở Văn hóa-Thông tin Long An, tr.191].

40. J. B. Piétri (2015), *Thuyền buồm Đông Dương*, Sdd, tr.96.

41. J. B. Piétri (2015), *Thuyền buồm Đông Dương*, Sdd, tr.100.

42. J. B. Piétri (2015), *Thuyền buồm Đông Dương*, Sdd, tr.94-95.

43. Khoảng năm 1920, để tiện việc kiểm soát đường thủy, chính quyền thuộc địa ra quy định ghe mỗi tỉnh ở Nam Kỳ phải có một con số riêng, ghe của tỉnh Mỹ Tho (lúc đó Bình Đại thuộc tỉnh này) mang số 14 và có ghi chữ Mỹ Tho trên đầu ghe.

44. Huỳnh Văn Thảo, Phan Ngọc Đăng (chủ biên) (1987), *Bình Đại địa chí*, UBND huyện Bình Đại xb, tr.81.

câu. Hai cột buồm trên ghe được trồng rất chắc chắn. Cột buồm mũi đặt thẳng đứng với mớn nước tại điểm chuyển tiếp giữa sống chính và sống mũi. Buồm treo một phần ba, khi thu buồm từ thanh lèo, buồm được cuộn lên tới đỉnh cột. Bánh lái được lắp vào sống đuôi bằng các chốt trục và then, được nâng lên hay tháo ra khi qua cồn cát, cửa sông hay khi ủi lên bãi biển⁴⁵.

Ghe câu Phú Quốc (Kiên Giang) có buồm, 5 cặp chèo, dùng đánh bắt thủy sản, một trong những loại thuyền đánh cá có dáng đẹp, hoạt động ở khu vực vịnh Thái Lan vào những đêm trăng sáng từ tháng hai đến tháng sáu. Loại ghe này còn có mặt ở những đảo ngoài khơi như đảo Thổ Chu, đảo Koh Poulo Wai, đảo Nam Du, đánh cá ngừ bụng sọc, cá ngừ già, cá tráp.

Ghe đóng ở Cửa Cạn, phía bắc thị trấn Dương Đông với những thợ mộc cha truyền con nối qua nhiều đời. Không vượt quá 35 tấn khi đầy tải. Ghe câu Phú Quốc có nhiều điểm giống xebec Á Rập và nó cũng rất gần địa bàn Mã Lai. Gỗ đóng ghe là cây gô, loại gỗ “xám phớt hồng có hương thơm” hay gỗ sao (Khmer: koki), chuyên đóng khung xương của ghe.

Vách ngang chia thành nhiều khoang để chứa cá. Mất ghe đặt kích thước lớn nhất trong số ghe cá hay thuyền ven biển ở Đông Dương, tròn như mặt trăng đen và trắng nổi bật trên nền xanh nước biển. Ghe câu Phú Quốc không có sống chính, đáy bầu tròn, 1 cột buồm, buồm mũi hình tam giác, dưới có thanh lèo nhỏ. Ván vỏ ghe kết thúc tại sống mũi và sống đuôi để lộ ra một khúc công mũi rất nổi bật. Bánh lái luôn ngập sâu trong nước và được nhấc lên khi vào cạn⁴⁶.

Theo *Monographie de la province de Ha Tien* (1901), ở đảo Phú Quốc có 139 ghe đăng ký làm nghề đánh cá: Dương Đông (67 ghe), Hàm Ninh (40 ghe), Lạc Phú (25 ghe), Phú Dự (7 ghe). Ở Hà Tiên có 97 ghe đánh cá biển, tập trung ở các làng Bình Trị (Hòn Chông, tổng Bình An) 21 ghe, Thuận Yên (tổng Thanh Di) 22 ghe, Dương Hòa (tổng Thanh Di) 24 ghe, Mỹ Đức (tổng Hà Thành) 20 ghe và một số nằm rải rác ở các làng khác⁴⁷.

Tập san *Kinh tế Đông Dương* (1902) mô tả về ghe đánh bắt lúc này: “Ghe của ngư dân đi biển dài

từ 7-10m, rộng và phình ra ở giữa, đầu và cuối ghe có đến 3 cột buồm, một cái lớn ở giữa, một cái nhỏ ở trước và một cột trung bình ở giữa hai cột kia; các cột này nghiêng nhiều về phía sau để lấy các mảnh buồm bằng lá đan lại. Ghe cũng được trang bị chèo và kéo theo một cái đồ nhỏ dùng giăng lưới, trên ghe có khoảng 7-8 người thợ công”⁴⁸.

