UNCLASSIFIED

AD NUMBER
AD356185
CLASSIFICATION CHANGES
TO: unclassified
FROM: confidential
LIMITATION CHANGES
TO: Approved for public release, distribution unlimited
FROM: Distribution authorized to U.S. Gov't. agencies and their contractors; Administrative/Operational Use; 06 AUG 1962. Other requests shall be referred to Defense Advanced Projects Agency, Arlington, VA.
AUTHORITY
DARPA ltr, 5 Feb 1968; DARPA ltr, 5 Feb 1968

THIS PAGE IS UNCLASSIFIED

UNCLASSIFIED

AD 356185

CLASSIFICATION CHANGED
TO: UNCLASSIFIED
FROM CONFIDENTIAL
AUTHORITY:

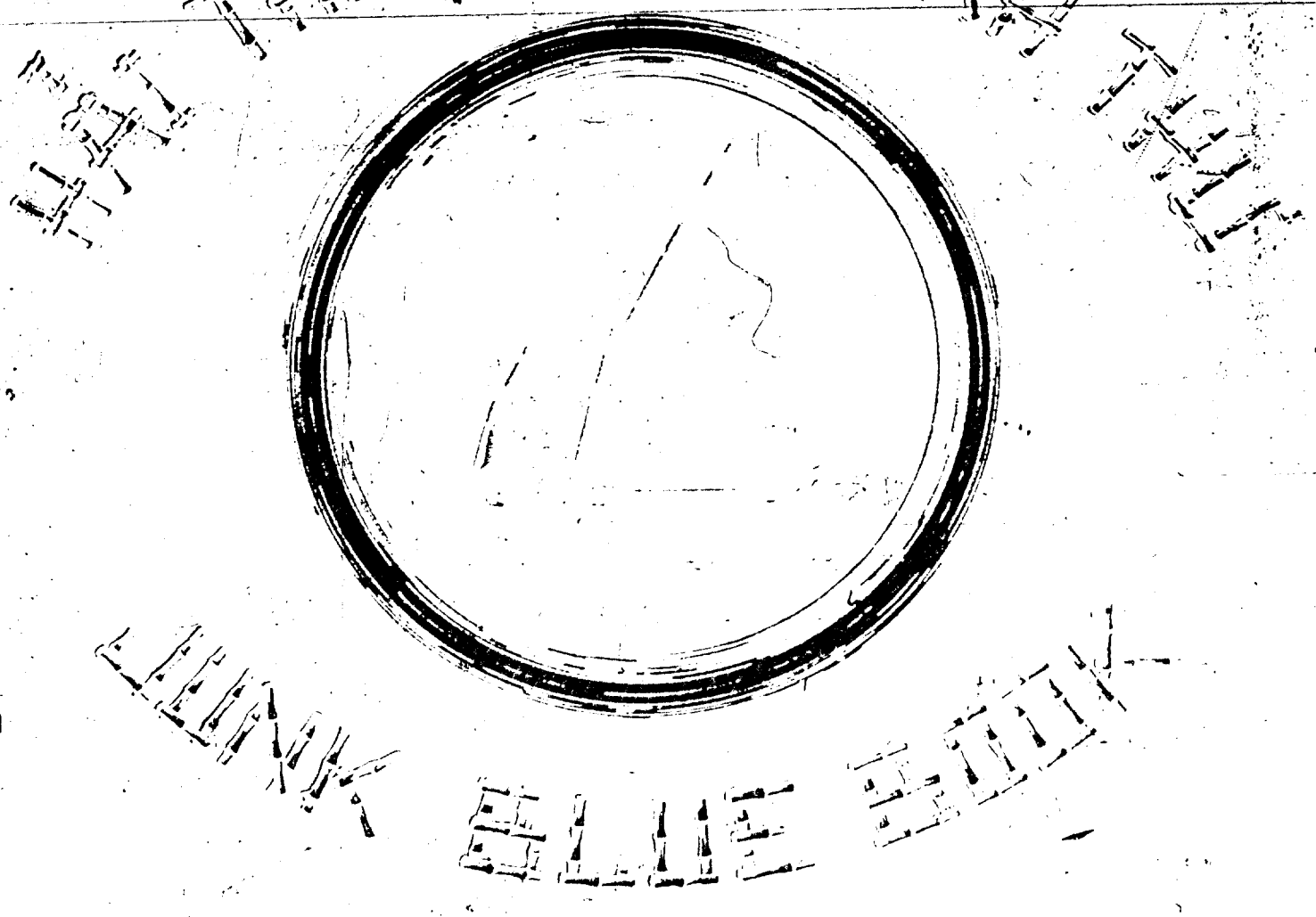
ARPA Letter
4 Aug 65



UNCLASSIFIED

Best Available Copy

KÍN



QUYỂN SÁCH VỀ HẢI THUYỀN XỬ DỤNG TRONG MIỀN NAM VIỆTNAM

A HANDBOOK OF JUNKS OF SOUTH VIETNAM

EXEMPT FROM AUTOMATIC
DOWNGRADING
CINCPACFLT
DOD DIR 5200.10

3 5 6 1 8 5

Best Available Copy

KÍN

Best
Available
Copy

KIN

CONFIDENTIAL

THE JUNK BLUE BOOK

HẢI THUYỀN THANH THƯ

SUMMER 1962

HÈ 1962

...ing the National
...ing of the
...on 793 and 794.
...of its contents in any
...is prohibited by law.

REVIEWED AND APPROVED FOR PUBLICATION

6 AUGUST 1962

William P. Brooks Jr.
WILLIAM P. BROOKS, JR.
Colonel, Artillery
Chief, Research & Development
Field Unit, Vietnam
Advanced Research Projects Agency
Office of the Secretary of Defense

Trach
BUI QUANG TRACH
Colonel, Army of the Republic
of Viet Nam
Director, Combat Development
Test Center

Best Available Copy

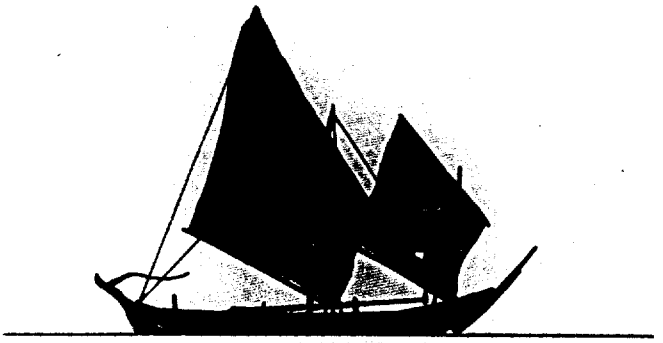
DDC
JAN 1 1965
D

ORIGINAL

KIN

CONFIDENTIAL

KİN



KİN

KÍN
CONFIDENTIAL

HẢI THUYỀN THANH THƯ

JUNK BLUE BOOK

QUYỂN SÁCH VỀ HẢI-THUYỀN XỬ-DỤNG TRONG MIỀN NAM VIỆTNAM

A HANDBOOK OF JUNKS OF SOUTH VIETNAM

Soạn-Thảo Hỗn-Hợp Bởi
Prepared by

Cơ-Quan Nghiên-Cứu
Dự-Án Tiến-Tiến, Đơn Vị
Nghiên-Cứu Và Phát-Triển
Dã-Chiến (Việt-Nam Cộng-Hòa)
The Advanced Research
Projects Agency, R & D
Field Unit (South Vietnam)

Phối-Hợp Với
In Conjunction With

Tổng-Tư-Lệnh
Hạm-Đội Thái-Bình-Dương
Hải-Quân-Hoa-Kỳ
Commander in Chief
Pacific Fleet
United States Navy

Trung-Tâm Thực-Nghiệm Và Phát-Triển Khả-Năng
Tác-Chiến Quân-Đội Việt-Nam Cộng-Hòa
The Combat Development and Test Center,
Republic of Vietnam Armed Forces

HÈ 62
Summer 1962

ORIGINAL CONTAINS COLOR PLATES: ALL DTIC REPRODUCTIONS WILL BE IN BLACK AND WHITE.

KÍN
CONFIDENTIAL

BLUE BOOK STAFF

M. C. DALBY, LTCOL, USMC
Project Officer

W. L. THEDE, CDR, USN
Assistant Project Officer

E. T. COLEMAN, Jr, LCDR, USN
Intelligence Assistant
FICPAC Project Officer

C. G. GIVEN, Jr, YNCA, USN
Narrative Layouts

FIELD TEAM ALFA

T. D. HAMRICK, LT, USN
Officer in Charge

L. L. SHANNON, PH3, USN
Team Photographer

J. W. WADSWORTH, DM2, USN
Team Draftsman

FIELD TEAM BRAVO

A. H. QUARTLY, LT, USN
Officer in Charge

R. G. MENDONCA, PH3, USN
Team Photographer

B. H. SMITH, DM2, USN
Team Draftsman

FIELD TEAM CHARLIE

P. F. CARR, LT, USN
Officer in Charge

L. W. MACK, PH2, USN
Team Photographer

S. J. BARTOK, DM2, USN
Team Draftsman

DRAFTING AND LAYOUT SHOP

R. E. SPINKS, DMCS, USN
Chief Petty Officer in Charge

H. W. TRIMBLE, DM2, USN
Petty Officer in Charge
(15 July-9 August 1962)

R. J. DUNCHAK, DM2, USN

S. J. BARTOK, DM2, USN
Assigned after completion of
duty with Field Survey Team C

R. G. MENDONCA, PH3, USN
Assigned after completion of
duty with Field Survey Team B

A NOTE FROM THE PROJECT OFFICERS:

The Blue Book is the product of many different organizations of the Republic of Vietnam and United States Government. The OSD/ARPA R&D Field Unit owes a debt of gratitude to hundreds of dedicated, hard-working individuals throughout South Vietnam and the Pacific Area for their contributions in the preparation of the book. Some deserve particular thanks.

It would not have been possible to prepare the Blue Book without the support, advice and cooperation in this research by Captain Ho Tan Quyen, Chief of Naval Operations of the Vietnamese Navy, and his expert staff, especially the Junk Force.

A specific expression of gratitude to CINCPACFLT U.S. Navy is appropriate and the work done by the CINCPACFLT personnel on the Blue Book staff deserves recognition.

Lieutenants Quartly, Hamrick, and Carr, Officers-in-Charge of the Field Survey Teams, along with the petty officers on their teams, carried out an often dangerous, always challenging job with apparent ease and high professional skill. The work of the team photographers appears throughout the book and speaks for itself, as does the work of the draftsmen, who moved from the Field Teams directly into the shop and joined Chief Spinks' group.

Lieutenant Commander Coleman's advice on intelligence matters, his meticulous sifting of photographs and written notes, his resourcefulness in solving countless unforseen problems, and his enthusiastic approach to the project all made his services indispensible.

Particularly noteworthy was the work of Chief Spinks and his crew. Their work in planning, layout, and study of thousands of photographs, field sketches and pages of notes, is reflected in every page of this book. Upon the departure of Chief Spinks, DM2 Trimble took over and carried on in the same skillful fashion.

Chief Given served as combination typist, layout man, proofreader, and all around administrative assistant and had a practical solution for every one of the difficult or unusual problems given him.

It was a pleasure for the Blue Book Project Officers to have worked with a group like this.

M.C.D.
and
W.L.T.

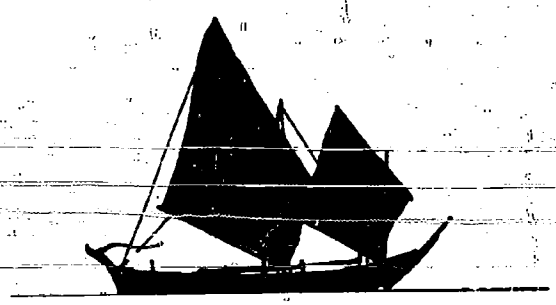


TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION

Definition of Junk iv
The Purpose of the Blue Book v
Collection and Preparation of Material vii
Junk Blue Book Classification System ix
Location Map of South Vietnam xii
South Vietnam Area Orientation Map xiv

SECTION A: JUNKS OF SOUTH VIETNAM

AREA I

QTBC-1 ..... AI-1
QTBC-2 ..... AI-11
HUBC-1 ..... AI-21
HUBC-2 ..... AI-37
QNBH-1 ..... AI-45
QNBC-1 ..... AI-55
DABC-1 ..... AI-61
QGBC-1 ..... AI-95
QCBH-1 ..... AI-107
QTCC-1 ..... AI-115

AREA II

QUMK-1 ..... AII-1
QUMK-2 ..... AII-7

QUMC-2 ..... AII-13
QUBC-1 ..... AII-19
NTMC-1 ..... AII-29
NTMC-2 ..... AII-51
NTBH-1 ..... AII-57
NTBH-2 ..... AII-65
NTBC-1 ..... AII-73
PRAC-1 ..... AII-89
QUBH-1 ..... AII-99

AREA III

PTBC-1 ..... AIII-1
PTMC-1 ..... AIII-19
PTMH-1 ..... AIII-27
VTAC-1 ..... AIII-35
VTAC-2 ..... AIII-53
VTAC-3 ..... AIII-67
NTMC-1 ..... AIII-77
VTBC-1 ..... AIII-87
PTBH-1 ..... AIII-97

AREA IV

PQMC-1 ..... AIV-1
RGMC-1 ..... AIV-13
RGMC-2 ..... AIV-19
RGMC-3 ..... AIV-27

SECTION B: APPENDICES

Index by Type B-1

Standing and Running Rigging B-2

The Eyes of the Junks B-3

Rudder Detail Section B-7

Typical Blocks and Deadeyes B-11

Typical Anchors B-12

Miscellaneous Fittings B-13

Important Fishing Equipment in South Vietnam B-15

CDTC Task 73: Prototype Command Junk B-17

Typical Saigon River Craft B-26





DEFINITION OF JUNK

It is appropriate that a book about junks commence with some remarks about the word "junk" itself. According to Webster's New International Dictionary, "junk" comes from the Portuguese "junco" which comes in turn from the Javanese "jôn", and means, "Any of various characteristic vessels of Chinese and neighboring waters, having as common features bluff lines, very high poop and overhanging stem, little or no keel and pole masts usually high, carrying lug sails with battens running entirely across."

The Encyclopedia Americana further confines the field of vessels which may be called "junks" to: "- - Large flat-bottomed vessels, ranging from 100 to 1000 tons burden, used by the Chinese. They have three masts, and a short bowsprit placed on the starboard bow. The masts are supported by two or three shrouds which at all times are carried on the windward side. On the fore and mainmast is a sort of lug sail of cane or bamboo matting."

One source presented a much simpler way to recognize a junk. If a craft is large enough to carry a water buffalo standing athwartships, it is clearly a junk. If the animal must assume some other position, or perhaps cannot even make the voyage, the vessel is a sampan.

Thus, the origin and definition of "junk" are subject to a variety of views. Webster's would exclude the slim and graceful sailing vessels of central South Vietnam and the large number of power boats which appear in the Gulf of Siam. The Encyclopedia Americana rules out virtually every native Vietnamese surface craft, because large, flat-bottomed sailing vessels of 100 tons burden, whose shrouds are at all times "carried on the windward side" are not seen in South Vietnamese waters.

In the vicinity of Hong Kong, Kowloon and Macao where there is a wide mixture of western and oriental surface craft, English-speaking people most often use the European name for boats which have a western look about them, and call boats of traditional Chinese origin "junks". The French use the word "jonque" to denote any traditional Vietnamese sailing vessel, but also apply the term to some types propelled by poles or sweeps. Current usage among English-speaking people in South Vietnam gives the name "junk" to any native sailing vessel and any native design motor fishing boat, even those with "western lines". This usage is common to professional naval people and to those associated with civilian nautical affairs.

The Vietnamese people have no problem of definition. They simply have no word which corresponds precisely to the English word "junk". "Ghe" is most often used, but it is also applied to a variety of barges, small craft, even some kinds of tugs, and really means "boat". The people who sail in Vietnamese surface craft speak of "river boats", "ocean boats", "wooden boats", "net fishing boats", and so on.

The aim of the Blue Book is to present in both Vietnamese and English a clear, easy-to-follow review of recent basic research on South Vietnamese surface craft. Therefore, it is necessary to select the broadest definition possible for "junk" to permit the text to focus on the heart of the matter, which is the boats themselves. Perhaps to some these are sampans and launches, to others luggers and trawlers. Be that as it may, in the Blue Book they are all junks, all thirty-four of them. In the pages that follow, a junk is any civilian or paramilitary surface craft of South Vietnam whose length is less than 100 feet.

MỤC ĐÍCH CỦA CUỐN TÀI LIỆU 'BLUE BOOK'
THE PURPOSE OF THE BLUE BOOK

Cuốn tài liệu 'BLUE BOOK' là một tài liệu thu thập các tin tức đã thâu lượm được trong sự quan sát mới đây về các hải thuyền ở VNCH. Tin rằng tài liệu này là loại tài liệu đầu tiên kể từ năm 1949 là năm cuốn VOILIERS D'INDOCHINE của Pháp được ấn hành.

Cuốn VOILIERS D'INDOCHINE đã trở thành rất lỗi thời vì hiểu sự thay đổi đã thể hiện trong ngành hàng hải Việt Nam từ cuối thế chiến thứ hai.

Sự nghiên cứu về hải thuyền trong cuốn VOILIERS D'INDOCHINE đã chỉ là một 'sự tiêu khiển thích thú'. Hiện nay, vì đường lối tấn công của Cộng Sản vào VNCH, nên người ta nhận thấy rằng các hải thuyền Việtnam có tính cách quân sự cần thiết. Vì tin tức thường xuyên và thực sự về vấn đề hải thuyền Việtnam đã thâu lượm được rất ít ỏi, nên khó mà ước tính được tầm quan trọng của mối đe dọa của hải thuyền địch. Tuy nhiên, cũng đủ để cho ta phải chú trọng đến. Có lối chừng 40,000 thuyền hoạt động trong phạm vi độ 40,000 dặm vuông trong các hải phận duyên hải của VNCH. Một phần lớn trong 800 dặm duyên hải có các bãi nhẵn mà đa số các thuyền Việt Nam có thể cập dễ dàng. Một hải thuyền có thể chạy từ vĩ tuyến 17 tới bất cứ chỗ nào ở duyên hải VNCH trong một vài ngày, và có thể dễ dàng chạy từ một điểm hẻo lánh ở bờ biển thuộc trung châu sông Cửu Long tới các nơi đất bằng duyên hải ngược lên hướng Bắc để chở thực phẩm hay binh sĩ.

Các sự kiện này có tính cách quân sự hiển nhiên, và một số thuyền của địch đã bị bắt. Một trong các thuyền này đã chạy tất cả 17 chuyến khứ hồi qua vĩ tuyến 17 trong một thời gian 23 tháng để chở địch quân và tài liệu. Tuy nhiên, con số thuyền đã bắt được hãy còn rất ít ỏi đối với khả năng của địch. Và có thể nói khá chắc chắn rằng có nhiều thuyền địch đang hoạt động trong các hải phận VNCH mà không bị bắt.

The Junk Blue Book is a compilation of processed field data recently collected on South Vietnamese junks. It is believed to be the first document of its type prepared since 1949 when Voiliers d'Indochine was published in Saigon. That book has become largely obsolete because of the sweeping changes that have occurred in the Vietnamese maritime scene since the end of World War II.

When Voiliers d'Indochine was published, the study of junks was a pleasant diversion. At the present time, however, the manner of the aggression being conducted against the Republic of Vietnam makes a knowledge of Vietnamese junks a military necessity. Because so little current and factual information has been collected and assembled on the subject of Vietnamese junks, it is difficult even to assess the seriousness of the enemy junk threat. Enough is known, however, to cause concern.

There are something like 40,000 junks which hail in about 40,000 square miles of South Vietnamese coastal waters. A large part of the 800 miles of coastline has wide smooth beaches and most Vietnamese junks are easily beached. A junk can sail from the 17th parallel to any place on the coast of South Vietnam in a few days, and can easily travel from some remote point on the coast of the Mekong Delta to the coastal plains, farther north carrying food or troops.

The military significance of these facts is obvious, and a number of enemy junks have been captured. One of these had made a total of 17 round trips across the 17th parallel in a period of 23 months, carrying enemy agents and documents. However, the number of captures is still far less than the enemy's capability. Therefore, it can be said with considerable assurance that there are many enemy junks operating in South Vietnam waters which are not captured.

Vì sự đe dọa của hải thuyền địch, nên nhiều cơ quan cần có thêm tin tức về các hải thuyền của địch. Lực Lượng Hải Thuyền của VNCH đang bành trướng cần có một cuốn tài liệu huấn luyện và nhận biết về các hải thuyền. Các cơ quan tham báo mà họ đa căn cứ vào cuốn VOILIERS D'INDOCHINE và một vài tài liệu vụn vặt khác nữa cần phải có một cái gì có thời gian tính hơn.

Các lực lượng hải quân cần có sự soạn thảo một cuốn tài liệu liệt kê các loại và đặc điểm của các hải thuyền để cho sự nhận định và thông hiểu vấn đề được dễ dàng và xác đáng hơn.

TTTNKNTC cũng cần có tin tức chi tiết về hải thuyền. Vì trung tâm này là một cơ quan sưu tầm và phát triển khả năng tác chiến, nên một vài trong các vấn đề đại khẩn thiết đối với Lực Lượng Hải Thuyền có thể do cơ quan này giải quyết. Thí dụ như sự lựa chọn, áp dụng và thiết trí dụng cụ truyền tin. Điều quan trọng là phải tìm hiểu nhiều hơn nữa về điểm sung yếu của hải thuyền bạn và địch. Nói một cách tổng quát, nhân viên của TTTNKNTC phải hiểu biết rõ vấn đề hải thuyền để gây kết quả hữu ích cho VNCH. Vậy cuốn tài liệu 'BLUE BOOK' là một bước tiến tới sự hiểu biết đó.

Cuốn 'BLUE BOOK' đã do TTTNKTC soạn thảo với sự trợ giúp của Hạm Đội của Bộ Chỉ Huy tối cao Thái Bình Dương, trước hết là để đáp ứng nhu cầu sưu tầm và phát triển và cuốn tài liệu này còn được trình bày theo khuôn khổ tiện ích cho nhiều cơ quan khác nữa. Cuốn 'BLUE BOOK' không phải là một tài liệu hoàn toàn đầy đủ cho sự hiểu biết về vấn đề hải thuyền. Đó chỉ là một tài liệu khởi thủy làm căn bản cho các công tác đầy đủ chi tiết hơn về sau này theo nhu cầu. Cách soạn thảo cuốn tài liệu này có thể khiến cho mọi sửa đổi hoặc bổ túc được dễ dàng, và tin tức căn nguyên làm căn bản cho sự soạn thảo cuốn tài liệu này hiện đang lưu trữ tại TTTNKNTC để làm nồng cốt cho các tài liệu tham khảo về vấn đề hải thuyền.

Because of the junk threat, several agencies have requirements for additional information on Vietnamese junks. The growing South Vietnam Junk Force has need for a training and identification manual, devoted to junks. Intelligence agencies which have had to rely on Voiliers d'Indochine and a few other scattered pamphlets require something more current. Naval operating forces need a catalog of junk types and characteristics, prepared so that identification and communication on the subject are made easier and more precise.

The Combat Development and Test Center also has a requirement for detailed junk information. Since it is a research and development agency, some of the pressing hardware problems confronting the Junk Force might be solved by CDTC. Examples of these problems are selection and location of weapons, and selection, adaptation and installation of communications equipment. It is important to learn more about vulnerability of friendly and enemy junks. Generally speaking CDTC personnel must have a clear understanding of the junk problem in order to produce results that are useful to South Vietnam. The Blue Book is a step toward attaining that understanding.

Thus, the Junk Blue Book has been prepared by CDTC with the assistance of CINCPACFLT, primarily to fill a research and development need, but also is presented in a format designed to be useful to as many other agencies as possible. The Blue Book is not published as a final comprehensive document on the subject of junks. It is meant to be a starting point, upon which later more detailed work can be based if it is required. The book has been prepared so that changes or additions can be easily made, and the raw data upon which it was based is being retained by CDTC to serve as the nucleus of a library on the subject of junks.

THÂU THẬP VÀ SOẠN THẢO TÀI LIỆU
COLLECTION AND PREPARATION OF MATERIAL

Ngày mồng 8 tháng 2 1962, đơn vị dã chiến sưu tầm và phát triển (R&D Field Unit) của cơ quan cao cấp dự án sưu tầm (ARPA) thuộc Văn Phòng Bộ Trưởng Quốc Phòng Hoa Kỳ (OSD) được trao nhiệm vụ thiết lập dự án cho công tác soạn thảo cuốn tài liệu về hải thuyền 'JUNK BLUE BOOK'. Dự án này đã được Bộ Chỉ Huy Tối Cao Thái Bình Dương chấp thuận ngày 27-2-1962, và được Văn Phòng Bộ Trưởng Quốc Phòng Hoa Kỳ chấp thuận ngày 22-3-1962. Vấn đề đã trao cho Hạm Đội của Bộ Chỉ Huy Tối Cao Thái Bình Dương để thi hành trợ giúp đơn vị dã chiến của Cơ quan cao cấp dự án sưu tầm thuộc Văn Phòng Bộ Trưởng Quốc Phòng Hoa Kỳ. Ngày 30-3-1962, vị sĩ quan đầu tiên của Hạm Đội thuộc Bộ Chỉ Huy Tối Cao Thái Bình Dương tới Saigon công tác để trợ giúp soạn thảo cuốn tài liệu trện.

Ngày 16-4-1962, đầy đủ nhân viên đã xuống tàu để phân tán phái đoàn quan sát đa chiến đầu tiên.

Mọi cuộc tiếp xúc trọng đại đã thực hiện với Hải Quân Việt Nam, Sở Quan Thuế Việt Nam, và các vị chỉ huy quân sự địa phương để trợ giúp cho ba phái đoàn quan sát dã chiến. Trong mười tuần lễ sau (từ 16 tháng 4 tới 19 tháng 6), các phái đoàn quan sát này đã trải một thời gian từ một tới ba tuần lễ trong các khu vực bao quanh mỗi thị trấn trong 12 thị trấn chính ở miền duyên hải của VNCH. Các phái đoàn đa thăm viếng và hỏi han các nhân viên Hải Quân, các chức trách quan thuế địa phương, các ngư nghiệp, các sĩ quan lục quân, dân cư ở làng mạc gần thị trấn và các ngư phủ cùng gia đình họ.

Mỗi khi có thể, các Phái Đoàn đều đi trên các hải thuyền mà họ nghiên cứu.

Căn bản cho các cuộc phỏng vấn của các phái đoàn là một tài liệu 29 trang gồm các câu hỏi. Tài liệu này được coi như đầy đủ mà các sĩ quan bự an 'BLUE BOOK' đã thực hiện được. Các phái đoàn đã thâu lượm được tin tức ghi chép trong chừng 2,900 trang. Ngoài ra, cũng chụp được 3,000 tức hình ngoài da chiến.

Các cuộc quan sát của Phái Đoàn ít khi buồn tẻ. Có một lần VC xâm nhập một thị trấn nhỏ để sát hại vợ con hai chức trách Chính Phủ Việt Nam mà trong thị trấn này một Phái Đoàn quan sát đang công tác. Một lần khác VC tràn vào một làng kế cận và sát hại một số thường dân. Một lần khác

On 8 February 1962, it was proposed that OSD/ARPA R&D Field Unit, Vietnam establish a project for preparation of a Junk Blue Book. This was approved on 27 February 1962 by CINCPAC and on 22 March 1962 by OSD. The matter was passed to CINCPACFLT for action in providing assistance to the OSD/ARPA Field Unit. By 30 March 1962, the first CINCPACFLT officer arrived in Saigon on temporary duty to help prepare the book. By 16 April 1962, sufficient personnel were on board to deploy the first field survey team.

Extensive arrangements had already been made with the Vietnamese Navy, the Customs Service, and local military commanders for support of the three field survey teams. In the ten weeks (16 April to 19 June) that followed, the field teams spent between a week and three weeks in the areas surrounding each of the twelve major coastal towns of South Vietnam. Their time was spent visiting and questioning Naval people, the local Customs officers, the fisheries, Army officers, citizens of the nearby towns and villages, and the fishermen and their families. Whenever possible they sailed in the junks they were studying.

The basis of the interviews was a 29 page questionnaire which was as complete as the Blue Book project officers could make it. About 2900 pages of written notes were collected by the field teams. In addition, over 3000 photographs were taken in the field.

The field trips were rarely dull. On one occasion the Viet Cong entered a small town where a team was working and killed the wives of two government officials. On another, the Viet Cong overran an adjacent village and massacred a number of inhabitants. Another less serious incident occurred when a team was sent ashore under a hail of small miscellaneous objects thrown at them by the angry wife of a boat owner who had been recently drafted into the Vietnamese Army.

nữa kém gây cấn hơn là một phái đoàn khi ra bờ biển đã bị một thiếu phụ giận dữ ném các vật vào người. Thiếu phụ này là vợ của một chủ thuyền đã vừa mới bị đi quân dịch trong QDVNCH.

Trong thời gian các Phái Đoàn đi công tác, đã chụp được chừng 900 bức không ảnh về các hải thuyền và các khu vực duyên hải từ vĩ tuyến 17 tới mũi CAMAU, và qua Vịnh THAILAN tới ranh giới CAO-MIEN.

Tài liệu mà các Phái Đoàn thâu lượm được đã gởi về SAIGON hàng tuần để các phim ảnh được phóng ra, các câu vấn đáp được khai thác và để bắt đầu soạn thảo cuốn tài liệu trên. Thấy rằng cần phải thiết lập một hệ thống đặc biệt để chỉ danh các loại thuyền vì rằng một hệ thống như vậy đã không có. Toàn thể các bức ảnh chụp được đã xếp lại theo từng loại thuyền, và tin tức tài liệu về mỗi loại đã được xem xét lại nhiều lần căn cứ vào các câu vấn đáp, các điều ghi chú và các bức ảnh mà các Phái Đoàn đã thực hiện được.

Tài liệu đã được nghiên cứu tỉ mỉ, sửa chữa lại, phân tách để loại bỏ các điều không cần thiết, và khai thác cho công tác soạn thảo. Trong sự nghiên cứu các bức không ảnh nhận thấy rằng tin tức đầu tiên về các khu vực hoạt động của các hải thuyền không được xác đáng. Các loại thuyền mà thoạt đầu tưởng rằng thuộc nguồn gốc ngoại quốc sau đã khám phá ra là các loại thuyền truyền thống Việt Nam đã biến cải về sau này. Các hải thuyền đã quan sát thấy đang dương buồm chạy ngoài khơi thì các Phái Đoàn đã không tới gần để quan sát.

Công tác của Phái Đoàn chấm dứt ngày 27-6-1962 và sau đó thời gian đã dùng vào việc hoàn tất hàng trăm trang tài liệu còn lại để đem ấn loát. Công tác gồm có sự soạn thảo bản văn, trình thuật, sự lựa chọn các tấm hình để ấn loát, sự soạn thảo các hình vẽ chi tiết về vỏ thuyền và hệ thống buồm, sự nhận định hình bóng của mỗi loại thuyền, và sự xem xét lại tài liệu tin tức để tu chỉnh các điểm đã được biết thêm về mỗi loại thuyền riêng biệt.

Công tác hoàn tất vào ngày 8 tháng 8 1962 và đóng hộp tài liệu đã soạn thảo xong xuôi để đưa ấn loát. Như vậy công tác hoàn tất 115 ngày sau khi Phái Đoàn Quan Sát đã chiến đầu tiên đã được phân tán đi công tác.

During the time the field teams were working, about 900 aerial photographs were taken of the junk fleets and coastal areas from the 17th parallel south to the Ca Mau Peninsula, and over the Gulf of Siam to the Cambodia border.

Material collected by the field teams was returned to Saigon weekly so that film could be developed, questionnaires processed and initial preparation of the text could begin. It was necessary to devise a special system of junk type designation because no such system existed. The entire photographic library was then rearranged according to junk type, and material on each type was cross-checked by questionnaires, notes and photographs.

Material was sifted, corrected, discarded, and expanded as this work progressed. Study of the aerial photos proved earlier information regarding operating areas to be incorrect. Some types that were thought to be of foreign origin were discovered to be late modifications of traditional Vietnamese junks. Junks were observed sailing in the open sea with sail rigs never reported to the survey teams.

Temporary duty of the field teams was terminated on 27 June 1962 and full time was then devoted to completion of the remaining several hundred pages of layouts for the printer. The work consisted of preparation of the narrative text, selection of photographs for pubilcation, preparation of detailed drawings of hull and riggings, identification silhouettes of each type, and review of data for correction as additional points were learned about individual junk types.

The job was completed on 8 August and the packing box containing finished material for the printer was closed. This was 115 days after deployment of the first field team.

CÁCH XẾP LOẠI THUYỀN BUỒM TRONG "THANH THƯ"
JUNK BLUE BOOK CLASSIFICATION SYSTEM

ĐẠI-CƯƠNG.

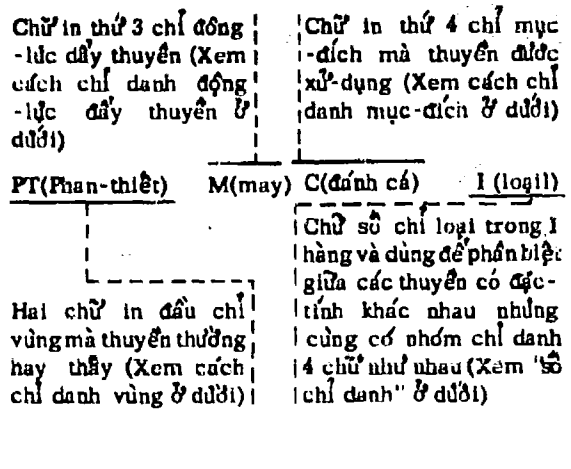
Trong cuốn Thanh Thư một phương thức xếp loại các thuyền được chỉ dẫn vì không có phương -thức nào khác khả quan hơn. Các phương thức thường dùng trong các cơ-quan của Chính-Phủ V.N. hay ở Hoa-Kỳ không thích hợp cho việc xếp loại các thuyền, hoặc vì được thiết lập cho những mục-đích khác, thiếu tính cách mô-tả để có thể xử -dụng trong các mục đích quân-sự.

Cách xếp loại được chỉ dẫn trong cuốn Thanh Thư, xử-dụng một nhóm chữ chỉ danh gồm 4 chữ in cái với 1 chữ số. 2 chữ đầu của nhóm chỉ vùng mà thuyền hay thường thấy. Chữ thứ 3 chỉ đồng lực đẩy thuyền (như buồm, điện lực, chèo v.v....) và chữ thứ 4 mục-đích mà thuyền được xử dụng.

Chữ số dùng để phân biệt các loại gồm những đặc tính đã được nhóm chữ chỉ danh mô-tả. Đây là một chữ số chỉ danh để chỉ 1 loại đặc-biệt và được tùy ý lựa chọn (không dùng để chỉ kích thước hay vị-trí địa dư). Con số ấy chỉ dùng để phân biệt một loại đặc biệt trong sự xếp hạng tổng quát.

Trong một vài trường-hợp chữ số chỉ-danh có thể theo sau bởi 1 chữ chỉ-danh thường để biểu -thị một sự thay-đổi nhỏ về loại (thí-dụ: PTMC-1a).

Các nhóm chỉ danh để xếp loại được chỉ dẫn như sau: (Thí dụ)



GENERAL

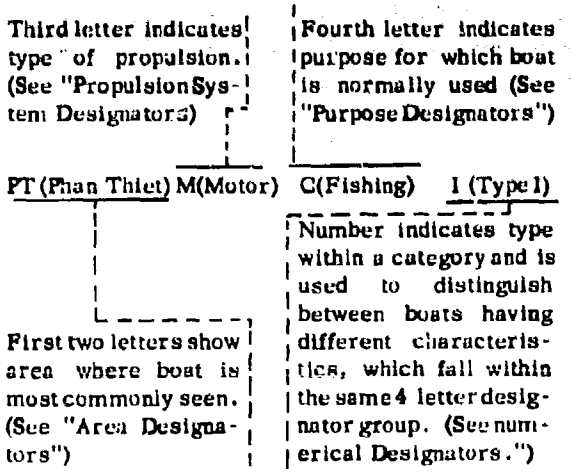
The classification system used in the Junk Blue Book was developed especially for this purpose, since no other satisfactory system existed. Systems in use by other agencies of the Republic of Viet Nam or the United States are generally not suitable for junk classification or else they were developed for other purposes and are not sufficiently descriptive to be meaningful for military purposes.

The Blue Book system of classification employs a designator block made up of four letters plus a number designator. The first two letters of the designator block indicate the area in which the craft is most commonly seen. The third letter indicates the type of propulsion (sail, power, oars, etc.); the fourth letter, the purpose for which the boat is normally used.

The number designator denotes a further breakdown of type, within the general description established by the letter designator. It is the number designator which pinpoints a specific type. This number is selected arbitrarily and does not indicate size or geographic location. Rather, it merely serves as a means to separate specific types within a general category.

In some cases the numeral designator may be followed by a lower case letter to indicate a minor variation in types. For example: PTMC-1a

Classification designators are developed as follows:



Như vậy, PTMC-1 chỉ 1 chiếc thuyền chạy máy, dùng để đánh cá, và thường thấy ở trong vùng Phan-Thiết. Thuyền này được phân biệt với loại thuyền đánh cá chạy máy khác cũng của vùng Phan-Thiết bằng 1 chữ số chỉ danh.

NHÓM CHỮ CHỈ DANH VÙNG

14 nhóm chữ chỉ danh vùng được dùng. Những nhóm chữ này không có nghĩa là chỉ ở vùng đó mới có loại thuyền ấy, nhưng nhóm chữ ấy cho biết là ở vùng đó thuyền thường thấy rất nhiều. Những chi-tiết phụ liên quan đến các nơi khác xa vùng mà cũng có loại thuyền như thế được ghi ở trong các phần nói về đặc tính của thuyền trong cuốn "Thanh Thủ"

QT-Quang Tri	HU-Huế	DA-Da Nang
QN-Quang Nam	QG-Quang Ngãi	QU-Qui Nhon
NT-Nha Trang	PR-Phan Rang	PT-Phan Thiet
VT-Vũng Tàu	RG-Rach Gia	CM-Ca Mau
PQ-Phú Quốc	HT-Hà Tiên	

NHÓM CHỈ DANH ĐỘNG LỰC ĐẨY TÀU

Nếu có thể nhóm chữ chỉ danh động lực đẩy thuyền lấy ở tiếng Việt. Khi tiếng Việt không có chữ tương đương, thì các nhóm chỉ danh được lấy ở tiếng Anh hay tự ý đặt ra.

Sau đây là nhóm chỉ danh động lực đẩy tàu:

A-Kết hợp: BUỒM và MÁY (Auxiliary: power and sail)

B-BUỒM (Sail only)

C-CHÈO (oars, paddles, sweeps)

M-MÁY (motor only)

K-KHÔNG (no power)

Thus, PTMC-1 designates a boat, propelled by engine only, primarily used for fishing and seen most commonly in the Phan Thiet area, which is distinguished from other Phan Thiet fishing motor boat types by the numerical designator.

AREA DESIGNATORS

Fourteen area designators are used. These do not signify that this area is the only one in which this boat can be found. Rather they indicate the area where type is most commonly seen. Additional details regarding distances from this area where the boat might be seen may be extracted from the detailed section of the Blue Book describing the individual junk characteristics. The Area Designators are:

QT-Quang Tri	HU-Hue	DA-Da Nang
QN-Quang Nam	QG-Quang Ngai	QU-Qui Nhon
NT-Nha Trang	PR-Phan Rang	PT-Phan Thiet
VT-Vung Tau	RG-Rach Gia	CM-Ca Mau
PQ-Phu Quoc	HT-Ha Tien	

PROPULSION SYSTEM DESIGNATORS

Propulsion system designators are taken from the Vietnamese, where possible. Where no corresponding word exists, the designator is selected from the English language or picked arbitrarily.

Designators referring to propulsion are:

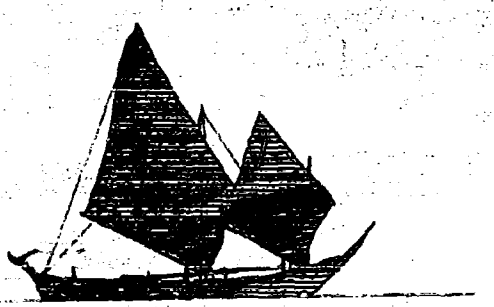
A-Auxiliary: power and sail (No suitable Vietnamese word.)

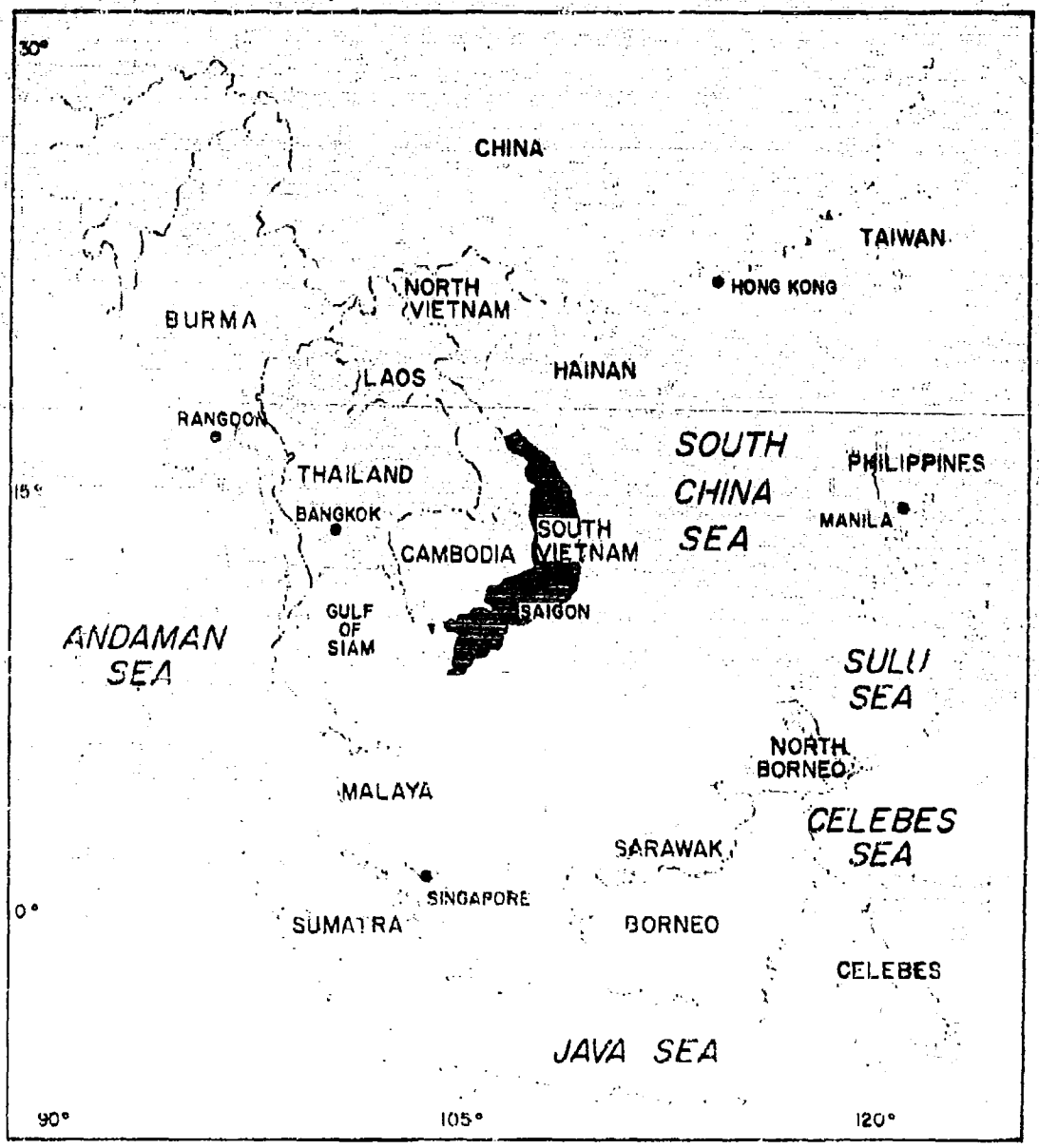
B-Sail Only (Vietnamese: BUOM)

C-Oars, paddles, sweeps (Vietnamese: CHEO)

M-Motor only (Vietnamese: MAY)

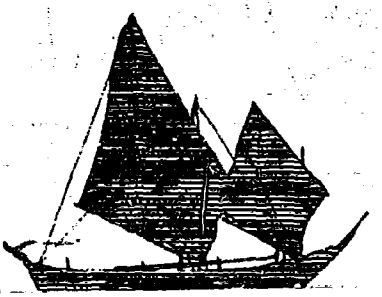
K-No power (Vietnamese: KHONG)

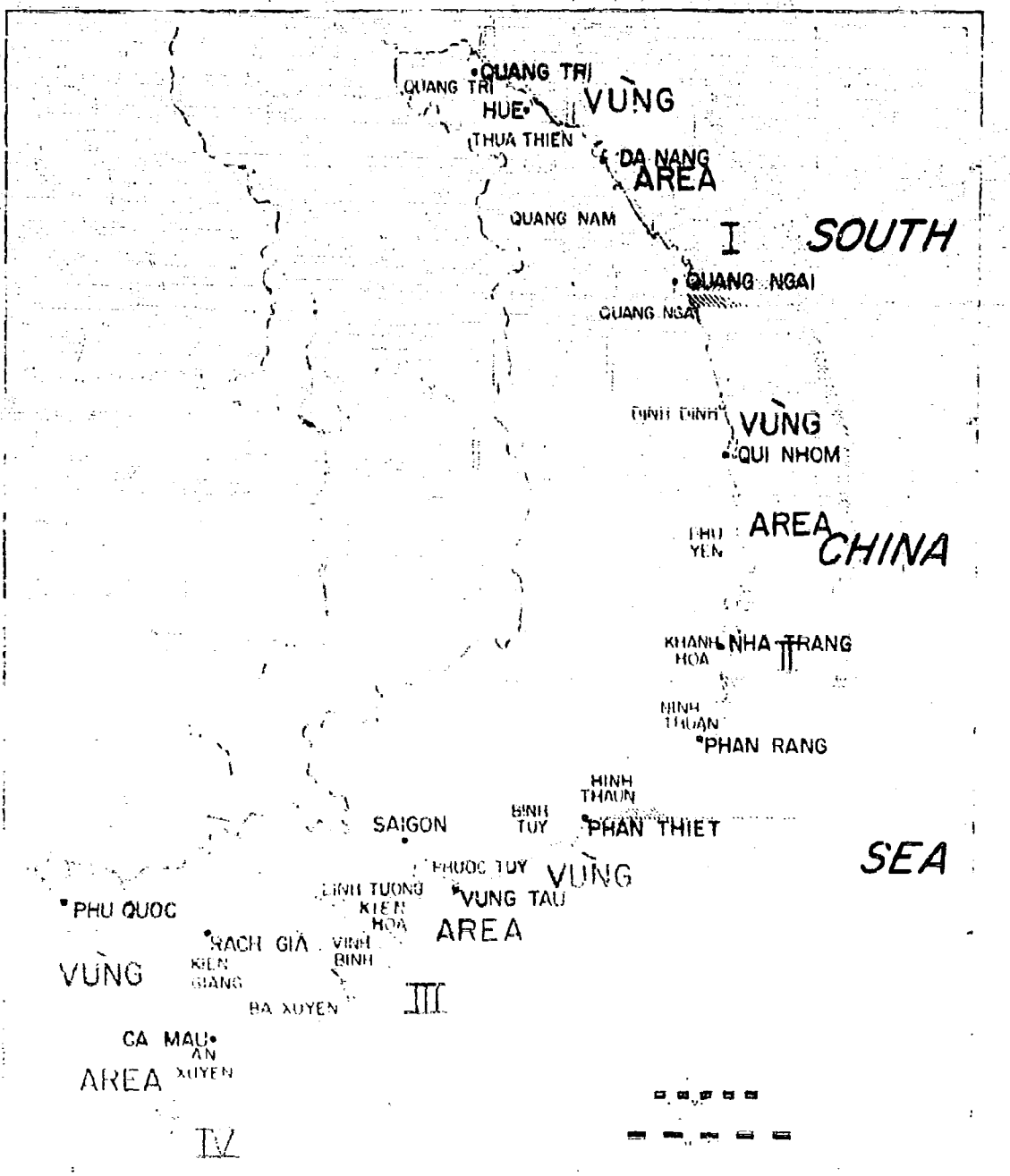




BẢN ĐỒ VỊ TRÍ CỦA MIỀN NAM VIỆT-NAM

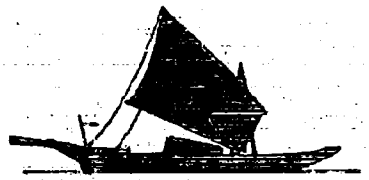
LOCATION MAP OF SOUTH VIETNAM



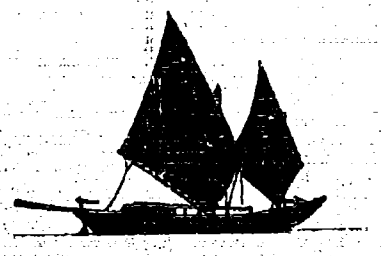


ĐỊA ĐỒ VỊ TRÍ CÁC VÙNG MIỀN NAM VIỆTNAM

SOUTH VIETNAM AREA ORIENTATION MAP



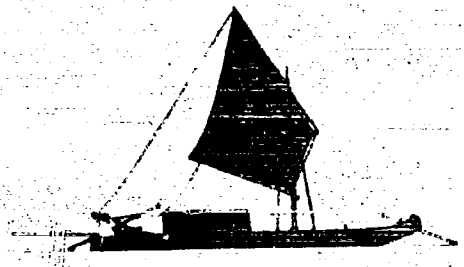
QTBC-1



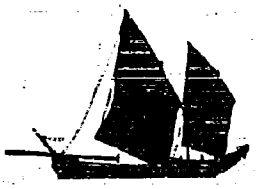
QTBC-2



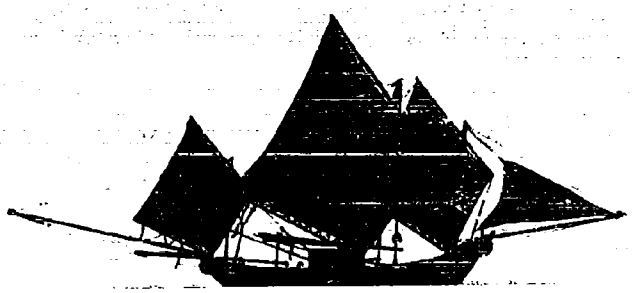
QTCC-1



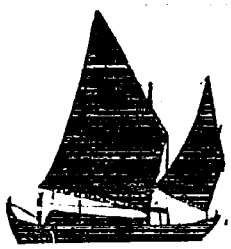
HUBC-1



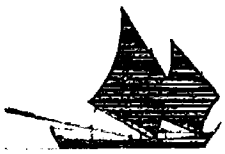
HUBC-2



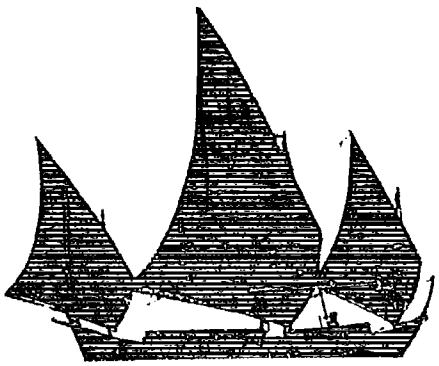
DABC-1



QNBH-1



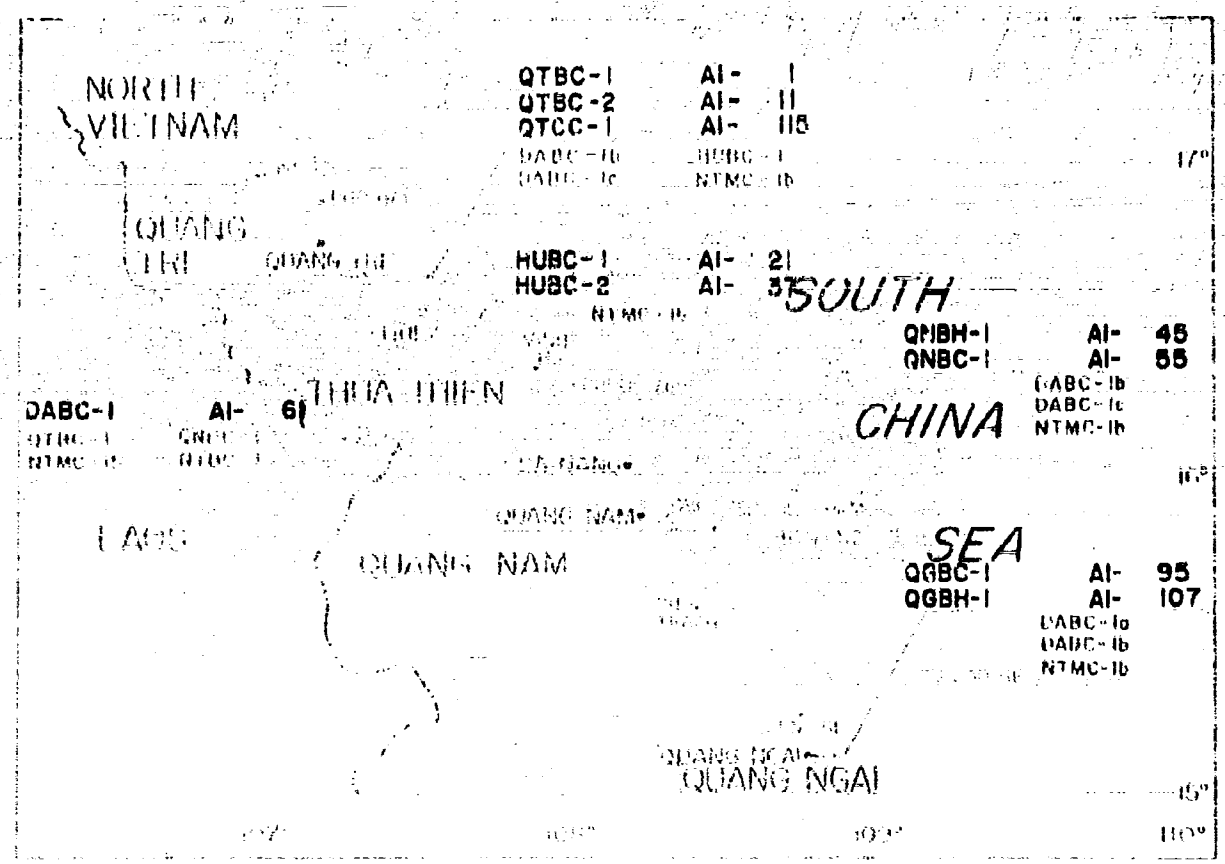
QNBC-1



QGBH-1



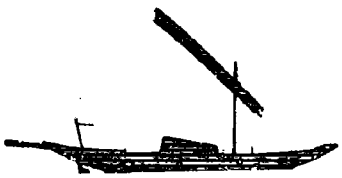
QGBC-1

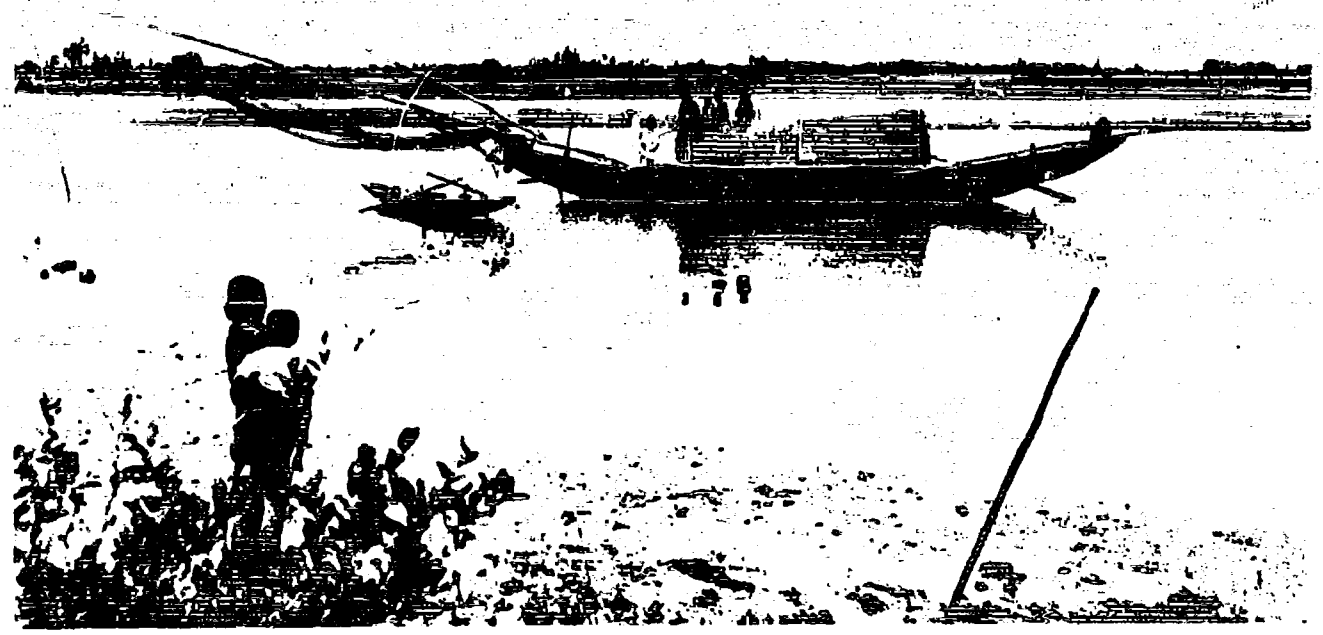


BẢN-ĐỒ GHI NGUỒN GỐC CÁC LOẠI THUYỀN
TYPE LOCATION MAP

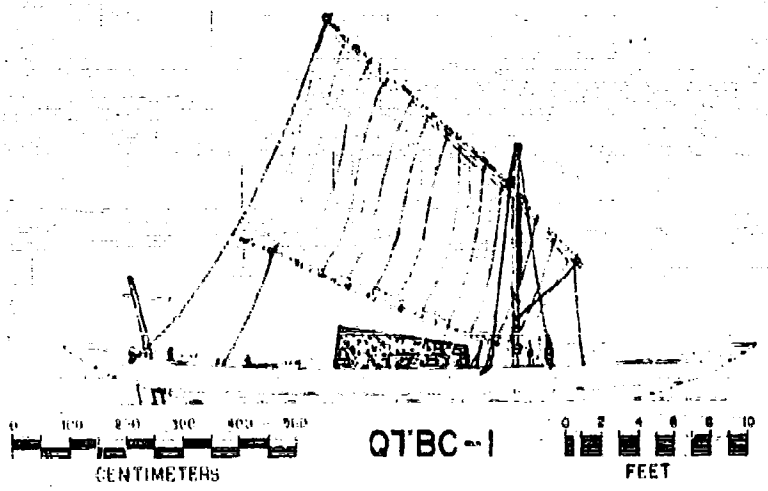


QTBC-1



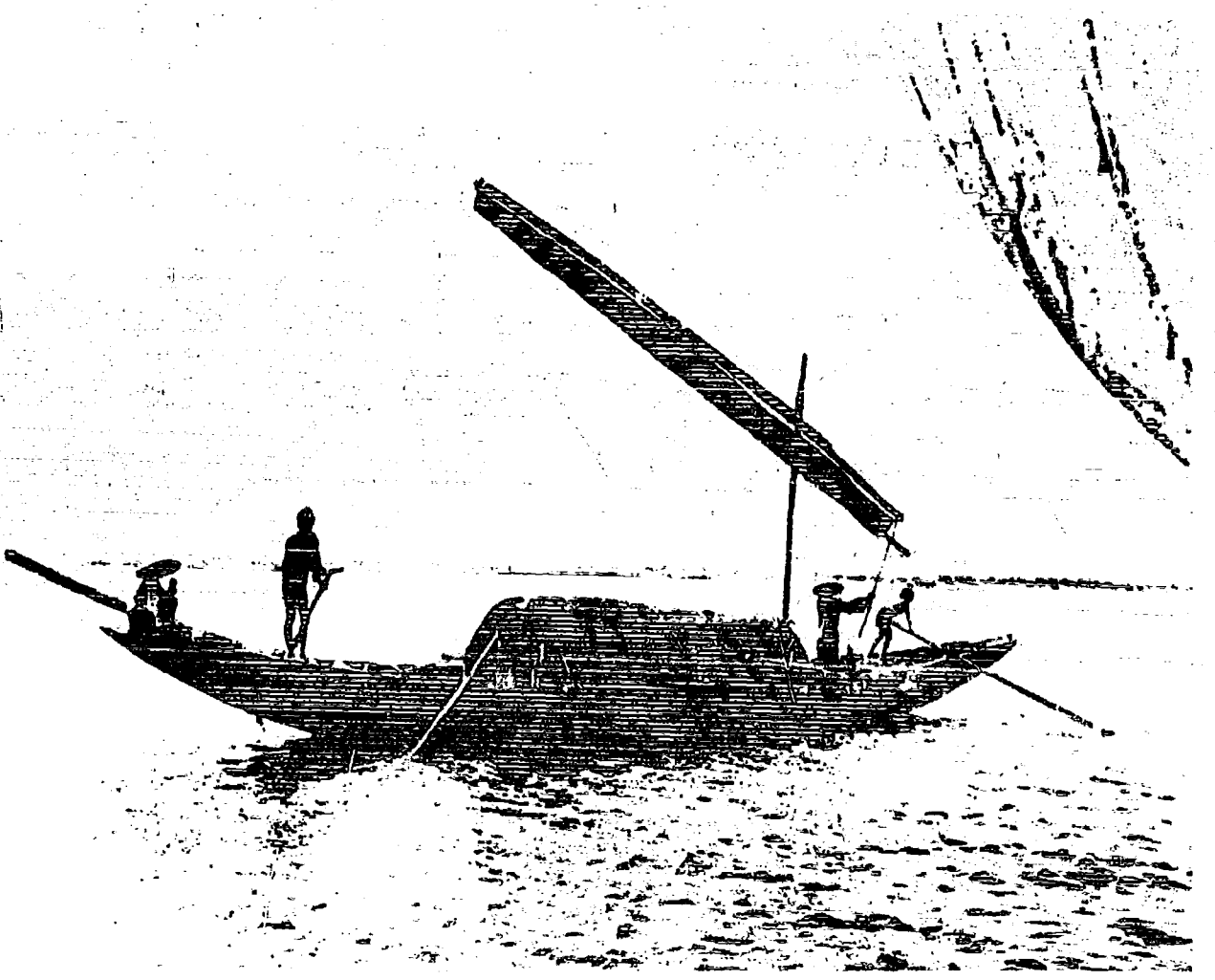


QTBC - 1



CHIỀU DÀI	1231 CM.	LENGTH	40.4 FT.
CHIỀU NGANG	171 CM.	BEAM	5.6 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	24 CM.	EMPTY	.8 FT.
CÓ HÀNG	30 CM.	LOADED	1 FT.
MAN TẦU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	61 CM.	EMPTY	2 FT.
CÓ HÀNG	54 CM.	LOADED	1.8 FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	433 CM.	MAST HEIGHT	14.2 FT.
ĐOÀN VIÊN	2-3	CREW	2-3

QTBC-1



CÁC ĐẶC ĐIỂM TỔNG QUÁT

Loại thuyền QTBC-1 được thấy ở gần Cua Viet thuộc tỉnh QUANG TRI. Thuyền này là thuyền đánh cá đi biển được phải chăng. Hình dáng vỏ thuyền dễ nhận thấy giống như loại thuyền HUBC-1 ở HUẾ (loại thuyền này kém loại thuyền trên nhiều về phương diện đi biển và ít khi gặp ở ngoài bờ). Tuy nhiên, vỏ thuyền HUBC-1 có các đường ghép vào nhau bằng mây nhưng vỏ thuyền QTBC-1 được đóng chắc chắn và các khung thuyền được đầy đủ để chịu đựng được biển cả.

GENERAL CHARACTERISTICS

The QTBC-1 is found in the vicinity of Cua Viet in Quang Tri Province. She is a moderately seaworthy fishing craft whose hull shape bears a striking resemblance to the far less seaworthy HUBC-1 of Hue, which is seldom seen at sea. However, unlike the hull of the HUBC-1, which is literally sewn together with rattan lacing, the hull of QTBC-1 is sturdily constructed and has adequate framing to withstand the heavy pounding of the open sea.

Được biết loại thuyền QTBC-1 gốc tích tại Cua Viet trước thế kỷ 17. Hồi đó, thuyền luôn luôn được trang bị một hệ thống buồm trồi hẳn ra ngoài mạn thuyền (outrigger) để vượt sóng to lúc biển động thường có ở ngoài khơi tỉnh QUANG TRỊ.

Hệ thống này ngày nay không thấy xử dụng xu dụng nữa.

Thường thường thuyền QTBC-1 có một cột buồm cho cánh buồm hình cạnh; tuy nhiên, cột buồm thường không hạ xuống khi thuyền dùng một loại đánh cá nhỏ có tay cầm dài (dip net). Cũng có thể dựng một cột buồm thấp đằng mũi thuyền nếu thuận gió. Bề ngang nhỏ của thuyền từ 5 tới 6 tấc Anh (1m50 - 1m80) làm cho thuyền có một hình dáng đặc biệt mảnh dẻ vì chiều dài của nó thường độ 40 tấc Anh (độ 12m.). Với một mực nước (tirant d'eau) trung bình chỉ 1 tấc Anh (dưới 0m30), thuyền chạy được dễ dàng trên các thủy đạo nông trong tỉnh QUANG TRỊ.

Trong năm 1957, tuy Phái Bộ Viện trợ Kinh tế Hoa-Kỳ đã cố gắng viện trợ các máy tàu chạy Diesel cho các hải thuyền VN, nhưng chỉ thấy có một một thuyền QTBC-1 được gắn máy mà thôi. Sự gắn máy này đã thực hiện bằng cách đặt một cái trục thẳng đứng qua mạn thuyền bên trái. Trục này được kéo bằng các dây trần vận hành bởi một máy Diesel 2 1/2 mã lực gắn ở trên boong thuyền mà cách thức gắn máy cũng giống như ở loại thuyền NTMC-2. Khi quan sát chiếc thuyền QTBC 1 đặc biệt này tại Cua Viet, thấy thuyền này đã kéo lên bờ được bốn tháng và máy thuyền có vẻ không được tốt vì đã để phải mưa nắng khiến cho máy rỉ sét.

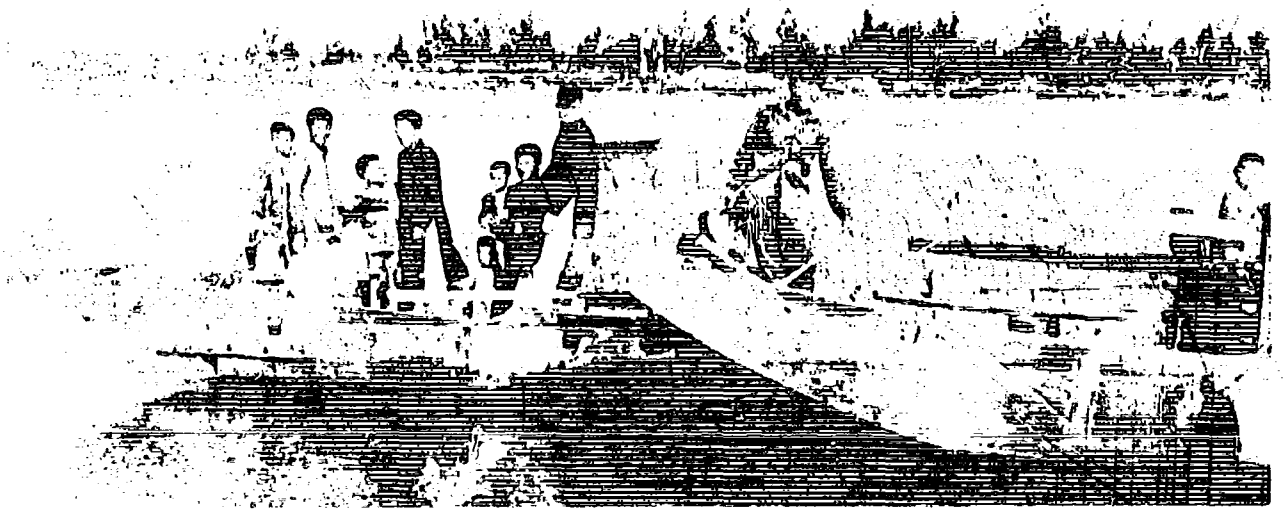
Nhận thấy các thuyền QTBC-1 không có đèn hải hành, dụng cụ vô thuyền và dụng cụ hải hành trên thuyền có mang nến và đèn bão nhỏ, các vật này có thể dùng để cho biết vị trí của thuyền, để soi sáng khoang thuyền hoặc để làm hiệu khi khẩn trương. Thường trên thuyền không có mang theo các bộ phận thay thế, đồ trang bị dự phòng hay vật liệu sửa chữa.

This craft reportedly originated in Cua Viet prior to the 17th Century. At that time, it was frequently equipped with an outrigger to assist in traversing the rough seas prevailing off the coast of Quang Tri Province. Outriggers are not known to be used today.

QTBC-1 is normally rigged as a one masted lugger, however, when using a dip net the mast is usually unstepped. She can also step a low foremast if the breeze conditions are favorable. The narrow beam 5 to 6 feet gives this craft an exceptionally slim appearance since her normal length is about 40 feet. With an average draft of less than a foot, she works well on the shallow inland waterways of Quang Tri Province.

In spite of an effort of the United States Operations Mission in 1957 to introduce diesel engines into the junks of Vietnam, only one QTBC-1 is known to be motorized. This was done by extending a shaft vertically over the port gunwale. The shaft was driven by belts from a 2 1/2 horsepower diesel engine secured on deck in the same arrangement used in NTMC-2. When observed at Cua Viet, this particular junk had been beached for four months and the engine appeared to be in poor condition as a result of rust accumulation from continuous exposure.

No running lights, radio or navigation equipment were observed aboard any of the QTBC-1's. Candles and small hurricane lamps are carried aboard and could be used to indicate the location of the craft, to light its cabin, or to signal in an emergency. Spare parts, extra rigging, or repair materials are not usually carried.



Toàn thể gia đình chủ thuyền thường ở ngay trên thuyền.

KIẾN TẠO VÀ TU BỔ

Thuyền QTBC-1 có thể đóng đô trong một tuần lễ, với giá chừng 2,900$. Gỗ đóng thuyền là loại gỗ thường dùng rắn mầu hơi vàng nâu, và vỏ thuyền cũng đóng phần nhiều giống như các loại thuyền VN khác như là loại VTAC-2 và PTBC-1.

Sự đóng thuyền bắt đầu bằng cách đặt một đà dài làm long cốt và gắn các ván đáy ở các độ góc theo ý muốn. Rồi, các đầu long cốt được uốn cong ngược lên để làm cột các phía mũi và lái, và các đà đơn được đóng vào mỗi bên làm ván mạn thuyền. Các ván gỗ ngắn được đẽo gọt thuôn thuôn theo ý muốn và đặt lên trên phía mũi và lái để làm cho mạn thuyền được cao hơn lên. Năm tới bảy then ngang thuyền được đặt vào phía trong vỏ thuyền để làm cho hai bên sường được phình ra cho hợp cách và để thêm sức đỡ ván mặt thuyền. Rồi 10 tới 15 bộ khung thuyền được đặt vào cách nhau 4 tấc Anh (1m20) và ở giữa các bộ khung này còn đặt thêm các khung phụ nữa cũng số lượng với các bộ khung được gắn chắc bằng các mộng gỗ và tre. Long cột, đáy và ván mạn thuyền được ghép cách ở phía bên bằng các đinh to vuông đóng suốt qua các lỗ khoan nông bằng khoan tay. Các lỗ này có thể bít lại sau này hoặc không.

Entire families often live aboard these craft.

CONSTRUCTION AND MAINTENANCE

The QTBC-1 can be constructed in about one week at a cost of about $137. A yellowish-brown hardwood is most commonly used and the hull is constructed in much the same manner as other Vietnamese junks such as the VTAC-2 and PTBC-1.

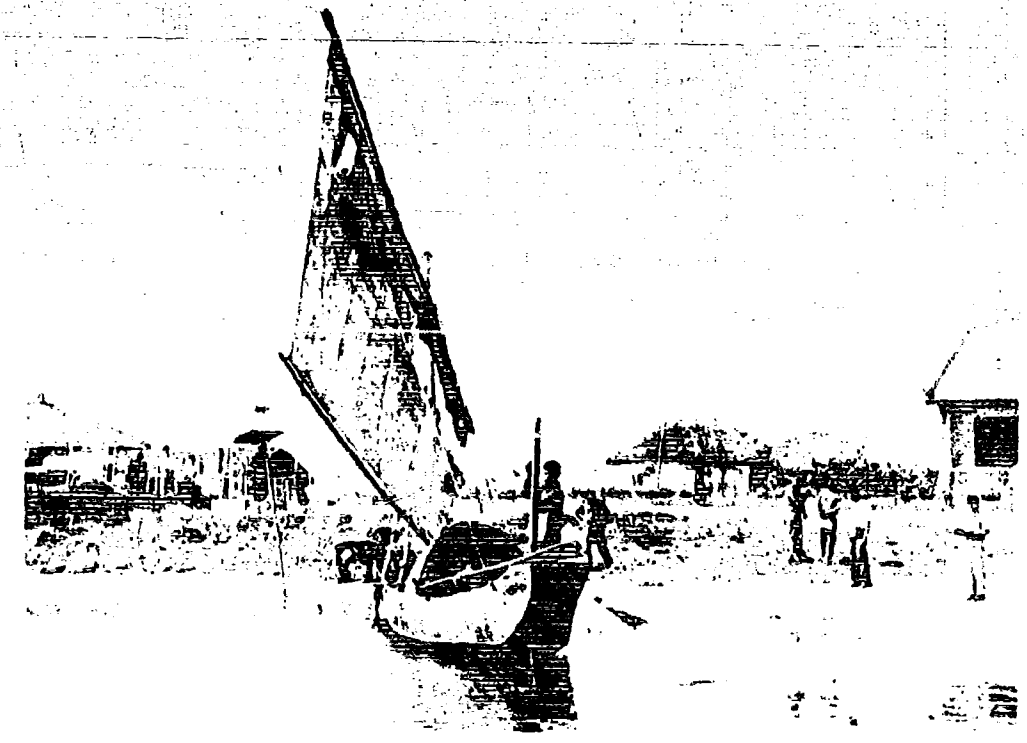
Construction begins by laying a long timber as the keel board and attaching bottom planks at the desired angle. The ends of the keel board are then bent upward to serve as the stem and stern post and single timbers are attached on each side as side planking. Short boards tapered to the desired shape are usually attached at the top of bow and stern to extend the freeboard. Five to seven thwarts are secured to the hull's interior to expand the sides to the proper contour and to provide additional support for the deck planking. Ten to fifteen frames are then inserted with four foot spacing, with an equal number of partial frames midway between the side frames. The planking and frames are fastened with wooden and bamboo pegs. The keel board, and the bottom and side planking are secured laterally by large square spikes driven through shallow holes drilled with a bow drill. These holes may or may not be plugged later.

Các mép của các ván vỏ thuyền được bào vát để ghép vào nhau cho khít và sau khi đã đóng khít rồi thì các mạch ghép được sảm bằng vỏ cây hay các mảnh tre nhỏ. Ít nhất hai tháng phải cạo vỏ thuyền một lần, và mạch ghép nào hở phải sảm lại khi đó. Mọi mạch ghép phải sảm lại ít nhất ba năm một lần.

Vỏ thuyền không trét bằng dầu thảo mộc, không sơn và cũng không có tô điểm gì cả (thí dụ vẽ hình [illegible] ở mũi). Khoang thuyền được che bằng một [illegible] bằng tre, đan buộc vào hai bên mạn [illegible] có thể để trồng lên nhau hay bỏ ra khỏi thuyền.

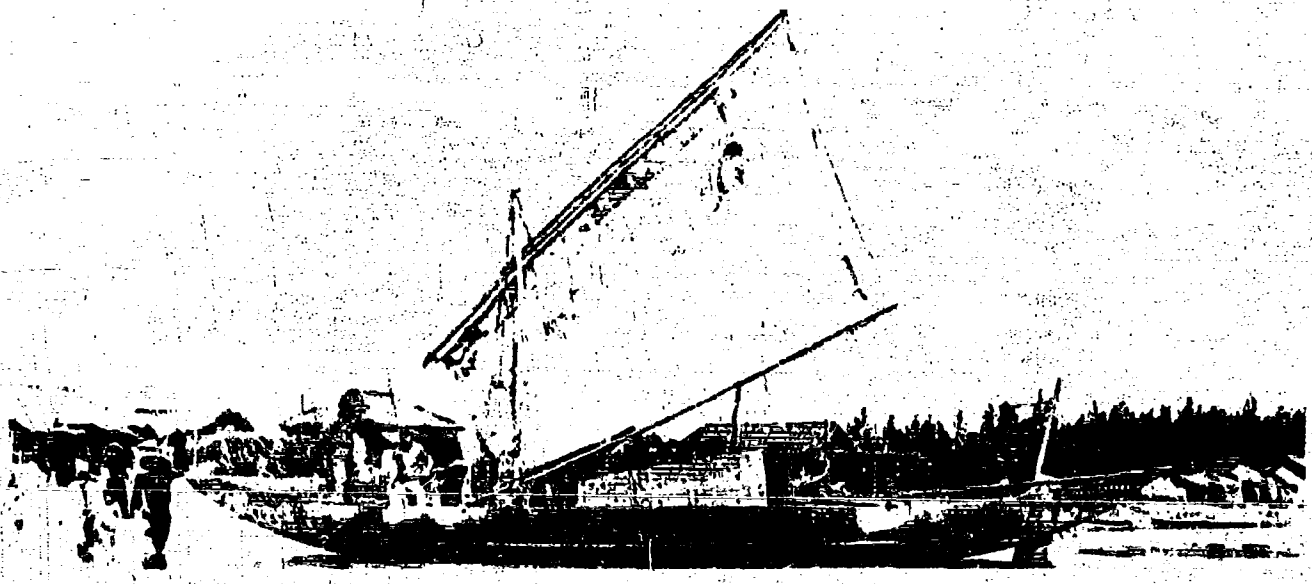
The edges of all hull planking are beveled to insure a tight fit and, after being secured, the seams are caulked with tree bark or bamboo strips. The hull must be scraped at least every two months and any opened seams are recaulked at that time. All seams are recaulked at least every three years.

The hull is not sealed with vegetable oil and is not painted or adorned with any ornamentation, such as painted eyes on the bow. One or two woven bamboo shelter cabins are usually attached to the gunwales and may be stacked upon the other or removed from the boat.



Khi đi biển, thuyền có một bánh lái dài loại cánh cửa vận hành bởi một cột lái đặt phía trong thuyền. Đôi khi thấy có một bánh lái nhỏ nhọn hình 'mặt trăng non' thay vì bánh lái trên. Bánh lái ở sâu hẳn đuôi vỏ thuyền nhưng có thể đưa cao lên hoặc bỏ ra dễ dàng. Không một thuyền QTBC-1 nào có mỏ neo, vì thường thường khi đậu các thuyền này đều buộc vào các sào tre cắm xuống lòng sông ở phía mũi và lái.

An elongated door type rudder operates in an inboard rudder trunk when at sea. A smaller, crescent shaped rudder may occasionally be observed instead of the elongated rudder. The rudder extends well below the hull, but can be easily raised or removed. No anchors were observed on any of the ATBC-1's, as they normally moor at the bow and stern to bamboo poles secured in the river bed.



Hai cột buồm thấp làm bằng gỗ, và dựng trên các đà ngang; cột buồm chính được dựng hơi về phía trước của nơi giữa thuyền. Cột buồm mũi khi dựng lên không có dây buộc, nhưng cột buồm chính thường có buộc bằng hai sợi giây mây. Các sào buồm làm bằng tre; tương đối với chiều cao của cột buồm thì các sào buồm này các sào buồm của đa số các loại thuyền khác. Cánh buồm làm bằng sợi lá cọ đan vào nhau, nhẹ nhàng và có thể gấp lại được nhưng không chắc.

Cánh buồm được thay từ 3 tới 6 tháng một lần; các buồm này luôn luôn thấy sờ rách và đôi khi thấy thủng to.

ĐIỀU HÀNH THUYỀN

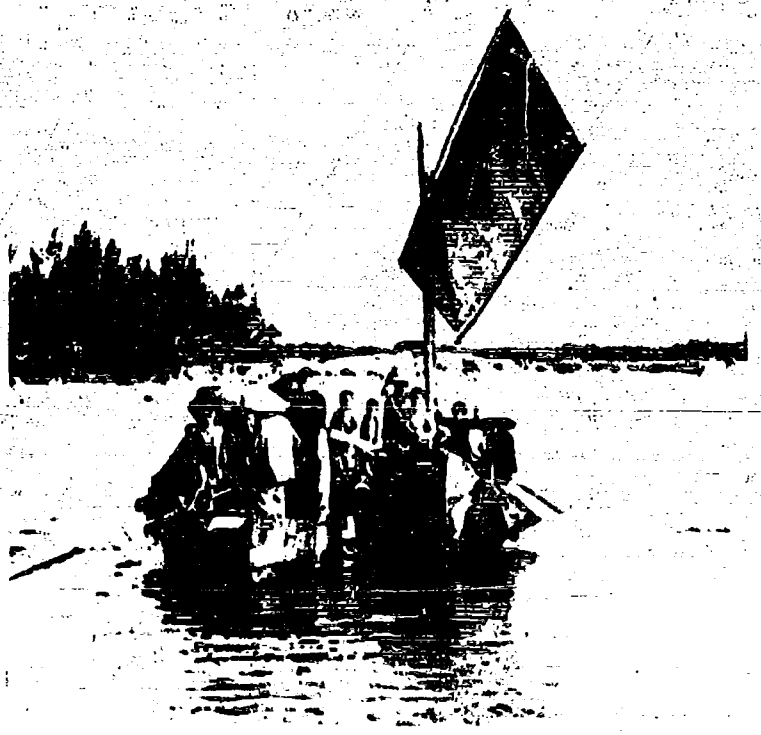
Các thuyền QTBC-1 rời bến hàng ngày vào lúc sáng sớm và trở về trước khi mặt trời lặn. Từ đầu mùa xuân tới cuối mùa thu, khi thời tiết đẹp, các thuyền này đi đánh cá ngoài khơi cách Cua Viet 15 dặm (24 cây số). Quanh năm, các thuyền này đánh cá trên các sông nông hoặc trên các thủy đạo trong tỉnh QUANG TRI. Các ngư phủ gần như hàng ngày đánh cá trong cùng một khu vực; họ rất quen biết lộ trình và nhiều người trong bọn họ đã đi theo lộ trình này từ khi còn nhỏ. Họ không dùng một dụng cụ hàng hải tối tân nào cả nhưng lấy các vật ở trên bờ làm chuẩn đích và trông vào vị trí các ngôi sao.

Short wooden poles are used for the two masts which are stepped in thwarts with the main mast well forward of amidships. The foremast when stepped is not stayed, but the main mast will generally have two rattan shrouds. Bamboo poles are used for the yards and booms, and in relation to the mast height, are longer than those on most Vietnamese junks.

The sails are made from woven palm leaf fiber and, though light and pliable, are not strong. They are replaced every three to six months, and frequently are seen frayed and tattered, sometimes with large gaping holes.

OPERATING PROCEDURES

QTBC-1's leave port daily during the early morning hours and return before sunset. In the early spring to late autumn, when the weather is fair and pleasant the QTBC-1's fish as far as fifteen miles off shore from Cua Viet. Throughout the entire year, they fish the shallow rivers or inland waterways of Quang Tri Province. The fishermen almost always return to the same general fishing area each day and are thoroughly familiar with their route since many of them have traveled it since early childhood. They use no modern aids to navigation, but rely only on the current, known landmarks, and the positions of frequently seen stars.



Buồm trước căng trên cột buồm chính
Foresail set on main mast

Khi thuyền chạy ngoài khơi, cả buồm mũi lẫn buồm chính thường được dương lên. Khi chạy trong sông hay các thủy đạo trong nội địa, thì chỉ có cánh buồm chính dương lên thôi; tuy nhiên cũng thường thấy cánh buồm mũi được dương lên trên cột buồm chính.

Vì nước ở gần Cua Viet nôn, nen bánh lái thuyền luôn luôn phải tháo ra khi chay vào các thủy đạo trong nội địa, và được thay bằng một bơi chèo to chìa ra ở phía trái thuyền. Khi thuyền đánh cá dùng lưới túi vét thì bánh lái cũng được nâng cao lên.

Both the foresail and mainsail are generally used while operating on the open sea. The mainsail alone is often used on the inland waterways and rivers, but it is also common to see the foresail set on the main mast in these waters.

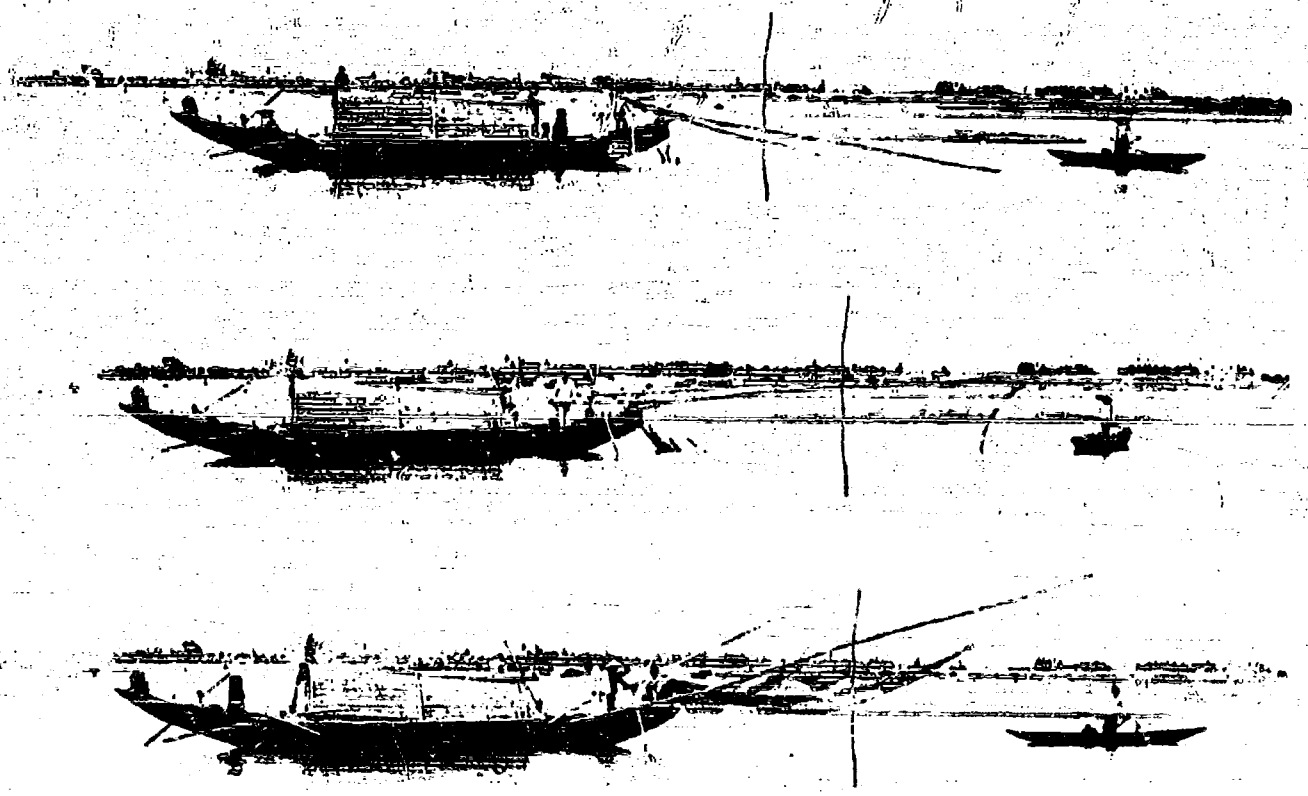
Because of the shallow waters in the vicinity of Cua Viet, the rudder will often be removed upon entering inland waters and a large sweep will be extended over the port quarter as a substitute. The rudder will also be raised when fishing with a purse net.

KỸ THUẬT ĐÁNH CÁ

Các thuyền loại QTBC-1 dùng nhiều loại lưới đánh cá hình thức khác nhau. Thuyền có thể kéo một lưới túi vét nhỏ ở sau lái hay dăng một lưới vét lớn hơn buộc vào mũi và lái. Khi dùng lưới lớn này, thì cánh buồm chính phải kéo mạnh vào cho không căng bịch như vậy thuyền có thể trôi dạt theo gió để kéo lưới.

FISHING TECHNIQUES

Various forms of fishing nets are used by junks of the QTBC-1 class. A small purse net may be towed astern, or a larger purse net may be secured to the bow and stern. When using the larger net, the mainsail is hauled in flat so that the craft may drift to leeward, towing the net.

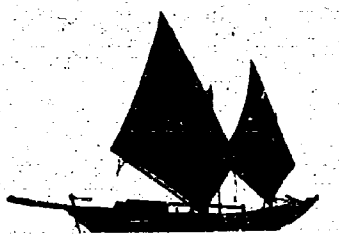


Nhiều thuyền QTBC-1 dùng một trong hai loại lưới nhỏ có tay cầm dài. Một loại có hai sào tre cắm ra thành hình chữ 'V' từ mũi thuyền mà ở đầu chữ V có một cái cần nhỏ bằng thép bắt vào mũi thuyền và xuyên qua các sào tre để tạo thành một cái trục để nâng hay hạ lưới. Loại lưới thứ hai dùng một cái khung bằng tre to hơn bắt vào mũi thuyền bằng bản lề. Trên thuyền có buộc các hòn đá để giữ cho lưới được thăng bằng, và bốn sào tre được buộc đưa về phía trước thành hình chữ 'X' để treo lưới. Một hay hai ngư phủ bước lên các hòn đá để kéo lưới. Các lưới nhỏ có tay cầm dài này chỉ trông thấy ở trên các sông và thủy đạo trong nội địa.

Thuyền không dùng phương pháp nào để giữ cá đánh được vì trở về bến hàng ngày để bán cá. Cá đánh được thường đựng trong các thúng nhỏ bằng mây đan để dưới boong thuyền.

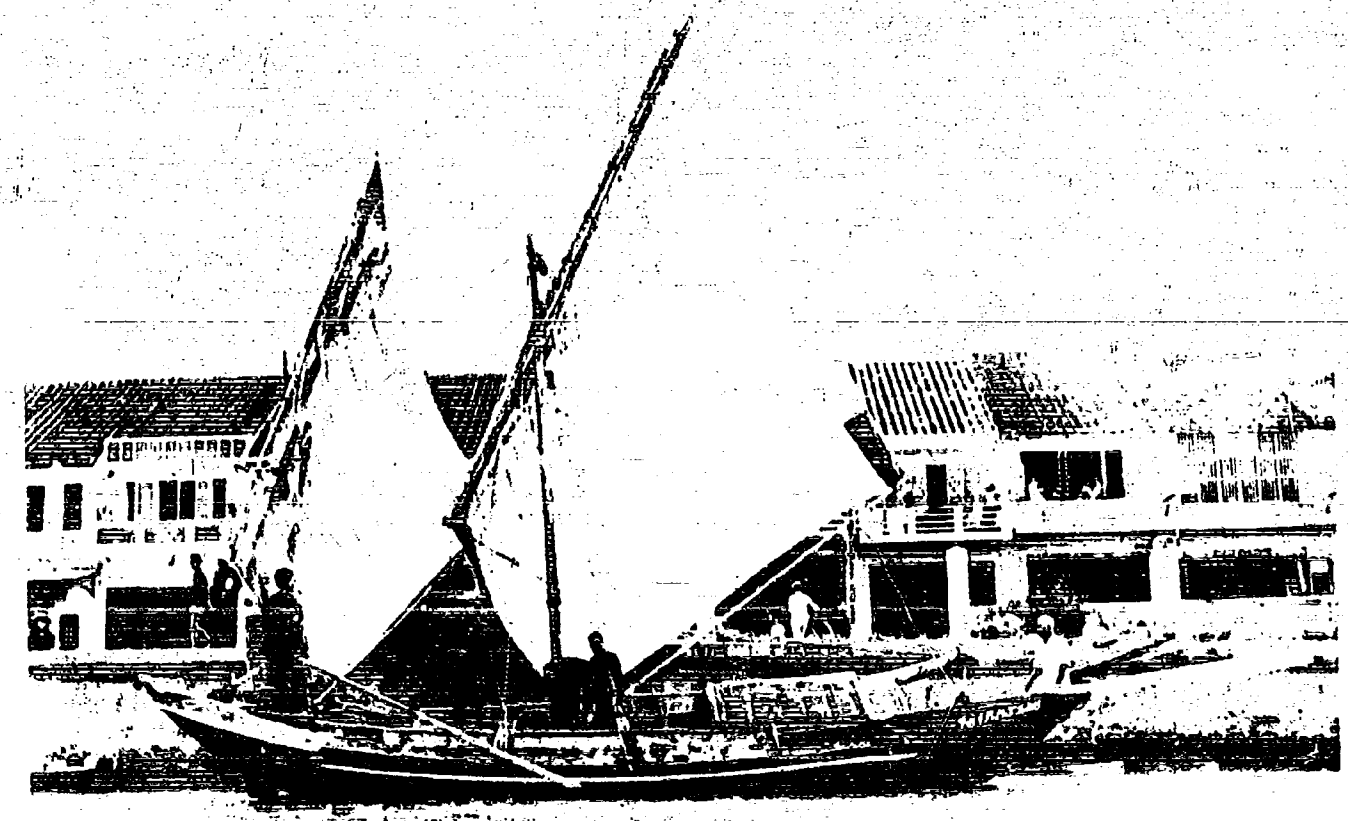
Many QTBC-1 class junks use one of two types of dip net. One type hangs between two long bamboo poles extended in a "V" shape from the bow, where a small steel rod attached to the bow is inserted through the bamboo poles to serve as a pivot in raising or lowering the net. The second type employes a larger bamboo frame which is hinged at the bow. Stones are attached as counterweights on board and four bamboo poles are lashed to the forward end in an "X" shape, from which the net is suspended. One or two crewmen walk up the counterweight platform to assist in raising the net. These dip nets are seen only on the rivers and inland waterways.

No provision is made for preserving the catch, since these craft return to port daily to sell their fish. The catch is generally stowed in small rattan baskets below deck.

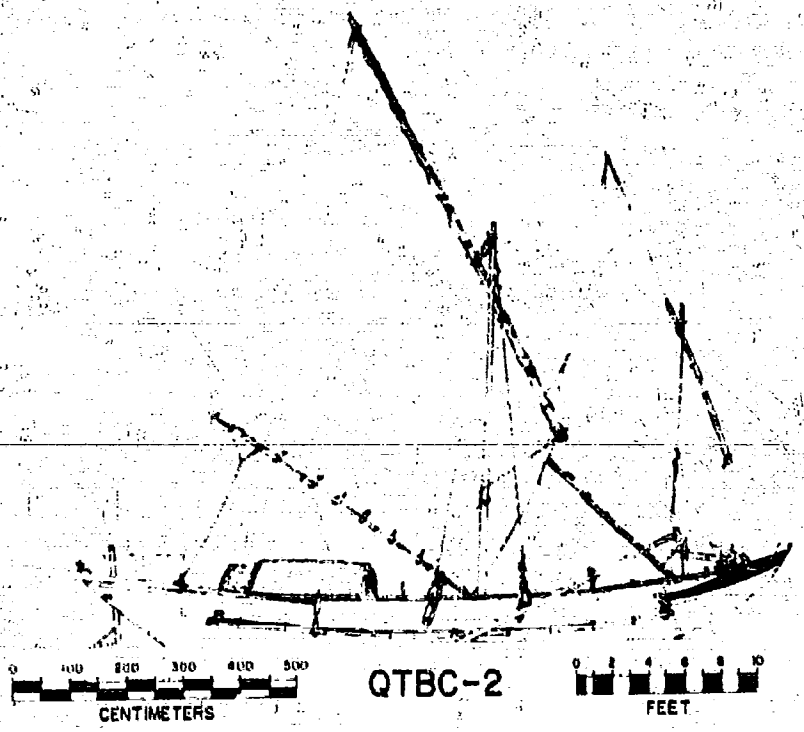


QTBC-2



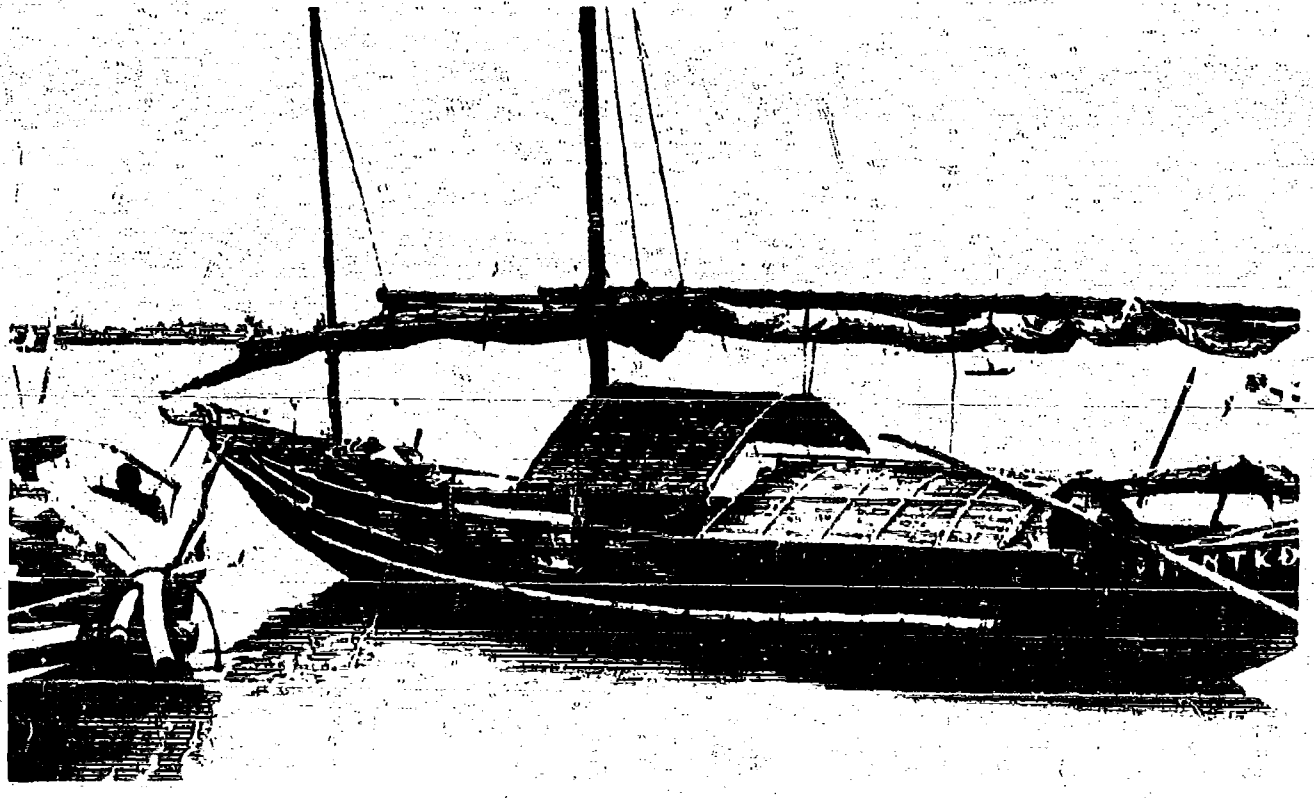


QTBC-2



CHIỀU DÀI	1173 CM.	LENGTH	38.5 FT.
CHIỀU NGANG	274 CM.	BEAM	9 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	40 CM.	EMPTY	1.3 FT.
CÓ HÀNG	98 CM.	LOADED	3.2 FT.
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	76 CM.	EMPTY	2.5 FT.
CÓ HÀNG	18 CM.	LOADED	.6 FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	735 CM.	MAST HEIGHT	24 FT.
ĐOÀN VIÊN	6	CREW	6

QTBC-2



ĐẶC TÍNH TỔNG QUÁT

Thuyền QTBC-2 thường thấy ở vùng lân cận vĩ tuyến 17, nơi phân chia Nam Bắc Việt Nam. Thuyền thuộc loại đánh cá, vỏ bằng gỗ, có ba cột buồm, và sản xuất ở tỉnh Hà Tĩnh, Bắc Việt. Năm 1954, một ít người di cư bằng thuyền QTBC-2 của họ đến quận Trung Lương tỉnh Quảng Trị, và hiện trú ngụ tại một làng nhỏ trên sông Bến Hải, ngay phía Nam vĩ tuyến 17.

Không có tin tức đích xác nào hỏi về nguồn gốc và những sự sửa đổi có thể đã thực hiện, cùng đặc tính điều hành của kiểu thuyền di cư chính gốc. Tuy nhiên, theo báo cáo cho biết, thuyền QTBC-2 và hình ảnh kèm theo đây hoàn toàn không có gì biến cải và vẫn giống như những thuyền thấy ở Hà Tĩnh, Bắc Việt.

GENERAL CHARACTERISTICS

QTBC-2 is seen in the vicinity of the 17th parallel, separating North and South Viet Nam. A three masted, wooden hull fishing craft, this boat is native to Ha Tinh Province, North Viet Nam. In 1954, a small number of refugees migrated in their QTBC-2's to the Trung Luong District of Quang Tri Province where they reside today in a small village on the Ben Hai River, just south of the 17th parallel.

Reliable information concerning the origin, possible modifications, and operating characteristics of the basic refugee boat, was not available. However, the QTBC-2, whose photographs appear here, reportedly has not been modified in any way and is identical to those found in Ha Tinh Province, North Viet Nam.



QTBC-2 stern



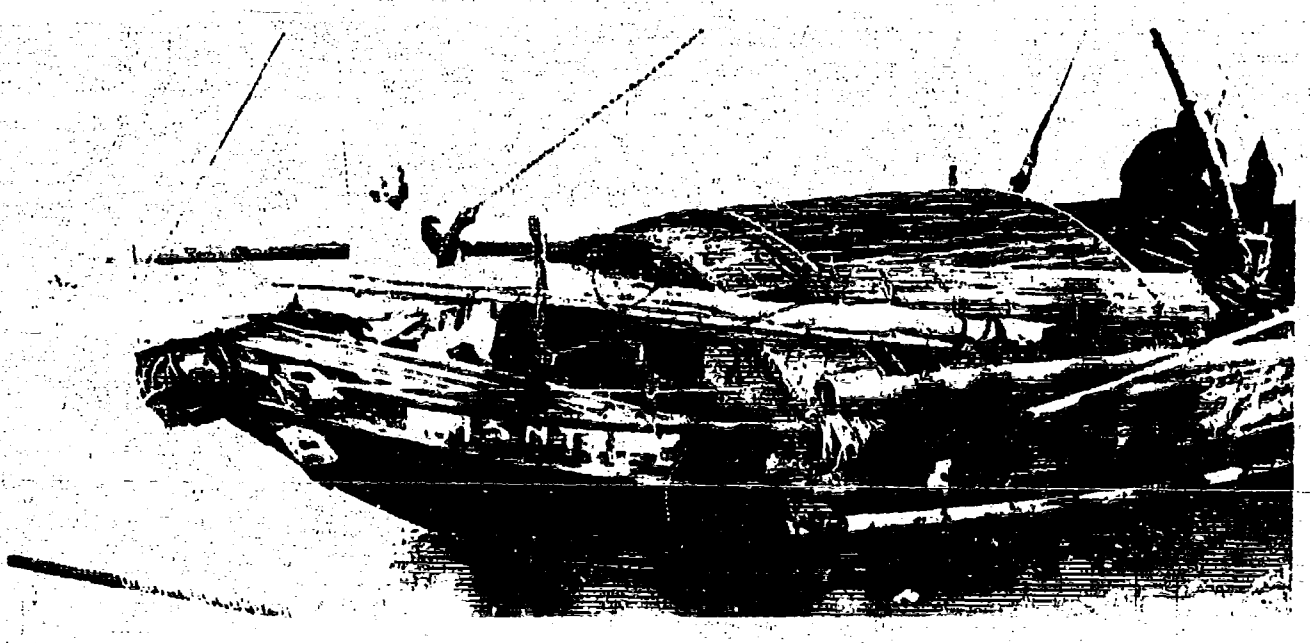
QTBC-2 view amidships

Thuyền QTBC-2 vênh đều lên về phía trước và phía sau, mũi và lái nhọn sắc. Bánh lái kéo dài gắn ở mới ở lái gắn ở bên trong thuyền sát phía lái. Một tấm ván thăng bằng dài và hẹp gắn trong ổ nhỏ ở giữa hai mạn thuyền, ngay phía trước cột buồm mũi. Cả bánh lái lẫn ván thăng bằng đều có thể dùng tay nâng cao hoặc hạ thấp dễ dàng, và hãm chắc ở bất cứ vị thế nào bằng một cây nêm nhỏ.

Ba cánh buồm đều thuộc loại hình thang và cột vào những trụ và sào căng bằng cọc tre. Buồm được dệt bằng sợi lá gồi, và chỉ dùng được từ năm đến sáu tháng.

QTBC-2 has a uniform sheer fore and aft with a sharply pointed bow and stern. Her elongated rudder is housed in a rudder trunk set inboard close to the stern. A long narrow centerboard is housed in a small trunk located on the centerline, just forward of the foremast. Both the rudder and centerboard can easily be raised or lowered by hand and held at any desired position by a small wedge.

The three sails are lugger rigged and secured to yards and booms made of bamboo poles. Woven palm leaf fiber is used in making the sails, which are replaced every five to six months.



Cả cột buồm chính và cột buồm mũi đều gắn ở giữa hai mạn thuyền còn cột buồm lái có thể gắn ở phía sau bất cứ mạn thuyền bên nào nhờ có những lỗ khoan trên các đầu then ngang nhô ra ngoài thuyền, xuyên qua ván mạn. Cột buồm chính có hai dây thép còn cột buồm mũi chỉ có một dây chằng ở mỗi bên. Cột buồm lái không có dây chằng giữ. Thừng gai Ma Ní hoặc nội hóa được dùng làm dây di động, và các dây kéo buồm được luồn qua một bộ ròng rọc đơn trên cột buồm chính. Dây kéo buồm mũi được luồn qua một bánh xe ròng rọc thô sơ trên cột buồm mũi. Ta có thể thấy các buồm được cột ngay trên nóc khoang khi không dùng tới.

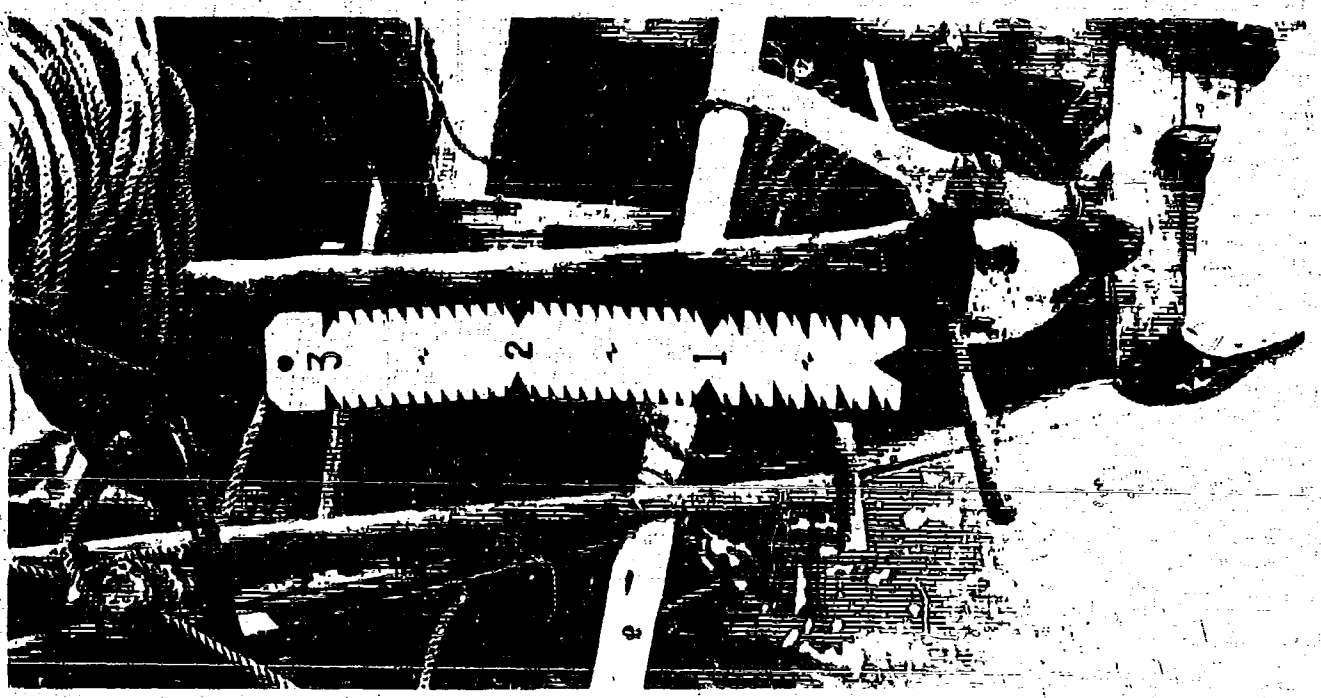
Những cọc tre dài được cột ở ngoài mép mỗi mạn thuyền để treo các tảng đá dùng vào việc cân bằng thuyền. Những cọc này còn dùng làm sào căng phía mũi và lái thuyền khi đánh cá bằng lưới vó.

Tuy vỏ thuyền không sơn, song hai bên mũi, phía gần mớm, được trang trí một cặp mắt trên nền dài vuốt màu xanh lá cây có viền trắng nhỏ. Một máy thả neo kiểu đông phương có viền một dải hẹp màu xanh lá cây ở quanh mép ngoài, được đặt ngang thuyền ở phía mũi.

Both the main and foremast are stepped on the centerline, while the mizzen may be stepped to either quarter through holes drilled in the outboard ends of thwarts projecting through the side planking. Often this mast will be unstepped and carried on deck. The main mast has two wire shrouds and foremast only has one on each side. The mizzen mast has no stays. Manila or local hemp line is used for running rigging, with the halyard reeved through a single block on the main mast. The foresail halyard is reeved through a crudely made sheave on the foremast. The sails may be seen secured horizontally above the shelter cabin when not in use.

Long bamboo poles are secured outboard of the gunwales on each side, from which stone weights are suspended to serve as counterweights. These poles also are rigged as bow and stern sprits when drift net fishing.

Although the hull is not painted, the bow is conspicuously ornamented with a pair of eyes set close to the forepeak, on an elongated green background, outlined with a narrow white border. The bow carries an athwartship anchor tumbler of oriental design with a narrow green band around its outer edges.



Thuyền có hai neo gỗ, thân dài, ngạnh nhọn sắc và chéo góc lối 30 độ. Các ngạnh này được gắn vào đầu neo bằng mộng gỗ. Một thanh gỗ ngắn được luồn qua thân neo để làm then ngang. Để giữ neo gỗ khỏi nổi, một phiến đá nhỏ được buộc vào đầu neo, và một phiến đá khác buộc vào dây neo làm bằng gai Ma Ní dài lối 45 thước.

Những dụng cụ hoặc vật liệu phòng hờ mang theo thường chỉ gồm một số dây chừng mấy trăm bộ bằng sợi gai Ma Ní hoặc nội hóa và vài chiếc lưới để dành. Thuyền không mang theo vật liệu sửa buồm, ngoại trừ một ít gai thô sợi đủ để vá ba bốn lỗ rách nhỏ.