Trước năm 1945, từ Phú Quốc đi Hà Tiên hay Rạch Giá phải dùng ghe buồm hay ghe máy chạy xăng, loại máy này khi nước vào nhiều dễ bị hư, nên phổ biến nhất vẫn là ghe buồm. Nếu thuận gió đi từ sáng tới chiều là đến Rạch Giá, còn ngược gió phải “lái vát” (lái cấn), đi xiên hướng gió, đoạn đường sẽ dài hơn, mất 3-5 ngày. Ghe máy đầu tiên trên đảo là của ông Bang Hồ, một người Hoa Hải Nam giàu có nhất ở đây, ghe ông chở thư và khách đi Hà Tiên. Năm 1959, máy Yamaha thay thế cho ghe buồm và máy xăng, nhưng đến năm 1963, cánh buồm mới biến mất trên biển Phú Quốc⁴⁹.

Ghe lồng (ghè bản lồng): loại ghe lớn, đầu mũi dài, có mũi che mưa nắng, lòng ghe được ngăn thành từng khoang nhỏ để chứa các loại hàng hóa khác nhau. Loại ghe này dùng vận chuyển hàng hóa đi dọc bờ biển.

Ghe Cấn Đước (Long An) mang dáng dấp của ghe bầu miền Trung với mũi và lái nhọn, bánh lái lớn và cao, lườn tròn rất giống với loại ghe còn sử dụng ở Quảng Nam⁵⁰.

Năm 1965, tỉnh Phước Tuy⁵¹, gồm 4 quận Long Lễ, Long Điền, Đất Đỏ, Xuyên Mộc, có 11 trung tâm ngư nghiệp, 8 hợp tác xã ngư nghiệp, 1.000 ghe đánh cá đã động cơ hóa và 500 ghe chưa gắn máy. Mỗi năm tỉnh sản xuất 25.000 tấn hải sản tươi, 20.000 tấn nước mắm⁵².

Từ cuối thế kỷ XVIII, ở đất Gia Định - Đồng Nai, ngành đóng và sửa chữa tàu thuyền đã ra đời, phục vụ cho nhu cầu vận chuyển đường thủy ngày càng lớn của vùng đất này. “Ở ngã ba sông Nhà Bè thuộc huyện Phước Long, tục gọi phường Thương Đà, trước kia tàu thuyền của phương Bắc đến buôn bán, phàm thuyền bị nát, bị rò phải sửa chữa hoặc đóng thuyền mới, tất do chỗ này”⁵³. “Lũy cũ Trao Trảo ở huyện Long Thành năm Canh Tuất (1790) đầu đời trung hưng, đắp thành lũy, đóng tàu thuyền”⁵⁴.

45. J. B. Piétri (2015), *Thuyền buồm Đông Dương*, Sdd, tr.88, 90.

46. J. B. Piétri (2015), *Thuyền buồm Đông Dương*, Sdd, tr.84, 85, 87.

47. Nguyễn Thị Mỹ Hồng (2019), *Vùng biển đảo Tây Nam*, Nxb Hội Nhà văn, Hà Nội, tr.130.

48. Nguyễn Thị Mỹ Hồng (2019), *Vùng biển đảo Tây Nam*, Sdd, tr.131.

49. *Hải đảo Phú Quốc*, Tlđđ, tr.36-37.

50. Nhiều tác giả (1988), *Cần Đước đất và người*, Sở Văn hóa-Thông tin Long An, tr.191.

51. Tương đương với địa bàn thành phố Bà Rịa, huyện Long Điền, huyện Đất Đỏ, huyện Xuyên Mộc của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu nay.

52. *Địa phương chí tỉnh Phước Tuy*, 1965, tr.37.

53. Quốc sử quán triều Nguyễn (1992), *Đại Nam nhất thống chí*, Tập 5, Nxb Thuận Hóa, Huế, tr.71.

54. Quốc sử quán triều Nguyễn (1992), *Đại Nam nhất thống chí*, Sdd, tr.63.

Cuối thế kỷ XVIII, Đỗ Thành Nhơn, viên tướng của Nguyễn Ánh đã xây dựng xưởng đóng thuyền lớn trên sông Vàm Cỏ (Long An). Xưởng này dùng gỗ sao khai thác từ rừng Quang Hóa (Tây Ninh) “*đóng thuyền thủy sư, làm bánh lái dài để đi theo đường biển. Còn loại bánh lái tròn... thì dùng để đi đường sông, gọi là thuyền hai lái. Trên thuyền có gác sàn, hai bên treo phen tre để che chở cho thủy binh ở dướiặng chuyên lực chèo chống, trên thì đặt bộ binh để xung kích. Nhờ đó mà kỹ thuật thủy sư càng tinh tiến, đến nay vẫn theo...*”⁵⁵.