Thuyền không hề có đèn soi đường, bản đồ, hoặc dụng cụ hàng hải.

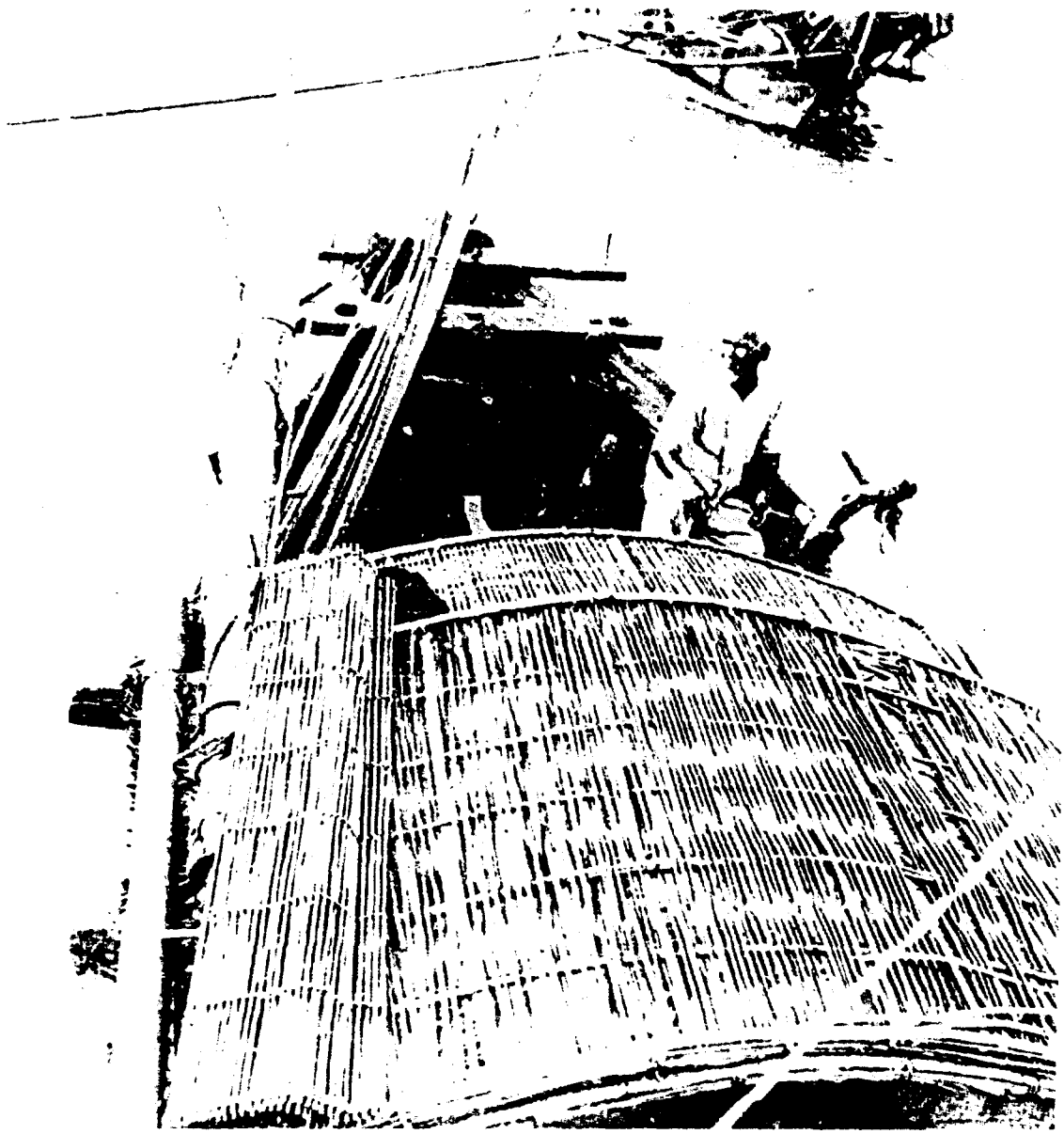
Không một phương pháp hành hải chính thức nào được áp dụng. Khi chài lưới xa bờ trong nhiều ngày, người cai quản thuyền chỉ hoàn toàn trông cậy vào sự quen biết các điểm chuẩn địa thể cùng sự thông thuộc hạn chế của mình về một vài tinh tú.

The two wooden anchors have long shanks with sharply pointed flukes set at approximately a 30 degree angle. These are secured to the crown by wooden pegs. A short wooden dowel is inserted through the crown to serve as a stock. The buoyancy of the wooden anchor is overcome by securing a small stone to the crown and another small stone to the manila rope which is about 150 feet in length.

The only spare parts or material carried will likely be several hundred feet of extra manila or local hemp line, plus several extra fish nets. No materials are carried on board to repair the sails beyond a small amount of coarse hemp sufficient to mend 3 or 4 small tears.

No running lights, radio equipment, navigational equipment, or charts are carried.

None of the methods of formal navigation are used. When fishing far offshore for several days, the captain relies exclusively upon his knowledge of landmarks and upon his limited acquaintance with a few stars.



Ta thường thấy thuyền QTBC 2 có hai mái Hoàng: một nhấc ra được, và một gắn vĩnh viễn vào sườn gỗ đóng lên mép mạn thuyền.

Gia đình ngư phủ thường không ăn ở trên các thuyền di cư này. Theo báo cáo cho Biết, thuyền gồm sáu người, kể cả chủ thuyền, và tất cả đều cư trú ở làng mới của họ tại quận Trung Lương, Tỉnh Quảng Trị, trong những khi không đánh cá.

Two shelter cabins are usually seen on QTBC-2; one portable and the other permanently attached to a wooden frame built on the gunwales.

Families do not live aboard any of these refugee craft. They reportedly have a crew of six, including the owner, with all residing ashore in their new home village in the Trung Luong District of Quang Tri, when not fishing.

Best Available Copy

Khi đi chài lâu, thuyền đem theo những thực phẩm chính của Việt Nam là gạo, muối, cá khô, nước mắm, và phụ thêm bằng cá tươi bắt được; các món này được nấu trên một bếp than củi nhỏ xách đi được. Chừng hơn một trăm lít nước ăn đựng trong những thùng 20 lít thường được mang theo để đi chài trong bảy ngày.

Nên chú ý là thuyền [illegible] các hình kèm đây đã được chụp [illegible] xa khu vực đánh cá bình thường [illegible] về phía Nam, vì bánh lái đã bị nước cuốn đi sau một trận bão trong tuần lễ trước đó. Bị mất bánh lái, thuyền trôi giạt đến ranh giới tỉnh Quảng Nam, và được kéo từ đó về Đà Nẵng để sửa chữa.

ĐÓNG THUYỀN VÀ BẢO TRÌ

Hiện chưa thấy thuyền QTBC-2 nào được đóng ở miền Nam Việt Nam. Những thuyền đóng ở Hà Tĩnh thường cần đến ba người, và hoàn thành trong khoảng một tháng.

Vỏ thuyền làm bằng gỗ "ban lan" là một loại gỗ sản xuất tại Việt Nam và không bị ảnh hưởng nhiều như những thứ gỗ khác bởi các giống mọt hay làm hư hại vỏ thuyền cây trên sông biển địa phương.

Khi đóng vỏ thuyền, trước hết ván cạnh được gắn hết vào với ván đáy, rồi sau mới thêm then ngang và khuôn sườn để uốn giữ cho đúng hình dáng. Thuyền có thể được đóng từ 10 đến 12 khuôn sườn. Mộng gỗ và đinh sắt vuông lớn được dùng xen tiếp nhau tại khắp chỗ. Các đường nối được xảm bằng vỏ trám, và phải cậy đi xảm lại mỗi năm một lần.

Hai tháng một lần, thuyền được kéo lên bãi biển bởi chừng 30 người, và ở đó đáy thuyền được cạo bằng vỏ dừa cứng, đốt bằng lá trám để ngừa rêu cáu, và quét một lớp dầu thảo mộc.

Basic Vietnamese staples of rice, salt, dried fish, and nuoc mam, supplemented by fresh fish are carried aboard for extended fishing trips and prepared over a small portable charcoal burner. About thirty gallons of potable water, in 5 gallon containers, is usually carried for a seven day fishing trip.

It is significant to note that the QTBC-2, shown in the photographs, was in Da Nang, approximately 65 miles south of its normal fishing area, as a result of the rudder having carried away during a gale the previous week. Without a rudder, the boat drifted to the boundary of Quang Nam Province, where she was towed into Da Nang for repairs.

CONSTRUCTION AND MAINTENANCE

No QTBC-2's are known to have been built yet in South Viet Nam. Those built in Ha Tinh Province, North Viet Nam require three men about one month to complete the construction.

The wood in the hull is "Ban Lan", a local Vietnamese hard wood which is not so greatly affected by the wood worms which menace all wooden hull craft in these waters.

The hulls are constructed by first attaching all side planking to the bottom planks and later inserting thwarts and ribs to obtain the desired hull shape. Ten or twelve frames may be used in the construction. Wooden pegs and large square iron nails are used alternately throughout. The seams are caulked with the skin of the Tram Tree, and must be reaved out and re-caulked once a year.

Every two months the junk is hauled up on the beach by approximately 30 men where the bottom is scraped with coconut hull scrapers, charred by burning leaves from the Tram Tree as an anti-fouling measure, and coated with a vegetable oil.

Best Available Copy

CÁCH THỨC ĐIỀU HÀNH

Thuyền QTBC-2 chỉ hoạt động xa bờ tới 25 hải lý trong thời gian từ đầu xuân đến giữa hạ là lúc biển tương đối êm lặng. Trong thời gian này thuyền ở lại ngoài khơi chừng 7 ngày mỗi chuyến. Tuy nhiên nếu không bắt được nhiều cá, lắm lúc thuyền có thể ở ngoài khơi lâu tới 15 ngày. Trong trường hợp này, thuyền thường đậu nghỉ tại bến 5 ngày trước khi trở ra biển.

Từ giữa hạ đến đầu đông, ta thấy thuyền QTBC-2 đánh cá mỗi bữa ở gần bờ lúc ban ngày. Trong những tháng mùa đông, các ngư phủ ở nhà làm việc đồng áng hoặc những việc tương tự tại quận Trung lương, tỉnh Quảng Trị. Khi không dùng, thuyền được kéo lên bãi biển, và để ở đó cho tới lúc mùa lưới năm sau bắt đầu. Việc tu bổ hàng năm được thực hiện trong khoảng thời gian này.

KỸ THUẬT CHÀI LƯỚI

Thuyền QTBC-2 dùng một lưới vét sâu giống kiểu các thuyền DABC-1 a ở Đà Nẵng. Sào cũng phía mũi và lái thuyền gồm hai cọc tre dài chừng 5 thước, chĩa khỏi thuyền để cột dầu dây lưới vào. Bánh lái được kéo lên, buồm xoay dọc giữa hai mạn, và thuyền chạy vét mũi, lưới được kéo ở bên gió thổi. Lưới dài chừng 27 thước, sâu 30 thước, đáy có buộc chì nhỏ cách khoảng nhau chừng 25 phân. Những sào tre dùng với lưới vét thỉnh thoảng cũng được cột ở ngoài mép mỗi bên mạn thuyền, và có buộc đá để cân bằng.

Khi chài lưới ngoài khơi lúc cuối hạ hoặc đầu thu, một lưới nhỏ loại túi thắt được kéo ở phía sau thuyền. Khi chài lưới hàng ngày ở gần quê làng, thuyền không dùng gì để giữ tôm cá bắt được; song trong những chuyến đi chài lâu, thuyền có thể mang theo chừng 250 kí muối cục để dùng vào việc này.

OPERATING PROCEDURES

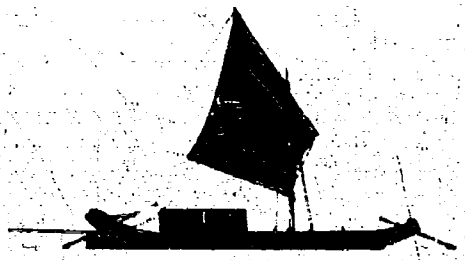
Only from early spring to mid-summer, when the sea is comparatively calm does the QTBC-2 operate out to 25 miles offshore. During this time they will remain at sea for about 7 days each cruise. If they have not been successful in fishing, however, they may frequently remain at sea for as long as 15 days. In such cases, they usually remain in port for a five day rest period before returning to sea.

From mid-summer to the beginning of winter, QTBC-2's are seen fishing daily during daylight hours close to the shore. During the winter months, the fishermen remain at home to work in the fields or do other such jobs in the Trang Luong District of Quang Tri Province. These junks are hauled up on the beach when not in use, remain until the next years' fishing season begins. During this time, an annual overhaul is performed.

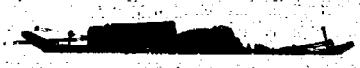
FISHING TECHNIQUES

QTBC-2 uses a deep drag net in the same manner as that of the DABC-1a of Da Nang. The bow and stern sprits consist of two bamboo poles, approximately 15 feet in length, which are extended with the lines of the fish net attached. The rudder is raised, the sails are trimmed to the centerline and the boat sails to leeward dragging the net on the windward side. The net used is about 90 feet long and 100 feet deep, with small weights attached to the bottom at approximately 18 inch intervals. The bamboo sprits used while drift net fishing are sometimes secured outboard of the gunwales on each side and small stone weights are suspended there as required for ballast.

When fishing offshore during the late summer and early fall, a small purse type net is towed astern. No form of fish preservation is used while fishing daily in the close proximity of their home village, but about 500 pounds of coarse salt may be carried for extended fishing trips.

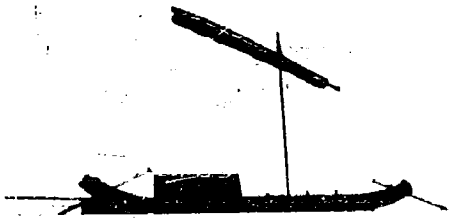


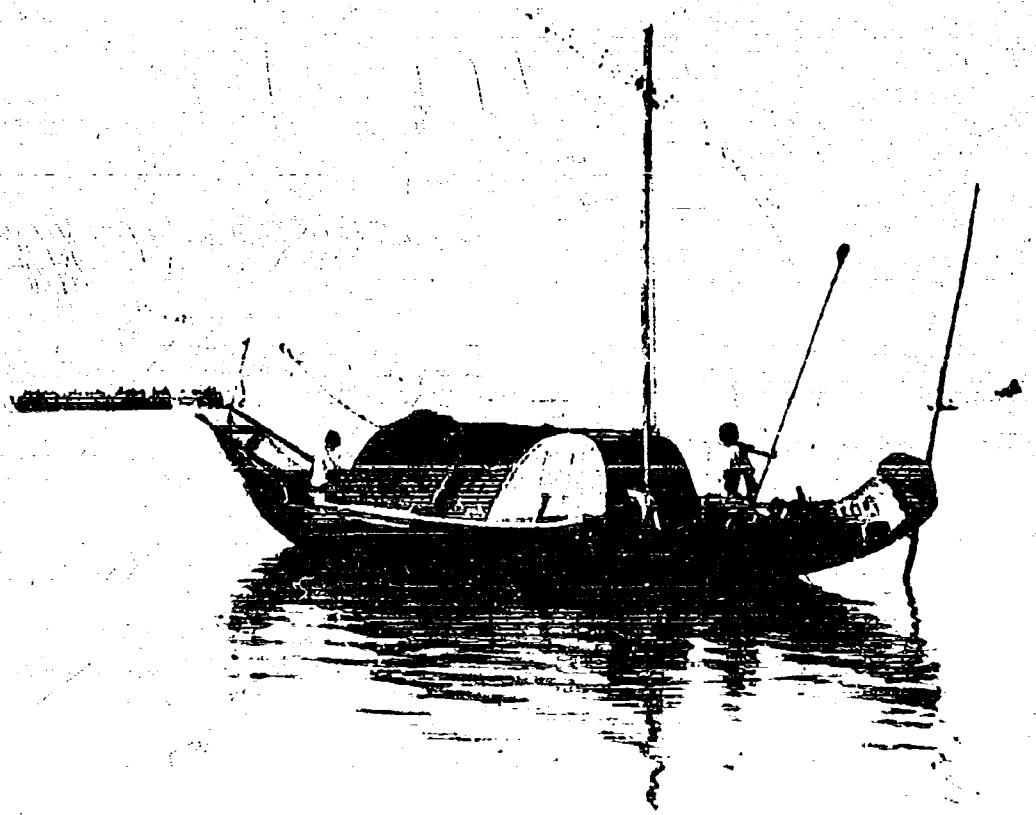
HUBC-1a



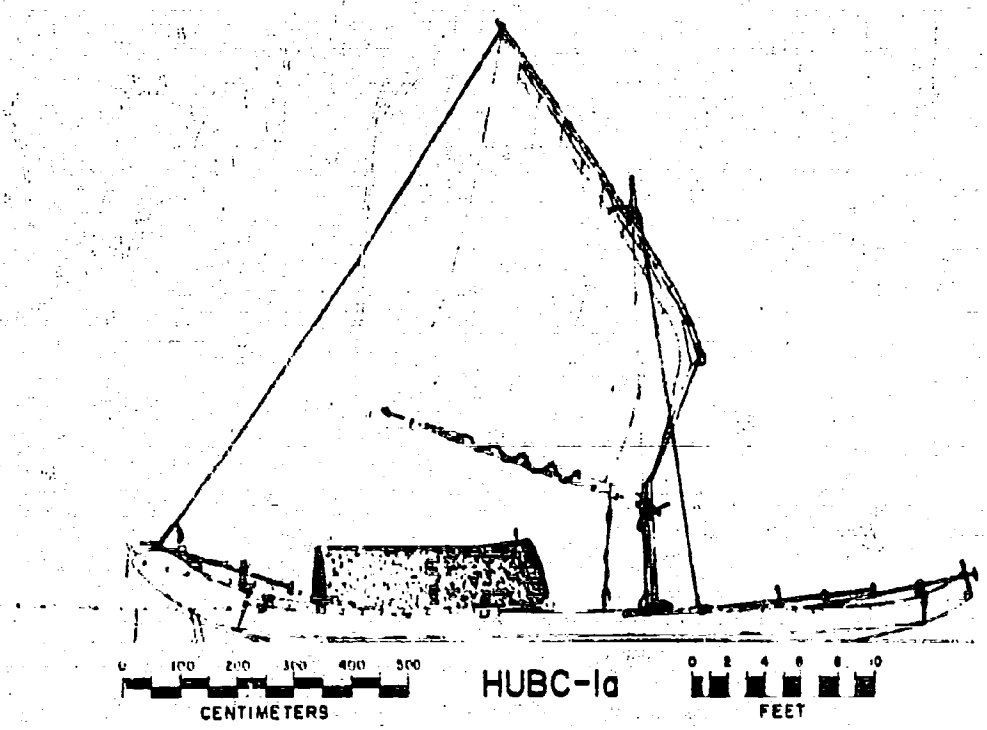
HUBC-1b

HUBC-1

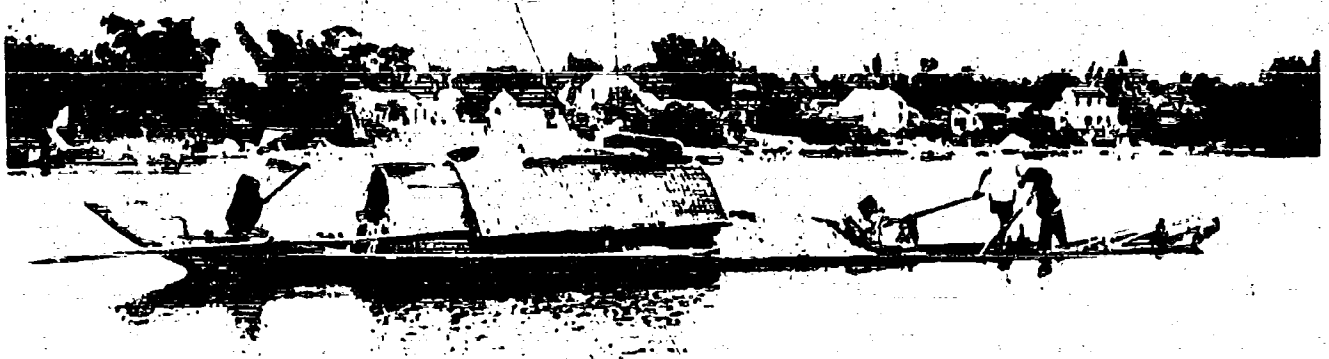




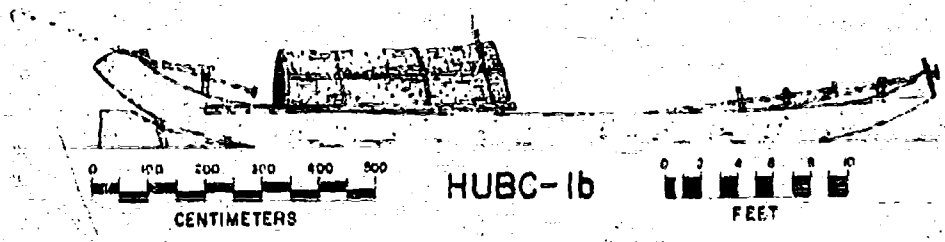
HUBC - 1a



CHIỀU DÀI	683-1408 CM.	LENGTH	22.4-46.2 FT.
CHIỀU NGANG	104-198 CM.	BEAM	4.3-6.5 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	33 CM.	EMPTY	1.1 FT.
CO HÀNG	49 CM.	LOADED	1.6 FT.
MAN TẦU		FREEBOARD	
KHÔNG CO HÀNG	64 CM.	EMPTY	2.1 FT.
CO HÀNG	46 CM.	LOADED	1.5 FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	783 CM.	MAST HEIGHT	25.7 FT.
ĐOÀN VIÊN	5	CREW	5

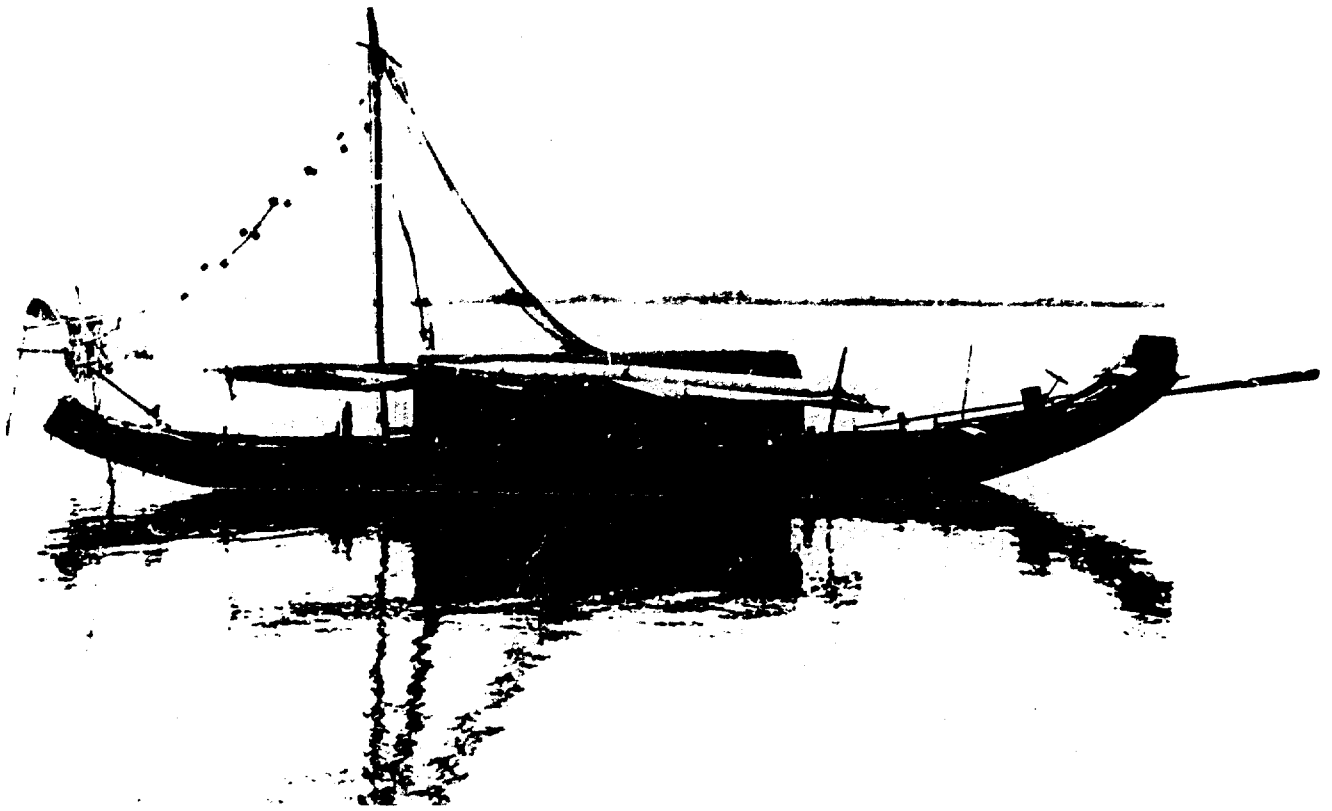


HUBC-1b



CHIỀU DÀI	683-1408 CM.	LENGTH	22.4-46.2 FT.
CHIỀU NGANG	104-198 CM.	BEAM	4.3-6.5 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	33 CM.	EMPTY	1.1 FT.
CÓ HÀNG	49 CM.	LOADED	1.6 FT.
MAN TẦU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	64 CM.	EMPTY	2.1 FT.
CÓ HÀNG	46 CM.	LOADED	1.5 FT.
DOÀN VIÊN	5	CREW	5

HUBC-1



DAC-TINH TONG-QUAT

Thuyền HUBC-1 có điểm đặc-biệt là vỏ thuyền chỉ đóng bằng năm tấm ván vuông-góc thô-sơ và không đều khít, "ghép" với nhau từ phía trong chứ không có gì trét ở ngoài cả. Thuyền này rất thông-dụng trên sông-ngòi, song ít thấy ngoài biển khơi vì không chịu đựng được sóng-gió. Thuyền HUBC-1 xuất-xứ ở Huế. Từ mấy trăm-năm về trước, Loại thuyền này thường gồm những kiểu có sức trọng-tải lớn. Song hiện nay, bề dài toàn-thể thuyền trung-bình chừng 12 thước, và lớn nhất là từ 13 thước rưỡi đến 14 thước rưỡi.

GENERAL CHARACTERISTICS

HUBC-1 construction is unusual in that the hull is formed from 5 poorly squared and loosely fitted planks, which are literally sewn together from the interior, with no external caulking applied. Though widely used on inland water-ways and rivers it will rarely be seen in the open sea, primarily because of its lack of seaworthiness. This strange boat is native to Hue. It has been reported that several centuries ago HUBC-1's of considerably greater tonnage were common; however, present day HUBC-1 average about 40 feet in length over all, with the largest perhaps 45 to 45 feet.



Tuy được trang-bị dây cột cho một cánh-buồm hình thang, và hoạt-động chính là chài-lưới, song thuyền cũng thường được dùng vào việc chuyên-chở, làm đò ngang, hoặc để ở. Hình-dạng thuyền có thể thay đổi khác hẳn nhau tùy theo các sắp-đặt buồm và khoang, song vẫn dễ nhận biết vì dáng dài và thấp, mũi hơi nhô lên, còn lái thì cao trội hẳn.

Mặc-dầu HUBC-1 chính là một thuyền buồm, song ta cũng thường thấy loại thuyền này không chạy bằng buồm, mà được đẩy bằng những mái chèo hoặc cây sào dài. Theo báo-cáo cho biết, nhiều thuyền loại này đã được lắp một động-cơ Nhật loại nhỏ cỡ 6 mã-lực; tuy-nhiên, việc cơ-giới-hóa này đã gây nhiều vấn-đề khó khăn bởi không được kín nước. Điều này cũng dễ-hiểu, vì toàn-thể thuyền chỉ được cột giữ bằng sợi mây, nên cần phải hết sức thận-trọng mới giữ thuyền được nguyên-vẹn, huống-chi lại thêm sức rung của động-cơ nữa.

Although most commonly rigged for one or two lug type sails and used basically for fishing, this boat is also often used as a cargo carrier, ferry, or house boat. The silhouette varies greatly according to sail plan and cabin layout, but is always easily recognizable by its long low lines, with slightly raised bow and prominently raised stern.

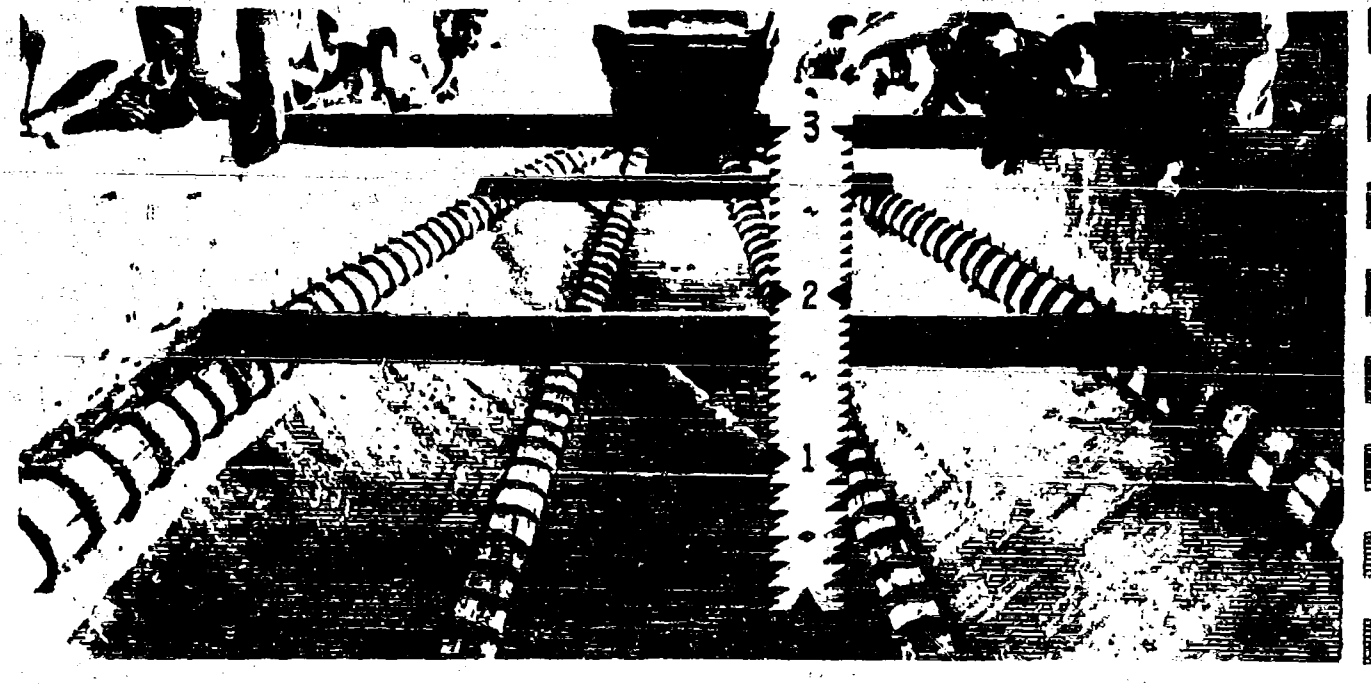
While primarily a sailboat, HUBC-1 is also frequently seen without sails, propelled by long sweeps or poles. Several of these boats were also reported to have been motorized, using a small Japanese six horsepower engine, however, this installation reportedly caused serious problems regarding watertight integrity. This is understandable, since the entire boat is held together by rattan lacing and the most tender care is needed merely to ensure that the boat remains intact, without the additional threat of engine vibration.

ĐÓNG THUYỀN VÀ BẢO-TRÌ

Thuyền HUBC-1 cũng được đóng giống như các thuyền Việt-Nam khác, vì vỏ thuyền chỉ được ghép bằng ván chứ không có "cong" vú "đã". Nhưng trong khi các loại thuyền khác được đóng thêm cong vá đã vào sau, thuyền HUBC-1 chỉ được cột hoặc "khâu" với nhau bằng dây lạt, và chỉ được thêm thanh ngang hoặc cong vá đã khi cần chống-đỡ khoang thuyền.

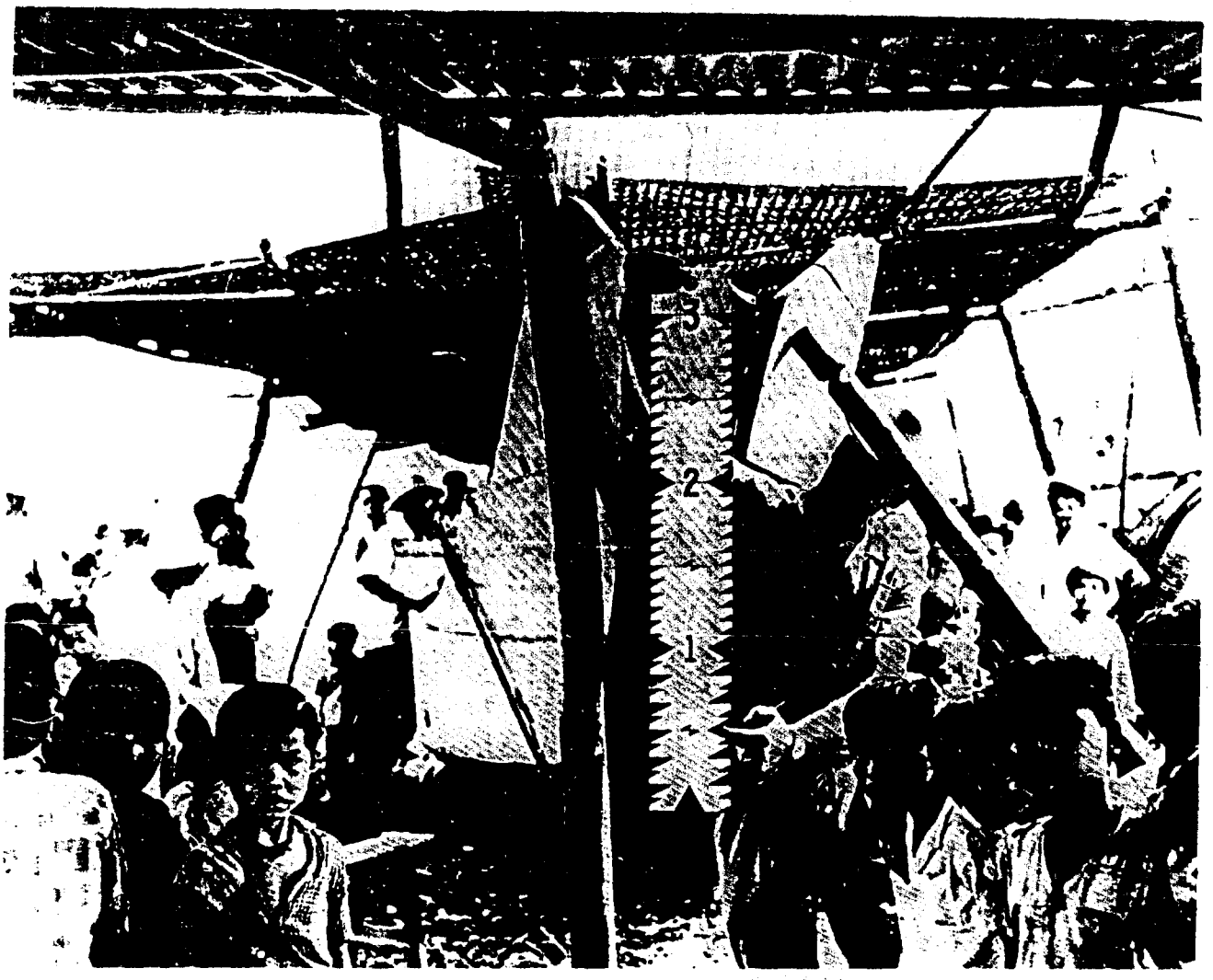
CONSTRUCTION AND MAINTENANCE

Construction of HUBC-1 is similar to that of of other VN boats, since the hull is made by forming the planking without using frames. But while other types later have frames installed, HUBC-1 is laced or sewn together and her only thwarts or frames are added as supports for the cabin.



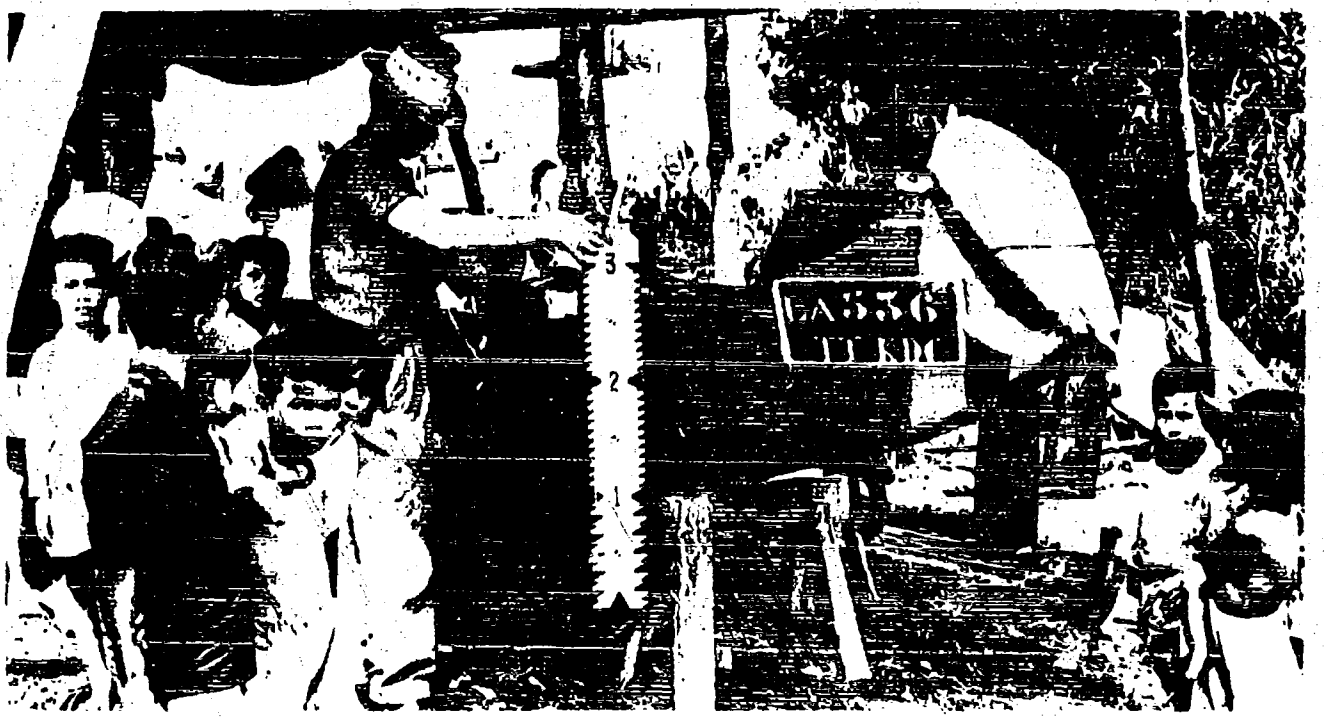
Vỏ thuyền có hai sống, và gồm năm tấm be bằng gỗ chắc màu nâu pha vàng. Các cạnh mỗi tấm be đều được bào phẳng và cắt khuôn sẵn cho đúng với hình dáng thuyền. Một khoan dây kéo tay được dùng để đục những lỗ ở cạnh mỗi tấm be, cách khoảng nhau chừng 15 phân một. Hai tấm be đáy chạy dài suốt dọc thuyền được sắp-đặt để các lỗ khoan giữa sống thuyền nằm ngay hàng với nhau. Đoạn một lớp chất vỏ cây mỏng được trát lên phía trong đường nối, và phủ bằng những nan tre ngắn kết thành bó dọc theo phía trong sống thuyền. Lạt mây được khâu nối qua những lỗ khoan nằm ngay hàng nhau để cột chặt lớp vỏ cây cùng các bó nan tre và ván thuyền vào với nhau.

The hull is of double chine and is constructed from five long planks of a yellowish-brown hard wood. The edges of all planks are beveled and pre-shaped so that they will conform to the desired contour of the hull. A bow drill is used make holes, at approximately six inch intervals, through the edges of all timbers. Two of the bottom planks, extending the full length of the hull, are positioned so that the amidships holes are aligned. Then a thin layer of bark from the mangrove tree is laid over the interior of the seam and covered with short bamboo strips formed into bundles along the inside of the chine. The rattan lacing is sewn through the aligned holes and secures the bark, bamboo bundles and the planking.



Khi khâu nối tới đâu, lại uốn các tấm ván tới đó cho đúng khuôn dáng mong-muốn. Ba tấm ván còn lại cũng được nối vào theo cách trên. Sau khi toàn-thể vỏ thuyền đã được nối liền với nhau, các lỗ khoan còn chỗ nào hở sẽ được bít kín bằng chất vỏ cây hoặc bằng bột tre trộn nhựa thông. Một vài thanh ngang để chống-đỡ nóc khoang được đóng giữ vào thuyền bằng những chốt sắt dài, đuôi xẹp lớn, luồn qua một lỗ khoan ở ván cạnh và thanh ngang. Đoạn một lỗ thứ nhì được khoan thẳng góc với lỗ trước trên thanh ngang để có thể uốn cong hoặc đóng giữ đầu chốt sắt. Sau đó, lỗ khoan này được bít kín bằng một mộng gỗ.

As the sewing progresses the planks are bent to the desired shape. The three remaining planks are attached in the same manner. After the entire hull has been sewn together, any open areas remaining in the holes are plugged with bark from the mangrove tree or with a compound of ground bamboo and resin. The few thwarts installed to support the cabin top are secured with long iron spikes, capped on one end and inserted through a hole drilled in the side planking and thwart. A second hole is then drilled perpendicular to the first hole in the thwart, so that the end of the spike may be bent or "toe-nailed". This hole is later plugged with a wooden peg.



Thuyền có thể đóng xong trong vòng từ hai đến ba tuần, và trị-giá chừng 100 mỹ-kim. Vỏ thuyền thường phải được cạo rửa ba tháng một lần. Vì thuyền chỉ được giữ kín nước từ phía trong, nên phải kiểm-soát luôn-luôn, và có thể sửa-chữa từ phía trong, không cần kéo thuyền lên khỏi mặt nước.

Một bánh lái đơn-giản đặt ở phía trong thuyền tại chỗ vòng phía lái chạy dài xuống dưới vỏ thuyền và treo giữa hai then ngang phía trên trục bánh-lái, với cột lái ở đúng giữa lá bánh-lái. Bánh-lái này có thể nâng cao hoặc hạ thấp dễ-dàng và thường được gỡ ra khi đi ở chỗ nông hoặc khi tháo hạ cột buồm. Một mái chèo to bản ở mạn bên phải phía sau thuyền thường được dùng thay bánh-lái.

Construction is accomplished in two to three weeks at a cost of about $100. The hull normally requires scraping every three months. Since the water-tightness is secured only from the interior of the junk, it must be checked frequently and can be corrected from the inside, without the necessity of hauling the craft clear of the water.

A single inboard rudder formed to the curvature of the stern extends below the hull and is suspended between two cross beams above the rudder trunk, with the rudder post centered equidistant on the rudder blade. It may be easily raised or lowered and will frequently be removed in shallow water or when the masts are removed. A large sweep on the port side aft will frequently be seen being used as a substitute for the rudder.





Thuyền HUBC-1 không thấy mang neo, mà phần nhiều chỉ cột vào những sào tre cắm xuống lòng sông ở phía mũi và lái.

Một khoang thuyền hình bầu-dục dài chừng hai thước rưỡi được dựng bằng phên đan và phết kín bằng dầu thảo-mộc. Số khoang này không nhất-định trên mỗi thuyền HUBC-1, và ta có thể thấy nhiều thuyền mang tới sáu khúc khoang mà không khúc nào được gắn chặt vào vỏ thuyền. Khi chuẩn-bị đi chài-lưới hoặc chở hàng, thuyền có thể xếp chồng nhiều khúc vào một khoang hoặc có thể gỡ hết khoang bỏ lại bãi, khiến hình-dáng thuyền đổi khác hẳn.

Vỏ thuyền thường không được sơn hoặc vẽ mắt, song ta thấy một số ít thuyền có sơn mầu xanh lá cây, xanh lơ, hoặc vàng tươi ở đầu mép mạn thuyền nhô sau lái.

None of the HUBC-1's are known to carry anchors and will most often be seen moored to bamboo poles stuck into the river bed at the bow and stern.

An oval shaped shelter cabin approximately 8 feet in length is made of woven bamboo strips and sealed with vegetable oil. Any number of these cabins may be seen on the HUBC-1 and it is not uncommon to see the entire hull covered with up to six sections, none of which are secured to the hull. When making preparations to go fishing or to haul cargo, several sections may be stacked upon one cabin or all sections may be removed and left on the beach, thus presenting a variable silhouette.

While the hull was not observed to be painted nor adorned with eyes, a small percentage will be observed with gunwale extensions on the stern painted a bright green, blue, or yellow.





Thuyền HUBC-1 không thấy mang neo, mà phần nhiều chỉ cột vào những sào tre cắm xuống lòng sông ở phía mũi và lái.

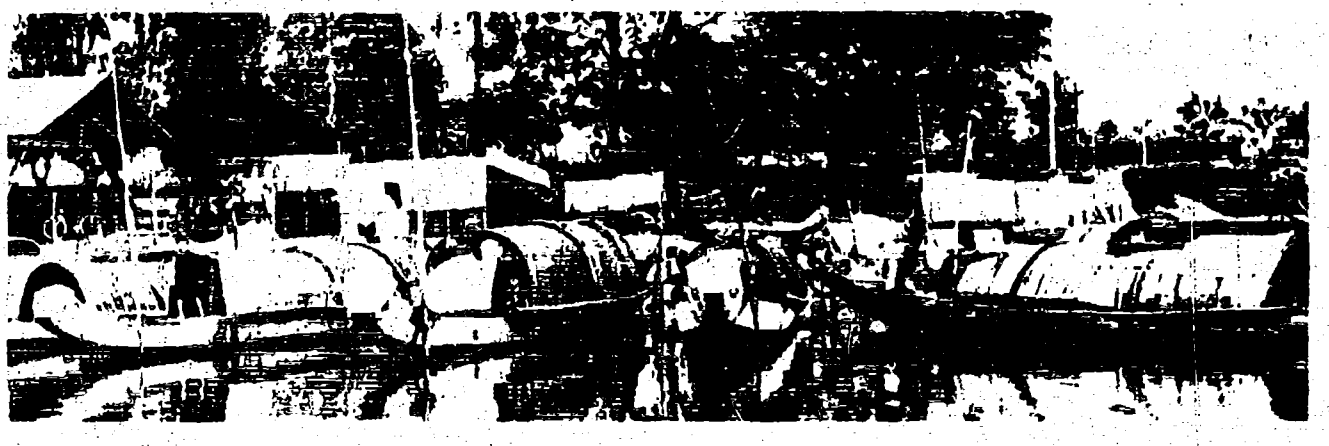
Một khoang thuyền hình bầu-dục dài chừng hai thước rưỡi được dựng bằng phên đan và phết kín bằng dầu thảo-mộc. Số khoang này không nhất-định trên mỗi thuyền HUBC-1, và ta có thể thấy nhiều thuyền mang tới sáu khúc khoang mà không khúc nào được gắn chặt vào vỏ thuyền. Khi chuẩn-bị đi chài lưới hoặc chở hàng, thuyền có thể xếp chồng nhiều khúc vào một khoang, hoặc có thể gỡ hết khoang bỏ lại bờ, khiến hình-dáng thuyền đổi khác hẳn.

Vỏ thuyền thường không được sơn hoặc vẽ mắt, song ta thấy một số ít thuyền có sơn mầu xanh lá cây, xanh lơ, hoặc vàng tươi ở đầu mép mạn thuyền nhô sau lái.

None of the HUBC-1's are known to carry anchors and will most often be seen moored to bamboo poles stuck into the river bed at the bow and stern.

An oval shaped shelter cabin approximately 8 feet in length is made of woven bamboo strips and sealed with vegetable oil. Any number of these cabins may be seen on the HUBC-1 and it is not uncommon to see the entire hull covered with up to six sections, none of which are secured to the hull. When making preparations to go fishing or to haul cargo, several sections may be stacked upon one cabin or all sections may be removed and left on the beach, thus presenting a variable silhouette.

While the hull was not observed to be painted nor adorned with eyes, a small percentage will be observed with gunwale extensions on the stern painted a bright green, blue, or yellow.



CÁCH ĐIỀU-HÀNH

Thuyền HUBC-1 thường đi từng toán đông trong vùng thành-phố Huế và Quảng-Trị, và từng đoàn nhỏ hoặc lẻ-tẻ trên sông-ngòi tỉnh Thừa-Thiên. Thỉnh-thoảng, khi bể êm-lặng trong nhiều ngày liền, ta có thể thấy đông thuyền HUBC-1 rời sông-ngòi để ra biển khơi tìm các bầy cá. Tuy-nhiên các thuyền này thường chỉ hoạt hành ở gần đất liền hay cửa sông yên tĩnh, chứ không bao giờ ra xa khơi quá 10 hải-lý.

Thuyền HUBC-1 hoạt-động quanh năm trong việc chài-lưới, và thường khởi hành đến vùng chài-lưới đã lựa-chọn trước khi mặt trời mọc và trở về trước khi mặt trời lặn.

Thuyền HUBC-1 dùng trong việc chở hàng và hành-khách thường chỉ hay thấy trên sông Hương ở Huế vào lúc ban ngày. Các thuyền này có sức trọng-tải tối-đa ước-lượng 4 tấn, và thường chuyên-chở cát, sỏi, rong biển, than-đá, than-củi, hoặc những vật nặng-nề tương-tự. Khi chở hàng, ta thường thấy thuyền mang nặng đến nỗi sàn thuyền gần như bị ngập nước.

Thủy-thủ trên thuyền HUBC-1 không dùng một dụng-cụ hàng hải nào, và chỉ di-chuyển trên sông-ngòi nhờ thông-thạo các chiều sâu, chỗ cạn, cùng những điểm chuẩn quen-thuộc trên đất liền phần nhiều thâu-thập được vì đã sống suốt đời trên một thuyền loại này.

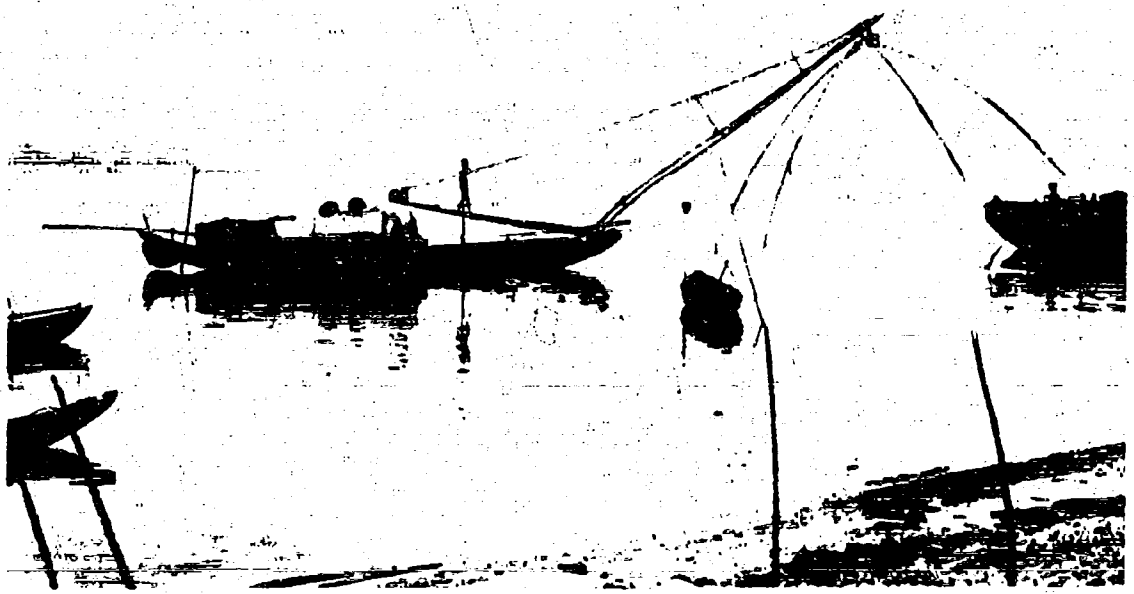
OPERATING PROCEDURES

The HUBC-1 will be seen in large groups in the cities of Hue and Quang Tri, and in smaller fleets or individually on the rivers and inland waterways of Thua Thien Province. On occasions, when the open sea has been calm for several consecutive days, one may see many of the HUBC-1's leaving the inland waterways for the open seas in search of schools of fish. However, they will remain in the close proximity of the protected inland waters, never venturing more than 10 miles seaward.

Throughout the year HUBC-1's will be seen engaged in fishing, normally departing for their chosen fishing areas prior to sunrise and returning prior to sunset.

Those HUBC-1's engaged in hauling cargo and passengers will normally be seen only on the River of Perfumes at Hue during daylight hours. Their maximum cargo capacity is estimated at 4 tons and consists usually of sand, gravel, seaweed, coal, charcoal, wood, or similar bulk items. When carrying cargo, it is not uncommon to see the HUBC-1 loaded to a point where its decks are almost awash.

No aids to navigation are used by the crewmen of the HUBC-1, who travel on the rivers and inland waters with a thorough knowledge of the depths, shoals, and known landmarks, frequently acquired by a lifetime aboard one of these junks.



KỸ-THUẬT CHÀI-LƯỚI

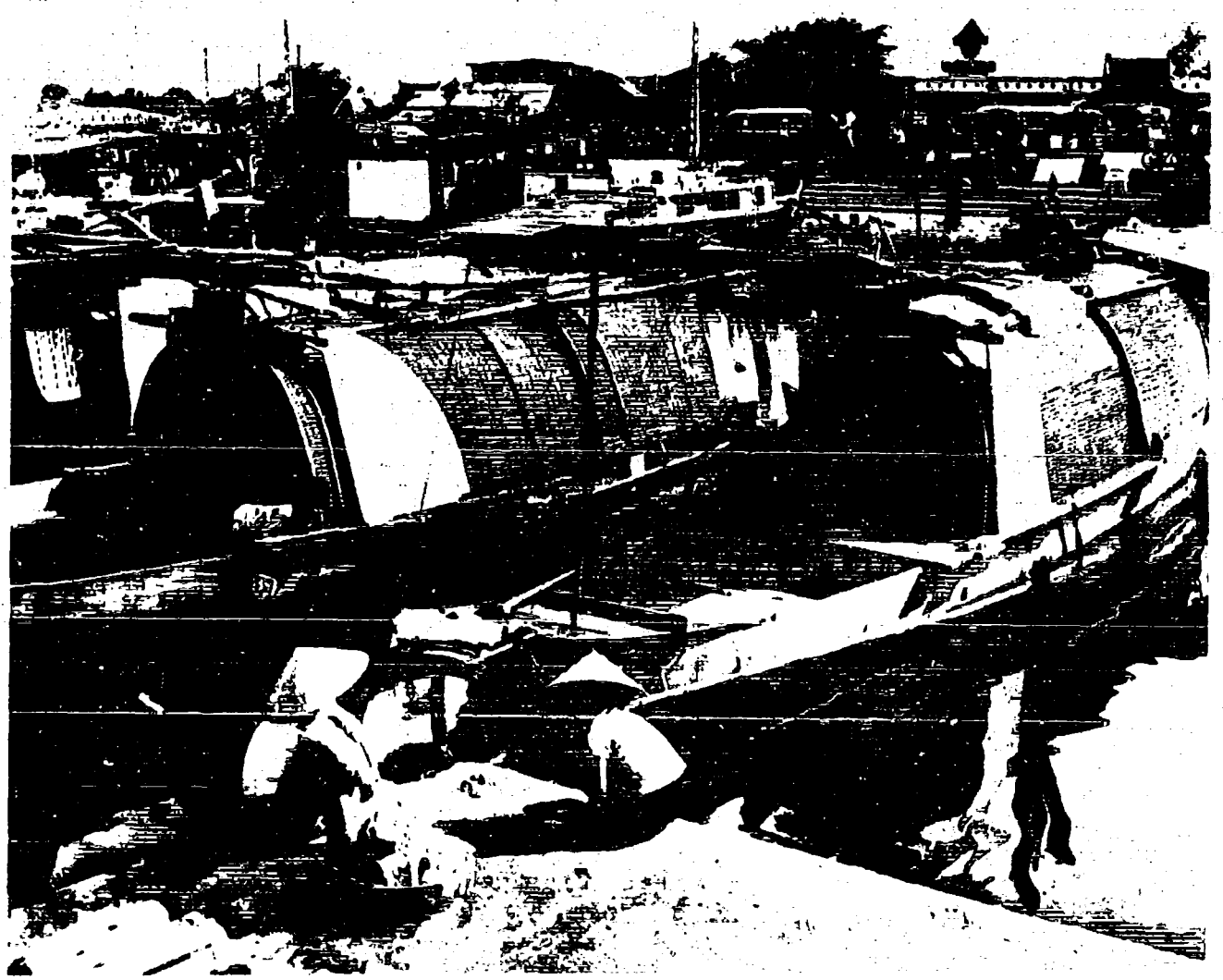
Việc chài-lưới chỉ được thi-hành nhờ dùng lưới kéo ở sau lái hoặc giữa hai thuyền. Thỉnh-thoảng thuyền HUBC-1 cũng dùng một loại lưới khác là lưới vó bằng hai cách. Cách thứ nhất là cột một lưới nhỏ ở giữa hai cây tre dài chĩa từ mũi thuyền về phía trước thành hình chữ "V"; một que sắt nhỏ đóng chặt vào mũi thuyền được luồn qua các cây tre để dùng làm trục nhấc cao hoặc hạ thấp lưới. Cách thứ hai là dùng một khung tre lớn hơn, xoay lên xoay xuống ở phía mũi, có buộc đá de cân-bằng ở trên thuyền, và đầu phía trước có cột hai cây tre hình chữ "X" để treo một lưới vó hình vuông. Ta thường thấy, một hoặc hai ngư-phủ bước lên sàn cân-bằng để giúp vào việc nhấc lưới lên. Các loại lưới vó này thường chỉ thấy trên sông-ngòi thôi.

Đôi khi tôm cá cũng được ướp giữ bằng đá, song phần nhiều các ngư-phủ thường không dùng phương-tiện gì để ướp giữ tôm cá bắt được cả.

FISHING TECHNIQUES

Fishing is done exclusively by nets which may be towed astern or between two junks. Another form of net occasionally seen on the HUBC-1 is a dip net used in two variations. One method is to secure a small net between two long bamboo poles extended in a "V" shape from the bow, where a small steel rod attached to the bow is inserted through the bamboo poles to serve as a pivot in raising or lowering the net. The second method is a larger bamboo frame, hinged at the bow, with stones attached as counterweights on board, while additional bamboo poles are lashed to the forward end in an "X" shape, from which the square shaped dip net is suspended. Frequently one will observe one or two of the crewmen walking up the counterweight platform to assist in raising the net. These dip nets will be seen on the rivers and inland waterways only.

Ice will occasionally be used to preserve the fish when caught, although most of the fishermen use nothing to preserve their catch.

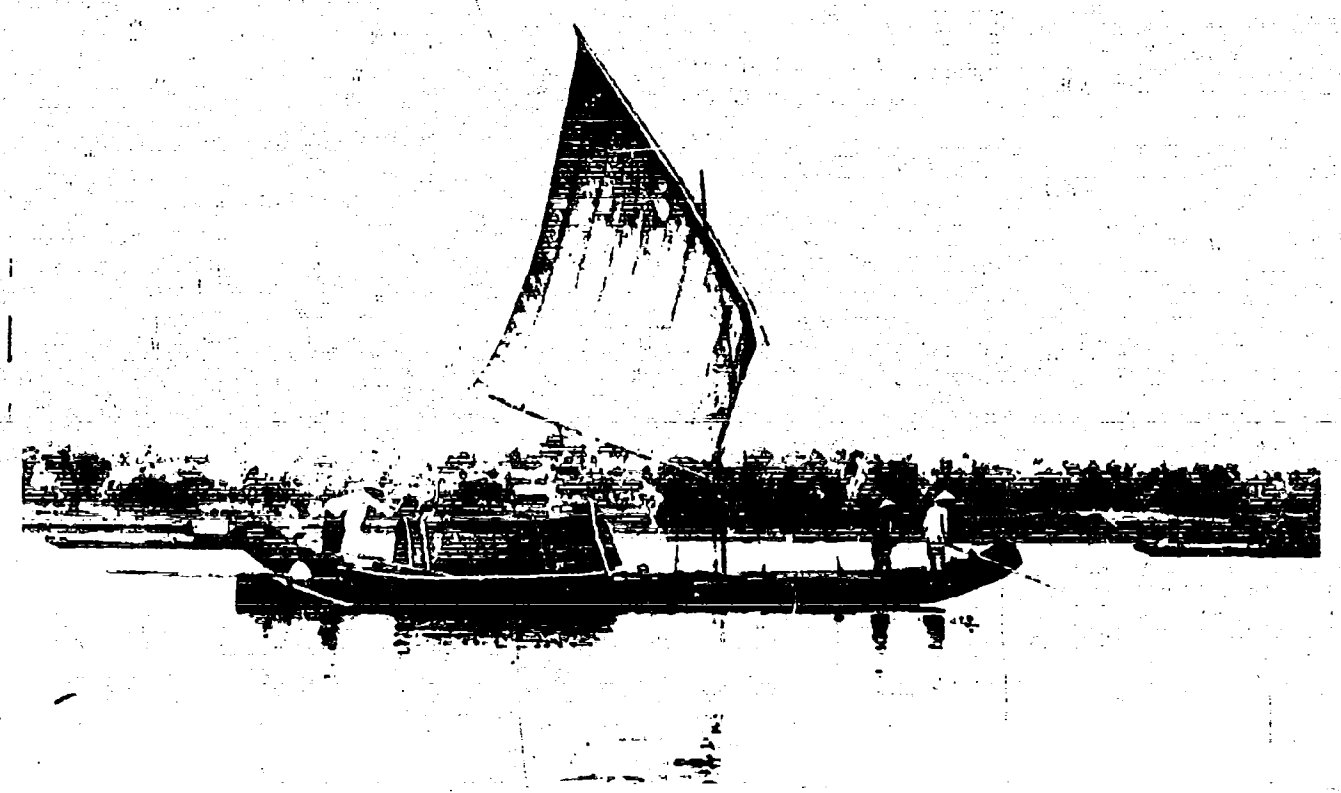


PHƯƠNG TIỆN ĂN Ở

Thuyền HUBC-1 thường được dùng làm chỗ ở cho một gia-đình. Nhiều thuyền loại này đặc-biệt chỉ để làm nhà ở cho một số dân-cư vùng Huế và Quảng-trị sanh-sống bằng nông-nghiệp hoặc các nghề khác, chứ không dùng vào việc chài-lưới hoặc chở hàng bao giờ cả. Đôi khi ta có thể thấy hai gia-đình gồm cả thảy từ tám đến mười người cùng ăn ở trên một thuyền. Cơm nước được nấu bằng bếp củi hoặc than củi, và gồm những món chính là cơm, cá, và nước mắm.

LIVING ACCOMMODATIONS

More often than not HUBC-1 will be used as a family home. Many of them will be used exclusively as house boats by residents of Hue and Quang Tri who are engaged in farming or other vocations, thus being used neither for fishing or hauling cargo. It is not uncommon to see two families totaling eight to ten people living aboard. Food is prepared on wood or charcoal braziers and consists mainly of rice, fish, and nuoc mam.



ĐẶC-TÍNH RIÊNG-BIỆT CỦA CÁC LOẠI THUYỀN HUBC-1a và HUBC-1b

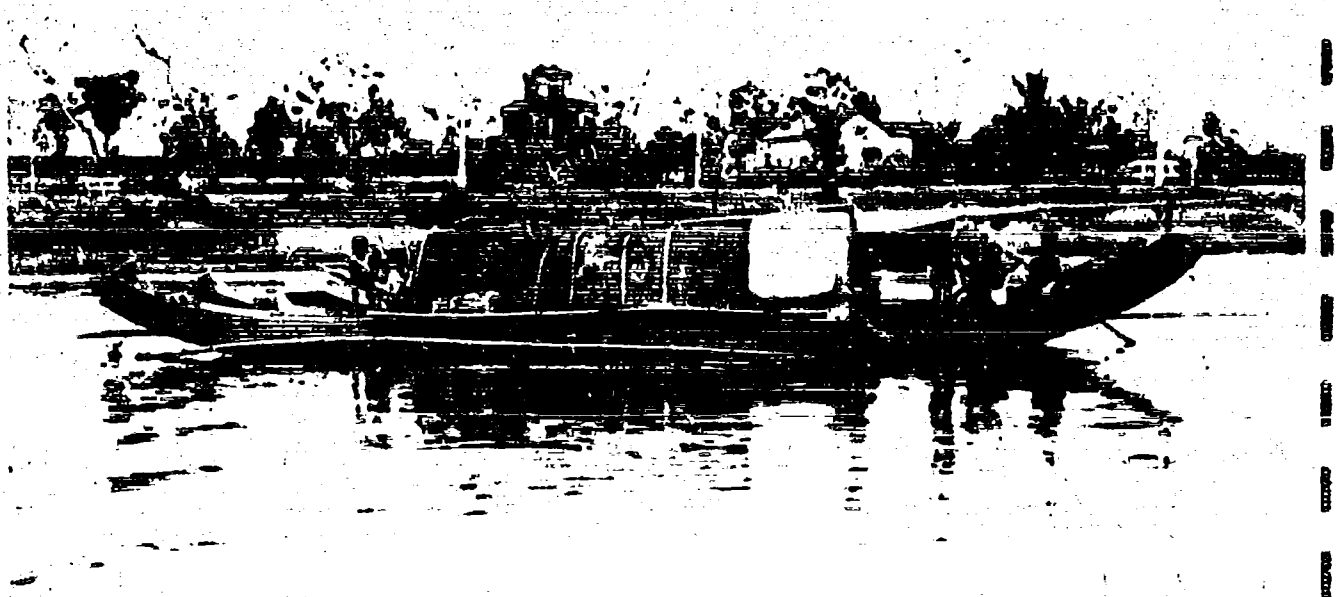
Thuyền HUBC-1a có thể mang một hoặc hai buồm, song trường-hợp một cánh-buồm hình chữ-nhật thường hay thấy nhiều nhất. Thuyền được trang-bị một bánh-lái ở sau chỗ vòng phía lái; bánh-lái này có khi thấy lắp vào thuyền, có khi không. Bánh-lái có thể nâng cao hoặc hạ thấp rất dễ-dàng, và thường được tháo ra khi thuyền đi ở chỗ nông để thay-thế bằng một mái chèo gắn ở mạn phải phía sau thuyền. Ta thấy có thuyền gắn khoang, có thuyền không.

Khi mang buồm, thuyền phần nhiều được dùng để chài-lưới trên sông-ngòi, hoặc đôi khi để chở hàng.

SPECIFIC CHARACTERISTICS OF THE HUBC-1a AND HUBC-1b

The HUBC-1a may be seen with either one or two sails, though a single rectangular lug sail will be most commonly seen. It is outfitted with a rudder, which follows the curvature of the stern and may be seen with or without the rudder installed. This rudder may be raised or lowered quite easily and will frequently be seen removed when sailing in shallow waters, at which time a sweep attached to the port side aft will be used as a substitute. It may be seen with or without a shelter cabin attached.

When rigged with sails, it will most commonly be used for fishing on the inland waterways or occasionally used for hauling cargo.



HUBC-1b

Thuyền HUBC-1b có thể dễ nhận-biết vì không có buồm và hình-dáng dài phẳng, phía trên trống không hoặc có gắn từ một đến sáu khoang thuyền mang đi mang lại được. Hiện chưa ai thấy một thuyền HUBC-1b nào có gắn bánh-lái cả.

Thuyền thường được dùng nhiều nhất để làm nhà ở cho nông-phu, hoặc để chuyên-chở hàng-hóa và hành-khách.

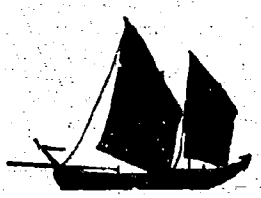
Tuy thuyền buồm HUBC-1a và thuyền chèo tay HUBC-1b trông hình-dáng khác nhau, song ta có thể sửa loại thuyền này thành thuyền kia rất dễ-dàng bằng cách trang-bị thêm hoặc tháo gỡ các bộ-phận buồm và sắp-đặt lại phần khoang thuyền.

HUBC-1b

The HUBC-1b may be easily identified by the absence of any sails and by the long horizontal silhouette, which may be unobstructed or covered with up to six portable shelter cabins. None of the HUBC-1b's have been observed with a rudder installed.

It will most commonly be seen as a houseboat for farm laborers or engaged in hauling cargo or passengers.

While HUBC-1a, the sailboat, and HUBC-1b, propelled by sweeps, present a different silhouette, it is a simple matter to convert from one to the other merely by adding or removing the sailing rig and by modifying the cabin arrangement.

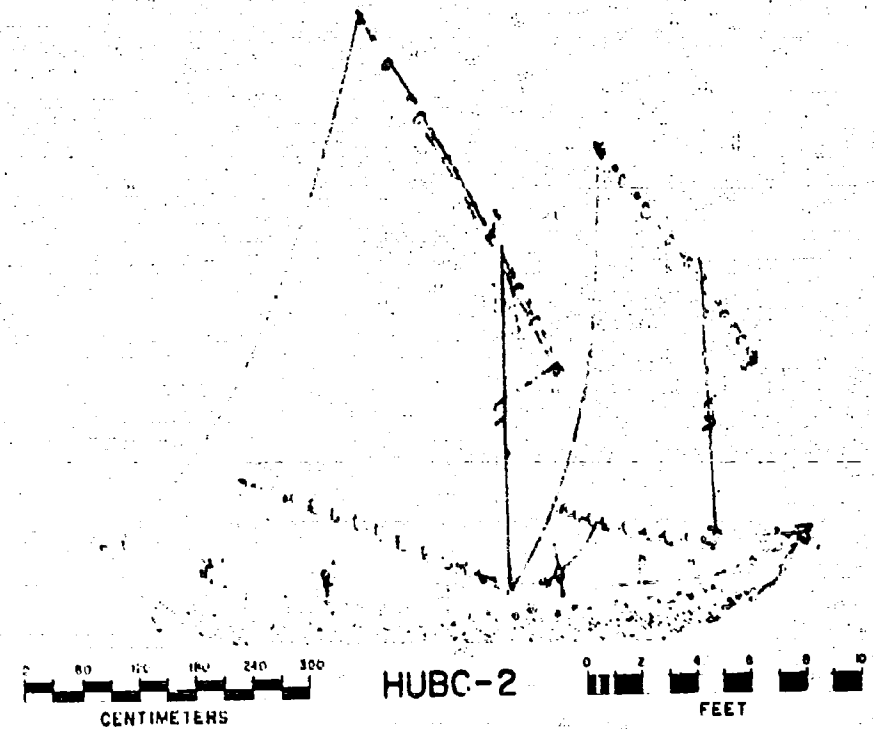


HUBC-2



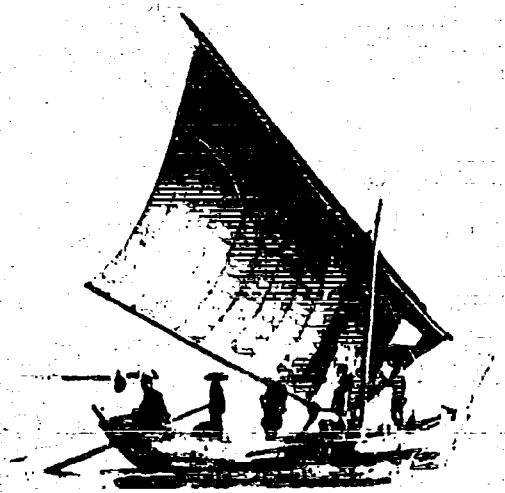


HUBC-2



CHIỀU DÀI	798 CM.	LENGTH	26.2 FT.
CHIỀU NGANG	174 CM.	BEAM	5.7 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	40 CM.	EMPTY	1.3 FT.
CÓ HÀNG	61 CM.	LOADED	2 FT.
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	61 CM.	EMPTY	2 FT.
CÓ HÀNG	40 CM.	LOADED	1.3 FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	479 CM.	MAST HEIGHT	15.7 FT.
ĐOÀN VIÊN	6	CREW	6

HUBC-2



ĐẶC-TÍNH TỔNG-QUÁT

Thuyền HUBC-2 cốt dùng để đánh cá ở ven biển và sông-ngòi tại vùng Quảng-Trị và Thừa-Thiên.

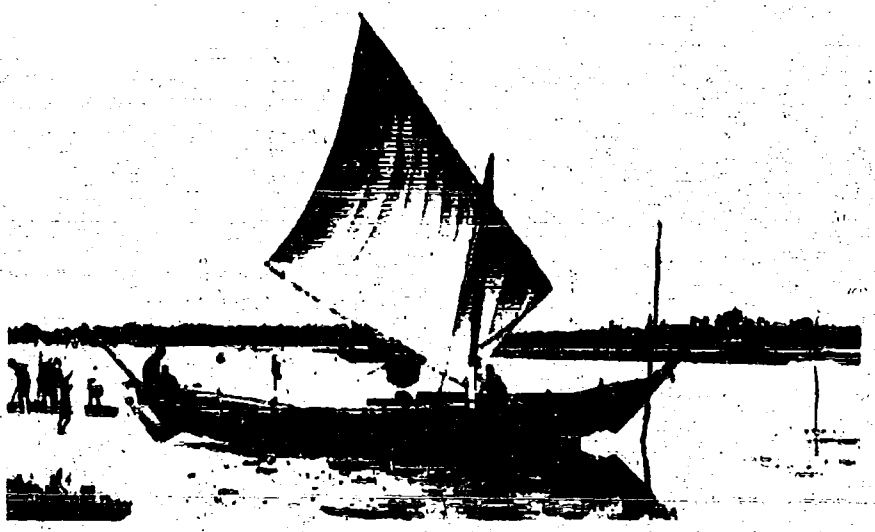
GENERAL CHARACTERISTICS

HUBC-2 is used primarily for fishing along the coastal and inland waters of Thua Thien and Quang Tri Provinces.



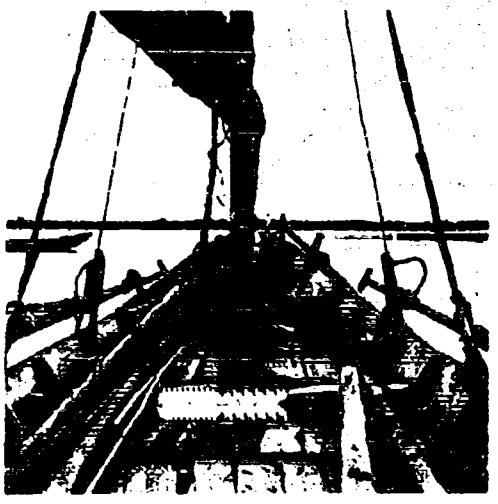
Đáy thuyền đan bằng tre giống như thuyền DABC-1. Thuyền HUBC-2 có những đặc-tính để nhận biết là mũi thuyền nhọn-hoắt và cong vênh lên, mỗi mạn-thuyền làm bằng một mảnh ván liền, và một bánh-lái lắp vào một cốt lái; bánh-lái này có thể tháo rời ra được.

This junk has a woven bamboo bottom identical to that of the DABC-1. Distinctive characteristics of HUBC-2 are a pronounced sheer accentuating the sharply pointed bow and stern and a removable rudder fitted into a grooved sternpost.



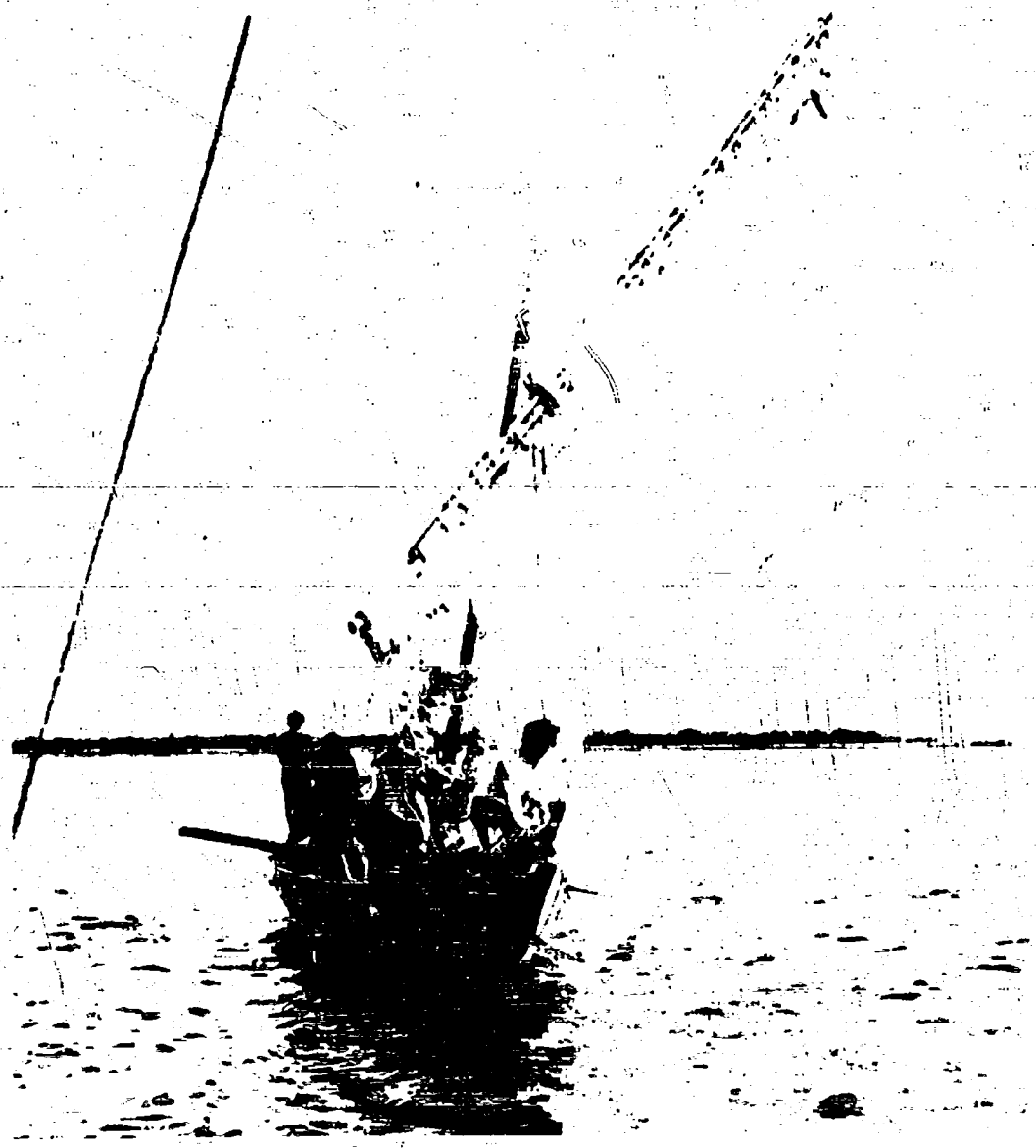
Các thuyền HUBC-2 ở Quảng-Trị có một tấm ván mũi gắn vào cột mũi có khía rãnh, còn các thuyền ở Thừa-Thiên thì ván đóng hai bên mạn lại phủ qua cột mũi làm thành một đường khe hẹp có thể đóng ván mũi vào được nếu sửa-đổi lại đôi chút.

HUBC-2's from Quang Tri Province have a stemboard inserted into a grooved stempost, while those from Thua Thien Province will be seen with side planking overlapping the stempost to form a narrow slot, which could possibly house a stem board with minor modification.



Trên cấn-bản thuyền HUBC-2 cũng được đóng và bảo-trì tổng-quát giống như thuyền DABC-1. Thuyền chỉ có một thanh khuôn để đóng ván mạn-thuyền, hai đầu được gắn những mẩu gỗ đẽo ngắn để tăng thêm mỏ nhọn của mũi và lái.

The general construction and maintenance of HUBC-2 is essentially the same as found with the DABC-1 class. Only one timber, however, is used for side planking, which is capped at the bow and stern with short tapered fairings to increase the peak of the bow and stern.



Thuyền có thể sử-dụng được hai cánh-buồm, song thường chỉ thấy chạy bằng một cánh. Cột buồm chính có một dây chằng ở mỗi bên, còn cột buồm mũi không có dây nào. Thuyền thường mang theo một neo bằng gỗ. Một cục đá nhỏ được luồn vào một lỗ hổng trên thân neo và cột vào thân neo ở ngay dưới tay ngang. Có báo-cáo cho biết đã gặp thuyền HUBC-2 gắn động-cơ, song toán quan-sát đã ngoại vẫn chưa hề trông thấy.

Capable of working two sails, she will most often be seen operating with only one. The main mast has one shroud on each side; the foremast has none. One wooden anchor is usually carried. This anchor has a small stone lashed to the crown, just below the stock, which is inserted through a hole in the anchor crown. A very small number of HUBC-2's are reported to be motorized.



Tuy vỏ thuyền không được sơn, song đa-số các thuyền HUBC-2 quanh vùng Huế đều có sơn một con mắt tròn nhỏ ở mỗi bên mũi thuyền. Thuyền HUBC-2 thường không có khoang, vì phần nhiều các gia-đình ngư - phủ đều ở trên bờ, trong một làng chài-lưới nhỏ.

Although the hull is not painted, the majority of HUBC-2's in the vicinity of Hue have a small round eye painted on each side of the bow. Shelter cabins are not usually found on these junks, since most families reside ashore in one of the small fishing villages.



CHI-TIẾT DIỀU-HÀNH

Các thuyền HUBC-2 rời bến đi chài vào lúc xẩm-tối và trở về khoảng giữa chiều hôm sau. Từ mùa xuân cho tới cuối mùa thu, ta có thể thấy thuyền chài-lưới xa tới 20 hải-lý ngoài khơi tỉnh Thừa-Thiên hoặc Quảng-Trị. Đến mùa đông, thuyền hoạt-động trên sông-ngòi. Thuyền hải hành căn-cứ vào các điểm-chuẩn quen biết trên mặt đất, vị-trí các sao đã thuộc, cùng các giòng nước của sông hoặc biển. Thuyền không hề sử-dụng một loại dụng-cụ hàng-hải, đèn soi đường, hoặc vật-dụng nào khác, mặc-dầu đôi khi cũng có thể mang theo một đèn bão đốt dầu. Trên thuyền không đem theo những bộ-phận thay-thế hoặc vật-liệu mắc buồm phòng-hờ, vì các việc sửa-chữa đều được trù-liệu thi-hành tại bến.

KỸ-THUẬT CHÀI-LƯỚI

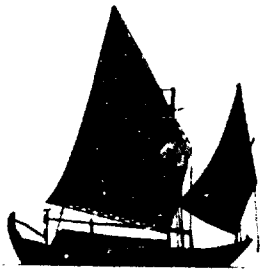
Một dây câu dài có buộc từ 50 đến 100 lưỡi câu và cá mồi nhỏ thường được sử-dụng. Một loại thắt miệng túi thỉnh-thoảng cũng được dùng tới. Vì không dự-liệu việc giữ cá, nên thuyền HUBC-2 cần phải trở về bến mỗi ngày để bán tôm cá.

OPERATING INFORMATION

HUBC-2's depart for their fishing area during the early evening hours, returning to port during mid-afternoon of the following day. From spring until the end of autumn they may be seen fishing up to twenty miles off the coast of Thua Thien or Quang Tri Provinces. During the winter, they work the rivers and the inland waterways. Navigation is accomplished by known landmarks, the position of a few known stars, and by the river and ocean currents. No navigational equipment, running lights, or other aids are known to be used, although, a small oil-fueled hurricane lantern may be carried. Spare parts or extra rigging materials are not carried, since repairs are not usually attempted anywhere except at home port.

FISHING TECHNIQUES

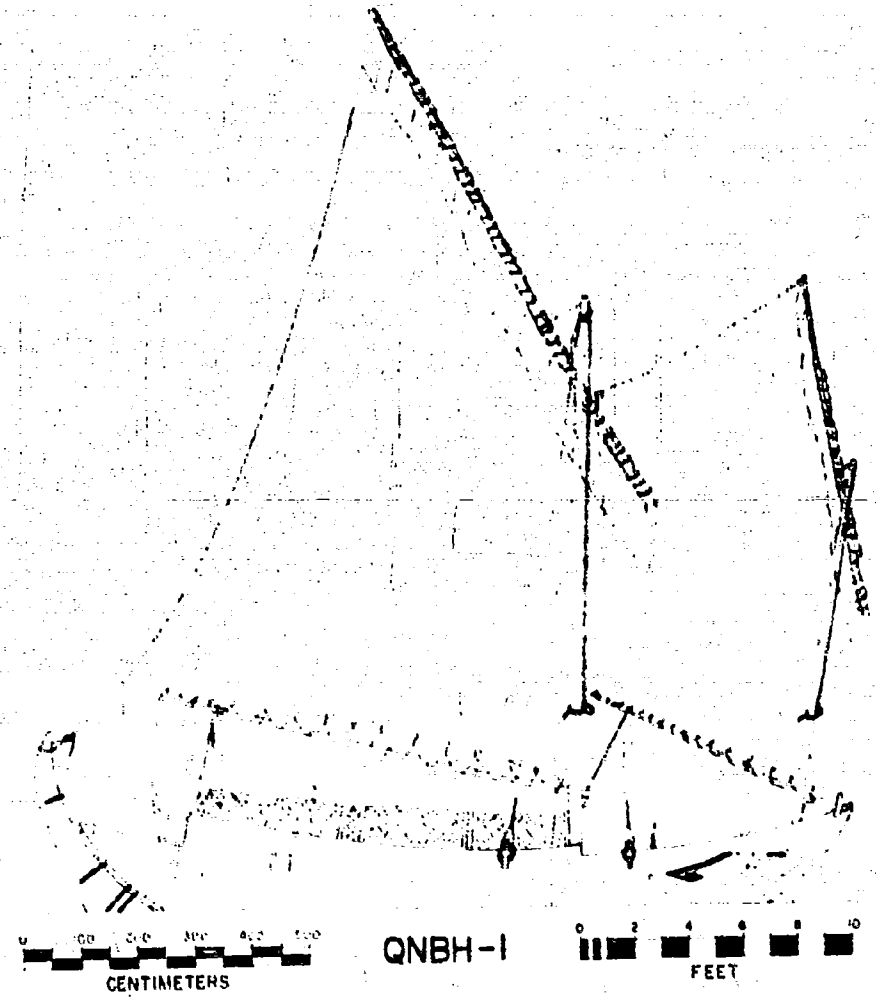
A long line suspending 50 to 100 small fish hooks is used, with small fish attached for bait. A purse type net may be used occasionally. No provisions are made for preserving the fish, thereby requiring the HUBC-2's to return to port frequently enough to ensure the catch does not spoil.



QNBH-1

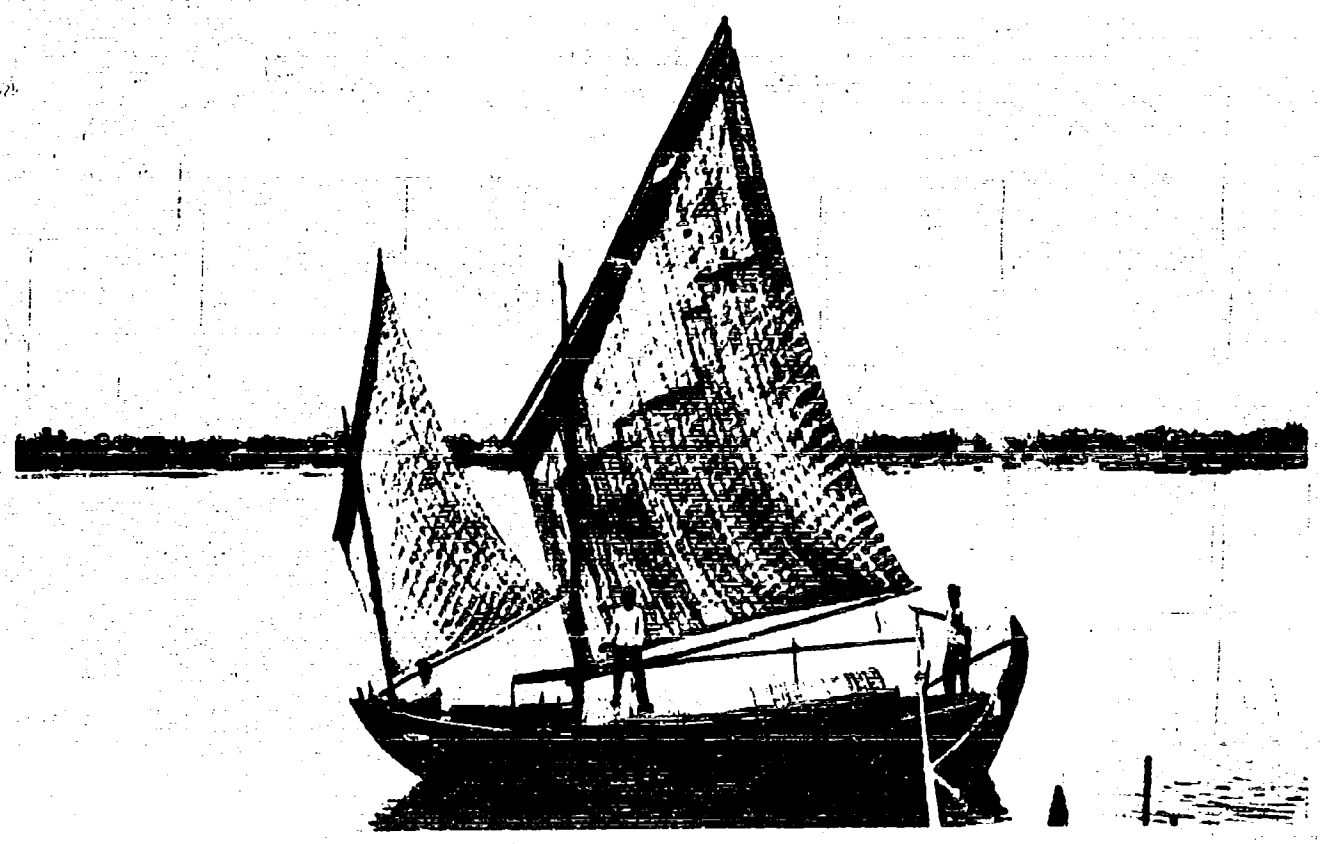


QNBH-1



CHIỀU DÀI	844 CM.	LENGTH	27.7 FT.
CHIỀU NGANG	238 CM.	BEAM	7.8 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	27 CM.	EMPTY	.9 FT.
CÓ HÀNG	58 CM.	LOADED	1.9 FT.
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	120 CM.	EMPTY	3.9 FT.
CÓ HÀNG	88 CM.	LOADED	2.9 FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	686 CM.	MAST HEIGHT	22.5 FT.
ĐOÀN VIÊN	3	CREW	3

QNBH-I



ĐẶC ĐIỂM TỔNG QUÁT

Loại thuyền QNBH-I được xử dụng chuyên chở hàng trên các sông ở tỉnh QUẢNG NAM và ở các khu vực lân cận dọc theo bờ biển. Vỏ thuyền hoàn toàn bằng gỗ có đáy tròn và long cột (quille) nông tỏ ra được kiến tạo rất chắc chắn bởi các thợ đóng khéo léo. Mũi và hậu thuyền nhọn chồi ra và mạn thuyền phồng ra đều nhau, khoang thuyền có mui che trông gần như là dẹt và hơi nhô lên khỏi mạn thuyền, bánh lái thuyền to trông hình mặt 'trăng non' nhô cao lên khỏi cột chính sau lái, và thuyền có dựng hai cột buồm cho buồm bốn cạnh. Thuyền có một đặc điểm khác nữa để phân biệt là trên mạn thuyền còn có một lan can rộng, đặc điểm này ít khi thấy ở các thuyền VN khác. Không được rõ lý do kiến tạo lan can này.

GENERAL CHARACTERISTICS

QNBH-I is used exclusively for hauling cargo on the rivers of Quang Nam Province and in other nearby areas along the coast. Her round bottomed hull with its shallow keel, is entirely of wood and gives the appearance of being well constructed by accomplished boatbuilders. She has a prominently pointed bow and stern, with uniform flare to the sides, an almost flat shelter cabin rising slightly above the gunwales, a large crescent-shaped rudder extending well above the stern post and two lugger rigged masts. Another distinctive feature is that the gunwales are capped with a broad rail, a feature seldom seen in the construction of Vietnamese junks. The reason for such an arrangement is not clear.

Tin tức thâu lượm được về nguồn gốc của loại thuyền QNBH-1 này không được phối kiểm mặc dầu tin tức cho hay rằng thuyền này được kiến tạo khởi thủy ở tỉnh QUANG NAM đã nhiều thế kỷ nay. Không thấy có loại thuyền này ở bất cứ ở một tỉnh duyên hải nào khác. Được biết thuyền này không có sự biến cải nào khác ngoài việc đặt một động cơ Diesel trong hai chiếc của loại thuyền này khoảng năm 1957.

Trong năm 1962, có 1300 thuyền QNBH-1 đăng bộ ở tỉnh QUANG NAM. Chiều dài của thuyền có thể thay đổi từ 20 tới 40 tấc Anh (6m - 12m) và chiều ngang từ 5 tới 11 tấc Anh (1m50 - 3m30), đa số thuyền này đều dài 27 tấc Anh (8m10) và rộng 8 tấc Anh (2m40).

Tuy sự đóng thuyền có trù liệu đặt ba cột buồm và cánh buồm, nhưng thấy chừng 40 thuyền neo gần QUANG NAM chỉ có một cột buồm chính duy nhất hoặc một cột buồm chính và một cột buồm mũi được dựng lên mà thôi. Được biết cột buồm lái được ít khi mang trên thuyền hoặc thấy dựng lên. Bệ cột buồm mũi được đặt ngay suốt chiều ngang thuyền trên trung tuyến của hầm ở ngay mũi thuyền. Cột buồm chính được dựng trong một cái tru đựng. Cơ dương rãnh đặt ở ngay trung tuyến, và vị trí cột buồm này ở hẳn về phía trước của giữa thuyền. Cột buồm lái khi dùng đến được đặt ngoài thuyền ở bất cứ phía nào bằng cách tra nó vào một trong hai lỗ đã khoan của tấm ván ngang đóng trồi ra khỏi mạn thuyền ở mỗi phía hông.

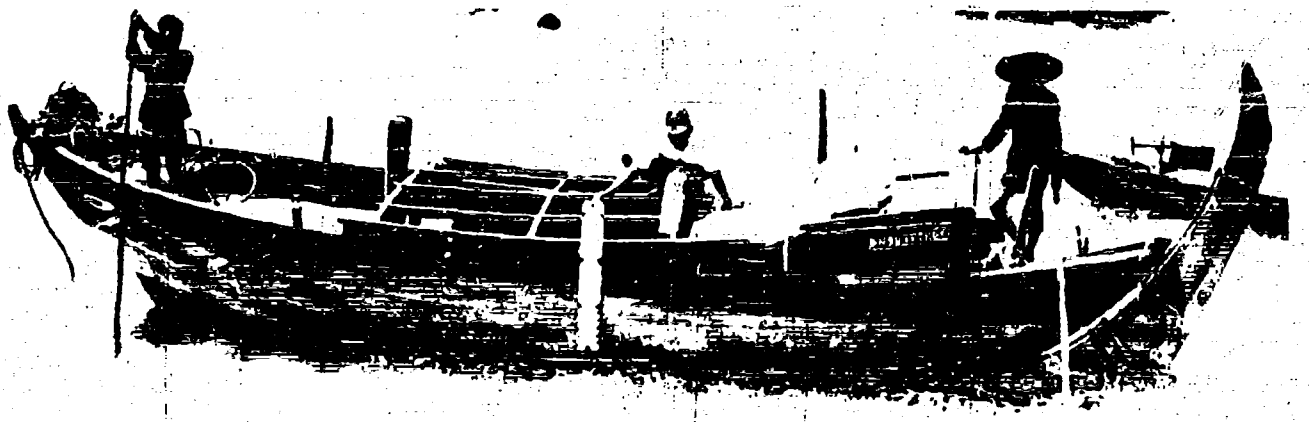
Thường thường chỉ có cột buồm chính được dựng lên thôi. Dây căng buồm làm bằng tơ gai Phi Luật Tân hay gai nội hóa. Trục buồm làm bằng cây tre. Cánh buồm làm bằng sợ lá cọ đan vào nhau, như thường thấy, bằng chỉ gai thô. Khi hạ xuống, buồm được cuốn lại và xếp ở trên mặt thuyền.

No verifiable information was collected concerning the origin of the QNBH-1 class although it reportedly originated in Quang Nam Province several centuries ago. No QNBH-1's were observed in any of the other coastal provinces. Except for installation of an inboard diesel engine in two of these craft about 1957, no other modifications are known to have been made.

There were about 1,300 QNBH-1's registered in Quang Nam Province in 1962. Although the length may vary from 20 feet to 40 feet, and the beam from 5 feet to 11 feet, most of these boats are 27 feet long and have a beam of 8 feet.

Although provisions are made for installing three masts and sails, approximately 40 QNBH-1's moored near Quang Nam had only the main mast or the main and fore mast stepped and rigged. The mizzenmast is rarely carried aboard or seen rigged. The foremast is stepped through a longitudinal beam on the centerline at the forepeak. The main mast is stepped in a slotted vertical support on the centerline, positioned well forward of amidships. The mizzenmast when used is stepped outboard on either side, by inserting it into one of two holes drilled into thwarts which projs through the side planking at each quarter.

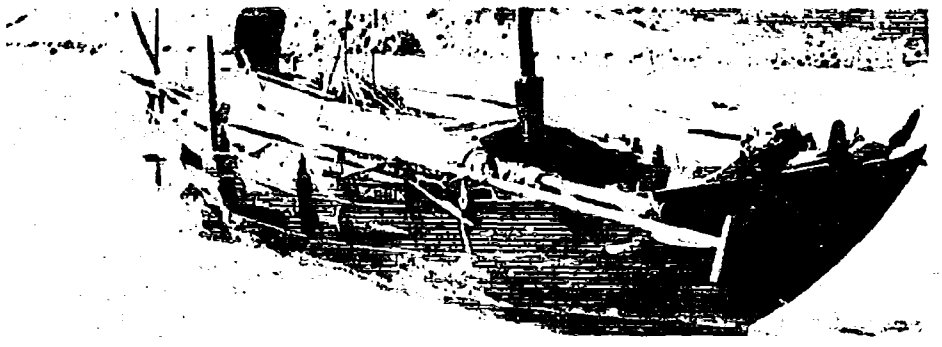
Only the mainmast is normally stayed. Manila or local hemp line is used for all running rigging. Bamboo poles are used for the yards and booms. The sails are conventional woven palm leaf fiber sewn together with a coarse hemp thread. When the sails are furled, they are stowed on deck.



Chừng 2/3 của mặt boong thuyền có một khoang thuyền bán vĩnh viễn có mui che bằng mây đan như thường thấy ở các thuyền thuộc loại này. Khoang thuyền này có mái hình bầu dục được kiến tạo trên năm cái đà ngang cong và rộng ra tới mỗi bên mạn thuyền.

Năm đà dọc được đặt vào các khấc cho khoang thuyền được chắc chắn hơn. Trong khi xếp hàng hoặc bốc hàng, các đà dọc này được nhấc ra cùng với mui khoang.

About two-thirds of the deck surface is covered with a semi-permanent woven rattan shelter cabin, common to all of the QNBH-1 class. This oval-top cabin is built on five curved thwarts and extends to the gunwale on each side. Five longitudinal stringers are inserted into these notched thwarts to give additional support to the cabin and are removed, along with the cabin top, while loading or unloading cargo.



Thuyền có một mỏ neo bằng gỗ thường để ở trên thuyền, giây mỏ neo này dài chừng 150 tấc Anh (45m) và làm bằng sợi gai Phi Luật Tân hay gai nội hóa. Thân cây neo này dài có hai ngạnh nhọn đặt cách thân neo 30° và gắn chắc bằng các mộng gỗ và cột chặt bằng dây thép hoặc sợi mây. Tuy có neo, loại thuyền này khi đậu lại luôn buộc vào sào tre cắm xuống lòng sông ở phía mũi và lái.

One wooden anchor is usually carried aboard, with approximately 150 feet of manila or local hemp line carried as the anchor line. The anchor has a long shank, with sharply pointed flukes set at 30 degrees from the shank and secured with wooden pegs and tied off with wire or rattan. Although an anchor is carried, QNBH-1 is most often moored fore and aft to bamboo poles pushed into the river bed.



Bánh lái để ngoài thuyền làm bằng gỗ và hình mặt 'trăng non' để theo với đường cong của cột chính sau lái.

Khi ở vị trí hạ thấp xuống, bánh lái này đưa dài về phía trước để chuyển hành tới một độ nào như một lá vườn của long cốt.

Các chốt dài được giữ chặt vào cột bánh lái bằng các đai sắt và chuyển động trong các chốt chui lái trong cột chính sau lái và long cốt. Khi thuyền neo, hay khi ở nước cạn, bánh lái được nâng cao hơn long cốt, và giữ chắc ở vị trí này bằng một đai dây thép ngắn.

Cách tra gắn bánh lái này giống như ở các thuyền có gắn động cơ như là loại RGMC-1 và PQMC-1 đã trông thấy ở hai phần số 4.

The external rudder is made of wood and is crescent-shaped to follow the curvature of the sternpost. When in the lowered position, it extends sufficiently forward to function in some degree as a centerboard. Long pintles, secured to the rudder stock by metal bands work in gudgeons in the sternpost and keel. The rudder is raised above the keel when at anchor or in shallow water, and secured in the raised position by a short wire strap. This sliding rudder mounting is simular to that seen in some Area IV power boats such as RGMC-1 and PQMC-1.

Vỏ thuyền không bao giờ sơn, tuy nhiên nó có một màu nâu nhạt do sự luộn quét ở ngoài mặt bằng chất dầu thảo mộc. Tất cả các thuyền loại QNBH-1 đều thấy có các hình con mắt khắc vào mỗi bên mũi thuyền.

Thuyền không mang theo các bộ phận thay thế hay vật liệu sửa chữa vì mọi phần trong thuyền đều dùng hết để chở hàng.

KIẾN TẠO VÀ TU BỔ

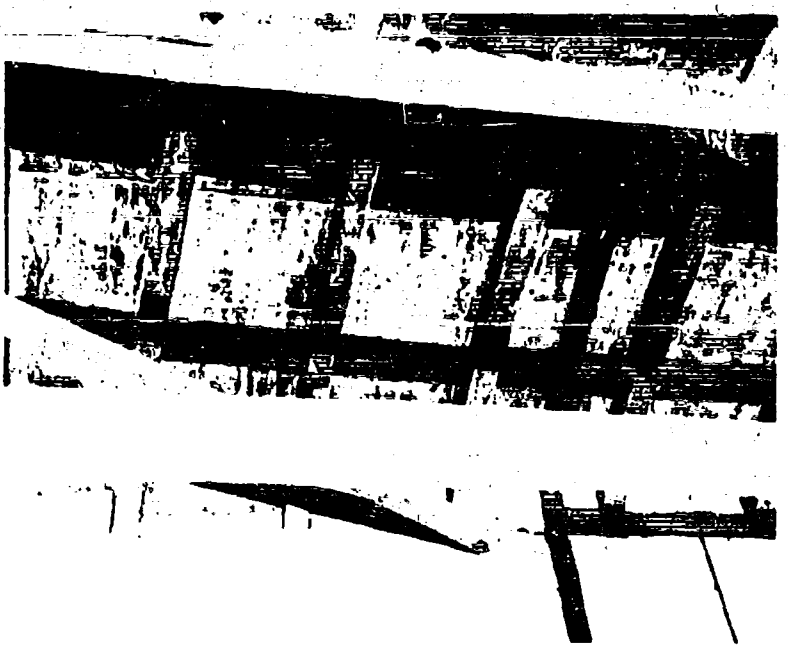
Thuyền QNBH-1 được đóng tại khắp tỉnh QUẢNG NAM với chi chừng 51$. Vỏ thuyền và các phần bằng gỗ đóng bằng thứ gỗ rắn của địa phương màu hơi vàng nâu.

The hull is never painted, however, it has a light brown color resulting from frequent coating with vegetable oil. All QNBH-1's display ornamentally engraved eyes on each side of the bow.

No spare parts or repair materials are carried, as all available space is utilized to carry the maximum amount of cargo.

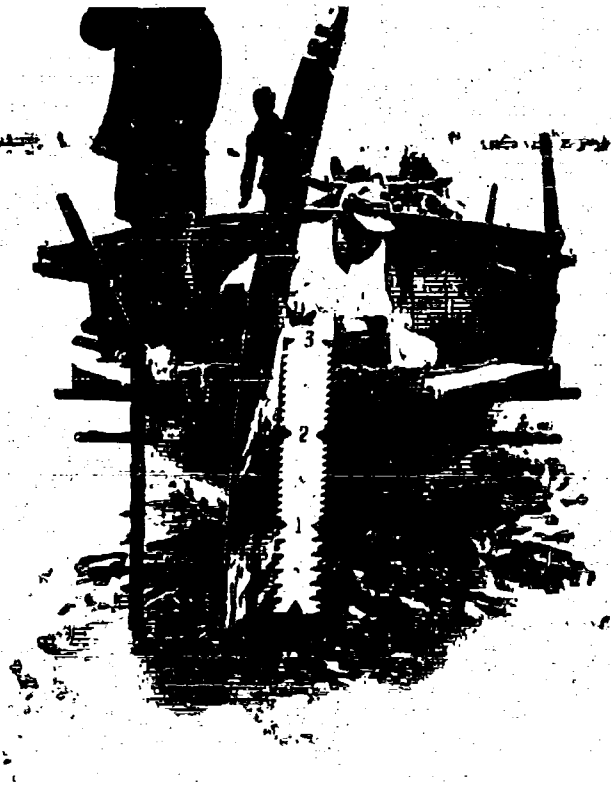
CONSTRUCTION AND MAINTENANCE

The QNBH-1 is built throughout Quang Nam Province at a cost of approximately $70. The hull and wooden parts are made from yellowish-brown hard wood found locally.



Theo cách kiến tạo thông thường các thuyền ở VN, thuyền QNBH-1 được đóng bằng cách ráp đáy chéo ván vát và ván luồn thuyền vào long cốt nông cùng với cột mũi và cột chính sau lái trước khi ráp các khung thuyền vào. Bên trong vỏ tàu chia ra thành ba khoang kín nước. Có bảy bộ khung toàn vẹn, giữa mỗi khung này có ghép từ 3 tới 5 bộ khung đáy và suờn.

Following the normal procedure in the construction of junks in Vietnam, the QNBH-1 is constructed by attaching beveled bottom and side planking to the shallow keel, with its attached stem and stern post, prior to the insertion of the frames. The interior of the hull is divided into three watertight compartments. Seven full frames are used with from 3 to 5 rib and bottom frames inserted between each of the full frames.



Một số nữa các tấm ván ngang có thể ăn rộng ra qua vỏ hông thuyền mà công dụng của các chỗ chìa ra này là để nhấc kéo thuyền lên bờ khi sửa chữa, để buộc dây cặng buồm, để cắm sào neo thuyền, và để làm chỗ kéo thuyền vào bờ. Các tấm ván tháo ra lắp vào được của mặt thuyền dùng để che đáy thuyền và để cho hàng chở khỏi bị nước làm hư. Cả khoang mũi và lái đều có bắt ván mặt dày hơn lom lắp vào giữa 7 bộ khung toàn vẹn, các ván này có thể lấy ra lắp vào được. Toàn thể mọi nối của thuyền đều dùng các con mộng gỗ.

Các mạch ghép vỏ thuyền được sâm bằng các mảnh tre mỏng trước khi toàn thể vỏ thuyền được quét bằng một chất dầu thảo mộc. Các thuyền này thường được kéo lên bờ một năm 2 lần khi cần cạo vỏ thuyền, và cần tháo bỏ các mạch sâm cũ rồi sâm mới lại và toàn thể vỏ thuyền lại được quét với một chất dầu thảo mộc. Sự tu bổ vỏ thuyền hàng năm tốn chừng 13$.

As many as half of the thwarts may extend through the side planking, where they serve as lift points when the hull is pulled onto the beach for repairs, as points for securing the running rigging, as a base for a narrow brow leading to the beach. Loose floor boards are used to cover the bilges and to insure that the cargo is not damaged by water. Both the bow and stern sections are decked with one-half inch planking, fitted loosely between the 7 full frames. Wooden pegs are used throughout the construction.

The hull seams are caulked with thin bamboo strips before the entire hull is coated with vegetable oil. These craft are generally beached twice a year when the hull is scraped, the seams reaved out and recaulked with thin bamboo strips, and the entire hull is again coated with vegetable oil. General yearly hull maintenance costs about $18.

Được biết vỏ thuyền bền từ 20 tới 30 năm, nhưng bánh lái phải thay mười năm một lần. Các cột buồm và giây căng buồm phải thay khi nào hỏi nhưng các cánh buồm thường được thay hàng năm.

CÁC ĐẶC ĐIỂM ĐIỀU HÀNH

Loại thuyền QNBH-1 thường được dùng để chở hàng trên các sông gần QUANG NAM, nhưng đôi khi cũng thấy chạy ở ngoài khơi để giao hàng xuống tận PHAN THIẾT.

Thuyền này có trọng tải chừng 4 tấn, hàng chở thường là than củi, gỗ, muối, gạo hoặc các hàng công kềnh khác. Sau khi đã đổ hàng ở bến tới rồi, các thủy thủ thường lấy bùn sông đổ đầy vào các thúng đan bằng tre và đặt vào các khoang thuyền để cho đầm thuyền trong chuyến về. Bùn này sau bán cho các nhà nông họ dùng để đổ lấp vào các chỗ nào chũng ở ngoài đồng.

Khi chở hàng, chủ thuyền thường thuê 2, 3 thủy thủ. Khi thuyền trở về các thủy thủ này lái về làng làm các công việc làm ăn khác như đánh cá hay cấy cấy, trừ phi lại có chuyến hàng khác để chở.

ĐIỀU KIỆN SINH HOẠT

Thường thường chủ thuyền Loại QNBH-1 ở hẳn trên thuyền cùng gia đình khi nào không chở hàng. Nơi khoang thuyền có mui che nếu không chất hàng có thể dành chỗ tương đối rộng rải và thoải mái so với khoang thuyền đã thấy ở hầu hết các loại thuyền khác đã biết ở miền Nam VIETNAM. Khi chủ thuyền chất hàng sửa soạn đi biển và mướn thủy thủ thì gia đình họ thường dọn các tài sản ít ơi sang một thuyền khác để ở cho tới khi thuyền nhà trở về.

Số lượng nhỏ thực phẩm cần thiết gồm có gạo, muối, cá khô và nước mắm được mang theo trong cuộc hành trình. Hàng ngày họ có thể câu cá bằng cần. Nước uống được mang theo từ 20 tới 30 ga lông (80 tới 120 lít), thường đựng trong các bình chứa 20 lít một. Thực phẩm được cất giữ trong các đồ chứa nhỏ (không được niêm kín) giữ cho nước khỏi ngấm vào và nấu nướng trên một bếp lò than nhỏ di chuyển được.

The hull is reported to last from 20 to 30 years, with the external rudder requiring replacement every ten years. The mast and rigging are replaced only when damaged, while the sails will normally be replaced yearly.

OPERATING CHARACTERISTICS

While QNBH-1 is most commonly used in moving cargo on the river near Quang Nam, she [illegible] stionally on the open sea delive[illegible] south as Phan Thiet.

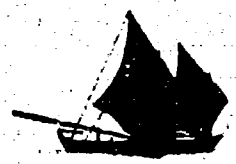
With a cargo capacity of approximately 4 tons, QNBH-1 moves charcoal, wood, salt, rice, or other bulk cargo. After delivering her cargo at its destination, crews frequently place small bamboo baskets filled with river mud in the compartments to serve as ballast on the return voyage. This mud is later sold to farmers who use it in their fields to replenish the soil. Upon returning to their native village, these crewmen return to their other occupations of fishing or farming unless another cargo haul is being made up.

LIVING ACCOMMODATIONS

Generally the owner of the QNBH-1 resides aboard with his family when not engaged in hauling cargo. If the area of the shleter cabin is not filled with cargo, it provides a relatively spacious and comfortable living space compared with that seen in most of the other classes of junks found in South Viet Nam. When an owner fits out for sea and hires a crew, his family with their possessions usually moves aboard another craft to live until he returns.

Small quantities of the basic food, consisting of rice, salt dried fish, and nuoc mam (a locally prepared fish sauce) are carried when underway. These may be supplemented by fresh fish caught daily using hand lines. From 20 to 30 gallons of potable water will be carried, normally in 5 gallon containers. Food is stowed in various types of small semi-waterproof containers and prepared over a small portable charcoal burner.

Best Available Copy

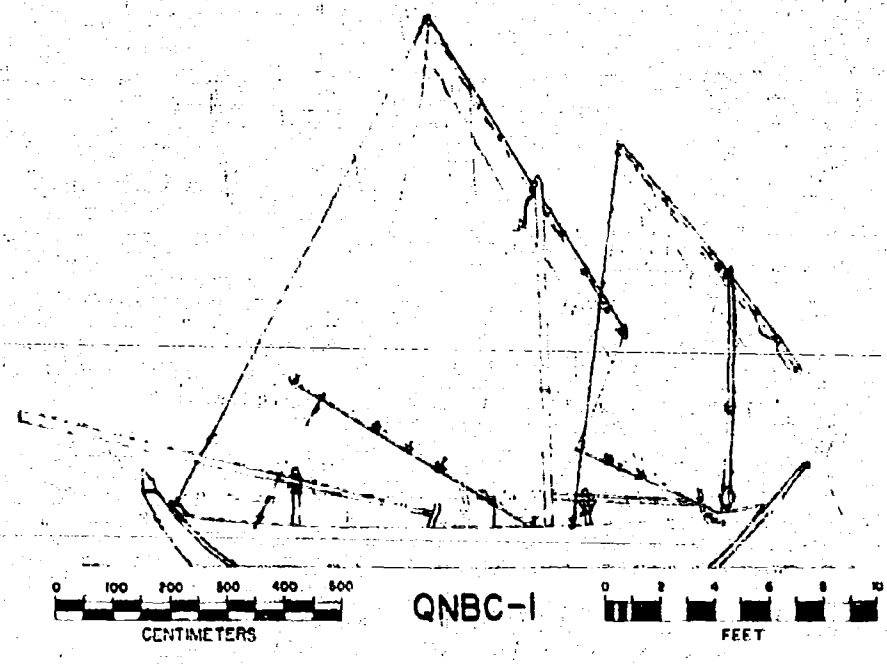


QNBC-1



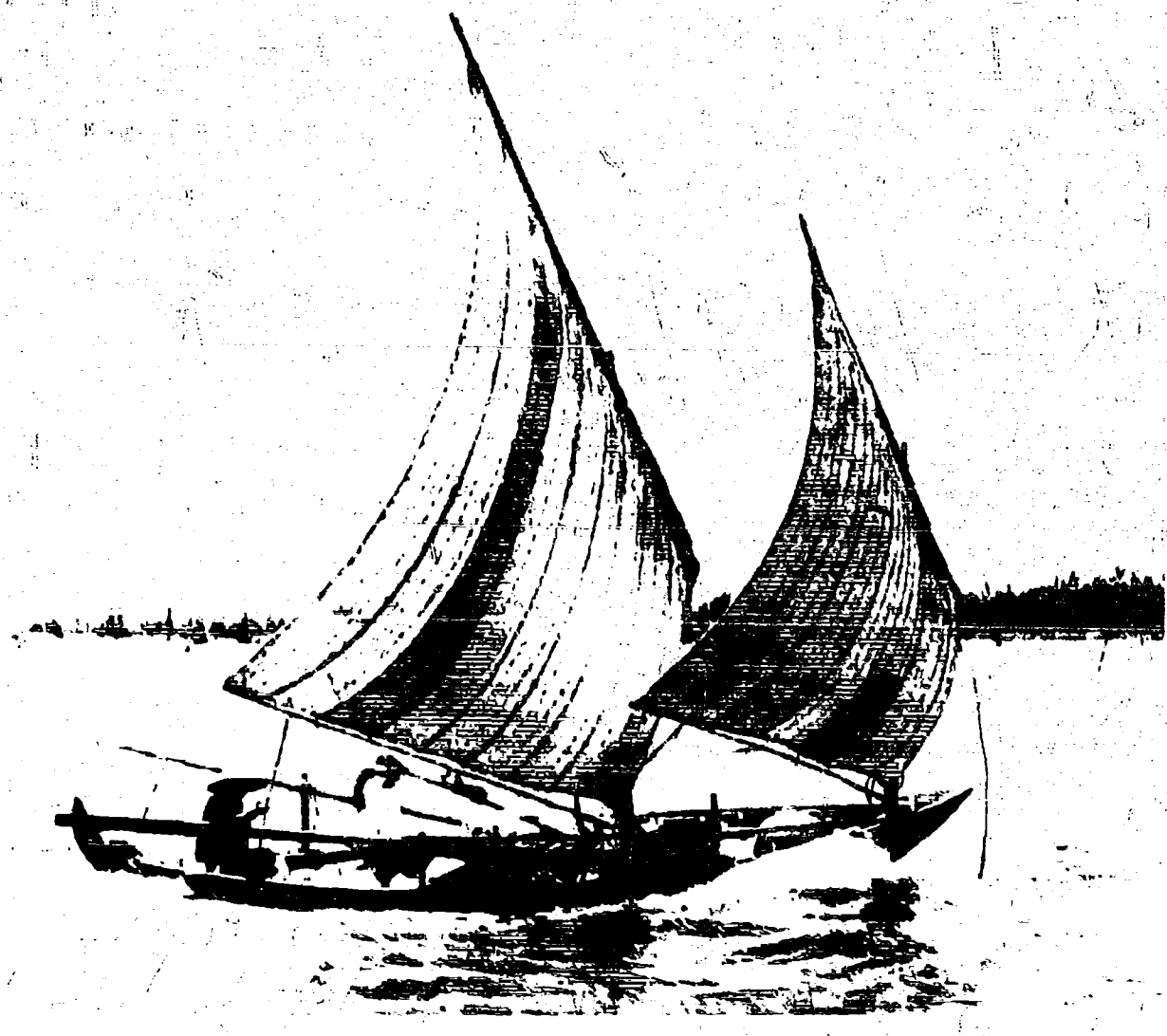


QNBC-1



CHIỀU DÀI	911-1183 CM.	LENGTH	29.9-38.8 FT.
CHIỀU NGANG	165-276 CM.	BEAM	5.4-9.7 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	24-46 CM.	EMPTY	.8-1.5 FT.
CÓ HÀNG	46-64 CM.	LOADED	1.5-2.1 FT.
MAN TẦU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	40-61 CM.	EMPTY	1.3-2 FT.
CÓ HÀNG	21-40 CM.	LOADED	.7-1.3 FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	439 CM.	MAST HEIGHT	14.4 FT.
ĐOÀN VIÊN	3-7	CREW	3-7

QNBC-I



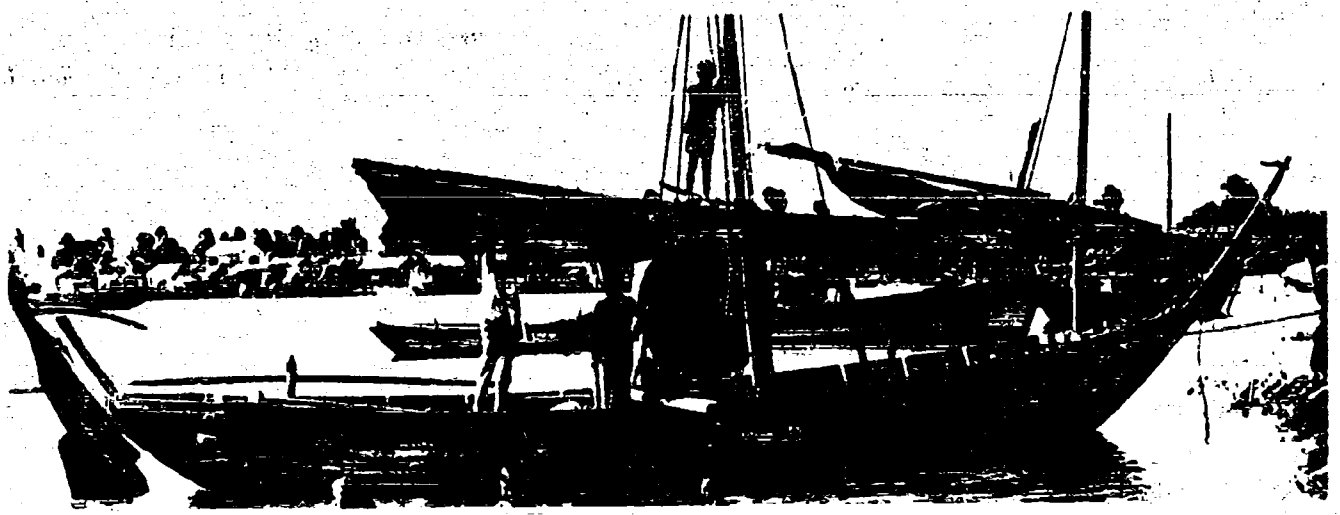
ĐẠI CƯƠNG

Loại thuyền QUBC-1 trông rất giống loại thuyền DABC-1; vỏ thuyền đóng toàn bằng gỗ giữ nguyên hầu hết các đặc điểm để phân biệt của thuyền DABC-1 nhưng trông nghiêng có hơi khác một chú vì bánh lái của thuyền QNBC-1 hình 'Mặt trăng non' tựa như bánh lái của thuyền PRAC-1.

GENERAL

Bearing a very close likeness to the DABC-1, the all wooden hull QNBC-1 retains most of the distinctive characteristics but presents a slightly different profile because of her large crescent rudder, similar to that of PRAC-1.





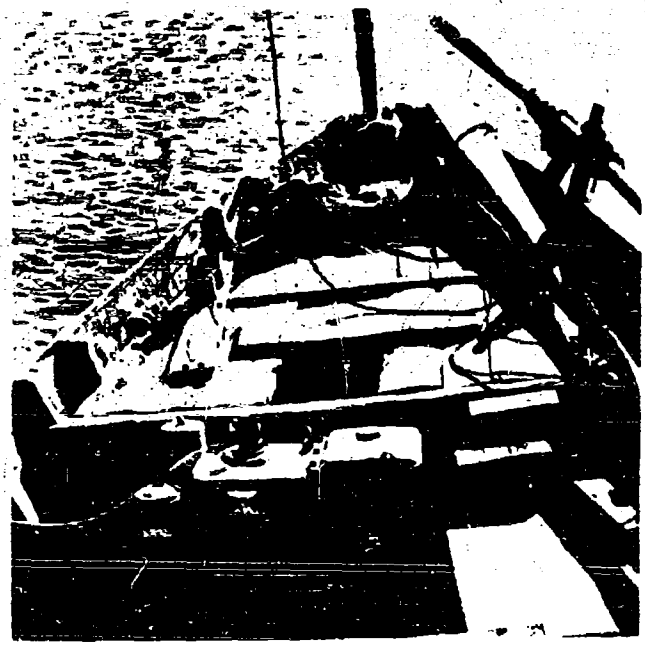
Cột sau lái của vỏ thuyền có một đường rãnh; tuy nhiên, thay vì cột bánh lái được ráp vào đường rãnh này thì lái ráp một đoạn gỗ vào đó. Đoạn gỗ này có các trốt để gắn bánh lái to hình 'Mặt trăng non' vào đó. Cũng như ở thuyền PRAC-1, toàn bộ bánh lái có thể đưa cao lên hay hạ thấp xuống theo ý muốn. Vì phần dưới của bánh lái nằm sâu hẳn dưới gầm sau lái, nên một thủy thủ phải lặn hẳn xuống dưới thuyền để đặt con trốt ở dưới.

In this arrangement, the hull has the familiar slotted sternpost; however, a sliding wooden section (instead of the rudder post) is fitted into the slot. The sliding section is fitted with gudgeons and the large crescent-shaped rudder is attached there. As in the case of PRAC-1, the entire rudder assembly can be raised or lowered as desired. Since the lower section of the rudder sets well under the stern, it is necessary for a crewman to dive under the boat and set the lower pintle.

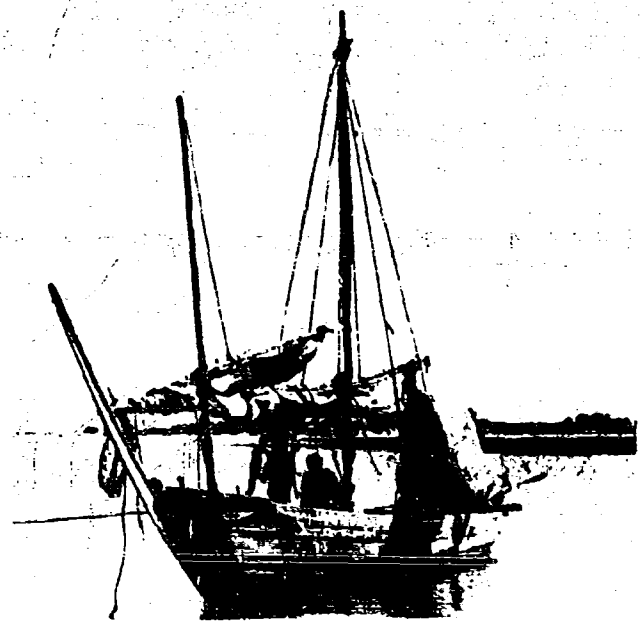


Thuyền QNBC-1 được trông thấy trên các sông và hải phận các Đanẵng, Quảng Nam và Phan-Thiết 25 dặm (độ 40 cây số). Các chi tiết về sự kiến tạo, tu bổ thuyền và kỹ thuật đánh cá cũng giống như đã nói về loại thuyền DABC-1 và PRAC-1.

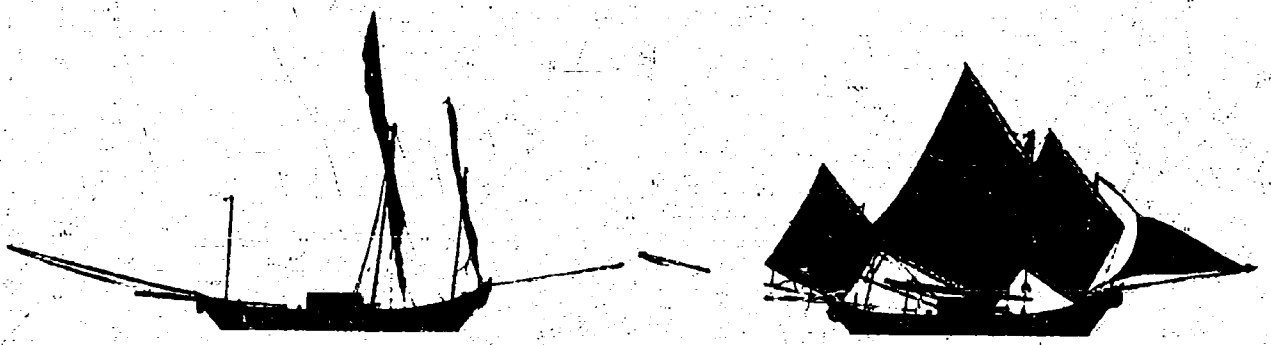
QNBC-1 is seen in the rivers and sea areas out to 25 miles from Da Nang, Quang Nam, and Phan Thiet. Construction, maintenance and fishing techniques are the same as those discussed in detail under DABC-1 and PRAC-1, however, QNBC-1 is more often seen with an engine than DABC-1.



QNBC-1 engine installation

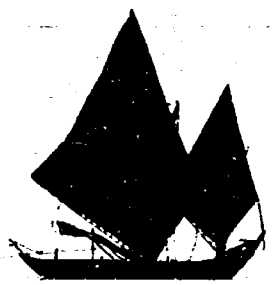


QNBC-1 sternboard

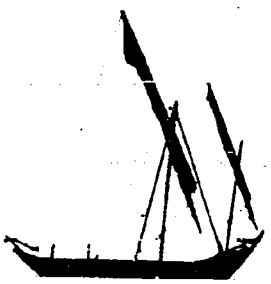


DABC-1a

DABC-1

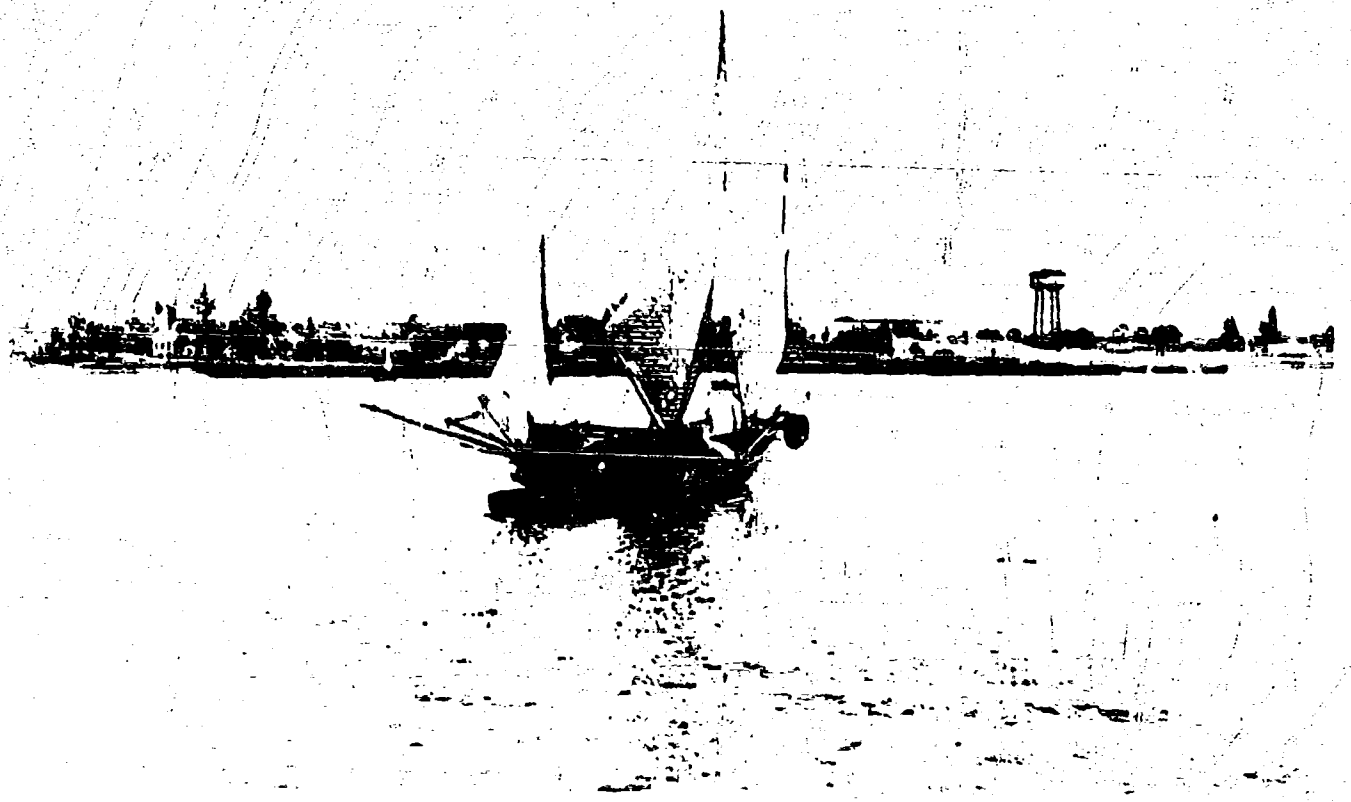


DABC-1b





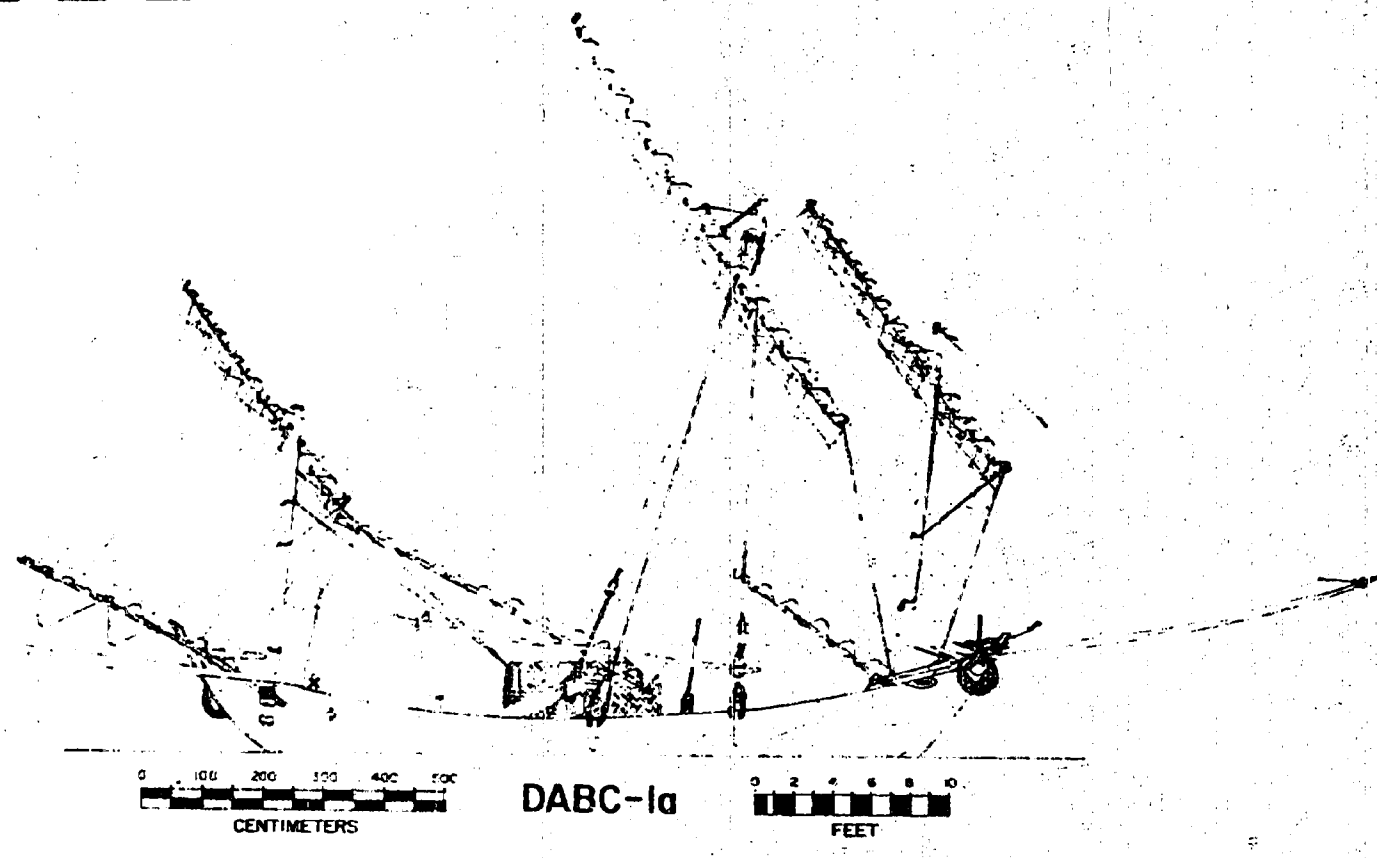
DABC-1c



DABC - 1a

KÍN
CONFIDENTIAL

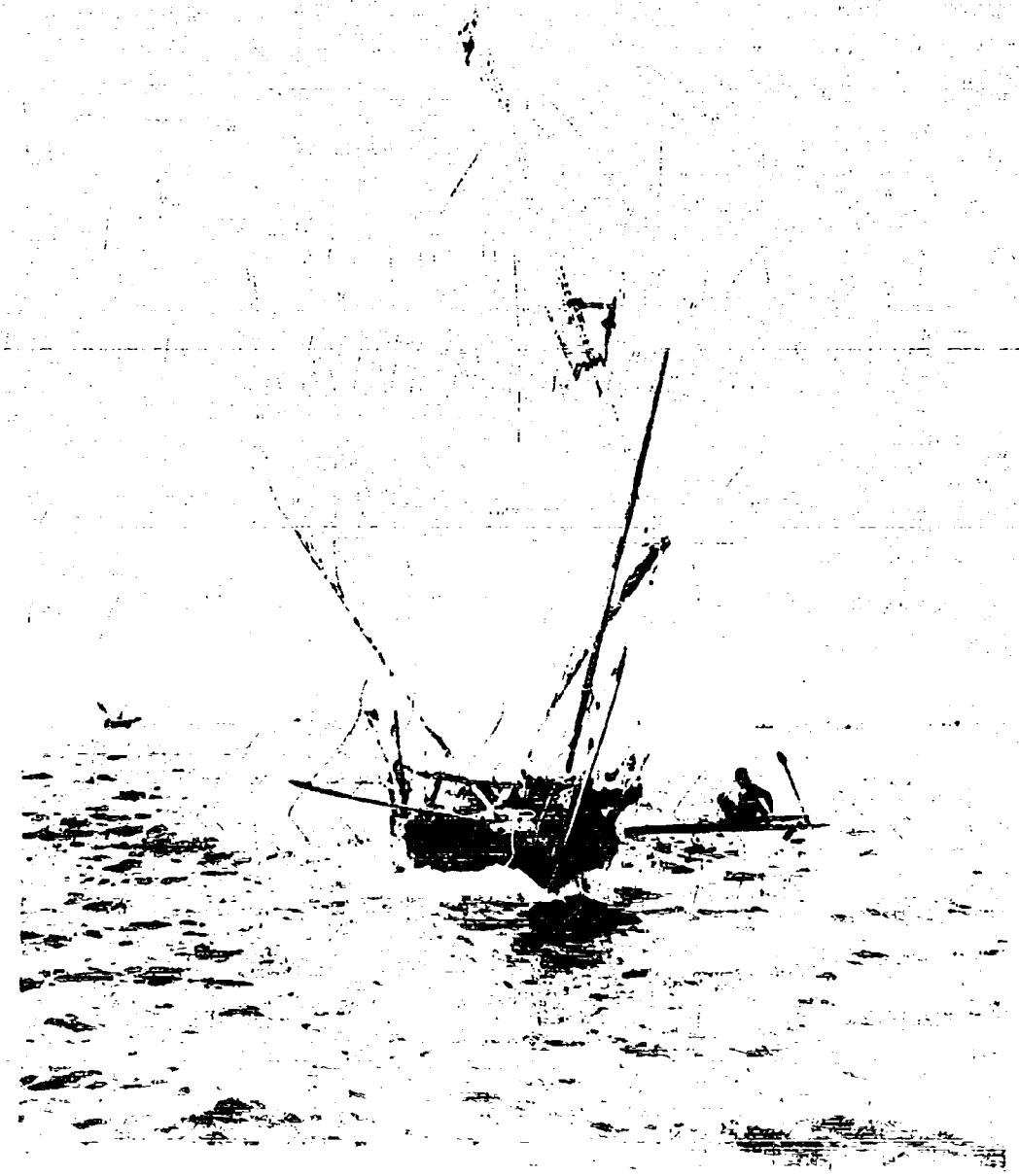
AI-63



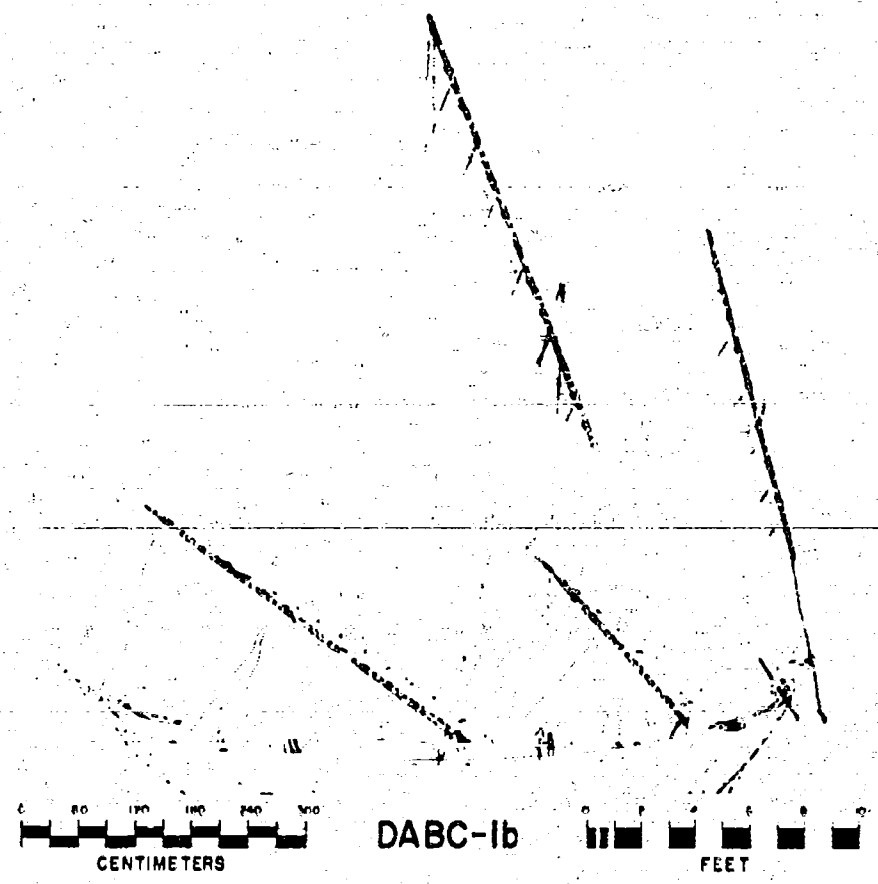
DABC-Ia

CHIỀU DÀI	1199-2012 CM.	LENGTH	39-66FT.
CHIỀU NGANG	268-549 CM.	BEAM	8.8-18FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	34-55CM.	EMPTY	1.1-1.8FT.
CÓ HÀNG	55-85CM.	LOADED	1.8-2.8FT.
MAN TẦU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	49-67CM.	EMPTY	1.6-2.2FT.
CÓ HÀNG	18-37CM.	LOADED	.6-1.2FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	732-853CM.	MAST HEIGHT	24-23FT.
ĐOÀN VIÊN	4-7	CREW	4-7

KÍN
CONFIDENTIAL



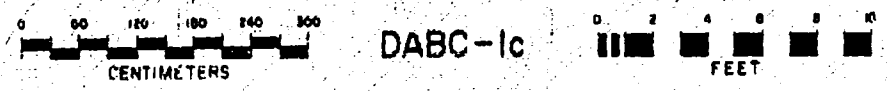
DABC-1b



CHIỀU DÀI	945-1186 CM.	LENGTH	31-38.9 FT.
CHIỀU NGANG	210-302 CM.	BEAM	6.9-9.9 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	24-46 CM.	EMPTY	.8-1.5 FT.
CÓ HÀNG	46-61 CM.	LOADED	1.5-2 FT.
MAN TẦU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	40-61 CM.	EMPTY	1.3-2 FT.
CÓ HÀNG	21-37 CM.	LOADED	.7-1.2 FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	549-732 CM.	MAST HEIGHT	18-24 FT.
ĐOÀN VIÊN	3-11	CREW	3-11

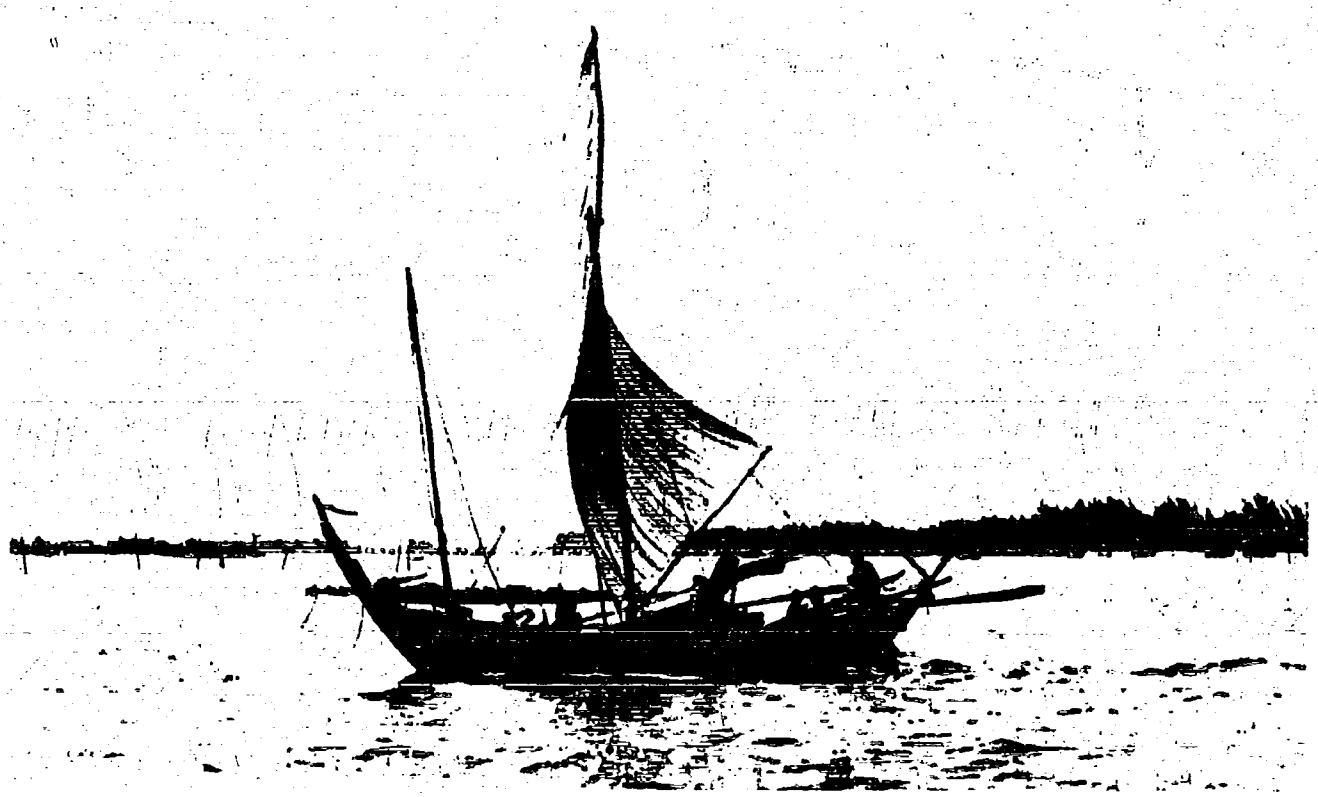


DABC-1c



CHIỀU DÀI	488-914 CM.	LENGTH	16-30 FT.
CHIỀU NGANG	101-229 CM.	BEAM	3.3-7.5 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	12-18 CM.	EMPTY	.4-.6 FT.
CÓ HÀNG	18-40 CM.	LOADED	.6-.9 FT.
MAN TẦU		FREEBOARD	
KHÔNG CO HÀNG	18-40 CM.	EMPTY	.6-1.3 FT.
CO HÀNG	9-24 CM.	LOADED	3-8 FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	310-396 CM.	MAST HEIGHT	10-13 FT.
DOAN VIÊN	3-6	CREW	3-6

DABC-1

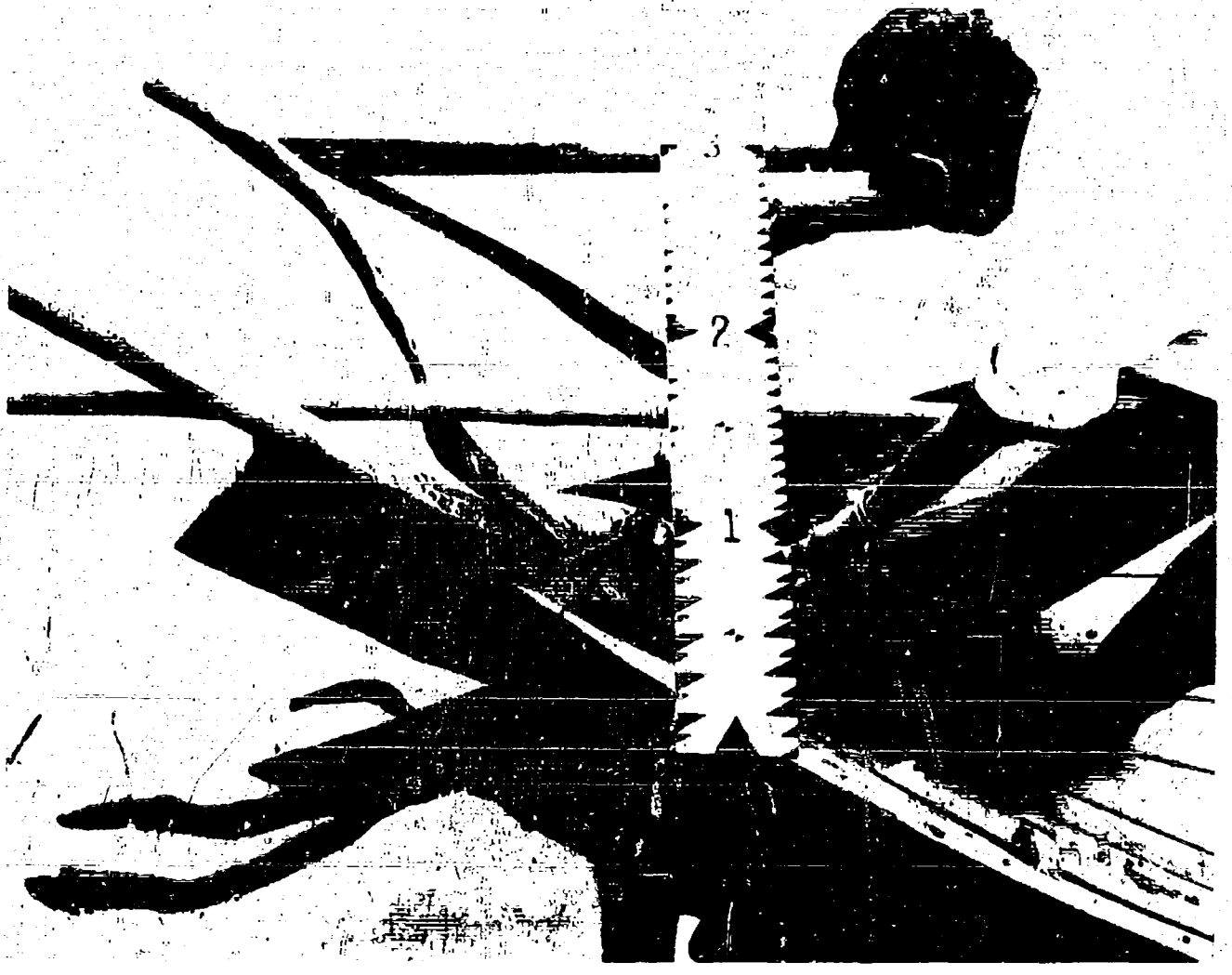


ĐẠI CƯƠNG

Các kiểu thuyền khác nhau loại DABC-1 thường thấy rất nhiều dọc bờ biển từ phía Nam Quảng Trị đến Phan-Thiết. Đây là loại thuyền đặc biệt và đáng chú ý độc đáo chỉ có trong vùng này. Chiều dài toàn thể thuyền có thể thay đổi từ 4 thước rưỡi đến 19 thước rưỡi hoặc 21 thước. Mặc dầu có thuyền lớn nhỏ khác nhau nhiều, song hình dáng và đặc tính mọi vỏ thuyền vẫn giống nhau: Đầu mũi và lái đều có mẫu gỗ đẽo nhọn vươn đều lên, đáy cong tròn bằng gỗ hoặc tre đan, cột mũi và cột lái đều có đường khe, bánh lái dài hoặc cánh cửa thả từ cột lái như một chiếc chìa khoá, và mũi thuyền gắn một tấm ván giống như gắn bánh lái.

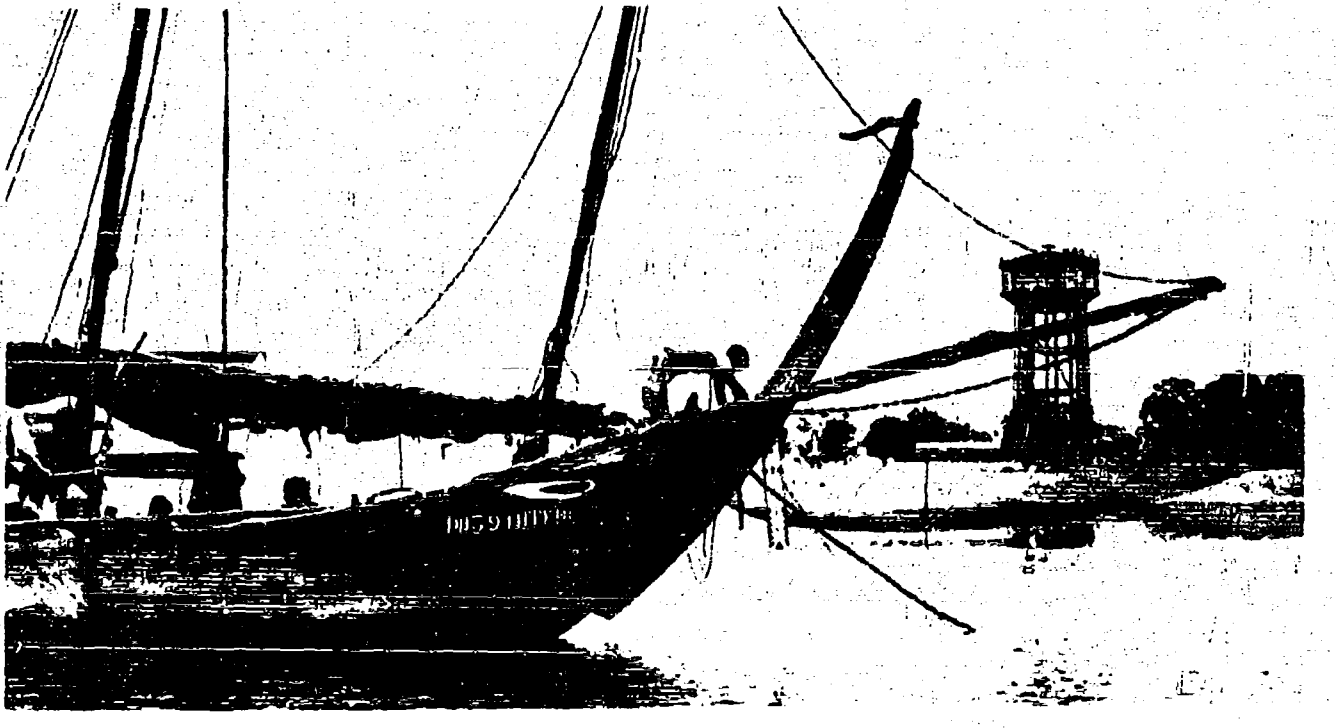
GENERAL

DABC-1's in three variations are seen in large numbers along the Vietnamese coast from Quang Tri south to Phan Thiet. These interesting and distinctive junks, unique to this area, may vary from 15 feet in overall length up to perhaps 65 or 70 feet. Despite this wide difference in size, the hulls all have the same basic lines and characteristics: a smooth sheer rising to a pointed bow and stern, rounded bottom of wood or woven bamboo, slotted stempost and sternpost, a long door-type rudder which drops into the sternpost like a key and an elongated stemboard secured at the bow in the same fashion as the rudder.



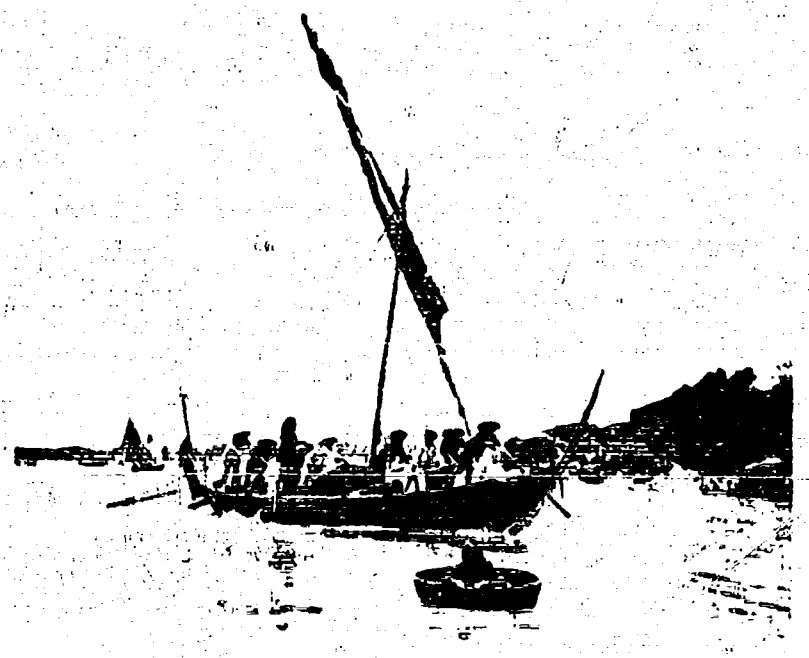
Để sắp đặt như thế, cột lái được khoan một lỗ đủ rộng để lắp trục bánh lái. Đoạn cạnh sau được cắt để nối mở lỗ hổng vào một đường khe vừa rộng để luồn bánh lái qua đủ chỗ cho bánh lái vận chuyển. Bánh lái và trục, nhìn theo thiết đồ, trông như hình chìa khóa. Cột lái có lỗ khoan và đường khe được dùng làm "khoá hãm". Như vậy, bánh lái có thể thả xuống nước tới một độ sâu tối đa, kéo lên ở bất cứ vị trí trung gian nào, hay tháo ra khỏi thuyền theo ý muốn bằng cách cắm hay gỡ cây nêm trên đỉnh cột lái.

For this arrangement, the sternpost is drilled with a hole large enough to accept the rudder post. The after side is then shaved off to open the hole into a slot, wide enough to pass the rudder itself and allow sufficient room for rudder movement. The rudder and post seen from cross section are shaped like a key; the drilled and slotted sternpost serves as the "lock". Thus, the rudder may be dropped to maximum depth, raised to any intermediate position, or removed from the boat at will, by the insertion or removal of a wedge at the top of the sternpost.



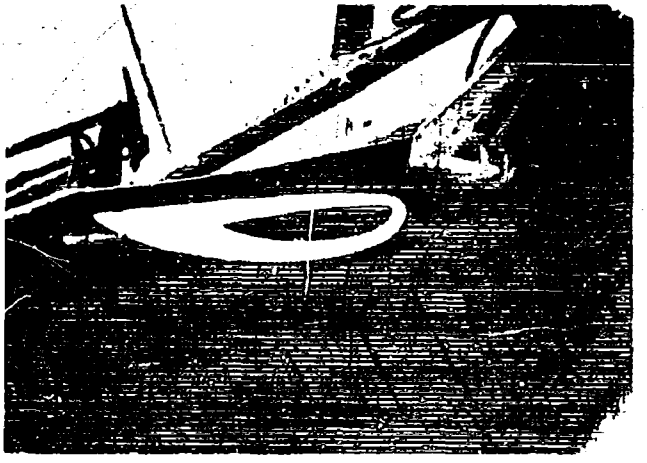
Sự sắp đặt ở đằng trước mũi thuyền giống hệt như vậy, trừ đường khe trong cột mũi chỉ đủ rộng để lắp ván mũi, và vừa khít để tấm ván này không xoay đi xoay lại được. Mục đích ván mũi, cũng giống như ván giữa hay ván đáy trên những thuyền khác, cốt để nới rộng bề ngang và giảm bớt sức trôi giạt ở một vài điểm hướng mũi thuyền. Ta nhận thấy ván mũi được đưa lên cao hết khi thuyền chạy xuôi gió, hạ thấp hẳn xuống khi chạy ngược sát chiều gió, và ở lưng chừng khi chạy sát chiều gió. Một lý do khiến phải dùng ván mũi này có thể là vì sự khó khăn cố hữu về việc đóng thân ván giữa kiểu thường trong một thuyền đáy thúng.

The arrangement forward is much the same, except that the slot in the stempost is only wide enough to accept the stemboard, and is not sufficiently wide to permit the board to be rotated from side to side. The purpose of the stemboard is the same as that of a centerboard or leeboard on other boats: that is, to increase the lateral area and decrease leeway on some points of sailing. One notices that running before the wind the stemboard will be in the full up position; close on the wind, all the way down; and on a reach, partially down. One reason for use of this stemboard may be the inherent difficulty of building a conventional centerboard trunk in a basket bottom boat.



Ở chỗ nước cạn, cả ván mũi và bánh lái được nhấc cao lên khỏi mặt nước, hay để trên sàn thuyền, và thuyền được điều khiển bằng những mái chèo dài.

In shallow water, both the stemboard and rudder will be raised clear of the water, or placed on deck, the boat being controlled by sweeps.



Vỏ thuyền HUBC-1 không khi nào quét sơn cả, song bao giờ cũng được khắc và vẽ hai con mắt theo cổ truyền của người Việt Nam.

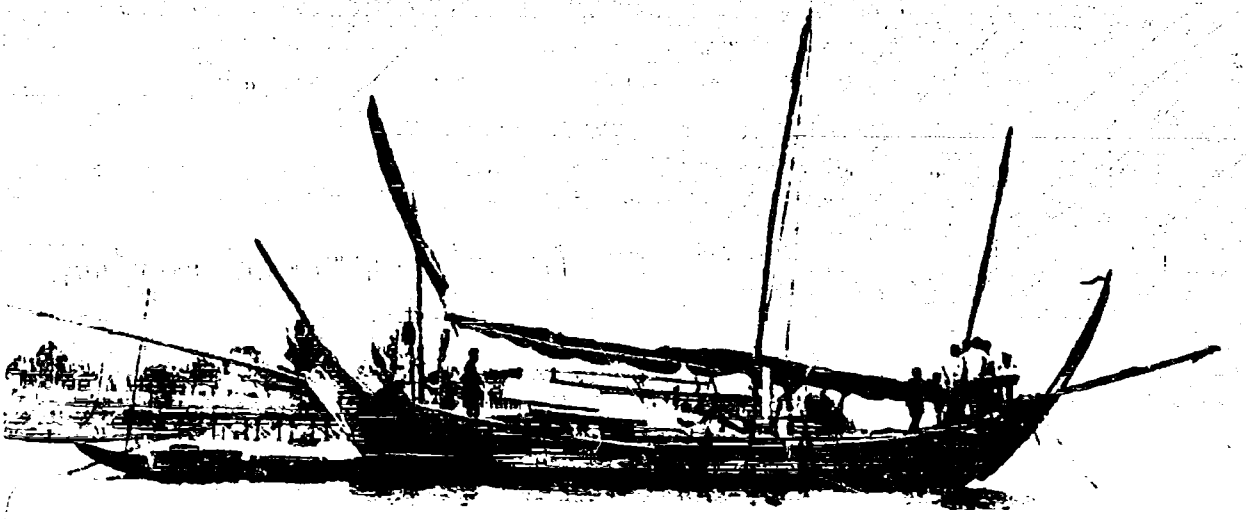
DABC-1 hulls are never painted but invariably carry the traditional Annamite eyes carved into the hull and painted.

Thuyền DABC-1 được chia ra làm ba hạng khác nhau tùy theo cỡ lớn nhỏ. DABC-1a là hạng lớn nhất, dài từ khoảng 12 thước trở lên. Vỏ thuyền DABC-1b thay đổi từ khoảng 9 thước rưỡi đến 12 thước. DABC-1c là những loại thuyền ngắn khoảng dưới 9 thước rưỡi. Phần nhiều loại thuyền la có ba buồm, loại 1b hai buồm, và loại 1c một buồm mà thôi.

Thuyền DABC-1 là một loại thuyền Việt Nam cổ truyền mà nguồn gốc hiện còn mập mờ, hay ít nhất cũng không được biết rõ bởi những người viết sách này. Một vài tài liệu lịch sử cho hay rằng trước thế kỷ thứ 17 loại thuyền này chỉ làm với một đáy thuyền bằng gỗ. Sau đó, những người đóng thuyền Việt khéo léo chế ra đáy bằng tre đan. Những người đóng thuyền ở miền ĐÀ-NẴNG hiện nay vẫn còn được mọi người biết tiếng về tài khéo léo của họ, nhưng chưa ai biết rõ tại sao đáy thuyền loại thúng đã được tìm ra trong những năm đầu thế kỷ 17.

The DABC-1 type is divided into three variations according to size. DABC-1a is the largest of the type, ranging from 39 feet upward. DABC-1b hulls vary from 31 to 39 feet. DABC-1c's are those with hulls shorter than 31 feet. More often than not, 1a's will be seen configured for three sails, the 1b for two and the 1c for only one sail.

DABC-1 is a traditional Vietnamese boat, whose origin is now obscure, or at least not known to the authors of this book. Some historical documents indicate that prior to the seventeenth century this boat was made only with a wooden bottom. Thereafter, the skilled Annamite boat builders devised the woven bamboo bottom. The boat builders of the Da Nang area are still widely recognized for their skill, but why basket bottoms should have been discovered in the 1600's is not clear.



Tuy nguồn gốc mập mờ, song đáy thuyền tre đã trở nên một loại vỏ thông dụng nhất của thuyền DABC-1 và nhiều thuyền buồm cổ truyền khác của Việt Nam.

Đáy thuyền này khiến ta phải ngạc nhiên khi thấy những thuyền lớn khoảng 12 hay 15 thước, chuyên vận nhiều tấn hàng, mà đáy thuyền chỉ làm bằng những nan tre mỏng đan kết với nhau và trám bằng nhựa thông. Tuy nhiên, nếu quan sát kỹ thuật này kỹ hơn, ta nhận thấy nhiều lợi điểm rõ rệt.

Regardless of the origin of the bamboo bottom, this has come to be the most common hull type of DABC-1 and several of the other traditional Vietnamese sailing vessels. It strikes one as strange to see large boats of 40 or 50 feet, displacing several tons, whose bottoms are made of thin strips of bamboo woven together and sealed with resin. However, a closer look at this technique reveals several marked advantages.

Tính chất co giãn giúp đáy thuyền bằng tre chịu đựng được một phần lớn sự va chạm lúc bị mắc cạn hay tình trạng thất thường của sóng biển. Đáy tre rất nhẹ và ít bị mục nát, mọt hay mọc rêu, là những vấn đề thường gây nhiều trở ngại cho người xử dụng loại thuyền đáy bằng gỗ ở biển Nam Hai. Trong khi những thanh gỗ và ván dong đáy thuyền đều hiếm và đắt tiền thì nguyên liệu tre nứa sẵn có nhiều và dễ kiếm. Sau nữa, việc thay thế cả một đáy thuyền lại giản dị và có thể do chính thủy thủ trên thuyền thực hiện. Đáy thuyền đan chỉ phải thay thế trung bình năm năm một lần, và giá tiền chưa bằng nửa giá tiền đáy thuyền bằng gỗ.

Trái hẳn với tình trạng ở vịnh Thái Lan, các máy kéo tàu hiện có tại vùng I và 2 ít ảnh hưởng đến kiểu thuyền, kỹ thuật đánh cá hay tập quán của dân chài lưới trong các vùng này. Trong khi tại vùng Phú Quốc - Rạch Giá hiếm thuyền buồm lớn thì trái lại ở Vùng I và 2 các đoàn thuyền đánh cá thường gồm đa số thuyền buồm, còn những thuyền máy, dù là thuyền máy phụ, cũng chỉ gồm một thiểu số.

Sự thiết trí động cơ ở phía trong thuyền đáy tre gây một vài vấn đề khó khăn về kỹ thuật. Một trong các vấn đề này liên quan tới sự treo động cơ trên một ngăn đặt giữa hai mạn thuyền để không một bộ phận nào của động cơ tựa vào đáy thuyền hay đà ngang của đáy thuyền.

Năm 1957 Phái Bộ Viện Trợ Kinh Tế Hoa Kỳ đề khởi một chương trình thiết trí động cơ dầu cặn vào những thuyền này, nhưng việc cơ giới hoá đó đã tiến triển rất chậm chạp. Có lẽ dưới 5% tổng số thuyền DABC-1 hiện đã được lắp động cơ. Sự chậm trễ đó có lẽ một phần do tình trạng tài chánh của các ngư phủ, nhưng cũng rất có thể vì họ không thích thay đổi phương pháp cổ truyền của họ.

Việc cơ giới hoá các thuyền đánh cá tiến triển từ một trình độ thấp tại Quảng Trị, nơi mà thuyền máy hay thuyền máy phụ không thông dụng, cho tới Rạch Giá là nơi thuyền buồm lớn không gắn máy có thể là một điều lạ. Tình trạng tiến triển này tăng lần dọc theo bờ biển, và càng tiến xuống phía Nam, số thuyền có động cơ càng thông dụng.

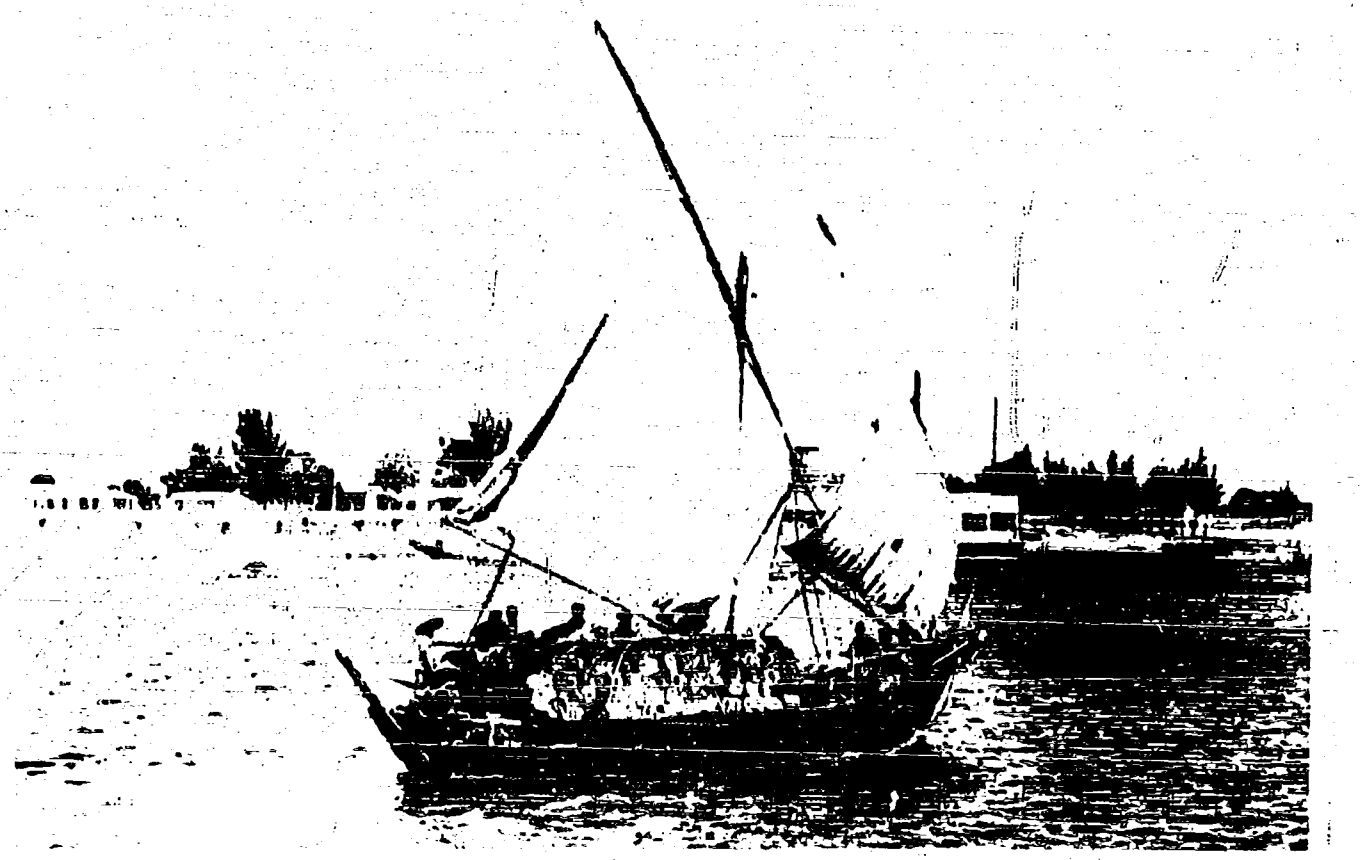
The resilience of the bamboo bottom permits it to take a large share of the shock of beaching or of varying surf conditions. It is very light in weight and is not subject to the decay, worms, or marine growth that create many problems for operators of wooden bottom boats in the South China Sea. While timbers and planks are scarce and expensive, there are abundant supplies of bamboo merely for the taking. Finally, replacement of the entire bottom is simple and can be done by the crew. The woven bottom is replaced on the average of ev[illegible]5 years and the cost is something less than [illegible]f that of a wooden bottom.

In sharp contrast to the situation in the Gulf of Siam, availability of small marine engines has had little effect on boat design, fishing techniques, or habits of the fishermen of Areas I and II. While in the Phu Quoc-Rach Gia area large sailing junks are rare, the opposite is the case in Areas I and II, where sailboats comprise the fishing fleets and power boats, even auxiliaries, are a small minority.

The installation of inboard engines in the woven bottom boats does present certain engineering problems. One solution involves suspension of the engine on a structure built between the sides, so that no part of the engine is supported by the bottom or bilge stringers.

In 1957, the United States Operations Mission initiated a program to install diesel engines in these boats, but the motorization has progressed very slowly. Probably less than 5% of all DABC-1's are now motorized. This may in part be due to the financial states of the fishermen, but more likely it is caused by a reluctance on their part to change their traditional methods.

The motorization of fishing boats progresses from a low point at Quang Tri, where power craft or auxiliaries are uncommon, to Rach Gia where a large unpowered sailing craft would be an oddity. This shift appears gradually down the coast, with engines becoming more common as one moves south.



ĐẶC TÍNH ĐIỀU HÀNH

Tuy được trù liệu và xử dụng cốt yếu như một thuyền đánh cá, song thuyền DABC-1 có thể biến cải dễ dàng để dùng ngay vào việc chuyên chở hàng hoá hoặc hành khách; thuyền thường được dùng vào việc chở hàng và người sau khi đi đánh cá ở xa về hay trong những lúc thời tiết xấu không cho lưới ngoài biển khơi được.

Tuy quanh năm ta vẫn thấy nhan nhản những thuyền DABC-1 tại miền duyên hải, song các thuyền này thường tụ họp đông nhất thành từng đoàn dọc từ biên Việt Nam giữa Quảng-Trị và Phan-Thiết xa tới 50 hải lý ngoài khơi, trong mùa xuân và mùa hạ. Trong những tháng về mùa đông, biển động hạn chế việc đánh cá ở ngoài khơi, thường chỉ còn những thuyền buôn thật lớn và nhất là những thuyền mà nhân viên gồm toàn ngư phủ và thủy thủ lão luyện.

OPERATING CHARACTERISTICS

While designed and used primarily as a fishing junk, the versatility of the DABC-1 makes it adaptable for use in carrying cargo or passengers. It is frequently used for these purposes after returning from a long fishing trip, or during periods when inclement weather prohibits fishing on the open seas.

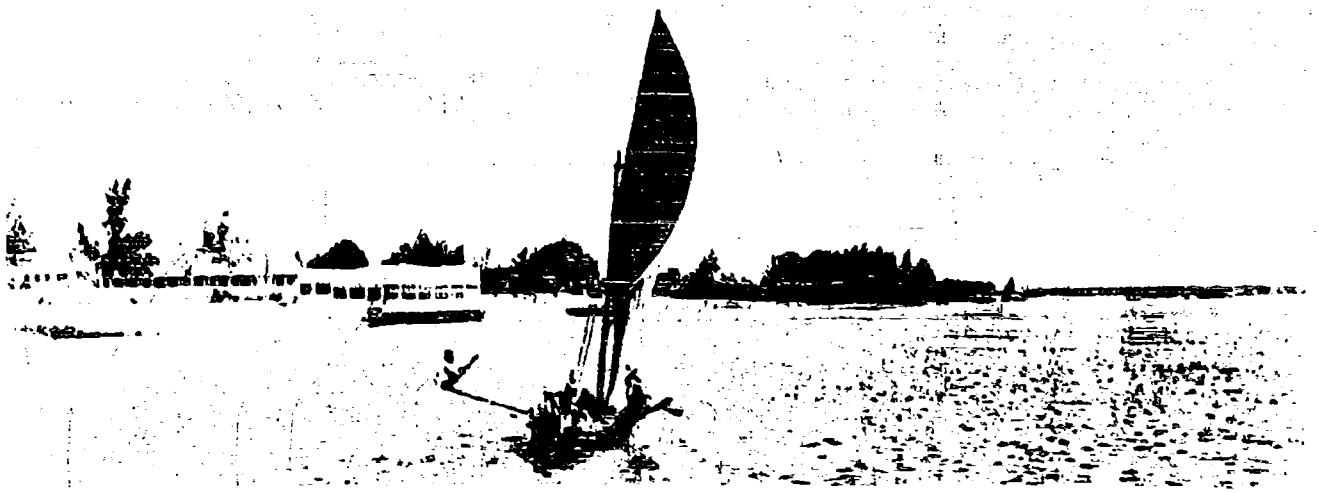
Though many of these junks will be seen in the coastal area throughout the year, they appear in greatest number in fleets along the Vietnamese coast between Quang Tri and Phan Thiet up to 50 miles at sea during spring and summer. In the winter months the rough seas restrict the offshore fishing generally to the larger junks and in particular to those whose crewmen are master sailors and fishermen.

Khi đi dọc bờ biển, ít khi ta thấy một chủ thuyền DABC-1 đánh cá ở ngoài khu vực tỉnh họ. Mặc dầu không thể định rõ giờ giấc thuyền đi chài, song thường thường đoàn thuyền khởi hành từ làng vào khoảng giữa 2100 đến 0500 giờ, và trở về vào khoảng giữa 1500 đến 1900 giờ mỗi ngày. Tuy nhiên giờ thuyền khởi hành đi chài tùy thuộc một phần lớn ở quãng đường phải đi, cùng tình trạng gió và giòng nước.

Vì dưới đáy không có đường sống, mà bề mặt buồm lại lớn, nên thuyền DABC-1 là một thuyền buồm dễ "Cảm động" trước sóng gió. Trong vài trường hợp gió thổi, thuyền thường nghiêng quá độ ở một số điểm nướng mũi thuyền. Phương pháp thông dụng nhất để sửa chữa ảnh hưởng này là đã giữ thăng bằng, cũng giống như kỹ thuật áp dụng trên các thuyền buồm nhỏ của Âu-Mỹ. Tuy nhiên việc đã giữ thăng bằng một thuyền DABC-1 dài tới 12 thước phải được sắp đặt chu đáo hơn chứ không như trường hợp các thuyền buồm nhỏ chỉ cần căng một sợi dây để thủy thủ có thể kẹp giữ bằng ngón chân và nhoài mình ra ngoài mạn thuyền về phía gió thổi.

In traveling along the coast one seldom sees a DABC-1 skipper fishing outside the province where he lives. Though no precise timetable can be made covering the period a junk fishes, the fleet usually departs from the home village between 2100 and 0500 and returns between 1500 and 1900 daily. The time that a junk will depart for its fishing area will, however, greatly depend upon the distance to be covered and the wind and current.

Since she has no keel and a large sail area, DABC-1 is a "tender" sailboat. She tends to heel excessively on some points of sailing in heavier breeze conditions. The most common method of correcting this is by hiking, which is the same technique used on small western sailboats. The arrangement, however, for hiking a DABC-1 of 40 feet or so is somewhat more elaborate than a hiking strap in which crew members can hook their toes and extend their bodies over the windward side.

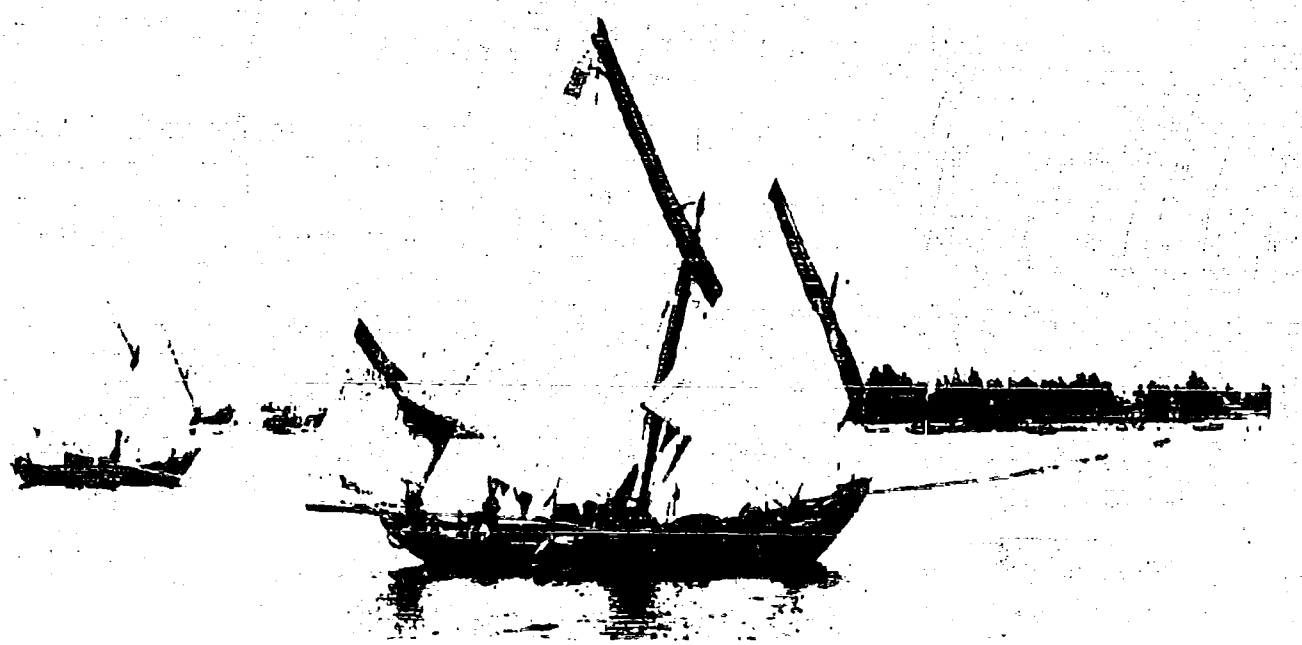


Bộ phận mắc buồm dùng trên thuyền DABC-1 và một số thuyền Việt Nam khác gồm một trụ dài tới 9 thước phát ngoài mũa nắng và được nâng giữ bằng một dường dây căng từ đầu mỏm nhô ngoài thuyền đến đỉnh cột buồm chính. Trên sợi dây bấp bênh này, có khi ta thấy tới khoảng 8 người, đàn ông, đàn bà và trẻ con, bám ngồi vắt vẻo như chim đậu trên dây điện.

The rig used in the DABC-1 and in a number of other Vietnamese junks consists of a slender spar up to perhaps 30 feet in length, extended to weather and supported at the outboard extremity by a line running to the main masthead. On this rather precarious seat, anywhere up to about 8 people, men, women, and children, perch like birds on a wire.

Khi chỉ cần đổi hướng dằn thuyền để chạy, ta thấy hai tảng đá lớn được treo lên lan can thuyền trông như những túi đeo trên yên ngựa.

When sailing conditions require only a small shift in ballast, pairs of large stones are hung over the weather rail like saddlebags



Vào những tháng cuối xuân và đầu hạ, ta thường thấy các thuyền DABC-1 hạng lớn với những trụ hoặc sào cũng buồm chĩa về phía trước và phía sau. Cách sắp đặt cũng giống như thấy trên thuyền QUBC-1, và đã mô tả trong tiết nói về thuyền QUBC-1 của sách này. Các trụ nói trên có thể dài tới 12 thước nếu thuyền lớn, và được dùng để cột hai đầu lưới rộng loại túi thắt có buộc chì nặng ở dưới. Khi chài lưới như thế, thuyền DABC-1 bao giờ cũng hoạt động riêng từng chiếc.

Cũng giống như thuyền QUBC-1 ở Qui nhơn và Nha Trang, thuyền DABC-1 chạy xiên thẳng dưới chiều gió (vát cạnh) chứ không tiến theo hướng mũi, ván mũi và bánh lái nhấc cao khỏi mặt nước, lưới kéo theo sau. Các sào dài nói trên thường làm bằng tre, và tuy dễ tháo gỡ để cột bó lại, song thường vẫn được lắp liền, ngay cả những lúc thuyền neo, trong những mùa thuyền dùng loại lưới trên. Khi nhìn ngang dáng thuyền hoặc trông trên hình ảnh, ta có thể nhận thấy các dây dợ và sào cột trên là một đặc tính rõ rệt và dễ nhận biết của thuyền.

During the late months of spring and early months of summer, the larger DABC-1 boats will often be seen with long spars or sprits extended forward and aft. This is the same arrangement seen on QUBC-1 and described in that section of the book. These spars may be as long as 40 feet in the case of the large junks and are used to secure the two ends of large purse nets, which are heavily weighted. When DABC-1 is working in this way, the boats always operate singly.

In the same way as QUBC-1 of Qui Nhon and Nha Trang, the boat is sailed directly to lee (sideways), making no headway, with the stem-board and rudder raised clear of the water, towing the net. These sprits are generally made of bamboo and, while easily unshipped and stowed, they will usually be seen set, even at anchor during the seasons when the boats are using that type net. It may be noticed from the silhouettes and photographs that this rig is a distinctive and obvious feature.

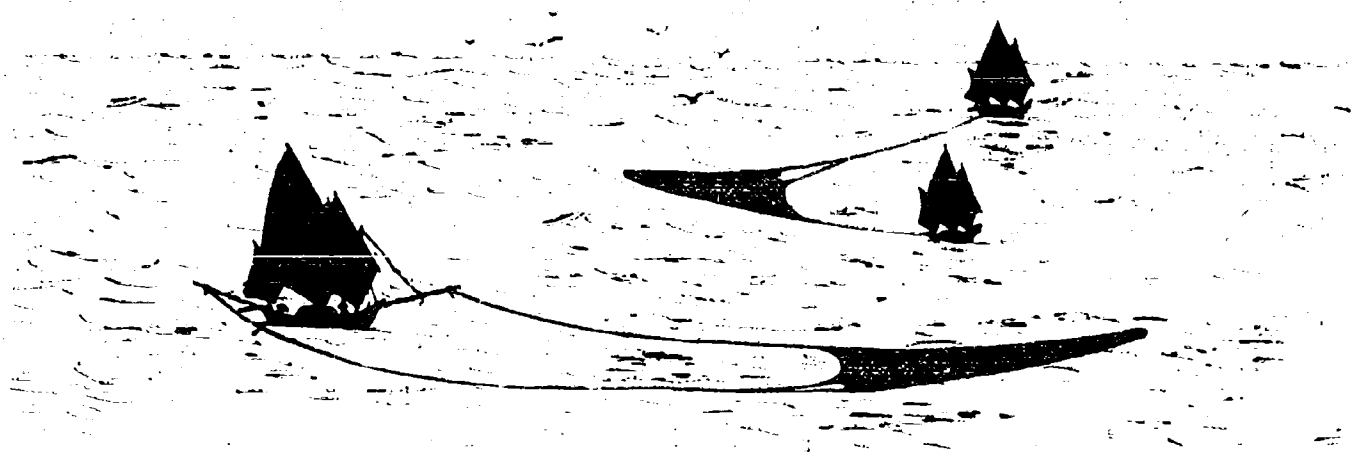
Luật giao thông quốc tế đã được thiết lập từ nhiều năm nay để ấn định việc đi lại trên biển cả, và các thuyền Việt Nam cũng phải áp dụng luật này. Tuy nhiên chỉ một số ít thuyền thi hành đúng các luật lệ về giao thông, đèn lửa, hoặc hiệu báo. Ta có thể thấy phần nhiều các thuyền tránh đủ chỗ rộng khi gặp tàu bè khác, như trường hợp ra vào bến. Nhưng trong lúc chài lưới, vì bận rộn với công việc, nên thủy thủ trên thuyền thường không để ý đến tàu bè tới gần.

Kỹ thuật hàng hải của thủy thủ trên các ngư thuyền Việt Nam chỉ căn cứ vào sự thông thuộc, phát triển từ lúc còn nhỏ, về khu vực chài lưới tổng quát của mình. Các ngư phủ này hoàn toàn trông cậy vào vị trí và chiều hướng của những tinh tú, điểm chuẩn trên địa thế, hoặc đèn lửa đã quen biết, và vào dòng nước.

Bản đồ và dụng cụ hàng hải không bao giờ được dùng tới, và kim chỉ nam cũng ít khi thấy trên thuyền.

The International Rules of the Road were established many years ago to govern the traffic on the high seas and the junks of Vietnam are subject to them. However, a very small percentage of the junks will be found operating in accordance with any rules governing traffic, lights, or signals. Most junks can be expected to manuever well clear during a meeting situation such as entering or leaving port. However, when fishing the crewmen of a junk will often become so preoccupied with their fishing duties that they will not be aware of other junks or vessels approaching them.

Navigation by the Vietnamese junk fishermen is based upon a familiarity, developed since childhood, with the general area in which he fishes. These men rely completely upon the position and direction of a few known stars, known landmarks or lights, and upon the current. Navigational aids and charts are never used and rarely will a junk be seen with a compass aboard.



CHI TIẾT VỀ CHÀI LƯỚI

Hầu hết các kiểu thuyền DABC-1 đều dùng lưới để chài cá. Lưới này thuộc loại túi rộng thắt miệng hoặc loại tròn. Lưới loại túi thắt có thể được kéo ở phía sau giữa hai thuyền, hoặc từ cây sào ở mũi và cây sào ở lái khi thuyền chạy vát theo chiều gió. Ngoài ra, ít thấy thuyền DABC-1 áp dụng các phương pháp chài lưới khác.

FISHING INFORMATION

DABC-1s almost invariably fish with either a large purse type net or a smaller circular net. The purse net may be towed astern between two junks or from bow and stern sprits on a single boat while sailing to leeward. Other fishing methods used by the DABC 1 junks are seldom seen.

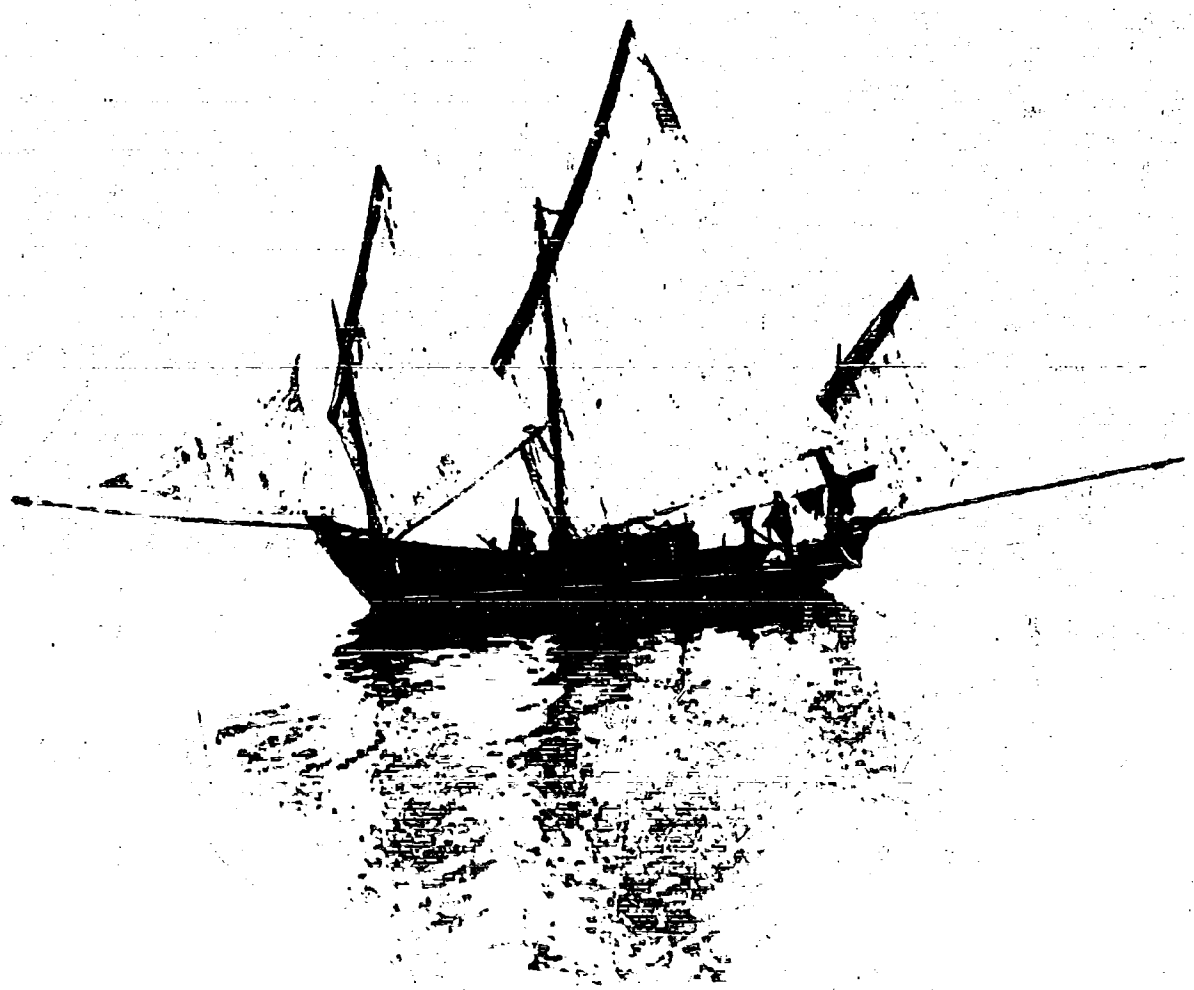
Vì thường bắt được nhiều tôm cá, nên phần đông các ngư phủ phải trở về bến mỗi ngày để bán. Các ngư phủ này không dùng phương pháp nào khác để ướp giữ cá ngoài trừ cách bỏ cá trong thúng tre và đậy lại và xếp ở một lỗ trống trong thuyền. Đá rất hiếm trong đa số các vùng dọc bờ biển, và khó kiếm đối với các ngư phủ. Vì thế họ thường trở về bến mỗi ngày để tôm cá bắt được khỏi bị ươn. Những thuyền DABC-1 chài lưới trên biển cả và có thể ở lại ngoài khơi từ 2 đến 15 ngày thường phủ muối cục để ướp giữ cá.

As a result of the large quantities of fish frequently caught, many fishermen will return to port daily to sell their catch. These fishermen use no form of preservation for their fish, other than placing the fish in bamboo baskets which may be covered or stowed within one of the holds. Ice is quite limited in most areas along the coast and is not readily available to the fishermen. Consequently, the crews generally return to port frequently enough to insure that their catch does not spoil. For the larger DABC-1's engaged in deep sea fishing and which may remain at sea from two to 15 days, a coarse salt is [illegible] the fish and act as a preservative.



Vào khoảng quá chiều, đoàn thuyền đi chài trở về bến, và cập thuyền trước tiên ở chợ cá địa phương. Tại đây cá được bán lấy tiền mặt. Có nhiều cách chia tiền lời bán tôm cá bắt được, song thường thì chủ thuyền được 50% và các nhân viên trên thuyền được 50%.

In the late afternoon the fleet of fishing junks returns to port, where their first stop will be the local fish market. Here the fish are sold for cash. There are many methods of dividing the proceeds from the catch, however, the one used most frequently is a split of 50% for the owner, with the crew members dividing the remaining 50%.



HỆ THỐNG BUỒM

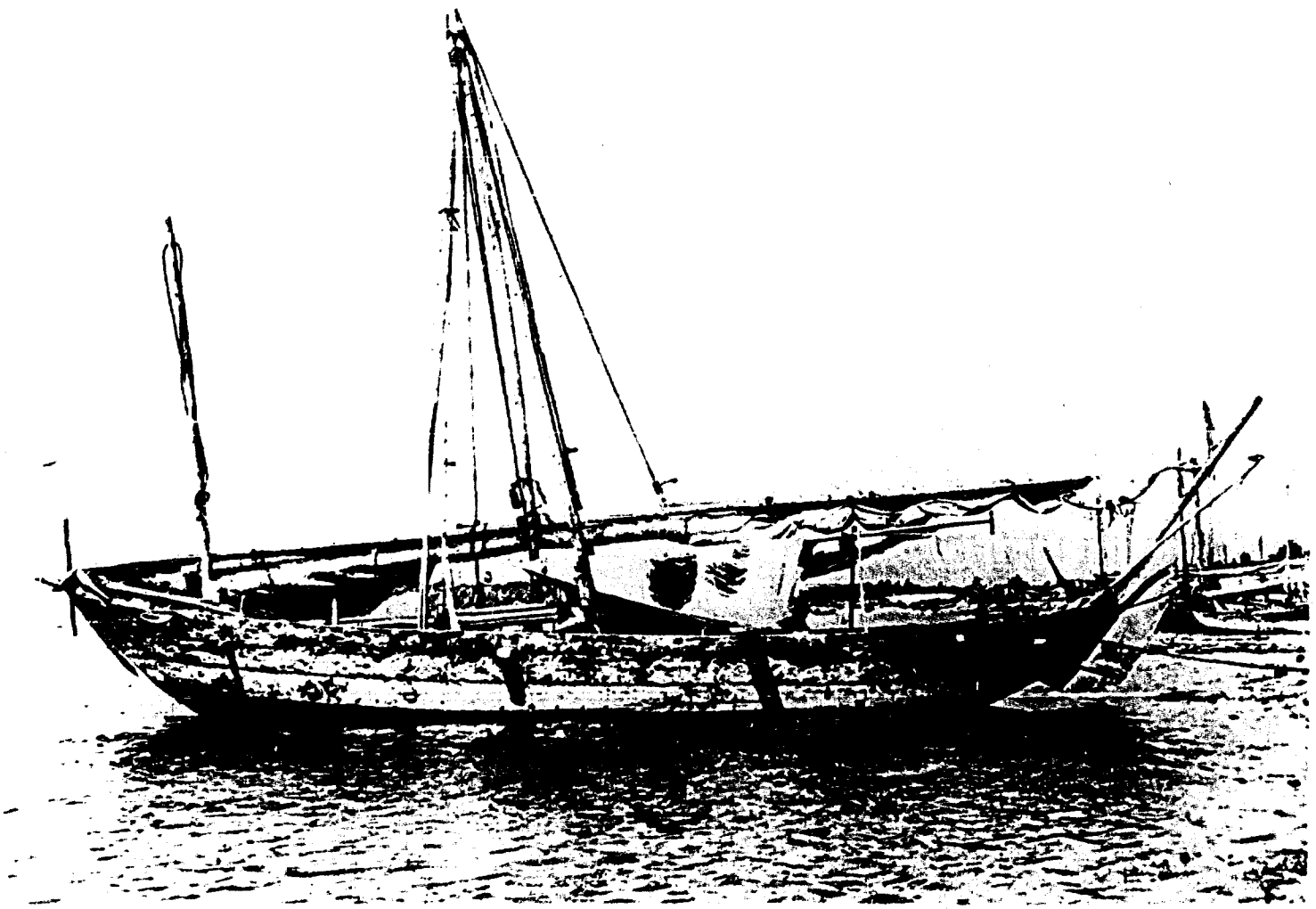
Tất cả các kiểu thuyền DABC-1 đều trang bị loại buồm hình thang. Thường chỉ những cột buồm chính trên các kiểu thuyền lớn mới có dây chằng giữ; tuy nhiên, khi trang bị những trụ căng buồm dài chìa ra khỏi mũi và lái, thuyền DABC-1b thường có một đường dây giống như dây chằng trước, từ đầu xa nhất của sào căng buồm phía mũi đến đỉnh cột buồm mũi. Nhiều khi trong khung tam giác phía mũi thuyền này cũng được kéo một cánh buồm ba cạnh nhỏ.

SAILING RIG

DABC-1, in all its variations, is lugger rigged. Generally speaking, only the mainmast of larger variations will have shrouds or stays, although DABC-1b when rigged with the long spars extending from bow and stern will carry a line similar to a forestay from the forwardmost point of the bow spar to the foremast head. Often a trysail will be set like a small spinnaker in the fore triangle.

Trên các kiểu thuyền nhỏ, ngay cột buồm chính cũng không có dây căng giữ. Trên những thuyền lớn có dùng dây chằng, đôi khi ta còn thấy một thanh ngang ngắn ở dưới đỉnh cột buồm chính chừng ít bộ.

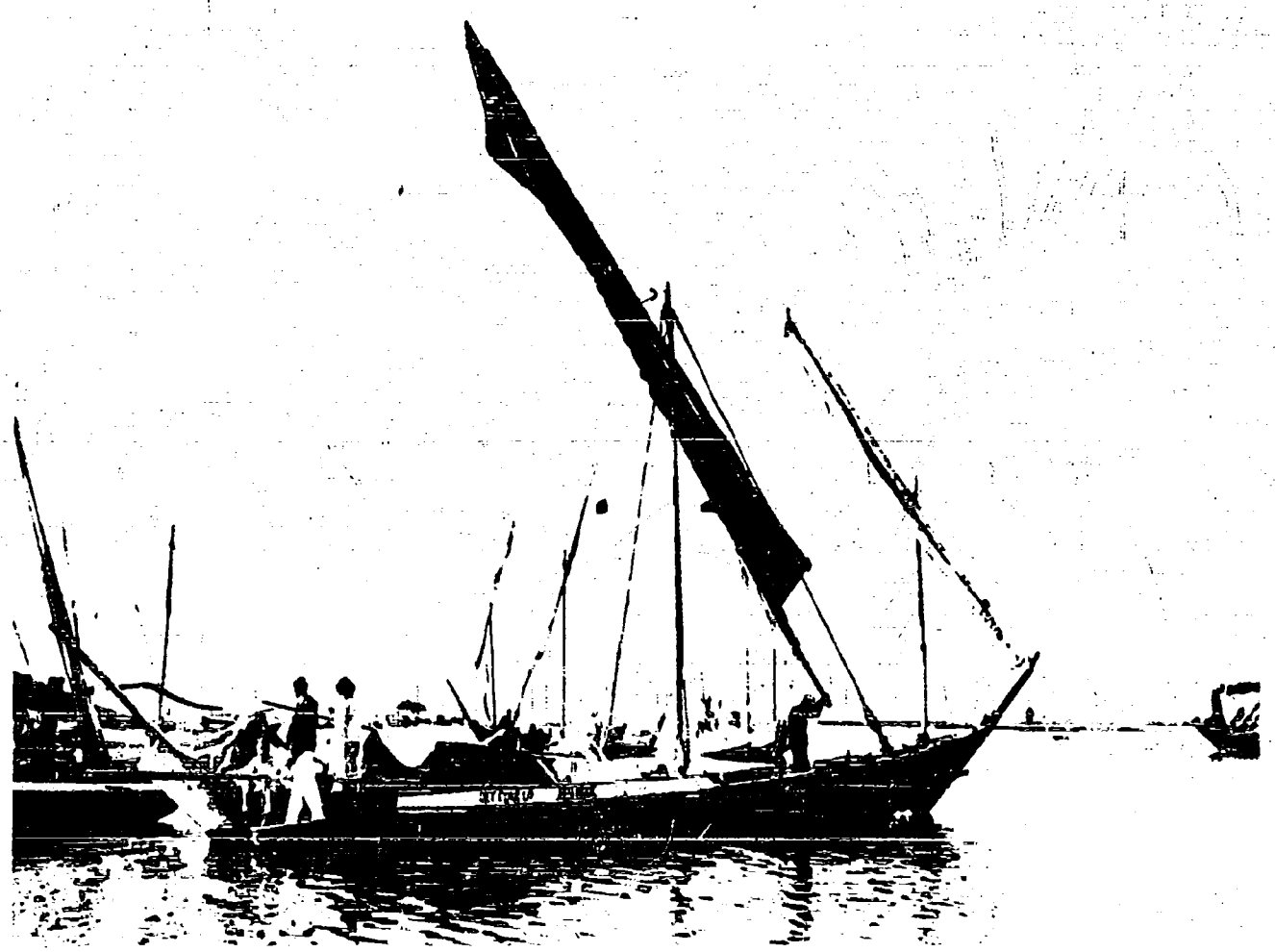
As might be expected even the mainmast on the smaller boats has no stays. On larger boats where shrouds are used, there will sometimes be seen a short spreader a few feet below the main mast head.



Một hoặc có khi hai dây kéo được dùng để nâng trục buồm lên. Muốn hạ các buồm này khi đã mắc, thủy thủ chỉ việc thả dây kéo cho trục buồm tự xuống. Đồng thời, cây cần mắc dưới chân buồm cũng được xoay bằng một chốt để cuốn buồm lại trong khi được hạ thấp. Khi áp dụng kỹ thuật này, cánh buồm được hạ thấp sát cột, song song với sàn thuyền và được cuốn dọc theo cánh buồm đã cuộn lại.

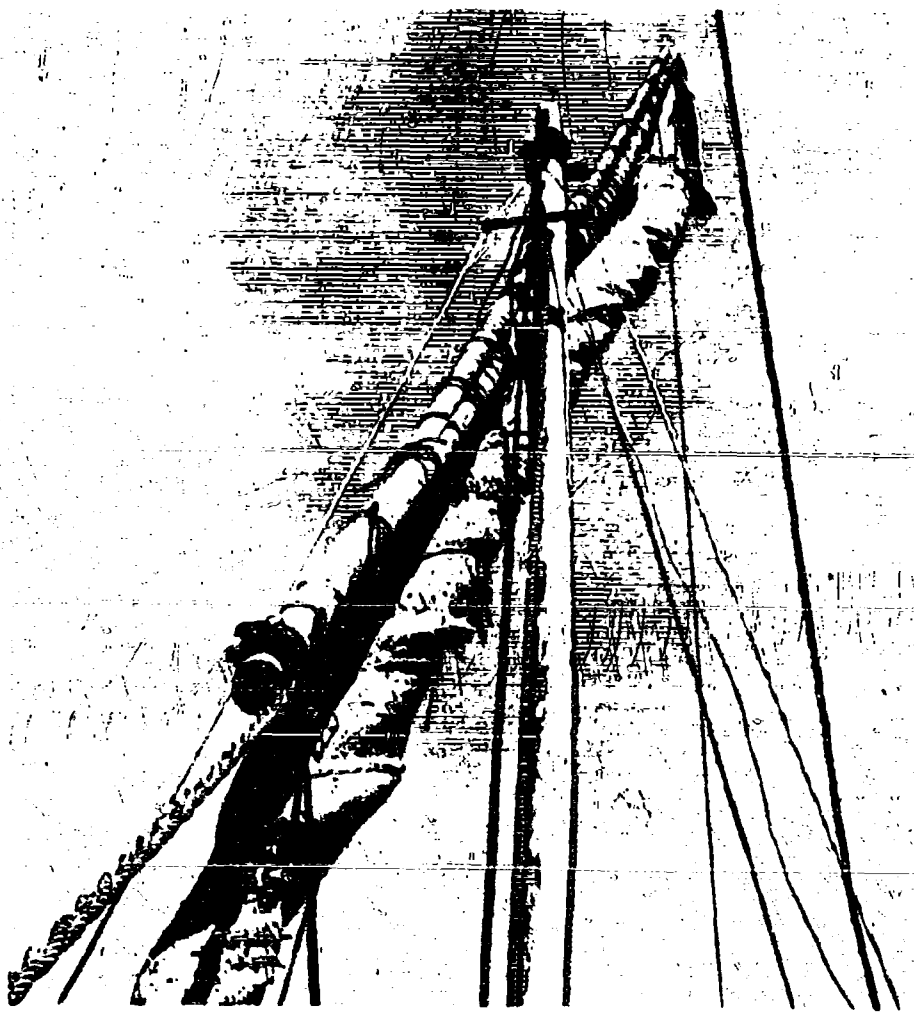
One and sometimes two halyards are used to hoist the yards. To douse these sails when set, the crew ease the halyard permitting the yard to drop. At the same time the boom, to which the foot of the sail is set, is rotated by a toggle, rolling the sail around the boom as the sail is lowered. When this technique is used, the sail is secured low on the mast, parallel to the deck, with the yard lying along the rolled sail.

Best Available Copy



Một hình thức khác của kỹ thuật này, có lẽ được áp dụng nhiều nhất trong vùng lân cận ĐÀ NẴNG, là cứ để yên trụ buồm treo tại chỗ, và cuộn buồm vào cây cần căng chân buồm. Khi buồm đã cuộn rồi, đầu trụ buồm phía mũi được hạ xuống và đầu phía lái kéo cao lên. Như thế cả đầu phía mũi của cần căng chân buồm lẫn đầu phía mũi trụ buồm đều ở vào khoảng ngang vai. Khi đã hoàn tất, cuộn buồm gần như thẳng đứng và nằm dọc theo cột buồm. Hình ảnh này từ xa trông thật lạ kỳ. Ta thấy buồm nhỏ dần từ dưới lên trên, và cuối cùng lẫn hẳn với cột buồm.

A variation of this technique, perhaps most common in the vicinity of Da Nang, is to leave the yard hoisted and in place and to roll the sail on the boom. As the sail is rolled, the forward end of the yard is hauled down, raising the after end. This brings the forward end of both the boom and yard to shoulder level. When the roll is complete, it is almost vertical and lies alongside the mast. Seen from a distance, this operation presents an unusual spectacle. The sail appears to grow smaller and smaller from the lower side up, until sail, yard, and boom all form one slender roll, which is secured at a slight angle to the mast.



Trụ và cây căng chân buồm thường làm bằng cọc tre, và gồm một cọc khi hệ thống buồm nhỏ, hoặc bó liền hai hay ba cọc với nhau trên các thuyền lớn. Dây kéo buồm được luồn qua những lỗ thay cho ròng rọc ở trên cột buồm chính. Ròng rọc cột dây rất hiếm trên các thuyền này, song ta thường thấy những khúc gỗ có đục lỗ để buộc dây chằng.

Thuyền DABC-1 hầu hết đều dùng buồm dệt bằng sợi gồi nhỏ. Loại buồm này tuy không bền, song rất rẻ, nhẹ và đựng gió.

Yards and booms are usually made of bamboo poles, used singly on the smaller rigs or secured together in bundles of two or three on the larger boats. Halyards are reeved through holes serving as sheaves in the masthead. Blocks are a rarity on these boats, but one often sees deadeyes made of wood to which the shrouds are attached.

DABC-1 sails are almost invariably of finely woven palm fiber. While the life of these sails is short, they are very inexpensive, light, and fill nicely even in light air.

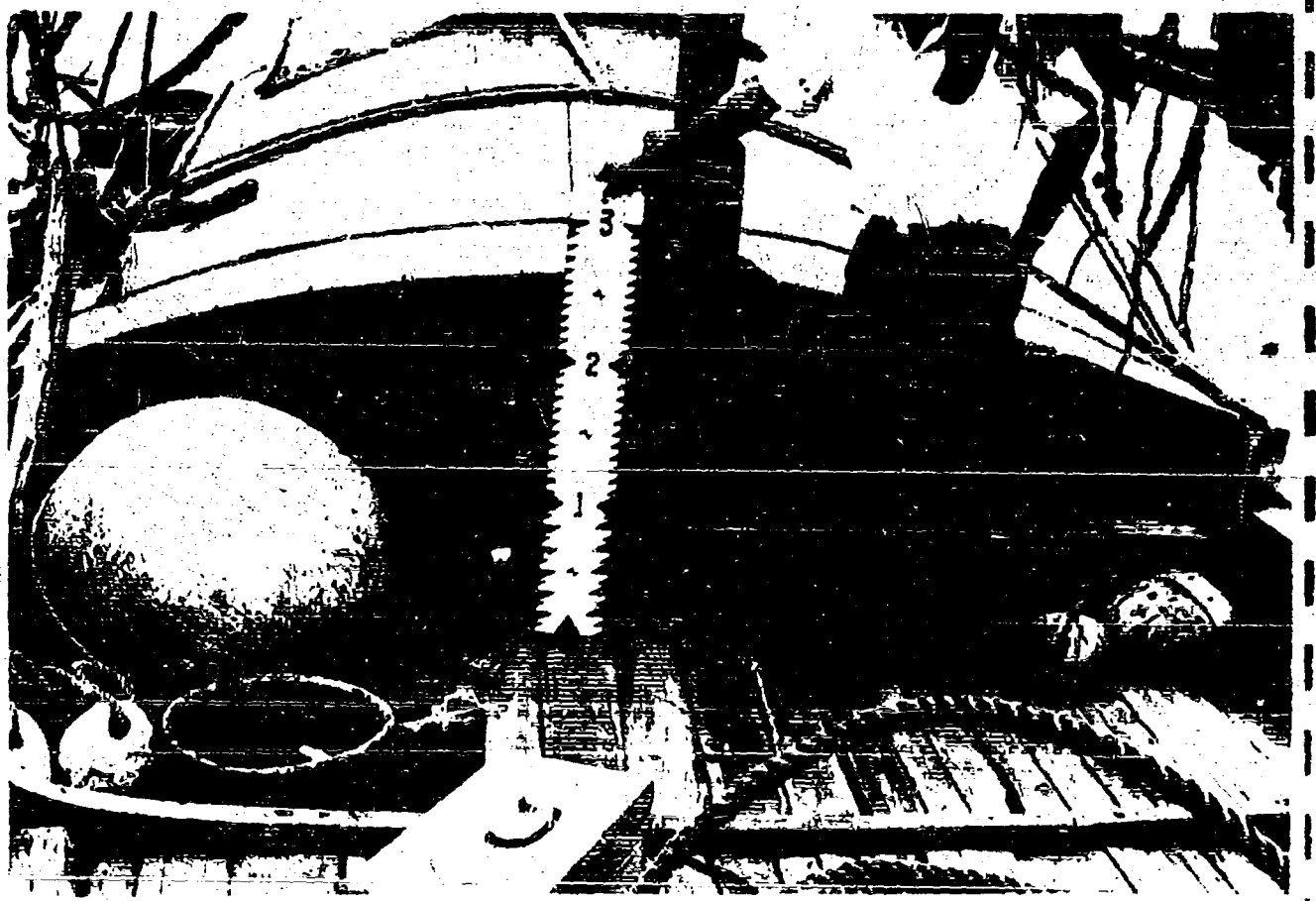


TRANG BỊ

Ta thấy những khoang hình dáng khác nhau trên các thuyền DABC-1 hạng lớn, còn các thuyền nhỏ thường thường để trống. Các khoang nói trên làm bằng phiên tre trét kín và quét phủ giống như giong như đáy thuyền đan. Ta thường thấy nhiều thuyền trang bị tới 2 hoặc 3 mui khoang có thể chồng lên nhau cho rộng chỗ khi chài lưới, hoặc đặt nối đuôi nhau để che được khoảng thuyền lớn. Cách sắp đặt khoang mỗi lúc khác nhau làm thay đổi hẳn hình dạng bên ngoài của thuyền DABC-1, cùng dáng thuyền khi nhìn ngang.

OUTFITTING

Various forms of shelter-cabins are seen on the larger sized members of the DABC-1 family, while the smaller boats are open. When cabins are installed, they are made of woven bamboo lath sealed and coated in much the same way as the basket bottom. It is not uncommon to see junks outfitted with two or even three of these cabins set end to end to cover a large part of the boat or stacked together while fishing to leave more working space. The cabin arrangement that the DABC-1 may assume at any one time has a considerable effect on the outward appearance and silhouette of the boat.

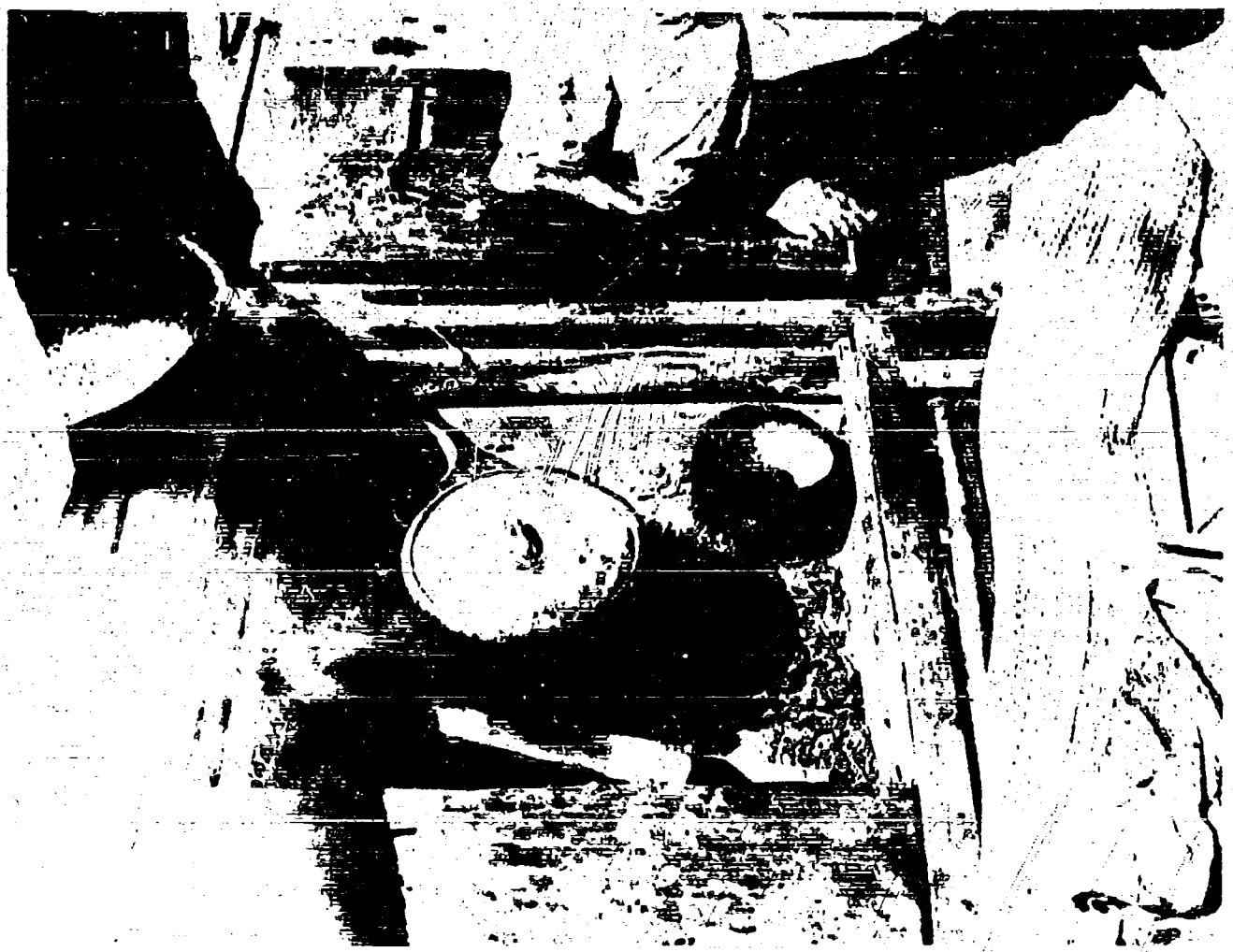


Nhiều thuyền do gia đình ngư phủ dùng để chài lưới thường có một khung sườn khoang ngăn vĩnh viễn vào mạn thuyền. Các khoang này thường được phủ bằng thiếc mỏng.

Điều kiện ăn ở trên các thuyền loại này thay đổi rất nhiều tùy theo cỡ lớn nhỏ hoặc địa điểm thuyền, song nhìn chung giản dị, đạm bạc. Phần nhiều các thuyền chỉ dùng để chài lưới, còn thủy thủ ở nhà trên bờ trong làng, tuy vẫn thường có một nhân viên ở lại thuyền để canh giữ. Bình thường chỉ trên những thuyền DABC-Ia và DABC-Ib hạng lớn ta mới thấy thủy thủ hoặc có thể là một gia đình ngư phủ, ở lại. Tuy nhiên, khi dùng làm chỗ ở cho một gia đình, ta thấy có chiếu trải làm chỗ ngủ ở trong khoang, hoặc ở ngoài sàn thuyền khi trời tốt.

Many of the boats used by families for fishing have a permanent cabin frame attached to the gunwale. Often these cabins are covered with a thin layer of sheet metal.

Living accomodations aboard this class of junk vary considerably according to size and location of the junk but in any case are simple and austere. Many of the boats used exclusively for fishing have their crews living ashore in the village, although one member of the crew will usually remain aboard on watch. Normally only in the larger DABC-Ia and DABC-Ib junks will one find the crew or possibly a family living aboard. When these boats are used for a family home, straw mats for bunks are laid in the cabin or in the open decks in clear weather.



Lương thực mang theo thường gồm có gạo, muối, và nước mắm; thêm vào đó là cá tươi bắt được, hoặc đôi khi là cá khô nếu phải đi lâu. Cơm nước được nấu trên một bếp củi hoặc than củi.

Chưa ai thấy, hoặc không có báo cáo nào cho biết đã thấy loại thuyền này trang bị đèn chạy, dụng cụ vô tuyến, hoặc dụng cụ hàng hải. Tuy nhiên nhiều thuyền thường mang theo một đèn bão nhỏ hoặc một ống tre có thể được đốt lên để chỉ vị trí thuyền hoặc soi sáng trong khoang, hay báo hiệu.

Usually the food carried will be rice, salt, and fish sauce (nuoc-mam), supplemented with fresh fish, or sometimes dried fish when extended trips are made. The food is prepared over a wood or charcoal fire, in a sand box.

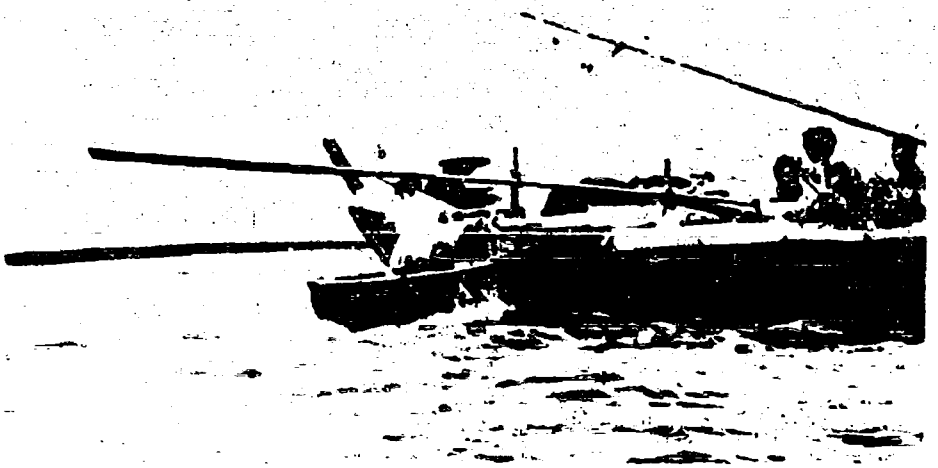
No junks of this class were seen or reported to be equipped with any form of running lights, radio equipment or navigation equipment. Many, however, carry a small hurricane lamp or bamboo flare, which may be lighted to indicate the location of the junk or to light the cabin when necessary.