Ở Nam Bộ có nhiều nơi đóng ghe xuống như: Cần Đước (Long An), Bình Đại (Bến Tre), Cai Bè (Tiền Giang), Cần Thơ, Vĩnh Long. Trong đó nổi danh nhất là ghe Cần Đước và Bình Đại. Trước Cách mạng Tháng 8/1945, tại Bình Đại (Bến Tre) có các trại ghe Bắc Hải ở Thọ Phú, trại ghe Đông Hải chuyên đóng những ghe của lớn vận chuyển hàng hóa đi buôn với các tỉnh cực Nam Trung Bộ. Thọ thủ công ở Vũng Luông (Thọ Phú-Thới Thuận) và vàm Bà Khoai là những nơi có tay nghề cao⁵⁶.

Tại Bà Rịa Vũng Tàu, các trại ghe tập trung chủ yếu ở Bình Châu, Phước Bửu (huyện Xuyên Mộc), Long Hải, Phước Tỉnh (huyện Long Điền), Phước Hải (huyện Đất Đỏ), Vũng Tàu...

Về các lái miêu tả đầy đủ các địa danh với những mũi, hòn, cù lao, rạn đá ngầm hoặc san hô cùng những vũng, núi, bến cảng, cửa sông, phố xá trên đất liền và cả những nơi hiểm trở thường gây tai nạn cho thuyền bè qua lại. Có thể nói, đây là một cẩm nang 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.

Gắn với ghe biển ở Nam Kỳ còn có nhiều bài về mô tả lại các hoạt động sản xuất, mua bán: *Về đi biển, Về đánh lưới, Về quần đảo Nam Du...*⁵⁷.

Về “hải hành” như bài *Về quần đảo Nam Du* (Kiên Giang) mô tả hành trình giữa các đảo trong vùng biển

Kiên Giang, phản ánh những nét đẹp thiên nhiên vùng biển đảo, thể hiện những tri thức đi biển của ngư dân vùng biển Tây Nam⁵⁸.

Truyền thuyết về cô Lê Thị Hồng Thủy ở Long Hải (thị trấn Long Hải, huyện Long Điền, Bà Rịa Vũng Tàu) kể về Bà Cô đi từ Bình Định đi vô Nam cùng cha bằng ghe bầu để đánh cá hoặc đi buôn, chở dầu vào để đổi lấy cá⁵⁹. Tới nơi vùng Long Hải này, bà cảm thấy thích cảnh thiên nhiên hùng vĩ nên đã trảm mình xuống biển. Dân chúng lập Dinh Cô để thờ phượng, hàng năm tổ chức lễ hội để tưởng nhớ⁶⁰.

Đó là tâm thức dân gian phản ánh một thực tế về sự nguy hiểm của vùng biển này trong bài *Về Các lái (Hát ra)* trên con đường buôn ghe bầu từ miền Trung vào Gia Định:

Một trăm ông lái lâu lâu

*Đi qua Giáp Nước Vũng Tàu phải ghé*⁶¹.

Trong lệ cúng Việc lễ của họ Phan ở xã Dương Xuân Hội (huyện Châu Thành, Long An, có nguồn gốc Quảng Nam) có làm một mô hình chiếc ghe bầu bằng giấy, khung tre, có mũi, chèo lái, cột buồm được đặt trên bè chuối. Trên ghe đặt các thức cúng, gạo muối, giấy tiền vàng bạc, hũ nước ngọt, rồi đem ra thả ở sông rạch⁶². Chiếc ghe bầu là sự tái hiện lại hình ảnh của những người dân từ miền Trung vượt biển vào Nam lập nghiệp và khi trở về quê cũ cũng bằng phương tiện này, nên nó đã trở thành “mã di truyền” văn hóa, biểu tượng của công cuộc chinh phục nơi vùng đất mới trong tâm thức lưu dân thuở trước. Cái hũ nước ngọt trên chiếc ghe bầu trong cúng việc lễ là việc nhắc nhở những trở ngại, thử thách của thiên nhiên khi họ đến vùng đất không dễ sinh sống nếu không biết thích ứng với những điều kiện tự nhiên nơi đây⁶³.