Một điều đặc biệt đáng chú ý là ngư phủ trên thuyền DABC-1 là những thủy thủ rất thạo giỏi, có thể điều khiển thuyền dễ dàng trong đêm tối. Khi khởi hành ban đêm, ngay những đêm trời thật tối, họ cũng không cần dùng đèn đóm gì cả. Đồng thời, kỹ thuật điều khiển những cây chèo dài khi thuyền ra vào bến cũng không gây tiếng "chèo vô" hoặc tiếng đập nước khi sào chạm nước. Ngoài ra, thủy thủ thường làm việc không cần phải chỉ huy, đường như tự biết rõ mỗi lúc phải làm gì.

Như thế, ta thấy DABC-1 là một loại thuyền buồm mau lẹ, có thể sẵn sàng ra biển và rời bến không một tiếng động, dù có gió hay không, và trong đêm tối hoàn toàn.

It is of particular interest to note that the fishermen who sail in DABC-1 are extremely competent sailors who operate in complete darkness with great ease. When departing at night, even a very dark night, they show no lights whatsoever. The technique of handling the sweeps, when working in or out of port, produces no "warlock squeak" or splash as the sweep breaks water. In addition, crews generally go about their duties without command; that is, they seem to know what to do and when to do it.

Thus, one finds in DABC-1 a fast sailboat which can be made ready for sea and leave port, wind or no wind, in complete darkness and in almost complete silence.



Các thuyền này thường mang theo những thuyền thúng tròn để phụ vào việc trải lưới hoặc các hoạt động tương tự khác.

Ta cũng thấy thuyền có nhiều cuộn dây thừng phòng hờ, tảng đá dự trữ, hoặc vật liệu vá lưới. Thuyền thường không mang theo dụng cụ cứu nguy, bộ phận thay thế hoặc vật liệu để sửa chữa khi thuyền đang chạy.

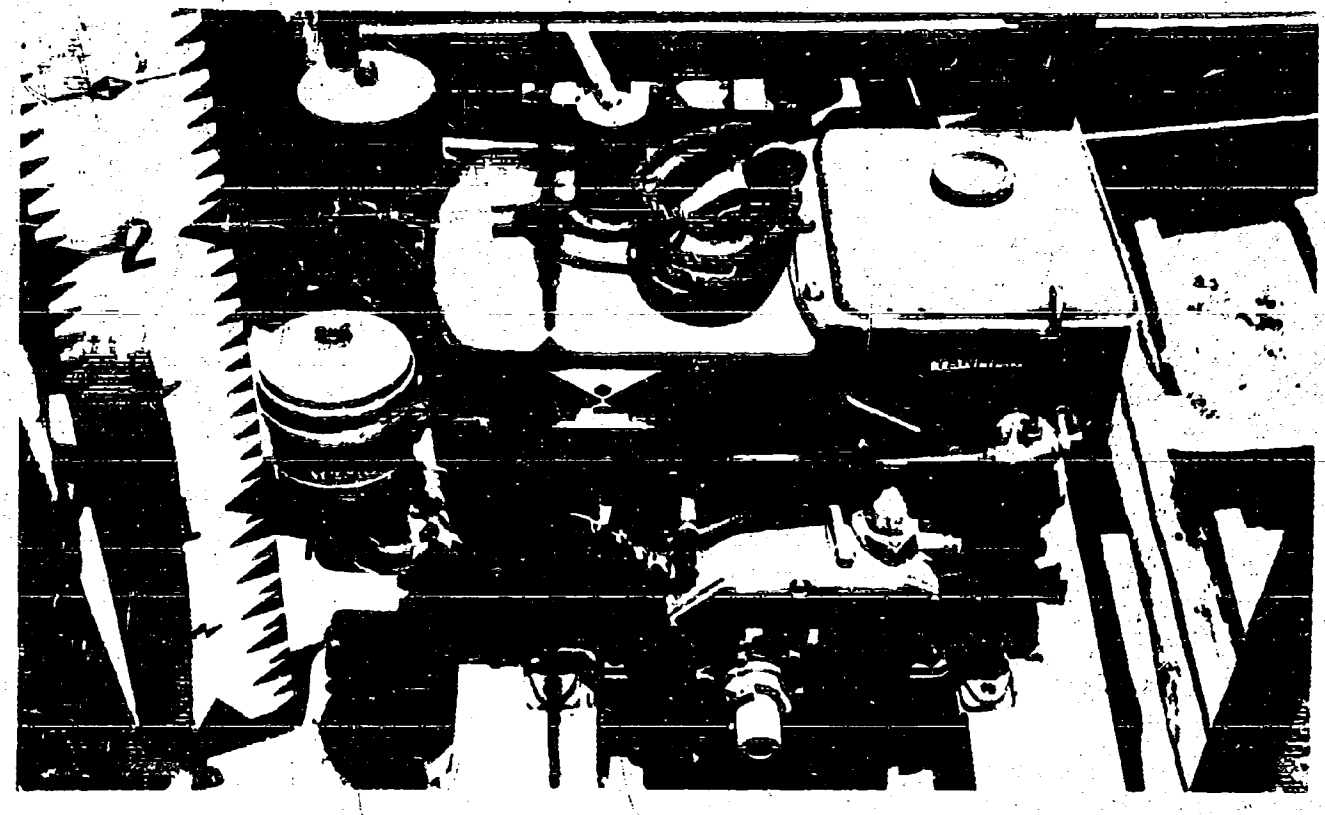
These boats often carry the round basket boats as dinghies for use in tending nets or other such activity. One might also find several spare coils of coconut fiber line, extra stone weights, or material for mending nets. In general, no life saving gear, spare parts, or underway repair materials are carried.

ĐỘNG CƠ

Khi cơ giới hoá, thuyền DABC-1 thường được trang bị bằng động cơ từ 5 đến 20 mã lực. Các động cơ này phần nhiều thuộc loại dầu cặn giảm nhiệt bằng nước, hiệu YANMAR hoặc BUCH. Cả hai loại động cơ này đều thông dụng trên các thuyền Việt Nam.

ENGINES

When DABC-1 is equipped with an engine, the horsepower will usually vary between 5 and 20. The engines are most likely water cooled diesels made by Yanmar or Bukh. Both of those types are widely seen in Vietnamese boats.



Khi lắp ở đáy thuyền gỗ, động cơ được đặt trên thanh ngang gắn ở phía lái dưới sàn thuyền. Khi lắp ở đáy thuyền đan, động cơ được nâng giữ trên những thanh ngang gắn vào ván mạn hoặc khung thuyền vững chắc hơn.

Mặc dù đáy được đóng theo loại nào, động cơ vẫn dùng một chân vịt ba cánh. Chân vịt này xoay không có khoảng lồm dưới đáy thuyền che chở nên rất dễ bị hư hại khi mắc cạn hoặc chạy ở chỗ nước nông. Các động cơ này thường gồm sẵn một thùng đựng được từ khoảng 11 đến 19 lít nhiên liệu, và bao giờ cũng phải phát hành bằng tay.

When the engine is installed in the wooden bottom boats, it is mounted on stringers attached to the floor. When used in the basket bottom junks, it is supported by thwartship members, which in turn are secured to the more sturdy side planks or frames.

Regardless of the bottom construction, a small, three-bladed screw is used. It is turned without the protection of a skeg of any kind and might be expected to be very sensitive to damage when beaching or operating in shoal waters. These engines usually have a built-in fuel tank carrying 3 to 5 gallons and are invariably started by a hand crank.

ĐÓNG THUYỀN

Phần chính thuyền DABC-1 có chủ thuyền đóng. Song dù do chính chủ thuyền đóng hay thuê thợ đóng, công việc này phần nhiều được thực hiện ở một khoảng trống nhỏ gần bờ biển và nhà chủ thuyền. Các chuyên viên đóng thuyền thường dùng nhà mình làm văn phòng, và đóng thuyền ở ngoài trời, vì ít người đủ may mắn có mái che xưởng đóng thuyền.

Chủ thuyền tương lai thường cho người đóng thuyền biết rõ loại và cỡ thuyền muốn đóng, cùng số buồm, kiểu khoang, số neo, và những vật liệu phải dùng. Sau khi đã giao kết miệng, người đóng thuyền thường lấy một phần ba tiền trước, một phần ba khi đóng được một nửa, và phần còn lại khi giao thuyền. Rất ít nếu không phải là không có người đóng thuyền nào chịu xuất vốn hoặc nhận trả tiền định kỳ.

Trong việc đóng thuyền DABC-1 cũng như đa số các thuyền buồm quan trọng khác của Việt-Nam, ít khi ta thấy được vẽ rõ hình-dáng trên giấy. Ngoài ra, những khuôn thước hoặc hình mẫu cắt sẵn cũng không mấy khi được dùng tới.

CONSTRUCTION

A substantial share of the DABC-1 boats are built by the owners themselves. But, whether the owner builds it himself, or hires a boatbuilder for the job, one will most often find the junk being built in a small clearing near the beach and the home of the builder. Generally, the professional builders use their homes as their offices and build the boat under the sky since few are fortunate enough to own a covered building shed.

The prospective owner normally specifies to the builder the type and size junk desired, the number of sails, type of cabin, number of anchors, and the materials to be used. After a verbal construction contract has been negotiated, the builder usually requires one-third payment in advance, one-third midway through construction, and the balance upon delivery of the junk. Very few, if any, builders are known to provide financing or time payments.

In the construction of DABC-1's and indeed many of the other major Vietnamese sailing craft, plans in the form of lines on paper are a rarity. Moreover, one rarely finds templates, patterns, or jigs.



Dụng-cụ sử-dụng phần nhiều thô-sơ và đã được dùng từ nhiều thế-kỷ nay. Một thí-dụ về loại dụng cụ thô-sơ hiện vẫn được dùng là cây khoan dây kéo tay. Trong suốt công việc đóng thuyền, người thợ chỉ trông cậy vào kinh-nghiệm và con mắt nhà nghề của một thợ mộc.

The tools used are most primitive and have been in use for many centuries. The bow drill is one example of the primitiveness of the tools still in use. Throughout the construction process, the workmen are guided only by experience and a good carpenter's eye.

Khi kiếm gỗ ván cần-thiết, thợ đóng thuyền phải chạm-trán với vấn đề không có gỗ cắt và đánh nhẵn sẵn. Muốn có gỗ ván cần-thiết, họ phải mua đủ của người chủ gỗ, hoặc phải trả tiền trước để người này cắt và giao cho mình. Phương-pháp thường dùng là thả gỗ trôi theo các thủy đạo ra bờ biển.

Nếu gỗ được mua cả sức, như trường-hợp vẫn thường thấy, người đóng thuyền phải thuê thợ dùng cưa kéo hai bên để xẻ gỗ ra từng tấm theo nhu-cầu. Việc đóng thuyền được khởi-sự ngay sau ngay sau khi xẻ xong ván, không để thì giờ cho gỗ khô. Vì thuyền được đóng bằng gỗ tươi, nên mau bị nứt hở và khiến cho vấn-đề bảo-trì thêm khó-khăn cũng không có gì là lạ.

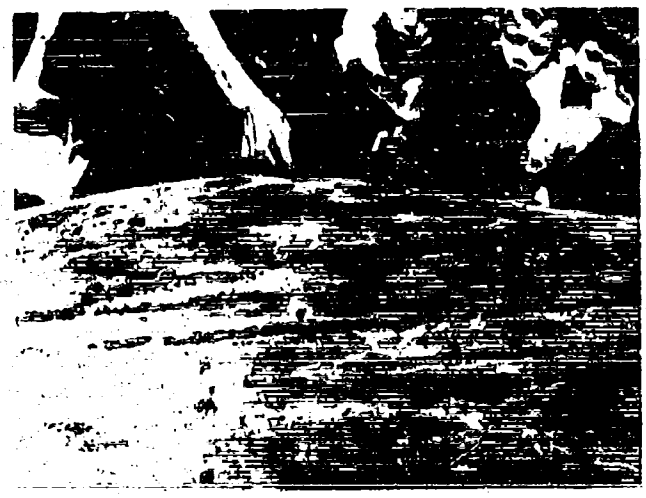
In obtaining the necessary lumber the builder is faced with the absence of pre-cut and finished lumber. To get the lumber required he must purchase sufficient logs from a timber dealer or, after paying a fee to the dealer, he can have the timber cut and delivered to him. The usual method is to float it down one of the many waterways to the sea coast.

If the timber is procured in bulk, as is usually the case, he will hire wood cutters using a large double ended saw to make the required planks from the logs. After the logs have been cut, the construction of the junk is started immediately, allowing no time for the lumber to season. Since the junk is constructed of green lumber, it is not surprising that cracks soon appear and seams open, aggravating the maintenance problem.



Vỏ thuyền loại đáy gỗ được đóng trước hết bằng cách gắn sống thuyền với mũi và lái. Mạn thuyền được đóng riêng bằng ván dấu góc và nối cạnh với nhau bằng mộng gỗ hoặc tre; đoạn uốn theo đúng hình-dáng bằng dây thừng, dây thép, cây chống, dây lèo, và đóng giữ vào mũi và lái. Đáy thuyền cũng được thực-hiện giống như thế. Điều đặc-biệt đáng chú-ý là các khuôn sườn được thêm vào sau cùng; thực-thế, thuyền được ráp ván trước rồi mới đóng khuôn sườn sau.

The hull of a wooden bottom boat is built by first laying the keel with stempost and sternpost attached. The sides are made up separately with planks, beveled and edged fastened to each other by wooden or bamboo pegs. They are then bent into the desired shape with manila line, wire, shoring, or braces and secured to the bow and stern. The bottom is made in the same manner. It is of particular interest to note that the frames are added last; in effect the hull is planked, then the frames are added.



Bột tro giã sẵn và trộn với nhựa thông được dùng để xảm thuyền. Xảm xong, toàn thể vỏ thuyền được quét phủ một lớp dầu thảo-mộc trông như nhuộm nâu tươi nếu còn mới.

Caulking is done with a compound made of roughly ground bamboo and resin. After it is caulked, the entire hull is coated with vegetable oil, which when new gives the appearance of a light brown stain.



Phần trên vỏ thuyền của các loại thuyền đáy tre đan cũng được đóng gần giống như thế, chỉ trừ sau khi đã lắp mạn sẽ được treo cả lên, mạn phải ở phía trên, để lắp đáy tre đã được đan riêng vào.

The upper hull of the basket bottom boats is built in much the same way, except that after the sides have been installed the entire structure is suspended right-side-up, while the bamboo bottom, which was made separately, is installed.

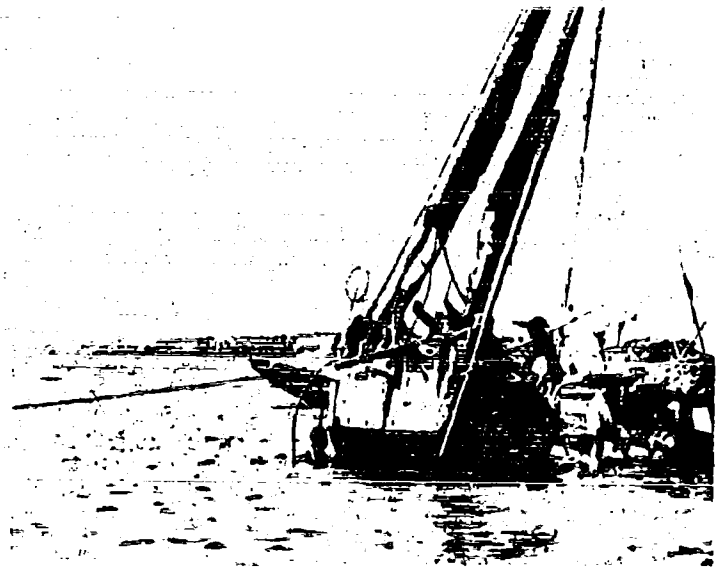
Đáy thuyền được đan tay cách riêng với vỏ thuyền bằng những lạt tre mỏng theo đúng khuôn dáng tổng quát; đoạn được đè siết ở phía mũi và phía lái để ấn vào phần trên vỏ thuyền, phía trong mạn.

The bottom is constructed apart from the hull by hand weaving slim bamboo lath into the general shape required. This "basket" is then squeezed in at the bow and stern and pressed into the upper hull, inboard of the sides.



Một then kẹp được đặt ở cạnh trên, phía trong lòng đáy tre, và gắn chặt vào mạn thuyền bằng mộng gỗ hoặc tre. Các mộng này thường thông suốt qua then kẹp, đáy tre, và mạn thuyền; tới đây, mộng được cắt ngắn và đóng tòe đầu để hãm vào mạn thuyền. Cuối cùng, đáy thuyền được trét kín bằng bột tre trộn nhựa thông; và ít lâu sau cũng được quét bằng dầu thảo-mộc.

A stringer is laid along the inner, upper edges of the basket and secured to the sides with wooden or bamboo pegs. These pegs often pass all the way through the stringer, basket, and sides; being cut off outside the planking and finished flush. Finally, the inside and outside of the basket are sealed with the compound made from ground bamboo and resin. Later it too is covered with vegetable oil.



BẢO-TRÌ

Các chủ thuyền DABC-1 thường không sửa-chữa và bảo-trì thuyền theo thời-gian nhất-định nào. Ta thấy một vài thuyền tu-bổ hoàn-toàn lại vỏ thuyền trên bãi biển vào bất-cứ lúc nào. Song phần nhiều các thuyền thường thi-hành việc tu-bổ hàng năm này trong những tháng về mùa đông khi biển nhiều sóng khiến không đi chài bình thường được.

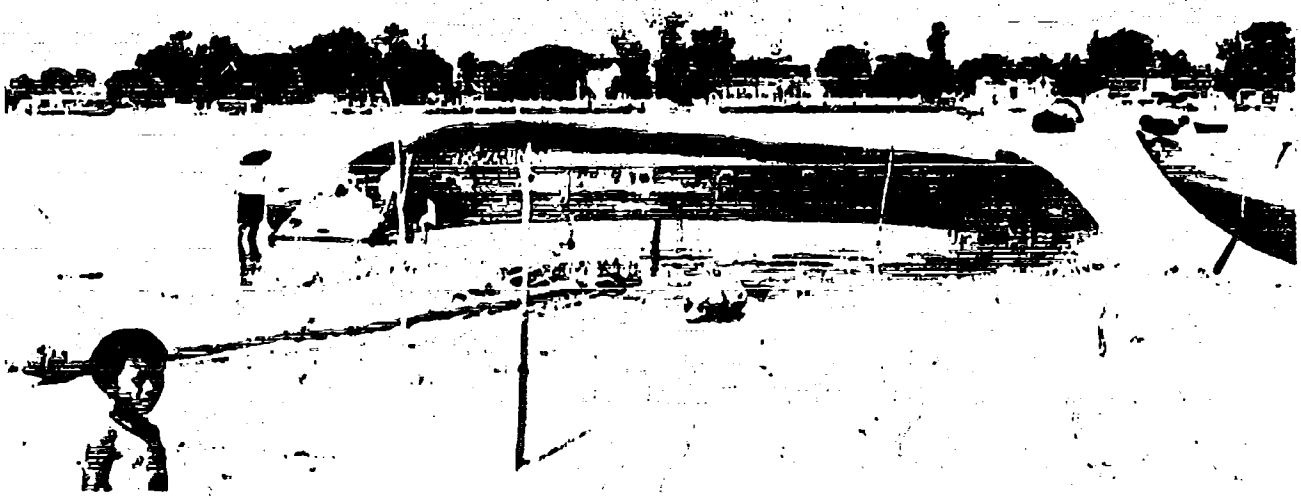
MAINTENANCE

No specific time is set aside by DABC-1 owners for repair and maintenance. A few junks will always be seen receiving a complete hull overhaul on the beach. However, the majority receive their annual overhaul during the winter months, when the seas are too rough to permit regular fishing.



Về việc bảo-trì thường-lệ, thuyền được kéo lên cạn mỗi tháng, hoặc hai tháng một lần. Khi đó, buồm cột được tháo ra hết để có thể úp sấp vỏ thuyền trên bãi biển và cạo rửa, xảm lại nếu cần, và quét dầu. Chừng một lần mỗi năm, các đường nối lại được cạy ra và xảm lại hoàn-toàn.

For routine maintenance, the junk will be beached monthly or every other month. At that time, the sailing rig is removed so that the hull can be capsized on the beach, scraped, recaulked as necessary, and re-coated with vegetable oil. About once a year the seams are reaved out and completely recaulked.



Trường-hợp đáy thuyền bằng tre, cả mặt trong lẫn mặt ngoài đều được chà cọ bằng bàn chải tre, trét kín lại bằng bột tre trộn nhựa thông, và quét dầu thảo-mộc.

Các tấm dệt bằng sợi gồi cần phải chăm-sóc luôn, và chỉ dùng được từ 3 đến 6 tháng. Theo báo-cáo cho biết, muốn thay-thế các buồm trên thuyền DABC-1 hạng lớn, phải tốn từ 3 đến 30 mỹ-kim.

Các dây dợ chằng nguyên tại chỗ hoặc kéo đi kéo lại chỉ được thay thế khi bị đứt đoạn hoặc mòn cũ.

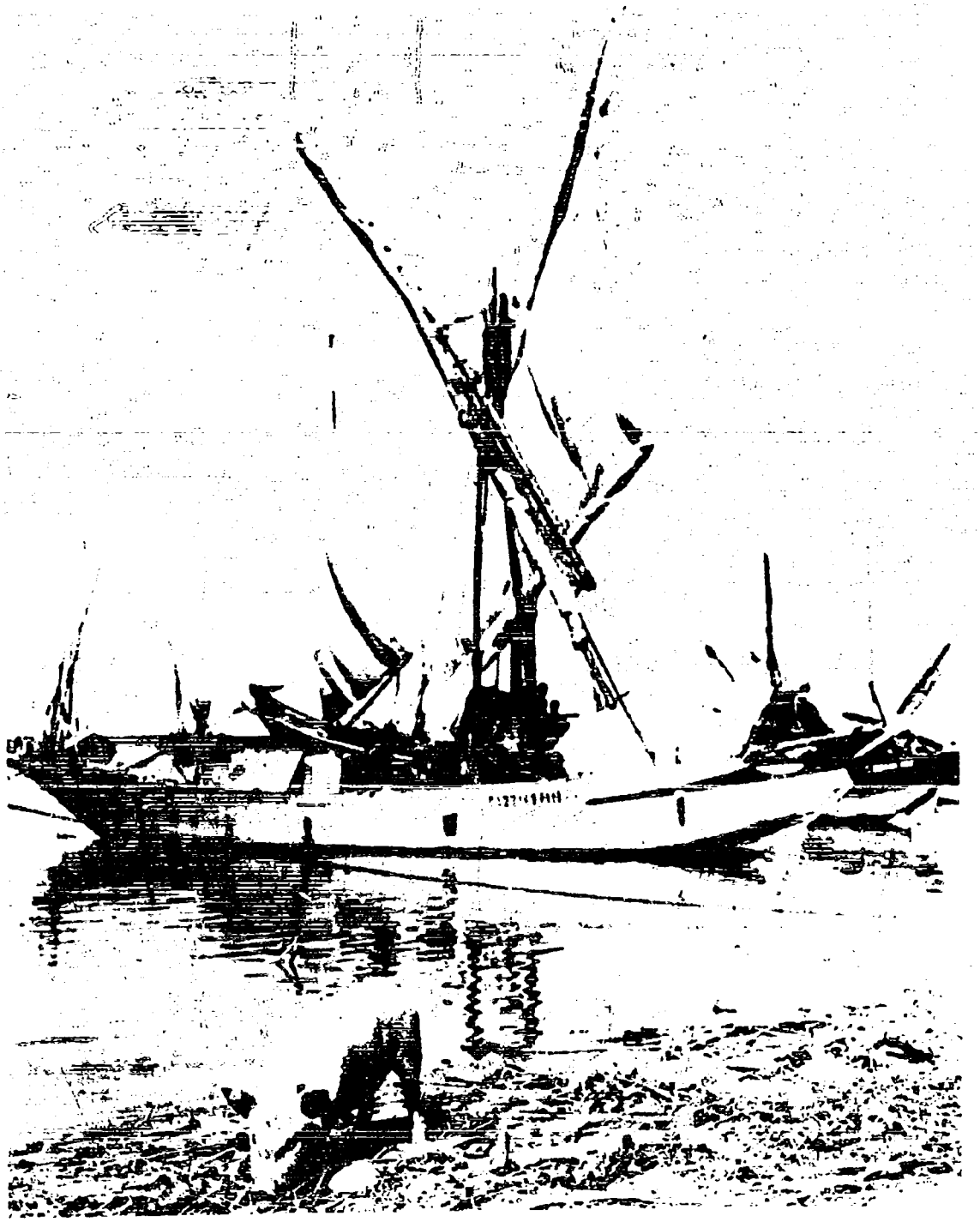
Vì thuyền DABC-1 ít được cơ-giới-hóa, nên tin-tức đích-xác về việc bảo-trì động-cơ cũng không thâu-lượm được mấy. Những người đóng thuyền địa-phương thường không có dụng cụ sửa máy dầu-cặn, nên mỗi khi muốn chữa gì đều phải đưa đến các hãng sửa-chữa động-cơ dầu cặn ở một trong những thị xã miền duyên-hải.

In the case of the bamboo bottoms, the inside and outside are brushed with a bamboo brush, re-sealed with a compound made from ground bamboo and resin, and recoated with vegetable oil.

The woven palm leaf fiber sails require frequent attention and only last from three to six months. The cost of replacing sails reportedly varies from $3.00 up to perhaps $30.00 for the larger DABC-1.

Standing and running rigging are replaced only when a line parts or wears out.

Since so few DABC-1 junks are motorized little reliable information was collected regarding the maintenance of the engines. Local boatbuilders are not usually equipped to make any engine repairs to the diesels and all repairs must be made by diesel repair garages located in one of the coastal cities.





QGBC-Ia



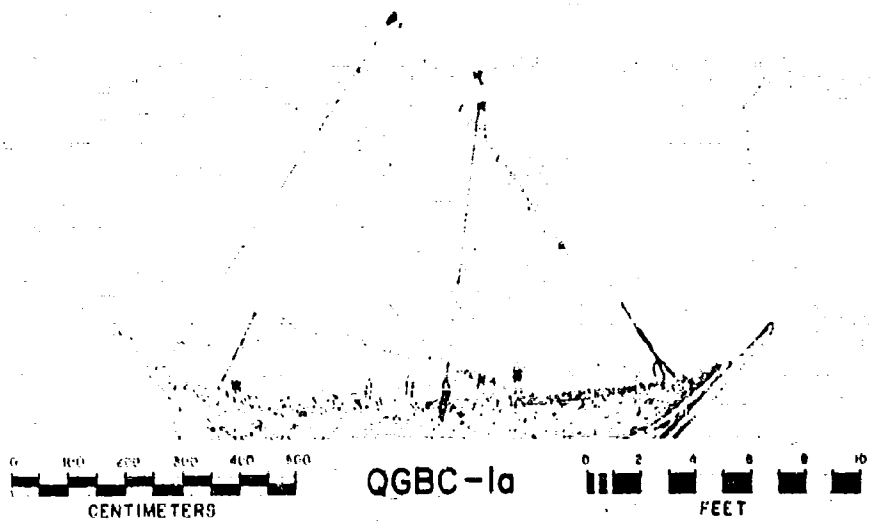
QGBC-Ib

QGBC-1

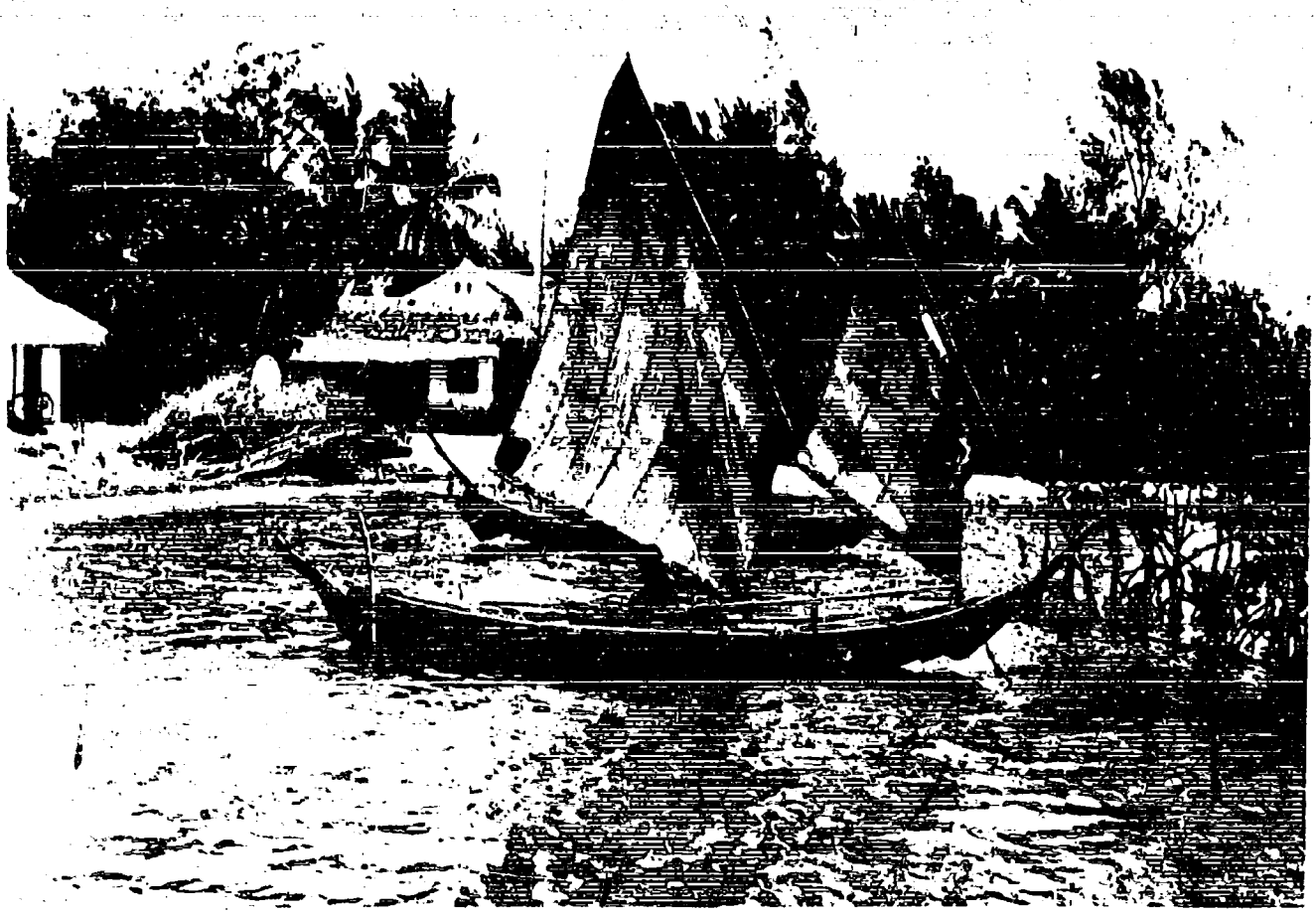




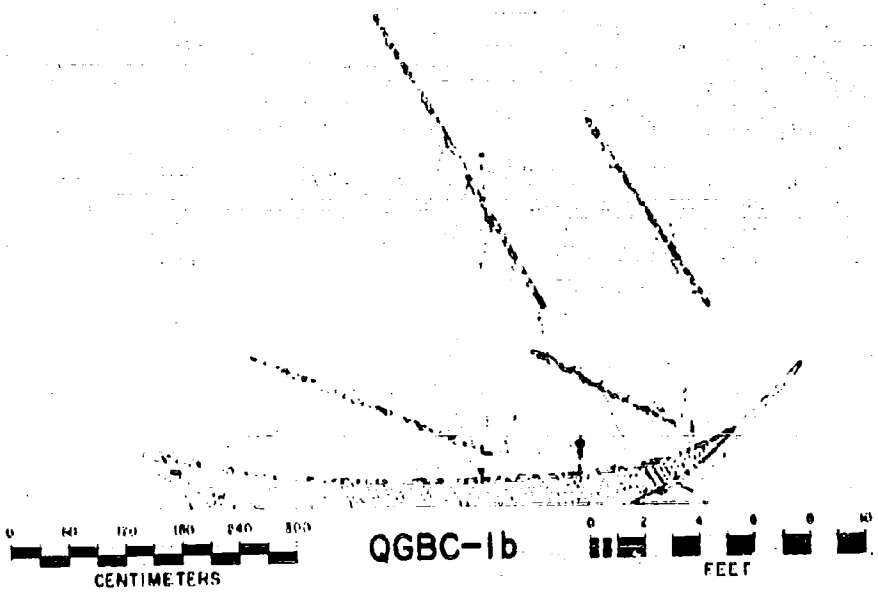
QGBC-1a



CHIỀU DÀI	634 CM.	LENGTH	20.8 FT.
CHIỀU NGANG	149 CM.	BEAM	4.9 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	10 CM.	EMPTY	.3 FT.
CÓ HÀNG	24 CM.	LOADED	.8 FT.
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	40 CM.	EMPTY	1.3 FT.
CÓ HÀNG	18 CM.	LOADED	.6 FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	415 CM.	MAST HEIGHT	13.6 FT.
ĐOÀN VIÊN	3	CREW	3

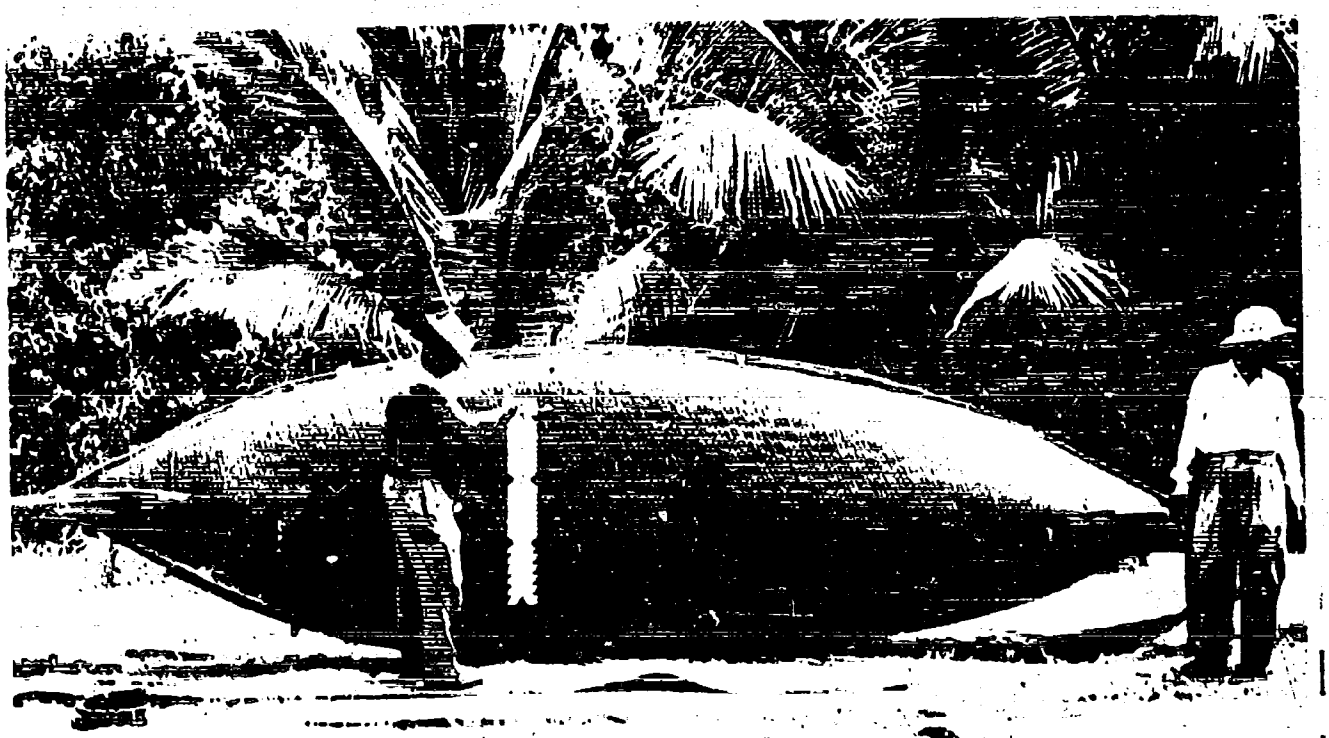


QGBC - 1b



CHIỀU DÀI	634 CM.	LENGTH	20.8 FT.
CHIỀU NGANG	149 CM.	BEAM	4.9 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	10 CM.	EMPTY	.3 FT.
CÓ HÀNG	24 CM.	LOADED	.8 FT.
MAN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	40 CM.	EMPTY	1.3 FT.
CÓ HÀNG	18 CM.	LOADED	.6 FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	415 CM.	MAST HEIGHT	13.6 FT.
DOÀN VIÊN	3	CREW	3

QGBC-I



TAI-LIEU TONG-QUAT

QGBC-I là một ghe chài nhỏ, nhẹ, có hai cột buồm. Đặc-điểm đáng chú ý nhất: hầu hết bộ-phận ghe làm bằng tre, từ vỏ ghe đan bằng tre cho tới dây trăng cột buồm. Loại ghe này thấy ở dọc duyên-hải tỉnh Quảng-Ngãi. Buồm và cột dài đều giống nhau và hình dáng vỏ ghe hoàn toàn như nhau. Chỉ khác nơi bánh lái: có hai loại dùng trên QGBC-Ia và QGBC-Ib. Loại nàykhác và không thay thế cho loại kia được.

GENERAL INFORMATION

The QGBC-I is a small, lightweight, two masted lugger rigged fishing junk. Its most striking feature is that its construction is almost entirely of bamboo: from its woven hull to the rigging. Boats of this type are found in the waters of Quang Ngai Province. They are rigged in much the same manner and the hull lines are identical. The only variation is in the different rudders used on QGBC-Ia and QGBC-Ib. These rudder types are distinct and are never interchangeable.



Bánh lái QGBC-1a hình dung như một cánh cửa dìa, trục lái đóng vào một mép bàn lái. Trục lái thon từ trên xuống dưới, lọt vào đuôi ghe có đục lỗ (khe), bánh lái có thể cắm cao lên hay thấp xuống, bởi một chốt bằng gỗ vào lỗ trên hay lỗ dưới. Loại bánh lái này cũng dùng trên DABC-1.

The type carried by the QGBC-1a is shaped like an elongated door, with the rudder post secured along one edge. The post is tapered to a slightly smaller diameter at the bottom. Fitting into a slotted sternpost it can be raised, lowered or held in intermediate positions by a wooden peg. This is the same arrangement used by DABC-1.

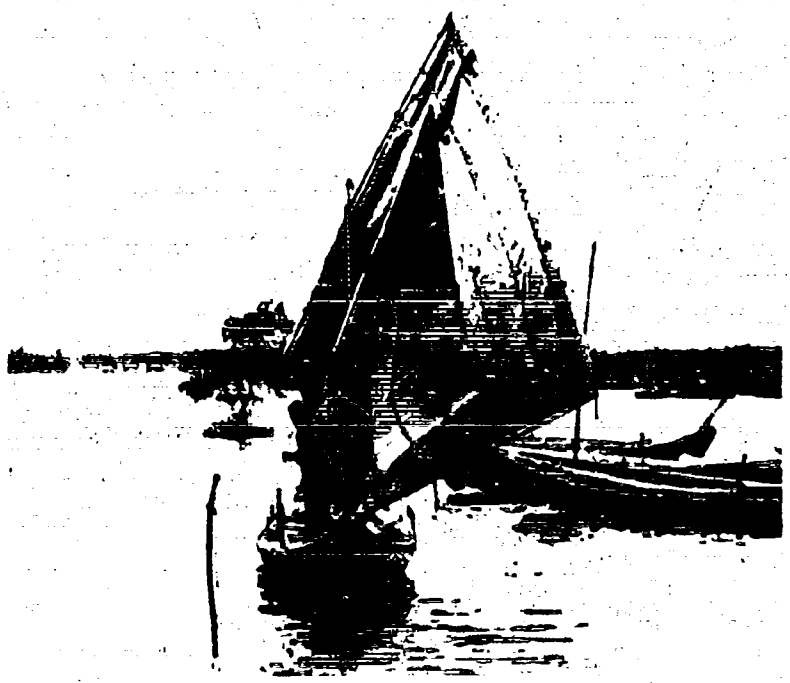


Một loại bánh lái khác, hình lưỡi liềm, treo ngoài mép ghe. Rộng và dài hơn bản lái hình cánh cửa, mép chũng sát vào vỏ ghe. Loại này không thể cắm cao thấp theo ý muốn được, chỉ có thể tháo ra, nhờ có chốt như cánh cửa.

Cả hai loại lái trên có một cái cán bằng gỗ, thường là một cành cây, cắm vào lỗ đục ở đầu trục lái. Người ta có thể dùng nhiều chốt gỗ để chốt cán lái cho chặt.

The other rudder type is suspended outboard and quarter-moon in shape. Wider and longer than the door-type, its leading edge conforms to the exterior contour of the hull. Held secure to the sternpost it cannot be raised or lowered, but has pintles which permit it to be easily removed from the boat.

Both of these rudders are fitted with a wooden tiller, usually a tree branch which is secured to the rudder post by forcing it through a hole in the rudder post. Wooden pegs may also be used to lock the tiller in place.



Cột buồm mũi và cột buồm lớn cắm vào bộ gỗ. Cột buồm mũi có thể tháo ra được, còn cột buồm lớn thì thường thường được buộc chặt vào bộ bằng dây mây và dây dằng vào mép ghe. Những dây ấy một đầu buộc vào cọc gỗ dựng ra ngoài mép ghe. Nếu ghe có mái trèo thì cũng buộc vào những cọc ấy.

Buồm đan bằng sợi lau, khâu vào trục và cần bằng dây cỡ lớn thường là dây gai. Nói là khâu, như thật ra là "chằng" từng chỗ vào buồm. Mép buồm không có nút để luồn dây thừng.

Khi dương buồm, người ta lấy dây thừng buộc trục buồm vào cột buồm. Không có "cổ ngỗng". Dây trục buộc vào hai đầu trục và luồn qua một lỗ trên đỉnh cột buồm. Người ta điều khiển buồm bằng một dây cay ven cần buồm và dây buộc vào hai đầu trục buồm.

The main and foremasts are placed in mast benches. The foremast may be unstepped, while the mainmast is more or less permanently secured in place by wire or rattan shrouds and a forestay. These are secured to the gunwales and stem by tying them off to wooden stakes which extend above the gunwales. When sweeps are used they also are attached to these stakes.

The sail is made of woven palm leaf fiber laced to the bamboo yards and booms by very course thread, usually hemp. This thread is tied off at individual points instead of using the general practice of over and under running lacing. The sail has no reef points.

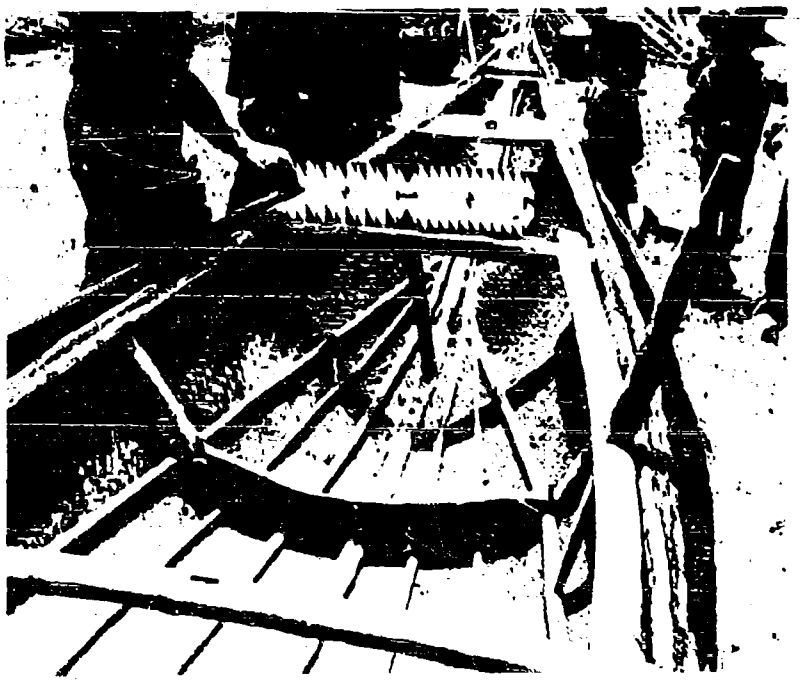
When rigged, the boom is merely secured to the mast with line. There is no gooseneck. The halyards are bent to the yards and reeved thru a mast head sheave which is nothing more than a hole bored through the mast head. The sail is controlled by a main sheet running to the extreme after end of the boom and a line attached to each end of the yards.

ĐÓNG GHE VÀ GIỮ GÌN GHE

Trước hết thợ đóng ghe làm cái khung cho vỏ ghe bằng nan, mà thường có thợ đan sẵn để bán. Y tộ làm mép thuyền trước tiên. Chẻ những cây tre ra làm đôi, ghép vào mep vỏ ghe đan, rồi buộc đầu tre lại với nhau tại mũi và đuôi ghe. Dùng dây mây hay dây thép để buộc, những chỗ buộc cách nhau đều đều trên suốt mép ghe. Những cây tre trội ra đằng mũi và đuôi ghe, để mang đầu và đuôi ghe, đóng chặt xuống bằng chốt gỗ và co dây mây buộc nữa, sát vào vỏ ghe.

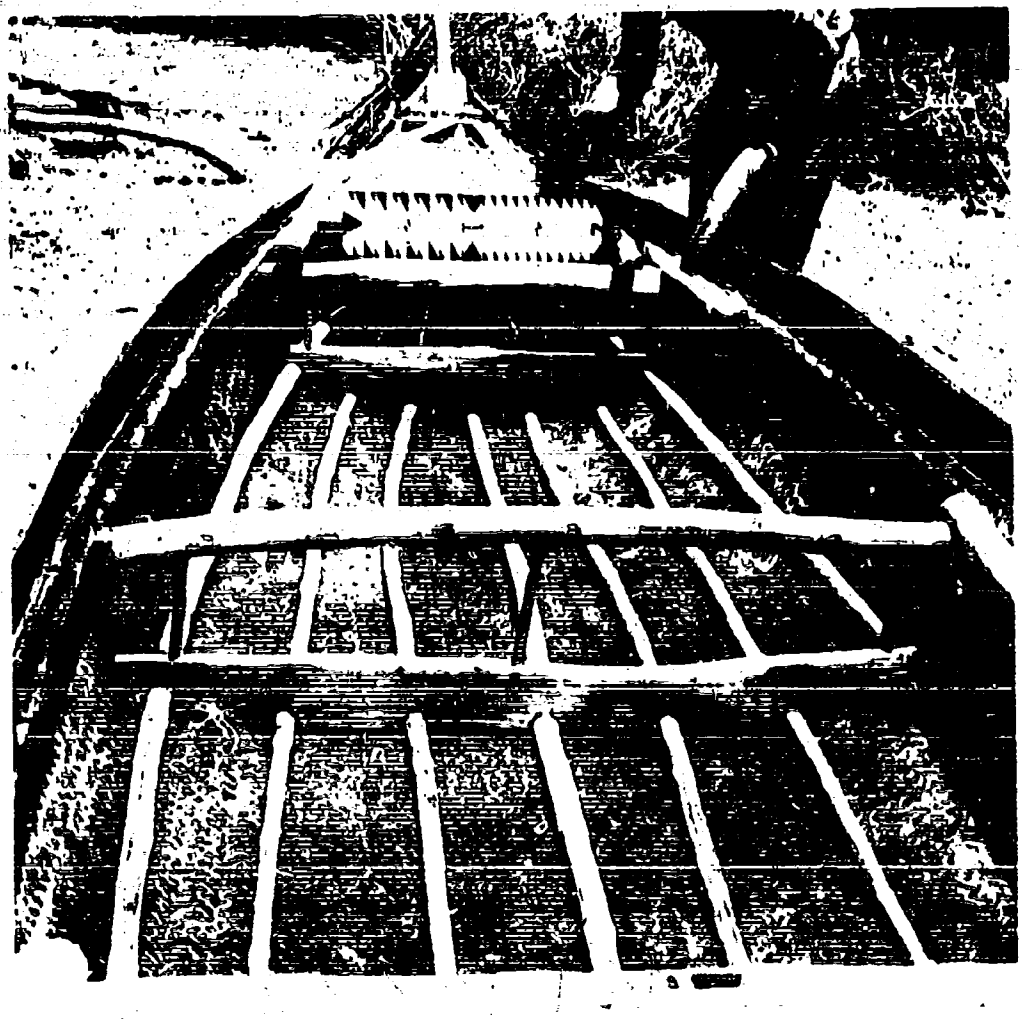
CONSTRUCTION AND MAINTENANCE

The first concern of the boat builder is construction of the frame for the woven bamboo hull which is frequently obtained from a weaver. His first consideration is the shaping of the gunwales. This is accomplished by placing the halves of a split bamboo pole flush with the upper edge of the woven hull, the drawing the ends together at the stem and stern. These are held in place by wire or rattan tie-offs which are spaced at equal intervals along the full length of the gunwales. The poles extend far enough beyond the hull to accommodate the sternpost and stempost which are held by wooden pegs and rattan lacing set flush to the contour of the hull.



Kế đó, người đóng ghe đặt bảy cái xà theo dọc ghe, xà giữa có tác-dụng như một sống ghe trong vỏ ghe. Thường thường chỉ có cái xà giữa mới đi suốt bề dài ghe. Những cái xà khác bẻ cong vào phía xà giữa, và nối với nhau ở mũi và đuôi ghe.

In the next step, seven bilge stringers are put in place, with the center stringer acting as an inner-keel. The center stringer is usually the only one extending the full length of the hull. The others are bent in towards the inner-keel and tied off together at the bottom of the hull, at the stern and at the bow.



Khi đặt xà xong, nhiều ván đôi được khắc, đóng vào xà để xà khỏi lung lay và làm đáy ghe. Trên ván đặt ghe ngang, hai đầu cắm vào lỗ đục ở mép ghe, và có cột chống vào ván ghe.

Có khi be ghe được tăng gia bởi cách nối thêm tre đan rộng chừng 15 cm theo suốt bề dài ghe. Tre đan ấy ăn sát vào mép ghe và buộc bởi dây thép hoặc đóng đanh.

After placement of the stringers, several half frames are notched, set at points to hold the stringers in position and to maintain the correct position and to maintain the correct bottom form or curvature. Above these frames are thwarts set into holes drilled in the gunwales and attached to the frame by two or three stanchions.

Freeboard is sometimes increased by adding a woven bamboo section about 6 inches wide the full length of the vessel. This piece is fitted to the lines of the gunwales and attached with wire or nails.

Ghe có một cái neo không có cây (sans verge), chỉ có trục và tay. Tay buộc vào trục bằng hai dây thep, lại có đó ghép vào trục để thêm nặng; dây neo dài từ 100 đến 130 pieds (30m-40M), người ta bỏ neo xuống và kéo neo lên bằng tay. Khi cặp bến hay đậu nơi nước cạn, ghe thường buộc vào một cái sào đóng xuống đáy sông.

Sân ghe gồm nhiều mảnh có thể tháo ra được. Những mảnh sân làm bằng gỗ ghép thêm tre đóng hình chữ thập, đặt lên trên ghế ngang và mép ghe. Cũng có loại sân làm bằng tre bẻ, đặt ngang ghe, hai đầu nằm trên mép ghe.

Tổn phí đóng một chiếc QGBC-1 tương đối 4 tích, trung bình là 20 Mỹ Kim; hai người thợ có thể đóng xong một chiếc ghe trong mười ngày. Một chiếc ghe có thể dùng được 5 năm, rồi được thay.

Ghe có vỏ nan giữ gìn ít mất công so với ghe vỏ gỗ. Tốn phí nhiều nhất là xám lại, hai tháng phải làm ngoài vỏ ghe một lần, còn trong vỏ thì mỗi năm chỉ phải làm lại một lần thôi. Cả công cả vật liệu tốn chừng 8 Mỹ kim.

Làm ghe người ta dùng một chất gồm nhựa thông chộn với cây tre hay vỏ hến (sò) nghiền nhỏ. Dùng một bàn chải bằng tre mà phết vào ghe.

Lau ghe là một công việc làm trên bãi biển. 3 hoặc 6 người vác ghe lên bãi, tháo cột buồm, bánh lái, ván đuôi ghe, ván sân ghe. Rồi lộn ngược ghe lên, đặt cao lên trên giá gỗ để nhìn trôn ghe cho dễ dàng.

One shankless wooden anchor is carried having only a crown section and arms. The arms are bound to the crown by two pieces of wire, with rocks lashed to the crown section for added weight; the anchor line will vary in length from 100 to 130 feet, and is paid out and hauled in manually. Anchoring in port or mooring in shallow water is usually accomplished by securing a painter to a bamboo pole stuck in the stream bed.

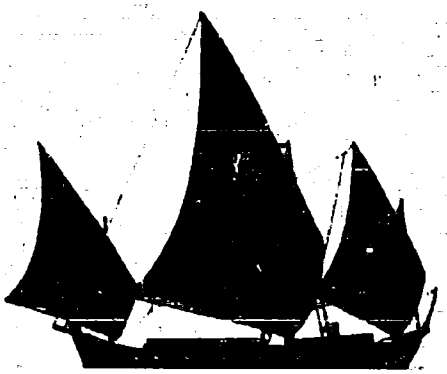
Decks are made in sections and are removable. The sections are wooden frames crossed with bamboo strips and supported by the thwarts and the gunwales. Another type of deck sometimes used is made of bamboo strips laid flush across the length of the vessel with the ends resting upon the gunwales.

Construction costs for a junk of the QGBC-1 type is relative low averaging $20, and can be built in ten days by two men. Its normal useful lifetime is about 5 years, when it is replaced with another of the same type.

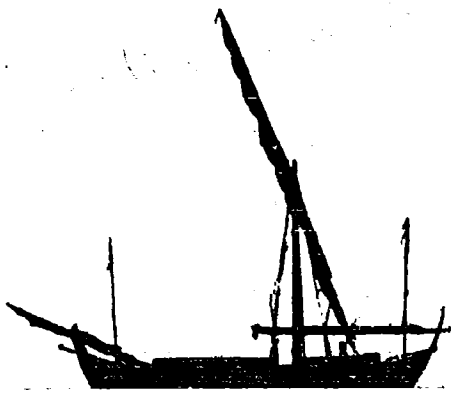
Comparing it to junks with a wooden hull, the bamboo woven hull requires a minimum of maintenance. Recaulking being the major factor in this maintenance, external caulking or resealing is required every two months, while the interior is given this attention only once a year. The annual cost for this work, including material, is about $8.

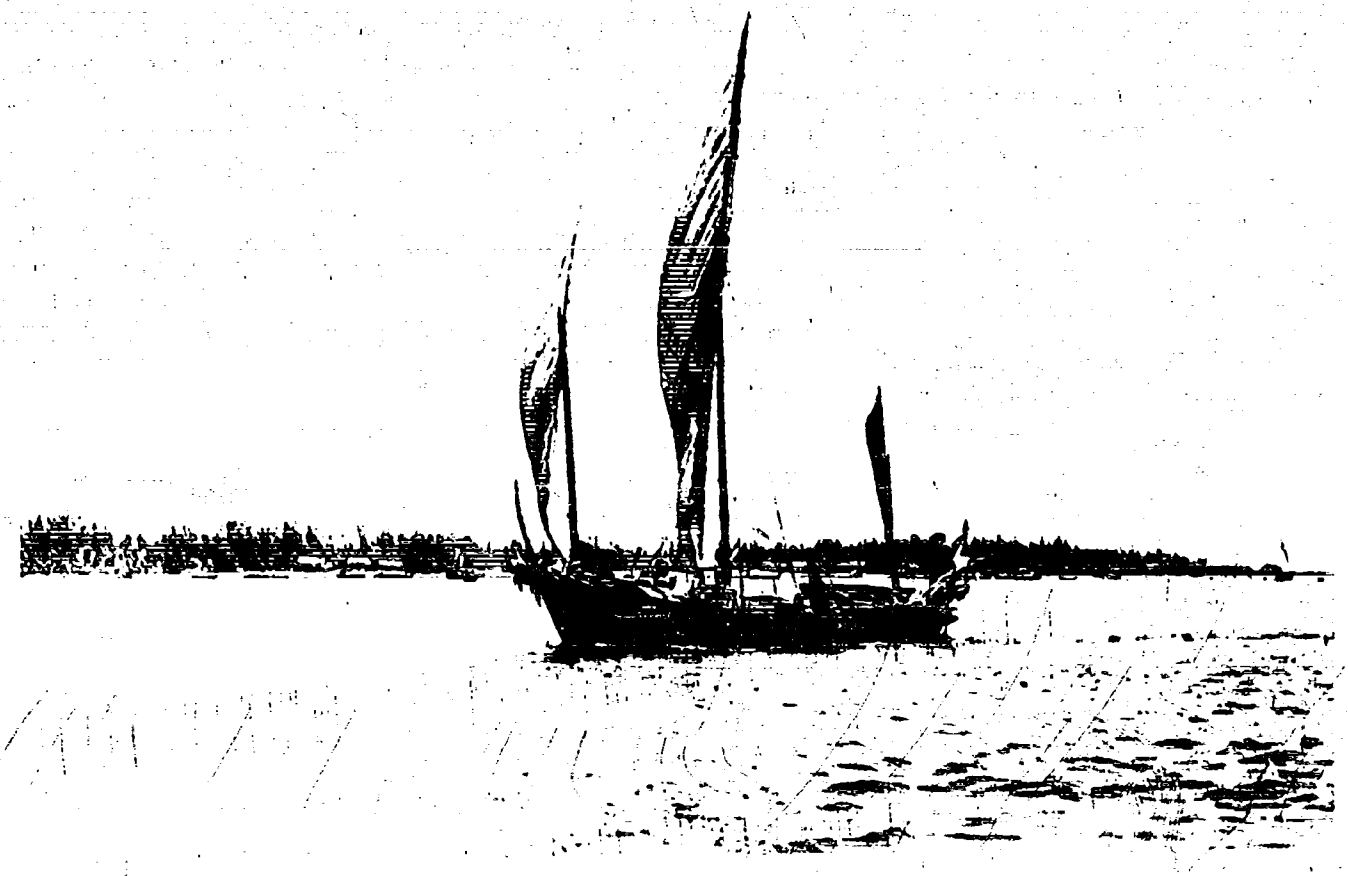
The caulking material is a resin substance made of pitch obtained from pine trees and mixed with ground bamboo or seashells. The compound is applied with a bamboo brush.

Hull and bottom maintenance are accomplished on the beach. It can be lifted by 3 to 6 men who carry it ashore where the masts, rudder, stem board, and deck planking are removed. Then it is placed upside down on wooden stanchions or horses for easy access to the bottom.

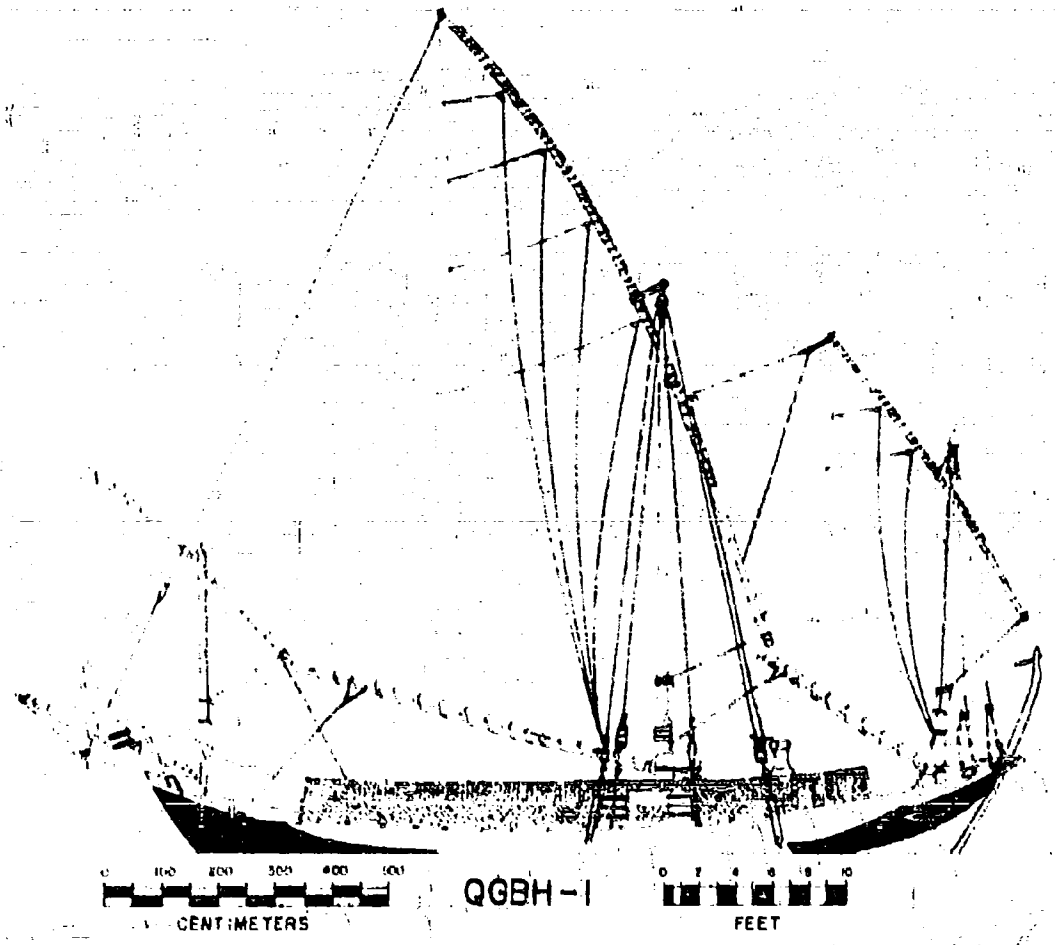


QGBH-1



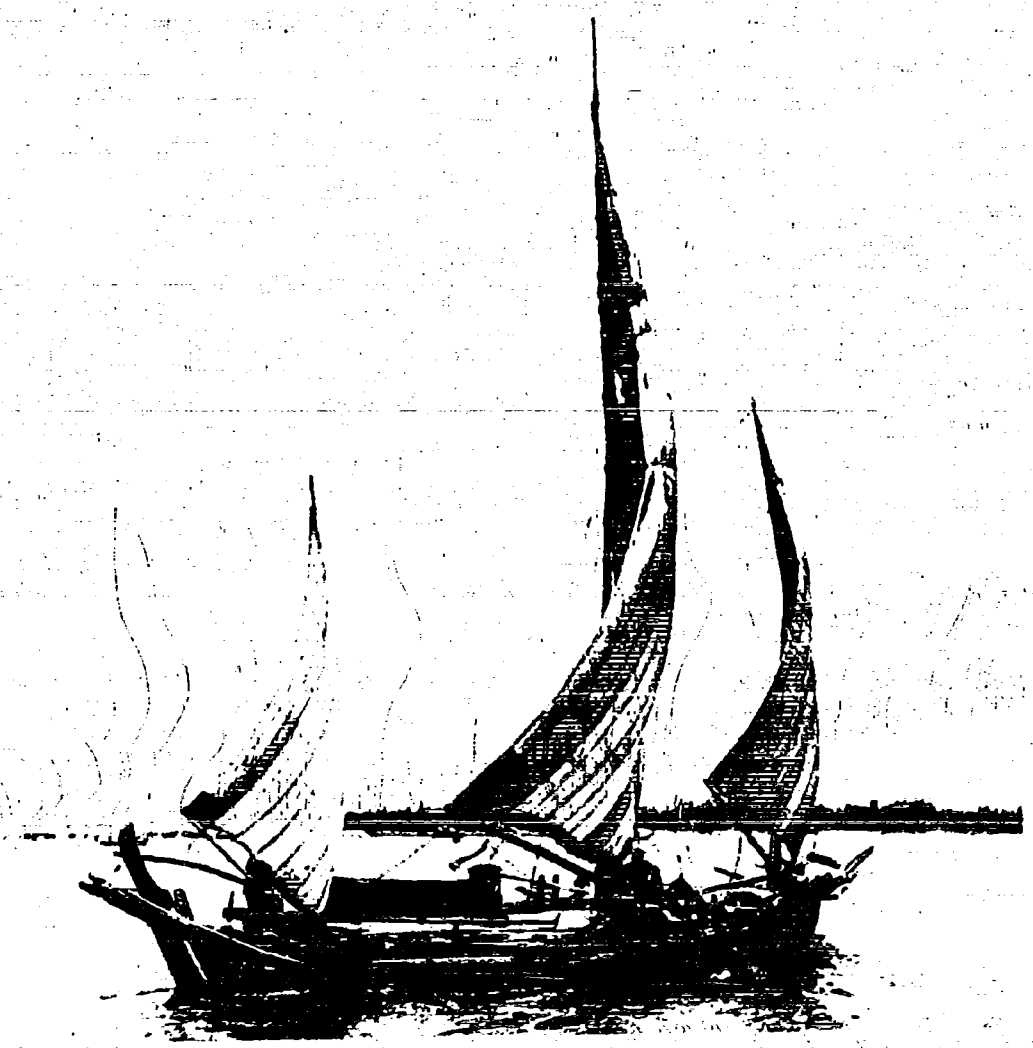


QGBH-1



CHIỀU DÀI	1219-2012 CM.	LENGTH	40-66 FT
CHIỀU NGANG	244-549 CM.	BEAM	8-18 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	54 CM.	EMPTY	1.8 FT.
CÓ HÀNG	85 CM.	LOADED	2.8 FT.
MẠN TẦU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	67 CM.	EMPTY	2.2 FT.
CÓ HÀNG	37 CM	LOADED	1.2 FT
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	945 CM.	MAST HEIGHT	31 FT.
ĐOÀN VIÊN	4-7	CREW	4-7

QGBH-1

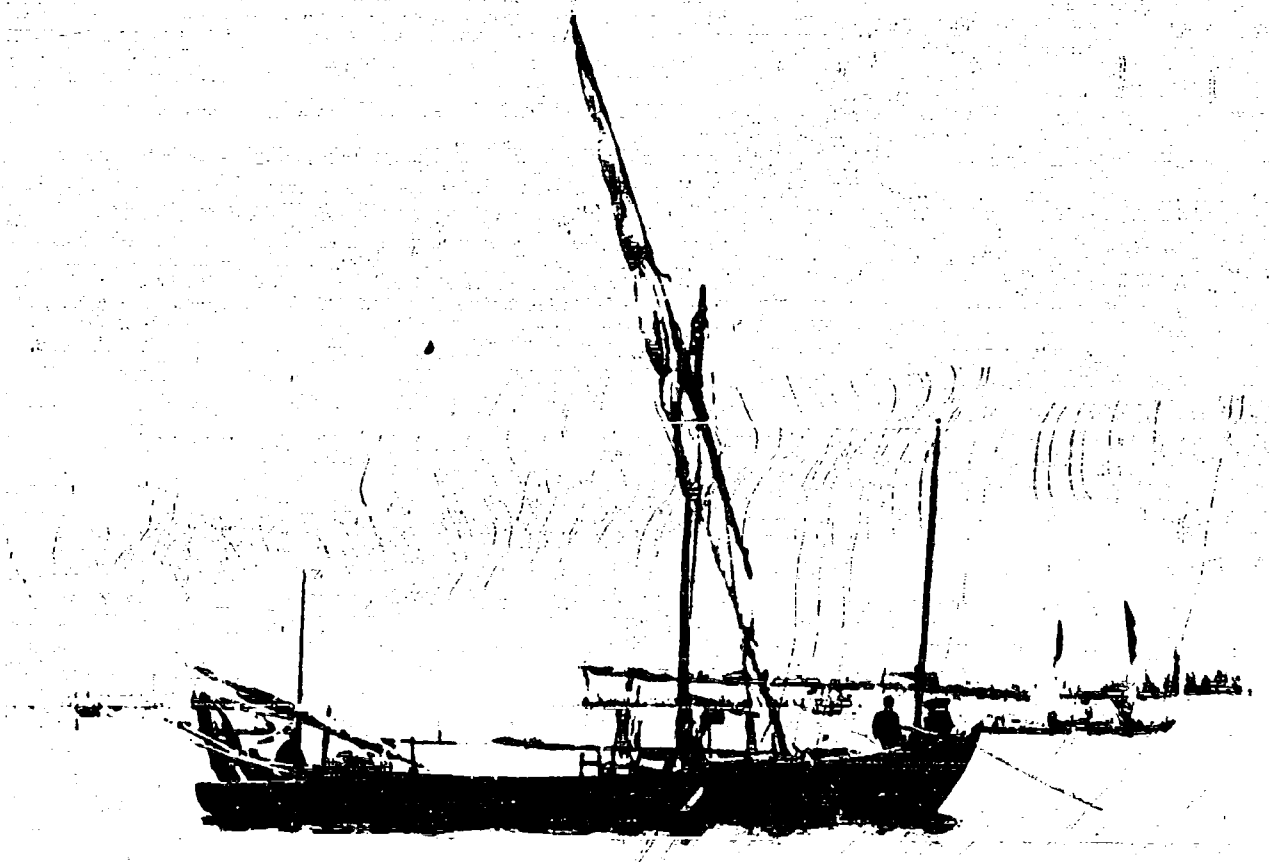


TIN TỨC TỔNG QUÁT

Loại thuyền QGBH-1 hoạt động gần tỉnh QUẢNG NGÃI. Thuyền này lớn và rộng bề ngang được chuyên dùng để chở hàng. Thuyền có ba cánh buồm rộng hình thang, một cột cái mũi thuyền và một đáy bằng tre đan. Thuyền QGBH-1 gần giống như thuyền DABC-1, chỉ khác có bánh lái to hình 'Mặt trăng non' và kích thước toàn diện to hơn. Bánh lái vận hành trên hai cái trốt to đặt vào các trốt trục trong cột cái nặng sau lái.

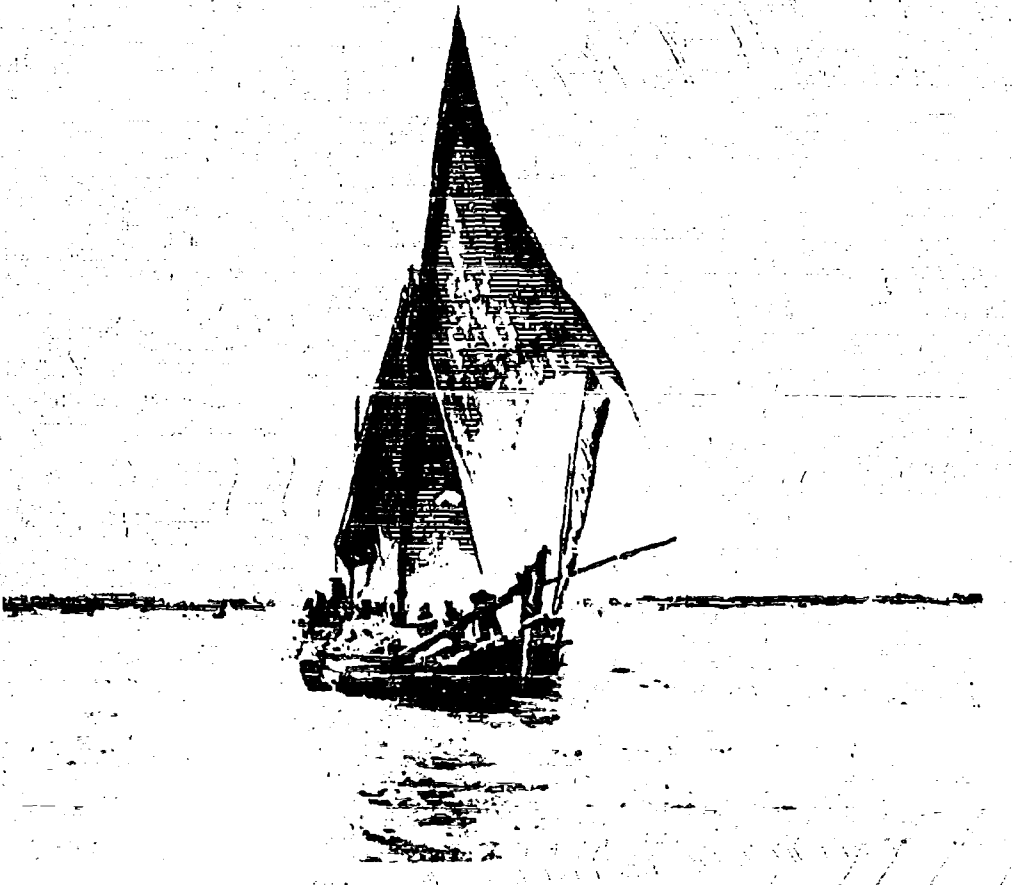
GENERAL INFORMATION

QGBH-1's operate in the vicinity of Quang Ngai Province. This large, broad beamed junk is used exclusively for carrying cargo. She has three large trapezoidal sails, a stem board, and a woven bamboo bottom. QGBH-1 bears a close resemblance to DABC-1 except for her large crescent shaped rudder and larger overall size. The rudder is swung on two large pintles inserted into gudgeons in the heavy stern post.



Hệ thống buồm phần nhiều cũng giống như của thuyền DABC-1, mặc dầu cả cột buồm chính lẫn cột buồm mũi của thuyền QGBH-1 thường được giữ bằng một tới ba giây mỗi cột. Thuyền có tới bốn khoang có mui để che hàng và cho thủy thủ ở, nhưng rất ít khi thấy gia đình của chủ thuyền ở hẳn trên thuyền. Mỗi bên mạn thuyền có một cái gờ dài và hẹp bằng đan bằng tre để cho mạn thuyền trông cao lên. Thuyền thường có hai mỏ neo và người ta thường trông thấy khi thuyền đậu neo, thì một neo thả đằng lái. Trên thuyền có chở một thuyền nan nhỏ, tròn, để dùng đi vào bờ buộc giây thuyền hay làm các việc gì khác.

The rigging is also much the same as DABC-1, although both the main and fore mast of the QGBH-1 are normally stayed with one to three shrouds each. Up to four shelter cabins are installed for protection of cargo and for use by the crew, but rarely will families be found living aboard. A long narrow coaming, made of woven bamboo strips, is attached to the gunwale on each side to increase the freeboard. Two anchors are generally carried and one usually sees QGBH 1 riding at anchor with both a bow and stern anchor set. A small round bamboo dinghy is carried aboard for trips to the shore, tending lines and such other duties.



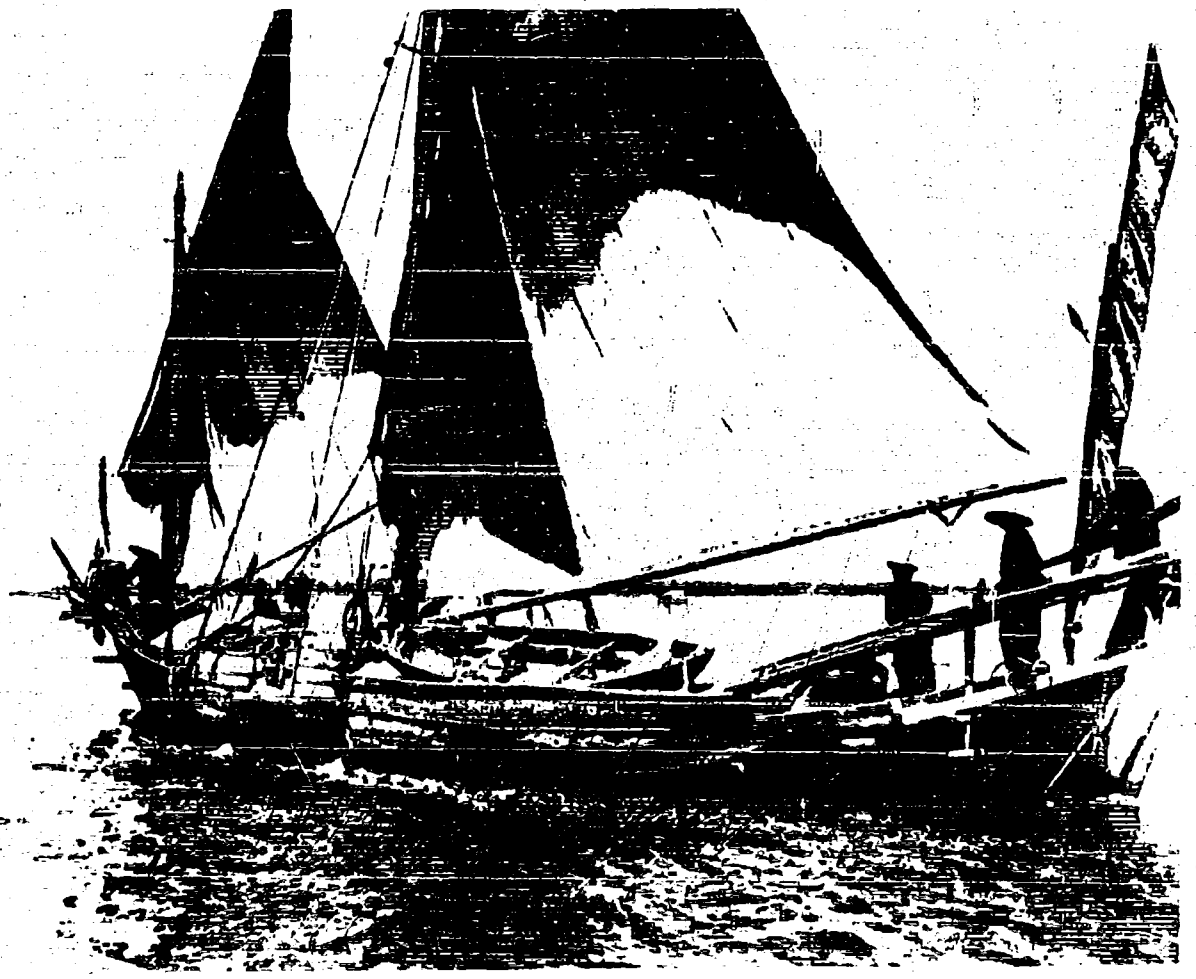
Cách đóng thuyền và tu bổ thuyền giống như thuyền DABC-1. Vì thuyền dễ tròng trành khi chạy có căng buồm, nên luôn luôn cần phải giữ cho thăng bằng bằng cách bắt một cái trụ ngang và cột buồm cũng giống như là ở thuyền DABC-1.

Sau khi thuyền đã dỡ hàng rồi, người ta đổ đầy bùn vào các thúng bằng tre và đặt xuống hầm thuyền để cho nặng thuyền và chạy được đằm.

Được biết có 173 thuyền loại QGBH-1 hoạt động trong tỉnh Quảng Ngãi trong tháng 6 năm 1962 (các thuyền này được đóng và đăng bộ là thuyền chở hàng). Được biết chỉ có một thuyền có lắp động cơ mà thôi. Thuyền QGBH-1 thường chở hàng từ Quảng Trị xuống tới Phan Thiết.

The construction and maintenance are essentially identical to that of DABC-1. Because of her tender handling qualities under sail, hiking will frequently be necessary and is done in the same manner as on the DABC-1 with a spar swung from the mast head. After offloading the cargo, bamboo baskets filled with mud are carried in the cargo holds as ballast.

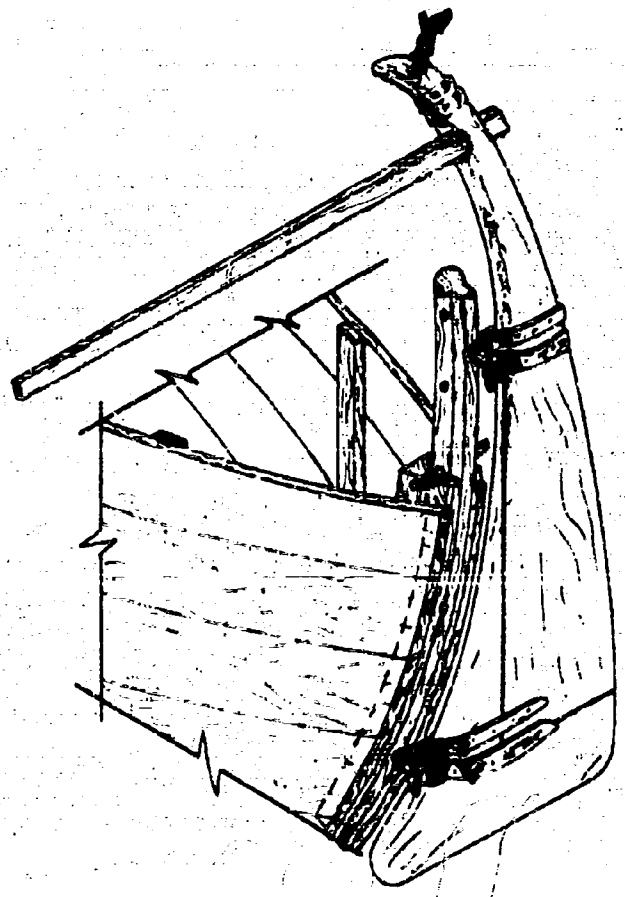
Built and registered as a cargo carrier, there were 173 QGBH-1's reported to be operating in the Province of Quang Ngai in June 1962 with only one reported as motorized. QGBH-1 often carries cargo from Quang Tri as far south as Phan Thiet.



Vì các thuyền QGBH-1 được xử dụng quanh năm để chở hàng tới nhiều cửa biển phía Nam Quảng Trị nên ta không nên coi thường việc nó có thể xử dụng cho các mục đích của đối phương. Trong các cuộc đi thăm trong tỉnh Quảng Ngãi, nhận thấy các ngư phủ ở các làng không tỏ ra có thái độ thân hữu như ở các làng khác, và họ phần nhiều không trả lời các câu hỏi, ngay cả các câu hỏi thường. Được biết nhiều dân các làng này có cảm tình với Việt Cộng.

Vì các thuyền QGBH-1 có tiềm lực bán quân sự nên cần phải kiểm soát các thuyền này chặt chẽ hơn các loại thuyền khác chỉ hoạt động gần các tỉnh quê hương của thủy thủ.

Because of QGBH-1's employment throughout the year in carrying cargo to the many sea ports south from Quang Tri, its potential use for enemy purposes should not be underestimated. During the field trip into Quang Ngai Province, the village fishermen did not exhibit the friendly attitude shown in other villages and most refused to answer any questions, even those of an unrelated general nature. Many of these villagers are reportedly sympathetic toward the Viet Cong. The QGBH-1's may require a closer scrutiny, because of their para-military potential, than those junks which always operate in the vicinity of their parent province.



QGBH-1 rudder detail

Được biết các thuyền QGBH-1 không có đèn khi chạy cồn, không có dụng cụ truyền tin hay hàng hải. Thủy thủ của các thuyền này rất có kinh nghiệm hải hành trong mọi điều kiện thời tiết và không sử dụng một dụng cụ hải hành nào cả ngoài sự hiểu biết các vật hoặc ánh sáng ở trên bờ làm chuẩn đích, và vị trí của vài ngôi sao. Thủy thủ của các thuyền này không biểu một luật lệ quốc tế hàng hải nào cả.

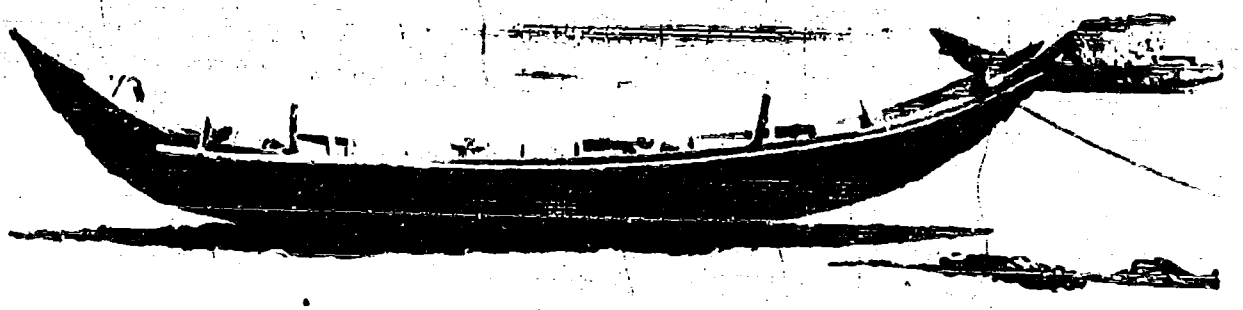
Trong khi hải hành ngoài Tỉnh Quảng Ngãi, các thủy thủ đều ở trên thuyền, ngủ trên các chiếu có trong khoang thuyền hay trên boong thuyền khi thời tiết tốt. Các thực phẩm mang theo gồm có gạo, muối, nước mắm, và cá khô, để cho các cuộc hành trình dài ngày. Ngoài ra còn có thêm cá tươi, đánh được trong khi hành trình. Cá tươi được để trong cái vại bằng đất nung.

The QGBH-1's are not known to carry running lights, radio equipment or navigation equipment. The crewmen are experienced seamen who navigate under varying conditions of weather and without any navigational aids other than known landmarks or lights, plus the position of a few known stars. The operators of these vessels are not familiar with the International Rules of the Road.

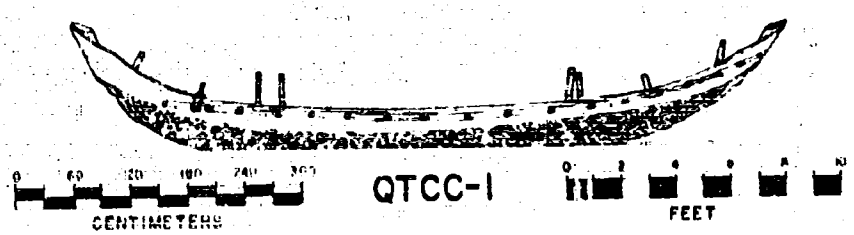
While away from Quang Ngai Province, the crews will live aboard, sleeping on straw mats in the cabin or on the open decks during periods of good weather. Provisions consisting of rice, salt, nuoc mam, and dried fish are carried in sufficient quantities for long trips. The dried fish is frequently supplemented by fresh fish caught enroute. Fresh water is carried in large earthen jars.



QTCC-1



QTCC - 1



CHIỀU DÀI	805 CM.	LENGTH	26.4 FT.
CHIỀU NGANG	213 CM.	BEAM	7 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	24 CM.	EMPTY	.8 FT.
CÓ HÀNG		LOADED	
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	37 CM.	EMPTY	1.2 FT.
CÓ HÀNG		LOADED	
ĐOÀN VIÊN	10	CREW	10

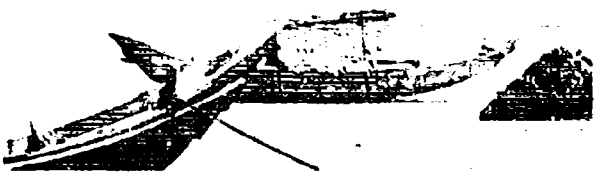
QTCC-1

ĐẠI CƯƠNG

Suốt dọc theo bờ biển ở tỉnh Quảng-Trị, các thuyền lướt sóng loại này có đáy hình thúng được thấy kéo lên trên bờ hay đang giăng lưới lớn đánh cá ở biển cách bờ 2000 mã Anh (gần 2 c.s). Tin tức thâu lượm được về loại thuyền này rất ít; tuy nhiên, được biết người ta đã dùng nó đã nhiều thế kỷ nay và nó trông rất giống loại thuyền DABC-1.

Các ngư phủ dùng thuyền loại QTCC-1 này cho ta thấy một quang cảnh linh động khi họ từ 4 tới 10 người chèo thuyền ra biển lướt trên các ngọn sóng để giăng lưới lớn. Sau khi đã thả lưới rồi, họ chèo thuyền vào bờ và chung 15 người cả đàn bà trẻ con kéo lưới vào bờ. Để tiết sức trong khi kéo lưới, các ngư phủ có thắt một cái thắt lưng có nối một đoạn dây ngắn. Đoạn dây này được buộc vào dây lưới, như vậy khi kéo lưới họ chỉ dùng sức ở bụng mà hai tay vẫn thảnh thơi.

Loại thuyền này không bao giờ dùng buồm khi đánh cá, và phương pháp chèo thuyền duy nhất là dùng các mái chèo và sào tre. Thường thường thuyền có một cái mỏ neo nhỏ bằng gỗ không có thân mỏ neo, và một hòn đá nặng được đeo vào đầu mỏ neo. Thường thấy một sào tre cắm xuống nước ngoài mạn thuyền mà ở đó có treo các hòn đá nặng để giữ cho thuyền được vững chãi hơn trên ngọn sóng.



Trong khi câu, không dùng đến mui che, nhưng khi thuyền ở trên bãi có một mui hình khum bằng tre đây chồm qua các mạn thuyền để che nắng. Các ngư phủ ở trong các làng sát bờ biển mà

GENERAL

All along the coastal beaches of Quang Tri Province these basket bottom surf boats will be seen pulled high onto the beach or tending large seines up to 2,000 yards at sea. Little information concerning the origin of this boat was collected, although it has reportedly been in use for several centuries and can be linked directly to DABC-1 to which it bears a strong resemblance.

The surf fishermen, using the QTCC 1, present a lively spectacle, as crews of four to ten men work the boats seaward through large breakers, in order to lay out their large nets. After the nets have been set, the boats are beached and approximately fifteen people, including women and children, pull the net onto the beach. To ease this strenuous effort, the fishermen wear a waist band with a short strap attached. The strap is secured to the lines of the seine, so that their pulling is done from the waist, leaving the hands free.

Sails are never used on these boats while surf fishing and their only method of propulsion is large oars and bamboo poles. Generally one small stockless wooden anchor, with a stone weight attached to the crown will be carried. A bamboo pole will be seen secured outboard of the gunwales, where weighted stones may be suspended to provide for increased stability in the surf.



Shelter cabins are not used while fishing, though a gabled bamboo cabin may be laid across the gunwales for protection from the sun while the boat is on the beach. The fishermen live in villages



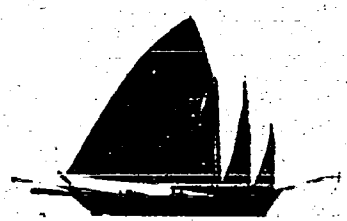
QUMK-1



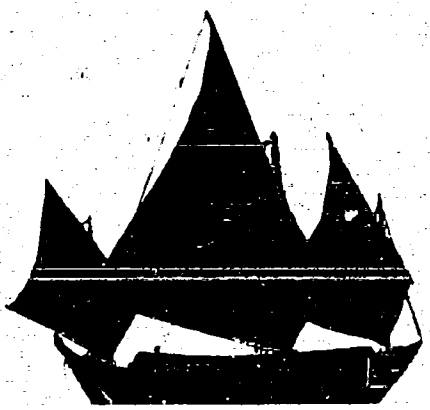
QUMK-2



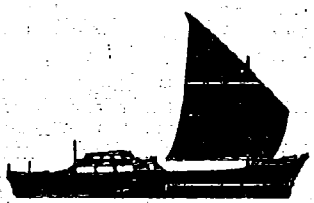
QUMC-2



QUBC-1



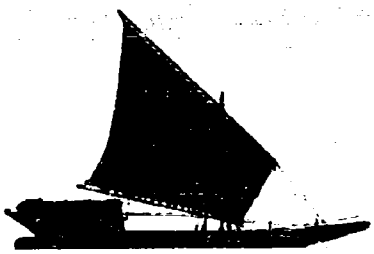
QUBH-1



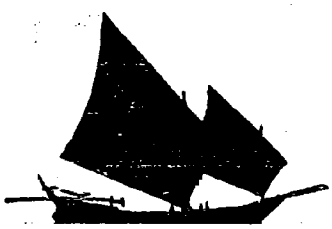
NTMC-1



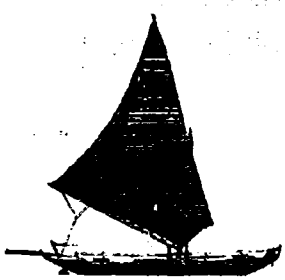
NTMC-2



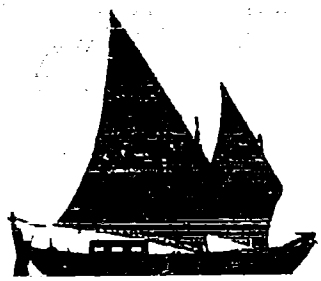
NTBH-1



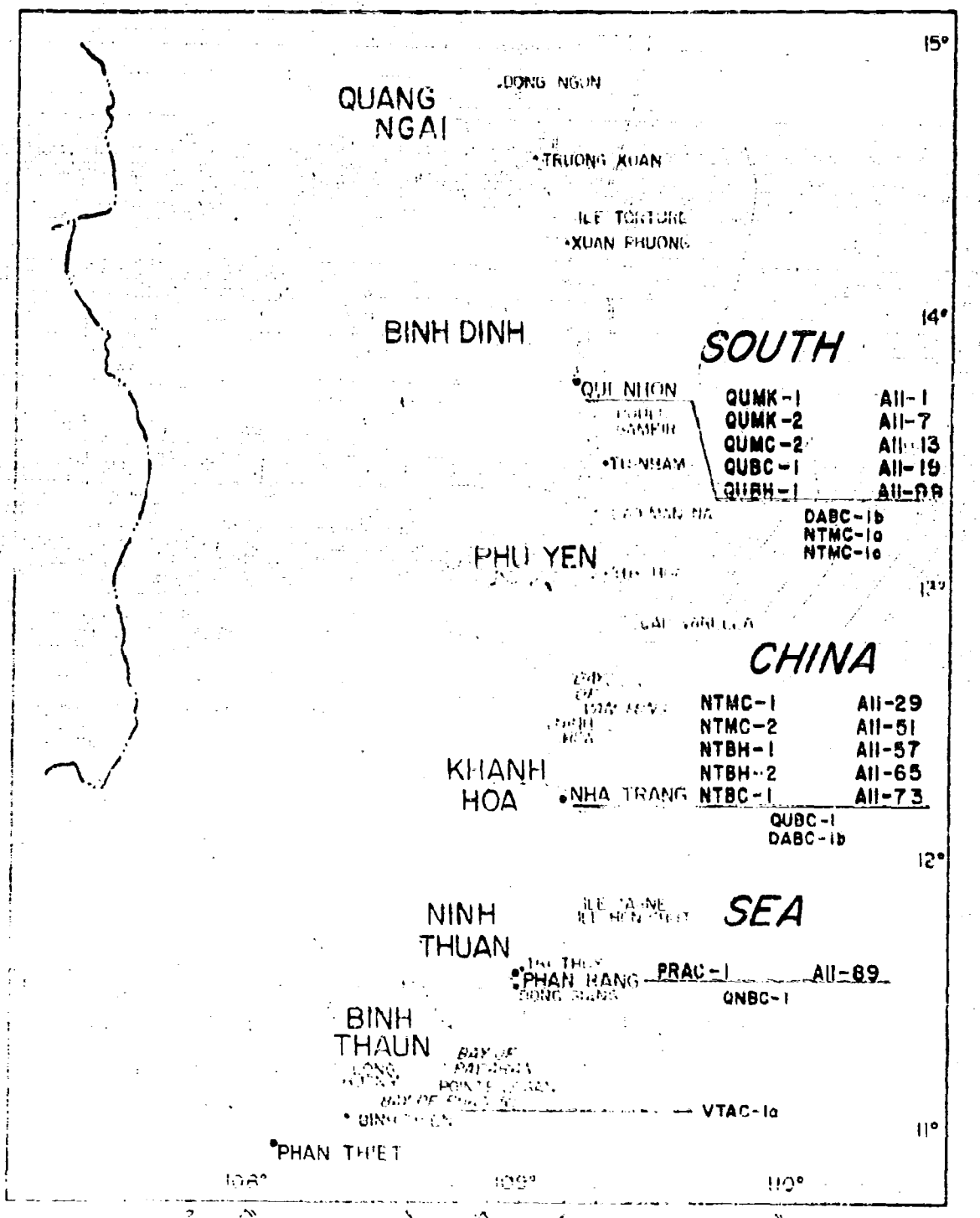
NTBH-2



NTBC-1



PRAC-1

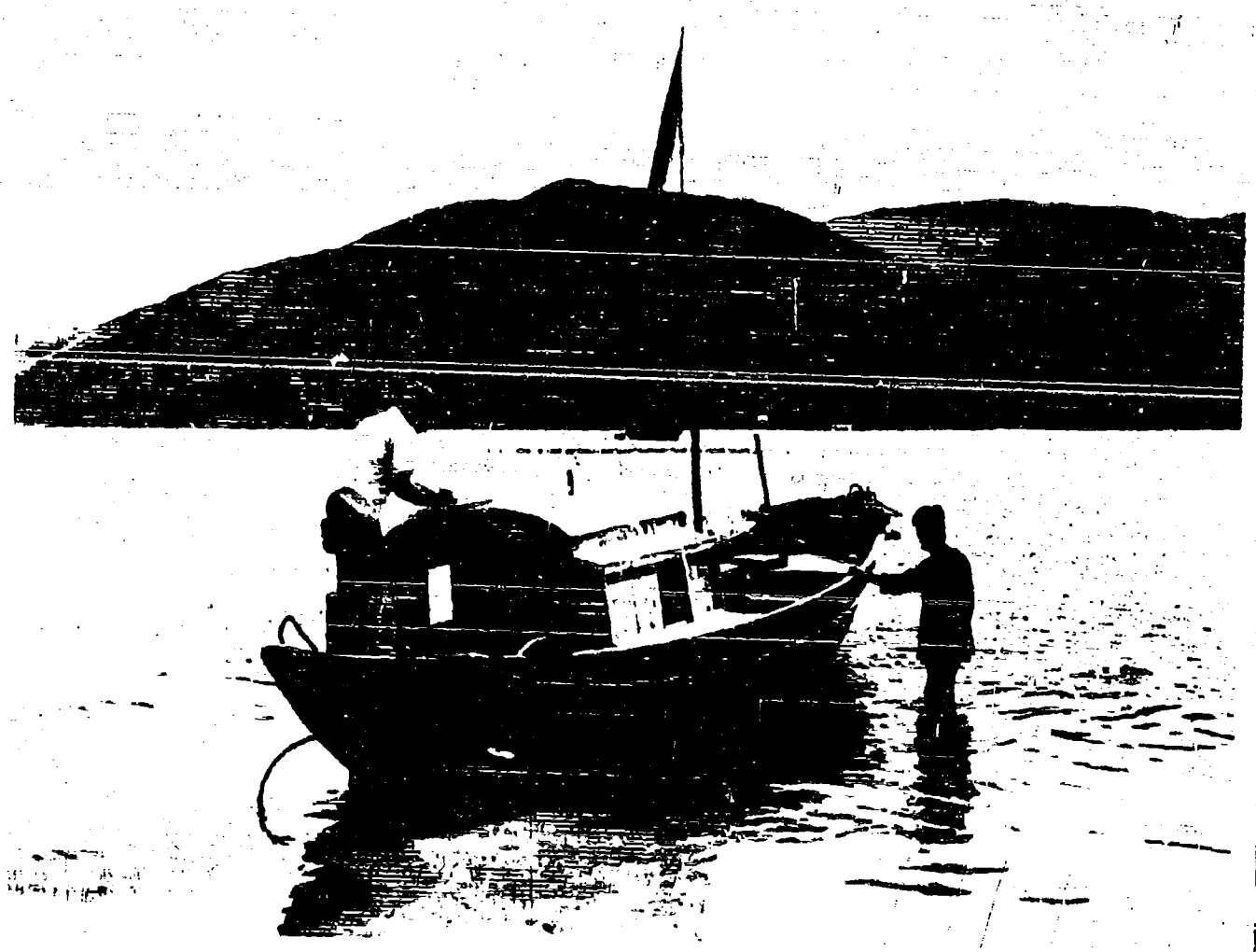


BẢN-ĐỒ GHI NGUỒN GỐC CÁC LOẠI THUYỀN
TYPE LOCATION MAP

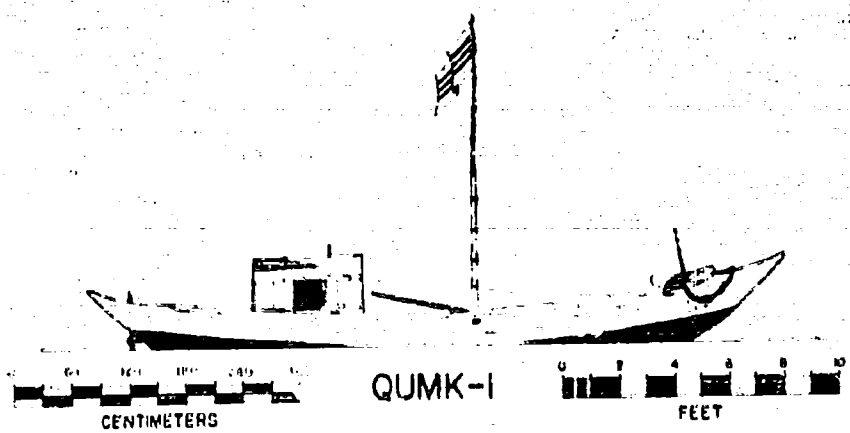
AREA II



QUMK-1



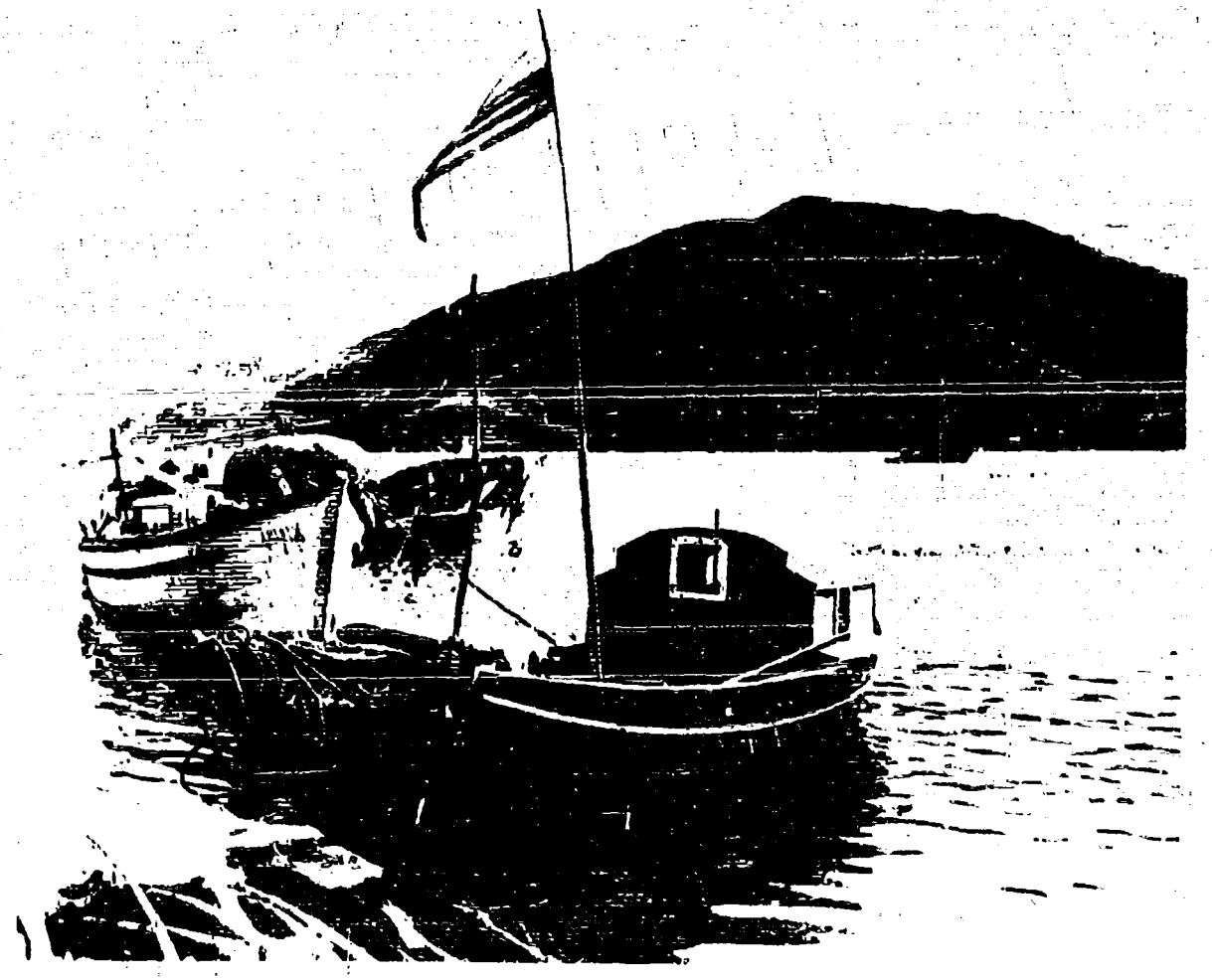
QUMK-1



QUMK-I

CHIỀU DÀI	762 CM	LENGTH	25 FT
CHIỀU NGANG	213 CM	BEAM	7 FT
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	366 CM.	EMPTY	1.2 FT.
CÓ HÀNG	488 CM	LOADED	1.6 FT
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	457 CM	EMPTY	1.5 FT.
CÓ HÀNG	305 CM	LOADED	1 FT
ĐỘNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU DIESEL	TYPE	DIESEL
SỐ MÃ LỰC	6	HORSEPOWER	6
DUNG TÍCH NHIÊN LIỆU	7.6 L	FUEL CAPACITY	2 GAL
ĐOÀN VIÊN	2	CREW	2

QUMK-I

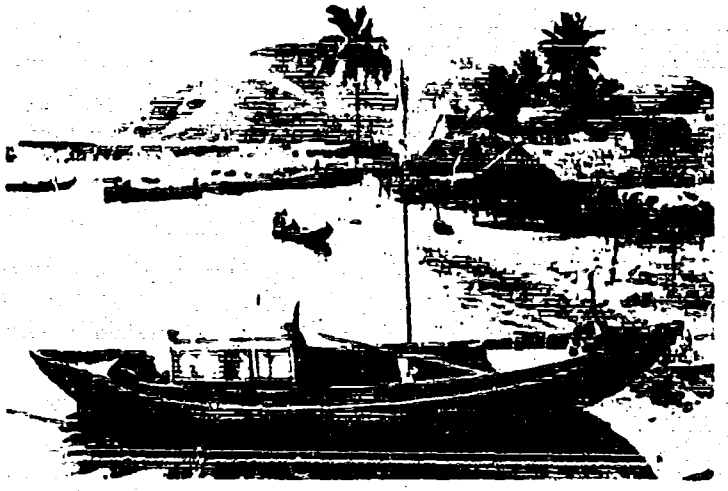


TIN TỨC TỔNG QUÁT

Thuyền QUMK-I là một loại thuyền máy có lắp một động cơ Yanmar do Nhật chế tạo, một xi lanh, 6 mã lực chạy Diesel. Chiếc thuyền duy nhất đã thấy thuộc loại này là của sở Quan Thuế, và dùng để chở khách và hàng trong ban ngày. Ban đêm, thuyền này được dùng cho nhân viên quan thuế đi tuần trong khu vực Qui Nhơn. Khi đi tuần, nhân viên tuần tiễu được trang bị hai khẩu súng săn nòng 12 và 6, 7 trái lựu đạn ném tay.

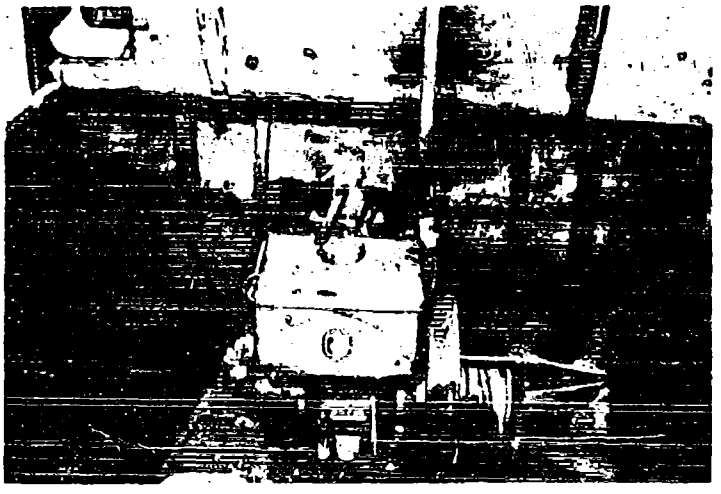
GENERAL INFORMATION

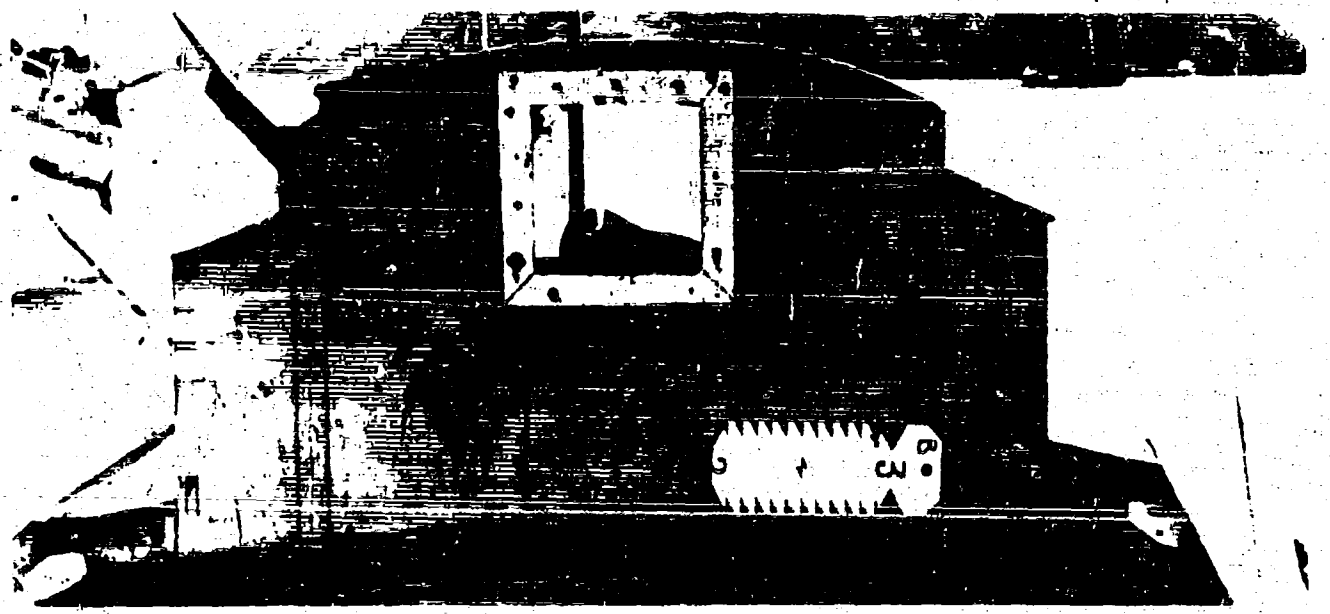
The QUMK-I is a motorized junk powered by a Japanese Yanmar, one cylinder, 6 hp diesel engine. The only boat in this class which was observed is owned by the Customs Service and is used for transporting passengers and cargo during the day. At night it is used for Customs Patrols of the Qui Nhon area. When on patrol, the crew is armed with two 12 guage shotguns and several hand grenades.

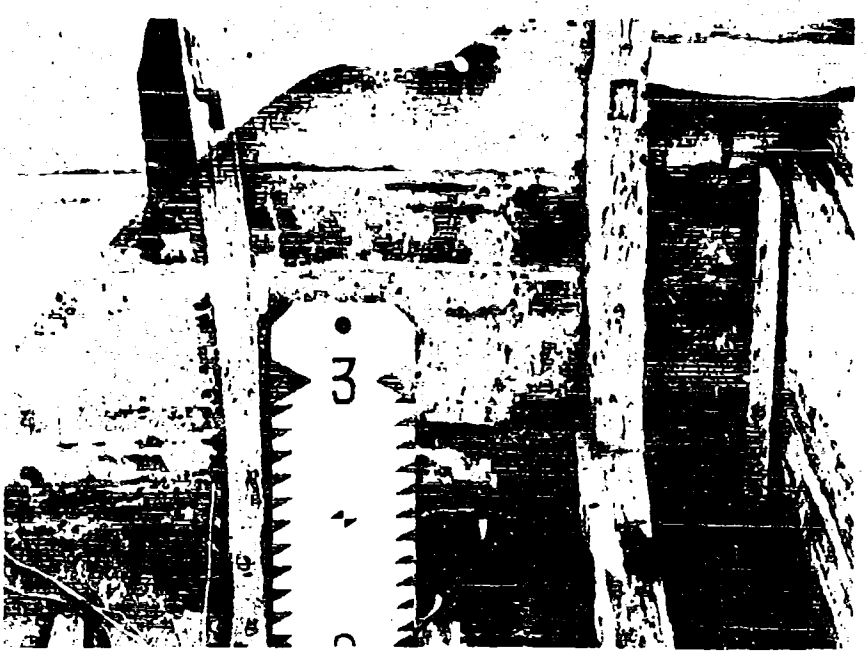


Thuyền này chạy hàng ngày từ Qui Nhơn tới Phước Mai cách nhau chừng 4 dặm (trên 6 cây số). Có chỗ khách và hàng hóa linh tinh, nhưng chạy không theo giờ nhất định nào cả. Thuyền chở được 15 hành khách (giá chở 7 xu (mỹ kim) một người) và hai tấn hàng. Thuyền không có mui che hoặc ghế dài cho hành khách ngồi, nên họ ngồi lên mạn thuyền, boong thuyền hay bất cứ chỗ nào mà họ có thể ngồi được. Thuyền có chở hai cái ống làm phao cấp cứu. Hành khách có thể mua một bữa cơm với cá, ở thuyền có bán nếu họ muốn.

This boat makes daily trips from Qui Nhon to Phuoc Mai, a distance of about 4 miles, with passengers and miscellaneous cargo, but does not follow any set schedule. It carries fifteen passengers (at 7 cents a head) and 2 tons of cargo. No shelter or benches are provided for the passengers, and they sit on the gunwales, deck or wherever they can find space. Two inner-tubes are carried as life preservers. A meal of rice and fish is provided for passengers who care to buy it.

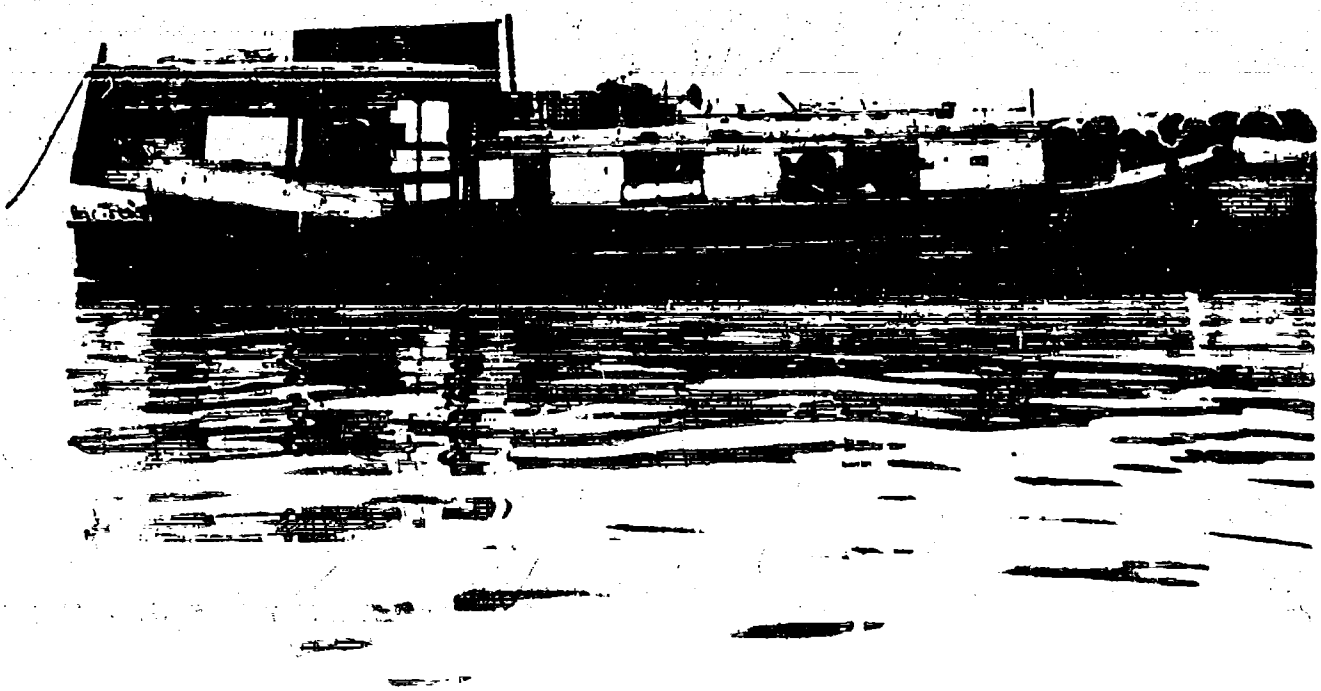




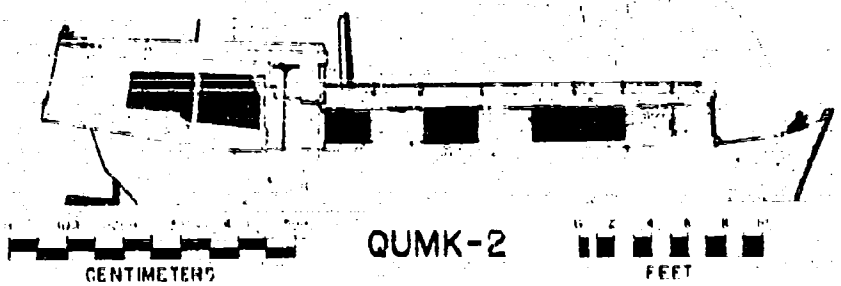

3

[redacted]

QUMK-2

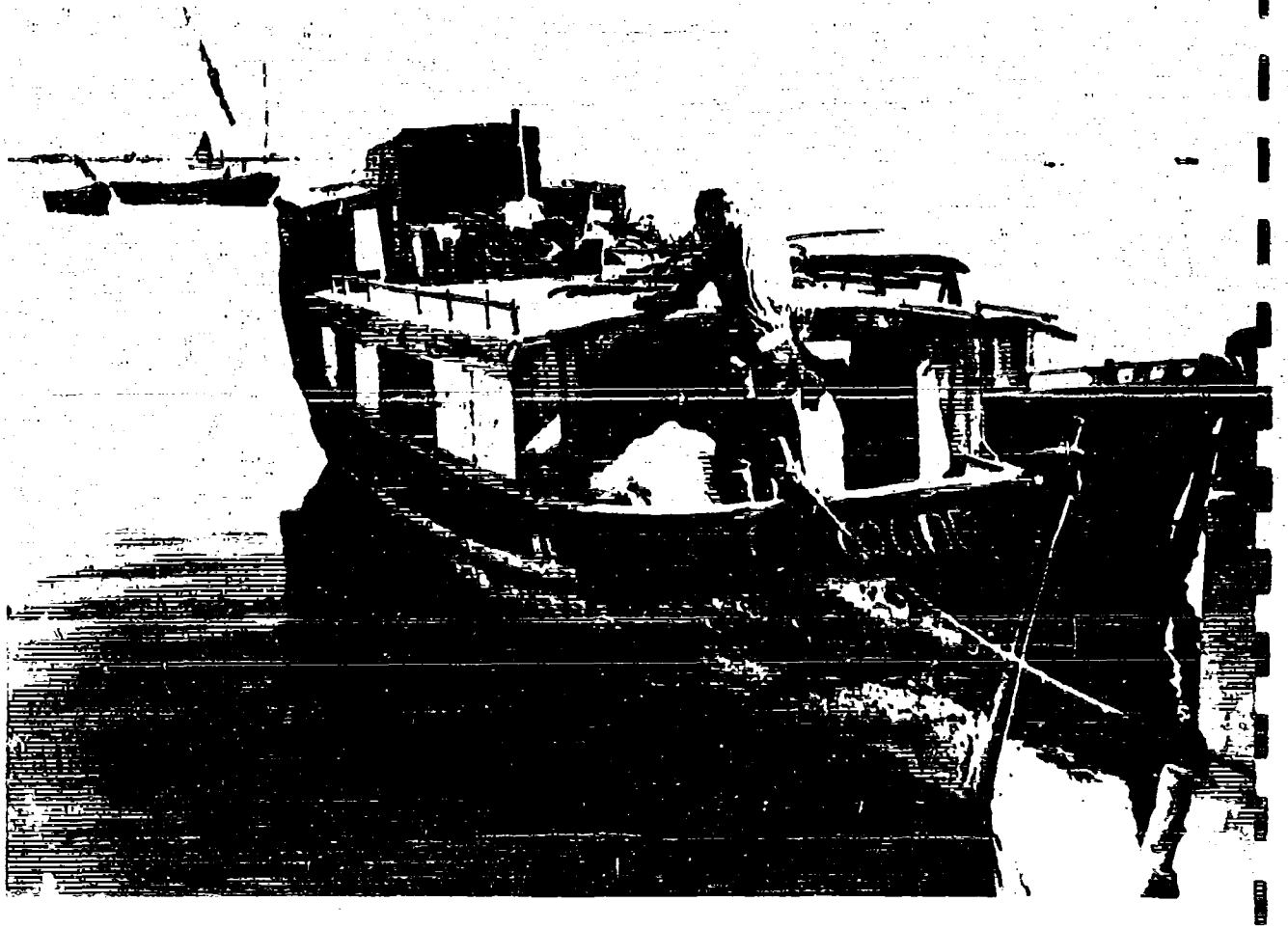


QUMK-2



CHIỀU DÀI	1097CM	LENGTH	36FT
CHIỀU NGANG	244CM	BEAM	8FT
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	[illegible]CM	EMPTY	1.2FT
[illegible] HÀNG	579 CM	LOADED	19FT
MAN TẦU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	701CM	EMPTY	2.3FT
CO HÀNG	488CM.	LOADED	16FT
DÒNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU DIESEL	TYPE	DIESEL
SỐ MÃ-LỰC	6	HORSEPOWER	6
DUNG TICH NHIÊN-LIỆU	19L	FUEL CAPACITY	5GAL
ĐOÀN VIÊN	3	CREW	3

QUMK-2

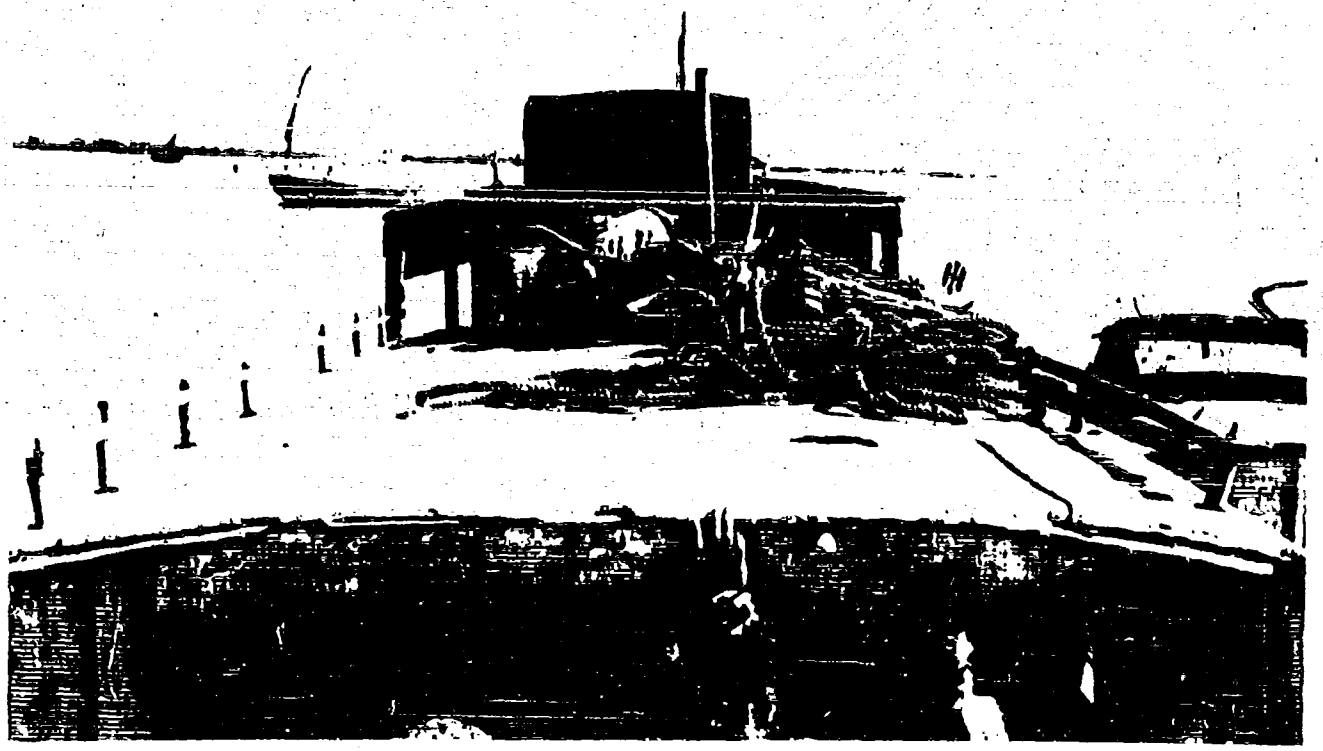


TIN TỨC TỔNG QUÁT

Thuyền loại QUMK-2 là thuyền gỗ có gắn động cơ dùng để chở khách và hàng hóa linh tinh. Thuyền này thường được gắn một động cơ Diesel hiệu Yanmar, một xi lanh. Thuyền có một khoang dài mỗi bên có ghế dài cho hành khách ngồi, và một khoang sau cao hơn phòng máy và phần lái. Khoang lái thuyền cao hơn khoang này một chút.

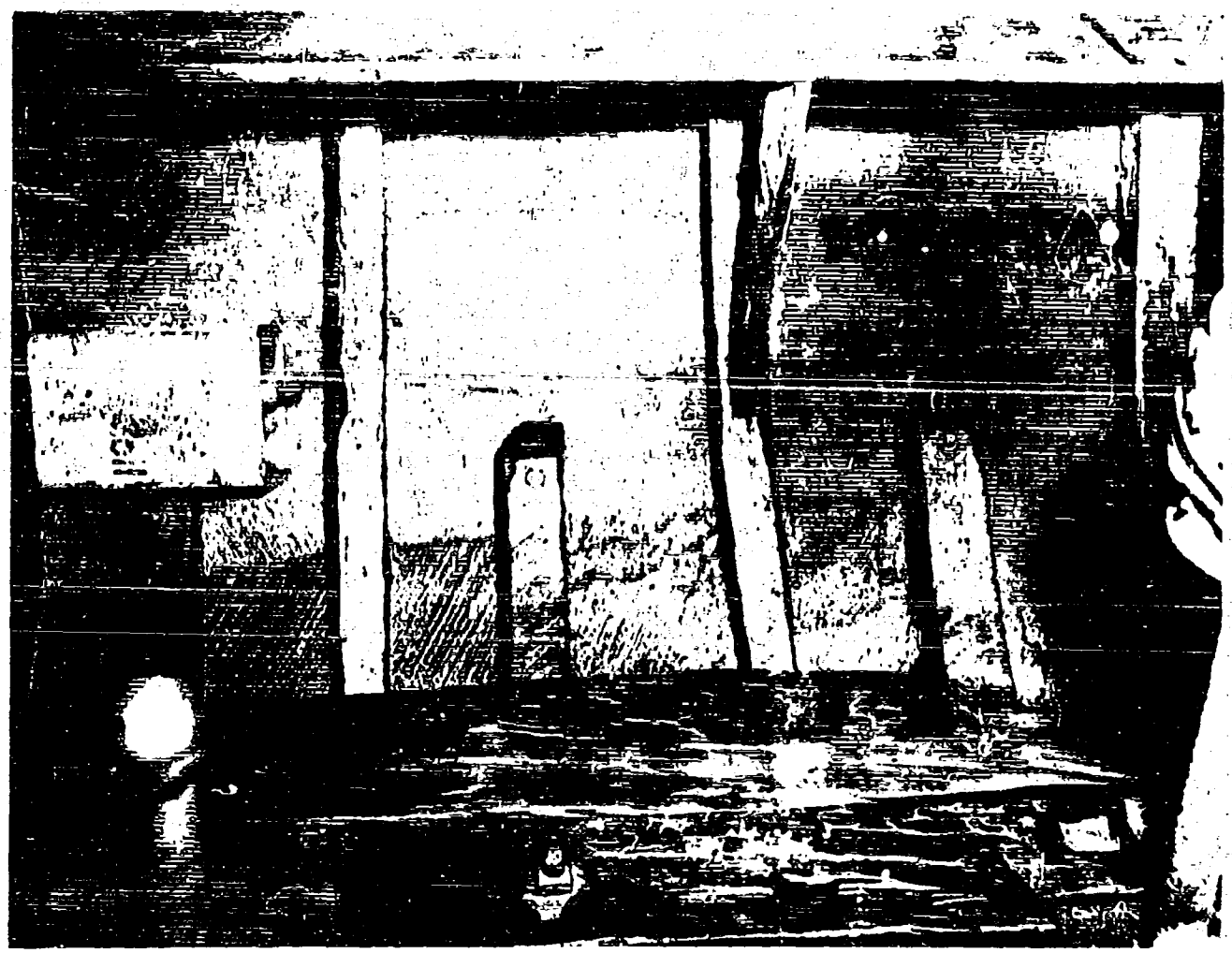
GENERAL INFORMATION

The QUMK-2 is a motorized wooden junk used to transport passengers and miscellaneous cargo. It is usually powered by a one cylinder Yanmar diesel engine. A long cabin with a bench along each side accommodates the passengers, and there is a high cabin aft over the engine compartment and stern. The pilot house is raised above the cabin.



Thuyền này gần như chỉ hoạt động trên các con sông gần Qui Nhơn, nhưng đôi khi cũng chạy các quãng đường ngắn ngược bờ biển để chở hàng. Thuyền chở được 20 hành khách và 6 tấn hàng hóa trong các chuyến chạy thường nhật giữa Qui Nhơn và Go Boi cách nhau xa chừng dặm (trên 19 cây số). Có mười một thuyền loại này hoạt động trong vùng Qui Nhơn trong tháng sáu 1962. Tên địa phương của thuyền là "Ghe May" có nghĩa là "thuyền chạy bằng máy".

This junk operates almost exclusively on the rivers near Qui Nhon but does occasionally make short trips up the coast on cargo assignments. She carries 20 passengers and 6 tons of cargo on her regular daily schedule between Qui Nhon and Go Boi, a distance of about 12 miles. There were eleven of these craft operating in the Qui Nhon area in June 1962. The local name is "Ghe May" which means "Motorized Junk".



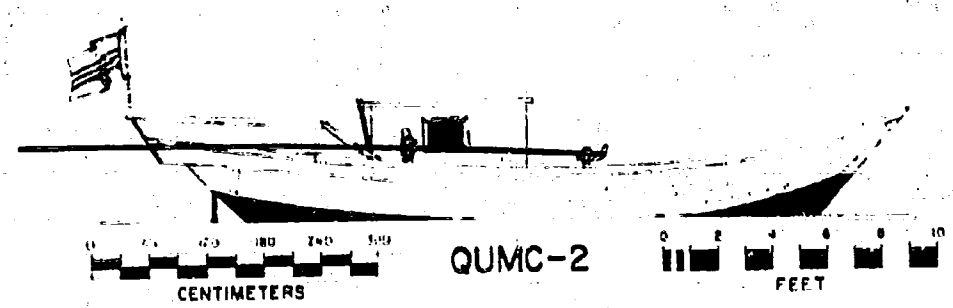
QUMK-2 framing detail



QUMC-2

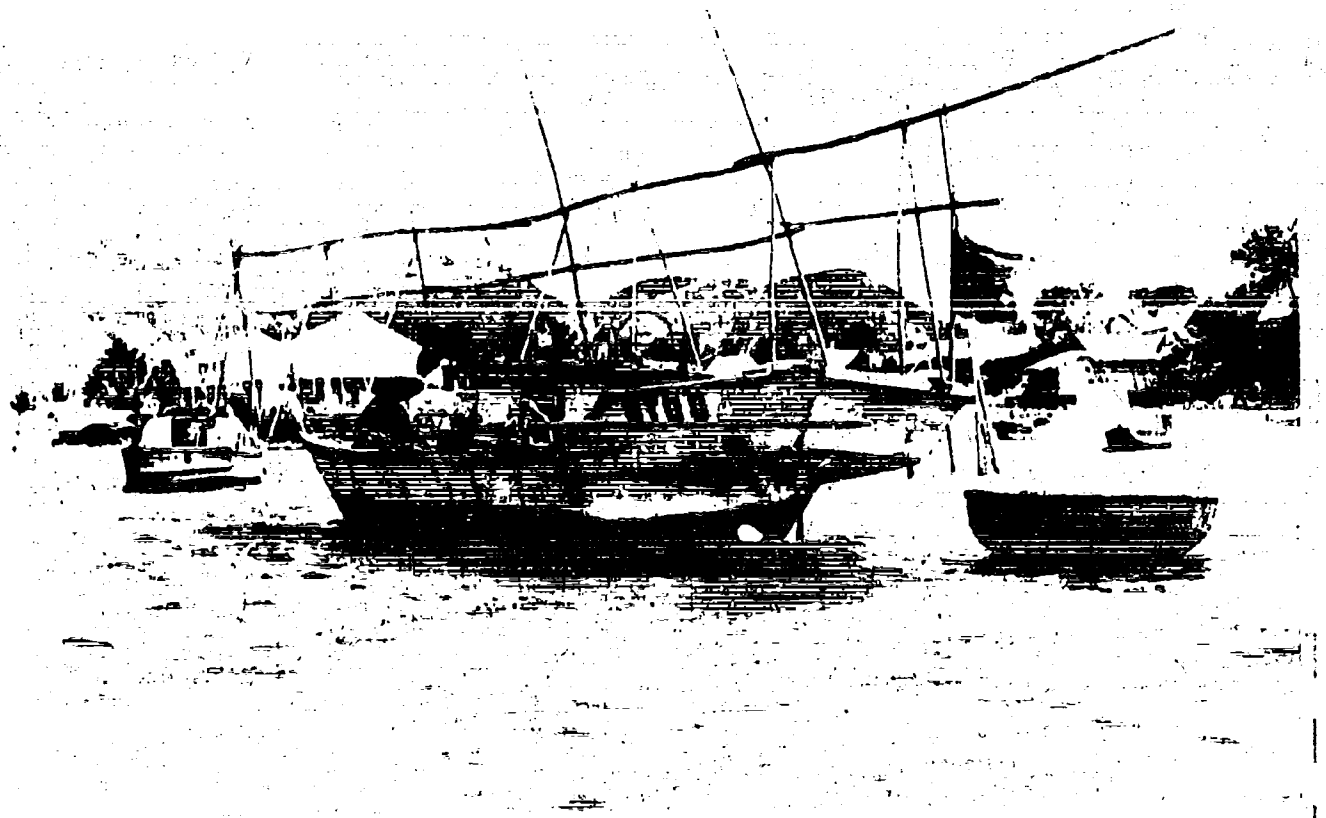


QUMC-2



CHIỀU DÀI	853 CM	LENGTH	28 FT
CHIỀU NGANG	244 CM	BEAM	8 FT
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	73.2 CM	EMPTY	24 FT
CÓ HÀNG	91.4 CM	LOADED	3 FT.
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	51.8 CM	EMPTY	1 7 FT
CÓ HÀNG	30 5 CM	LOADED	1 FT
ĐỘNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU DIESEL	TYPE	DIESEL
SỐ MÃ-LỰC	6	HORSEPOWER	6
DUNG TÍCH NHIÊN-LIỆU	19 L	FUEL CAPACITY	5 GAL
ĐOÀN VIÊN	4	CREW	4

QUMC-2



Tin tức thâu lượm được về loại thuyền QUMC-2 chỉ đại khái, và ban nghiên cứu đã chỉ có thể đối chiếu một phần nhỏ của tin tức đó. Do đó, một vài nhận xét tổng quát xét ra được thích hợp. Loại thuyền này khá giống loại thuyền có động cơ trong Vịnh Thái-Lan. Nhiều nguồn tin khác nhau cho hay rằng các thuyền loại này hoạt động khá nhiều trong cửa biển RACH GIA - HA TIEN; tuy nhiên không trông thấy chiếc nào ở trong khu vực này. Cũng được tin các thuyền loại QUMC-2 cũng hoạt động ở khu vực cửa biển QUI NHON, nhưng hình của thuyền này trong các tấm hình chụp kèm theo đây là chiếc thuyền duy nhất mà ban nghiên cứu đã thực sự trông thấy.

The information collected on QUMC-2 is sketchy and the field survey team was able to verify only a small portion of it. For that reason some general remarks are appropriate. This boat bears a strong family resemblance to the power boats in the Gulf of Siam. Several different sources reported that these boats operate in fairly large numbers in the Rach Gia-Ha Tien area, however, none were seen there. It was also reported that additional QUMC-2's operate in the Qui Nhon area, but the boat shown in the accompanying photographs was the only one actually seen by the field survey teams.





Cần lưu ý nhiều hơn về loại thuyền này. Thuyền này đã được đóng và xuất xứ đăng bộ tại Tỉnh KIEN GIANG ở bờ biển Vịnh Thai-Lan tại ranh giới Cam-Bốt. Song ban nghiên cứu đã thấy thuyền này ở QUI-NHON cách nơi xuất xứ chừng 500 dặm (chừng 800 c.s) (một lộ trình khá ngạc nhiên đối với mức cỡ của thuyền này). Chủ thuyền cho hay ông ta đã hành nghề ở QUI NHON được năm năm rồi, tuy nhiên thuyền của ông ta vẫn còn ghi dấu đăng bộ 'KG' là tỉnh KIEN GIANG. Điều này khá lạ là vì theo luật pháp các chủ thuyền phải đăng bộ lại thuyền của họ trong trường hợp họ thay đổi bến gốc của họ.

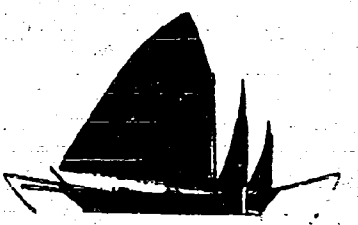
Mặc dầu mọi mâu thuẫn trên đây và sự không tả hình dáng kiến tạo của thuyền, QUMC-2, ta thấy loại thuyền này có khả năng đi chuyển trên các lộ trình xa theo bờ biển. Và bất cứ loại thuyền nào có thể đi chuyển xa khỏi bến gốc của nó tất cần được chú ý tới.

This individual boat invites closer attention. She was built and originally registered in Kien Giang Province, which is on the Gulf of Siam at the Cambodia border, yet she was observed by a field survey team in Qui Nhon which is about 500 miles from her original port of registry, a trip of impressive proportions for a boat of this size. The owner of the boat said he had been working in Qui Nhon for five years, yet his boat still bears the "KG" registration denoting Kien Giang Province. This is strange since owners are required by law to re-register in case they change their regular home port.

Despite all these contradictions, and the nondescript appearance of the boat itself it is obvious that QUMC-2 is capable of long costal voyages, and any boat operating at a great distance from her home port bears watching.

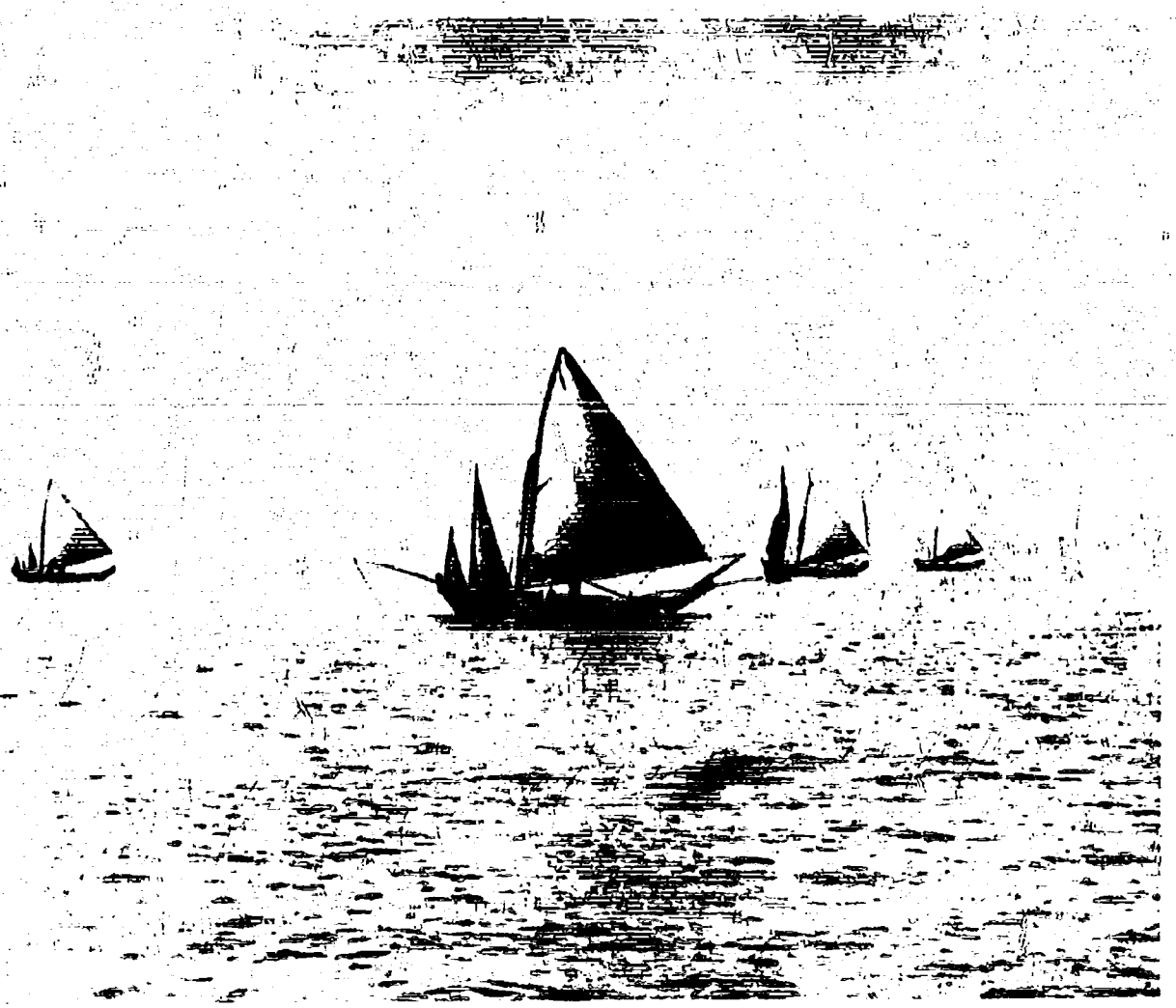


Nhà máy làm dây ở Quy Nhơn
Quy Nhon rope factory

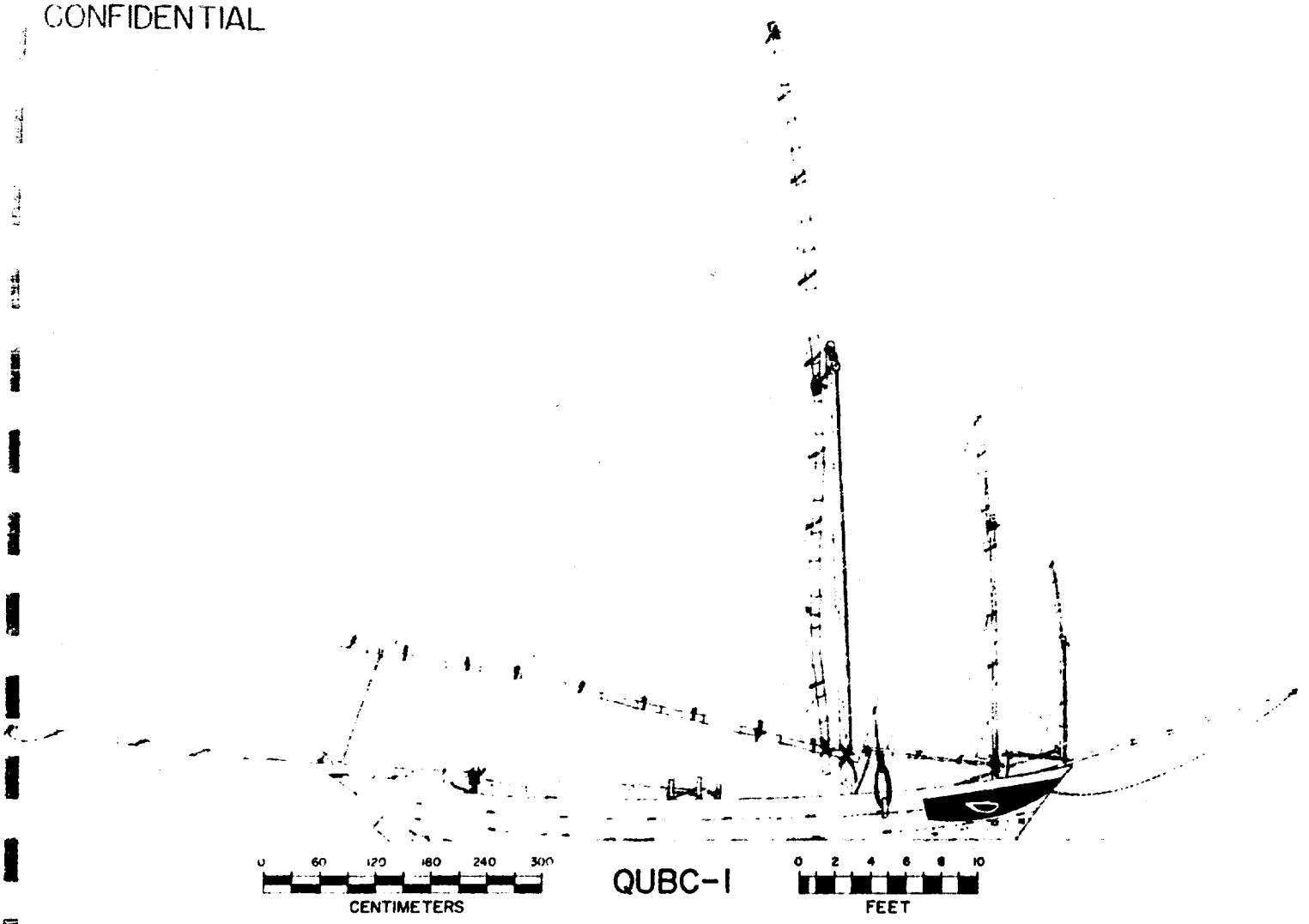


QUBC-1





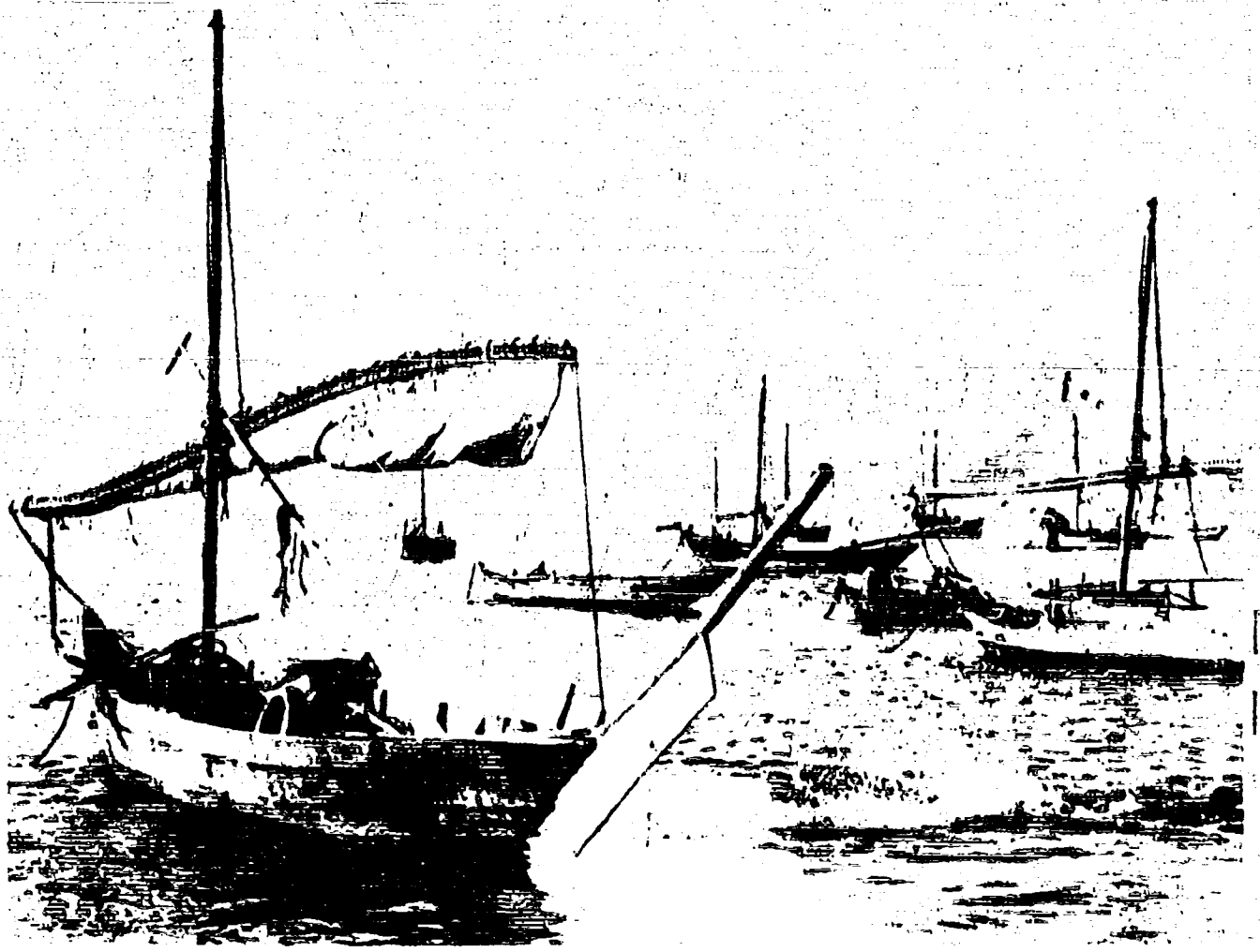
QUBC-1



CHIỀU DÀI	853 CM	LENGTH	28 FT.
CHIỀU NGANG	213 CM.	BEAM	7 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	30.5 CM.	EMPTY	1 FT.
CÓ HÀNG	61 CM	LOADED	2 FT
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	61 CM	EMPTY	2 FT
CÓ HÀNG	30.5 CM	LOADED	2 FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	868.7 CM	MAST HEIGHT	28.5 FT.
ĐOÀN VIÊN	2	CREW	2

Best Available Copy

QUBC-I

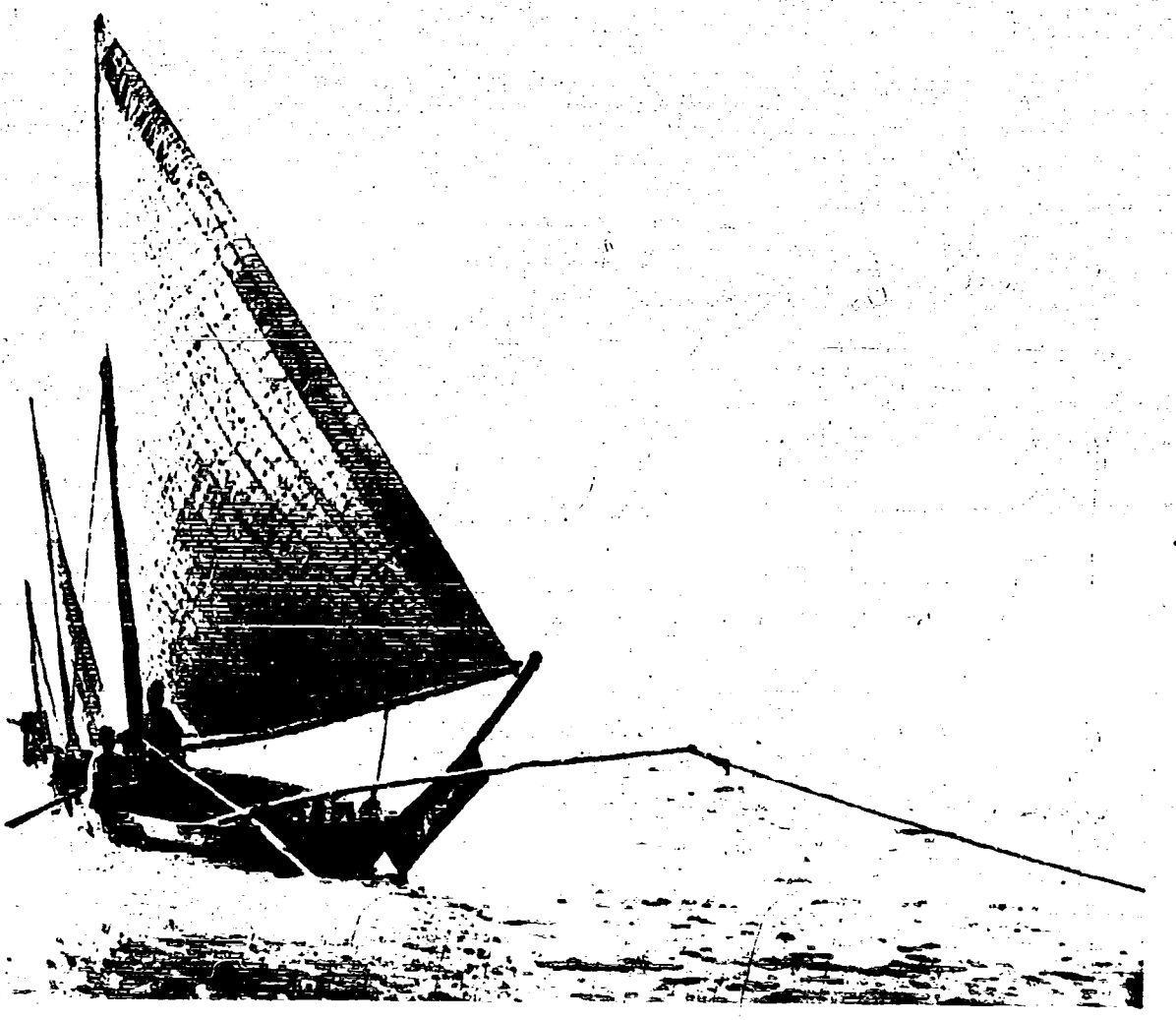


CÁC ĐẶC ĐIỂM TỔNG QUÁT

Loại thuyền này có đáy đan bằng tre, rất phổ thông ở hải phận VN thuộc biển Nam Hải. Loại thuyền QUBC-I có thân thuyền (từ mặt nước tới mạn thuyền) cao hơn các loại thuyền đánh cá khác có đáy đan bằng tre, và tuy vỏ thuyền mang bánh lái loại 'cánh cửa' lắp vào một đường khía ở cột tay lái, mũi thuyền không có đường khía cho ván mũi như thường thấy.

GENERAL CHARACTERISTICS

This boat has the basket bottom common to Vietnamese waters of the South China Sea. QUBC-I has higher freeboard than seen on many of the other woven bottom fishing boats, and while her hull carries the door-type rudder fitted into a slot in the sternpost, the stem is not slotted for the familiar stemboard.



Không có ván mũi này và có đáy nhẵn hình tròn, thuyền QUBC-1 nhờ vào bánh lái vuông và rộng để giảm bớt sự trôi giạt khi chạy có gió. Tuy nhiên, với bánh lái cao trên mặt nước, loại thuyền này dùng sức cản thấp ở bên để điều hành các lưới đánh cá. Hệ thống buồm gió đặc biệt và đáy thuyền tròn khiến cho thuyền chạy thẳng phía dưới gió, đi kéo lưới và không có chạy tới phía trước.

Without this stemboard and having a smooth rounded bottom, QUBC-1 relies on her large square rudder to decrease leeway when sailing on the wind. However, with the rudder raised out of the water this junk uses her low lateral resistance to work her nets. The unusual sail plan and rounded bottom permits the boat to sail directly to lee, towing her net, making no headway whatsoever.

Thuyền này có hệ thống buồm chính cho một cột buồm nghiêng hẳn về phía sau và, giữ vững bởi một giây ở mỗi bên. Buồm chính rộng, dài ở phía dưới và hình tam giác. Hai cột buồm nhỏ hơn ở phía trước thực ra chỉ là cột phụ và một người có thể dựng lên hạ xuống mau lẹ bằng tay. Các cột buồm nhỏ này không dựng thường xuyên.

Thuyền này có thể nhận thấy khi chỉ dương có một buồm chính, hay buồm chính và một buồm phụ rộng, hoặc cả ba buồm (buồm chính và hai buồm phụ). Tuy nhiên, thông thường không thấy thuyền này dùng tới các buồm phụ trừ phi buồm chính cũng được dương lên.

Nhiều loại thuyền ở hải phận trung phần Vietnam khi dương buồm chạy có để chìa một cái cần ra và có từ một tới tám người trên thuyền đứng ra phía đầu để giữ cho thuyền được thăng bằng và khỏi nghiêng quá. Loại thuyền QUBC-1 không theo kỹ thuật này, tuy nhiên, có đeo các tảng đá (từng cặp) cân nặng mỗi tảng chừng 25 tới 30 kí lô buộc vào hai đầu các đoạn giây ngắn. Khi cần phải giữ cho thuyền được thăng bằng, thì các tảng đá này được treo qua tay vịn ở mạn thuyền trông giống như là các túi đeo trên yên ngựa, và số các tảng đá này nhiều hay ít tùy theo sự cần thiết giữ cho thuyền khỏi nghiêng.

Một đặc điểm khác nữa để nhận thấy của loại thuyền này là nó có hai cái cần chừng 2m40 tới 3m chìa ra phía trước và phía sau dùng để giữ cho miệng lưới vét cá mở ra và để dễ xử dụng các lưới đánh cá. Khi các cần này được đặt chìa ra một cách dễ dàng và mau lẹ thì ta thường thấy là thuyền này sẽ đi đánh cá và chạy tới chạy lui ở khu vực đánh cá với cả hai cái cần này đặt chìa ra.

Không nhận thấy loại thuyền QUBC-1 có gắn động cơ mặc dầu ta đã biết nhiều kỹ-thuật đã được áp dụng để gắn động cơ vào các thuyền có đáy đan bằng tre, và một vài loại thuyền này đã được trang bị động cơ. Vì vậy, hy vọng rằng các thuyền loại QUBC-1 có thể gắn động cơ miễn là tình-trạng tài-chính của chủ thuyền được đầy đủ và sự gắn động cơ như vậy có lời cho nghề nghiệp làm ăn. Tuy nhiên, nếu nghề nghiệp của chủ thuyền là đánh cá, thì sự gắn động cơ như vậy xét ra hiếm có.

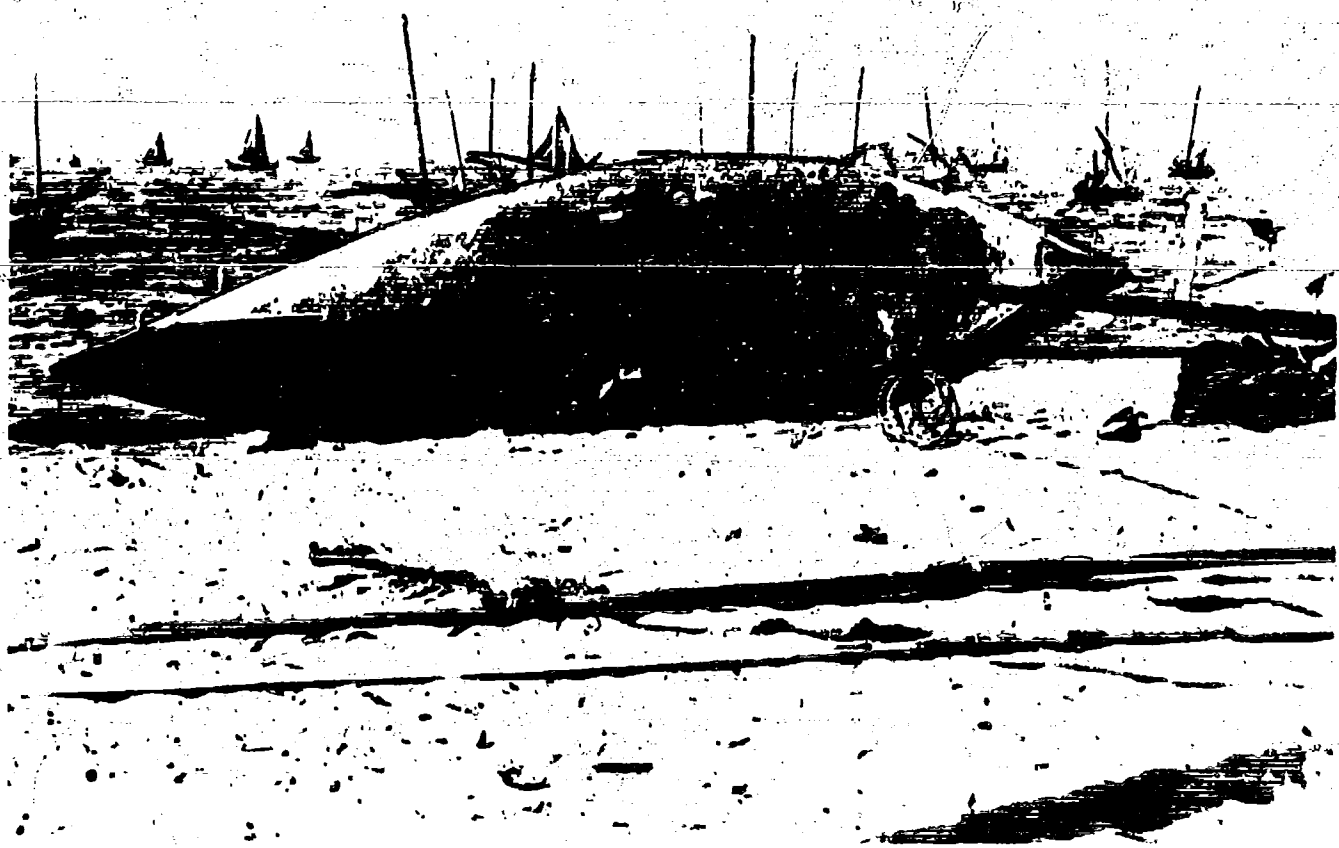
This junk has primary rigging for one mast, raked well aft, stayed only with a single shroud on each side. The mainsail is large, long on the foot and of lateen cut. The two smaller forward masts are actually auxiliaries, and are quickly stepped by hand by one person. These small masts are not stayed.

The boat may be seen with only the mainsail set, with both the main and the larger auxiliary, or with all three. Under normal conditions, however, she will not be seen using the auxiliaries unless her mainsail is also set.

Many boats in central South Viet Nam waters extend a spar to weather when sailing, and move from one to eight crew members out to the end as live ballast to keep the boat from heeling excessively. QUBC-1 does not use this technique, however, and carries instead pairs of stones weighing 50 to 60 pounds each, tied at the two ends of short pieces of line. If a shift of ballast becomes necessary, these stones are hung over the weather rail like saddle bags, in the number necessary to prevent the boat heeling.

Another distinctive characteristic of this boat is noticeable in the two spars extending 8 to 10 feet forward and aft, which are used to keep the throat of the purse net open and facilitate working the nets. While these spars are easily and quickly taken in, QUBC-1 will normally be seen fishing and proceeding to and from the fishing area with both of them set.

QUBC-1 has not been observed equipped with a motor, although several techniques are known for installing motors in basket bottom boats, and some similar types are so equipped. Therefore, it is logical to expect that auxiliary powered QUBC-1's might appear, provided the financial situation and business justification of the owner are adequate. However, if the business of the owner is fishing, such an installation would be rare.

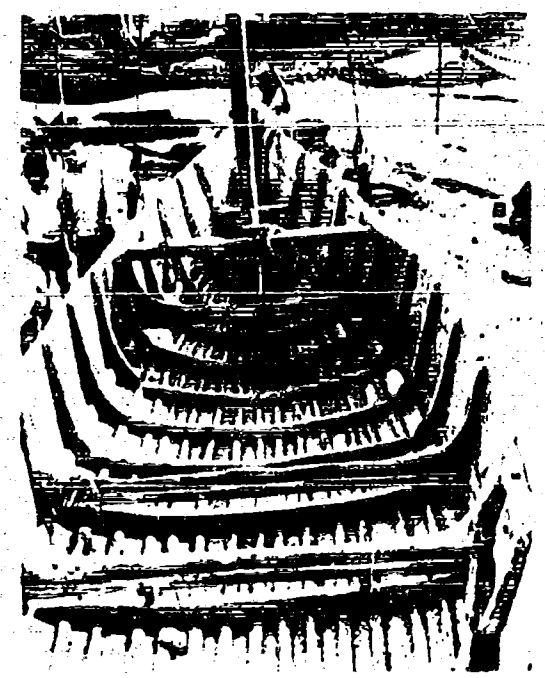


SỰ ĐÓNG THUYỀN VÀ BẢO TOÀN

Thường thường đóng một thuyền QUBC-1 phải lâu chừng 30 ngày với phí tổn là 150 Mỹ Kim. Sườn vỏ thuyền làm bằng gỗ và đáy làm bằng tre đan chết kín bằng thứ nựa riêng. Các ván gỗ dầy chừng 3/4 phân anh (gồm 2cm) và gắn chặt vào các khung nhe bằng các móc gỗ. Thường thường khoảng cách của khung gỗ chừng 1, 3 tấc anh (chừng gần 40 cm).

CONSTRUCTION AND MAINTENANCE

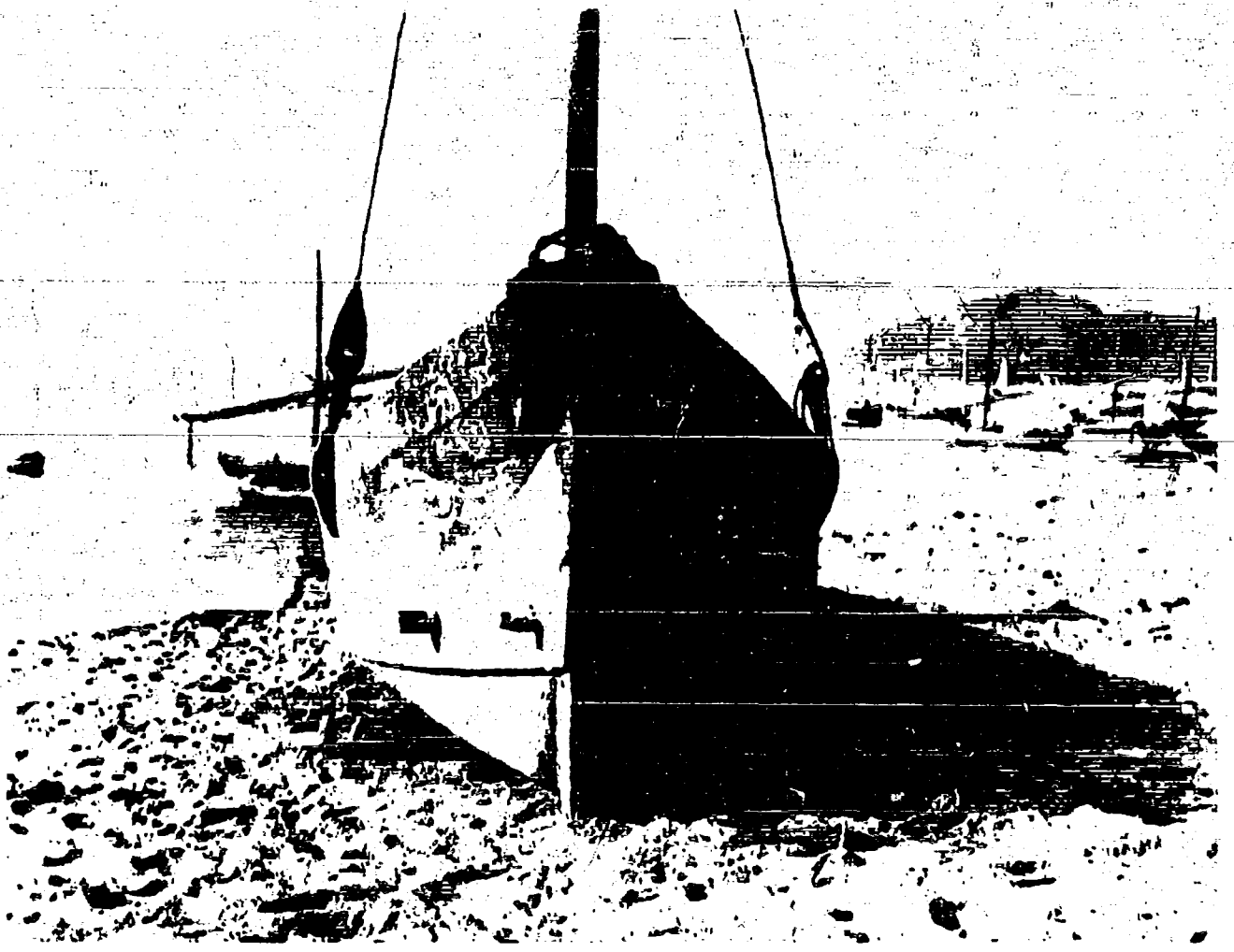
About 30 days are usually required for the construction of a QUBC-1 at a cost of about $150. The sides of the hull are of wood and the bottom is woven bamboo sealed with prepared resin. Planking is about 3/4 inches thick and fastened to light frames with wooden pegs. Normal frame spacing is about 1.3 feet.





Khoảng chừng 12 đà đáy thuyền có đường kính chừng 2cm5 thấy được đặt chạy suốt bên trong đáy đan bằng tre để cho được chắc thân. Cột lái được khoan lỗ để bắt cột bánh lái vào, và phía sau của cột lái được cắt thành một đường khía rộng vừa đủ để lắp toàn bộ bánh lái bằng cách lắp từ phía trên đường khía đưa xuống, và cũng rộng vừa đủ để cho sự chuyển động của bánh lái được đầy đủ.

A dozen or so bilge stringers of about one inch diameter will likely be seen running along the inside of the bamboo bottom for additional strength. The stern post is drilled to take the rudder post, and the after side of the post is cut away to make a slot, wide enough to permit the rudder assembly to be dropped in from the top, and wide enough also to permit adequate rudder movement.



Cột mũi thuyền là nguyên cây và thang de nơi liền các sườn thuyền và đáy bằng tre của thuyền. Tại chỗ nối này thường có một cái sống thuyền (quille) giả hay một bộ phận rẽ nước bắt vào đó để làm cho mũi thuyền ôm tròn với đáy. Các hình chụp chỉ rõ bộ phận này Các giây cột buồm có thể là giây thép hay giây thừng nội hóa buộc vào đầu buồm theo kiểu không nhất định và vào lan can tới các chỗ 'lỗ mắt' thô sơ làm lấy. Các lỗ mắt này lại được neo chặt vào các miếng gỗ (thay vì các miếng sắt ở sườn tàu để cột giây) bằng giây thừng. Các lỗ mắt này cởi ra rất dễdàng khi lấy cột buồm ở kệ ra.

The stem post is solid and straight to the juncture of the sides and bamboo bottom. At this point there is usually a false keel or cutwater installed to make the stem fair around to the bottom. The photographs show this clearly.

Shrouds are likely of wire or native fiber, secured at the mast head in a random fashion and at the rail to crude home-made deadeyes. The deadeyes in turn are secured to wooden "chain plates" with manila line. These are easily cast off when the mast is unstepped.

Giây lèo buồm làm bằng sợi gai hay sợ dừa trong xứ. Thuyền thường có mang hai mỏ neo to bằng gỗ nối mỗi mỏ neo có chừng 40m giây gai. Sườn thuyền được sảm chết bằng một loại nhựa chết.

Đáy thuyền thường được cọ sạch, tu sửa lại và sảm chết lại hàng tháng. Như vậy, thuyền được kéo lên bờ, cột buồm bỏ ra, khỏi kệ, và vỏ thuyền được lật úp xuống. Thường thường hai người làm công việc này. Theo như lời các ngư phủ nói, thì đáy thuyền có thể bền chừng năm năm; tuy nhiên theo kinh nghiệm trong khi thu thập các tin tức để viết tài liệu này thì ta có thể kết luận rằng sự ước lượng của các ngư phủ về khoảng xa, tốc độ và cỡ mẻ cá đánh được hoàn toàn đúng lắm.

Các cánh buồm làm bằng sợi cói đan, nhẹ, gấp được, rẻ tiền và thường thường dùng được rất vừa ý. Buồm này làm khéo đến nỗi rằng một quan sát viên nào kém kinh nghiệm thường khi đến sát gần thuyền đang dương buồm chạy có thể lầm là buồm này làm bằng vải chứ không phải bằng sợi cói đan.

KHẢ NĂNG HOẠT ĐỘNG

Vì cỡ thuyền nhỏ và đáy bằng tre không có sống thuyền (quille) nên loại thuyền QUBC-1 không phải là loại thuyền đặc biệt đi khơi và ít khi dời bỏ ra khỏi chừng quá 10 dặm (16 cây số).

Được biết cuộc hành trình dài nhất của loại thuyền này là từ Qui Nhơn tới vũng Tầu xa chừng 200 dặm (320 cây số) chạy mất bảy ngày và chỉ chạy ban ngày gần sát bờ biển.

Running rigging is locally made hemp or coconut fiber. Two large wooden anchors are usually carried with about 130 feet of hemp line for each. The sides are caulked with a paste made from bamboo powder and resin.

The bottom will normally be cleaned, repaired, and resealed monthly. To do this, the junk is drawn up on the beach, mast unstepped, and the hull capsized. The two-man crew usually does all the work. The bottoms are reported by the fishermen to last about five years, however experience gained during collection of the material in this book leads one to the conclusion that estimates by fishermen regarding distance, speed, time, and size of the catch are not always completely reliable.

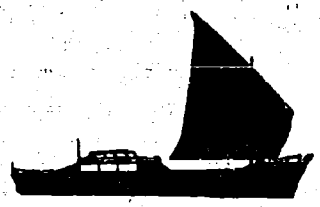
Sails are of woven palm leaf fiber and are light, pliable, inexpensive and generally highly satisfactory. Normally the work is of such a quality that the inexperienced observer may approach within a few feet of a boat under sail without realizing that the sail cloth is woven fiber instead of canvas.

OPERATING CAPABILITIES

Because of her small size, and keelless bamboo bottom, QUBC-1 is not a particularly seaworthy junk and rarely ventures more than about 10 miles to sea. The longest trip reported was Qui Nhon to Vung Tau, a distance of about 200 miles. That voyage took seven days, sailing only during daylight close to the shore.



NTMC-1a



NTMC-1a

NTMC-1

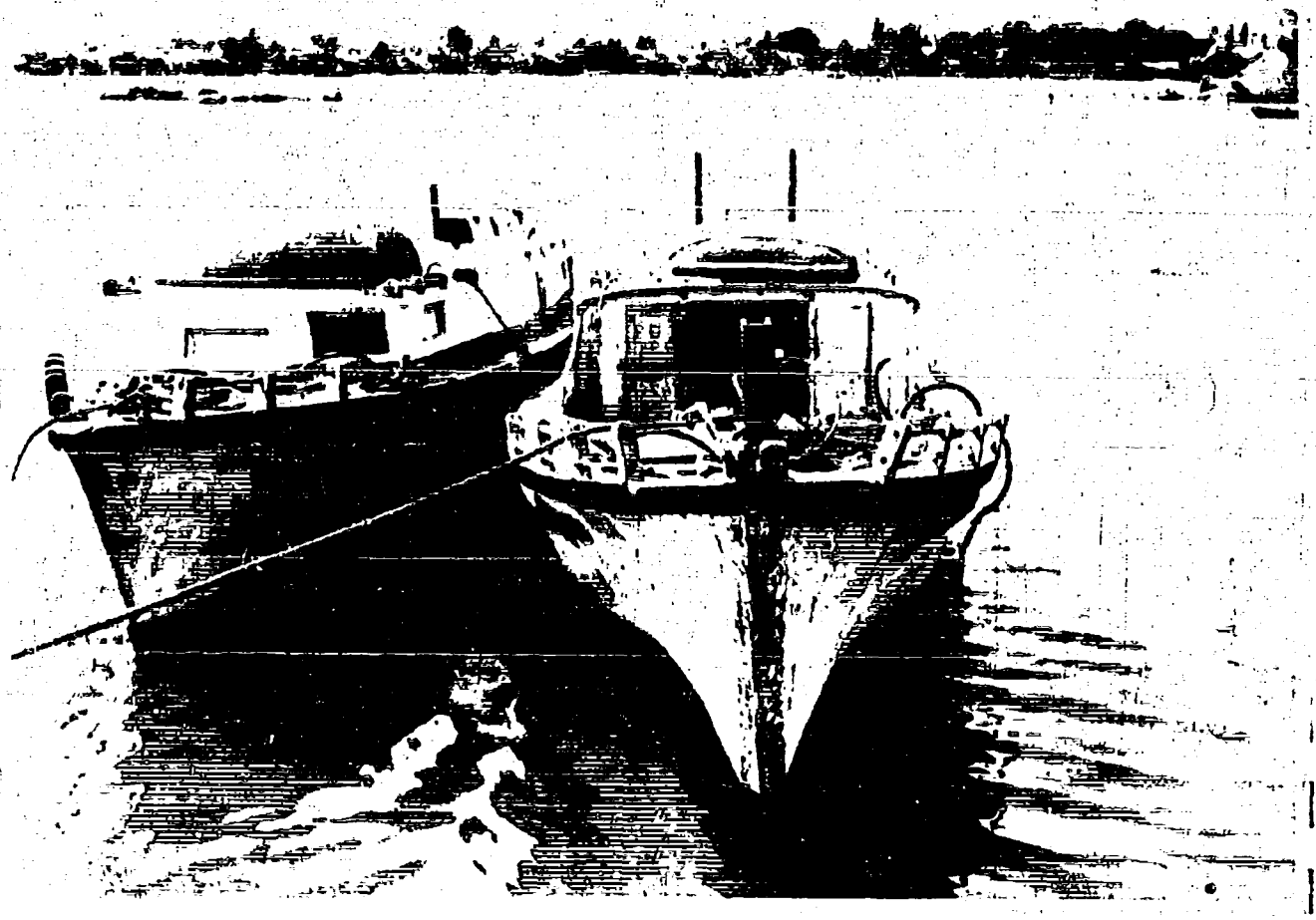


NTMC-1b



NTMC-1c

NTMC-I

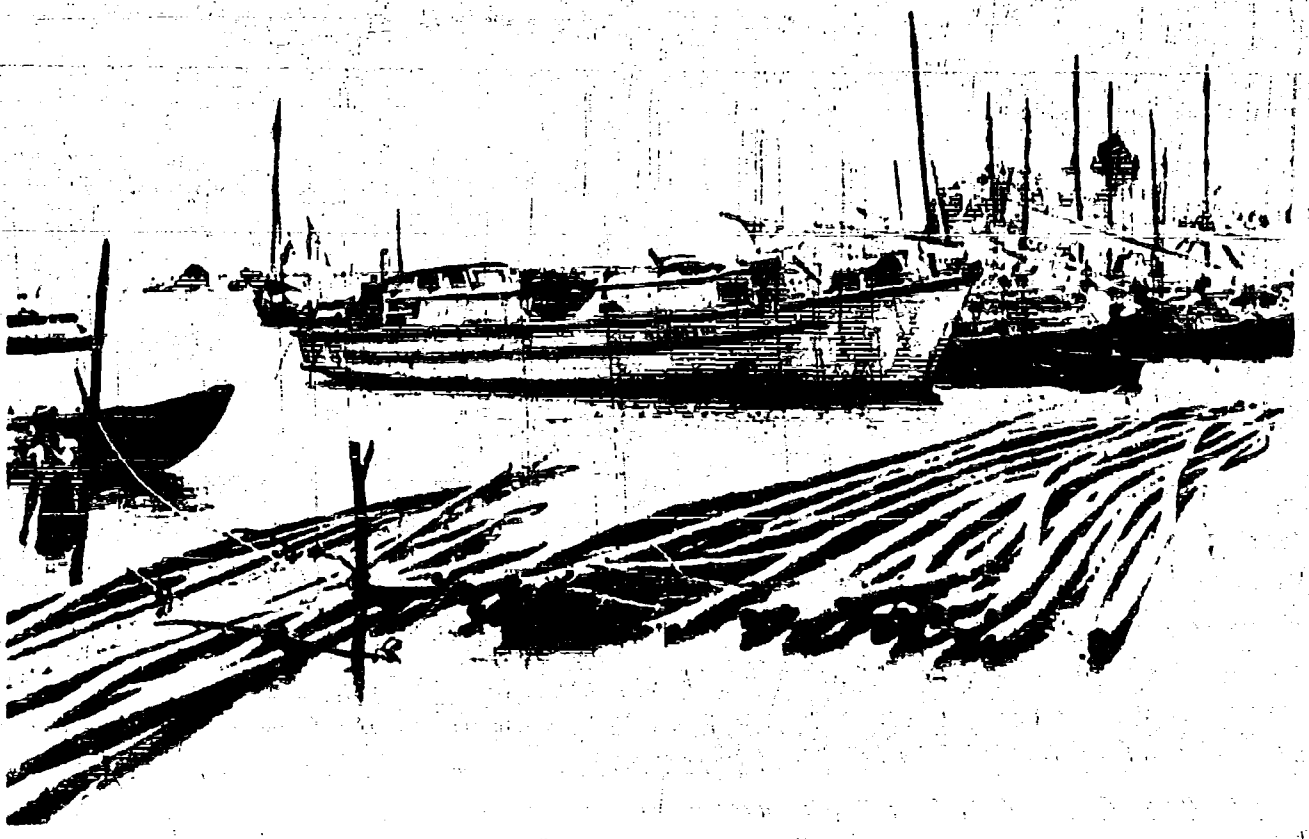


TIN TUC TONG QUAT

Thuyền NTMC-I là loại thuyền đánh cá có lắp động cơ thấy hoạt động từ Đà Nẵng xuống Phan Thiết. Chiều dài của các thuyền này thường khác nhau từ 25 tới 50 tấc Anh (7m50 - 15m) và cách kiến tạo tên mặt thuyền thường cũng khác nhau. Trên một vài chiếc có thể dựng một cột buồm và cánh buồm phụ; tuy nhiên, hình dáng vỏ thuyền của các thuyền loại này đều giống nhau. Vỏ thuyền xuất xứ tại Nhật và được áp dụng tại Nam Việt Nam khoảng 1/52 để làm loại thuyền gắn động cơ hơn là cạy bằng buồm.

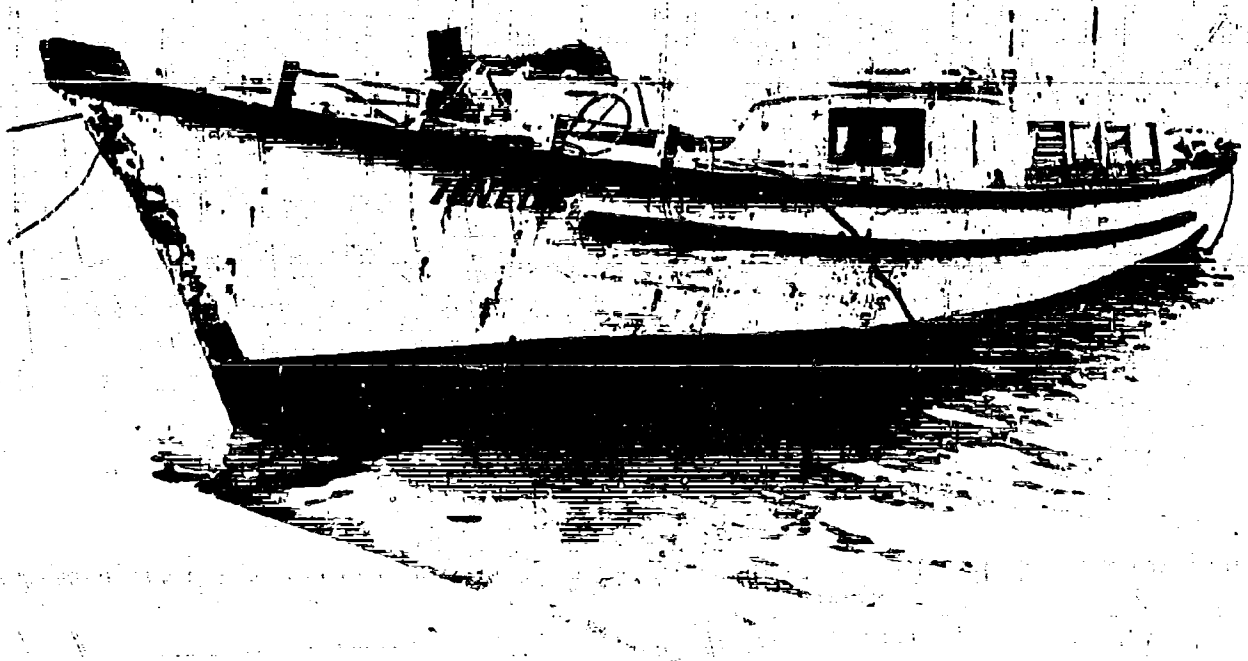
GENERAL INFORMATION

The NTMC-I includes a broad class of motorized, fishing junks which may be found operating from Da Nang south to Phan Thiet. They vary in length from 25 to 50 feet with various superstructures and some can be rigged with a mast and auxiliary sail; however, hull configurations remain much the same for all junks of this class. The hull is Japanese in origin and was introduced into South Viet Nam about 1952 to fill the need for a craft designed specifically for engine power rather than sail.

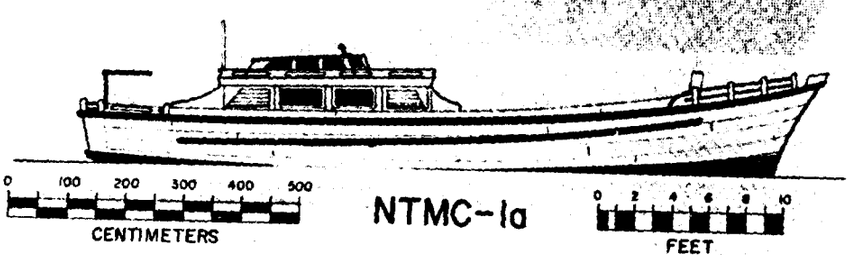


Thuyền NTMC-1 chính được dùng làm thuyền đánh cá; tuy nhiên một vài chiếc có thể dùng để chở hàng. Được biết ít nhất có một thuyền thuộc quyền sở hữu và điều hành bởi một nhà truyền giáo Mỹ.

NTMC-1 is used primarily as a fishing junk; however, some may serve as cargo carriers, and, at least one is known to be owned and operated by an American missionary.



NTMC-1a



NTMC-1a

CHIỀU DÀI	1219 CM.	LENGTH	40 FT.
CHIỀU NGANG	274 CM.	BEAM	9 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	54.9 CM.	EMPTY	1.8 FT.
CÓ HÀNG	70.1 CM.	LOADED	2.3 FT.
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	67.1 CM.	EMPTY	2.2 FT.
CÓ HÀNG	48.8 CM.	LOADED	1.6 FT.
ĐỘNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU DIESEL	TYPE	DIESEL
SỐ MÃ LỰC	30	HORSEPOWER	30
DUNG TÍCH NHIÊN-LIỆU	38.4-76.8 L	FUEL CAPACITY	10-20 GAL.
ĐOÀN VIÊN	3-4	CREW	3-4

Best Available Copy

NTMC-la



CAC DAC DIEM TONG QUAT

Thuyền NTMC-la hoạt động gần Nha Trang và Qui Nhơn. Nó có một khoang rộng dài độ 8 thước Anh (2m40) ở trên phòng máy, và một vài thuyền khác thấy có thêm một khoang nữa ở đằng trước. Đa số các thuyền NTMC-la hoàn toàn trông cậy vào động cơ gắn ở thuyền để chạy; tuy nhiên một vài chiếc có thể dựng một cột buồm thấp chừng 10 thước Anh (3m) ở trên boong-đằng mũi và dương một cánh buồm bốn cạnh. Với hệ thống buồm dựng như vậy, thuyền có thể chạy trong trường hợp động cơ hỏng.

Tuy chính-yếu dùng để đánh cá, nhiều thuyền này cũng dùng để chở hàng tới các bến khác, hoặc chở cá từ các thuyền đánh cá khác tới các chợ. Động cơ của thuyền là động cơ Diesel thường có 2 si lanh độ 30 mã lực. Sức chứa dầu Diesel từ 10 tới 20 ga lông (40 hay 80 lít) có lẽ trung bình mỗi giờ máy tiêu thụ 2 ga lông (8 lít). Khi chạy đêm thuyền NTMC-la có đề đèn hải hành ở hai bên mạn thuyền. Thuyền không theo một luật lệ hải hành nào cả, và cũng không có dụng cụ hải hành, và liên lạc hoặc truyền tin nào cả.

KIẾN TẠO VÀ TU BỔ

Các thuyền NTMC-la được đóng ở Nha Trang, đóng mất chừng một tháng với giá chừng 65.700$.

Giá động cơ thử 109.500$ tới 146.000$. Vỏ thuyền bằng loại gỗ rắn màu hơi xám trắng. Cánh buồm nếu có, làm bằng sợi lá dừa dệt tay. Không có giây dựng cột buồm, và giây dương buồm làm bằng gai.

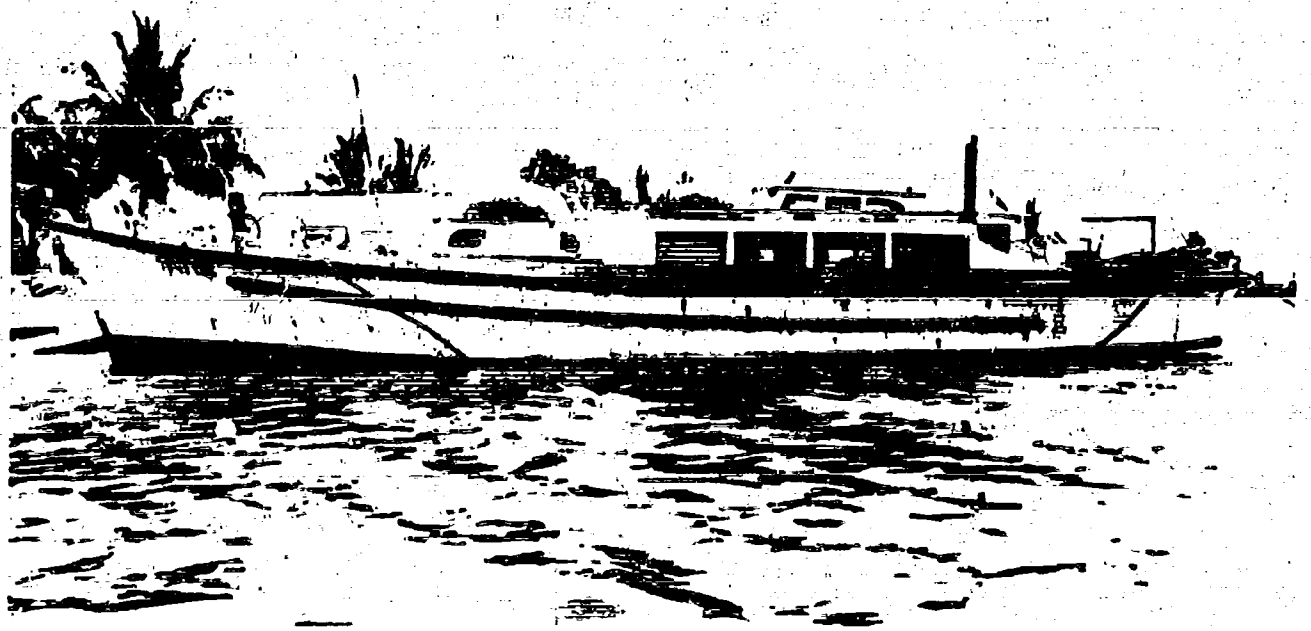
GENERAL CHARACTERISTICS

NTMC-la operates in the vicinity of Nha Trang and Qui Nhon. She has a large cabin about 8 feet long over the engine compartment, and some junks of this variation will be seen with an additional cabin forward. Most NTMC-la's rely entirely on their engines for propulsion, however, a few have the capability of stepping a short mast, about 10 feet high on the forecastle and hoisting a lugger rigged sail. Junks thus equipped use this rig as a steadying sail or in the event of engine breakdown.

While primarily used for fishing, many of these boats also carry cargo to other ports; or ferry fish from the fishing fleet to market. They are equipped with diesel engines, usually 2 cylinder and about 30 hp. Fuel capacity is from 10 to 20 gallons, fuel consumption averaging perhaps two gallons per hour. When travelling at night, NTMC-la will display port and starboard electric running lights. She follows no known rules of the road, and no navigation, signal or communication equipment is carried.

CONSTRUCTION AND MAINTENANCE

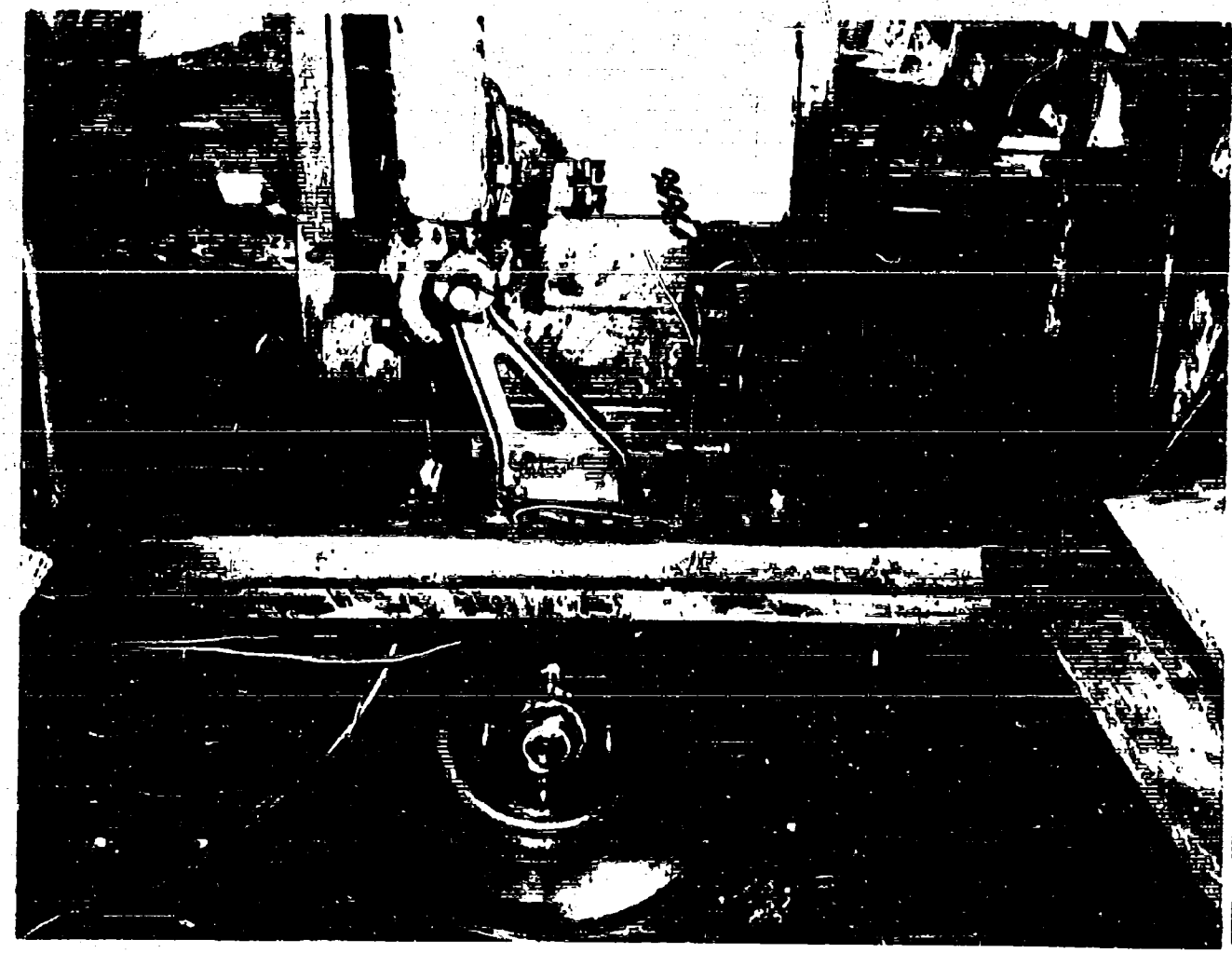
NTMC-la's are built in Nha Trang, taking about one month to construct at a cost of approximately $900. Engines cost an additional $1,500 to $2,000. A greyish-white, hard wood is used in the hull. Sails, if provided, are hand woven coconut palm leaf. There is no standing rigging and running rigging is hemp.



Vỏ thuyền thường sơn màu xanh lá cây nhạt với gỗ trắng và khoang thuyền thì sơn trắng với gỗ viền xanh lá cây. Thuyền có một bánh lái bằng sắt loại cửa ban vận chuyển bởi một cột bánh lái. Thường có hai mỏ neo bằng sắt nhưng đôi khi thấy có mỏ neo bằng gỗ. Mỗi mỏ neo có giây neo bằng gai dài chừng 150 tấc Anh (45m). Ván vỏ thuyền ghép cạnh vào nhau bằng đinh sắt, và ghép vào các bộ khung chính và phụ (đặt xen vào nhau một khung chính lại một khung phụ) bằng mộng gỗ và bù loong sắt. Khoảng cách giữa hia khung chừng 1 1/2 tấc anh (45cm). Vỏ thuyền sảm bằng một chất chộn lẫn tre hoặc sơ dừa. Với nhựa sảm. Thuyền không dùng một chất gì để trừ hà mối làm hư vỏ thuyền. nên phải để ý xem sét luôn luôn. Để cạo vỏ thuyền. được kéo lên bãi khi nước triều lớn, và vỏ thuyền được chống lên bằng các khúc gỗ để cạo đáy đáy. Sự cạo vỏ thuyền như vậy thường làm từ 1 tới 3 tháng một lần. Lúc đó vỏ thuyền cung được sảm lại.

The hull is most often painted a light green with white trim and the cabin white with green trim. An iron, door type rudder is used and operated by a tiller. Two iron anchors are usually carried, while wooden anchors are occasionally seen. Each anchor has about 150 feet of hemp line. The hull planking is edge fastened with iron nails and fastened to alternated half-frames and full frames with wooden pegs and iron bolts. Frame spacing is about 1.5 feet.

The hull is caulked with a mixture of bamboo or coconut fiber and resin. No anti-fouling agents are used on the bottom which requires frequent attention. To clear the bottom the junk is grounded at high tide, and the hull shored with logs so that the bottom can be scraped. This procedure is carried out every one to three months. Recaulking of the hull is accomphshed at the same time.



Động cơ của thuyền vận chuyển một chân vịt 3 cánh trên một trục dài 8 tấc Anh (2m40) qua một bộ phận giảm lực và tực kết. Động cơ được phát hành bằng một tay quay. Động cơ được giảm nhiệt bằng nước biển và làm lại máy hàng năm. Chân vịt được che bằng một miếng kim khí ở đầu long cốt. Ga và bộ phận sang số ở trên động cơ và điều khiển bởi một thủy thủ không phải là người cầm lái thuyền. Thường thuyền không mang theo các bộ phận rời thay thế tuy đi số thuyền có mang theo các dụng cụ nhỏ để sửa máy (Sửa chữa nhỏ nhất) khi ở ngoài bến.

The engine drives a 3 bladed screw, on an 8 foot shaft through a reduction gear and clutch. Starting is by handcrank. The engine is sea water cooled, and overhauled yearly. A metal skeg protects the screw. The throttle and gear shift are on the engine and operated by a crewman other than the helmsman. Spare parts for the engine are not normally carried, although most junks carry enough light tools to make minor engine repairs at sea.



TIN TỨC VỀ ĐIỀU HÀNH

Thuyền NTMC-la là loại thuyền chắc chắn đi biển được và chạy bằng một động cơ đáng tin cậy. Với đầy đủ nhiên liệu và thực phẩm, các cuộc hải hành dài 120 hải lý là một chuyện rất thường, và dường như có thể hải hành xa bờ nhiều nữa trong thời gian dài hơn.

Thuyền này có thể chở độ 3 1/2 tấn hàng. Thuyền này đánh cá từng chiếc một và thả một lưới tròn dầu lưới có phao và đáy lưới có chì nặng. Lưới được thả thành hình tròn rồi kéo vào. Thuyền NTMC-la đánh cá ở hải phận Nha Trang từ tháng sáu tới tháng giêng, rồi đi lên Qui nhơn để đánh cá từ tháng hai qua tháng năm. Các thuyền khác không đi lên Qui Nhơn để đánh cá thì ở lại chở hàng trong mùa không đánh cá ở Nha Trang từ tháng 2 tới tháng 5. Cá đánh được thường là loại cá sư và các loại cá thu cân chừng được 500 tới 1000 cân anh (230 tới 460 kilo). Thường thuyền có chở nước đá để giữ cá đánh được nếu các ngư phủ định ở ngoài biển hơn một ngày.

LỊCH SỬ VÀ GỐC TÍCH

Loại thuyền NTMC-la được đóng đầu tiên ở Nha Trang khoảng năm 1952. Trong tháng 6 1962 có chừng 40 thuyền loại này ở Nha Trang và Qui Nhơn. Tên địa phương của thuyền là 'Ghe May' (nghĩa là thuyền chạy bằng động cơ).

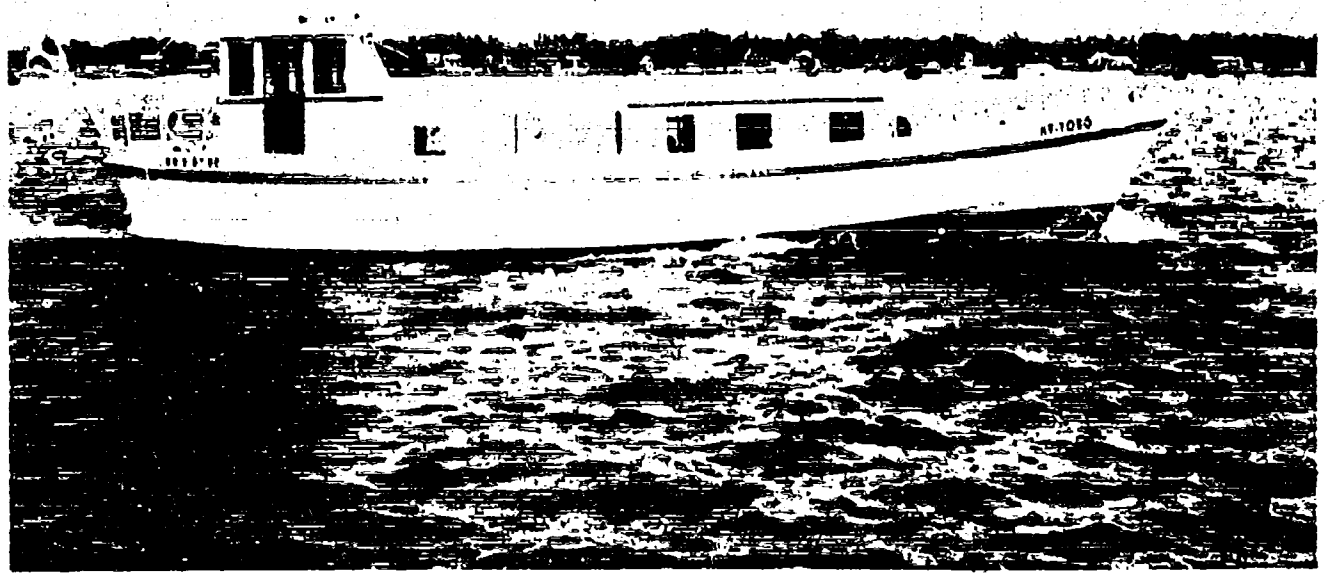
OPERATING INFORMATION

The NTMC-la is a sturdy, seaworthy craft, powered by a reasonably reliable engine. With adequate fuel and provisions, journeys as long as 120 nautical miles are not unusual and it seems likely that much longer trips and extended periods at sea would be possible.

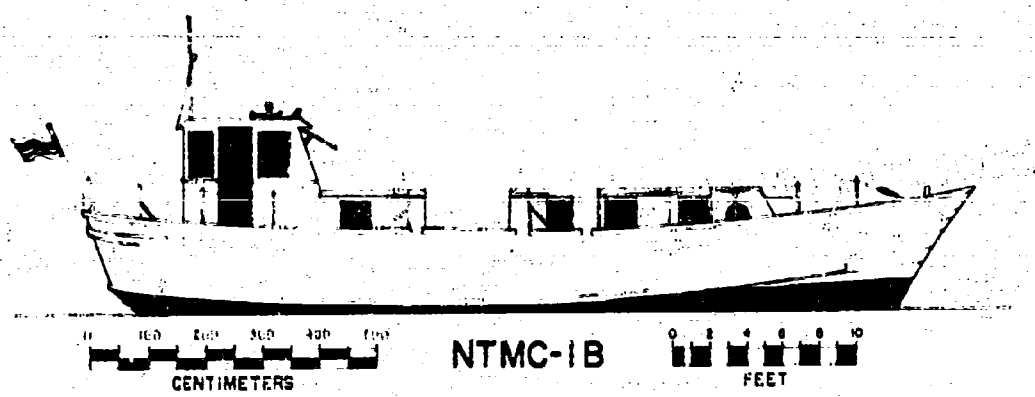
This boat has a cargo capacity of about 3 1/2 tons. Fishing is a single boat operation, where a net, buoyed at the top and weighted at the bottom is set out in a circle then hauled in. NTMC-la fishes in the Nha Trang area from June to January then migrates to Qui Nhon to fish from February through May. Those junks which do not move to Qui Nhon become cargo carriers during the February-May off-season in Nha Trang. The catch is usually barb, kingfish and various types of tuna and runs from 500 to 1,000 pounds. Ice is often carried to preserve the catch if the fishermen anticipate staying at sea longer than one day.

HISTORY AND ORIGIN

The NTMC-la was first built in Nha Trang about 1952. There were approximately 40 of this class in Nha Trang and Qui Nhon in June, 1962. The local name is "Ghe May" which means "Motorized Junk".

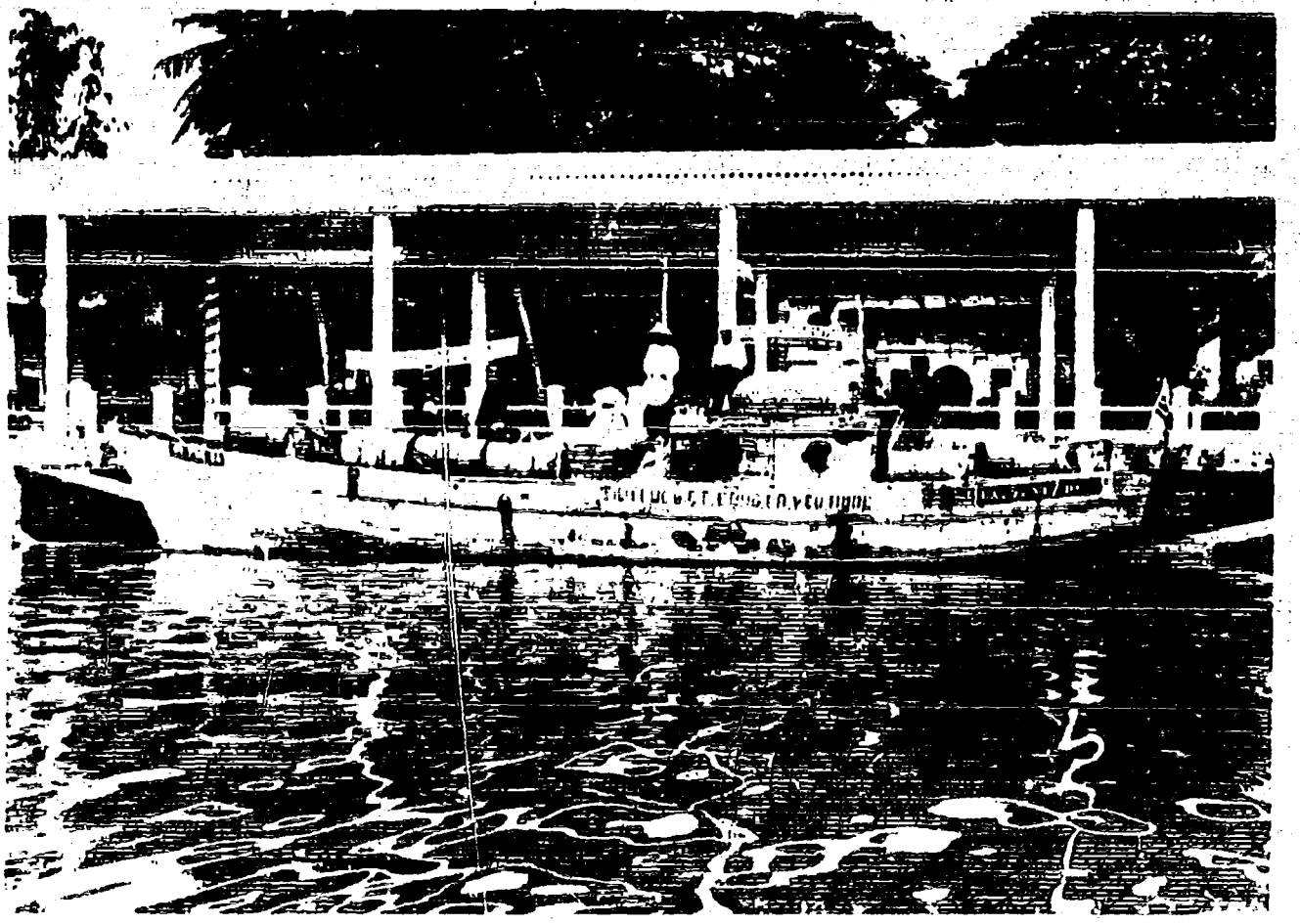


NTMC-1b



CHIỀU DÀI	1494 CM.	LENGTH	49 FT.
CHIỀU NGANG	366 CM.	BEAM	12 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	45.7 CM.	EMPTY	1.5 FT.
CÓ HÀNG	762 CM.	LOADED	2.5 FT.
MẠN TẦU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	122 CM.	EMPTY	4 FT.
CÓ HÀNG	91.4 CM.	LOADED	3 FT.
ĐỘNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU DIESEL	TYPE	DIESEL
SỐ MÃ-LỰC	70	HORSEPOWER	70
DUNG TÍCH NHIÊN-LIỆU	211 L.	FUEL CAPACITY	55 GAL.
ĐOÀN VIÊN	2-6	CREW	2-6

NTMC-Ib

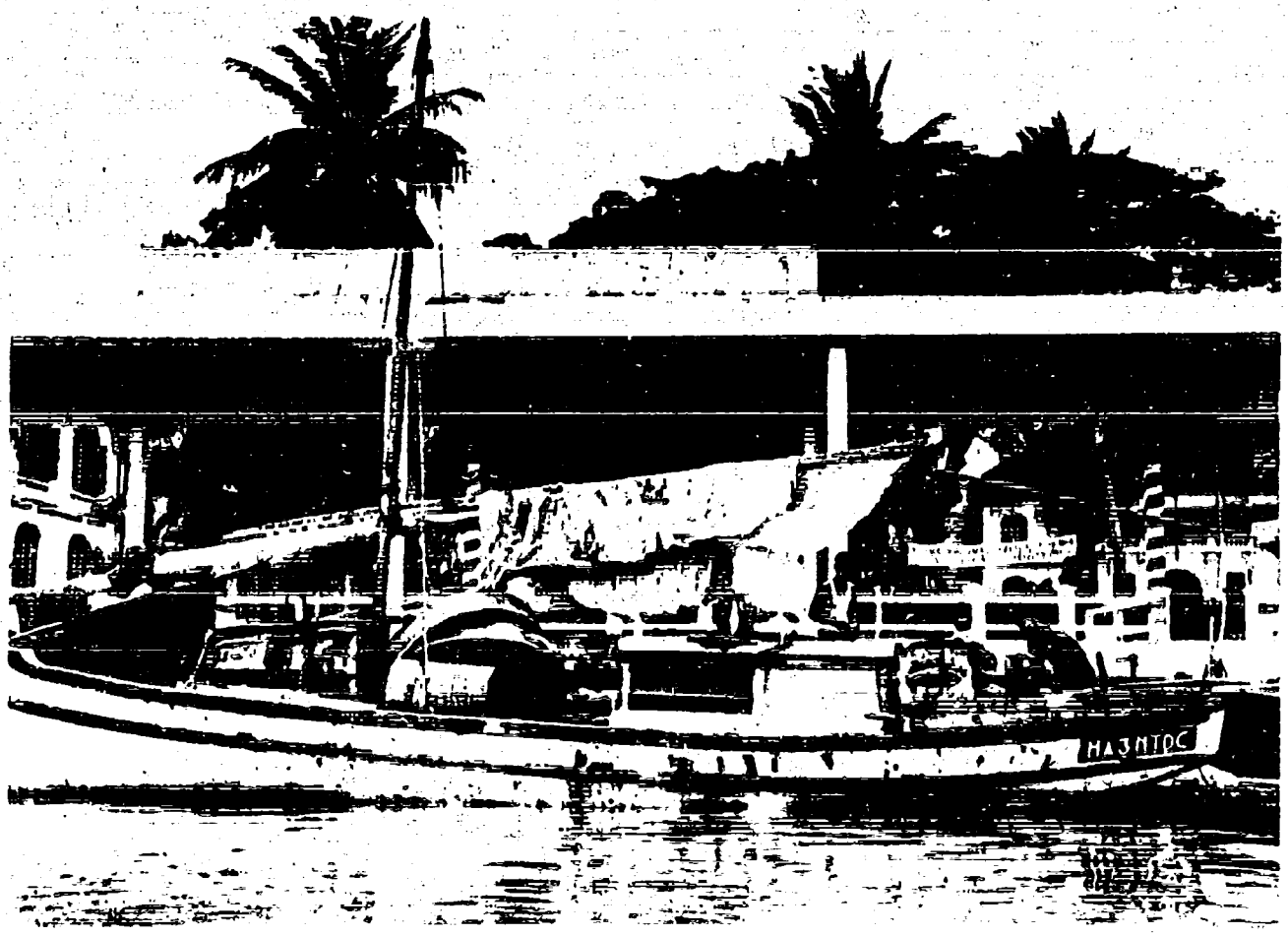


CÁC ĐẶC ĐIỂM TỔNG QUÁT

Loại thuyền NTMC-Ib là loại thuyền biến cải của thuyền NTMC-I thấy ở hải phận Đà Nẵng. Thuyền NTMC Ib là loại thuyền lớn nhất của loạt thuyền NTMC-I và dùng để đánh cá, chở hàng hay chở khách. Đặc điểm của thuyền là một khoang lái đóng cao hẳn lên.

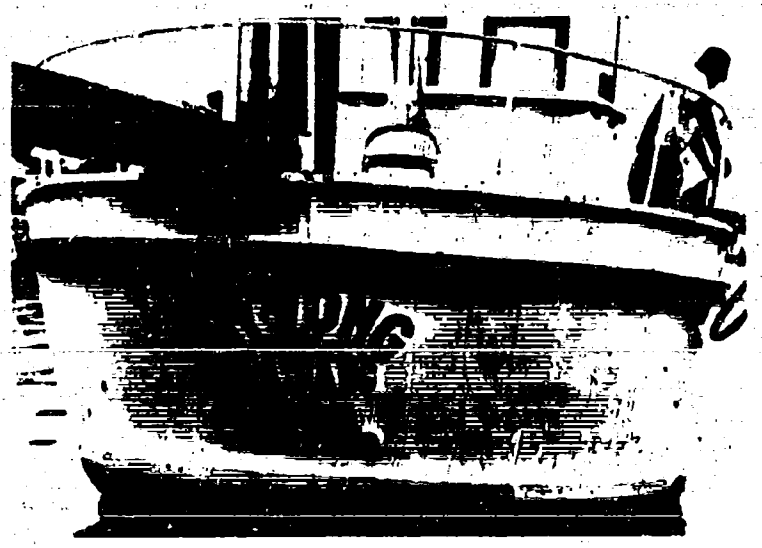
GENERAL CHARACTERISTICS

The NTMC Ib is a variation of the NTMC-I found in the Da Nang area. It is the largest of the NTMC-I class and is used for fishing, cargo or passenger service. It is characterized by a high deck house in the stern.



Có thể trông thấy một vài thuyền loại này có một cột buồm và một cánh buồm để sử dụng trong khi máy hỏng, hay làm buồm chính để chạy. Máy thuyền thường là máy Diesel 4 xi lanh chừng 70 mã lực. Khi chạy ban đêm, thuyền có chứng đèn hai bên mạn thuyền thuyền không có dụng cụ hải hành, liên lạc hay truyền tin.

A few of these junks may be seen with a single mast and sail which may be used in the event of engine failure or as a steadying sail. The engine is usually a 4 cylinder diesel of about 70 hp. Most boats of this class display port and starboard running lights, but some, like the boat above have none. No navigation, signalling or communication equipment is normally carried.



Trong tháng giêng 1962, một thuyền NTMC-Ib được đóng khá kỹ lưỡng hơn ở Đà Nẵng cho một nhà truyền giáo mỹ. Thuyền này sơn trắng có 'dấu hồng thập tự' ở phía trước của khoang lái. Thuyền này có một địa bàn từ thạch nhỏ để làm một dụng cụ hải hành, và đằng sau lái có đèn, ngoài các đèn hải hành ở hữu hiện mạn. Thuyền này sử dụng bởi nhà truyền giáo trên để chở đồ tiếp tế và hành khách tới trại cùi ở núi Hai Uan do nhà Phước trông coi. Tên của thuyền này là Hy Vọng.

KIẾN TẠO VÀ TU BỔ

Các thuyền NTMC Ib được đóng ở Đà Nẵng thuộc tỉnh Quảng Nam, mất chừng hai tháng và giá chừng 197,100$. Máy thuyền giá chừng 153.300$ nữa. Vỏ thuyền bằng loại gỗ rắn màu hơi xám trắng. Cánh buồm, nếu dựng, làm bằng sợi lá dừa đan vào nhau. Giây dựng cột buồm bằng giây thép và giây dường buồm bằng loại tơ gai Phi Luật Tân. Bánh lái bằng thép và vận hành bởi một bánh xe trong khoang lái. Có hai mỏ neo bằng thép loại 'Danforth' mỗi chiếc có giây neo dài 100 tấc anh (30m) làm bằng loại tơ gai Phi Luật Tân. Các ván vỏ thuyền và các bộ khung thuyền được đóng vào nhau bằng các đinh sắt vuông mạ điện. Các bộ khung phụ được đặt xen vào các bộ khung chính và cách nhau 15 phần Anh (45cm). Vỏ thuyền được sơn bằng một chất chọn lẫn vỏ tre bào và nhựa sơn. Thuyền không dùng các chất trừ mối và hà làm hư thuyền. Ngoài việc sơn ở đáy thuyền.

In January 1962, a somewhat more elaborate NTMC-Ib was built in Da Nang for an American missionary. This boat is painted white with a red cross on the forward bulkhead of the pilot house. She carries a small magnetic compass as a navigation aid and is equipped with a stern light in addition to port and starboard running lights. The boat is used by the missionary to transport supplies to the mission-run leprosarium at Nui Hat Uan. The name of this boat is Hy-Vong (Hope).

CONSTRUCTION AND MAINTENANCE

NTMC-Ib's are built in Da Nang, Quang Nam Province, where construction takes about two months at a cost of approximately $2,700. Engine cost is an additional $2,100. A greyish-white hardwood is used for the hull. The sail, when installed, is woven coconut palm fiber. Standing rigging is wire and running rigging is manila line. The rudder is steel and operated by a wheel in the pilot house. Two steel Danforth anchors are carried with 100' of manila line for each.

Square galvanized iron nails are used throughout to fasten hull planking and frames. Half frames are alternated with full frames and spaced 15" apart. The hull is caulked with a mixture of bamboo shavings and resin. No anti-fouling agents except local paint are used on the bottom.



Hai tháng một lần, thuyền được kéo lên bãi bằng cách đặt các khúc gỗ tròn ở dưới đáy thuyền để lăn. Rồi đáy thuyền được cạo sạch và sơn dặt. Chừng mỗi năm một lần vỏ thuyền được sảm lại.

Máy thuyền được phát hành bằng điện của một bình điện 12 von, và vận chuyển một chân vịt 3 cánh trên một trục bằng đồng đen dài 6 1/2 tấc Anh (gần 2m) qua một bộ phận giảm lực và tạc kết. Chân vịt được che bởi một miếng gỗ ở đầu lòng cốt.

Các bộ phận điều khiển máy đều ở trong Khoang lái và do người cầm lái điều khiển. Máy gắn một hệ thống giảm nhiệt bằng nước ngọt, hệ thống giảm nhiệt bằng nước ngọt này lại được giảm nhiệt bằng nước mặn nữa. Máy tàu còn vẫn có một máy bơm nước ly tâm ở hầm tàu. Ngoài ra một vài thuyền loại này cần có một máy bơm nước bơm bằng tay có tể di chuyển được hay một máy bơm nước nhỏ chạy bằng điện. Thuyền có mang các đồ dụng cụ và bộ phận thay thế để sửa chữa lặt vặt.

Every two months the junks are pulled up on the beach, by placing round logs under the bottom for rollers. The bottom is then cleaned and repainted. About once each year the hull is recaulked.

The engine is started electrically by a 12 volt battery and drives a 3-bladed propeller on a bronze shaft 6.5 feet long through a reduction gear clutch arrangement. The propeller is protected by a wooden skeg. The engine controls are in the pilot house and operated by the helmsman. An enclosed, fresh water cooling system is used which, in turn, has a sea water cooler. The engine drives a centrifugal bilge pump. In addition, some junks of this class have a hand operated positive displacement pump or a small electrically operated pump. Enough tools and spare parts are carried to make minor engine repairs.



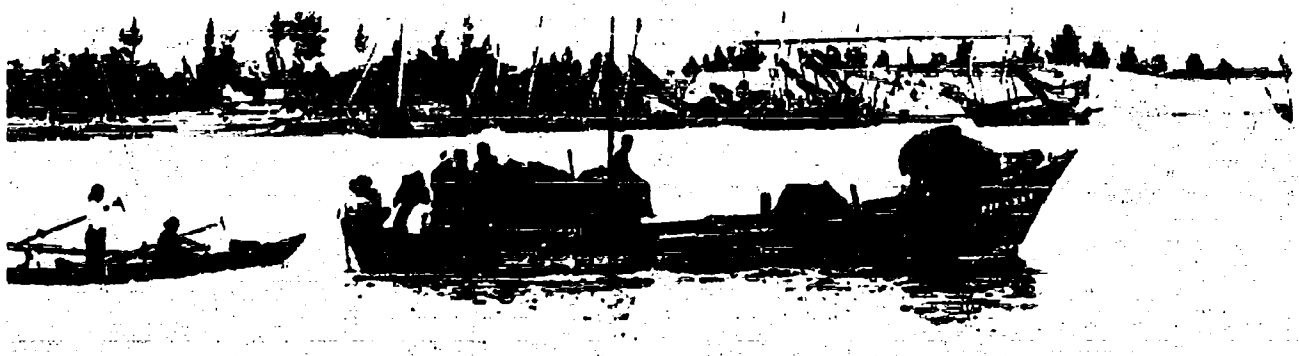
TIN TỨC VÀ ĐIỀU HÀNH THUYỀN

Thuyền NTMC-Ib là loại thuyền chắc chắn có thể đi biển được và được trang bị bằng một động cơ đáng tin cậy. Thuyền có thể chở được khá nhiều hàng một cách dễ dàng. Tuy không được biết hải trình của thuyền này có thể đặc biệt xa bao nhiêu, nhưng có thể đồ chừng một cách hợp lý là các cuộc hành trình của thuyền chỉ bị hạn chế bởi thời tiết xấu và lượng lương thực và nhiên liệu mang theo.