Ở đình Lý Nhơn hay còn gọi đình Nam Tiến (170 bến Vân Đồn, quận 4, tp. Hồ Chí Minh) có một sắc phong của vua Minh Mạng sắc phong cho “Nam Hải cự tộc ngọc lân chi thần” (thần Cá Voi) năm 1825, một

55. Thạch Phương – Lưu Quang Tuyến (1989), *Địa chí Long An*, Nxb Long An - Nxb Khoa học xã hội, tr.402.

56. Phan Thái Bình (2008), *Ghe xuống trong đời sống văn hóa người Việt ở đồng bằng sông Cửu Long*, Luận văn thạc sĩ Văn hóa học, Trường Đại học Khoa học xã hội và nhân văn thành phố Hồ Chí Minh, tr.61.

57. Huỳnh Ngọc Trảng (1998), *Về Nam Bộ*, Nxb Đồng Nai, tr.105-109.

58. Huỳnh Ngọc Trảng (1998), *Về Nam Bộ*, Sdd, tr.106.

59. Dị bản khác là đi buôn nước mắm từ Phan Thiết vào Long Hải.

60. La Mai Thi Gia (chủ nhiệm) (2023), *Văn học dân gian Bà Rịa – Vũng Tàu (chỉnh lý và biên soạn từ tài liệu sưu tầm điển dã trong 2 đợt năm 2020 và 2022)*, Sở Khoa học Công nghệ tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu, tr.285-291.

61. Thạch Phương – Ngô Quang Hiến (sưu tầm, tuyển chọn, giới thiệu) (1994), *Ca dao Nam Trung Bộ*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội, tr.444.

62. Bốn lễ vật không thể thiếu được của cư dân miền Trung đi ghe bầu vào Nam khẩn hoang mang theo đi trên biển, trên sông là hũ gạo, hũ muối, tìn nước, bó củi [Nguyễn Ngọc (2014), “*Gia phả ngầm*” ở Nam Bộ, ngày 28/1, <https://www.namkyluctinh.org/tac-gia-tac-pham/n/nguyen-ngoc/gia-pha-ngam-o-nam-bo.html>].

63. Tư liệu điển dã, xã Dương Xuân Hội, huyện Châu Thành, Long An, ngày 12/3/2018.

trong những đạo sắc thần sớm nhất ở thành phố Hồ Chí Minh hiện còn lưu giữ và có lẽ là sắc duy nhất phong cho cá voi trên địa bàn thành phố còn bảo quản được. Đây là bản gốc cấp cho đội Trường Đà tức đội thủy quân thời Nguyễn, chuyên vận chuyển bằng ghe bầu lớn⁶⁴.

Hiện nay, ở thành phố Thủ Đức (tp. Hồ Chí Minh) có các địa danh ngã ba *Cát Lái*, phường *Cát Lái*, bến phà *Cát Lái* nổi phường Thạnh Mỹ Lợi (quận 2 cũ) với xã Đại Phước (huyện Nhơn Trạch, Đồng Nai); xã Lý Nhơn (huyện Cần Giuộc, tp. Hồ Chí Minh) cũng có sông *Cát Lái*, rạch *Cát Lái Lớn*, rạch *Cát Lái Bé*. Đây là nơi các lái buôn ghe bầu ngày xưa tụ tập buôn bán. Các địa danh trên đúng ra phải viết là *Các Lái*.

Sách *Hoàng Việt nhất thống dư địa chí* ghi về con rạch *Tắt Rỏi*: “tới phía trước 600 tấc, bờ bên nam có con sông, tục gọi là *Tắt Rỏi*”. *Tắt Rỏi* là rạch ở phường Tân Thuận Đông (quận 7, tp. Hồ Chí Minh), bắt đầu từ xóm *Tắt Rỏi* chảy ra sông Sài Gòn, dài khoảng 2.000m.

Con rạch *Tắt Rỏi* là con đường thông thương của những chiếc ghe bầu từ miền Trung vào mua bán với Sài Gòn. Ghe của Quảng Ngãi, Bình Định và nhiều nhất vẫn là Bình Thuận chở cá mắm từ Phan Thiết, chỉ sơ dừa từ Quảng Ngãi vào và mua gạo, các mặt hàng gia dụng ra. Vào tháng 2 những chiếc ghe này đã có mặt ở đây, mỗi chuyến đi kéo dài vài tháng, cho đến khi bán hết hàng.

Ngày xưa ghe thuyền sau khi vào sông Soài Rạp, qua ngã ba Đền Đỏ (ngã ba Nhà Bè), đến đậu ở vàm rạch Kỳ Hà (gần cầu Phú Mỹ nay), chờ nước lớn, theo rạch *Tắt Rỏi* để đi tiếp vào sông Sài Gòn, rút ngắn được 2km và an toàn hơn so với đi ngoài sông lớn. Một nhà thờ nhỏ, có tuổi đời trăm nay cũng được dựng bên cạnh cầu Đình. Giáo xứ *Tắt Rỏi* do người em thứ tư của thánh Lê Văn Gấm là ông Lê Văn Bằng (thương gia chuyên buôn hàng từ Singapore và Penang) mua toàn bộ khu đất ruộng, cù lao dọc sông Nhà Bè này vào năm 1860.

Bến Tre có cồn *Ghe Bầu*, đây là dấu tích của mối giao lưu mua bán giữa miền Trung và Nam Bộ thông qua các lái thuở trước.

Ở đồng bằng sông Cửu Long, thỉnh thoảng có một xóm Huế nằm lọt thỏm trong những cộng đồng dân cư địa phương. Những xóm Huế này phần đông cư dân là người miền ngoài như Huế, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên... Người ta gọi

những người Huế này là mấy ông ghe bầu. Sau khi họ bán hết hàng hóa chở từ ngoài vào, họ quần tụ lại tại một bến nước cho có bạn, rồi lên bờ làm thuê làm mướn đợi mùa gió ngược lại. Chuyển trở ra, họ mang theo những sản vật của đất đồng bằng. Đây cũng là một hình thức giao lưu văn hóa hiệu quả vào cái thời thiếu thông tin ngày xưa. Có những ông thầy đồ ở lại mở lớp dạy chữ Hán, coi ngày, bốc thuốc. Đây là những nho sinh dở dang hay trong thế phải tha phương cầu thực. Thông qua đây, vốn chữ nghĩa thánh hiền và cả nhạc cung đình Huế đã theo dòng chảy này mà vào đến Nam Bộ. Ở Cần Thơ có cầu Trường Tiền (ở chợ Mỹ Khánh), chợ Phong Điền (xã Nhơn Ai) là những chứng tích của mối giao lưu đó.

Dân ghe bầu Bình Định vào Nam bán tìn, đồ sứ, hàng vải, trâu cau... là những người rất tinh thông võ nghệ. Từ Quảng Nam, Quảng Ngãi, Thừa Thiên ra Quảng Bình là những tỉnh có nhiều thầy võ tiếng tăm, sống về nghề dạy võ. Có thể những ngón võ cổ truyền từ miền ngoài đã được lưu truyền vào Nam thông qua con đường này. Dân thương hồ đi buôn đường sông ở đồng bằng sông Cửu Long cũng là những tay có võ nghệ cao cường, đến bọn cướp phải kiêng dè khi đụng trận.

Vào năm 1916, nhân vật Tuấn trong tiểu thuyết *Tuấn, chàng trai đất Việt* (của nhà văn Nguyễn Vỹ) muốn đi Huế học thì phải xuống bến Thu Xà (Quảng Ngãi) đón ghe bầu chở nước mắm và đường bông đi Hội An. Rồi từ đây đi xe kéo ra Đà Nẵng để đi xe lửa ra Huế. Thời đó, ở Quảng Ngãi cũng có một số học sinh đi bằng ghe bầu vào Sài Gòn học.

5. Kết luận

Ghe biển có vai trò quan trọng trong lịch sử phát triển vùng đất Gia Định, biểu hiện trên các mặt quân sự, kinh tế, xã hội, văn hóa. Từ chiếc ghe bầu có nguồn gốc Champa, chịu ảnh hưởng các yếu tố Mã Lai-Nam Đảo, và xa hơn như Địa Trung Hải, tây Ấn Độ Dương; cho đến các loại ghe ven biển, ghe đánh bắt, ghe chở nước mắm; góp phần vào việc nhận diện bức tranh kinh tế biển ở Gia Định trong suốt mấy thế kỷ, cũng là lịch sử Nam tiến của dân tộc. Kèm theo đó là tri thức hàng hải, kỹ thuật chế tác ghe, kinh nghiệm mua bán, hành trình di dân và chuyển tải những giá trị văn hóa giữa các vùng miền, cả phương diện vật chất và tinh thần. Nghiên cứu lịch sử hải thương ở Nam Bộ sẽ góp phần vào việc nhận diện lịch sử hải thương Việt Nam, một mảng nghiên cứu quan trọng cần được đẩy mạnh./.

64. Huỳnh Ngọc Trảng, Trương Ngọc Tường (1999), *Đình Nam Bộ xưa & nay*, Nxb Đồng Nai, tr.285