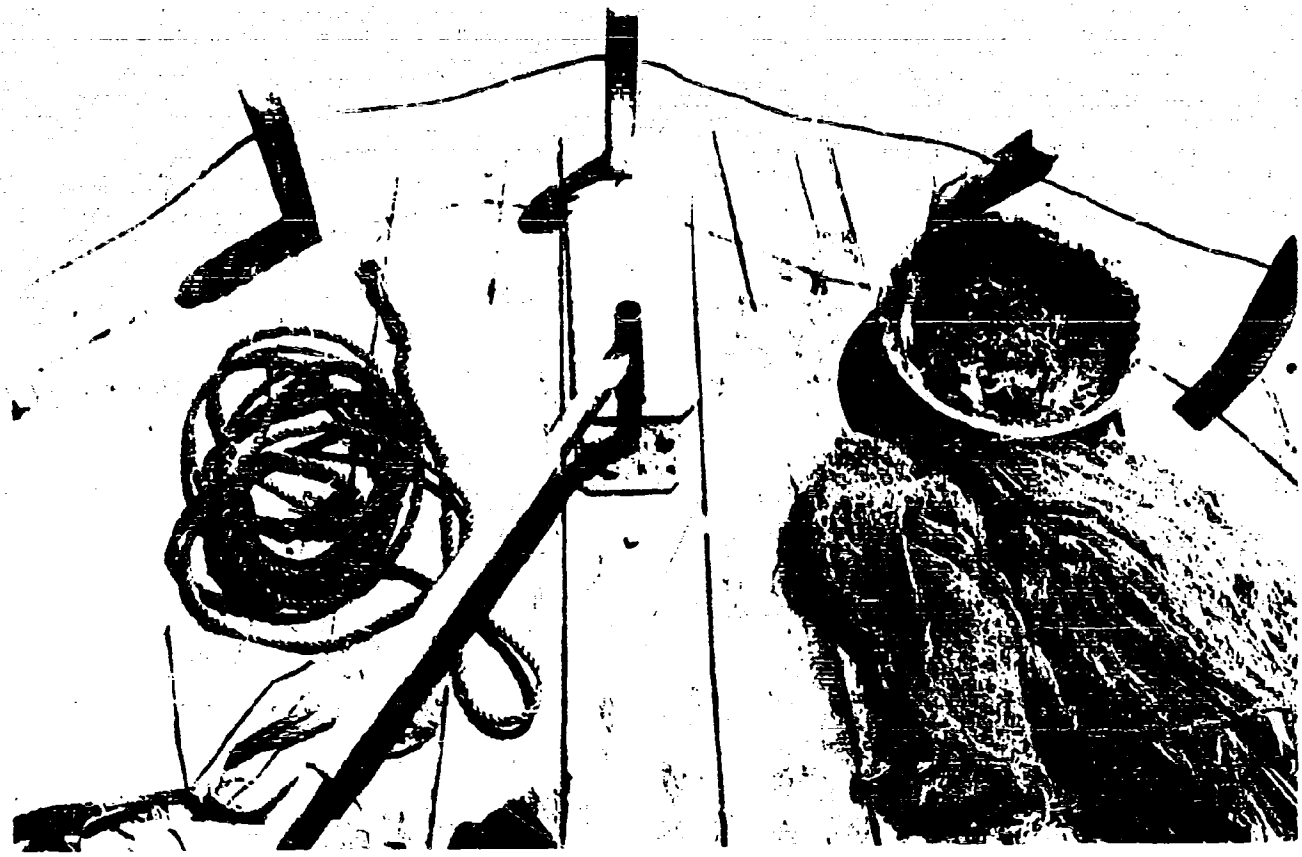
Trong tháng 6, 1962 có chừng 20 thuyền loại này hoạt động trong hải phận Đà Nẵng

OPERATING INFORMATION

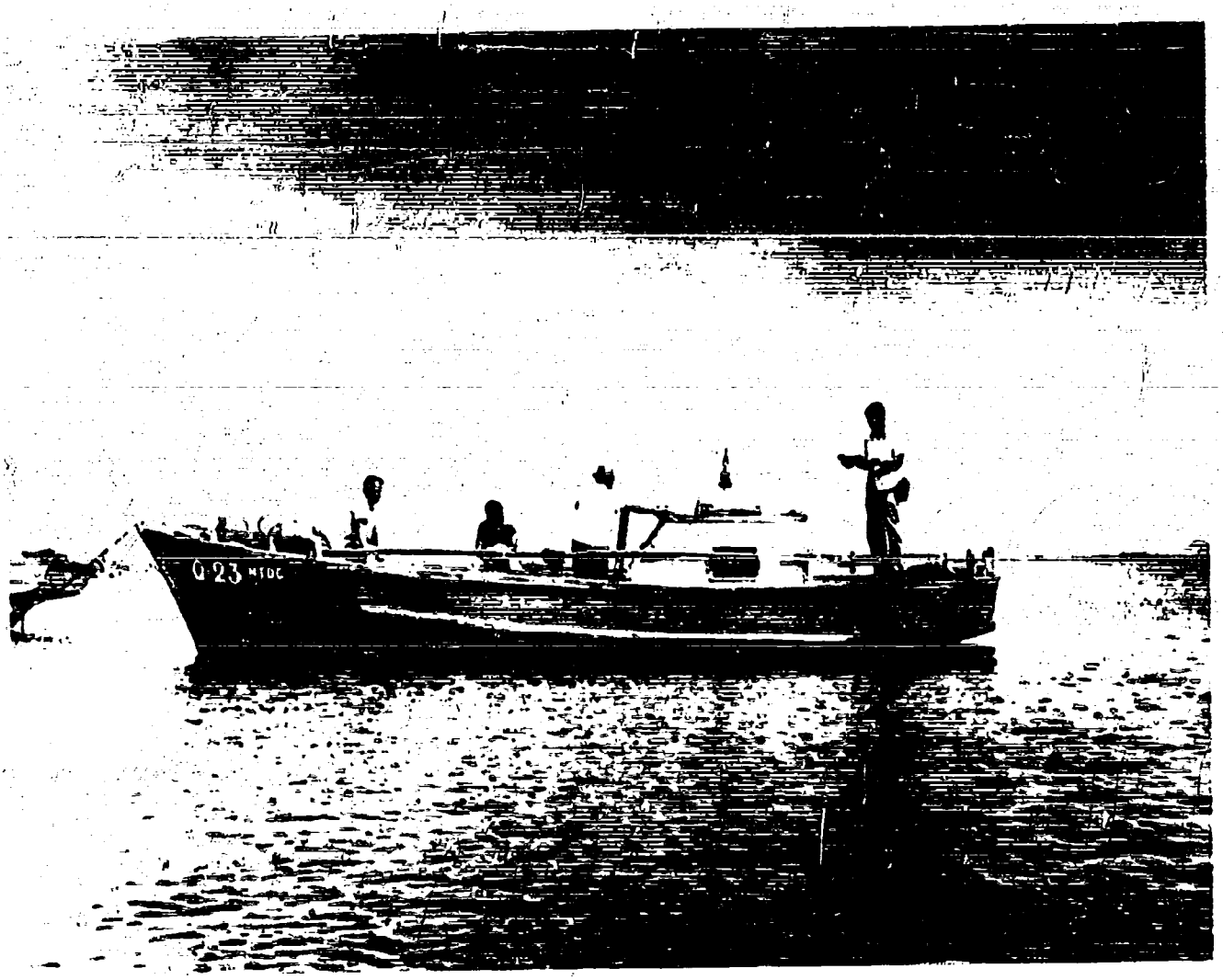
The NTMC Ib is a sturdy, seaworthy craft equipped with a reliable engine. It can carry a large cargo with ease. While no information was available regarding any unusually long trips or extended voyages, it is reasonable to assume that the only limitations of the junk would be very harsh weather and the amount of fuel and provisions carried.



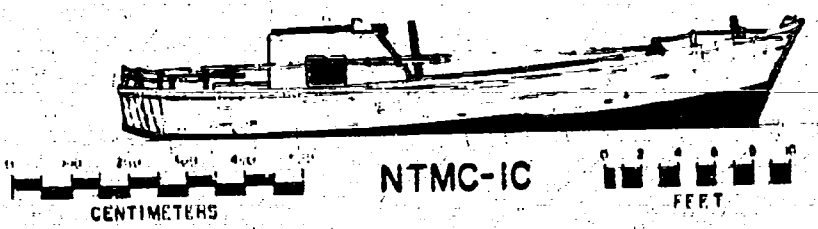
NTMC-IB enroute to fishing area



NTMC-Ic steam detail



NTMC-1c



CHIỀU DÀI	762 CM	LENGTH	25 FT.
CHIỀU NGANG	244 CM.	BEAM	8 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	335 CM	EMPTY	1.1 FT.
CÓ HÀNG	51.8 CM.	LOADED	1.7FT.
MẠN TẦU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	64 CM.	EMPTY	2.1 FT.
CÓ HÀNG	45.7 CM	LOADED	1.5 FT.
ĐỘNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU DIESEL	TYPE	DIESEL
SỐ MÃ-LỰC	10	HORSEPOWER	10
DUNG TÍCH NHIÊN-LIỆU	15.4 L	FUEL CAPACITY	4 GAL
ĐOÀN VIÊN	3-4	CREW	3-4

NTMC-1c



ĐẠI CƯƠNG

Thuyền NTMC-1c là loại thuyền đánh cá nhỏ có gắn động cơ và hoạt động trong hải phận Qui Nhơn. Động Cơ có hai xi lanh, 10 mã lực và chạy Diesel. Thuyền có sức chứa 15 quarts (mỗi quarts dân 1 lít) nhiên liệu, và mỗi giờ máy thiêu thụ 3 quarts (gần 3 lít), thuyền có mang theo 5 ga lông (20 lít) nước ngọt cho thủy thủ dùng. Thuyền có một hầm ở phía trước khoang thuyền để chứa cá đánh được.

Khoang thuyền chỉ dùng để che động cơ, và loại thuyền này không có chỗ cho thuỷ thủ ở. Ở hai bên trên nóc khoang thuyền, có các ngọn đèn đầu hôi hải hành lắp vào các giá đỡ. Không có đèn nào nữa ngoài các đèn này và thuyền không có dụng cụ truyền tin, hiển lạc hay hải hành, và không theo một lộ hàng hải nào cả. Ở phía trước khoang máy về bên trái có đặt một máy bơm nước chế tạo lấy, bơm bằng tay và di chuyển được để bơm nước ở lòng thuyền. Thoạt trông có thể nhầm máy bơm nước là ống thoát hơi của máy thuyền.

Thuyền NTMC-1c được đóng ở Qui Nhơn thuộc tỉnh Bình Định Đồng mất chừng hai tuần lễ và giá chừng 52.500$. Vỏ thuyền bằng loại gỗ tấn màu hơi nâu vàng, boong và khoang thuyền cũng vậy. Vỏ thuyền thường sơn màu xanh biển nhạt và khoang thuyền sơn màu trắng với đường viền màu xanh biển. Bánh lái và mỏ neo bằng sắt. Ván vỏ thuyền đóng vào nhau bằng các mộng gỗ. Các khung thuyền phụ được đặt xen vào các bộ khung chính cách nhau chừng một tấc anh (30cm).

GENERAL

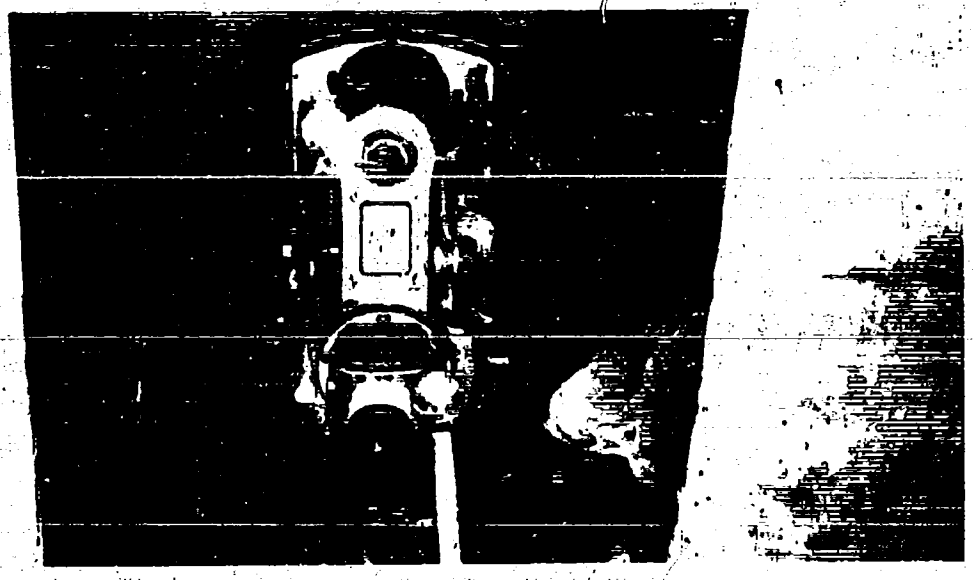
The NTMC-1c is a small motorized fishing junk which operates in Qui Nhon area. She is powered by a two cylinder, 10 hp diesel engine. She has a fuel capacity of 15 quarts and consumes 3 quarts per hour. Five gallons of potable water are usually carried for the crew. There is a single hold forward of the cabin for stowing the fishing catch.

The cabin is intended for the protection of the engine and there are no living spaces in this class. Kerosene port and starboard running lights are mounted in brackets on the cabin top. There are no other lights and no signalling, communications or navigation equipment are carried. This junk does not follow any known rules of the road. A homemade, hand operated, positive displacement bilge pump is located forward of the cabin on the port side. At first glance this pump could be mistaken for an engine exhaust pipe.

The NTMC-1c is built in Qui Nhon, Binh Dinh Province. Construction time is about two weeks and cost is about $720. The hull is made of a brownish-yellow hard wood, as are the decking and cabin. The hull is usually painted a light blue trim. The rudder and anchor are iron. The hull planking edge is fastened with wooden pegs. Half-frames are alternated with full frames with a spacing of about one foot.

Vỏ thuyền được sâm bằng một chất chộn lẫn sợ tre và nhựa sam. Hàng tháng phải cạo sạch đáy thuyền và sâm lại bằng cách kéo thuyền lên bãi lúc thủy triều to, chống vỏ thuyền lên và làm việc khi đáy thuyền trơ ra lúc thuỷ triều xuống.

A mixture of shredded bamboo and resin is used to caulk the hull. Scraping the bottom and recaulking the hull is done monthly by beaching the craft at high tide, shoring up the hull and working at low tide when the bottom is exposed.



Máy tầu vận hành một chân vịt ba cánh, đường kính 10 phần anh (25m), trên một trục dài 6 tấc anh (1m80) qua một bộ phận giảm tốc và tục kết. Chân vịt được che bằng một miếng sắt ở đầu lòng cốt. Máy được giảm nhiệt bằng nước biển, và được xem xét lại bằng năm, nhưng mọi xem xét nhỏ nhặt khác như là sức sạch bộ phận giảm nhiệt có lẽ được thực hiện luôn luôn. Phát hành máy bằng một tay quay. Sang số máy bằng một cần điều khiển đặt đằng trước tay bẻn lái, tuy nhiên 'ga' thì đặt ở trên máy và do một nhân viên trong phòng máy điều khiển. Mọi dụng cụ để tháo máy thủy mang theo trên thuyền, nhưng mang theo ít bộ phận thay thế. Nếu máy hỏng, thuyền phải trèo bằng hai mái chèo dài 20 tấc Anh (6m) đặt hai bên mạn thuyền.

The engine drives a 3-bladed propeller, 10" in diameter on a 6 foot shaft through a reduction gear and clutch. A metal skeg protects the propeller. The engine is cooled by sea water, and is overhauled yearly, but minor overhauls, such as cleaning the cooling system, are probably done more frequently. Starting is by a hand crank. The gears may be shifted by a control located in front of the tiller, however, the throttle is on the engine and must be operated by a crewman in the engine compartment. All of the tools necessary to dismantle the engine will be found on board, but few spare parts. In the event of engine failure, the junk can be rowed by two 20 foot sweeps carried on the gunwales.

DIEU HANH THUYEN

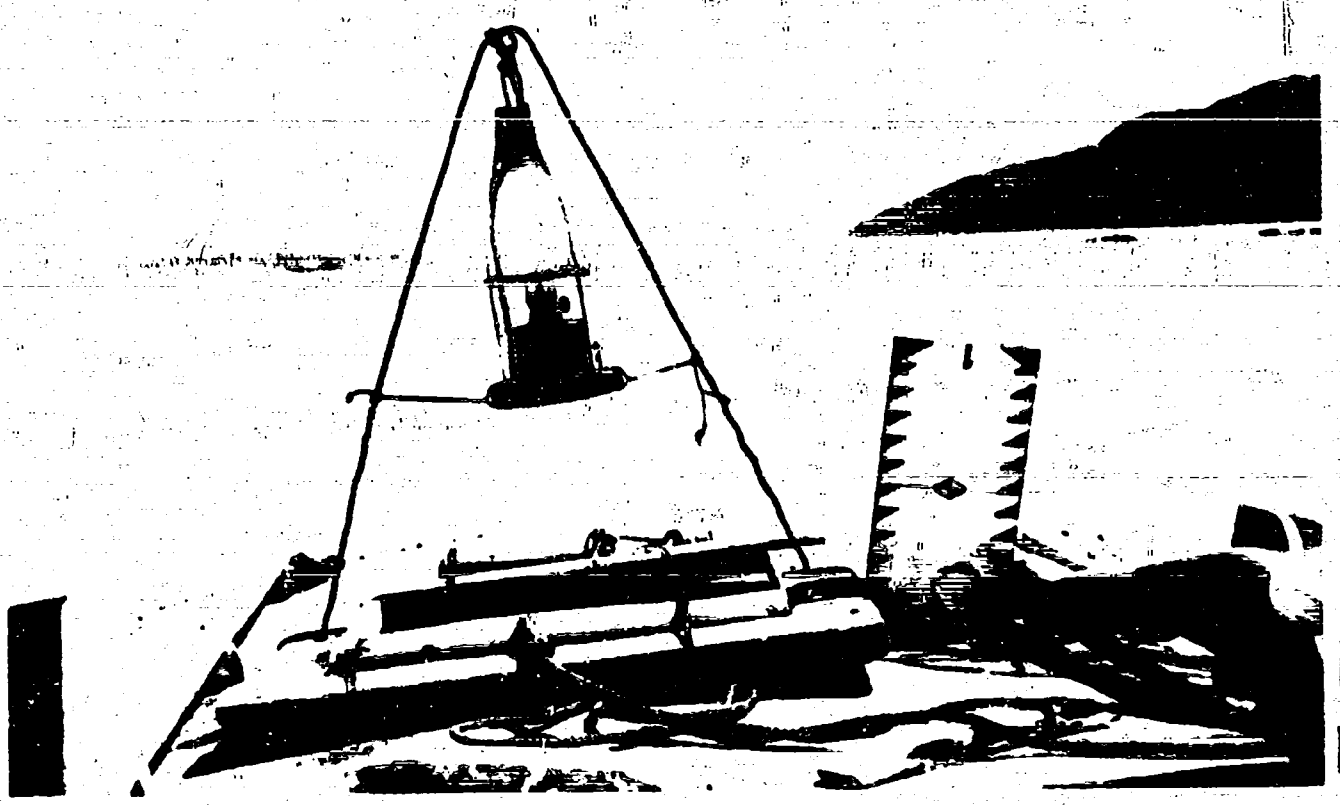
Được biết rất ít tin tức về khả năng của loại thuyền NTMC-I; tuy nhiên rất ngờ thuyền không thể hải trình xa được vì cỡ thuyền nhỏ, tầm hoạt động hạn chế và máy tầu yếu. Thuyền không bao giờ kéo lên bãi trừ khi nào phải tu bổ đáy thuyền.

OPERATING INFORMATION

Little information regarding the capabilities of the NTMC-I was obtained; however, in view of the small size of the craft, limited range, and weak engine, it is doubtful that any long trips or extended voyages would be undertaken. The junk is never beached except when work must be done on the hull.

Thuyền NTMC-le thường xuyên hoạt động ban đêm cách xa bờ chừng 5.6 dặm (8 - 9,6 cây số). Khi hải hành lấy các vật ở trên bờ làm chuẩn đích, và theo kinh nghiệm của ngư phủ về thủy triều, giòng nước và hướng gió trong khu vực hoạt động.

NTMC-le routinely operates at night out to a distance of about 5 to 6 miles. Navigation is by known landmarks and the fisherman's experience with local tide, current and wind conditions.



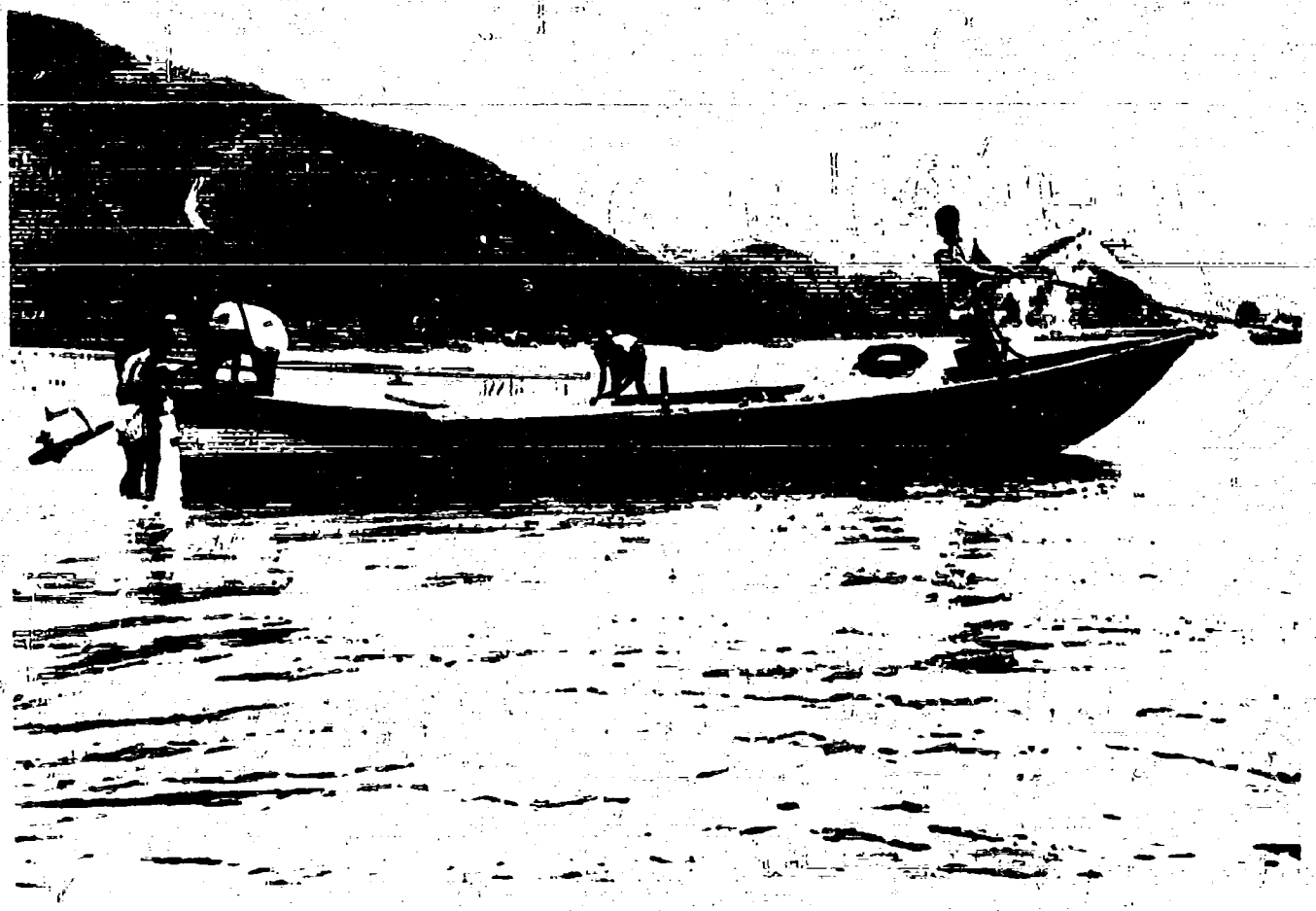
Thuyền NTMC-le hoạt động đánh cá một mình trong hải phận Qui Nhơn. Ngư phủ dùng một cái lưới trên đầu có phao và dưới có chì nặng, và ở trên cùng lưới có ba ngọn đèn dầu hôi nổi để dử cá. Sau một lúc thích hợp, họ kéo cái đầu lưới vào nhau để bắt cá lên. Lối đánh cá dùng đèn nổi này phải thực hiện ban đêm khi không có trăng, nên mỗi tháng âm lịch chỉ đánh cá chừng 15 hôm thôi. Cá đánh được thường là loại cá không vảy có râu và mỗi ngày đánh được chừng nửa tạ. Cá đánh được bán ở qui Nhơn có lẽ được 365$.

Thuyền không mang theo vật gì để ướp cá vì không bao giờ ở ngoài biển quá một ngày.

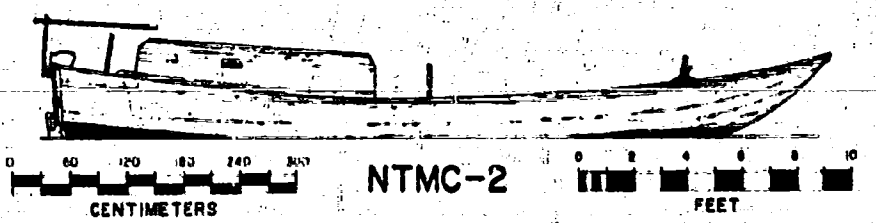
NTMC-le fishing is a single boat operation in the Qui Nhon Area. A net, buoyed at the top and weighted at the bottom, is set with three floating kerosene lamps atop the net to attract the fish. After a suitable period, the ends of the net are brought together and the catch hauled in. This manner of fishing, utilizing floating lights, requires that it be done on nights when there is no moon, consequently, fishing is only done about 15 days each lunar month. The catch is usually snakehead and catfish and averages about 100 pounds a day. The catch is sold in Qui Nhon and brings perhaps $5. No provisions are made to preserve the catch since the junk is never deliberately at sea more than a day.



NTMC-2

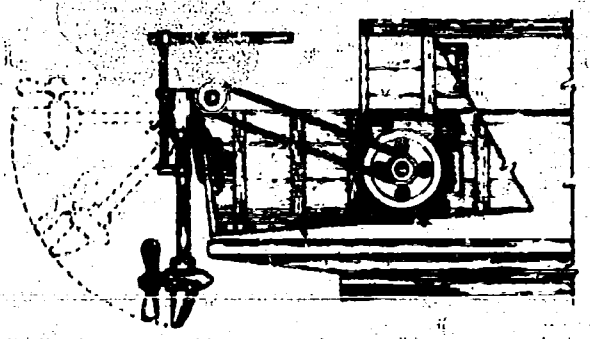


NTMC-2



CHIỀU DÀI	853 CM.	LENGTH	28 FT.
CHIỀU NGANG	213 CM.	BEAM	7 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	30.5 CM.	EMPTY	1 FT.
CÓ HÀNG	45.7 CM.	LOADED	1.5 FT.
MẠN TẦU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	61 CM.	EMPTY	2 FT.
CÓ HÀNG	45.7 CM.	LOADED	1.5 FT.
ĐỘNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU CĂN	TYPE	GASOLINE
SỐ MÃ-LỰC	3.6	HORSEPOWER	3.6
DUNG TÍCH NHIÊN-LIỆU	5 L.	FUEL CAPACITY	1.25 GAL.
ĐOÀN VIÊN	3	CREW	3

NTMC-2



CHI-TIẾT TỔNG-QUÁT

NTMC-2 là một thuyền đánh cá gắn máy thường gặp trong vùng Nha-Trang thuộc tỉnh Khánh-Hòa. Thuyền được đẩy bằng một động-cơ khác thường gắn được cả ở trong lẫn ngoài thuyền. Chính động-cơ được đặt trong thuyền, còn chân-vịt lại lắp vuông góc vào một trục dài gắn ngoài đà ngang cột lái. Trục này quay chân-vịt nhờ động-lực của một hộp bánh khía nhỏ ở đầu dưới và một đai truyền-cơ chữ "V" ở đoạn trên. Trục có thể được xoay lên cao để nâng chân-vịt khỏi mặt nước, và để động-cơ có những lợi điểm của cả loại máy gắn trong lẫn loại gắn ngoài thuyền.

GENERAL INFORMATION

NTMC-2 is a motorized fishing boat found in the area of Nha Trang in Khanh Hoa Province. It is powered by an unusual inboard outboard drive. While the engine itself is located inside the boat, the propeller is attached at right angles to a long shaft which is in turn attached to the outside of the transom. The propeller is driven through this shaft by a small gear box on the lower end and a vee-belt drive on the top. It can be rotated upward to raise the propeller clear of the water and affords some of the advantages of both an outboard and an inboard drive.



Thuyền NTMC-2 cong vênh đều-đều và hơi cao vát lên ở phía mũi. Buồng máy thường được che bằng một mui khoang thấp, dài chừng 2 thước rưỡi, mặc-dầu ta cũng thấy một số ít thuyền loại này không có khoang. Thuyền NTMC-2 không có cột buồm hoặc sào cọc treo cờ. Thuyền cũng không gắn đèn soi đường và mang theo dụng-cụ hàng-hải, báo-hiệu, hoặc truyền-tin nào cả.

The NTMC-2 has an unbroken sheer which sweeps up slightly to the bow. A low cabin about 8 feet long usually covers the engine compartment, although a few junks of this class do not have cabins. Junks in this class will not be seen with either mast or jackstaffs. They do not display running lights and no navigation, signalling or communications equipment is carried.



ĐÓNG THUYỀN VÀ BẢO-TRÌ

Thuyền NTMC-2 đóng ở Nha-Trang, và trị-giá chừng 8, 700$ về thuyền và 11, 000$ về động-cơ. Thuyền làm toàn bằng một thứ gỗ rắn chắc. Vỏ và mui khoang thường được sơn xanh da trời, còn đáy sơn đen cho tới mực nước. Thuyền mang theo một neo gỗ và hơn 60 thước thừng gai. Sườn được gắn chặt vào ván vỏ thuyền bằng mộng gỗ, cứ một then sườn dài lại xen tiếp một then sườn ngắn, cách khoảng nhau chừng gần 5 tấc. Vỏ thuyền được xảm bằng tre chặt nhỏ trộn với dầu thông. Ngoài lớp sơn đen dầy, đáy thuyền không được quét một chất ngừa rêu cấu rào khác. Ba tháng một lần, thuyền được kéo lên cạn để cạo rửa đáy. Vỏ thuyền được xảm lại mỗi năm một lần.

CONSTRUCTION AND MAINTENANCE

The NTMC-2 is built in Nha Trang at a cost of about $120 with the engine costing an additional $150. A strong hardwood is used for construction throughout. The hull and cabin are usually painted a light blue and the bottom is painted black to the waterline. This boat carries one wooden anchor with 200 feet of hemp line. Half-frames alternated with full frames are fastened with wooden pegs to the hull planking, and spaced about 1.5 feet apart. The hull is caulked with a mixture of shredded bamboo and resin. No anti-fouling agents beyond the thick black paint are used on the bottom. At intervals of three months, the junk is beached and the bottom is scraped. Once a year the hull is recaulked.

Động-cơ phát-hành bằng một tay quay, và xoay chuyển một chân vịt ba cánh cỡ 3 tấc (12 inch) nhờ một hệ-thống bánh xe truyền-cơ dùng đai chữ "V". Động-cơ được giảm nhiệt bằng nước biển hút qua miệng ống gắn vào ngăn trục thẳng đứng của chân-vịt. Các bộ-phận điều-khiển được đặt trên động-cơ, và do người cầm tay lái điều-động. Thuyền không mang theo cơ-phận thay-thế hoặc dụng-cụ, nên khi hỏng máy phải nhờ thuyền khác kéo về bến, hoặc phải dùng đến hai mái chèo tấy van mang theo.

CHI-TIẾT HOẠT-ĐỘNG

Thuyền NTMC-2 đặc-biệt chỉ dùng vào việc chài-lưới, và theo báo-cáo cho biết, chưa hề đi xa Nha-Trang quá 18 đến 20 hải-lý. Vì động cơ yếu và không chạy được xa, nên thuyền NTMC-2 thường không đi lâu quá một ngày hoặc "mạo-hiểm" ra khỏi vùng Nha-Trang. Thuyền chỉ mang theo chừng 2 chục lít nước uống, chứ không có thức ăn.

Thuyền NTMC-2 áp-dụng kỹ-thuật chài-lưới riêng rẽ tùng thuyền. Một chiếc lưới có phao ở trên và buộc chì ở dưới được thả thành đường vòng tròn, đoạn thu lại. Mỗi ngày thuyền đánh cá hai lần: từ 0300 đến 1000 giờ, và từ 1500 đến 2200 giờ. Thuyền không trù-liệu việc dập giữ tôm cá bắt được, vì các ngư-phủ ít khi hoạt-động xa Nha-Trang quá 10 hải-lý, và bao giờ cũng tính trở về bến trước khi tôm cá bị ươn. Cá bắt được thường là cá mòi, và mỗi chuyến bán được chừng 130$ tại chợ cá địa-phương. Vì nhiều thuyền có tới mấy gia-đình làm chủ chung, nên nghề-nghiệp này không lấy gì làm lời lãi lắm.

NGUỒN-GỐC VÀ LỊCH-SỬ

Thuyền NTMC-2 khởi xuất ở Nha-Trang năm 1960. Thuyền này có lẽ được khích-lệ một phần vì chương-trình nâng-đỡ của Phái-Đoàn Viện-Trợ Kinh-Tế Hoa-Kỳ tại Việt-Nam (USOM VN), một phần vì công-ty YANMAR của Nhật-Bản đã phát-triển loại động-cơ khác thường, gắn được cả ở trong lẫn ngoài thuyền. Động-cơ này nguyên-thủy cốt để trang-bị những thuyền đánh cá đáy đan bằng tre tại miền Nam-Việt Nam, song đã được áp dụng thích-ứng dễ-dàng cho mọi loại thuyền nhỏ.

Ta được biết hiện đã có chừng 17 thuyền NTMC-2, và tất-cả đều ở tại xóm Lương-Sơn gần Nha-Trang. Dân địa-phương gọi thuyền này là ghe ván.

The engine is started by a hand crank and a 3-bladed 12" propeller through a system of vee-belt pulleys. It is cooled by taking sea water through a funnel and hose fitting attached to the vertical propeller shaft housing. Engine controls are on the engine and are operated by the main on the tiller. No spare parts or tools are carried and, if the engine fails, the craft is towed to port by another boat or is rowed with the two sweeps carried aboard.

OPERATING INFORMATION

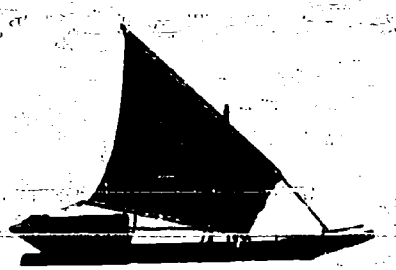
NTMC-2 is used exclusively as a fishing junk and reportedly never travels more than 18 to 20 miles from Nha Trang. Because of its weak engine and very limited range, the NTMC-2 is unlikely to undertake a voyage lasting more than one day, or to venture away from the Nha Trang area. Five gallons of water are carried, but no food.

NTMC-2's employ a single boat technique in fishing. A net, buoyed at the top and weighted at the bottom, is laid in a circle and then retrieved. The junks have two fishing periods per day: 0300 to 1000, and 1500 to 2200. No provision is made for preserving the catch since the fishermen rarely operate more than 10 miles from Nha Trang and rely on returning to port before the fish spoil. The catch usually consists of sardine-like fish and sells for about $2.75 at the local fish market. Since many of these junks are owned cooperatively by several families, this could scarcely be described as a highly profitable occupation.

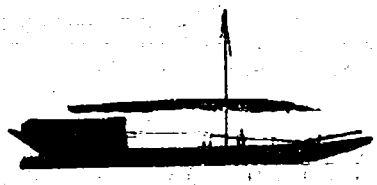
ORIGIN AND HISTORY

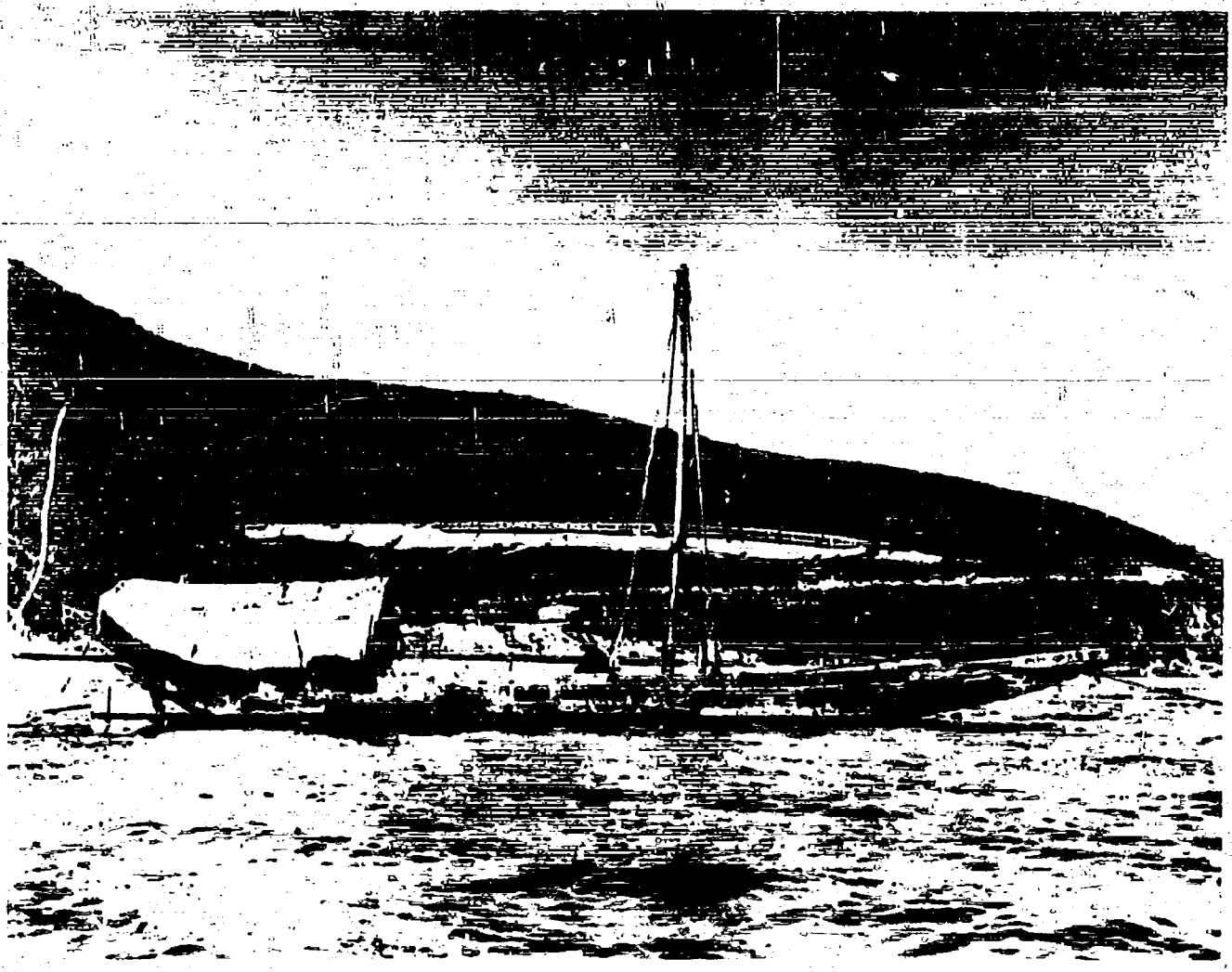
The NTMC-2 design originated in Nha Trang in 1960. It was probably stimulated by a program sponsored by United States Operations Mission Vietnam, (USOMVN), and the Japanese Yanmar Company which developed the unusual inboard-outboard drive. This engine was originally intended to power the woven bamboo bottom fishing junks of South Viet Nam, but the design is readily adapted to any small boat.

About 17 junks in this class are known to exist, and all may be found in the hamlet of Luong Son near Nha Trang. The local name is Ghe Van, which simply means, "Wooden Junk".

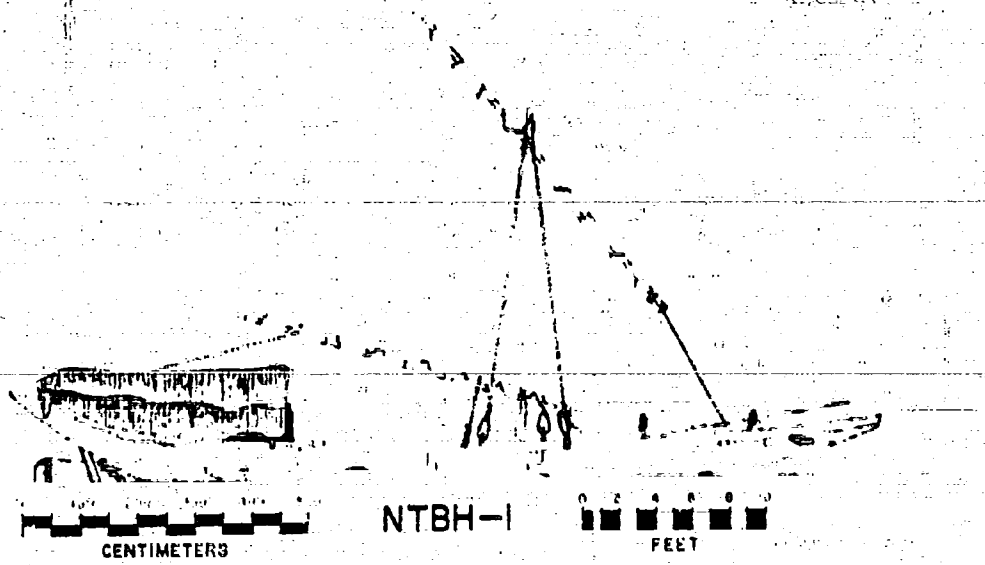


NTBH-1





NTBH-1



CHIỀU DÀI	1433 CM	LENGTH	47 FT
CHIỀU NGANG	213 CM	BEAM	7 FT
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	244 CM	EMPTY	8 FT
CÓ HÀNG	549 CM	LOADED	1.8 FT
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	61 CM	EMPTY	2 FT
CÓ HÀNG	305 CM	LOADED	1 FT
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	610 CM	MAST HEIGHT	20 FT
ĐOÀN VIÊN	2	CREW	2

NTBH-I

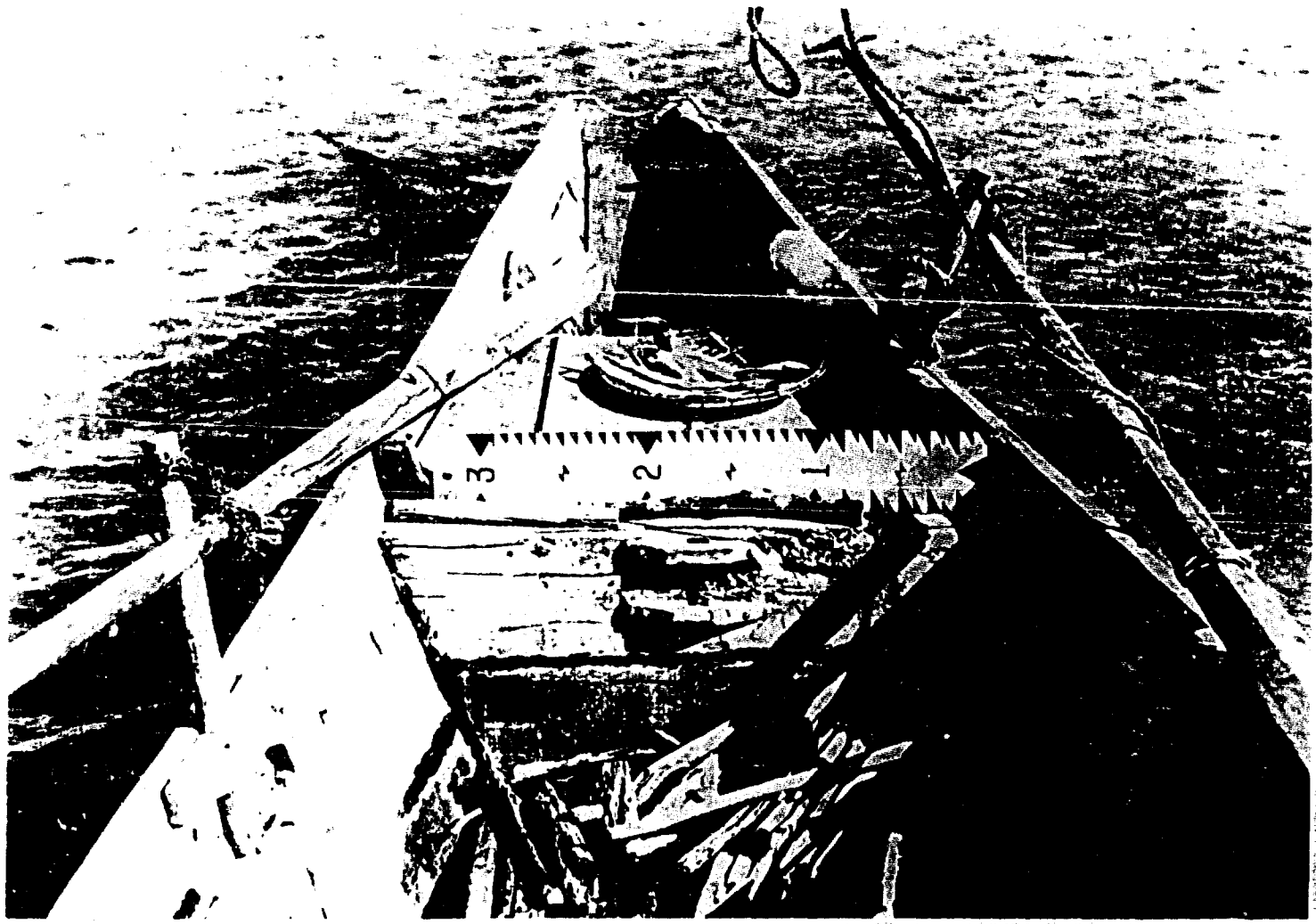


CÁC ĐẶC ĐIỂM TỔNG QUÁT

Thuyền NTBH-I là loại thuyền có dựng một cột buồm có giây với cạnh buồm bốn cạnh. Vỏ thuyền chiều ngang hẹp mũi thuyền cao lên và phía lái chồi ra. Khi đậu bến, và để cử cho ở cho thủy thủ, boong sau thuyền thường được che phủ bằng một cái đệm làm bằng lá dừa khâu lại một cách thô sơ. Các tấm ván lấy ra lắp vào được, được đặt trên các đà bằng tre để che phủ lòng thuyền (không che đậy) khi thuyền chở đá vôi. Công việc chở đá vôi này là công việc thường xuyên.

GENERAL CHARACTERISTICS

NTBH-I steps a single lugger rigged mast in a long narrow hull with a raised bow and prominent poop aft. To provide a shelter for the crew when in port, the afterdeck will often be covered by an awning made of palm leaves sewn together in a crude fashion. Loose floor boards placed on bamboo poles protect the bottom of the open hull when this junk is operating as a limestone carrier, which is her normal function.



Khi trời ít gaó, hai mái chèo dài chừng 16 tấc anh (4m80) được lắp vào cọc chèo trên lan can phía mũi để chèo thuyền.

KIẾN TẠO VÀ TU BỔ

Thuyền NTBH-1 có thể được đóng ở Nha Trang, tỉnh Khánh Hòa, thời gian đóng chừng hai tháng với giá độ 32,850$. Vỏ thuyền, bánh lái, tay bánh lái, và hai mỏ neo toàn thể làm bằng gỗ. Bánh lái hình cửa bản và tay bánh lái có thể đưa lên hạ xuống được bằng tay qua một đường rãnh cột bánh lái sau thuyền. Khi hải hành thuyền có mang hai mỏ neo có giây neo làm bằng tơ gai Phi Luật Tân.

In light air two sweeps about 16 feet long are secured at stanchions on the forward rails and used for motive power.

CONSTRUCTION AND MAINTENANCE

NTBH-1 can be built in Nha Trang, Khauh Hoa Province, in about two months at a cost of $450. Wood is used throughout in the construction of the hull, rudder and riller, and the two anchors. The door-type rudder and tiller are manually raised or lowered through a slotted rudder well in the stern. Two anchors with attached manila line are carried when underway.

Best Available Copy



Các bộ khung thuyền đặt cách nhau chừng 30 cm. Vỏ thuyền đóng vào các bộ khung bằng đinh sắt vuông và những gỗ giống như đóng thuyền loại HUBC 1.

Hai giây giữ cột buồm bằng giây bược từ ngọn cột buồm xuống mỗi bên mạn thuyền và dây căng buồm làm ở địa phương bằng loại tơ giống như ở gai Phi Luật Tân. Mọi sào buồm đều làm bằng tre chặt theo chiều dài mong muốn.

Frame spacing is about one foot. All hull planking is secured to the frame with square iron nails and wooden pegs similar to the manner in which HUBC 1 is constructed.

Two stays of rattan from the masthead to [illegible] constitute the standing rigging, while [illegible] made manila like line is used for the [illegible] rigging. All booms are made of bamboo [illegible] to the desired length.

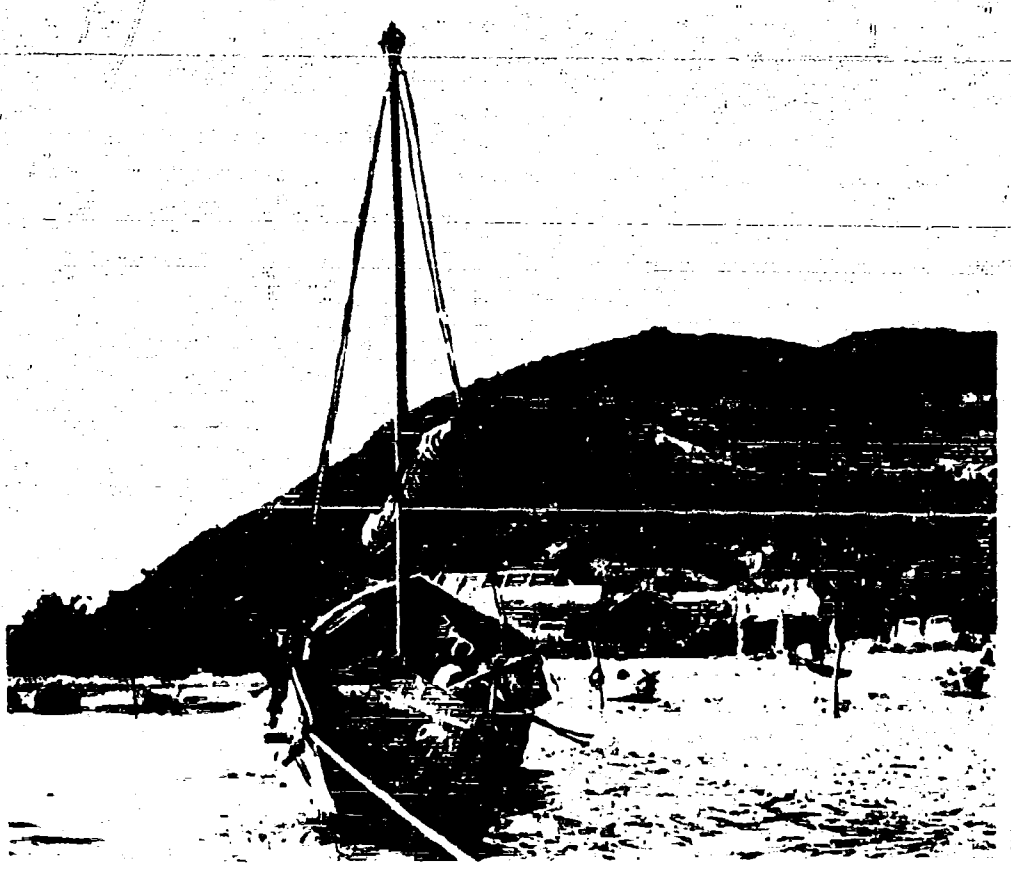
Best Available Copy

ĐIỀU HÀNH THUYỀN

Biết rõ loại thuyền NTBH-1 là một thuyền buồm để trong tránh vì vỏ thuyền hẹp chiều ngang và để hở, không có lòng cốt, tấm ván lòng cốt hoặc các phương tiện nào khác để giữ cho thuyền được vững chắc. Do đó, thuyền thường chỉ chạy trên sông lặng nước và ven bờ biển.

OPERATING INFORMATION

At best NTBH-1 is a tender sailer with her long narrow open hull, and without centerboard, keel or other means of improving stability. Therefore, she is normally confined to the quiet river and inshore waters.



GỐC TÍCH VÀ LỊCH SỬ

Kiểu thuyền NTBH-1 có thể rất cổ và chắc chắn là gốc tích của thuyền tại Nam Định ở Bắc Việt. Từ đằng xa có thể tưởng là loại thuyền HUBC-1, nhưng tới gần mới thấy rõ sự khác biệt.

Ở Nha Trang, tên địa phương của thuyền NTBH-1 là 'The Thuyen' có nghĩa là 'Thuyền'.

ORIGIN AND HISTORY

NTBH-1's design is very likely quite ancient and is believed to have originated in Nam Din in North Vietnam. From a distance, this class could be identified as an HUBC-1, however, on closer inspection the differences are quite apparent.

In Nha Trang the local name for the NTBH-1 is "The Thuyen", meaning "Junk".

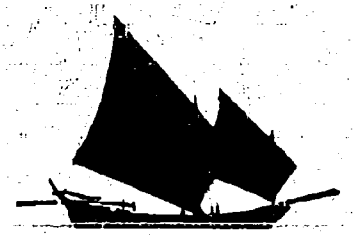
NHẬN XÉT

Ban nghiên cứu đã thấy chỉ có một thuyền loại NTBH-1, do đó tin tức trên đây rất dè đặt. Được biết chủ thuyền này đi vắng vì đã phải đi quân dịch trong Quân Đội Việt Nam Cộng Hòa. Tuy nhiên, ban nghiên cứu kết luận rằng có thể là đã có lý do nào khác. Thoạt tiên vợ chủ thuyền trông nom thuyền cau có với nhân viên ban nghiên cứu rồi công khai thù nghịch với họ, la lên nhiều tiếng Việt Nam và ném vào họ các vật nhỏ mà bà ta lượm được xung quanh boong thuyền. Thành ra cuộc tiếp xúc kết thúc một cách mau lẹ.

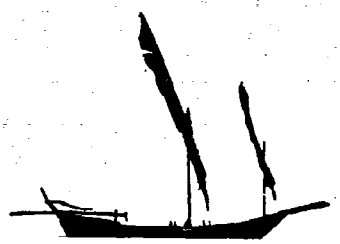
COMMENTS

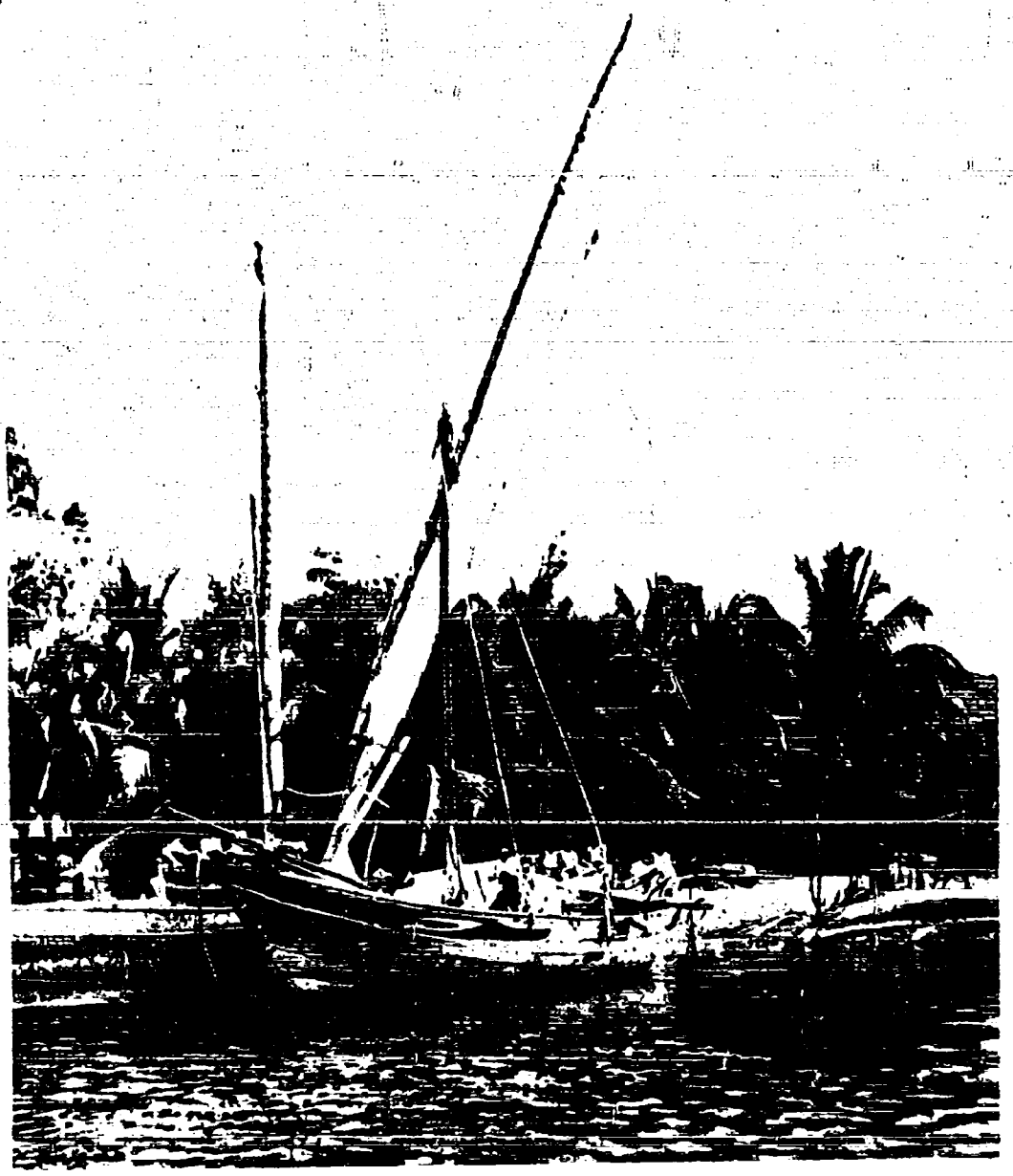
The field survey team found only one junk of the NTBH-1 type; therefore, one should accept the above information with caution. The owner was reportedly absentbecause of having been drafted into the Vietnamese Army; however, the survey team concluded that there might have been another reason. The owner's wife, who was in charge of the boat was at first sullen then openly hostile to them, shouting various words in Vietnamese and throwing small objects which she collected about the deck. Thus, the interview was concluded prematurely.

Best Available Copy

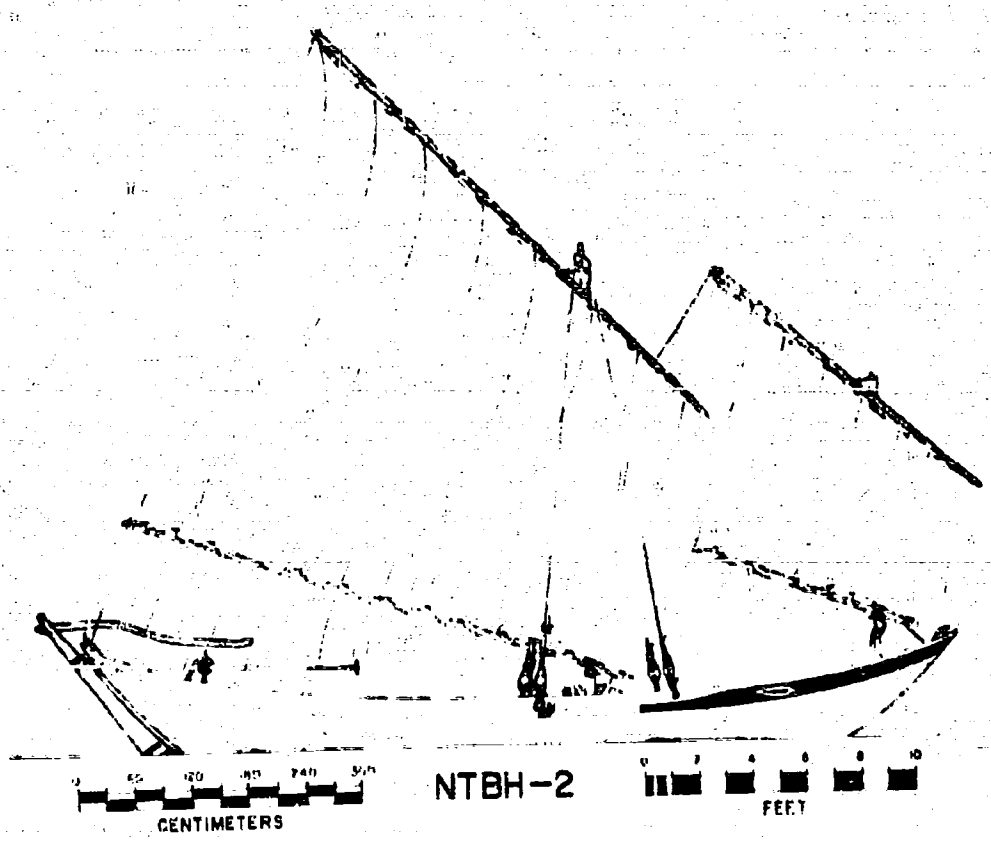


NTBH-2





NTBH - 2



NTBH-2

CHIỀU DÀI	975 CM	LENGTH	32 FT
CHIỀU NGANG	274 CM.	BEAM	9 FT
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	15.2 CM	EMPTY	.5 FT
CÓ HÀNG	76.2 CM	LOADED	2.5 FT
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	76.2 CM	EMPTY	2.5 FT.
CÓ HÀNG	15.2 CM	LOADED	5 FT
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	564 CM.	MAST HEIGHT	18.5 FT.
ĐOÀN VIÊN	3	CREW	3

NTBH-2

ĐẠI CƯƠNG

Thuyền NTBH-2 là một thuyền chở hàng thành quần ở vùng NHA TRANG. Thuyền này có hai cột buồm cho cánh buồm bắn cạnh và một vỏ thuyền bằng gỗ không có khoang mui. Phần mũi và phần lái có lát ván khắp trên mặt nhưng phần giữa thì để hở làm hầm chở hàng. Thuyền không có dụng cụ tín hiệu, truyền tin hay hải hành. Cũng không có đèn hiệu khi hải hành và thuyền không theo một quy luật hàng hải nào cả.

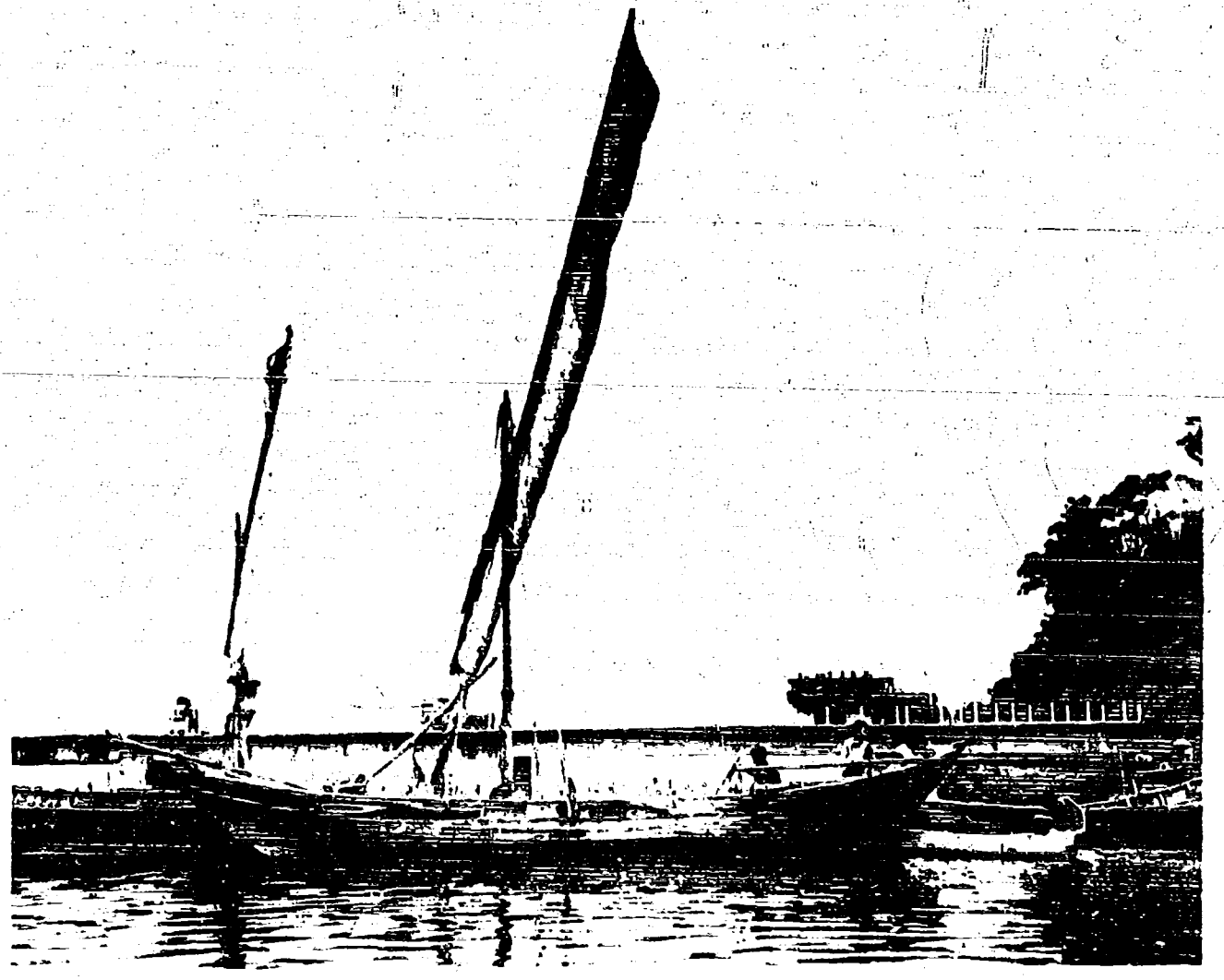
GENERAL

NTBH-2 is a cargo junk native to the Nha Trang area. She steps two lugger-rigged masts and has a wooden hull with no cabin. The hull is decked over in the forward and aft portions while the center section is left open as a cargo hold. No signalling, communication or navigation equipment is carried. No running lights are displayed and the junk does not follow any known rules of the road.



Thuyền có hai đặc điểm để phân biệt là đường mũi và lái đóng vát ngược lên và phần mạn thuyền đóng rất thấp nên khi có chất hàng chỉ còn cao độ 6 phân Anh (15cm) ở phần giữa thuyền.

Two distinguishing characteristics of this junk are the unbroken sheer sweeping up at the bow and the stern and the extremely low freeboard of about 6 inches amidships when loaded.

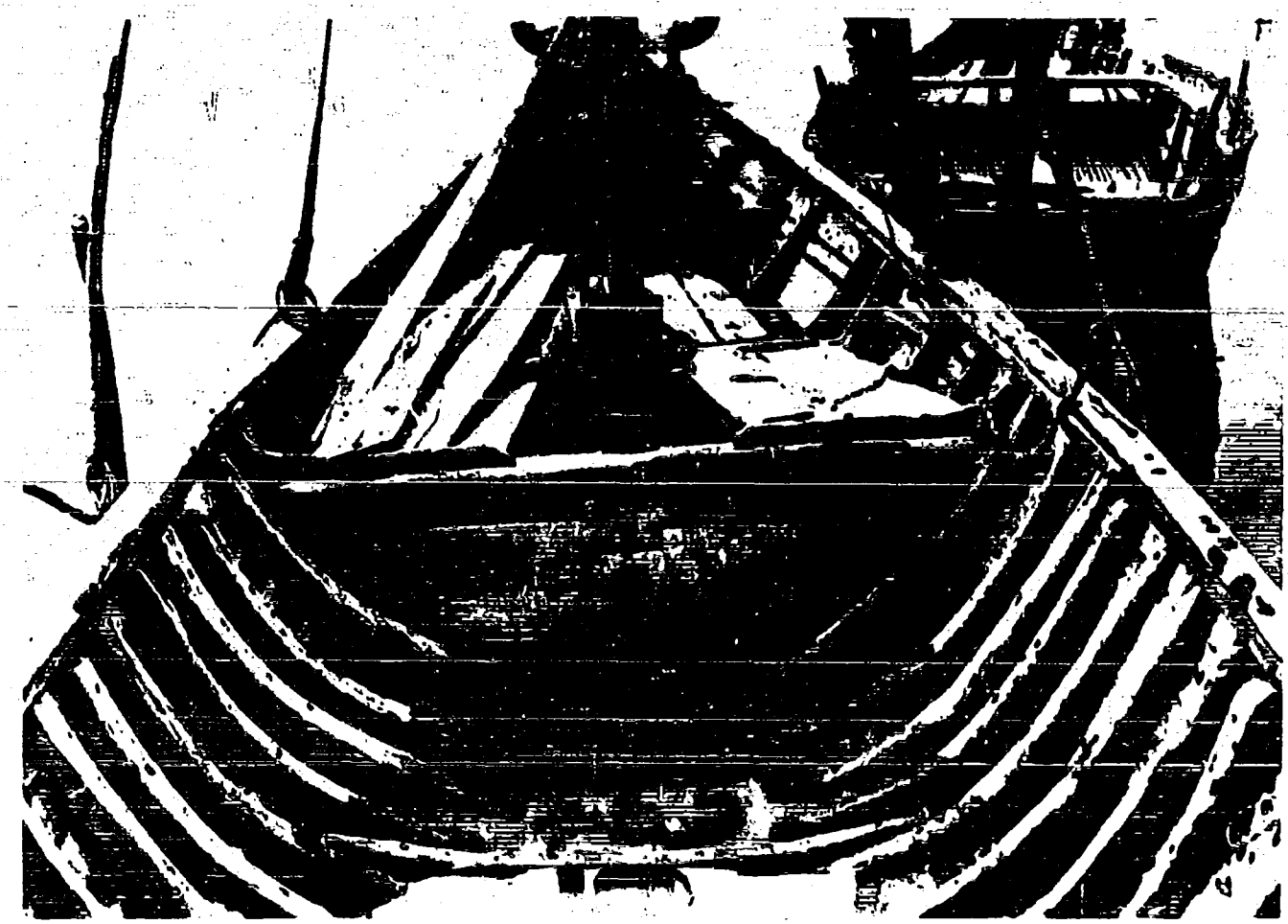


KIẾN TẠO VÀ TU BỔ

Các thuyền này đóng ở NHA TRANG, tỉnh KHANH HOA. Đóng mất chừng 30 ngày và phí tổn chừng 270 Mỹ Kim. Vỏ thuyền bằng loại gỗ rắn màu hơi nâu xám và rất bền. Các cánh buồm bằng sợi lá cọ dan. Cột buồm chính được giữ chắc bằng giây mây và dây căng buồm bằng sợi gai Phi Luật Tân. Bánh lái và cột bánh lái bằng gỗ.

CONSTRUCTION AND MAINTENANCE

These junks are built in Nha Trang, Khanh Hoa Province in about 30 days at a cost of approximately $270.00. The hardwood used for the hull is brownish gray in color and very durable. Sails are woven palm leaf. The mainmast is stayed with rattan shrouds and all running rigging is of manila. The rudder and tiller are wood.

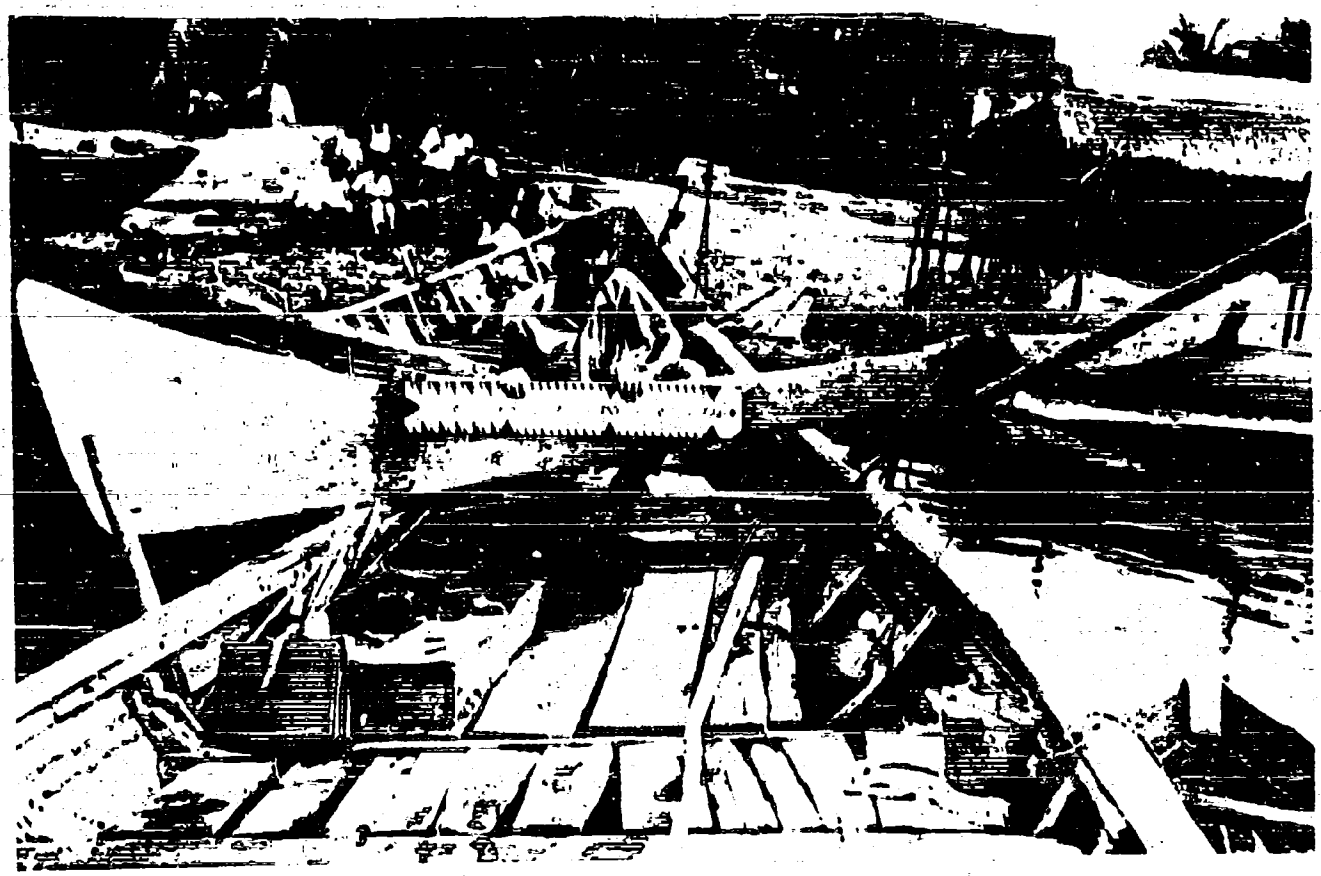


Thuyền có hai mỏ neo cũng bằng gỗ nặng và bền, mỗi mỏ neo có dây neo bằng sợi gai Phi Luật Tân dài 100 tấc Anh (30m). Ván vỏ thuyền đóng vào các khung thuyền bằng các mộng gỗ. Các khung cái và các khung phụ đặt xen vào nhau và cách quãng không đều nhau, nhưng cách nhau không quá 1,6 tấc Anh (48cm). Vỏ thuyền sẫm bằng một chất trộn lẫn nhựa và vỏ sơ dừa xé nhỏ.

Thuyền NTBH-2 không sơn, nhưng có kẻ một vạch đen ngay dưới hai mạn thuyền ở phía mũi, các vạch này chạy dài chừng 1/3 chiều dài của vỏ thuyền. Trên mỗi vạch đen này ở phía mũi có sơn hình 1 con mắt dài màu trắng với con ngươi đen. Cột buồm chính được giữ chặc bằng bốn dây mây, cột xuống hai mạn thuyền (mỗi mạn hai dây). Cột buồm mũi không có buộc dây.

Two anchors, also of a heavy and durable wood, are carried with 100 feet of manila line for each. The hull planking is fastened to the frames with wooden pegs. Frame spacing is irregular, but not more than 1.6 feet. The hull is caulked with a mixture of resin and shredded coconut palm bark.

NTBH-2 is unpainted except for a black stripe just under the gunwale on each bow, running about 1/3 the length of the hull. A long, narrow white eye with black pupil is painted on the stripe on each bow. The mainmast is stayed by four rattan shrouds, two running to each gunwale. The foremast is not stayed.



NTBH-2 rudder

Thuyền này phải cạo sạch và sơn lại vỏ hai tháng một lần vì không có dùng chất gì để giữ cho phần vỏ thuyền ở dưới nước bị khỏi hư. Công việc cạo và sửa lại này thực hiện bằng cách kéo thuyền lên bờ khi nước triều lên cao, và khi nước triều xuống thấp thì đáy thuyền trở ra. Các con mối gỗ và con hà ở biển là mối đe dọa lớn cho đáy thuyền, nên ván đáy thuyền phải thay mới chừng ba năm một lần.

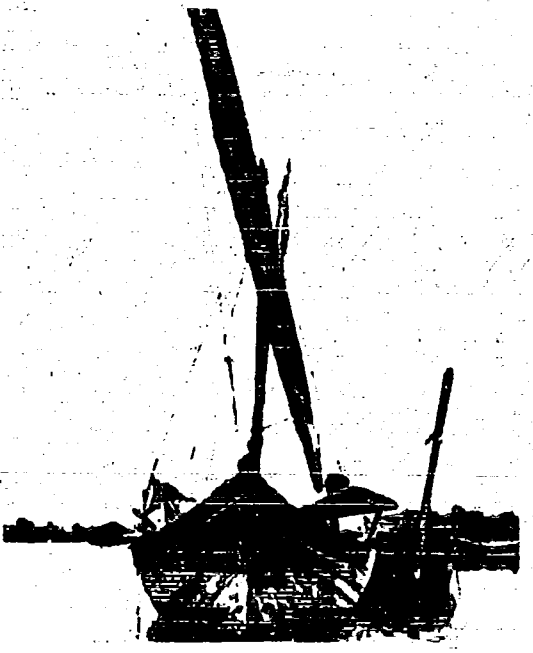
Since no anti-fouling agents are used on the underwater body, it is necessary to clean and recaulk the hull every two months. This is done by beaching at high tide, shoring up the hull and working on the exposed bottom at low tide. Woodworms and bivalves are the greatest menace to the bottom, necessitating renewing the planking about every three years.

Các cánh buồm bằng sợi cọ đan thường chỉ bền chừng 6 tháng, các dây căng buồm phải thay hằng năm. Ít khi buồm hư được sửa ngay ngoài biển, nếu hư, thì thuyền được thuyền khác kéo vào bờ hay thủy thủ trèo thuyền vào bờ bằng hai mái chèo ở giữa thuyền dài 3m và một mái chèo khác dài ở đằng lái.

The woven palm leaf sails normally last only about six months, while the running rigging is replaced yearly. Rarely is any attempt made to repair damaged sails when at sea; rather, the junk is either towed to port or rowed by the crew using two ten-foot oars amidships and one long sweep aft.



Bow



Stern

ĐIỀU HÀNH THUYỀN

Thuyền dùng để chở đá vôi từ cù lao HON LON về NHA TRANG xa chừng 30 dặm (gần 5 Cây số). Mỗi chuyến chở 3 tấn, và chạy hằng ngày từ tháng giêng tới tháng chín. Chở đá vôi là công việc chính của thuyền; tuy nhiên đôi khi thuyền cũng chở nước mắm đi VAN GIA ở trên bờ biển NHA TRANG chừng 40 dặm (trên 60 Cây số).

Các thủy thủ tin vào kinh nghiệm lâu năm của họ để điều hành thuyền như là về thủy triều, giòng nước, hướng gió và các vật ở trên bờ làm chuẩn đích. Chỉ khi nào cần cạo sạch và sâm lại vỏ thuyền mới kéo thuyền lên bãi.

GỐC TÍCH VÀ LỊCH SỬ

Được biết kiểu thuyền này phát sanh ở NHA TRANG khoảng năm 1940. Kiểu thuyền đóng như vầy để chở đá vôi từ cù lao HON LON về NHA TRANG để xay nhỏ và dùng vào trộn hồ xây cất nhà cửa. Trong tháng 6 1962 có năm thuyền loại này dùng ở NHA TRANG. Tên địa phương của thuyền là GHE UAN có nghĩa là thuyền gỗ.

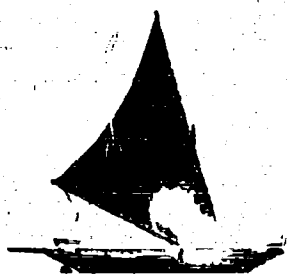
OPERATING INFORMATION

The junk is used to carry cargoes of limestone from Hon Lon Island to Nha Trang, a distance of about 30 miles. She carries three tons in a single trip and makes the run daily from January to September. While this is the principle occupation of the junk, occasional trips are also made to Van Gia, about 40 miles up the coast from Nha Trang, with cargoes of fish sauce (nuoc mam).

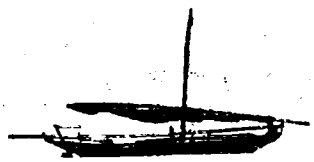
The crewmen rely on their years of experience with the tides, currents, winds and landmarks in piloting their craft. Beaching the junk is only done for purposes of cleaning and recaulking the hull.

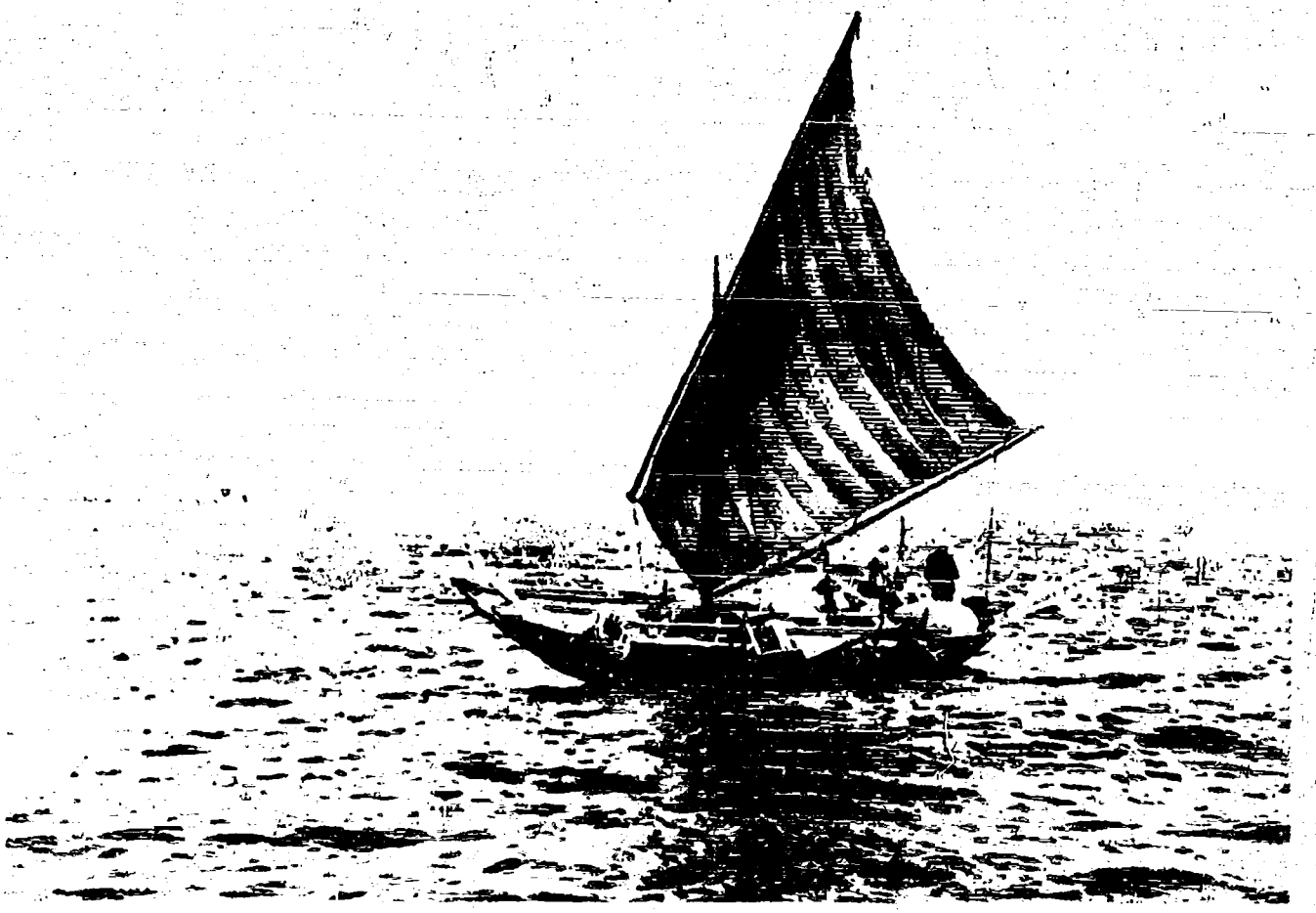
ORIGIN AND HISTORY

The design of this boat is reported to have originated in Nha Trang about 1940. It was designed to transport limestone from Hon Lon Island to Nha Trang where it could be crushed and used in building mortar. There were five of this type in use in Nha Trang in June 1962. The local name is GHE UAN which means "Wooden Junk".

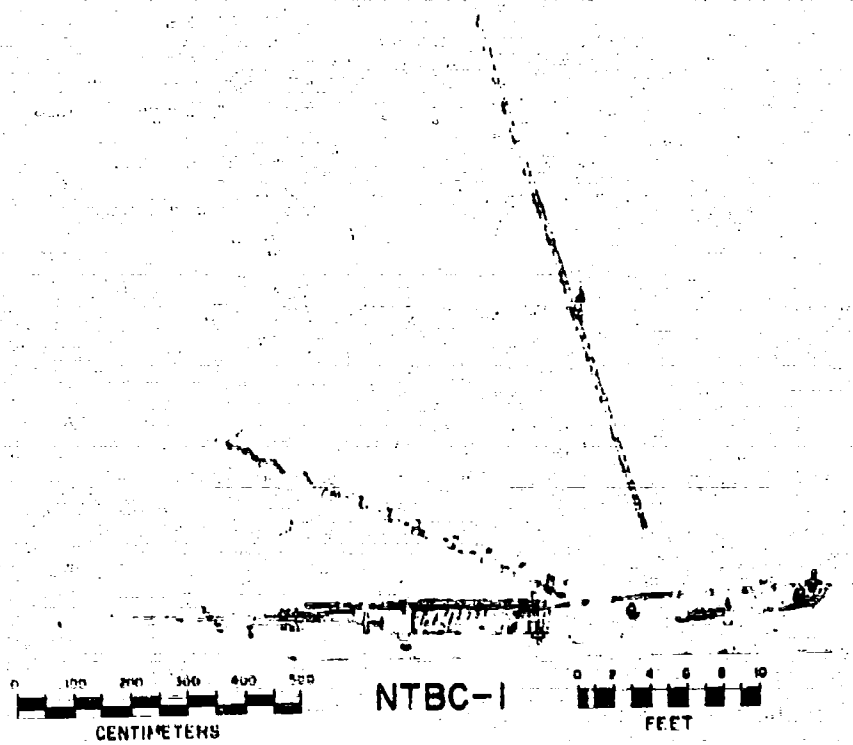


NTBC-1





NTBC - 1



CHIỀU DÀI	1097 CM.	LENGTH	36 FT.
CHIỀU NGANG	244 CM.	BEAM	8 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	24.4 CM.	EMPTY	8 FT.
CÓ HÀNG	39.6 CM.	LOADED	13 FT.
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	54.9 CM.	EMPTY	18 FT.
CÓ HÀNG	42.7 CM.	LOADED	14 FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	640 CM.	MAST HEIGHT	21 FT.
ĐOÀN VIÊN	4-6	CREW	4-8

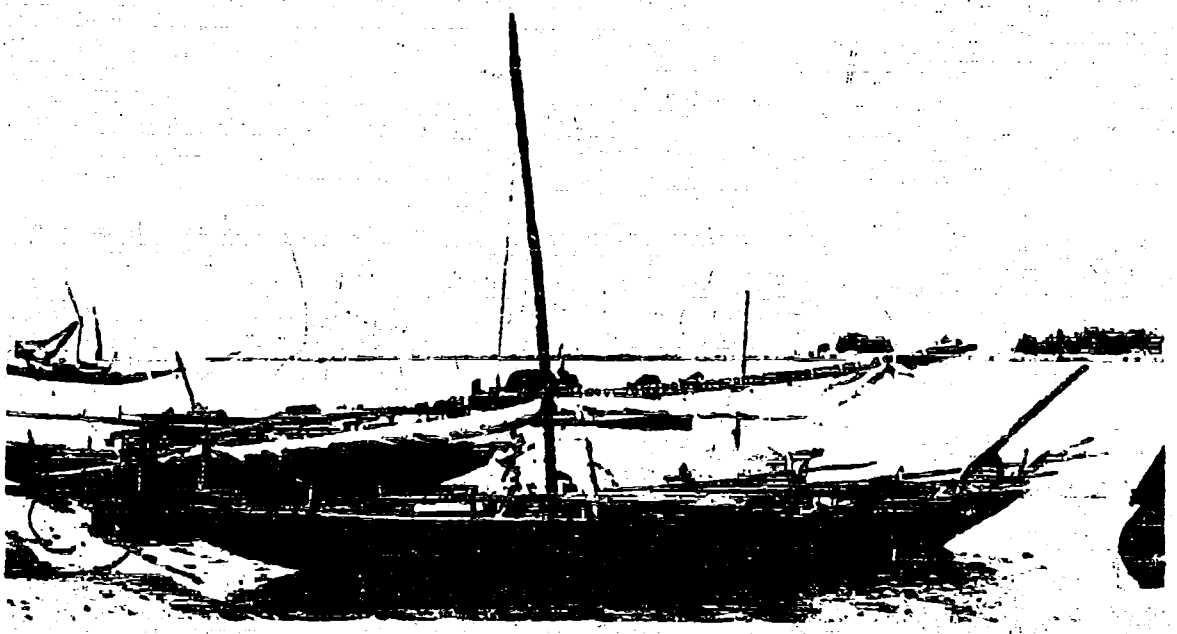
NTBC-1

ĐẶC-TÍNH TỔNG-QUÁT

NTBC-1 là một loại thuyền buồm hoàn-toàn bằng gỗ, thường hoạt-động nhiều nhất tại các vùng chài-lưới ở Đà-Nẵng, Nha-Trang, và Phan-thiết. Loại thuyền này tập-trung nhiều nhất trong vùng Nha-Trang. Khi đi lại khu chài-lưới, thuyền thường kéo một cánh buồm đơn hình thang căng trên một trục và cần mắc bằng tre.

GENERAL CHARACTERISTICS

NTBC-1 is an all wood sailing junk found most often operating in the fishing grounds of Da Nang, Nha Trang, and Phan Thiet. The greatest concentration of this type will be found in the Nha Trang area. When proceeding to and from the fishing areas, she will be seen with a single lugger type sail rigged to a bamboo yard and boom.

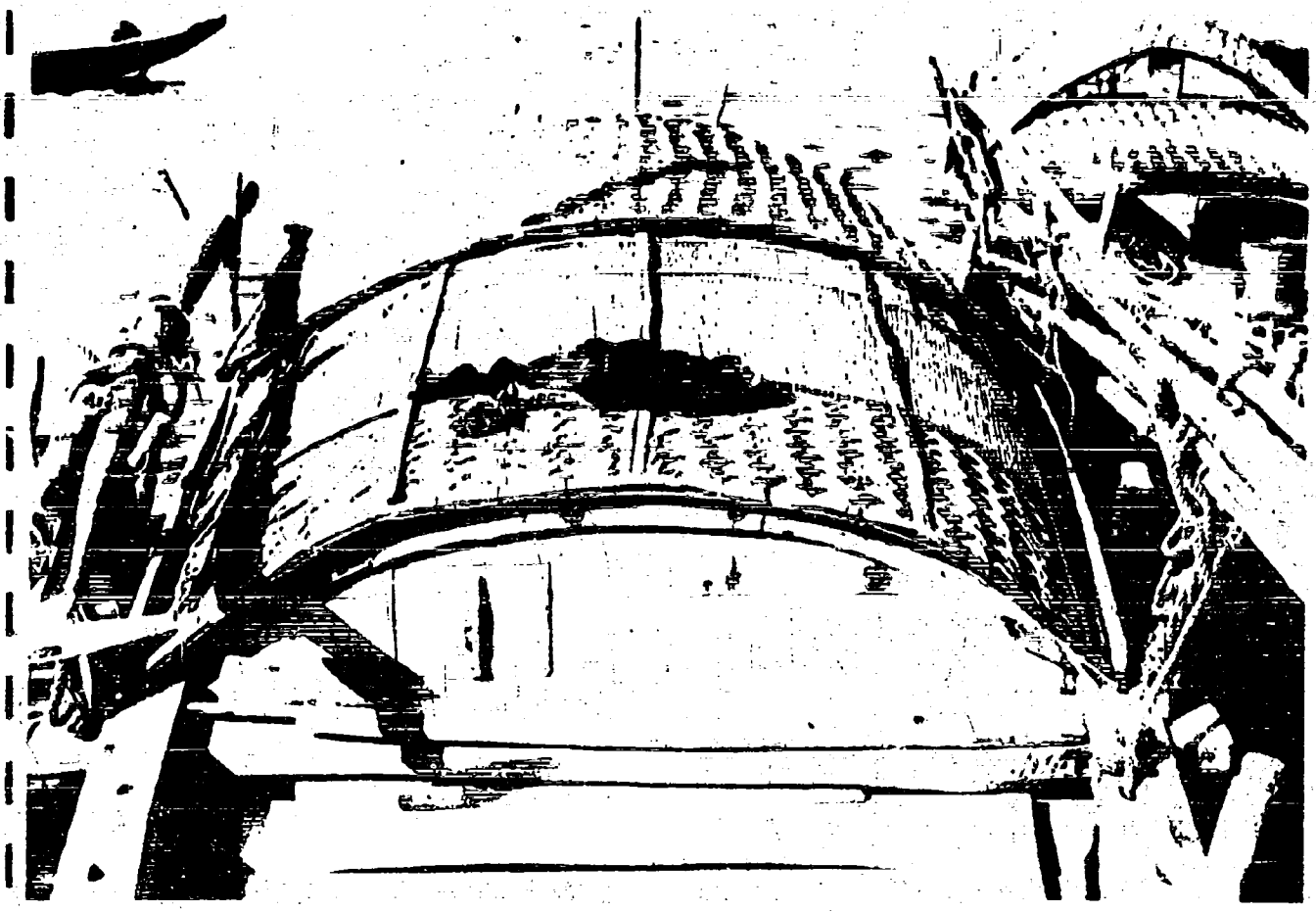


Đã có báo-cáo cho biết là thường thấy loại thuyền NTBC-1 kéo tới hai hoặc có khi ba cánh buồm. Theo báo-cáo này, các cánh buồm phụ là một buồm phía mũi và một buồm phía lái, cả hai đều hình thang. Khi không dùng, buồm được cuốn với trục và cần mắc, buộc vào cột buồm đã gỡ khỏi bệ, và gác dọc mạn thuyền để mang theo, hoặc bỏ lại ở bờ. Những báo-cáo khác lại cho hay một vài thuyền loại này đã được lắp động-cơ, song không biết rõ động-cơ gì, và cũng chưa trông thấy một thuyền nào kéo tới hai cánh buồm bao giờ. Việc

It was reported that NTBC-1 is often seen sailing with two or even three sails set. The additional sails were reported to be a lugger foresail and a similar mizzen. When not in use the sails are furled with the yards and booms secured to the unstepped mast and carried in brackets along each gunwale or else left ashore. Other reports were that some of these boats had been motorized, but no motor versions were observed nor were any of these boats seen with more than one sail set. The use of fore and mizzen appears

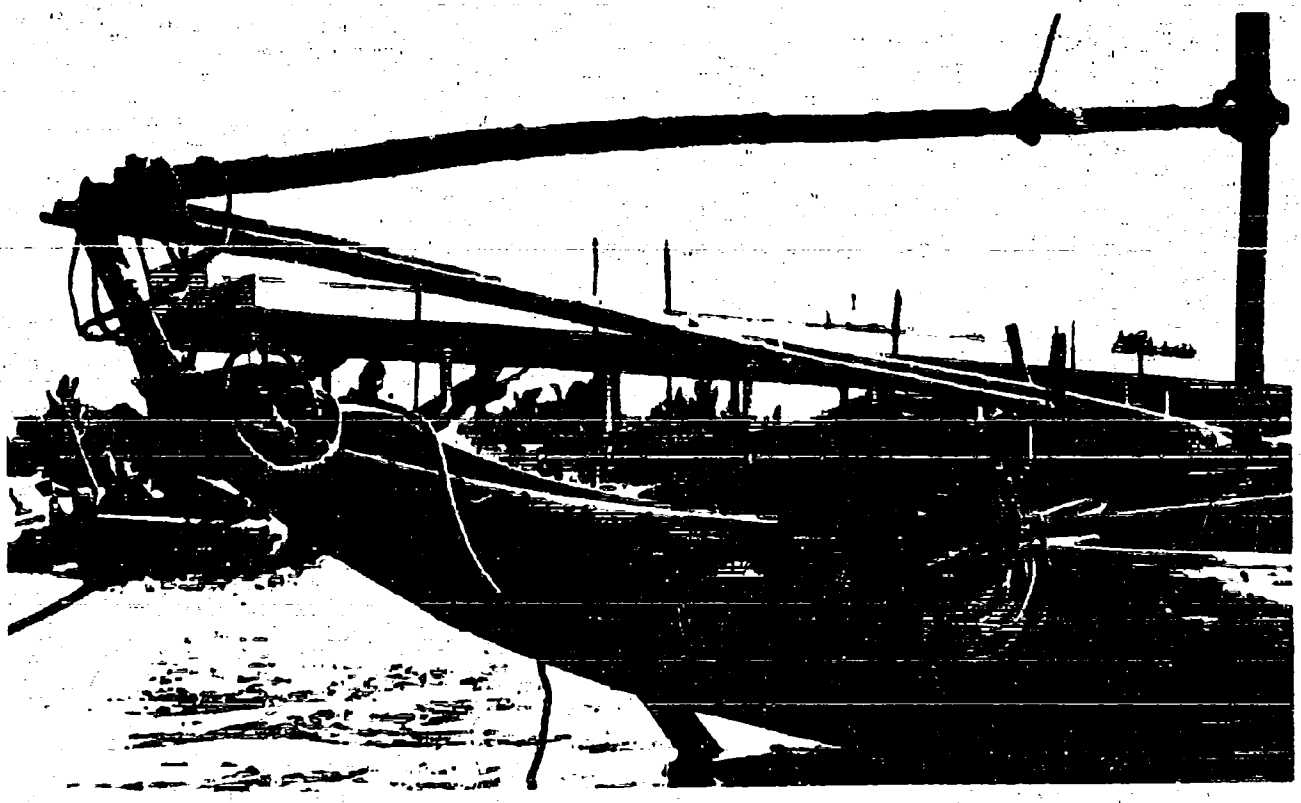
dùng thêm buồm mũi và buồm lái có vẻ hữu-lý và phù-hợp với tình-trạng các loại thuyền tương-tự, song các toán quan-sát chưa hề gặp thấy lần nào. Cũng nên nhắc là đã có người thấy nhiều thuyền NTBC-1 mang một cột buồm nhỏ trang-bị đủ dây kéo và ròng-rọc song không có buồm, trên sàn thuyền.

logical and consistent with other similar boats, but no such rigs were seen by field survey teams. It should be mentioned, however, that several NTBC-1 were seen with a small mast, equipped with a halyard and sheave, but without sail, secured on deck.



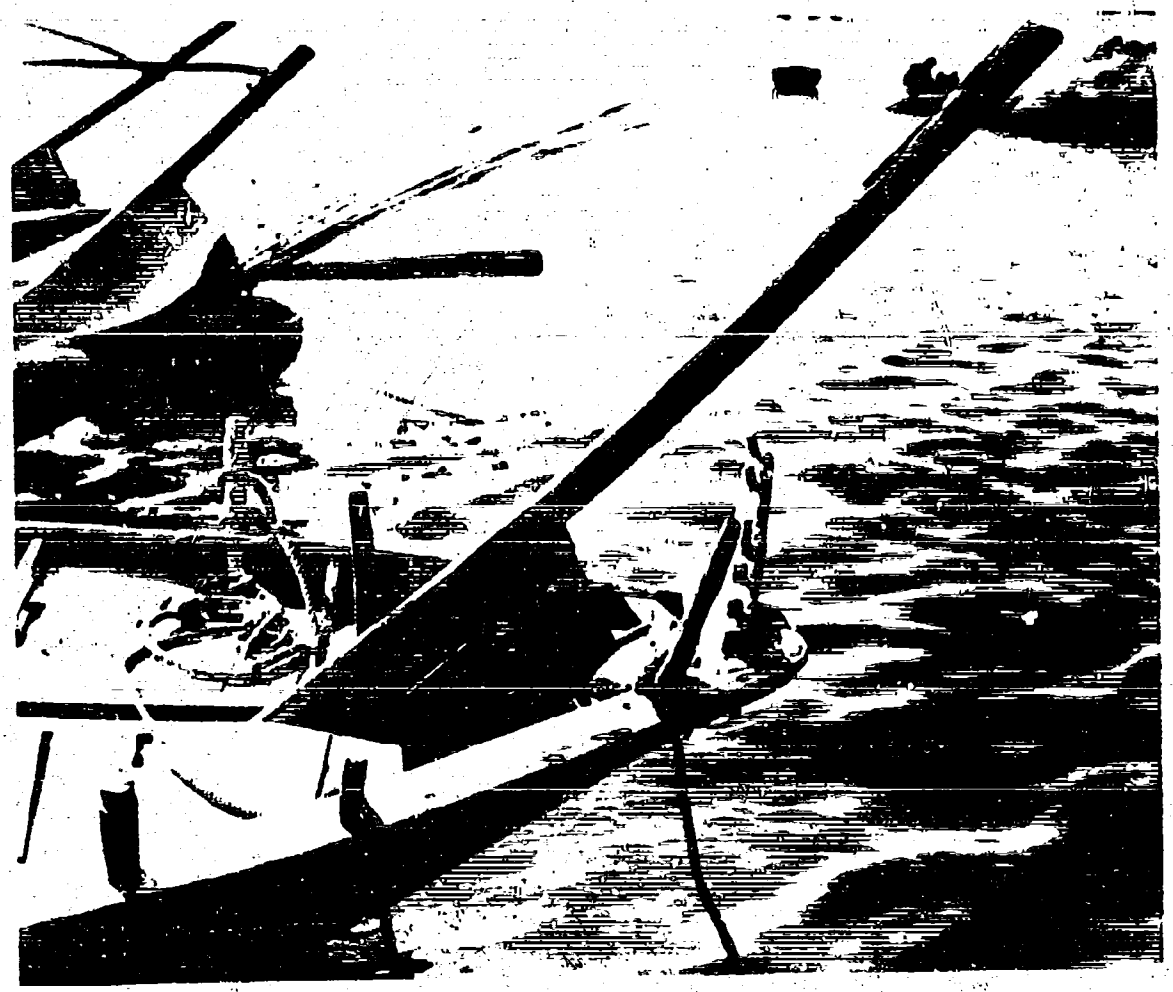
Thuyền NTBC-1 thường có một khoang ở giữa trên che bằng mui-phên uốn vòng xuống hai mạn. Đôi khi còn có thêm một mui phên cong nhỏ hơn ở phía sau khoang dùng làm mái che cho thủy-thủ khi thuyền thả neo. Mui-phên nhỏ này được đẩy luồn vào dưới mui khoang khi thuyền chạy và cần thêm chỗ làm việc trên sàn.

This boat usually has a cabin amidships, with a rounded woven bamboo roof curving down to the gunwales. An additional curved, woven bamboo canopy may be found aft of the cabin, which is used to provide crew shelter when the boat is at anchor. This canopy slides onto the cabin roof when the junk is underway and the additional deck working area is needed.



Cần phải nghiên-cứu và chú-trọng kỹ-càng đến vị-trí khác-thường của tấm ván thăng-bằng mà thuyền NTBC-I nào cũng có. Ván này làm bằng một miếng gỗ cỡ 15 phân X 4 phân X 180 phân. Ván được nâng cao hoặc hạ thấp bằng tay từ một khoang nhỏ ở ngay phía sau mũi và trên đường dọc giữa thuyền. Khi hạ thấp nhất, ván thăng-bằng nghiêng xiên về phía sau lối 30 độ so với đường thẳng đứng.

A distinctive feature is the unusual dagger-board location which is found in all NTBC-I junks. The daggerboard is made of a single plank of wood about 6 inches by 1 1/2 inches by 6 feet. It is raised or lowered by hand in a trunk located just aft of the stem and on the centerline. When the board is in the full down position it slants aft at an angle of approximately 30 degrees from the vertical.



Bánh-lái thuyền NTBC-1 thuộc loại "cánh-cửa" thông-thường bằng gỗ, lắp vào một lỗ hổng ở ngay phía trong lái và trên đường dọc giữa thuyền. Khi hạ thấp nhất, trục bánh-lái nghiêng về phía sau lối 45 độ so với đường thẳng-đứng. Cả ván thăng-bằng lẫn bánh-lái đều có thể đặt ở vị-thế hoặc chiều sâu trung-bình nhờ dùng các miếng nêm.

Có lẽ điều đáng ngạc nhiên nhất là thuyền NTBC-1 được giữ rất sạch-sẽ. Ai cũng tưởng loại thuyền đánh-cá bán khơi này phải tanh-nồng mùi cá cùng các mùi khác, song sự thật lại khác hẳn. Sàn thuyền cũng như chỗ làm việc và ăn ở đều được giữ gìn gần như không một vết dơ. Đáy thuyền

The rudder is a common wooden door type fitted in a well just inboard of the stern and on the centerline. In the full down position, the rudder post rakes aft at an angle of about 45 degrees to the vertical. Both centerboard and rudder can be set at intermediate positions or depths by using wedges.

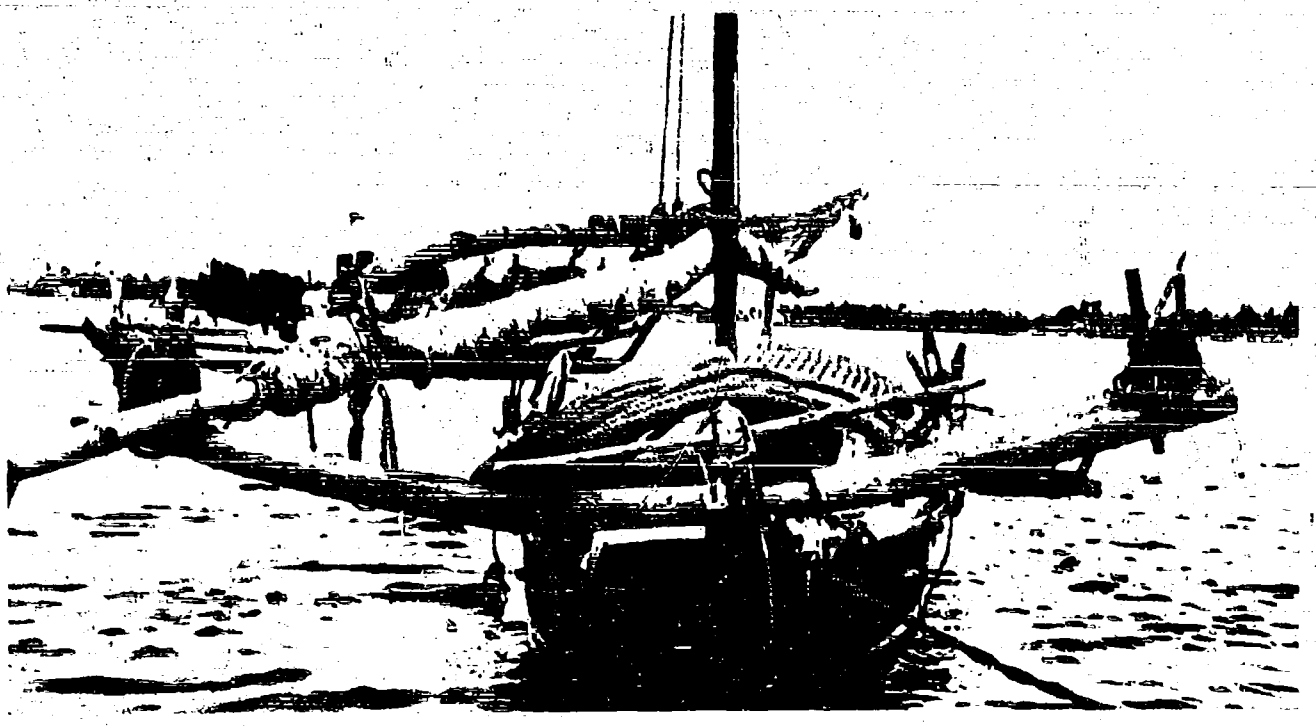
Perhaps the most striking single aspect of this class is the cleanliness with which they are kept. While one might expect a semi-primitive fishing boat of this type to reek of fish and other odors, this is far from the case. The decks, working and living spaces are kept literally spotless.

cũng sạch-sẽ và không có mùi gì khó-chịu. Tình-trạng gọn-ghẽ và sạch-sẽ này có thể làm vẻ-vang cho hải thuyền của bất-cứ nước nào trên thế-giới.

Một điều khiến các toán quan-sát dã-ngoại đặc-biệt chú-trọng là nhận-thấy mặc-dầu đã chùi sạch giầy trước khi bước lên thuyền, mà mới vừa rời khỏi thuyền họ đã thấy thủy-thủ hì-hục cọ-rửa "vết giầy" trên thuyền.

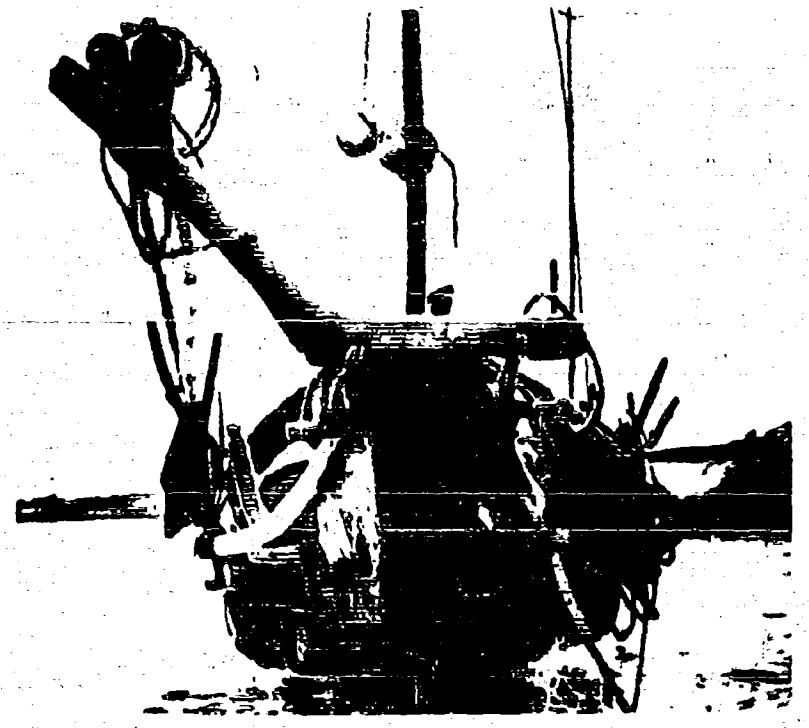
The bilges are sweet and clean. The neatness and cleanliness of this class would do credit to naval vessels of any nation in the world.

It was of particular interest to the field survey teams to note that, although they had cleaned their shoes before boarding, they had no sooner set foot ashore than the crew were hard at work scrubbing away the "footprints" they had left.



Những đặc-tính bên ngoài làm phân-biệt thuyền NTBC-1 với các loại khác, là hình-dáng dài, thấp khiến thuyền có vẻ mau-lẹ, mạnh-mẽ, và phía trước có một thanh-gỗ uốn cong nằm ngang sống mũi thuyền trông như cặp sừng của loại bò sừng dài ở vùng Texas, cùng một mỏ-neo bằng cây cột vào thanh-gỗ cong đó. Ngoài ra ta còn có thể thấy ở phía sau thuyền một thanh-gỗ cong tương tự như phía trước, song chỉ có một nửa, nghĩa là chỉ có "một sừng bò" thôi. Thanh-gỗ này dùng để buộc cọc, trụ, hoặc có khi cả cột buồm nữa và thỉnh-thoảng để cột những cây chèo dài.

Exterior characteristics that distinguish NTBC-1 are a long, low silhouette which gives the boat a fast, racy look, a curved timber athwart the bow which resembles the horns of a Texas longhorn steer, and the wooden anchor secured to this timber. Also, aft there may be found a similar device consisting of a half-section; that is, only "one horn of the steer". Occasionally the bow timber also extends to one side only. These are used for stowing poles, spars, sometimes masts, and occasionally to fix the long sweeps.



Xem-xét kỹ phía mũi thuyền NTBC-1, ta nhận-thấy có những điểm đặc-biệt giống với các loại thuyền "di-cư" khác như VTAC-2, VTMC-1, QTBC-1, và PTBC-1. Mũi thuyền rộng và bằng, một ván cạnh lấn lên và kéo dài về phía trước mũi thuyền. Một đường cong đều đều nhô lên ở sống và chạy suốt qua chỗ vịn tay đằng mũi thuyền, phía dưới hầm mũi thuyền. Khoảng phẳng nằm dọc cạnh trước mũi thuyền có thể giúp cho việc điều-động thuyền được dễ-dàng, và đồng thời cũng là một đặc-điểm của loại thuyền này.

Cách đóng thuyền NTBC-1 hơi khác lạ đối với các nhà đóng tầu tân-tiến hơn. Thực-thế, thuyền được ghép ván trước rồi mới đóng khuôn sườn sau. Các phần mũi và lái thuyền được đặt vào chỗ và chống đỡ bằng những mảnh gỗ ở ngoài. Ván đáy và cạnh thuyền được hơ uốn trên ngọn lửa cho [illegible]ng khuôn dáng, đoạn ghép đóng vào dọc sống thuyền, và vào phần mũi và lái. Sau đó mới đóng khuôn sườn vào phía trong thuyền, và cuối cùng tháo bỏ các mảnh gỗ chống đỡ ở ngoài.

A close inspection of the bow reveals a marked similarity to other "refugee" junks, such as VTAC-2, VTMC-1, QTBC-1, and PTBC-1. One sees a broad, flat stem, with the side planking overlapping and extending ahead of the stem. There is a smooth rising curve to the chine continuing through the bow overhang under the forepeak. This flat area along the forward side of the stem may have favorable effect on the handling of the boat, but it also is characteristic to the type construction.

NTBC-1 is built in a fashion strange to more advanced boat builders. In effect the boats are first planked and the frames added later. Stem and stern sections are set in place supported by exterior timbers. Side and bottom planking are warped over open fires to shape, then secured to each other along the chine, and to the stem and stern sections. After this, frames are added to the interior, and finally the exterior supports are removed.

ĐÓNG THUYỀN VÀ BẢO-TRÌ

Thuyền NTBC-1 thường được đóng tại các trại ở Đà-Nẵng, Nha-Trang, và Phan-Thiết bởi chính những người di-cư đã đưa loại thuyền này vào Nam. Bình thường, mỗi chiếc thuyền có thể được đóng xong trong khoảng 30 ngày và trị-giá lối 750 Mỹ-kim. Ván đóng vỏ và sàn tàu làm bằng một thứ gỗ cứng màu nâu hơi pha vàng. Buồm dệt bằng thứ lá gồi. Dây chằng nguyên cho làm bằng dây thép, còn dây rút làm bằng sợi gai Ma-Ní hoặc nội-hóa.

CONSTRUCTION AND MAINTENANCE

NTBC-1 is currently found being built in shipyards in Da Nang, Nha Trang, and Phan Thiet by some of the refugees who brought the original junks south. Normally this junk can be built in about 30 days at a cost of about $750. The hull and deck planking are made of a yellowish brown hardwood. The sails are made of woven palm leaf fiber. Standing rigging is of steel wire and the running rigging is usually manila or locally made hemp line.

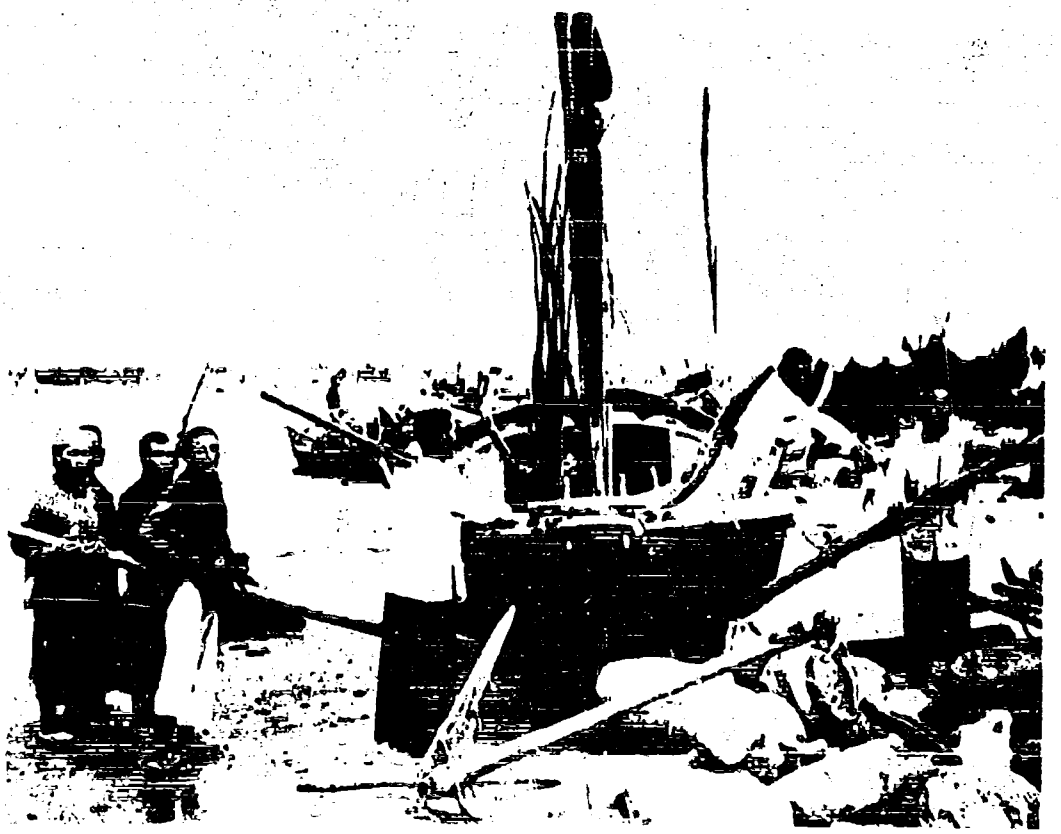


Hai mỏ neo làm bằng gỗ năng và bền, và mỗi neo thường được cột vào 60 thước dây chão bằng sợi gai Ma-ní. Để giữ mỏ neo gỗ khỏi nổi, đã có những tảng đá được cột vào mỏ-neo và dây neo quãng trên thân neo chừng 1, 8 thước.

The two anchors are of a heavy and durable wood, and are usually attached to 200 feet of manila line for each anchor. Stones are secured to the anchors and to the anchor line about six feet above the shanks to overcome any positive buoyancy of the wood.

Ván vỏ thuyền được ghép với nhau bằng mộng gỗ và đinh sắt. Những khuôn sườn ngắn xen lẫn giữa khuôn sườn dài được đóng cách khoảng nhau chừng 75 phân ở quãng giữa thuyền và giảm lần xuống chừng 15 phân ở quãng mũi và lái. Vỏ thuyền được xảm bằng thớ vỏ dừa trộn với chất nhựa đã chế-hóa, sẵn có tại địa-phương. Cột buồm chính được chằng giữ bằng một sợi dây kẽm nối dài tới

Hull planks are joined using wooden pegs and iron nails. Partial frames alternating with full frames are spaced approximately 2 1/2 feet apart amidships, graduating to about 1/2 foot at the bow and stern. The hull is caulked with a mixture of coconut husk fiber and treated resin obtained locally. The mainmast is stayed with a single wire shroud running to each gunwale.



Việc phòng-giữ chống sức phá-hoại của nụt và hà hến cần thi-hành liên-tục và buộc phải đưa thuyền lên cạn hai lần mỗi tháng để cạo sạch đáy thuyền và đốt lá để hun đen lên tới mạn-thuyền. Biện-pháp phòng-giữ này tuy không hoàn-toàn đầy-đủ, song cũng rất hữu-ích vì đã giúp cho một số đáy thuyền bền lâu tới 10 năm hoặc hơn. Cột buồm và dây chằng nguyên chỗ được thay sau mỗi kỳ chừng bốn tháng.

The battle against the destruction caused by woodworms and bivalves is never-ending and necessitates beaching bi-monthly so that the bottom may be scraped clean and the entire hull charred black with burning leaves up to the gunwale. This protective measure is at least marginally adequate since some bottoms last 10 years or more. Masts and standing rigging are renewed about every four months.

Tuy trên thuyền không mang theo buồm thay-thế, song một cánh buồm bị thủng rách ở ngoài khơi cũng không có gì đáng ngại, và sẽ được vá sửa khi về tới bến. Thuyền NTBC-1 tỏ ra vẫn chạy tốt mặc-dầu buồm bị thủng lớn. Đôi khi ta cũng thấy buồm được vá sửa trong lúc thuyền đang chạy, bằng cách dùng kim tre và chỉ gai nội-hóa khâu những tấm lá dừa che sau lên cho thưng. Thuyền thường mang theo ba mái chèo hoặc cây chèo dài cỡ 4, 8 thước dùng khi lặng gió, để điều-động lúc mắc cạn, hoặc để di-chuyển từng quãng ngắn trong khu thả neo.

KHẢ-NĂNG HOẠT-ĐỘNG

Thuyền NTBC-1 là một loại thuyền buồm rất tội và khô-ráo mặc-dầu mạn-thuyền tương-đối thấp gần mặt nước. Một vài thuyền loại này đã đi từ Hà Tĩnh (Bắc-Việt) tới Phan-Thiết xa lối 800 hải-lý. Cũng đã có những dấu-hiệu chứng tỏ Việt-Cộng đã dùng loại thuyền này để chở nhân-viên và tiếp-liệu vào nhiều vùng miền Nam.

Khi dùng vào việc đánh-cá bình-thường, thuyền NTBC-1 hoạt-động trong một vùng rộng cách bến nhà lối 25 hải-lý, và ở lại ngoài khơi từ 12 giờ cho đến 3 ngày, tùy theo trường-hợp gặp cá nhiều hay ít.

Thuyền thường mang theo nhiều ngày lương-thực, gồm lối 20 kí gạo, tôm cá trong số bắt được, và khoảng 130 lít nước uống cho toán thủy-thủ từ 4 đến 8 người.

Thuật hàng-hải còn thô-sơ nếu so với trình-độ Âu-Mỹ vì chỉ căn-cứ vào những điều hiểu-biết về biển của ông cha truyền lại. Các ngư-phủ có thể được kể như những thủy-thủ đủ khả-năng vì đã đi biển từ lúc mới 15 tuổi hoặc trẻ hơn. Nhờ kinh-nghiệm bản-thân, họ biết các dòng nước, con nước, gió, cùng những điều bất-ngờ dễ gặp trong vùng. Trình-độ học-vấn của họ thường ít-bỏi: mỗi người chỉ được đến trường lối hai năm. Bình-thường họ không đi xa tới khuất-dạng bờ là nơi có những điểm chuẩn quen-thuộc; tuy-nhiên họ cũng có chút-đỉnh kiến-thức về cách định-hướng nhờ thuộc một vài ngôi-sao và chòm sao sáng-tỏ dễ nhận-biết. Thủy-thủ trên thuyền ăn mặc như nông-phu, áo-cộc, quần dài hoặc cụt, màu trắng hoặc đen, thường-thường rách-rưới.

Although no spare sails are carried on board, a sail blowing out at sea is not considered serious, and repairs are made after reaching home port. These boats seem to sail well with large holes in their sails. Infrequently, one may observe sails being repaired underway with prepared palm frond patches sewn in place with bamboo needles and locally made hemp type thread. About three sixteen foot sweeps or oars are usually carried and are used when the junk is becalmed, for maneuvering when beaching, or for moving short distances within an anchorage.

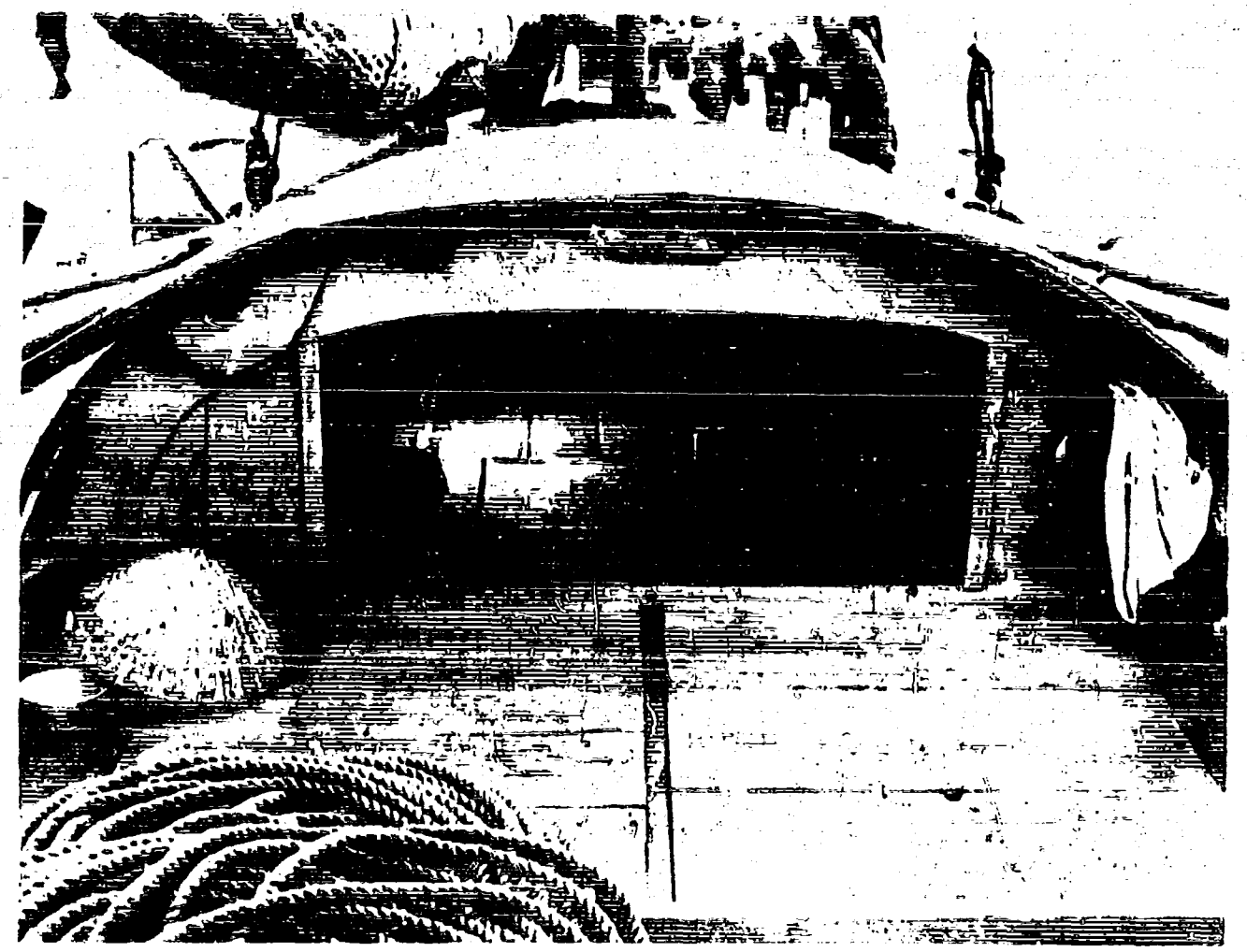
OPERATING CAPABILITIES

Although NTBC-1 has relatively little freeboard, it is a dry craft and an excellent sailer. Some have sailed from Ha Tinh, North Vietnam to Phan Thiet, a distance of about 800 nautical miles. There are also indications that the Viet Cong have used this type junk to transport agents and supplies into various areas of South Vietnam.

When employed in the normal occupation of fishing, the NTBC-1 operates in an area of about 25 nautical miles radius from its home port and will stay at sea from twelve hours up to perhaps three days, depending on how good the fishing has been.

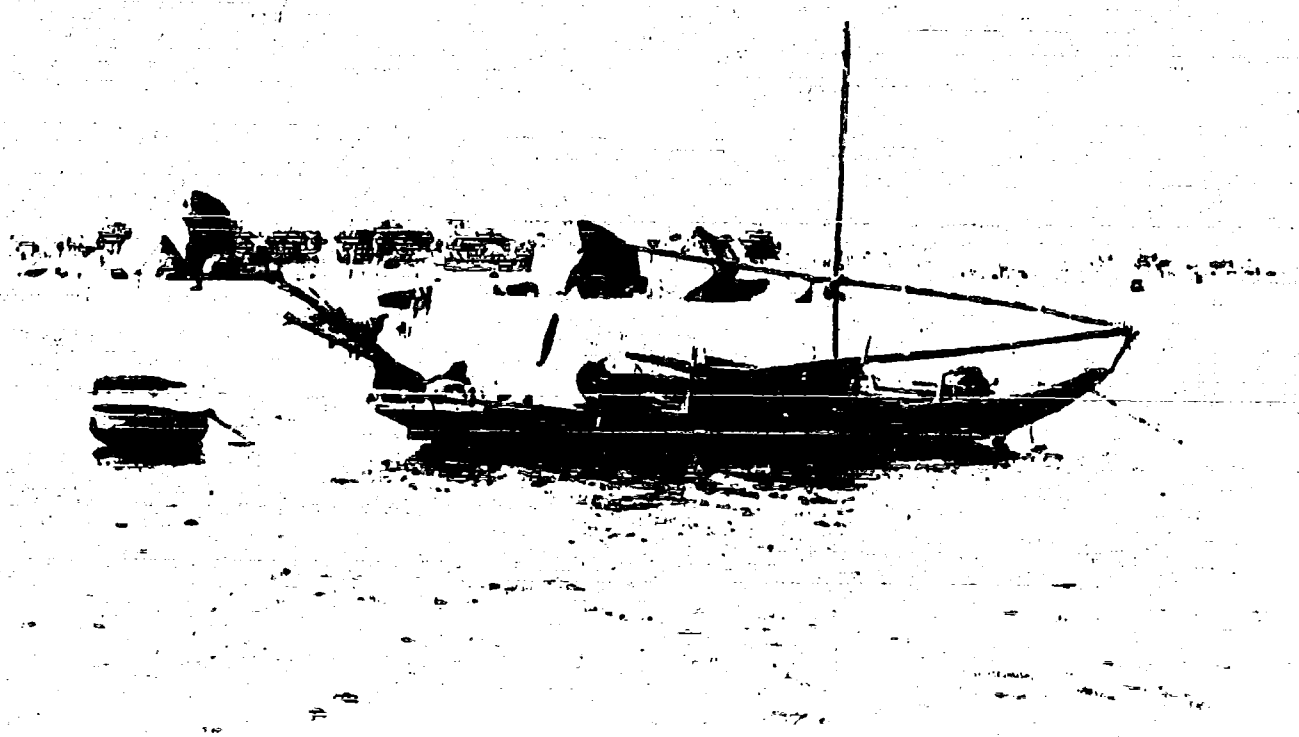
Usually several days rations, consisting of about 45 lbs of rice, fish from the catch, and about 35 gallons of potable water are carried aboard for the 4 to 8 man crew.

Navigation is primitive by western standards and is based on sea lore handed down from generation to generation. The fisherman can be expected to be an able sailor who has been at sea from an age of about 15 years or younger. He is well informed from personal observation on the currents, tides, winds and sudden hazards to be encountered in his area of normal operation. His education is probably limited to about 2 years formal schooling. He would not normally proceed out of sight of land, where familiar landmarks are available, but would possess some direction finding capability from his knowledge of a few of the brighter stars and constellations. The junk crew will be clothed in black or white coolie-type, loose fitting jackets and trousers or shorts, usually in need of mending.



Cơm nước được nấu trên một hỏa-lò than xách tay nhỏ đặt ở trong khoang, hoặc ngoài sàn phía sau lái khi trời tốt.

Food is preparedover a small portable charcoal burner inside the cabin or out on deck aft if the weather is fair.



CHI-TIẾT VỀ ĐÁNH-CÁ

Thuyền NTBC-1 thường áp-dụng kỹ-thuật đánh-cá cửa một thuyền lớ dùng loại lưới mắc dính mang cá. Mắt lưới đan rộng cỡ 1, 27 phân, phía dưới lưới buộc chì, phía trên có những khúc phao tre. Một đầu lưới được buộc vào thuyền, và phần còn lại dài chừng 300 mã được thả xuôi giòng từ một thuyền thúng nhỏ đan bằng tre, đường kính cỡ 1, 2 thước và chiều sâu 6 tấc. Thuyền thúng này quanh một vòng rộng để thả lưới và trở về thuyền. Đoạn cả hai đầu lưới đều được cột vào thuyền, và lưới cùng cá bị mắc được kéo lên thuyền bằng tay.

Bình-thường các thuyền khởi hành từng-đoàn từ bến nhà và trở về trễ hơn sau, hoạt-động thực-sự chừng 6 đến 8 giờ vào việc đánh-cá. Cá bắt được nhiều trong mùa cá chính, từ tháng tư đến

FISHING INFORMATION

NTBC-1 normally utilizes a single-boat, gill net fishing technique. The net has a 1/2 inch mesh weave, weighted at the bottom and buoyed at the top with bamboo sections. One end of the net is secured to the junk and the remainder of the net, which is about 300 yards long, is paid out down current from a small, round, woven bamboo boat. This "dinghy" is approximately four feet in diameter and about 2 feet deep. When setting the net, it makes a large circle, paying out the net and returns to the junk. The ends of the net are then secured and the net with the catch is manually hauled aboard.

Normally the boats will depart as a fleet from their home port at about midnight and return

tháng tám dương-lịch, và đem bán ở chợ cá địa-phương hoặc cho các hãng làm nước mắm. Hết mùa cá, thuyền có thể dùng đi rà tôm. Thỉnh-thoảng thuyền cũng mang theo muối cục để ướp cá bắt được, khi trù-liệu chuyến đi sẽ kéo dài quá một ngày. Đây là biện-pháp độc-nhất được áp-dụng để giữ cá, và ngay biện-pháp này cũng bị bỏ qua nếu cá bắt được tính đem bán để làm nước mắm.

NGUỒN-GỐC VÀ LỊCH-SỬ

Người ta cho là kiểu-mẫu căn-bản loại thuyền NTBC-1 xuất-xứ từ tỉnh Nghệ-An (Bắc-Việt). Người Nam gọi loại thuyền này là "ghe nóc". Tuy đã có từ lâu, song hình-dáng căn-bản loại thuyền này vẫn không thay-đổi trong trí nhớ của thế-hệ ngư-dân hiện-tại. Việc đem thuyền NTBC-1 vào Nam trong mấy năm vừa qua được coi như khởi nguyên cho một loại thuyền mới trong vùng này.

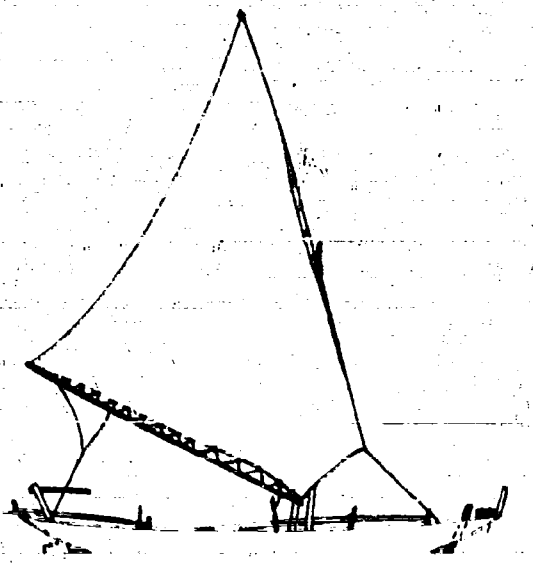
Sau thỏa-hiệp kết-thúc trận-chiến giữa Pháp với Việt-Minh, và phân-đôi Việt-Nam ở vĩ-tuyến 17, nhiều ngư-phủ công-giáo và gia-đình đã di-cư từ Hà-Tĩnh vào Nam bằng một số thuyền NTBC-1 gồm lối 120 chiếc. Việc di-cư này được thúc-đẩy bởi ý muốn trốn khỏi nạn khủng-bố chính-trị và tôn-giáo của Cộng-Sản. Theo báo-cáo hồi tháng 6 năm 1962, số thuyền 120 chiếc trên đã được phân-phối như sau - Đà-Nẵng: 60; Nha-Trang: 30; Phan-Thiết: 30. Chưa có tin-tức nào cho biết tổng-số thuyền NTBC-1 hiện đang sử-dụng tại Bắc-Việt.

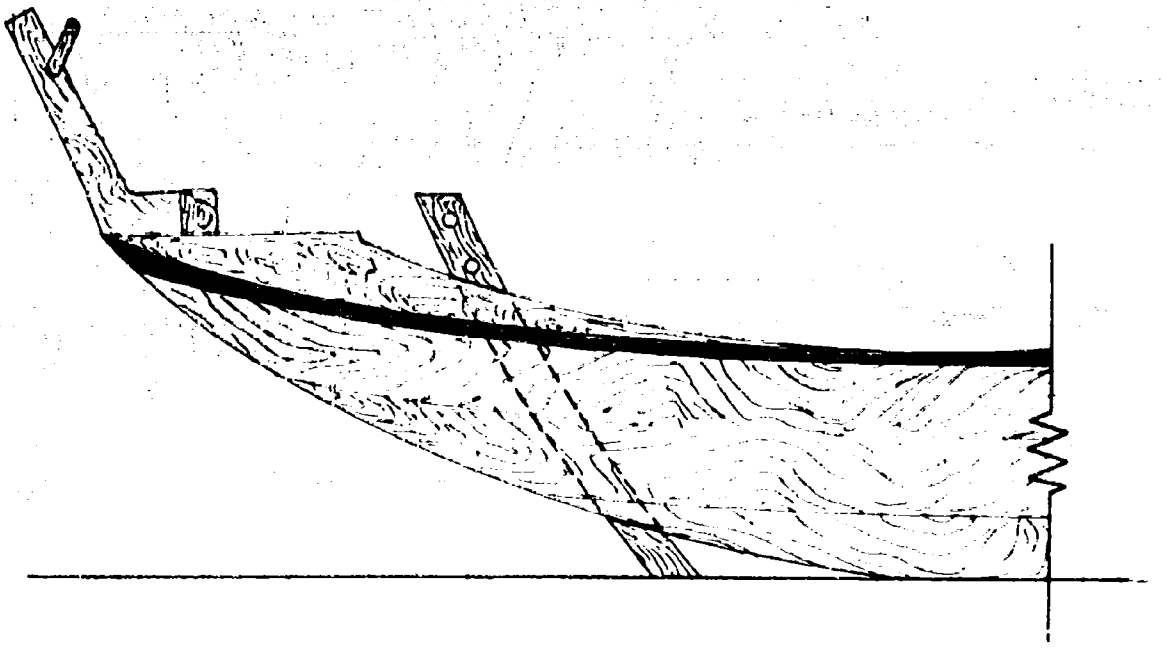
the following noon, with six to eight hours being spent in the actual fishing operation. The catch is largely scad during the main fishing season from April to August and is sold at the local fish market or to a manufacturer of fish oil (nuoc mam). In the off season, the junk may be found trawling for shrimp. Coarse salt is occasionally carried to preserve the catch, when it is anticipated that the fishing trip will last longer than one day. This is the only way of preserving the catch and even this step is not taken if the fish are to be sold for nuoc mam.

ORIGIN AND HISTORY

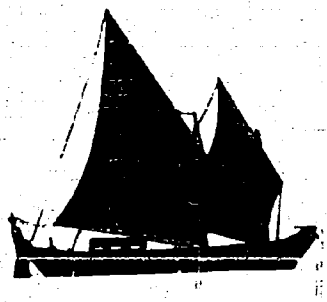
The basic design of the NTBC-1 is believed to have originated in Nghe An Province of North Vietnam. The South Vietnamese call this class craft a "Ghe Noc", meaning "Hunting junk". Although it is very old, the basic design has not changed within the memory of the present generation fishermen. It is believed that the introduction of this type into South Vietnam in recent years constitutes a new type of junk for this area.

After the treaty that ended the war between the French and the Viet Minh and the partitioning of Vietnam at the 17th parallel, many Catholic fishermen and their families migrated in about 120 NTBC-1's from Ha Tinh in the north to South Vietnam. This migration was prompted by the desire to escape Communist political and religious persecution. In June 1962, the original 120 junks were reported to be distributed as follows: Da Nang - 60; Nha Trang - 30; Phan Thiet - 30. No information is available as to the total number currently in use in North Vietnam.

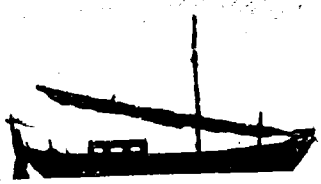


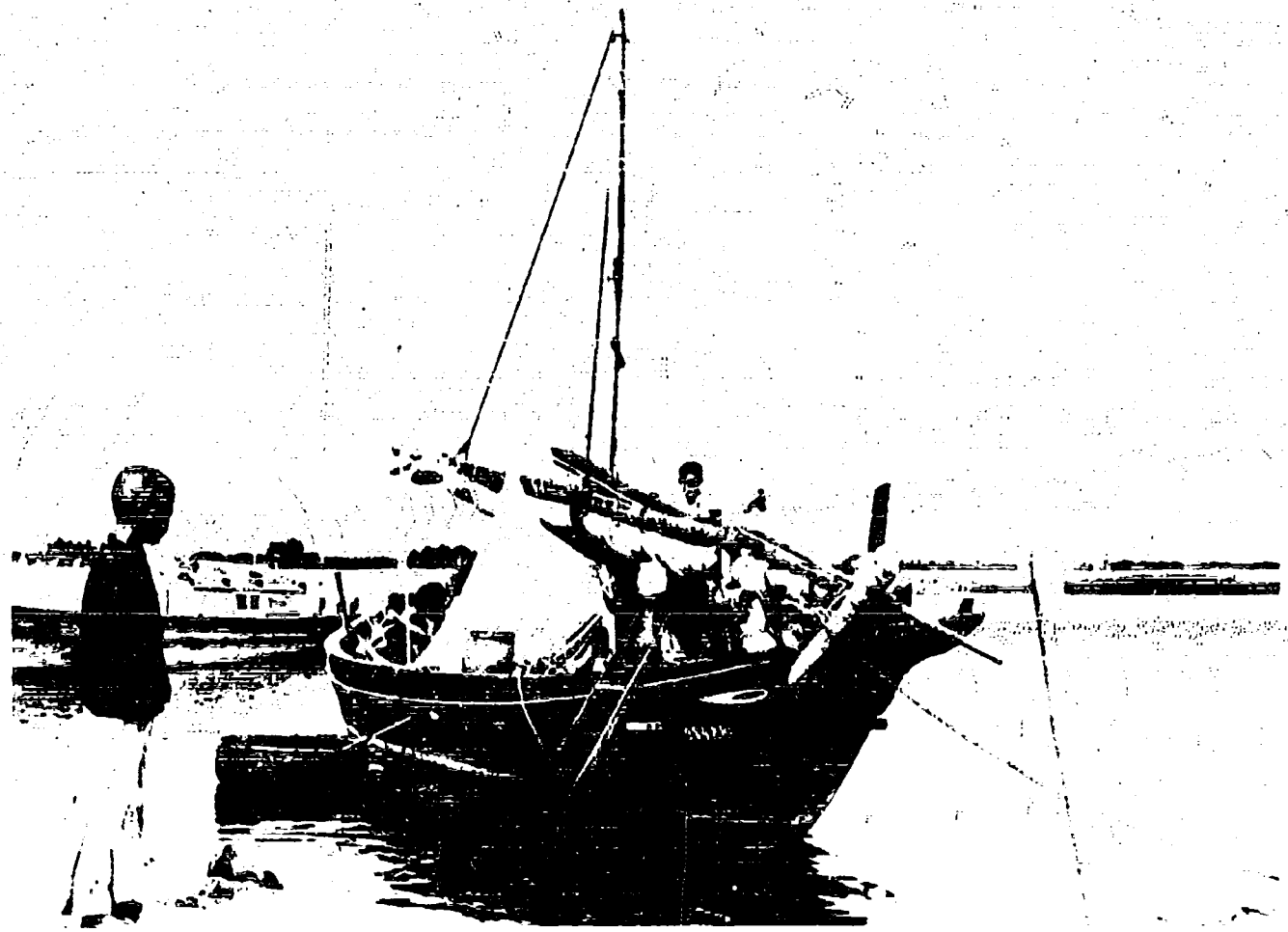


NTBC-1 chi tiết về bánh lái, giá
NTBC-1 stem board detail

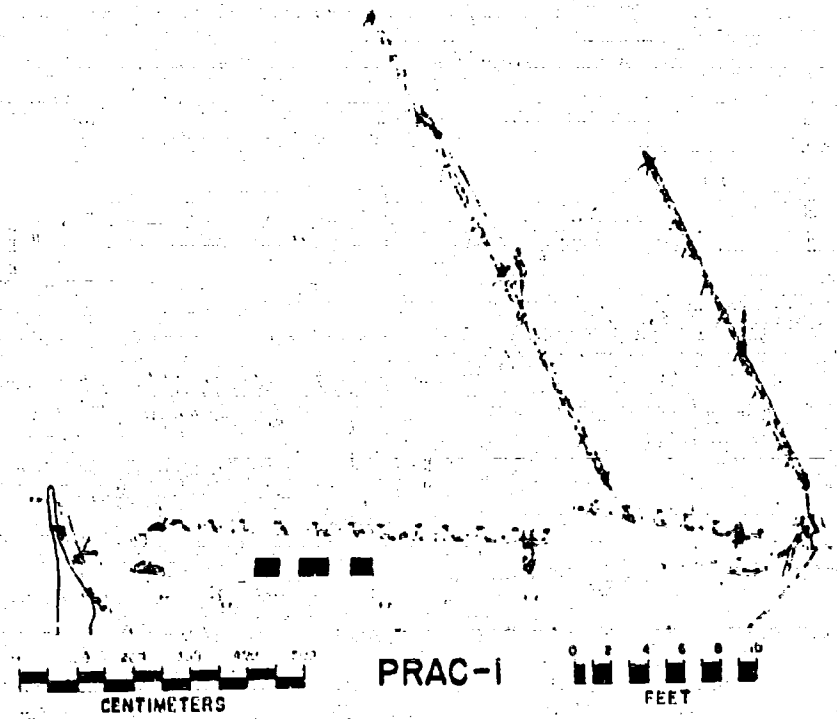


PRAC-1





PRAC - 1



CHIỀU DÀI	1219 CM	LENGTH	40 FT
CHIỀU NGANG	335 CM	BEAM	11 FT
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	42 7 CM	EMPTY	1.4 FT
CÓ HÀNG	82 3 CM	LOADED	2.7 FT
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	85 3 CM	EMPTY	2 8 FT
CÓ HÀNG	45 7 CM	LOADED	1.5 FT
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	640 CM	MAST HEIGHT	21 FT
ĐỘNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU CĂN	TYPE	GASOLINE
SỐ MÃ LỰC	20	HORSEPOWER	20
DUNG TÍCH NHIÊN LIỆU	20 L	FUEL CAPACITY	5 25 GAL
ĐOÀN VIÊN	"	CREW	7

PRAC-I

TỔNG QUÁT

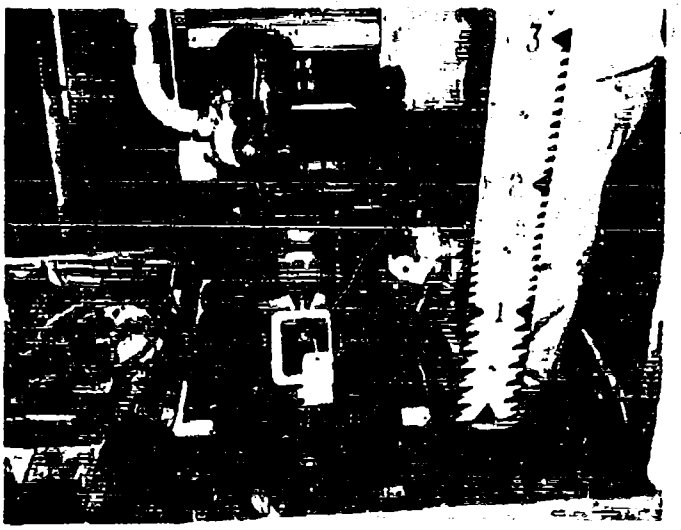
PRAC-I thường xử dụng như một thuyền máy. theo kiểu mẫn chính thí thuyền này là một loại thuyền buồm và chạy rất tốt với một con buồm. Vì những lý do kể trên. PRAC-I được xắp vào loại thuyền dự phòng.

Ở Phan Rang có hơn một trăm thuyền thuộc loại này. Về nguồn gốc của loại thuyền này thì không được rõ, cũng như trường hợp những thuyền cổ điển hay đã được sửa đổi. Tuy nhiên phần lớn những báo cáo địa phương cho rằng kiểu thuyền này xuất xứ ở Phan Rang hay ít nhất cũng là một loại thuyền của tỉnh Phan Rang hàng bao năm qua.

GENERAL

PRAC-I is normally used as a power boat, however, she is primarily a sailing junk in design and apparently performs well under sail. For this reason PRAC-I has been classified an auxiliary.

More than 100 of this type were observed in the Phan Rang area. Although the origin of the type is vague, as is the case with many of the traditional or modified-traditional boats, most local reports indicate that this design is native to Phan Rang, or at least has been a Phan Rang type for many years.



PRAC-I còn là một thí dụ khác để nhấn mạnh về sự gia tăng dần dần của các thứ thuyền máy khi đi từ Quảng trị về phía Nam. Phan Rang nằm vào khoảng giữa vĩ tuyến 17 và ranh giới Cao Miên có rất nhiều xuồng 'bán nhị bản' (half and half) là một thứ thuyền mạnh hơn các thù thuyền dự phòng khác và ở Phan Rang có nhiều thuyền buồm thường hơn thuyền buồm máy.

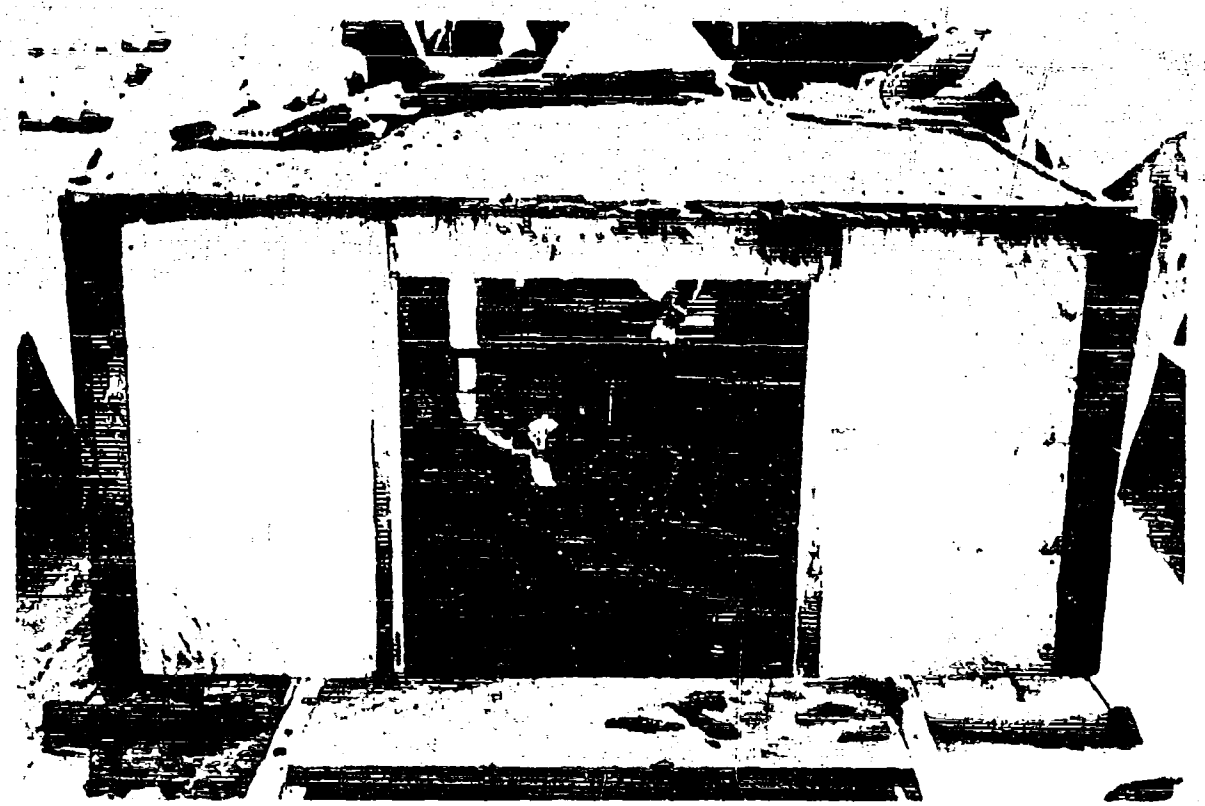
Máy thuyền PRAC-I có lẽ là một loại máy chạy dầu cặn, hiệu DANISH BUKH, 2 máy và 20 mã lực. Được biết máy này tiêu thụ 3 quarts dầu

PRAC-I provides still another example of the gradually increasing emphasis on power boats as one moves South from Quang Tri. Phan Rang, lying about mid-way between the 17th parallel and the Cambodian Border, has large numbers of "half and half" craft which are more power boat than auxiliary, yet more sailboat than motor sailer.

The PRAC-I engine will probably be a Danish Bukh. 2 cylinder, 20 horsepower diesel. Fuel consumption was reported to be about 3 quarts per hour. With the usual 21 quart tank, this boat could

cặn mỗi giờ, như vậy với một thùng xăng tiêu chuẩn chứa được 21 quarts thì thuyền này có thể chạy được trong 7 giờ. Tuy nhiên, như đã được nói rõ trong cuốn sách này thì những con số được lượng của dân chài thay đổi thường xuyên và chỉ được công nhận với sự dè dặt. Hơn nữa, tốt hơn nên đem theo thêm nhiên liệu trong các thùng dự trữ nếu dùng thuyền để đi xa.

cruise for about 7 hours. However, as pointed out often in this book, numerical estimates by fishermen vary widely and should be accepted with caution. For example, it would be a simple matter to carry additional fuel in loose cans if the boat were to be taken on an extended cruise.



Những thuyền gắn máy thường thường có một khoang hình vuông ở trên. Khoang thuyền này rất ít khi dùng để chứa đồ, nhưng mục đích chính là để đặt ở máy.

Boats equipped with an engine normally have a square cabin built over it. This cabin is used for very limited stowage, but its primary purpose is to house the engine.

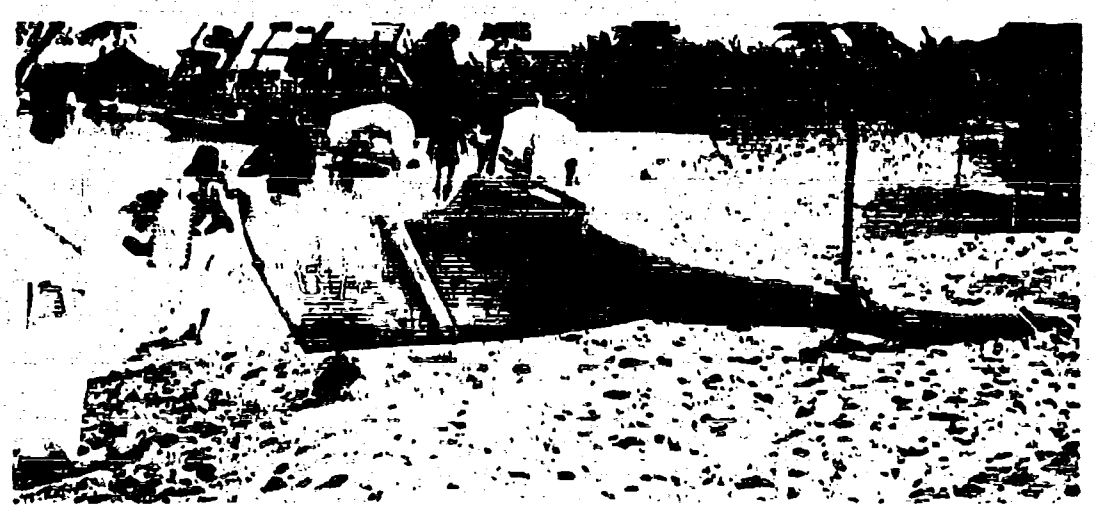


Vỏ thuyền rất đẹp với những đường cong lên tận mũi nhọn và mạn sau bánh lái. Thuyền này là một loại có hai đầu với sự sắp đặt các bởi chèo khác thường. Đó là một sự phối hợp của mạn sau bánh lái có đục lỗm xuống để đặt bởi chèo và các bởi chéo hình bán nguyệt thông thường. PRAC-1 dùng mạn sau bánh lái có đục lỗm xuống để đặt một thanh gỗ có thể lướt lên lướt xuống trong lỗ đục xẩu xuống này và được giữ chặt bằng một cái chốt để có thể xử dụng được ở các vị trí khác nhau. Thanh gỗ này được lắp vào những trục xoay và

The hull of this double-ender boat has graceful lines with a pleasant sheer rising to pointed bow and stern. The unusual rudder arrangement results from a combination of the slotted stern for the rudder post, and the familiar crescent-shaped rudder. PRAC-1 utilizes the slotted sternpost to carry a wooden member which slides up and down in the slot. This wooden member is secured at various positions by a peg, and is fitted with gudgeons. The rudder is also attached there. This unusual arrangement permits the

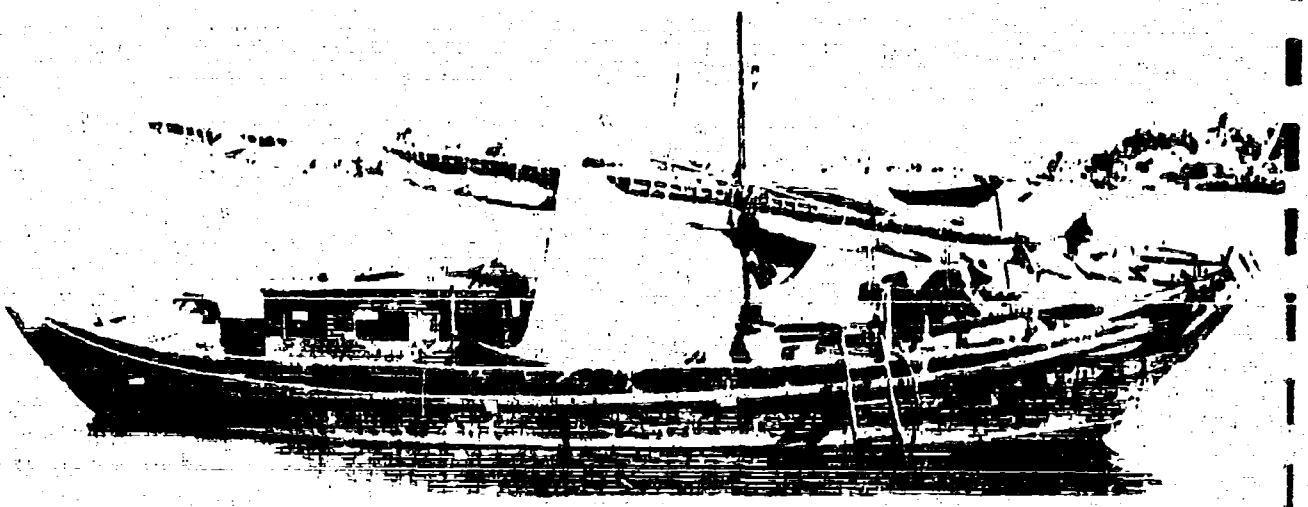
những bởi chèo cũng được gắn trên đó. Sự sắp đặt khác thường này làm cho các bởi chèo có thể được nâng cao lên tùy theo tùy ý muốn để chạy trong vùng nước cạn trong khi đó vẫn giữ được sức mạnh của bởi chèo hình bán nguyệt.

crescent shaped rudder to be raised if necessary for operation in shallow water, while still retaining the greater strength of the rudder.



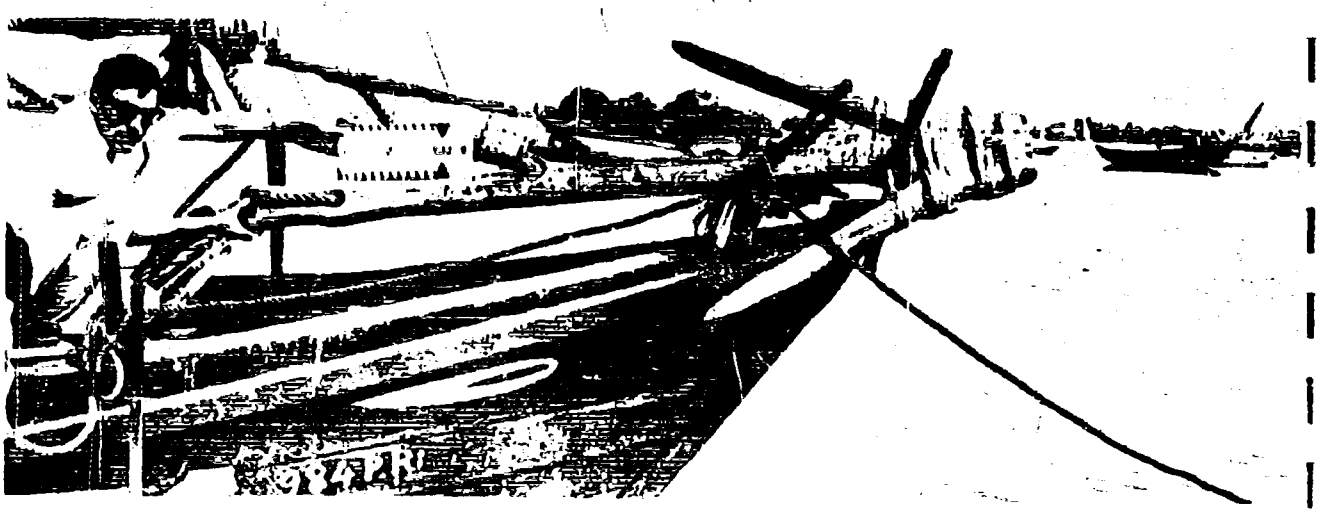
Người ta có cảm tưởng rằng các bởi chèo này đã gây nên nhiều sự khó khăn cho những dân chài địa phương. Điều này rất dễ hiểu vì trong nhiều trường hợp bởi chèo phải dùng để điều khiển ở phía bên trong vùng nước không có sóng với tốc độ rất chậm. Tuy nhiên, bởi chèo phải đủ khỏe để chịu đựng những sự hoạt động liên tiếp ngoài biển cả. Sau hết, một người chèo thuyền phải có thể điều khiển được áp lực trên các bởi chèo ở phía bên bằng cách xử dụng bánh lái đủ dài cho các thuyền lớn hơn. Những bởi chèo liên hệ của PRAC-1 đã giải quyết được vấn đề này.

Rudders seem to give local fishermen considerable trouble since in many cases the rudder must give good lateral control at very slow speeds in calm water, yet still be seaworthy and sturdy enough to withstand continued operation at sea. Finally, lateral pressures on the rudder must be controllable by a helmsman using a tiller of considerable length in the case of the larger boats. The compromise rudder of PRAC-1 appears to be one solution to this problem.



Một đường ván ở lòng thuyền rộng 8 inches chạy từ mũi thuyền tới hành lái cong hơn cả mạn thuyền. Thuyền thường có hai neo cột vào cái 'Nga' hay 'máy thả neo' có chạm trổ hay sơn màu.

A rub strake about 8 inches wide runs from bow to stern, with more sharply accentuated sheer than the gunwale. There are usually 5 thwarts extending outboard of the planking on each side. Two anchors are usually carried, lashed to the "Nga" or "anchor tumbler", which is itself often decorated with carving or paint.



Những mắt trên thuyền này là kiểu của người Annam được chạm nổi lên trên mũi thuyền và có sơn màu.

Eyes on this boat are of the Annamite type, first carved in relief into the bow, then painted.

Buồm là một loại buồm bồn gúc. Khi không xử dụng được cuốn vào cột buồm nhỏ cho tới khi cả cuộn buồm sát chặt vào trục buồm lớn, sau đó đầu trước được cột chặt xuống mũi thuyền. Kỹ thuật này được xử dụng để cuốn mép buồm vì đó là một phương pháp để tháo giây dùng để kéo và hạ buồm dễ dàng và để cuộn vài vòng vào cột buồm. Nên nhớ rằng cách cuộn buồm là một điều mới được áp dụng cho các thuyền buồm của Tây Phương, trong khi đó ở đây lại được coi là một phương pháp cổ điển như chính kiểu thuyền.

Giây dùng để kéo và hạ buồm là loại giây thường sổ qua một lỗ bóng nhẵn được dùng làm cái rốc rách ở đầu cột buồm. Thường có hai giây thừng chằng cột buồm được buộc vào những cái khoen (deadeye) bằng gỗ giữ chặt vào hai cạnh thuyền bằng các giây.

The sail is a lugger. When not in use it is furled by rolling the boom until the roll is snug against the yard, then the forward end is secured down to the stem. This technique is also used to reef the sail, since it is an easy matter to ease the halyard and take a few turns in the boom. It is interesting to note that roller reefing is a relatively new introduction to western sailing boats, while its use here is as old as the design of the boat.

The halyard is conventional, passing through a polished hole serving as a sheave in the masthead. There are normally two wire shrouds, fastened to wooden deadeyes, which are secured to the sides with line.



Vỏ thuyền phần lớn thường được làm bằng gỗ sao, một loại gỗ chắc màu nâu và vàng. Các khung nhỏ được đặt xen lẫn với các khung lớn cách xa nhau chừng hai bộ Anh (feet).

Hulls are most commonly built of sao, a yellow-brown hardwood. Fastenings are usually wooden pegs. Partial frames are alternated with full frames spaced about two feet with the partials in between.

CÁCH LÀM THUYỀN, BẢO TRÌ VÀ SỬA CHỮA

Vật liệu dùng để gắn thuyền này làm bằng những mảnh tre vụn trộn lẫn với nhựa thông đã chế. Một thứ sơn đen đặc được dùng cho lòng và đáy thuyền.

Chân vịt được che bằng một miếng sắt nối dài của sống thuyền. Máy chạy phải quay bằng tay. Những bộ phận kiểm soát được ráp ngay trên máy và điều khiển bởi một nhân viên theo khẩu lệnh của người lái thuyền.

Chỉ cần mang theo một vài dụng cụ căn bản, vì thường thường không bao giờ trù định sửa chữa ở biển. Trong trường hợp máy hỏng thì phải dùng buồm hay cây chèo dài để đem thuyền về bến.

Phần lớn các thuyền này được làm ở tỉnh Ninh Thuận. Thời gian làm một cái thuyền lâu chừng hai tháng và giá chừng 900$ cộng với máy giá chừng 700$.

CÁC ĐẶC TÍNH VỀ XỬ DỤNG

Một sự tương quan giữa các báo cáo của dân chài cho biết rằng PRAC-1 rất ít khi được xử dụng ở ngoài khơi quá 10 hay 12 dặm. Tuy nhiên, điều này khó mà tin được vì vỏ thuyền rất cứng và hình dáng rất thích hợp để chạy ngoài khơi và có thể chứa đủ nhiên liệu để chạy xa khỏi bờ biển. Tuy các dân chài chỉ có một chút hay không có một chút kinh nghiệm nào về nghề hàng hải và rất ít khi chịu học hỏi thêm về luật hàng hải, những những khuyết điểm này của họ đã không gây được nhiều ảnh hưởng đối với loại thuyền khác tương tự khi các thuyền trưởng quyết định thực hiện những chuyến đi xa hơn. Vì vậy người ta có thể hình dung rằng PRAC-1 rất sẵn sàng để xử dụng cho những mục đích khác hơn là để đánh cá tại địa phương trong một khu vực nhỏ bé.

CÁC KỸ THUẬT ĐÁNH CÁ VÀ CÁC TÀI LIỆU LINH TINH

Thuyền này thường đi đánh cá một mình kéo theo một cái lưới được điều khiển bằng tay. Công tác đánh cá thường được thực hiện ban ngày, tuy vậy nếu có nhiều cá chúng ta sẽ thấy các thuyền này hoạt động về đêm nữa.

CONSTRUCTION MAINTENANCE AND REPAIR

Caulking material is shredded bamboo mixed with prepared resin. A heavy black paint is used in the bilges and on the bottom.

The screw is protected by an iron skeg. The engine is started by hand crank. Engine controls are on the engine and are operated by a crewman on verbal command from the helmsman.

A few very basic tools may be carried, however, repairs are normally never attempted at sea. In case of power failure the boat is sailed to port or worked in under sweeps.

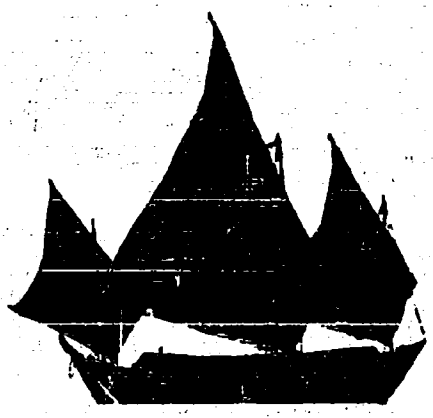
The majority of these boats were reportedly built in Ninh Thuan Province. A normal construction period is two months with a cost of about $900 for the boat, plus about $700 for the engine.

OPERATING CHARACTERISTICS

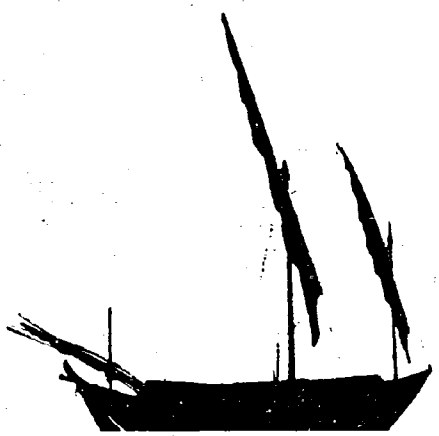
A concensus of reports from fishermen is that PRAC-1 is rarely operated more than 10 to 12 miles to sea. However, this is somewhat difficult to accept since the hull is sturdy, of good shape for open sea work, and could easily carry enough fuel for extend coastal cruising. While crews know little or nothing of navigation, and rarely bother to learn any rules of the road, such shortcomings have little effect on other similar boats when their skippers choose to make long trips. Thus, one might look on PRAC-1 as being readily adaptable to purposes other than local fishing in a very small area.

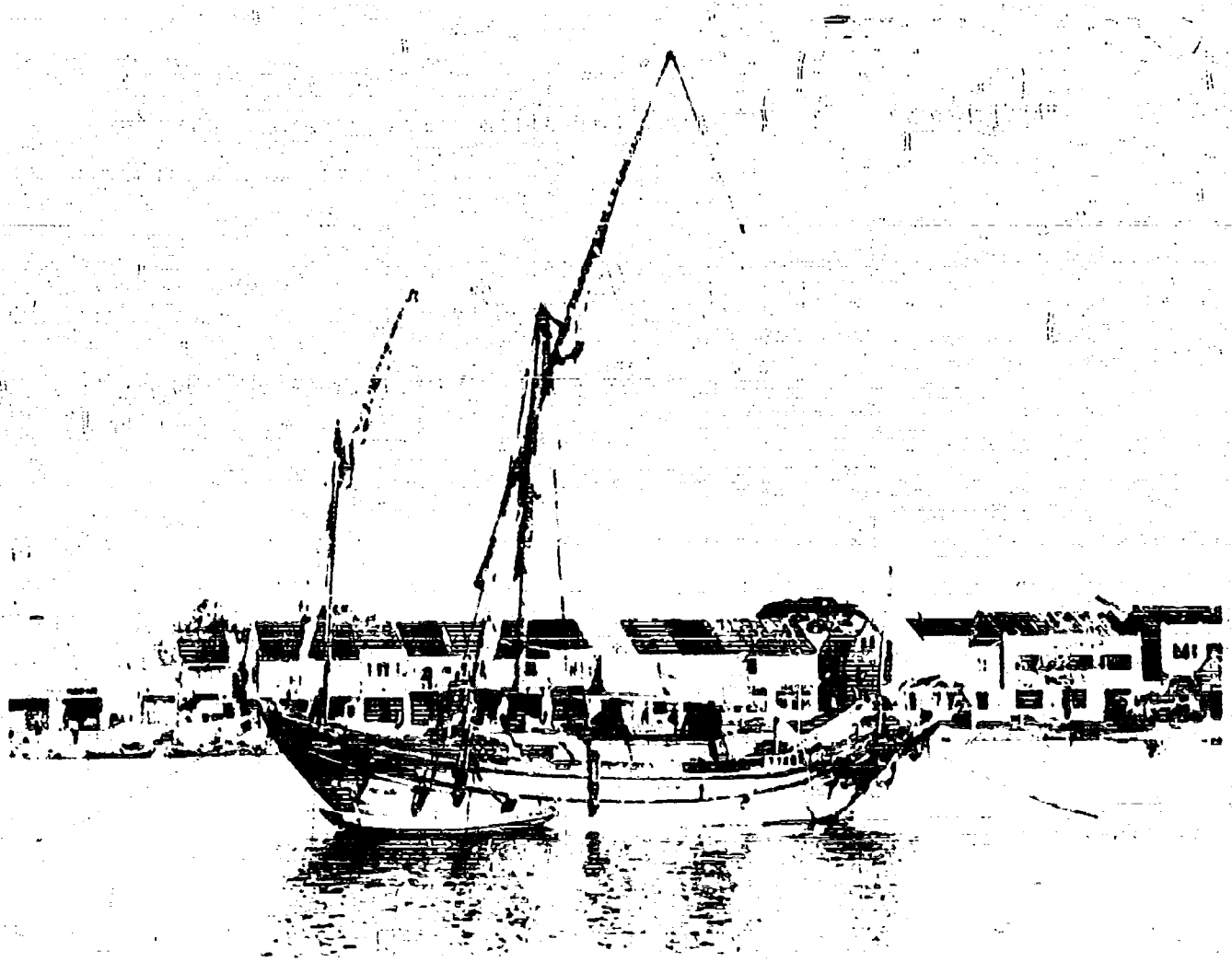
FISHING TECHNIQUES AND MISCELLANEOUS INFORMATION

This boat normally fishes independently, towing a purse net which is handled manually. Fishing is usually done during daylight hours. If the fish are running well it may also be seen working at night.

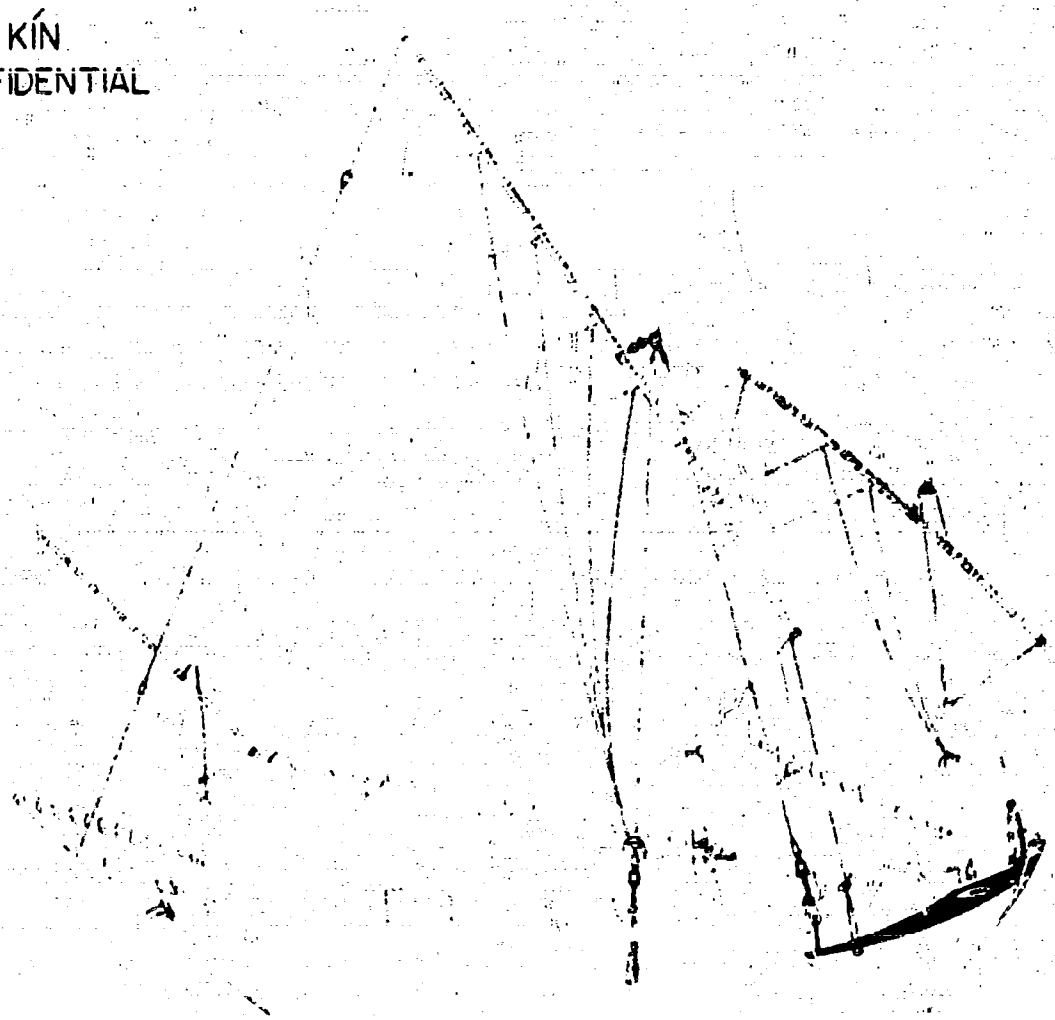


QUBH-1





QUBH-1



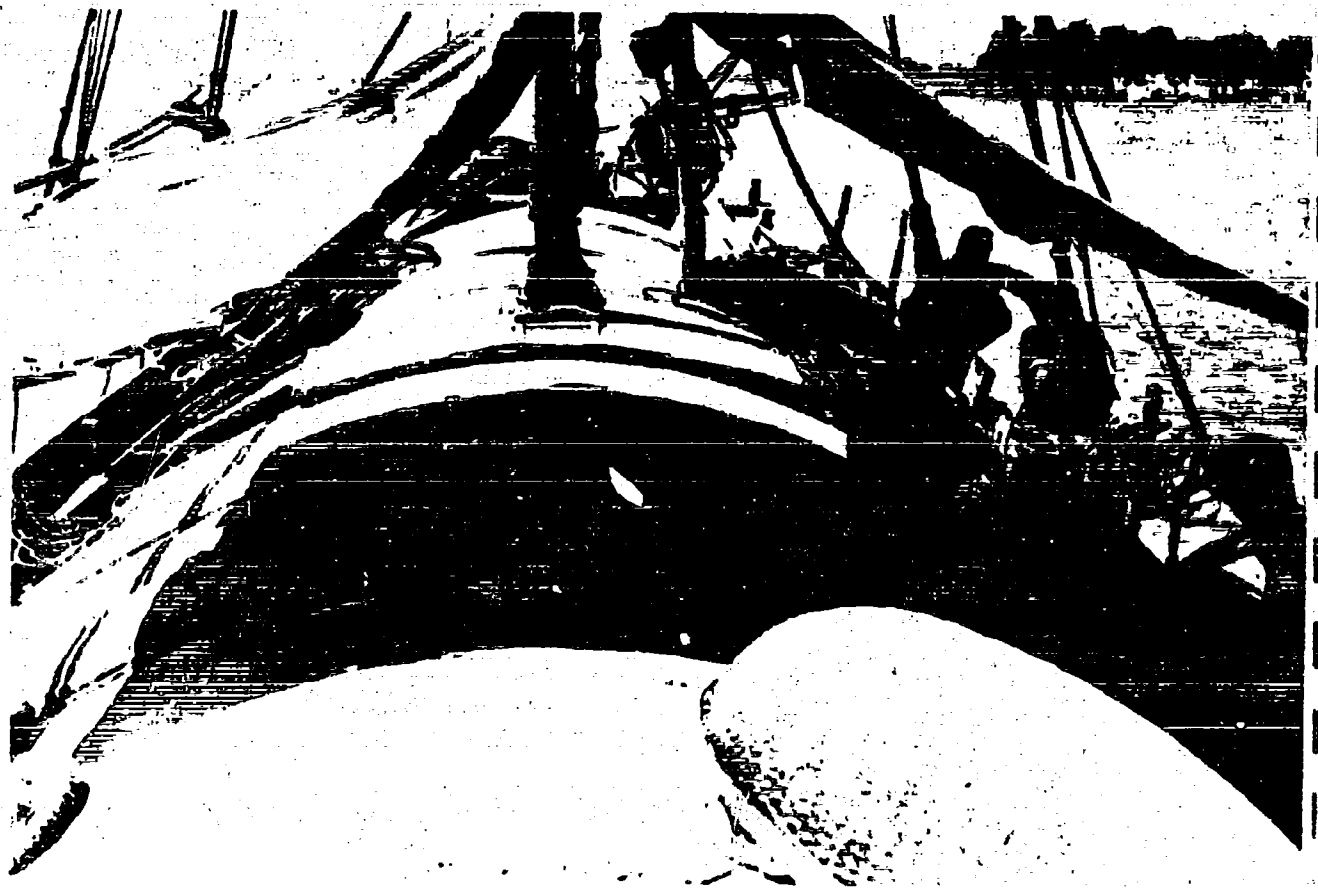
CENTIMETERS

QUBH-1

FEET

CHIỀU DÀI	1463 CM	LENGTH	48 FT
CHIỀU NGANG	274 CM	BEAM	9 FT
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	305 CM	EMPTY	1 FT
CÓ HÀNG	518 CM	LOADED	1 7 FT
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	134 1 CM	EMPTY	44 FT
CÓ HÀNG	112 8 CM	LOADED	3 7 FT
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	1158 CM	MAST HEIGHT	38 FT
ĐOÀN VIÊN	8	CREW	8

QUBH-I



ĐẠI CƯƠNG

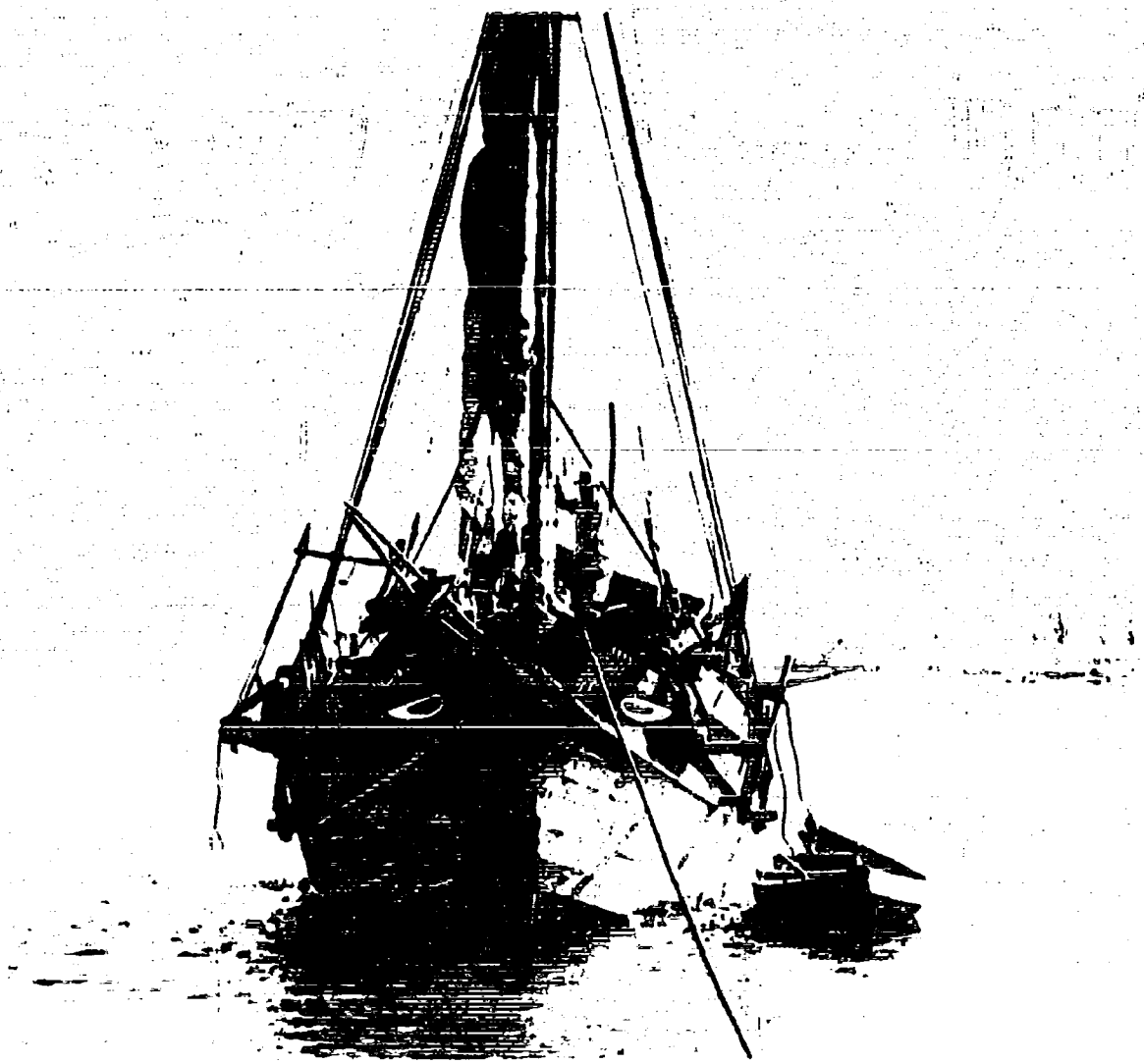
Thuyền QUBH-I là loại hải thuyền chở hàng có ba cột buồm không bao giờ thấy có gắn máy. Trên mặt thuyền hoàn toàn là 'boong' và có một khoang thuyền bằng tre đan dài chừng 36 tấc Anh (gần 8m) chạy từ cột buồm mũi về phía lái và từ mạn bên nọ sang mạn bên kia. Thuyền có ba hầm chứa trong đó thường thấy chở muối, nước mắm, dây thừng sợi dừa, trái dừa và đồ vật giữ cho thuyền được thăng bằng. Thuyền QUBH-I có một cột buồm sau lái (đặc điểm của thuyền VN) có thể tháo hạ để ra ngoài mạn thuyền hoặc bên tả hoặc bên hữu. Thuyền không có đèn khi hải hành và cũng không có dụng cụ hải hành, tín hiệu hay truyền tin.

Thuyền QUBH-I có mạn cao nên có một hình bóng để phân biệt.

GENERAL

QUBH-I is a three-masted cargo junk which is rarely if ever equipped with an engine. She is completely decked and has a cabin of woven bamboo about 26 feet long which extends from the foremast aft and from gunwale to gunwale. There are three holds in which the customary cargo of salt, fish sauce, coconut fiber line, coconuts and ballast is carried. QUBH-I has the conventional Vietnamese mizzenmast which may be stepped outboard of the gunwale on either the port or starboard quarter. No running lights are carried nor is there any navigation, signalling, or communications equipment.

QUBH-I's high freeboard gives her a distinctive silhouette.

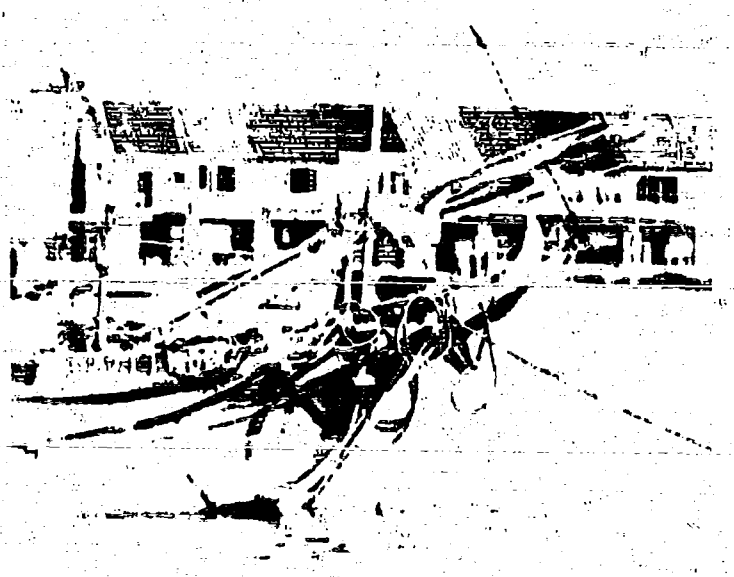


KIẾN TẠO VÀ TU BỔ

Thuyền QUBH-1 được đóng tại QUI NHƠN, tỉnh BÌNH ĐỊNH, với chi chừng 116,800$ và thời gian đóng chừng hai tháng. Vỏ thuyền làm bằng loại gỗ nặng, rắn và màu xám, cánh buồm bằng sợi dừa đan và dây để cột cột buồm vừa bằng thép và sợi gai. Dây căng buồm bằng sợi gai.

CONSTRUCTION AND MAINTENANCE

QUBH-1 junks are built in Qui Nhon, Binh Dinh Province, at a cost of approximately $1,600, taking about two months. Hulls are made of a heavy gray colored hardwood, the sails are of woven coconut palm fiber, and the standing rigging is a mixture of hemp and wire. Running rigging is of hemp.



Bánh lái là một vật to bằng gỗ điều khiển bởi một cột bánh lái.

Thuyền thường mang bốn mỏ neo làm bằng gỗ nặng và rắn, mỗi mỏ neo có giây thừng gai dài chừng 350 tấc Anh (75m). Ván vỏ thuyền ghép chặt vào nhau bằng mộng gỗ và đinh sắt. Vỏ thuyền được sảm với một chất chộn lẫn sơ dừa và nhựa. Cột buồm chính được giữ chắc bởi hai dây chạy từ đỉnh cột xuống mỗi mạn thuyền; cột buồm mũi được giữ chắc bởi một giây xuống mỗi mạn thuyền và một dây cột phía trước. Cột buồm sau lái không cột dây.

Thuyền này không dùng vật gì để giữ cho vỏ khỏi bị hà (mối), nên cần phải tu bổ luôn luôn. Muốn tu bổ, thuyền được kéo lên bờ khi nước to, và đáy được cạo sạch. Vì vỏ thuyền không được giữ cho khỏi mọt gỗ và các con hà hay các con gì khác ở biển làm hư gỗ, nên ván đáy thuyền phải thay độ chừng bốn năm một lần.

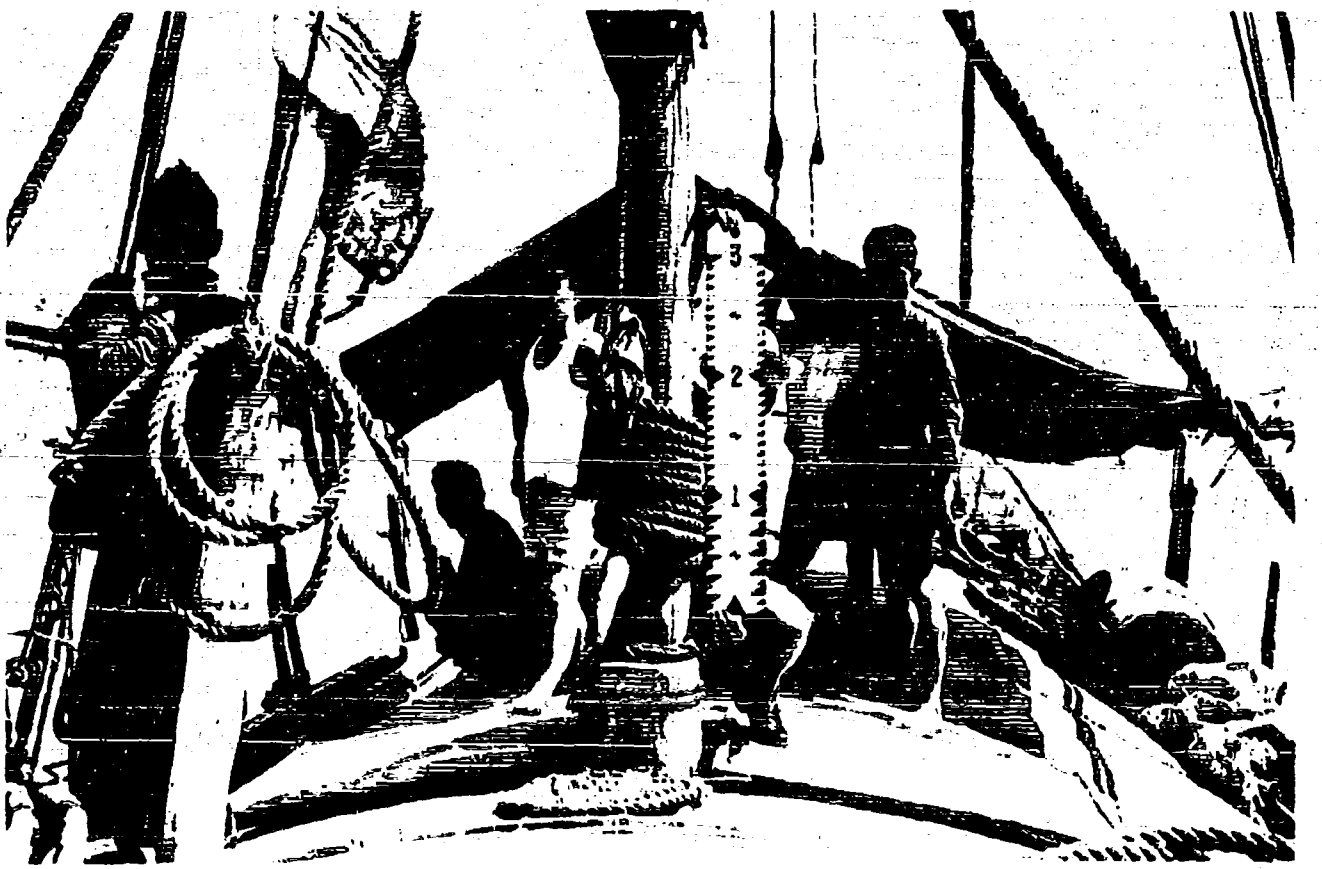
Các cột buồm được thay chừng 5 năm một lần và các cánh buồm được thay hàng năm. Các dây căng buồm được thay mới ít nhất một năm một lần. Khi thuyền đang chạy ngoài biển mà bị rách buồm, thì buồm được vá lại bằng lá dừa đan. Sự tu bổ một thuyền QUBH-1 hàng năm phí tổn chừng 23$.

The rudder is a massive wooden affair controlled by a tiller.

Four anchors made of a heavy, hard wood are normally carried with about 250' of hemp line for each. Hull planking is fastened with wooden pegs and iron spikes. The hull is caulked with a mixture of coconut fiber and resin. The main mast is secured by two shrouds from the masthead to each gunwale; the foremast by one shroud to each gunwale and a forestay. The mizzenmast is not stayed.

No anti-fouling material is used on the hull thus requiring frequent maintenance. For this work the junk is beached at high water and the bottom scraped. Since the hull is not protected from woodworms, bivalves, or other marine life, the bottom planking must be renewed at approximately four year intervals.

The masts are replaced about every five years and the sails are renewed yearly. All running rigging is renewed at least once a year. Damage to the sails, incurred while the junk is at sea, is repaired by patching with woven coconut palm leaf. Maintenance costs for a QUBH-1 run about $320 per year.



TIN TỨC VỀ HOẠT ĐỘNG CỦA THUYỀN

Thuyền QUBH-1 hoàn toàn là một thuyền chở hàng. Hai tháng một lần thuyền này chở hàng từ QUI NHON ra ĐA NANG, một lộ trình 185 dặm (chừng 300 cs), mất ba ngày. Hàng chở được 20 tấn thường gồm có muối, nước mắm, dây sợi dừa và dừa trái. Chuyến về thuyền không chở hàng gì có người đồ vật giữ cho đầm thuyền.

Được biết các hải thuyền loại này thường chạy dọc theo bờ biển xuống cửa sông Cửu-Long, rồi chạy ngược giòng sông này lên ranh giới VN và Cam-Bốt. Vì vậy tuy khu vực hoạt động thông thường của thuyền này là ở ngoài Trung phần VN, nhưng người ta cũng gặp nó ở dọc theo toàn thể bờ biển Nam phần và ở trên sông Cửu Long nữa.

OPERATING INFORMATION

QUBH-1 is used exclusively as a cargo-carrier. She makes bi-monthly hauls from Qui Nhon to Da Nang, a distance of 185 miles, taking three days. Her 20 ton cargo normally consists of salt, nuoc mom (fish sauce), coconut fiber line, and coconuts. The return trip is made in ballast.

Junks of this class have been known to make voyages to Cambodia sailing down the coast to the mouth of the Mekong, then up that great river to the Cambodia-Vietnam border. Thus, while QUBH-1's most common operating area is the central coastal region of South Vietnam, she may also be encountered along the entire coastline of South Vietnam and in the Mekong River.



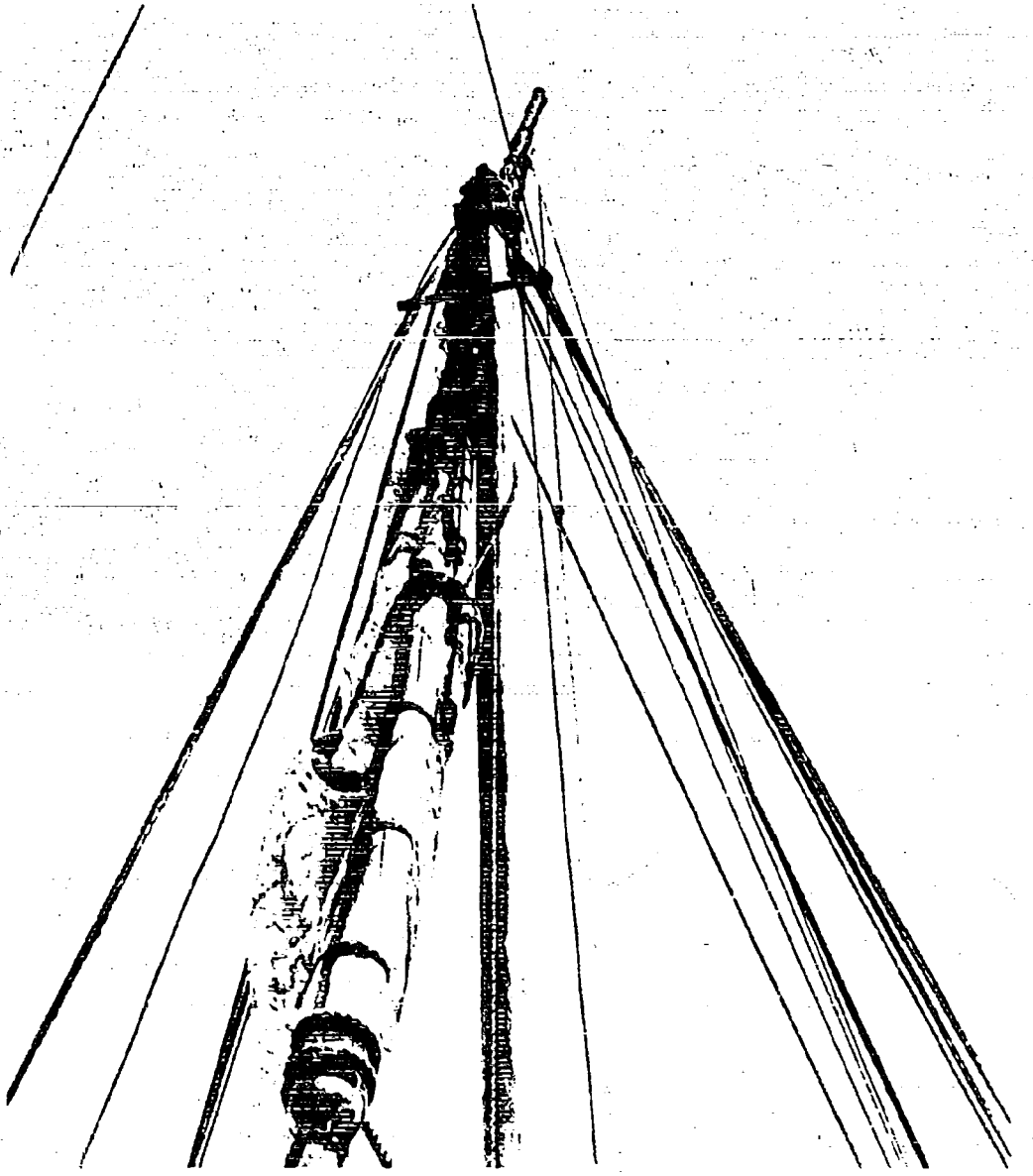
QUBH-1 fresh water stowage

Vì thuyền không có dụng cụ hải hành, nên ít khi chạy ra khỏi tầm trông thấy đất liền, thường ở cách bờ từ 5, 6 đầm (trên 9 cs.) và lấy các vật ở bờ làm chuẩn đích. Thuyền thường mang theo đủ thức phẩm dùng trong 5 ngày kể cả 30 ga-lông (120 lít) nước ngọt để uống. Khi không chở hàng, thuyền chở các thúng lớn đựng bùn hoặc đất để giữ cho đầm thuyền.

Thuyền chỉ kéo lên bờ khi nào cần ta bổ ở đáy.

Since no navigation instruments are carried, this junk rarely goes beyond the sight of land, usually staying from 5 to 6 miles off-shore and piloting by known landmarks. Sufficient provisions for 5 days including 30 gallons of potable water are usually carried. When not loaded she carries ballast in the form of mud or dirt in large baskets.

QUBH-1 is beached only when work on the bottom is necessary.

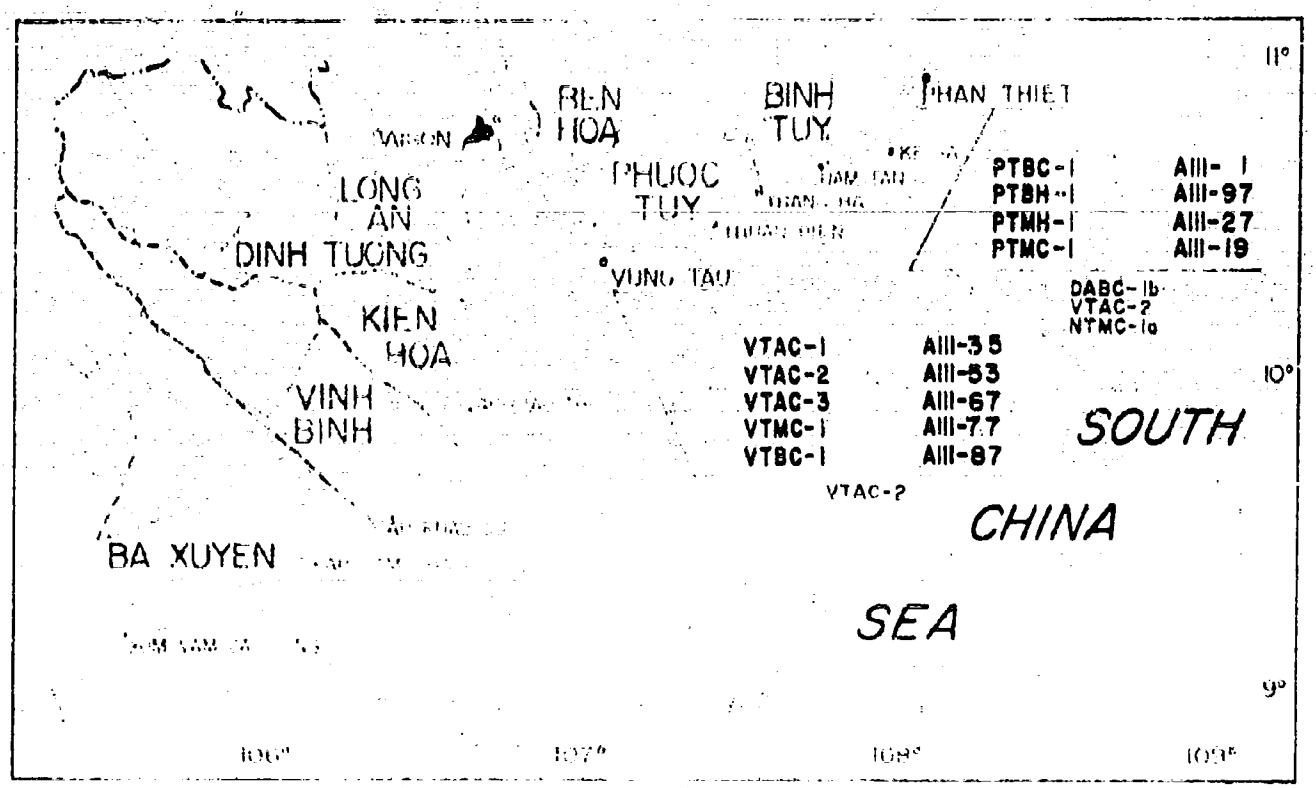


GỐC TÍCH VÀ LỊCH SỬ

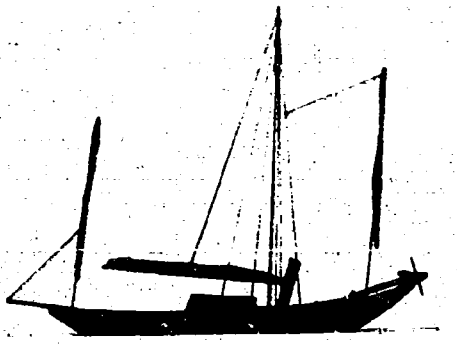
Gốc tích kiểu thuyền QUBH-1 có lẽ ở QUI NHƠN. Không biết là loại thuyền này được đóng từ bao giờ; tuy nhiên, các thủy thủ hiện giờ cho biết theo như trí nhớ của họ thì không có sự thay đổi nào đáng kể về hình kiểu thuyền này cả.

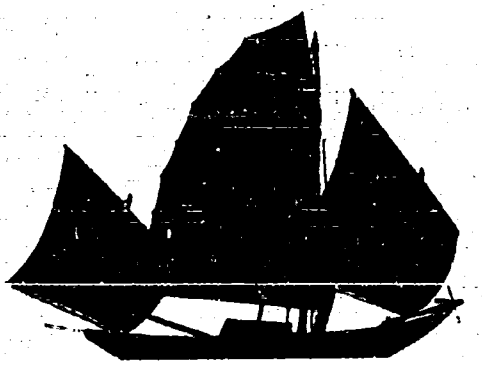
ORIGIN AND HISTORY

The design of the QUBH-1 probably originated in Qui Nhon. It is not known when this type of craft was first built; however, there has been no significant change in the design within the memory of the present-day operators. Her local name is "Ghe Bau" or "Ghe Buon" which means "cargo carrying junk".



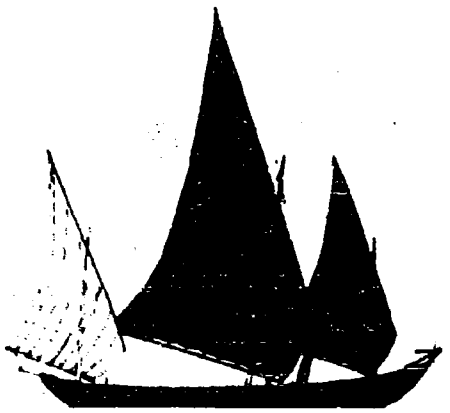
BẢN-ĐỒ GHI NGUỒN GỐC CÁC LOẠI THUYỀN
TYPE LOCATION MAP



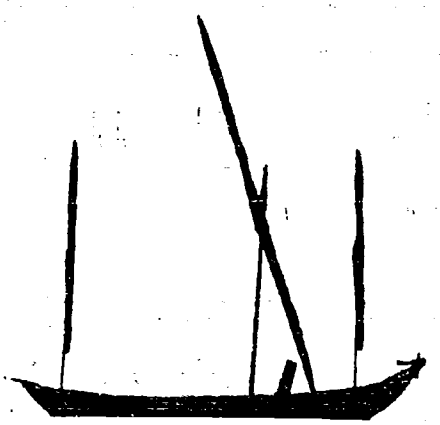


PTBC-1a

PTBC-1



PTBC-1b



PTBC-1

ĐẠI CƯƠNG

Hải thuyền PTBC-1 là một loại hải thuyền của người di cư đang hoạt động ở vùng Phan Thiết. Thứ Hải thuyền này chỉ thấy ở miền Nam sau năm 1954 khi chia đôi hai miền Nam Bắc, có nhiều người di cư từ Hà Tĩnh, Quảng Bình chạy trốn cộng sản vào miền Nam. Đi theo họ có cả các người chuyên môn đóng thuyền và chẳng bao lâu hải thuyền loại PTBC-1 thấy bắt đầu hoạt động bởi các người di cư ở Phan Thiết. Chừng độ 200 hải thuyền PTBC-1 hoạt động ở vùng Phan Thiết trong tháng Sáu Năm 1962.

GENERAL

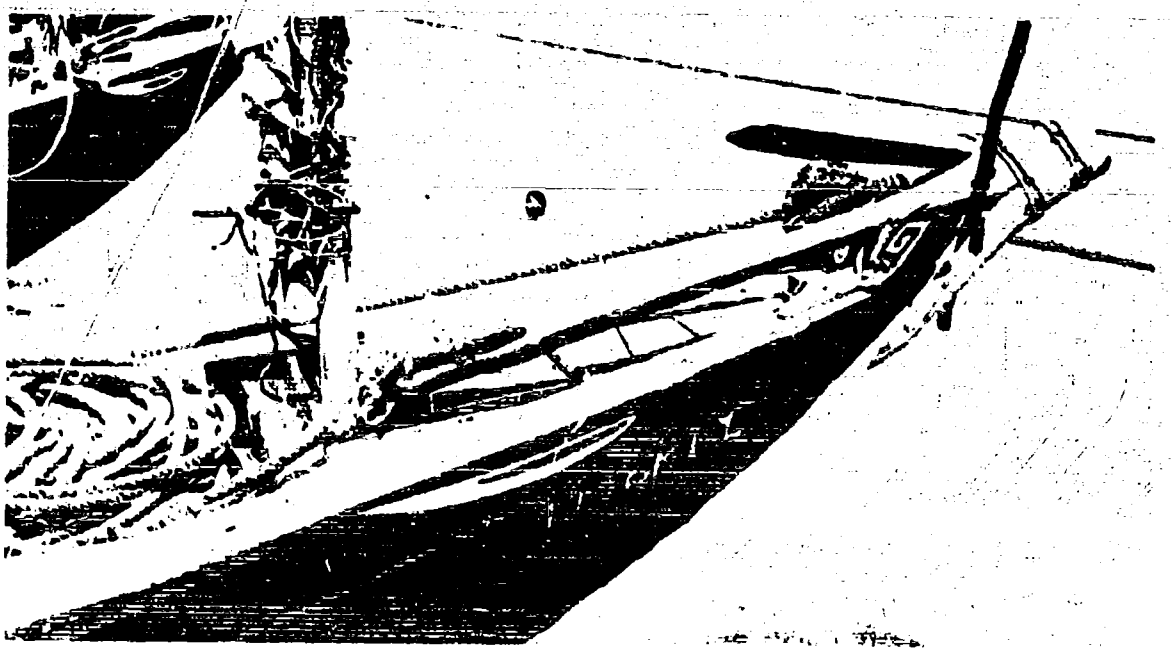
The PTBC-1 is a class of refugee junk which operates in the Phan Thiet area. This type of junk was not often seen in the south until after the partitioning of North and South Viet Nam in 1954 when many refugees from Ha Tinh, Quang Binh Province, fled to the south to escape communist domination. The refugees brought their own boat builders with them and soon junks of the PTBC-1 class were operating from the refugee communities in Phan Thiet. About 200 PTBC-1 class junks were operating in the Phan Thiet area in June 1962.



PTBC-1a [illegible]
PTBC-1a with [illegible] main sail

Kiểu mẫu căn bản của các hải thuyền PTBC-1 đều như nhau nhưng có thể phân biệt được hai loại khác nhau trong phạm vi loại thuyền này. Hai loại khác nhau này gọi là PTBC-1a và PTBC-1b. Cả hai đều có thể mang ba cột buồm và ba lá buồm nhưng thường thường người ta chỉ thấy có lá buồm giữa và lá buồm trước còn cột buồm lái thì thường không được kéo lên. Một miếng gỗ rộng trung tâm để giữ cho thuyền được thăng bằng đặt ở phía trước cột buồm chính giống như cái bánh lái, có thể nâng cao lên được bằng tay khi gặp chỗ nước cạn.

The basic design of the PTBC-1 class junks is the same, but two distinctly different variations can be distinguished within the class. These types have been designated PTBC-1a and PTBC-1b. Both types can carry three masts and sails, but they are most commonly seen with only the mainsail and foresail set and the mizzen mast unstepped. A large wooden centerboard is located forward of the mainmast which, like the rudder, can be raised by hand in shallow water.



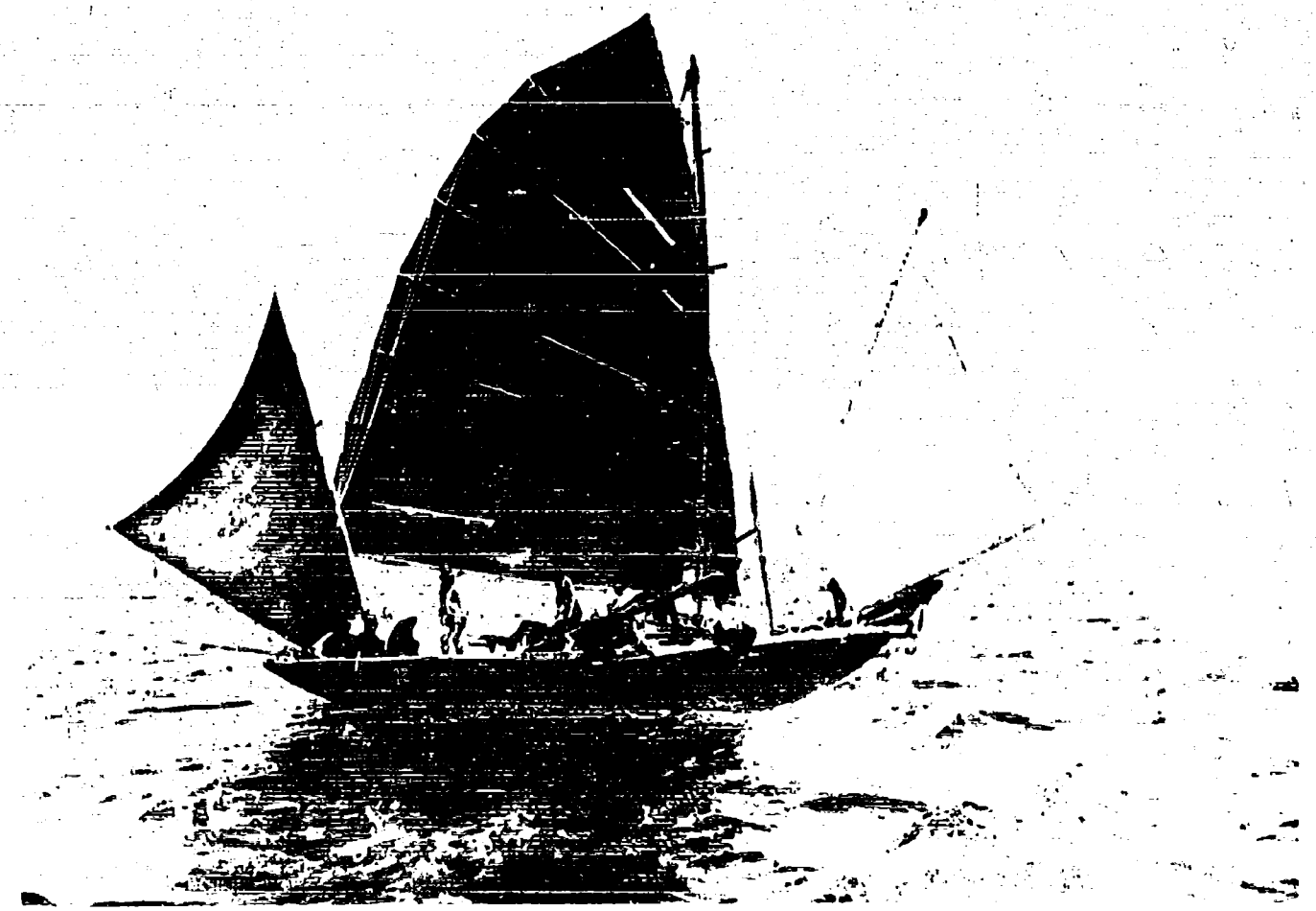
PTBC-1 Mũi
PTBC-1 Bow

Một số ít hải thuyền thuộc cả hai loại trên được trang bị bằng động cơ. Các động cơ này nhỏ và chỉ dùng cho thêm tốc độ. Hình thể của vỏ thuyền và hệ thống buồm của loại có gắn động cơ và loại không gắn động cơ đều giống nhau và chỉ khi nào tới gần để xem xét mới thấy loại nào có gắn động cơ.

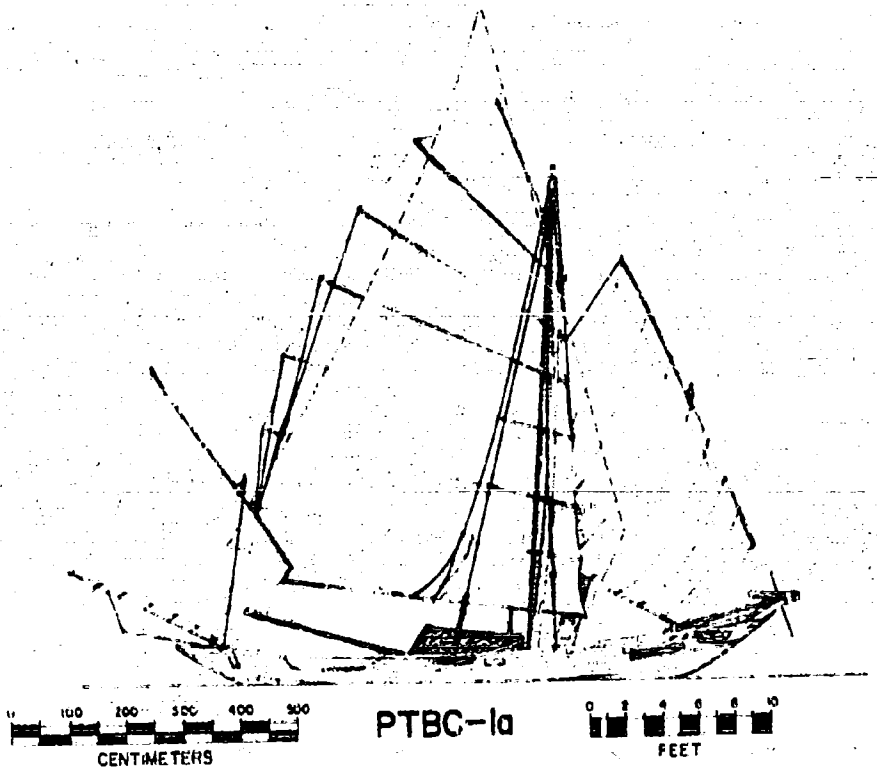
Hải thuyền PTBC-1 thường thường buổi tối có thắp một đèn dầu lửa, nhưng không thấy có đèn hải hành. Những hải thuyền này không mang các dụng cụ hải hành, tín hiệu hay liên lạc và cũng không tuân theo luật lệ lộ trình nào.

A few junks of both types are motorized. The motors are small and serve only as auxiliaries. The configuration of the hull and the sail plan are the same in both the motorized and unmotorized versions, and only a close inspection will reveal whether a particular junk is motorized.

PTBC-1's usually show a kerosene lamp after nightfall, but running lights are not displayed. They do not carry navigation, signalling, or communications equipment and do not observe any rules of the road.

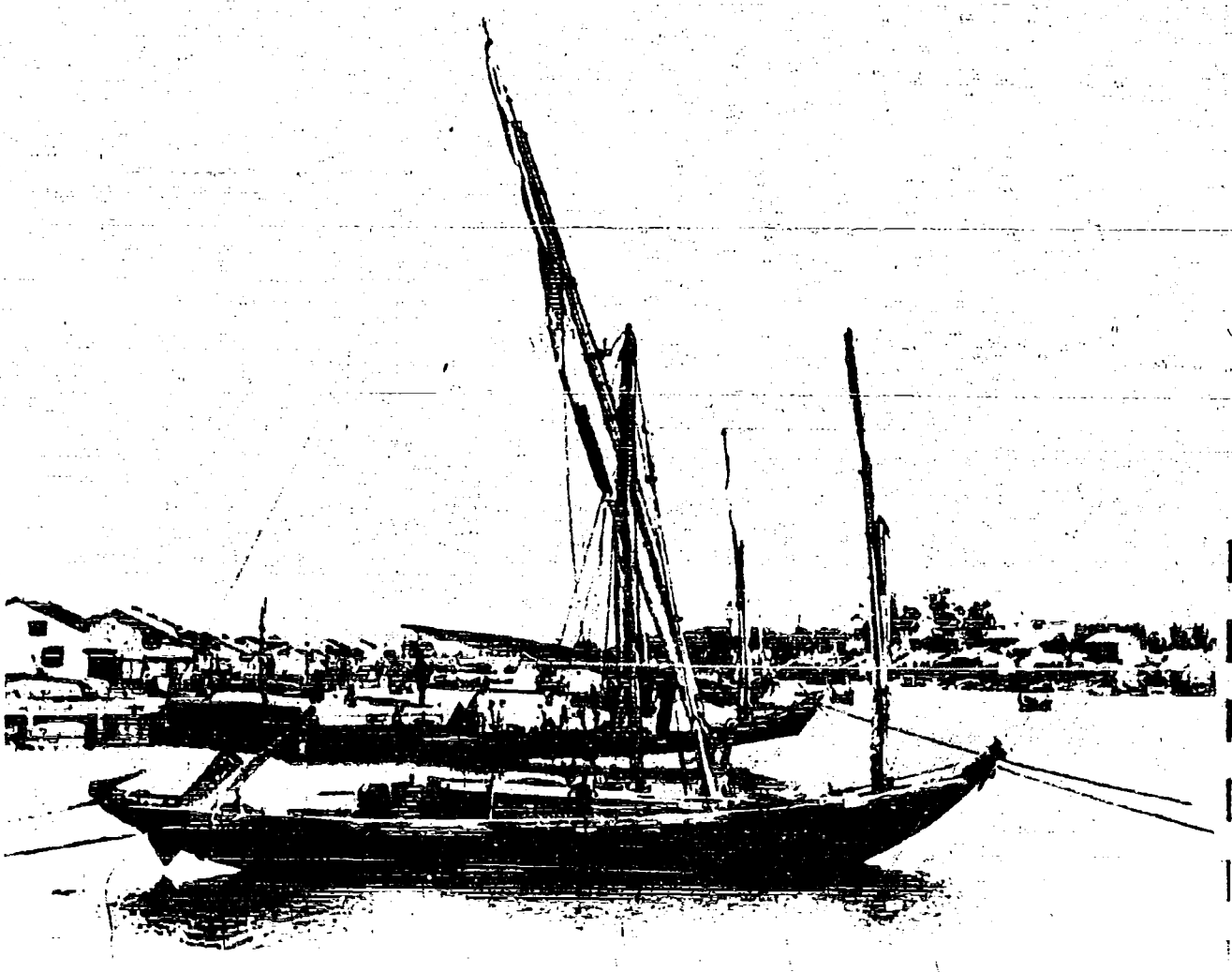


PTBC-1a



CHIỀU DÀI	1006–1646 CM.	LENGTH	32.8–42.0 FT.
CHIỀU NGANG	250–375 CM.	BEAM	8.2–12.6 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	39.6–54.9 CM.	EMPTY	1.25–1.8 FT.
CÓ HÀNG	60.0–78.2 CM.	LOADED	2.0–2.6 FT.
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	60.0–78.2 CM.	EMPTY	2.0–2.6 FT.
CÓ HÀNG	39.6–54.9 CM.	LOADED	1.25–1.8 FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	853.4 CM.	MAST HEIGHT	28.0 FT.
ĐOÀN VIÊN	10	CREW	10

PTBC-1a

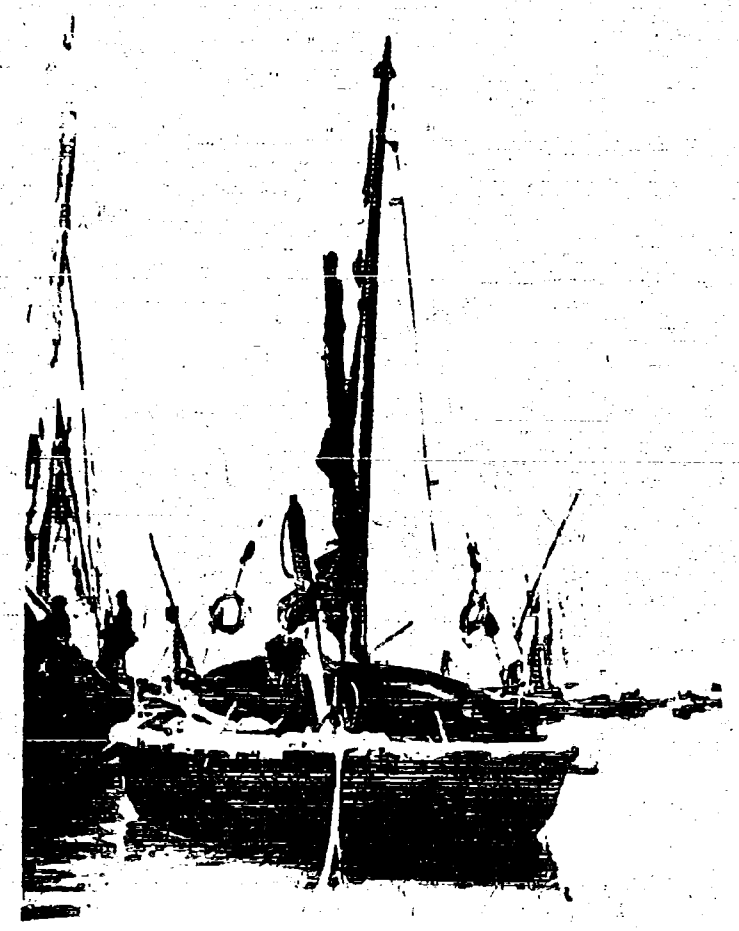


CHI TIẾT ĐẠI CƯƠNG

Hải thuyền PTBC-1a khác hải thuyền PTBC-1b về nhiều đặc tính. PTBC-1a có một cái khoang ở giữa có mái bằng gỗ hay tấm bằng tre hình cong dốc thoai thoải xuống hai bên mạn thuyền và một bếp nấu bằng than ở phía sau mạn lái.

GENERAL INFORMATION

Several features of the PTBC-1a distinguish it from the PTBC-1b. The PTBC-1a has a cabin amidships with a wooden or woven bamboo top which slopes down to the gunwales.



Tỷ lượng giữa bề ngang với phần nổi của hải thuyền này thấp hơn loại PTBC-1b, đặc biệt khi nhìn ở phía mũi hay lái.

Lá buồm chính thường thường bằng vải và theo kiểu ngoài Bắc có 7 sống ngang bằng tre, nhưng loại PTBC-1a thường cung có lá buồm chính hình bốn góc kết bằng lá dừa. Lá buồm mũi và lái thường cũng hình bốn góc làm bằng lá dừa. Vỏ của loại PTBC-1a màu đen do sự đốt lá cây hàng tháng ở dưới gầm thuyền cho thuyền khỏi hà, như vậy thuyền ám đen từ dưới bụng lên tới bờ hại mạn thuyền. Người địa phương đặt tên loại thuyền này là Bo-Lo, một cái tên đặc biệt khó mà dịch sang Anh ngữ được.

The ratio of the beam to the freeboard is less, giving the PTBC-1a a lower, beamier appearance than the PTBC-1b, particularly when viewed from the bow or stern.

The mainsail is usually canvas and of the northern design with seven full-length bamboo battens, but PTBC-1a junks also often have a lugger mainsail made of woven coconut palm leaf. The foresail and mizzen normally are luggers made of woven palm leaf. The hull of PTBC-1a is black as a result of the monthly burning of tree leaves under the hull which chars the wood from the bottom to the gunwales. The local Vietnamese name for this type is Bo Lo, a proper name which defies English translation.

KIẾN TẠO VÀ TU BỔ

Loại PTBC-la hiện đang được đóng ở Phan Thiết, tỉnh Bình Thuận. Thời gian kiến tạo chừng độ 4 tới 6 tuần với giá 1,100 đến 1,400 Mỹ Kim. Một thứ gỗ rắn màu xám được dùng làm vỏ thuyền. Tất cả những giây giữ cột buồm đều bằng giây thép còn các giây kéo buồm làm bằng giây sơ dứa. Cột buồm chính có bốn giây thép giữ chắc đi từ trên đầu cột buồm xuống hai bên bờ mạn thuyền. Cột buồm mũi và lái không cột bằng giây. Các giây giữ cột buồm hai năm thay một lần, các lá buồm bằng lá dứa hay bằng vải bạt, các giây kéo buồm được thay mới ba tháng một lần.

CONSTRUCTION AND MAINTENANCE

PTBC-la is currently built at Phan Thiet, Binh Thuan Province. Construction time is about four to six weeks at a cost of $1,100 to $1,400. A gray colored hard wood is used for the hull. All standing rigging is made of wire and manila line is used for the running rigging. The mainmast has four wire shrouds running from masthead to the gunwales. The foremast and mizzen are not stayed. The standing rigging is replaced about every two years and the woven coconut palm leaf or canvas sails renewed as well as all running rigging are replaced every three months.



PTBC-la xây cất phía dưới
PTBC-la under construction

Best Available Copy

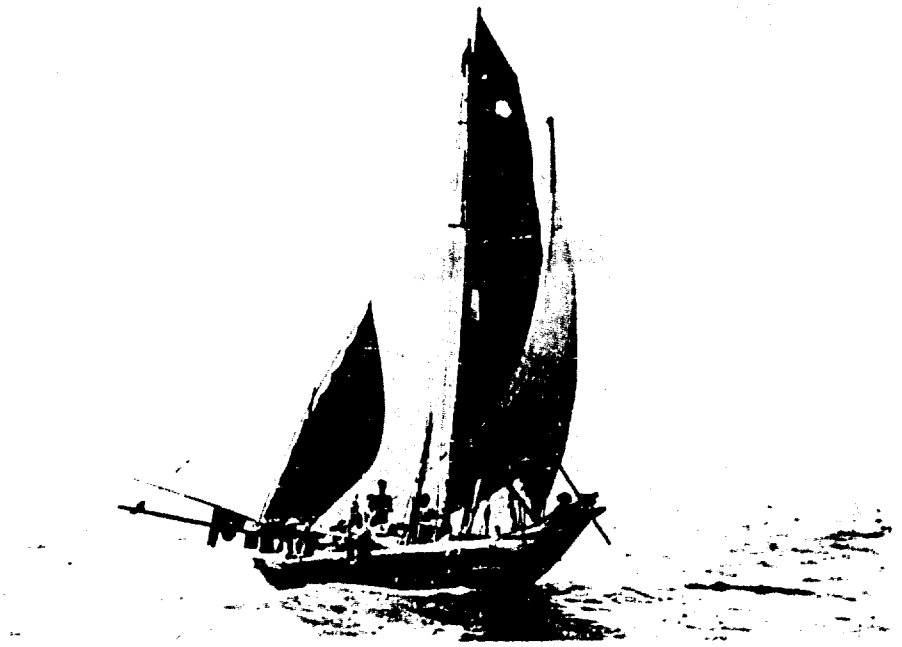
Các ván vỏ thuyền của PTBC-la được gắn với nhau bằng những mộng gỗ. Toàn khung thuyền chính và các phần khung phụ được gắn liền với ván vỏ thuyền bằng những đinh hình vuông bằng kẽm và ác mộng bằng gỗ. Vỏ thuyền sảm bằng một hợp chất bằng tre và nhựa thông.

Vì sự đốt vỏ thuyền từng định kỳ cho đến chỉ là để tránh cho vỏ thuyền khỏi bị hà, nên hàng tháng phải cạo sạch các rêu biển hay các loại thảo mộc khác ở dưới biển bám vào vỏ thuyền. Khi làm công việc này người ta phải dùng sức người hay xe kéo lôi thuyền lên bãi và chống thuyền lên. Người ta dùng tay để cạo bụng thuyền, một khi đã sạch người ta lại hơ đen cột để ngừa các con hà (mối) ăn gỗ.

Bánh lái bằng gỗ hình cửa bản của hải thuyền được điều khiển bằng một tay bánh lái. Có từ hai tới bốn mỏ neo bằng cây cứng buộc bằng những giây thừng sợi dừa mỗi giây dài chừng 250 bộ anh (chừng 75m).

The hull planking of the PTBC-la is fastened with wooden pegs. Full frames, alternated with partial frames, are secured to the hull planking with square zinc nails and wooden pegs. The hull is caulked with a bamboo and resin compound. Since charring the hull periodically is the only anti-fouling measure, the algae and other marine growth must be scraped off every month. In this operation the junk is hauled up onto the beach by manpower or a tractor and jacked up. The bottom is then scraped by hand and, once clean, again is charred by fire as a safeguard against woodworms.

The junk's door-type wooden rudder is operated by a tiller. Two to four anchors made of a dense hard wood are carried on separate manila lines each about 250 feet long.



XỬ DỤNG

PTBC-la chỉ dùng vào việc đánh cá và ít khi mạo hiểm cách Phan thiết quá 50 dặm anh. Khi

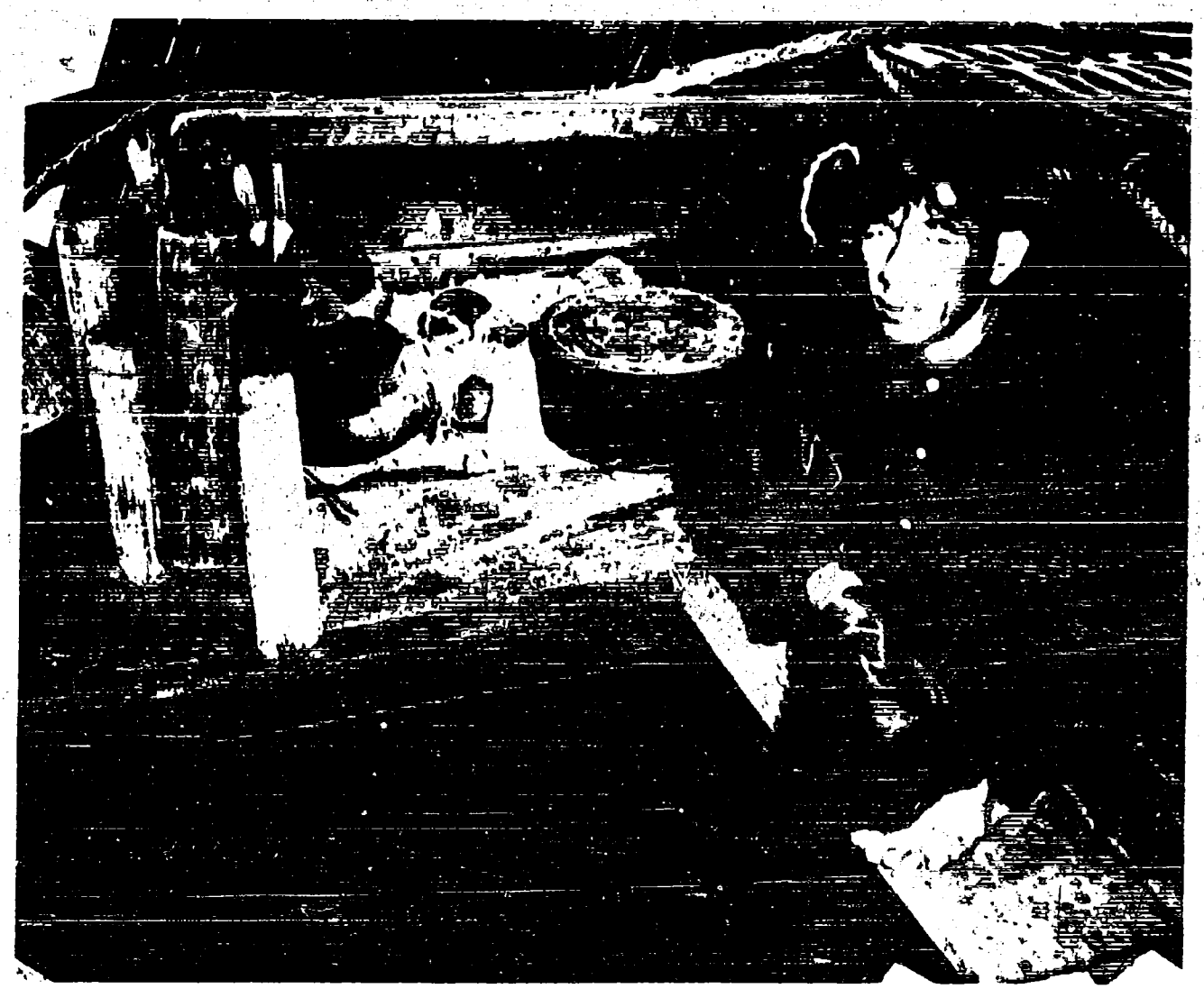
OPERATING INFORMATION

PTBC-la is used exclusively for fishing and rarely ventures more than about 50 miles from

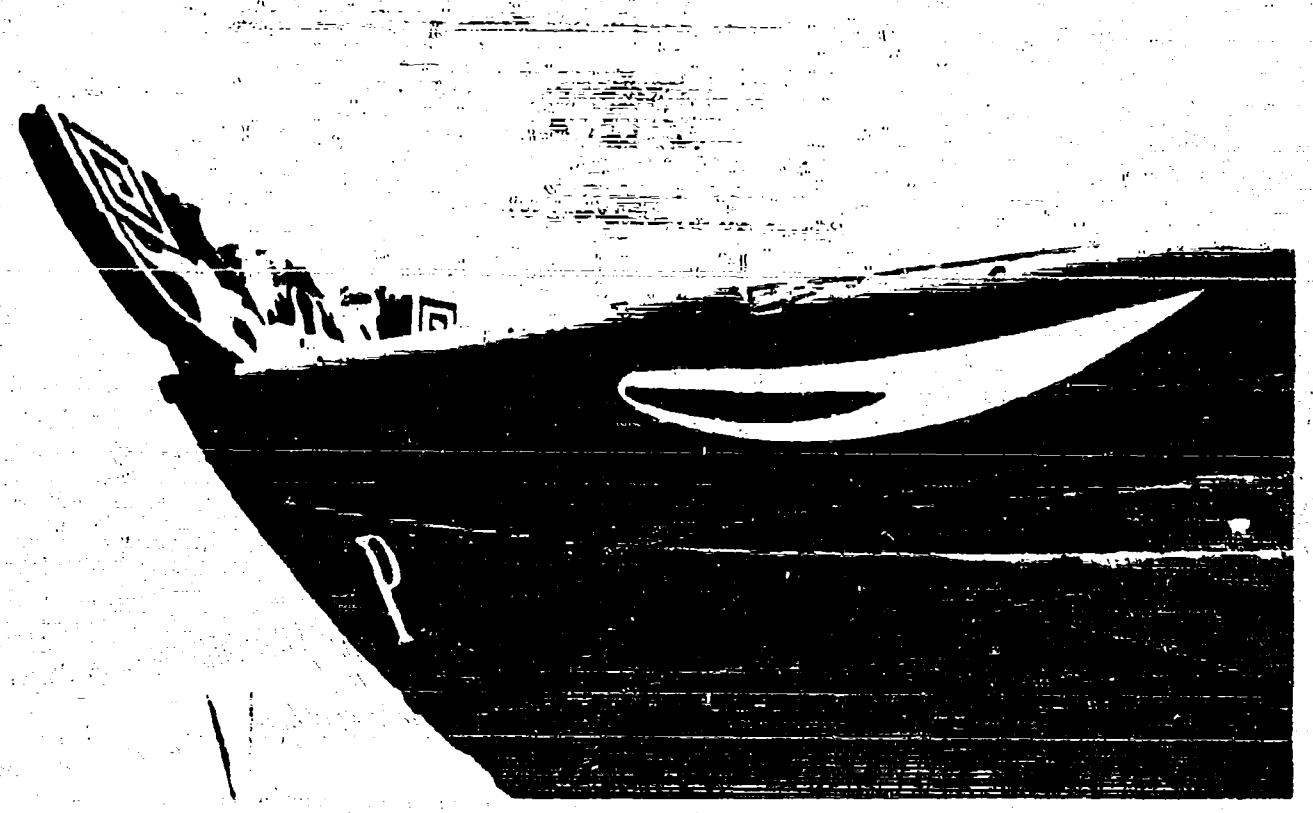
Best Available Copy

nuồ gặp gió thổi ngang mạn thuyền, đoàn thủy thủ sẽ kéo cây ngang của lá buồm cho xuôi theo chiều gió bằng sợi giây chạy từ đầu cột buồm tới đầu thanh ngang. Rồi một số thủy thủ sẽ ngồi lên thanh ngang mãi phía ngoài cùng trên mặt biển để làm cho thuyền khỏi nghiêng sang một bên.

Phan Thiet. It is a stout, dry craft, though when the wind is on the beam, the crew will rig a spar to windward with a line running from the masthead to the outboard end of the spar. Several of the crew will then sit on the spar out over the water to compensate for the junk's tendency to heel.



PTBC-1 nhà bếp thuyền
PTBC-1 galley



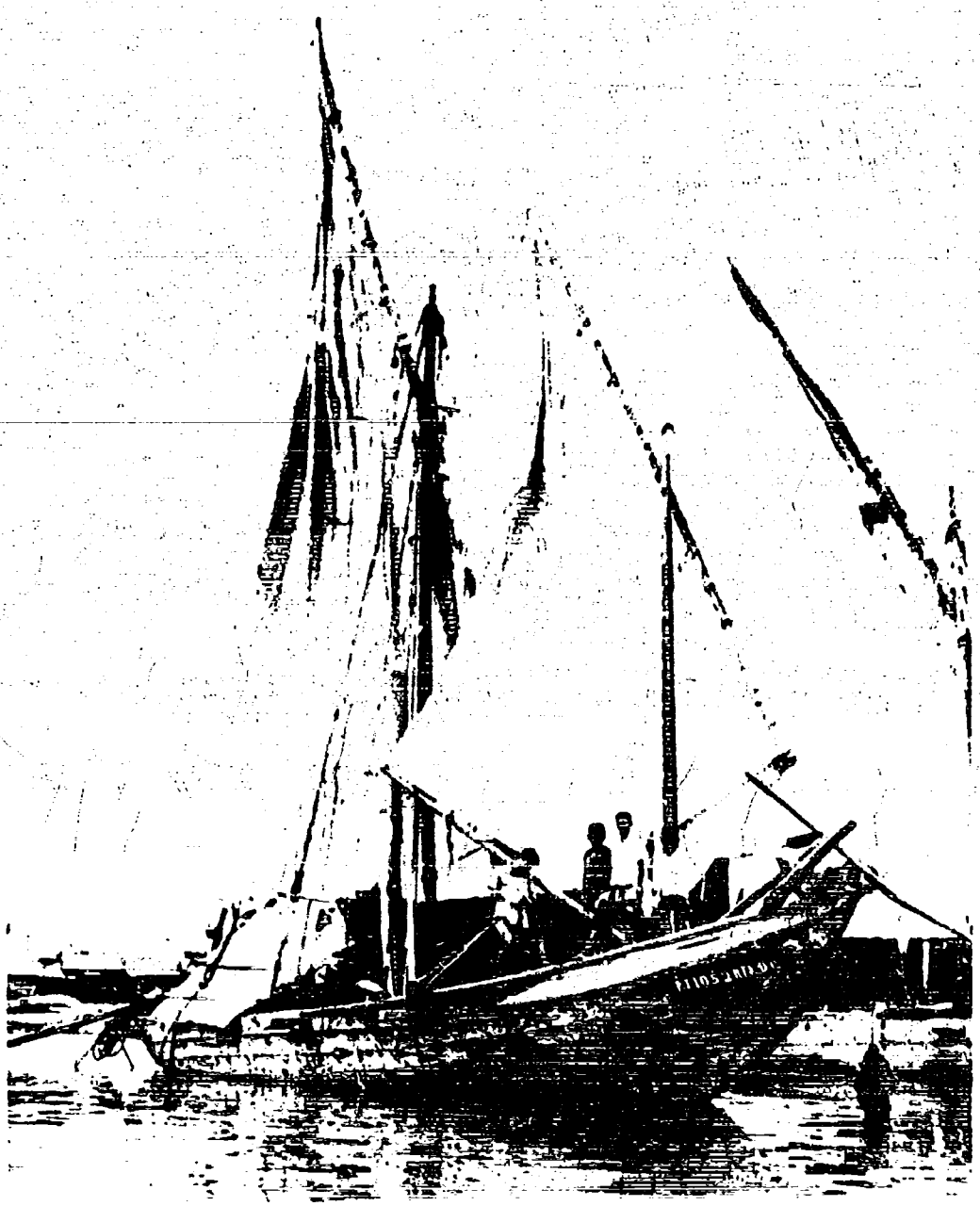
PTBC-1b mũi tàu
PTBC-1b bow

Thuyền có thể mang lên bãi nhưng thường chỉ trong trường hợp sửa sang vỏ thuyền. Được biết thuyền này có thể chạy được bình yên lúc sóng cao tới 6 bộ anh (1m80). Điều này làm ta dễ tin rằng, trừ trường hợp bánh lái yếu thường thường đối với các hải thuyền Việt Nam, thuyền này có thể chạy được trong mọi điều kiện.

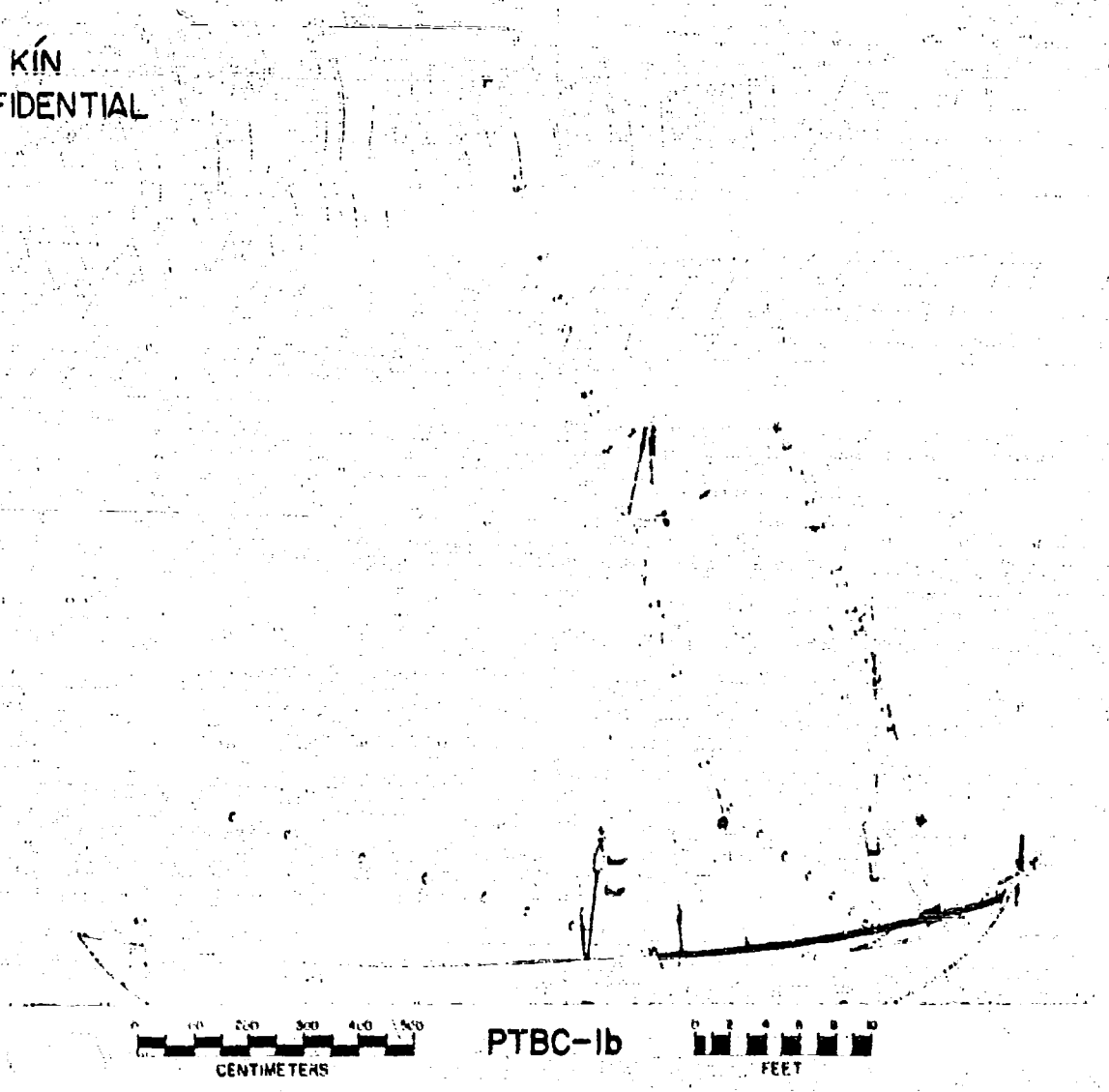
Loại hải thuyền này thường đánh cá một mình và dùng lưới nylon mắt 5cm trong mùa cá chính từ tháng sáu tới tháng mười. Trong mùa phụ, người ta dùng nẹp lưới có nhiều lưỡi câu. Trong mùa đánh được nhiều cá, số cá đánh được trung bình 800 ký anh (362 ktlô) thường đem bán cho một trong những nhà làm nước mắm ở Phan Thiết.

The boat can be beached, but this is normally done only to work on the hull. Reportedly she can be safely operated in 6 foot seas. This appears easy enough to believe, and except for the rudder weakness common to most Vietnamese sailing junks, she should be expected to ride well in all conditions.

This type junk usually fishes alone, and during the main June to October fishing season lays a nylon net with a two inch mesh. In the off-season, a line with numerous hooks is used. The catch, averaging about 800 pounds during the better fishing season, is normally sold to one of the many fish sauce (nuoc mam) manufactures in Phan Thiet.

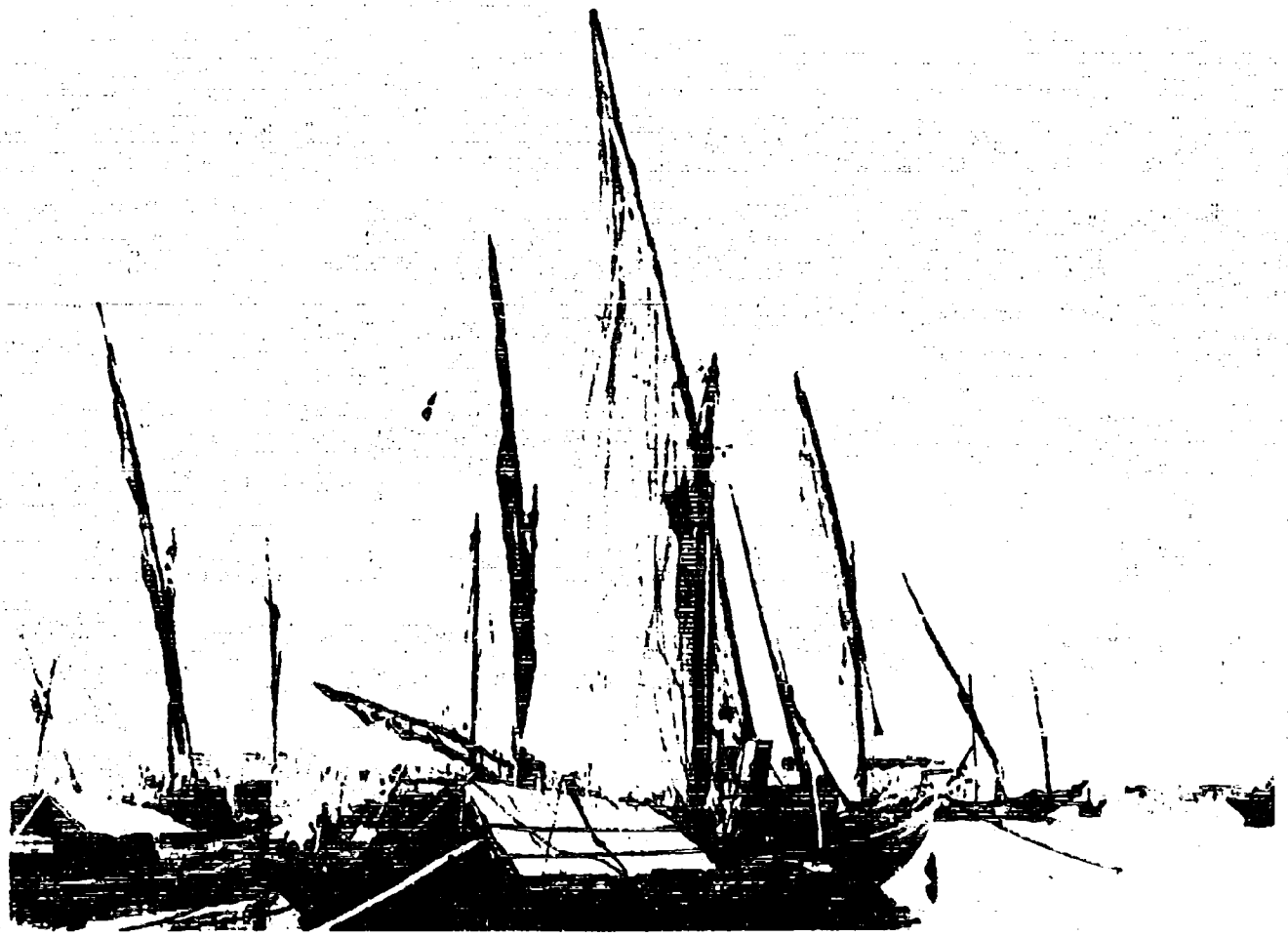


PTBC – 1b



CHIỀU DÀI	1524 – 1676 CM.	LENGTH	50.0 – 55.0 FT.
CHIỀU NGANG	335 – 381 CM.	BEAM	11.0 – 12.5 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	64.8 CM.	EMPTY	1.8 FT.
CÓ HÀNG	78.2 CM.	LOADED	2.6 FT.
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	78.2 CM.	EMPTY	2.6 FT.
CÓ HÀNG	64.8 CM.	LOADED	1.8 FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	1036 CM.	MAST HEIGHT	34.0 FT.
ĐOÀN VIÊN	8-10	CREW	8-10

PTBC-1b

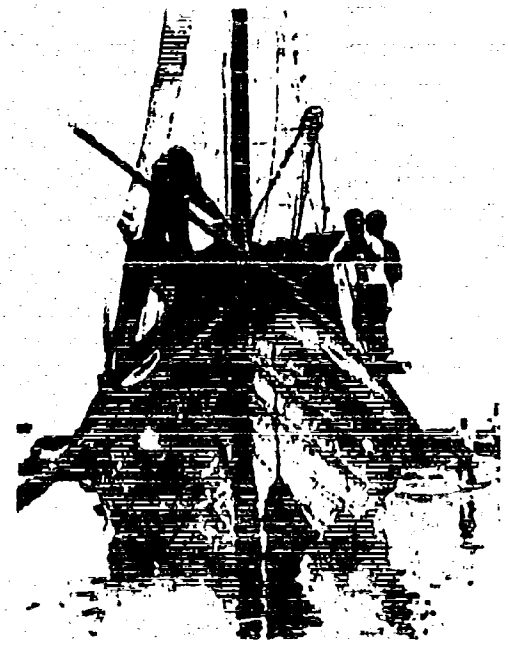


CHI TIẾT ĐẠI CƯƠNG

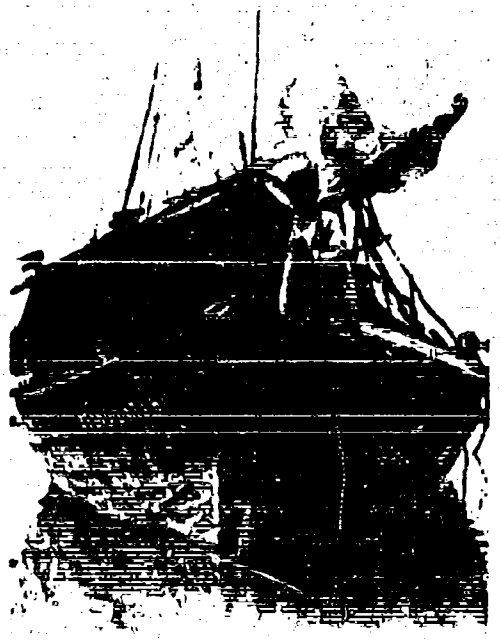
Hải thuyền PTBC-1b là hải thuyền lớn nhất thuộc loạt PTBC-1 và thường thường dài trên 15m. Hải thuyền này được lót sàn khắp trên mặt nhưng không có khoang. Cũng như hải thuyền PTBC-1a, nó chỉ dùng để đánh cá và hoạt động tại địa phương trong vùng Phan Thiết. Có từ 7 tới 8 ngăn chứa cá và có thể chở được chừng 12 tấn cá. Người ta không bao giờ sơn hải thuyền này, vỏ thuyền bằng gỗ màu hơi xám nâu. Hải thuyền này có vẽ hai con mắt dài thon thon đặc biệt ở phía mũi thuyền. Hải thuyền PTBC-1a không bao giờ có vẽ con mắt như vậy.

GENERAL INFORMATION

The PTBC-1b is the largest of the PTBC-1 class, and is usually over 50' long. She is decked over, but has no cabin. Like PTBC-1a, she is used only for fishing and operates locally in the Phan Thiet area. There are 7 to 8 holds for stowage of the fishing catch and about 12 tons of fish can be carried. PTBC-1b is never painted and her hull is the grayish brown color of the weathered wood. She invariably has the characteristic long slender eye painted on her bow. Such an eye never appeers on the PTBC-1a.



PTBC-1 mũi tầu
PTBC-1 bow



PTBC-1 cuối tầu
PTBC-1 stern

KIẾN TẠO VÀ TU BỔ

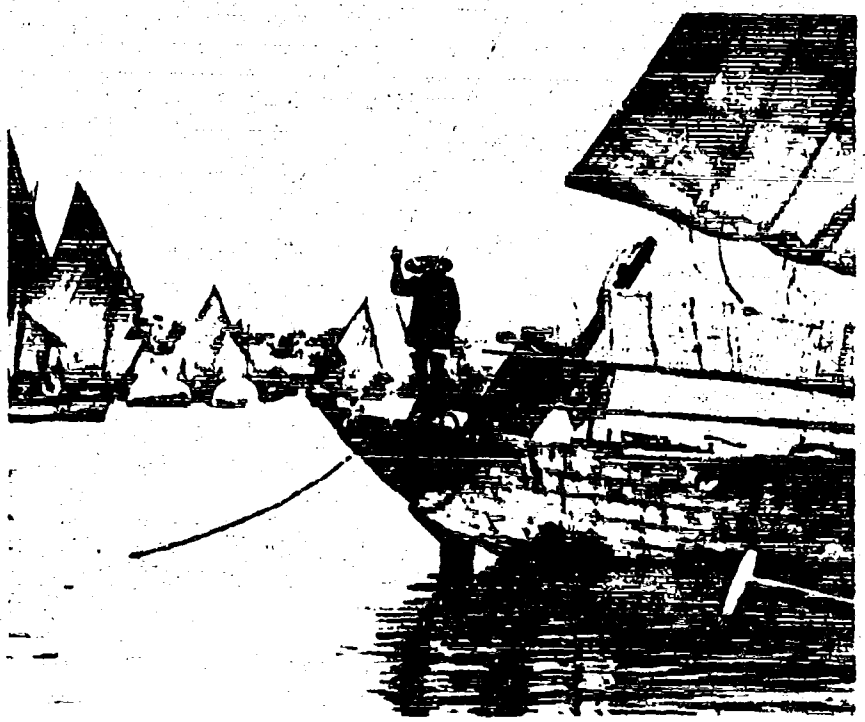
PTBC-1b đóng ở Phan Thiết, tỉnh Bình Thuận, và có thể hoàn thành trong 5 tới 6 tuần với giá từ 1,100 tới 1,400 mỹ kim. Gỗ sao, một thứ gỗ rắn màu nâu được dùng để đóng thử hải thuyền này. Ván đóng thuyền được ghép với nhau bằng những mộng gỗ. Khung thuyền chính và các khung phụ được chia đều khoảng chừng 1 bộ anh (0m30) và ván được đóng bằng những đinh vuông bằng kẽm gỉ và các mộng bằng gỗ. Vỏ thuyền được xảm bằng một hợp chất bằng tre và nhựa thông. Trong thời hạn từ 6 đến 12 tháng người ta lại rắt vào bụng thuyền hợp chất nhựa thông để ky mối và giữ cho đáy khỏi hư. Hợp chất không được hữu hiệu lắm vì bụng thuyền phải được lau chùi sạch mỗi hay hai tháng một lần. Khi nào thấy cần phải sửa chữa vỏ thuyền, hải thuyền được kéo lên bãi và chống giang thuyền lên.

CONSTRUCTION AND MAINTENANCE

The PTBC-1b is built in Phan Thiet, Binh Thuan Province, and can be constructed in 5 to 6 weeks at a cost of $1,100 to $1,400. Sao wood, a brown hardwood, is used throughout. The hull planking is fastened with wooden pegs. Full frames alternated with partial frames are spaced at about 1 foot and the hull planking fastened with square zinc nails and wooden pegs. The hull is caulked with a bamboo and resin compound. At periods of 6 to 12 months a resin compound is applied to the bottom as a woodworm deterrent and anti-fouling agent. This compound is not considered to be very effective since the bottom of the hull must be cleaned every 1 or 2 months. When it is necessary to work on the hull, the junk is drawn up on the beach and jacked up to expose the bottom.

Lá buồm bốn góc của hải thuyền PTBC làm bằng lá dừa. Các giây giữ cột buồm làm bằng giây kẽm hay giây mây còn các giây kéo buồm bằng giây sơ dừa. Các lá buồm và giây kéo buồm hai hay ba tháng thay một lần còn giây giữ cột buồm một năm một lần. Cột buồm chính được giữ bằng 4 giây, mỗi bên hai giây đi từ đầu cột đến hai bên bờ mạn thuyền.

The PTBC-1b's lug sails are made of woven coconut palm leaf. The standing rigging is made of wire or rattan and the running rigging is manila line. Sails and running rigging are renewed every 2 to 3 months and the standing rigging is replaced yearly. The mainmast is stayed by a total of four shrouds, two on each side, running from the mast-head to either gunwale. The foremast and mizzen-mast are not stayed.



Cột buồm mũi và lái không cột bằng giây. Hải thuyền này được lái bằng cái tay bánh lái của bánh lái bằng gỗ hình cửa ban (thông thường đối với loại thuyền PTBC-1). Bánh lái đi qua một cái lỗ đặng sau lái. Người ta nâng lên hay hạ xuống bằng tay và có thể để nó ở những vị trí trung gian bằng những miếng nêm. Có hai mỏ neo làm bằng gỗ rắn buộc vào đầu giây thừng sơ dừa dài 250 bộ anh (75m).

The junk is steered by a tiller which operates the large wooden door-type rudder common to all junks of the PTBC-1 family. The rudder seats in a well just forward of the stern. It is raised and lowered manually and can be set in intermediate positions by using wedges. Two anchors made of a dense hardwood are carried at the ends of 250 foot manila lines.

XU DUNG

Hải thuyền PTBC-Ib thường thường hoạt động trong và chung quanh của bể Phan Thiết trong phạm vi nhìn thấy đất liền ít khi mạo hiểm quá 40 dặm anh. Tuy nhiên khi đi tìm những vùng đánh cá mới ở gần Phan Thiết ít cá. Hải thuyền chạy ban đêm để tới các vùng đánh cá nhưng không lạc ra khỏi tầm nhìn thấy đất liền bởi vì hải thuyền không có các phương tiện hải hành. Được biết loại PTBC-Ib có thể chạy bình yên khi sóng biển cao tới 8 bộ anh (2m40). Giống như loại PTBC-Ia, khi gặp gió thổi ngang nó nghiêng hẳn về một bên và người ta thường thấy thủy thanh ngang của lá buồm được kéo co xuôi theo chiều gió và một số người của đoàn thủy thủ trèo lên cây thanh ngang mãi phía đầu ngoài cùng trông giống như những con chim sẻ đậu trên đường giây điện thoại. Trong mùa đánh cá tốt, từ tháng sáu đến tháng 10 người ta thường thấy các hải thuyền PTBC-Ib đánh cá từng đôi với nhau với một cái lưới vét kéo giữa hải thuyền trong mùa phụ, hải thuyền này có thể đánh cá một mình với một cái lưới nhỏ hơn. Cá đánh được thường là cá mòi (Sardine) và bán cho các nhà làm nước mắm ở phan thiết. Đôi khi người ta đem theo muối to hạt để ướp cá.

NGUON GOC VA LICH SU

Kiểu thuyền PTBC-Ib dường như phát sinh từ tỉnh Quảng Bình Bắc Việt Nam và có lẽ tồn một năm rồi. Người ta không biết kiểu thuyền này đã được biến cải chưa. Loại PTBC-Ib kêu là MANH NUC hay NOC CHA để ám chỉ cách thức đánh cá của thuyền này.

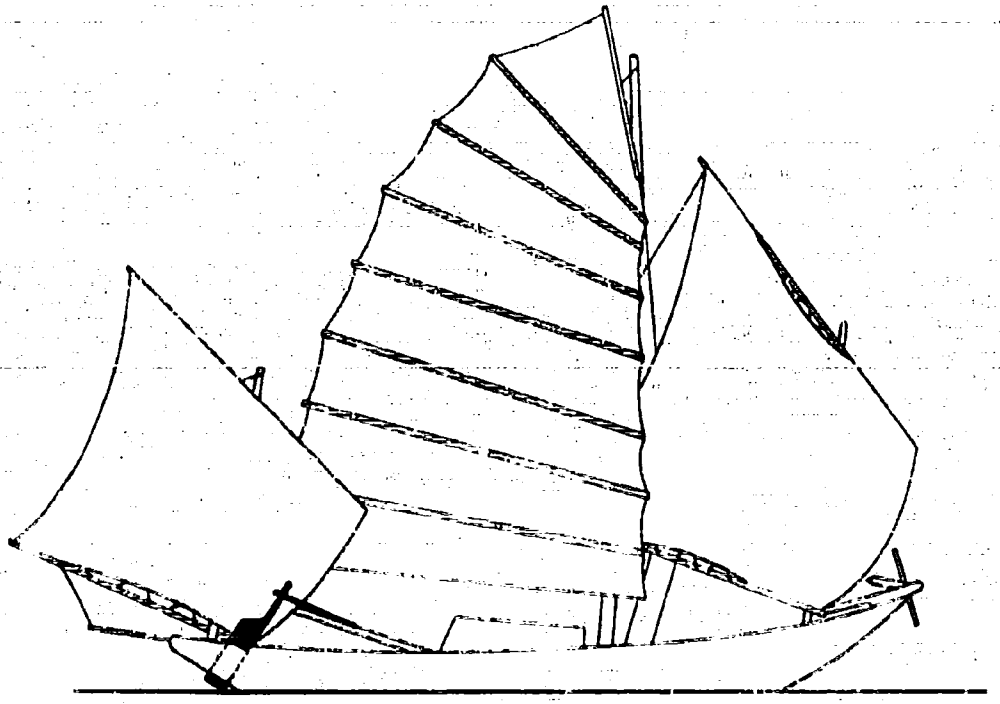
OPERATING INFORMATION

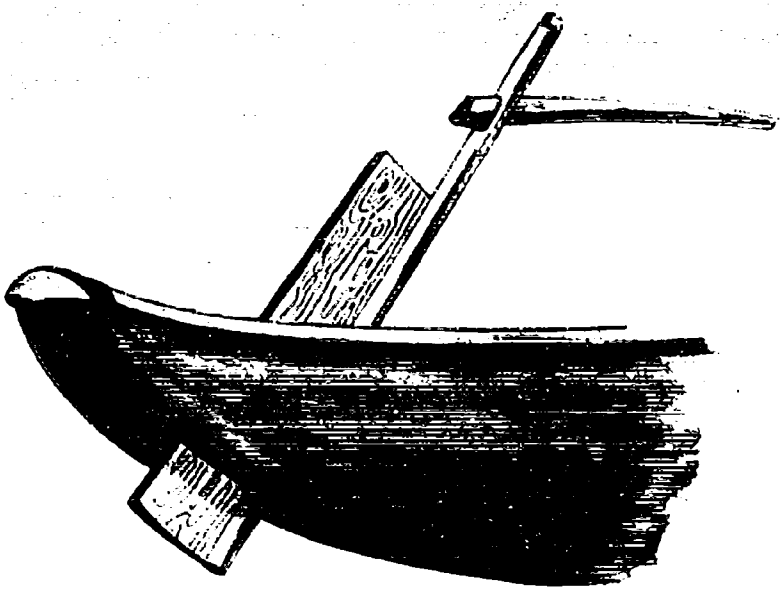
PTBC-Ib normally operates in and around Phan Thiet within sight of land, rarely venturing out more than 40 miles. Occasional trips of about 125 miles have been made, however, in search of new fishing grounds, when fishing is bad near Phan Thiet. The junk travels at night to reach the fishing grounds, but will not stray far from the sight of land since it has no navigational aids. The PTBC-Ib reportedly will operate in seas up to about 8 feet. Like the PTBC-Ia, she has a tendency to heel excessively when sailing with the wind on the beam, and it is common to see a "hiking spar" rigged to windward with several of the crew perched on the outboard end like sparrows on a telephone line.

During the best fishing season, June to October, PTBC-Ib's are most commonly seen fishing in pairs by towing a purse type net between the two boats. During the off-season, she may fish alone with a smaller net. The catch usually consists of sardines and is sold to nuoc mam (fish sauce) manufacturers in Phan Thiet. A course salt is sometimes carried to preserve the catch.

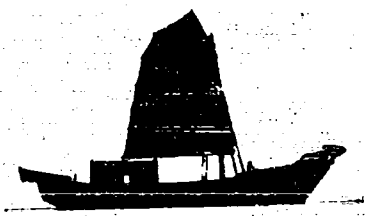
ORIGIN AND HISTORY

The design of the PTBC-Ib apparently originated in Quang Binh Province, North Viet Nam and is probably over 100 years old. It is not known if the original design has been modified. The PTBC-Ib type of junk is called MANH NUC or NOC CHA which alludes to the manner in which it fishes.

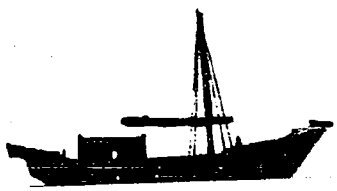


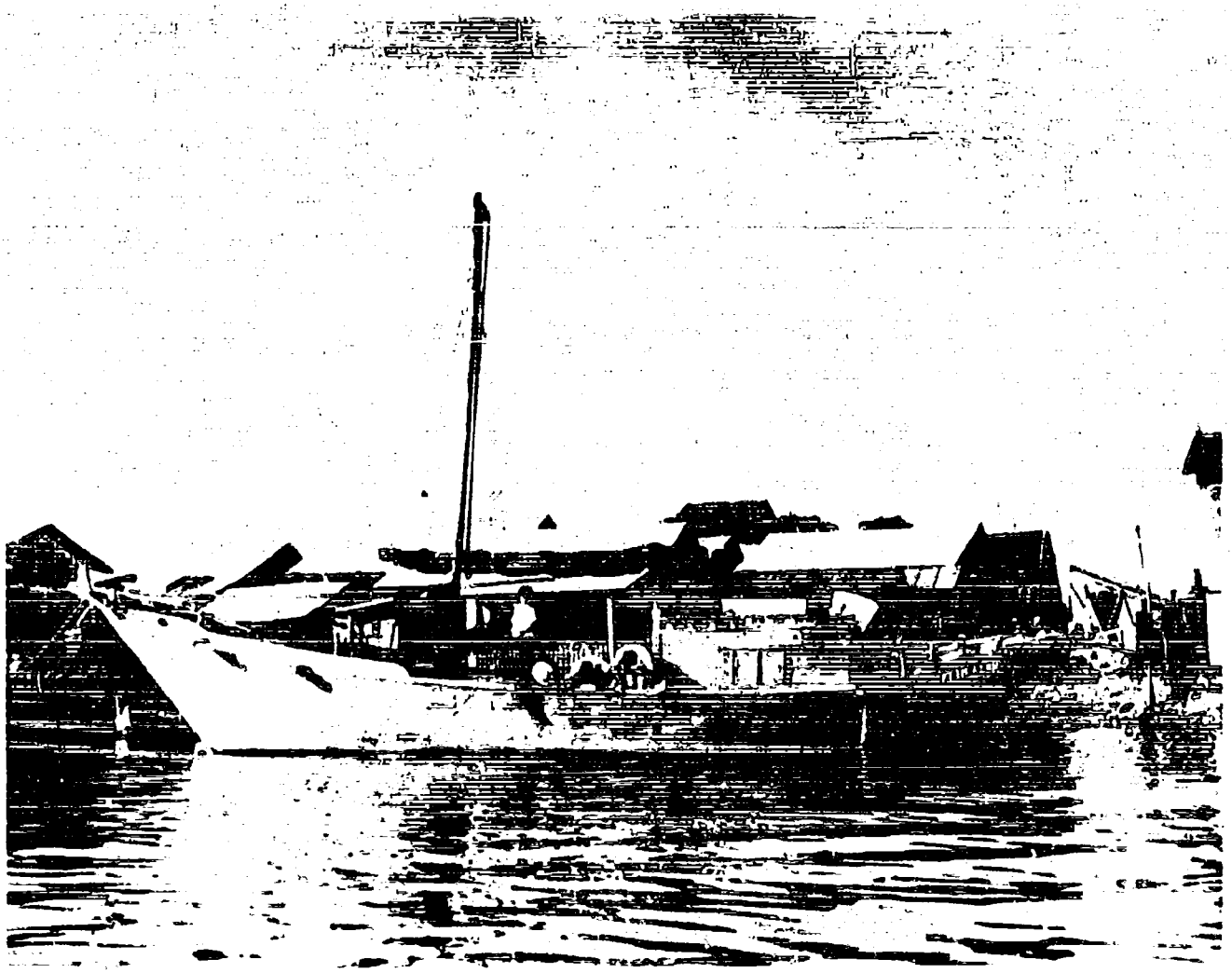


PTSC-1 rudder detail

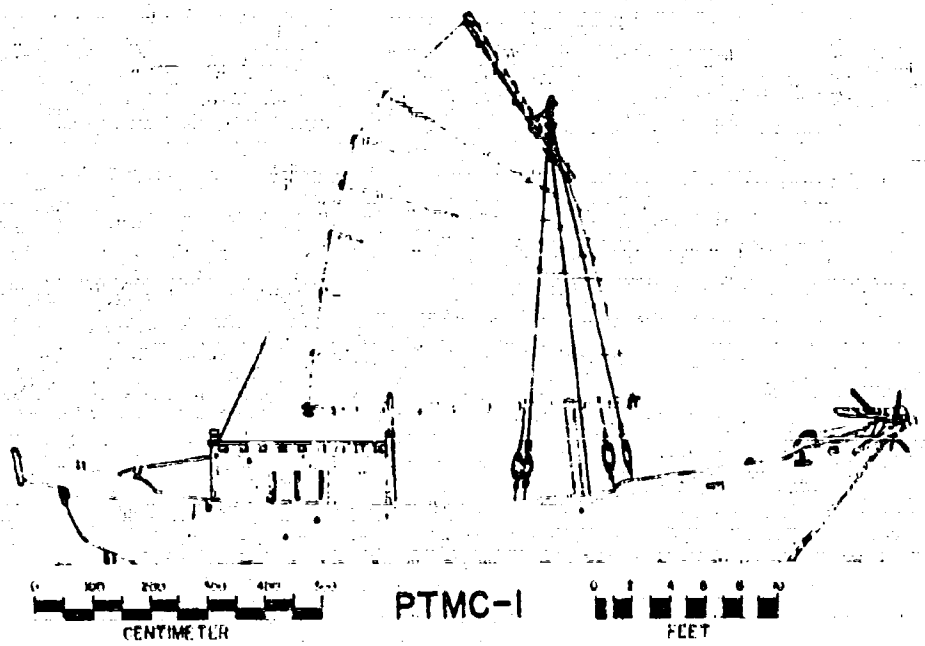


PTMC-1





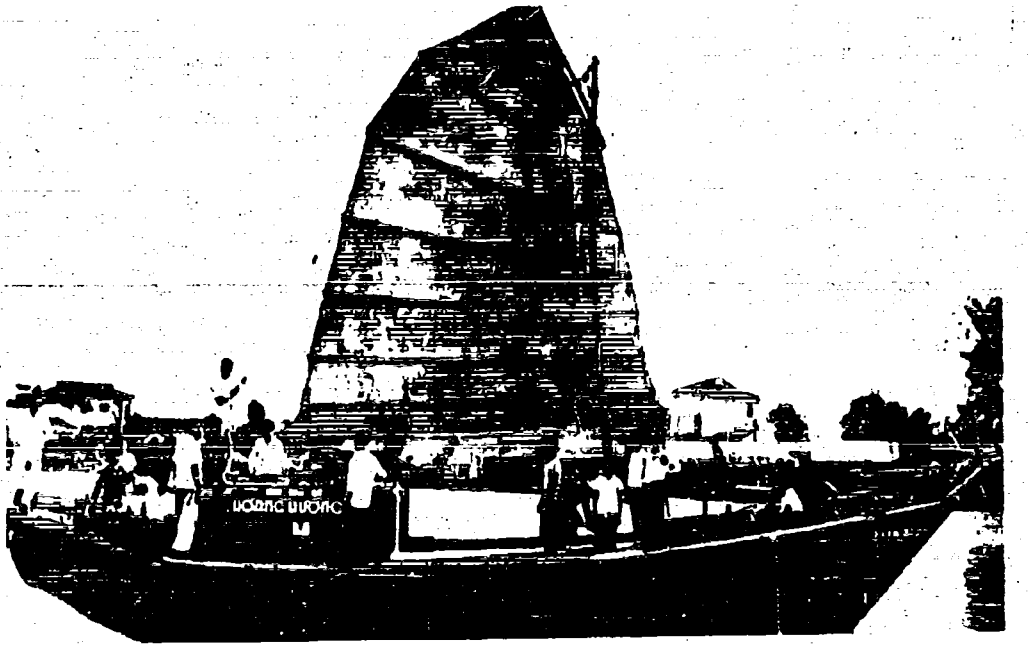
PTMC-1



PTMC-1

CHIỀU DÀI	1341 CM	LENGTH	44.0 FT
CHIỀU NGANG	3444 CM	BEAM	11.3 FT
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	61 CM	EMPTY	2.0 FT
CÓ HÀNG	91.6 CM	LOADED	3.0 FT
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	78.2 CM	EMPTY	2.6 FT
CÓ HÀNG	45.7 CM	LOADED	1.6 FT
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	7924 CM	MAST HEIGHT	28.0 FT
ĐỘNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU CĂN	TYPE	GASOLINE
SỐ MÃ-LỰC	20	HORSEPOWER	20
DUNG TÍCH NHIÊN LIỆU	38 L	FUEL CAPACITY	10 GAL
ĐOÀN VIÊN	10	CREW	10

PTMC-I



ĐẶC ĐIỂM TỔNG QUÁT

Thuyền PTMC-I là loại thuyền đánh cá có động cơ, và mang một cột buồm và một cánh buồm kiểu của Trung Hoa có sáu nẹp chạy suốt chiều ngang. Thuyền thường hoạt động trong khu vực đường bán kính 20 dặm (32 cây số) ở Phan Thiết. Động cơ thuyền là loại 2 xi lanh, 20 mã lực. Sức chứa nhiên liệu chừng 10 ga lông (40 lít) đủ chạy trong 5 giờ. Thuyền này có hình dáng dễ coi với chiều cong dần dần từ giữa thuyền về phía mũi nhọn nhô ra.

Đằng sau thuyền là một khoang bằng gỗ trông tựa 'Cái hộp' dài độ LO tấc anh (3m) để che máy. Ngay trước khoang này là một hầm trong ba hầm thuyền dùng để chứa cá đánh được. Khi chạy ban đêm, thuyền PTMC-I thường có đèn điện hải hành ở hai bên mạn thuyền được cung cấp điện bởi một đi na mô vận hành bởi máy thuyền. Không có đèn nào khác nữa, và thuyền không có dụng cụ hải hành, hay liên lạc.

Một vật duy nhất ở trên thuyền để báo hiệu là một cái kèn xe hơi điện đặt trong khoang máy thuyền.

GENERAL CHARACTERISTICS

PTMC-I is a motorized fishing junk carrying one mast and a single sail of the Chinese type with six full length battens. She normally operates within a 20 mile radius of Phan Thiet. Power is supplied by a 2cylinder engine of 20 horsepower. Fuel capacity is about 10 gallons, sufficient for 5 hours cruising. This junk presents a clean silhouette with her gradually rising sheer from amidship to her prominently pointed bow.

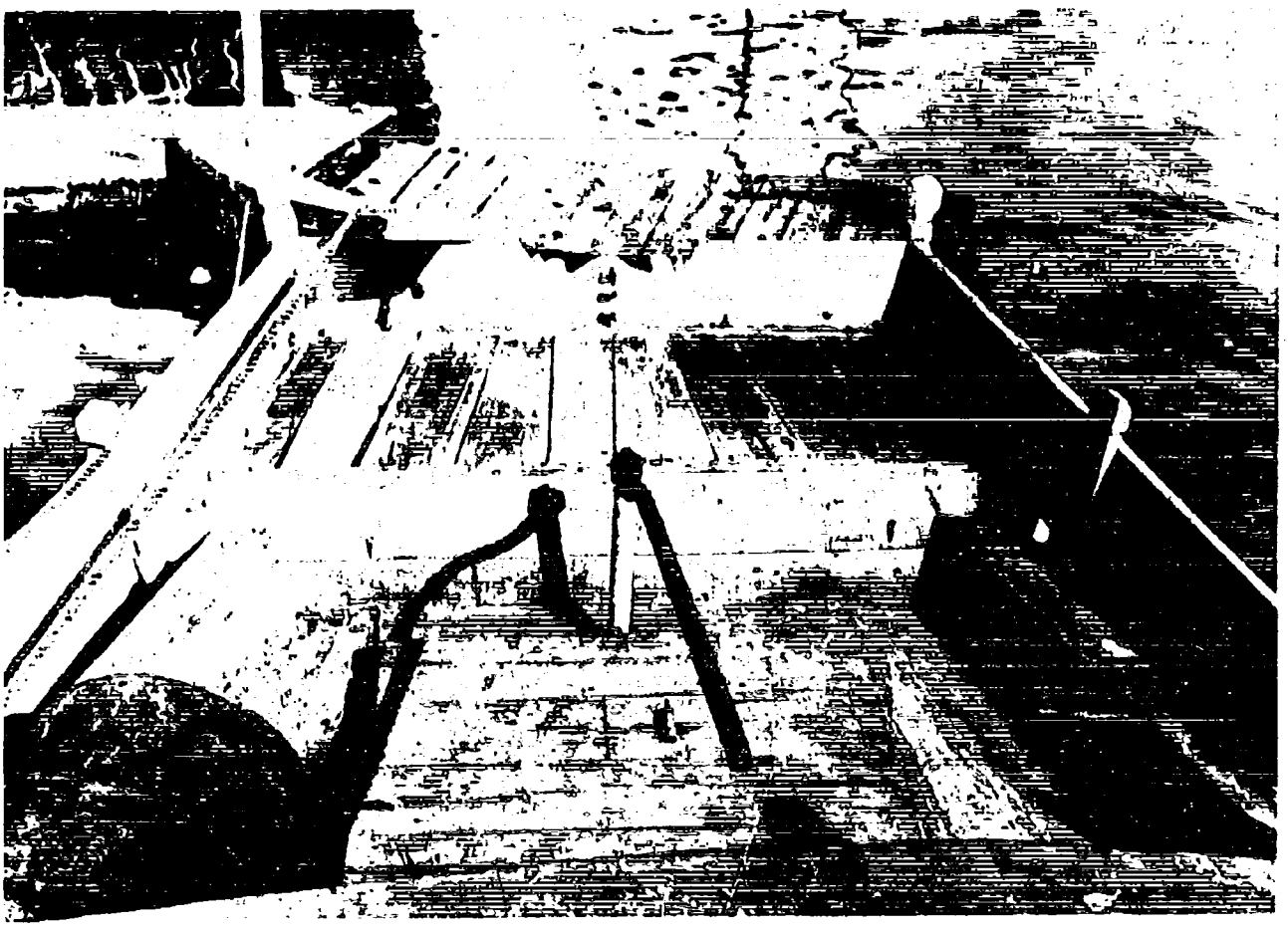
A box-type wooden cabin approximately 10 feet long is located aft to protect the engine. Just forward of the cabin will be found the first of three holds that are used to store the catch. When underway at night, PTMC-I usually displays port and starboard electric running lights which are powered from an engine driven generator. No other lights, navigation, or communication equipment are carried aboard. An electrically operated automobile horn located in the engine compartment is the only signalling device carried on board.

KIẾN TẠO VÀ TU BỔ

Thuyền PTMC-1 được đóng ở Hàm Tân tỉnh Bình Tuy ở phía Nam Phan Thiết chừng 25 dặm (40 cây số). Đóng mất chừng 20 ngày với giá chừng 5$, 400$, máy thuyền thêm 86, 050$ nữa. Vỏ thuyền cột buồm và boong thuyền làm bằng loại gỗ rắn ở địa phương màu vàng nâu. Cánh buồm làm bằng vải bố dầy, có sáu nẹp tre chạy suốt chiều ngang cánh buồm để tạo buồm thành kiểu ngoại Bắc; thuyền này đôi khi được gọi là 'thuyền kiểu Trung Hoa'.

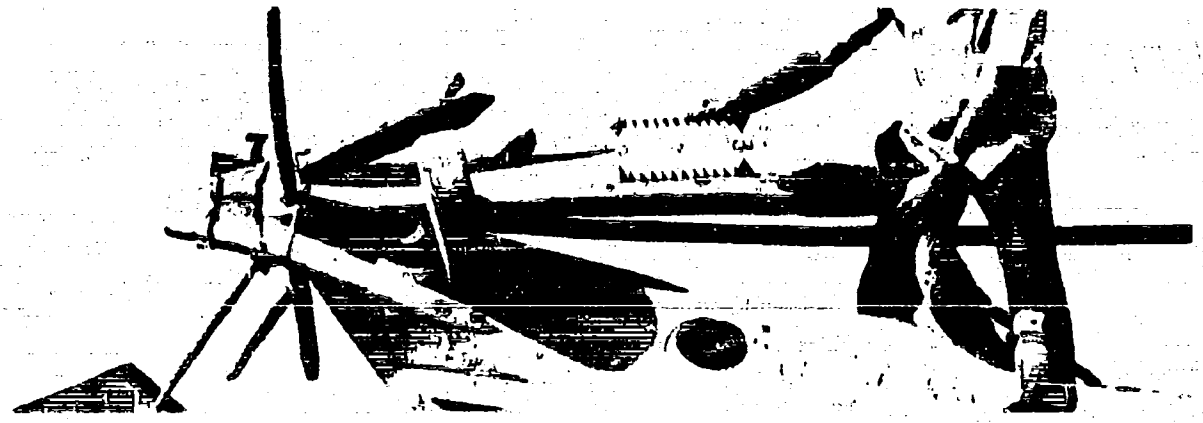
CONSTRUCTION AND MAINTENANCE

The PTMC-1 class is built in Ham Tan, Binh Tuy Province, about 25 miles south of Phan Thiet. Construction time runs around twenty days at a cost of approximately $800 with the engine costing an additional $1,150. A yellow-brown local hard wood is used for construction of the hull, mast and decks. The sail is made of heavy canvas with six full length bamboo battens to form a sail of the northern design, sometimes referred to as the "Chinese Junk Style".



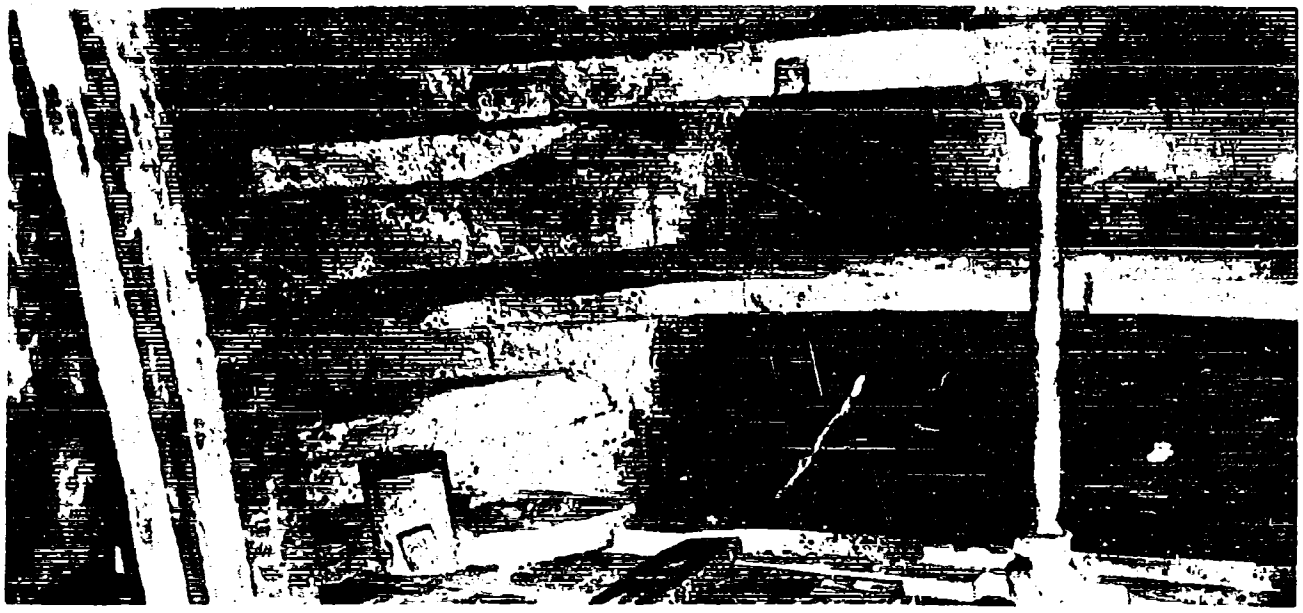
Dây dựng cột buồm thường là giây thép và giây căng buồm là loại tơ gai Phi Luật Tân. Bánh lái bằng sắt và vận hành do một tay lái đặt ngay đường chính giữa ở ngay phía trước của mui hắt sau lái.

Standing rigging is usually wire and the running rigging manila line. The rudder is iron and is operated by a tiller located on the centerline just forward of the stern overhang.



Thuyền có hai mỏ neo bằng gỗ đặc màu nâu, mỗi chiếc có giây neo chừng 150 tấc anh(45m)bằng tơ gai Phi Luật Tân. Ngay đằng trước mỏ neo thường có buộc đá nặng để cho mỏ neo bằng gỗ khỏi nổi.

Two anchors of dense brown wood are carried with about 150 feet of manila line for each. A stone weight is usually attached to the anchor line just ahead of the anchor itself, to overcome the small amount of buoyancy of the heavy wooden anchor.



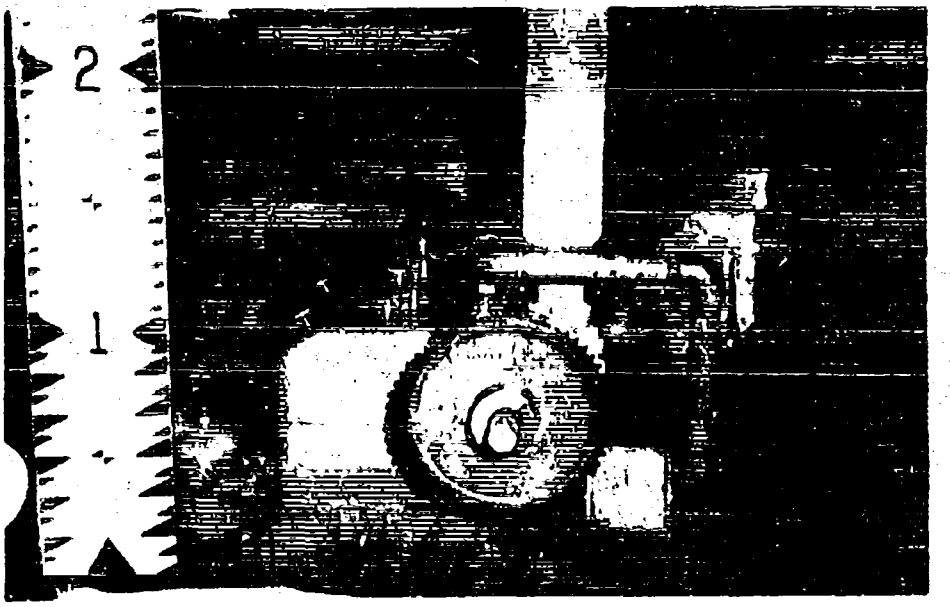
Ván vỏ thuyền ghép vào nhau bằng mộng gỗ và đinh sắt vuông. Các bộ khung phụ được đặt xen vào các bộ khung chính các nhau chừng 45cm một, và đóng vào ván vỏ thuyền bằng bù loong thép và đinh sắt vuông.

Hull planking is edge fastened with wooden pegs and square iron nails. Half-frames, alternating with full frames, are spaced about every 1 1/2 feet and fastened to the planking with steel bolts and square iron nails.

Vỏ thuyền được sảm bằng một chất chộn lẫn tre bào nhỏ và nhựa sảm lấy ở một loại cây địa phương. Đa số các thuyền này sơn màu xanh biển và được tô điểm bằng một vạch trắng suốt chiều dọc thuyền. Vì thuyền không dùng một chất gì để trừ hà, mối làm hư ở thuyền, nên hàng tháng phải cạo sạch đáy thuyền. Bằng cách kéo thuyền lên bãi tới tận bờ mà thủy triều thường lên xuống bằng một 'Bull Dozer' hay xe kéo (Tractor). Vỏ thuyền được cạo bằng tay bởi thủy thủ và sảm lại nếu cần. Thường thuyền phải sảm l[illegible]ch 3 năm. Khi đã sửa chữa xong, thuyền được [illegible]đẩy bằng nhân lực khi thủy triều cao.

The hull is caulked with a mixture of shredded bamboo and resin from one of the local trees. Most of these boats are painted blue and decorated with a white rub strake.

No anti-fouling materials are used making monthly bottom cleaning a necessity. This is done by having the junk drawn up on the beach to the high water mark with a bull-dozer or tractor. The hull is scraped by hand by the crew and recaulked as necessary. Normally, recaulking is required at three year intervals. After the repairs have been completed, the junk is launched at high tide by manpower.



Máy thuyền vận hành một chân vịt ba cánh đường kính chừng 30 cm, qua một bộ phận giảm lực, tục kết và một trục dài 6 1/2 tấc anh (gần 2m). Chân vịt được che bằng một miếng gỗ ở đầu lòng cốt gấp đôi lại như là một thanh gỗ dọc. Máy được giảm nhiệt bằng nước biển và phát hành bằng quay tay. Các bộ phận điều khiển máy đều lắp ở trên máy và do một nhân viên điều khiển không phải người cầm lái. Thuyền không mang theo các bộ phận rời thay thế, nhưng có mang theo các dụng cụ tháo máy cần thiết. Thường thường, khi ở ngoài biển máy hư không có sửa vì thuyền có thể về bến bằng phương tiện buồm. Một cái máy bơm vận hành bởi máy tầu để bơm nước ở lòng tầu được đặt ở trong khoang máy.

The engine turns a three-bladed propeller about 12 inches in diameter through a reduction gear, clutch and a six and one-half foot shaft. propeller is protected by a wooden skeg which doubles as a strut. The engine is cooled by sea water and cranked by hand. Engine controls are mounted on the engine and must be operated by a crew member other than the helmsman. No spare parts are carried, but all the tools necessary to dismantle the engine are carried. Normally, repairs on the engine are not attempted at sea, since the junk is capable of returning to port under sail. A small engine driven bilge pump is located in the engine compartment.

ĐIỀU HÀNH THUYỀN

Thuyền PTMC-1 thường hoạt động trong phạm vi chừng 20 hải lý ở Phan Thiết. Công việc chính của thuyền là đánh cá hằng ngày và quanh năm; tuy nhiên trong thời kỳ hết mùa cá, thuyền có thể đợi khi ở lại ngoài biển và mua lại cá của các thuyền khác cho tới khi mua đủ rồi quay về bờ. Trong trường hợp này thuyền có thể ở ngoài biển tới 10 ngày. Thời gian từ tháng sáu tới tháng 10 được coi như là mùa đánh cá tốt nhất. Lúc này thuyền PTMC-1 đánh cá bằng lưới một mình. Đôi khi nước đá được mang theo để ướp cá đánh được bán làm thực phẩm. Tuy nhiên, nếu cá để dùng làm nước mắm thì không cần ướp gì cả bất cứ cách nào, vì các vựa làm nước mắm không đòi hỏi cá phải tươi.

Trong trường hợp thông thường, thuyền PTMC-1 rời bến khoảng hai giờ sáng và trở về lúc 11 giờ sáng. Các thuỷ thủ hải hành đêm bằng cách lấy các vật ở trên bờ làm chuẩn đích và theo kinh nghiệm của họ về các giòng nước và điều kiện gió ở địa phương. Vì thuyền PTMC-1 không nhờ vào buồm để chạy và có thể đi biển được, nên có thể trông thấy thuyền này ở ngoài biển luôn luôn trừ khi thời tiết hết sức xấu. Thường thường, thuyền không ở trên bãi trừ khi nào vỏ thuyền phải tu sửa.

LỊCH SỬ VÀ GỐC TÍCH

Kiểu căn bản của thuyền PTMC-1 gốc ở Nhật Bản và được áp dụng ở Phan Thiết khoảng năm 1958. Cột buồm với cánh buồm kiểu trung hoa là do dân địa phương đã biến cải cho thuyền này. Sử dụng hệ thống buồm khiến cho sự điều hành thuyền được tiết kiệm hơn và làm cho thuyền chạy khỏi máy hỏng. Trong tháng 6/62 được biết có tám (8) thuyền PTMC-1 hoạt động ở bãi phía Phan Thiết.

OPERATING INFORMATION

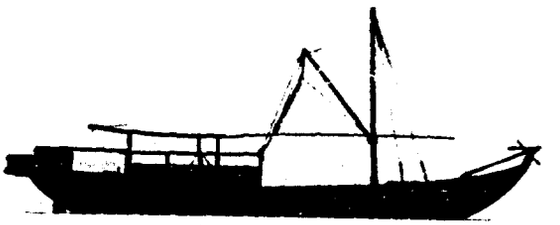
PTMC-1 normally operates within approximately 20 nautical miles of Phan Thiet. Fishing is the daily, year-round occupation; however, during the off-season she may sometimes remain at sea buying fish from the other junks until she has a sufficient load to warrant return to port. Under these circumstances, the junk may remain at sea up to about 10 days.

June to October is considered the best time for fishing. At this time, the PTMC-1 fishes independently using nets. Shaved ice is sometimes carried to preserve the catch when it is to be sold for food. However, if the catch is to be used for fish sauce it will not likely be preserved in any way, since nuoc mam manufacturers impose no stringent requirements for freshness.

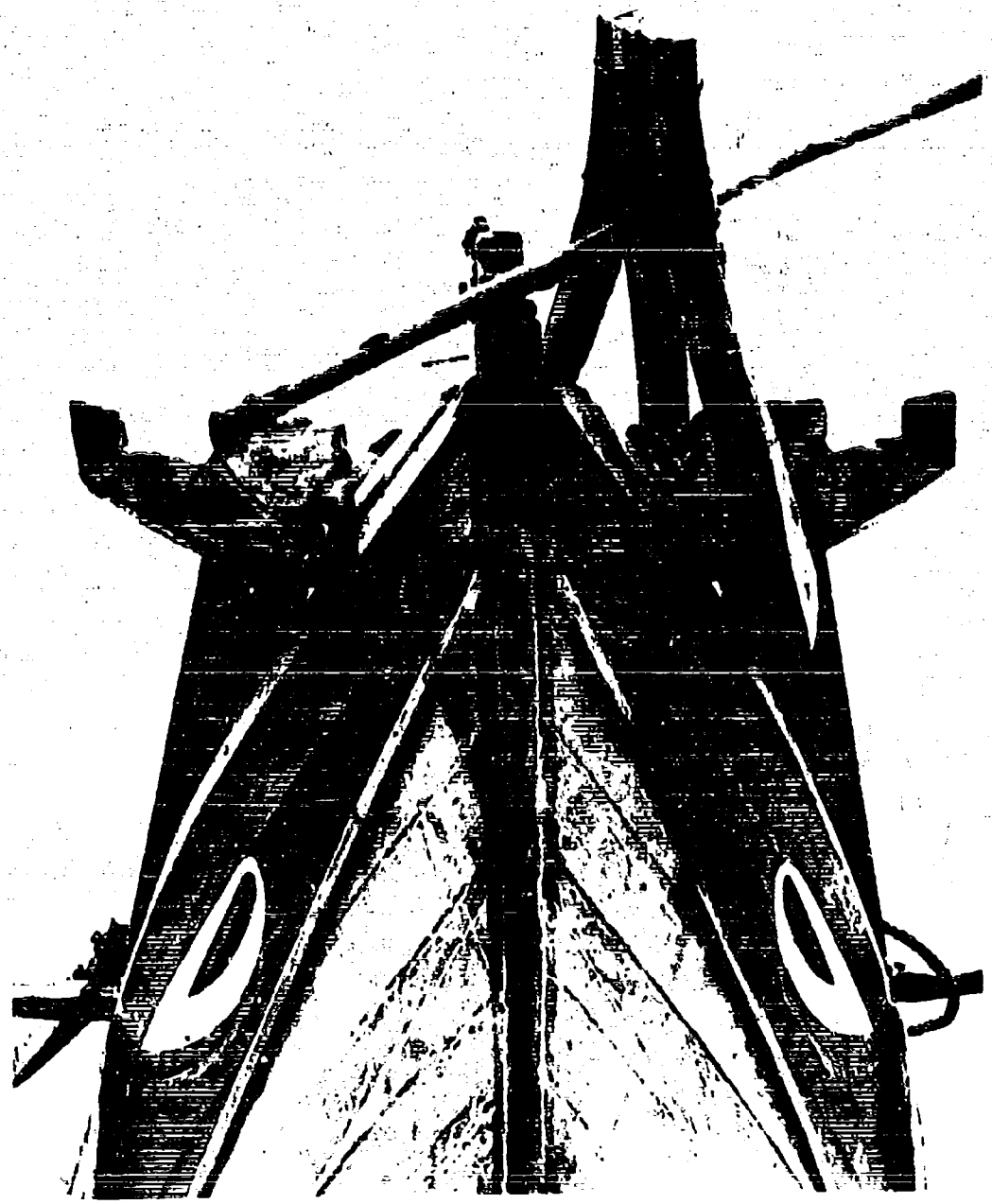
Under usual circumstances PTMC-1 leaves port about 0200, returning at about 1100 the same day. The fishermen navigate at night by known landmarks and their long experience with local currents and wind conditions. Since PTMC-1 is not dependent upon sail for power and is reasonably seaworthy, she may be seen at sea under all except the most severe weather conditions. Normally, she is not beached except to have work performed on the hull.

ORIGIN AND HISTORY

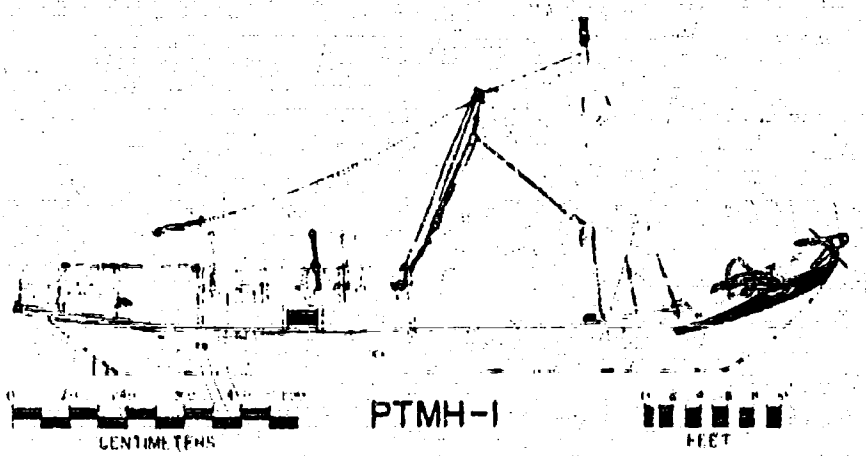
The basic design of the PTMC-1 is Japanese in origin and was introduced into Phan Thiet about 1958. The mast with Chinese type sail is an innovation added by the local Vietnamese. The sail allows more economical operation and provides emergency power in the event of engine failure. There were eight PTMC-1 type junks known to be operating in the Phan Thiet area in June 1962.



PTMH-1



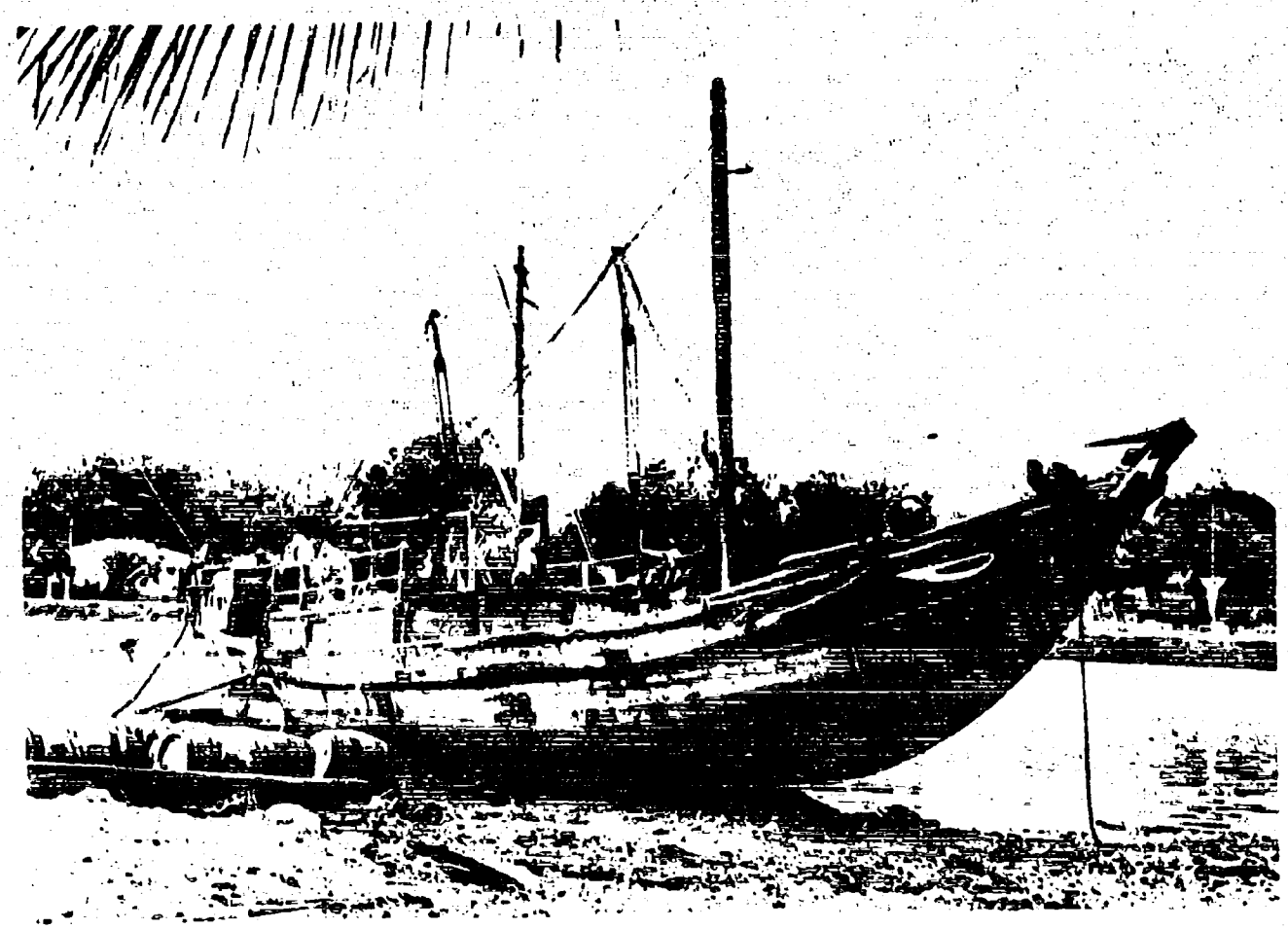
PTMH-1



PTMH-1

CHIỀU DÀI	1829 CM.	LENGTH	60.0 FT.
CHIỀU NGANG	427 CM.	BEAM	14.0 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	64.5 CM.	EMPTY	2.7 FT.
CÓ HÀNG	95.1 CM.	LOADED	3.7 FT.
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	106.8 CM.	EMPTY	3.5 FT.
CÓ HÀNG	76.2 CM.	LOADED	2.5 FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	792.4 CM.	MAST HEIGHT	26.0 FT.
ĐỘNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU DIESEL	TYPE	DIESEL
SỐ MÃ LỰC	45	HORSEPOWER	45
DUNG TÍCH NHIÊN-LIỆU	19 L.	FUEL CAPACITY	5 GAL.
ĐOÀN VIÊN	10	CREW	10

PTMH-1

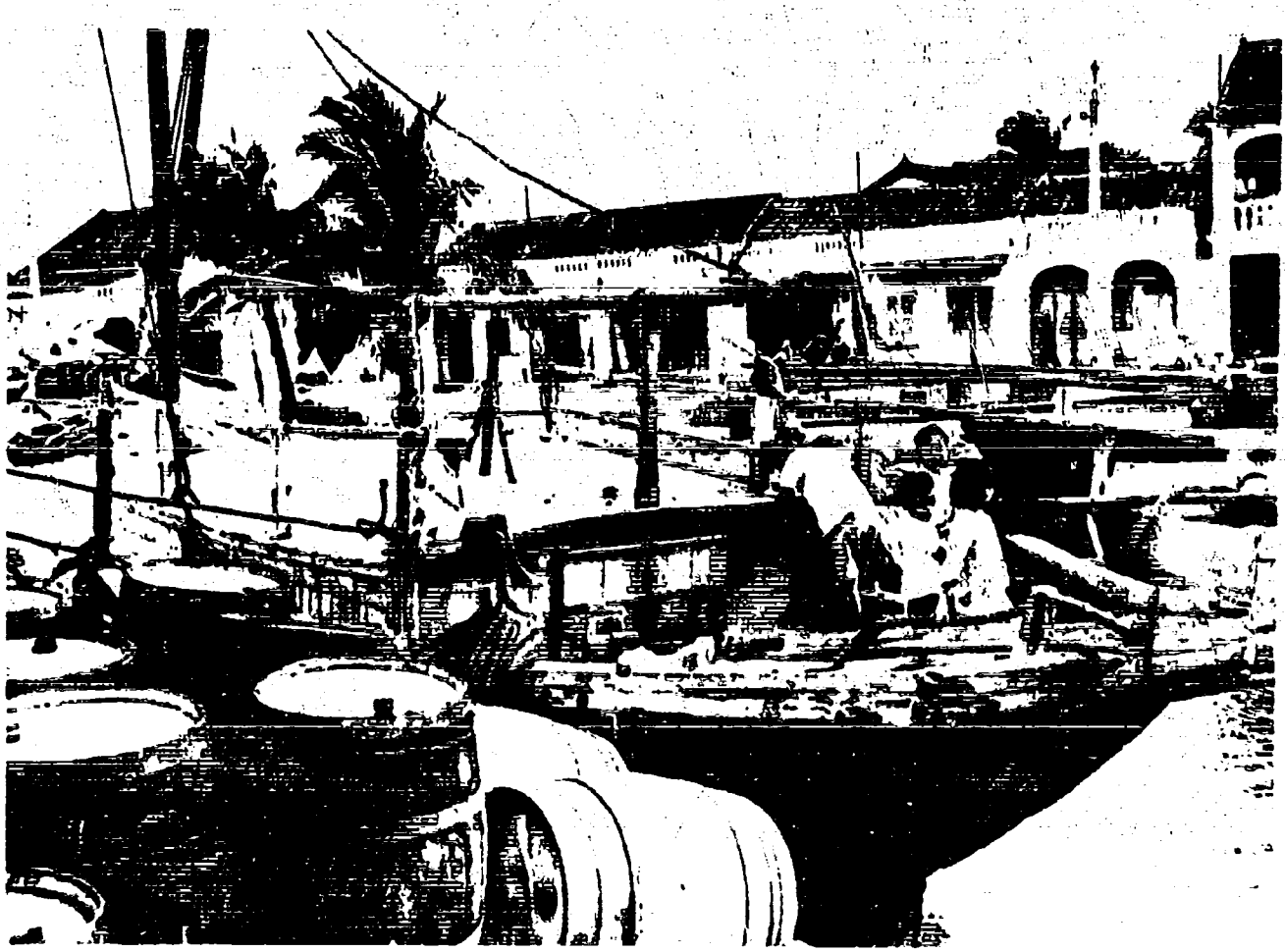


TIN TỨC TỔNG QUÁT

Thuyền PTMH-1 là một loại thuyền chở hàng làm toàn bằng gỗ có gắn động cơ và hoạt động ngoài khơi PHAN THIẾT thuộc tỉnh BÌNH THUẬN. Động cơ của thuyền do Nhật chế tạo hiệu YANMAR, 45 mã lực, chạy Diesel, và với sức chứa 16 ga lông (64 lít) có thể đủ chạy chừng 7 giờ. Hàng chở thường là các thùng lớn nước mắm chất trong hầm nằm thuyền và trên boong. Thuyền có một cột cao 26 tấc Anh (độ 7m80) dùng để giữ một cần cẩu hàng dài 15 tấc Anh (độ 4m50). Khi máy hỏng, cần cẩu hàng này có thể bỏ ra và một buồm nhỏ buồm nhỏ bằng vải loại 4 cạnh được kéo lên.

GENERAL INFORMATION

The PTMH-1 is an all wood motorized cargo junk which operates out of Phan Thiet, in Binh Thuan Province. It is powered by a Japanese Yanmar 45 hp, diesel engine, and the fuel capacity of 16 gallons is sufficient for about 7 hours of cruising. The cargo normally consists of large barrels of fish sauce (nuoc mam), which is carried in the five holds and on deck. There is a single mast 26 feet high which is used to work a 15 foot cargo boom. In case of engine failure, the boom can be unshipped and a small canvas lugger type sail set.

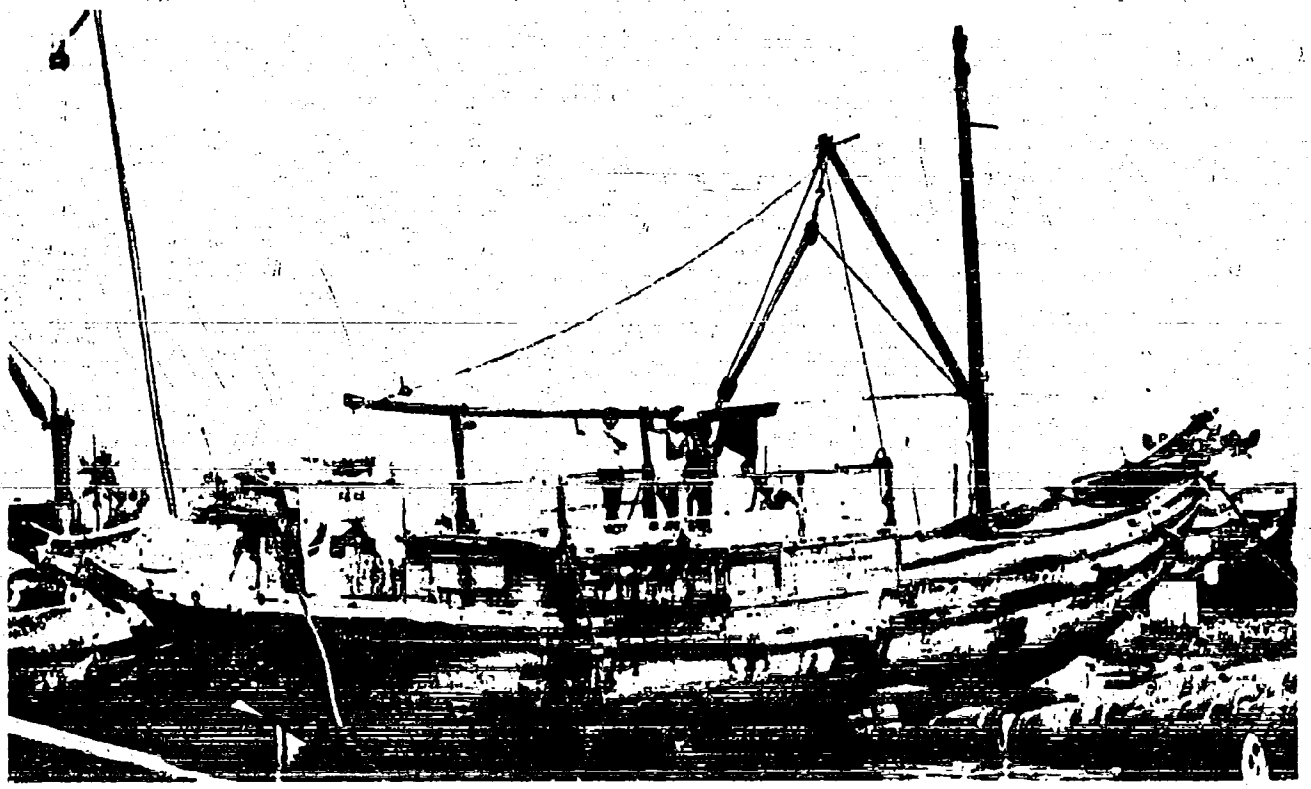


Một khoang mui rộng ngay sau phần giữa thuyền dùng che phòng máy. Khoang này dài độ 12 tấc Anh (độ 3m60) và có mui che hình khum từ mạn thuyền bên nọ sang mạn thuyền bên kia. Chiều cao của khoang mui kể từ mạn thuyền trở lên trung bình độ 3 tấc Anh (độ 0m90). Mui này là loại duy nhất được đóng bằng ván gỗ chắc và mọi đường ghép được sảm kín. Sào buồm cho cánh buồm (dùng trong khi khẩn thiết) được đặt ngay giữa trên mui khoang và giữ bằng hứng móc.

Khi chạy bandêm, các thuyền loại này có thắp đèn điện bên trái và bên phải, nhưng không có dụng cụ truyền tin hay các đèn nào khác.

A large cabin just aft of amidships covers the engine compartment. The cabin is about 12 feet long and is covered by a slightly curved roof. The height of the cabin above the gunwale averages about three feet. This cabin top is unique in that it is constructed of sturdy planking and all of the seams are caulked. The boom for the emergency sail is carried in brackets atop the cabin on the centerline.

Junks in this class display port and starboard electric running lights when underway at night, but do not carry communications equipment or other lights.



Thuyền PTMH-1 được đóng tại Phan Thiết, thuộc tỉnh Bình Thuận. Thời gian đóng thường chừng 2 tháng và giá đóng một chiếc thuyền là 1,460$ không kể động cơ. Động cơ và công lắp vào thuyền tốn thêm 1,971$ nữa. Vỏ thuyền cột cao và cần câu hàng đều được làm bằng một loại gỗ ở địa phương rắn, màu hơi vàng nâu; còn sào buồm thì làm bằng tre.

Ván vỏ thuyền đóng vào nhau bằng các mộng gỗ. Các nửa khung được đặt xe, lần với các phần khung và cách nhau chiếc nọ đến chiếc kia chừng 10 phân Anh (độ 25m). Vỏ thuyền được sảm bằng một chất chộn lẫn tre đẽo và nghiền nhỏ với nhựa. Vì không dùng các chất để giữa cho vỏ thuyền khỏi bị mối hà, nên đáy thuyền phải cạo sạch hàng tháng. Muốn cạo như vậy, các thủy thủ phải đeo kính che mắt của thợ lặn và lặn xuống dưới thuyền để cạo sạch các chất rêu ở biển bám vào.

Thuyền PTMH-1 ít khi kéo lên bờ nhưng đôi khi được kéo lên cạn vào lúc thủy triều to khi nào cần sửa chữa ở đáy.

PTMH-1 junks are built in Phan Thiet, Binh Thuan Province. Normal construction time is about 2 months and the cost of the junk without engine is $2,000. The engine and its installation costs an additional $2,700. The hull, mast, and cargo boom are made from a yellowish-brown local hardwood, while the boom and yard for the canvas sail are made of bamboo.

The hull planking is fastened with wooden pegs. Half-frames are alternated with partial frames and spaced about 10 inches apart. The hull is caulked with a mixture of shredded and ground bamboo and resin and, since no anti-fouling agents are used, the bottom must be scraped each month. This scraping is accomplished by the crew, who wear skin diver goggles and swim under the junk to clean off the marine growth. PTMH-1 is not often beached deliberately, but is occasionally grounded at high tide when it is necessary to repair the bottom or unload cargo as in the photograph above.

Bốn giây giữ cột làm bằng giây thép hai sợi, nhưng những bộ ốc (tendeur) bằng thép thì cỡ khác nhau. Bộ giây buộc giữ cột được thay thế hàng năm và bộ giây căng buồm thì tháng thay một lần. Giây căng buồm đều làm bằng giây loại gai Phi Luật Tân.

Động cơ của thuyền vận hành một chân vịt ba cánh đường kính chừng 26 phân Anh (độ 65m) trên một trục bằng kim khí dài 8 tấc Anh (độ 2m40) qua một bộ phận truyền dẫm (10:6) và một bộ tục kết. Chân vịt được che bởi phần sau của long-cốt làm bằng sắt chạy từ đáy cột bánh lái tới long cốt. Vì động cơ không có bộ phận phát động bằng điện và bình điện nên phải gắn một máy ép hơi nhỏ hai giai đoạn vào động cơ. Máy ép hơi này cung cấp hơi ép cho hai bộ phận kích tích (accumulator) bằng kim khí và dùng để phát hành động cơ. Động cơ được giảm nhiệt bằng nước biển. Các bộ phận điều khiển động cơ kể cả 'ga' tay và 'cần số' đều để ở trên động cơ và do thợ máy điều khiển.

Sự giữ gìn động cơ được sạch sẽ và sự đáng tin cậy vào động cơ đáng được chú ý. Một ít bộ phận rời để thay thế như các lò so nhỏ, miếng lot (joint) v, v... và các dụng cụ nhỏ được mang theo nên có thể sửa chữa nhỏ nhặt được khi cần. Sự tu bổ nhỏ nhặt và điều chỉnh động cơ được làm hàng tháng.

Thuyền có bốn mỏ neo to làm bằng gỗ chắc và rất bền, mỗi mỏ neo có chừng 200 tấc Anh (60m) giây gai thường Phi Luật Tân. Khi không dùng đến, hai mỏ neo được để dằng mũi thuyền trên một bộ phận thả neo được tô điểm cho đẹp mắt, còn hai mỏ neo kia đeo trên phần sau thuyền (đóng cao hơn lên) mỗi bên một chiếc. Phần sau của bộ phận thả neo không có biểu hiệu 'Yen và Yang' ở giữa, cùng với công trình trạm trổ cuốn ở khắp nơi của phần bên trong.

Ở mỗi bên phía mũi thuyền có vẽ hình các con mắt to và dài với con người đen.

Một bánh lái bằng sắt hình cửa ván được đặt trên cột cái phía sau thuyền và vận hành bởi một tay bánh lái to bằng sắt.

The four shrouds are made of 2 strand wire, but a variety of sizes of steel turnbuckles are used. The standing rigging is renewed each year, and the running rigging is replaced every three months. All running rigging is made of manila line.

The engine drives a three bladed propeller about 26 inches in diameter on an 8 foot metal shaft through a reduction gear (10:6) and a clutch. The propeller is protected by an iron skeg that runs from the bottom of the rudder post to the keel. The absence of an electric starter and battery has been filled by attaching a small two stage air compressor to the engine. This compressor furnishes air under pressure to two metal accumulators and is used in starting the engine, which is cooled with sea water. The engine instruments and controls, including the throttle and gear shift, are located on the engine and are operated by the engineman.

The cleanliness and apparently high reliability of the engine are impressive. A few spare parts, such as small springs, gaskets, etc., and minor tools are carried so that limited repairs can be made as necessary. Minor maintenance and engine tune up are performed monthly.

The junk carries four large wooden anchors made of dense and very durable wood with about 200 feet of manila line for each. When not in use two of the anchors are carried in the bow on an ornate anchor tumbler, and the other two are carried on the raised poop, one on each side. The after side of the anchor tumbler usually has the "Yen and Yang" symbol in the center with some scroll work carved over the entire face of the inboard portion.

Large elongated white eyes with black pupils are located on each side of the bluff bow. An iron, door type rudder hangs on the sternpost and is operated by a large iron tiller.

ĐIỀU HÀNH THUYỀN

Loại thuyền PTMH-1 là một hải thuyền chạy bằng máy và chạy biển được. Tuy các thuyền này thường hoạt động nội trong vùng Phan Thiết, nhưng nhận thấy có thể hải hành trên các hải trình xa. Trong các hải trình gần Phan Thiết, trên thuyền có đem theo thực phẩm dùng trong 6, 7 ngày và độ 100 ga lông (400 lít) nước uống.

Loại thuyền này dùng để chở nước mắm, gạo và các hàng linh tinh khác giữa Phan Thiết và Mũi Né, cách Phan Thiết chừng 14 dặm (tức 22 cây số) về phía Bắc và ven bờ biển. Được biết thuyền này có thể chở 26 tấn hàng ở trong các hầm và trên boong thuyền, và quanh năm chạy đi mũi né hàng ngày. Trong bóng đêm, cách thuỷ thủ điều khiển thuyền chạy theo chuẩn đích của các vật ở trên bờ mà họ đã biết và nhờ vào ngọn hải đăng ở trong khu vực hải trình của họ. Thời tiết ít khi có ảnh hưởng đến các cuộc hải trình thường nhật của thuyền này.

GỐC TÍCH VÀ LỊCH SỬ

Được biết kiểu thuyền PTMH-1 gốc tích ở Phan Thiết vào khoảng đầu thế kỷ XX và dường như các thuyền đóng đầu tiên có ba cột buồm. Sự thay buồm bằng động cơ có le bắt đầu từ sau thế chiến 2 từ năm 1950 trở đi. Khi gắn động cơ thuyền PTMH-1 dần dần thay đổi hệ thống chạy buồm cho tới khi hoàn toàn trở thành thuyền chạy bằng máy. Trong tháng sáu 1962, có chừng 20 thuyền loại này được dùng để chở hàng trong các vùng Phan Rí, Phan Thiết và Mũi Né. Tên Địa Phương của thuyền này là 'Ghe máy' nghĩa là thuyền máy.

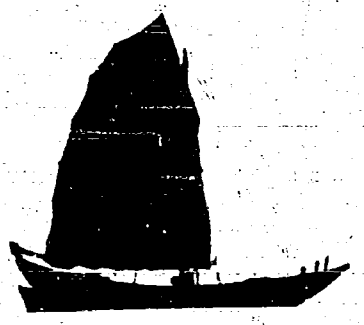
OPERATING INFORMATION

PTMH-1 is a large, seaworthy, reliably powered junk. Although boats of this class normally operate in the local area of Phan Thiet, they are quite obviously capable of extended off-shore voyages. Provisions for several days and about 100 gallons of potable water are carried on the local runs out of Phan Thiet.

This class is employed for the transport of fish sauce, rice, and other miscellaneous cargoes between Phan Thiet and Mui Ne, about fourteen miles to the north and on the coast. Reportedly, she can carry 25 tons of cargo in her holds and on deck, and makes daily trips to Mui Ne the year round. During hours of darkness, the crewmen navigate by known landmarks relying primarily on the light house in the local area of their route. Weather rarely keeps these junks from making their daily trips.

ORIGIN AND HISTORY

The basic design of the PTMH-1 junk reportedly originated in Phan Thiet at the turn of the twentieth century and the original junks apparently had three masts. The transition from sail to motor probably occurred after World War II, sometime in the 1950's. The motorized PTMH-1 junk gradually replaced the sailing version until the class became entirely motorized. In June 1962, approximately 20 of these junks were in use carrying cargo in the Phan Ri, Phat Thiet, and Nui Ne areas. The local name is "Ghe May" which means, "Motorized Junk".



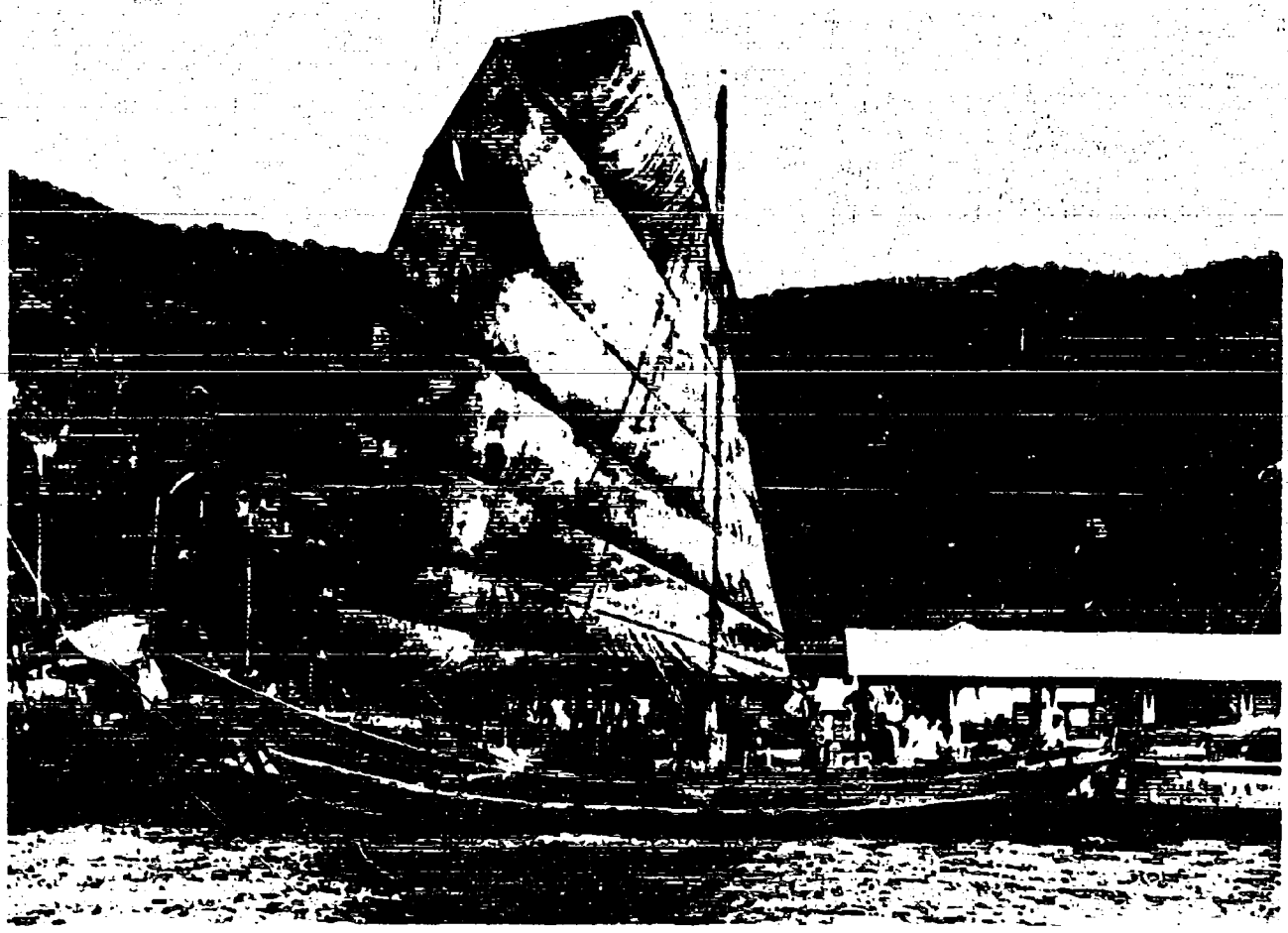
VTAC-1a

VTAC-1



VTAC-1b

VTAC-I

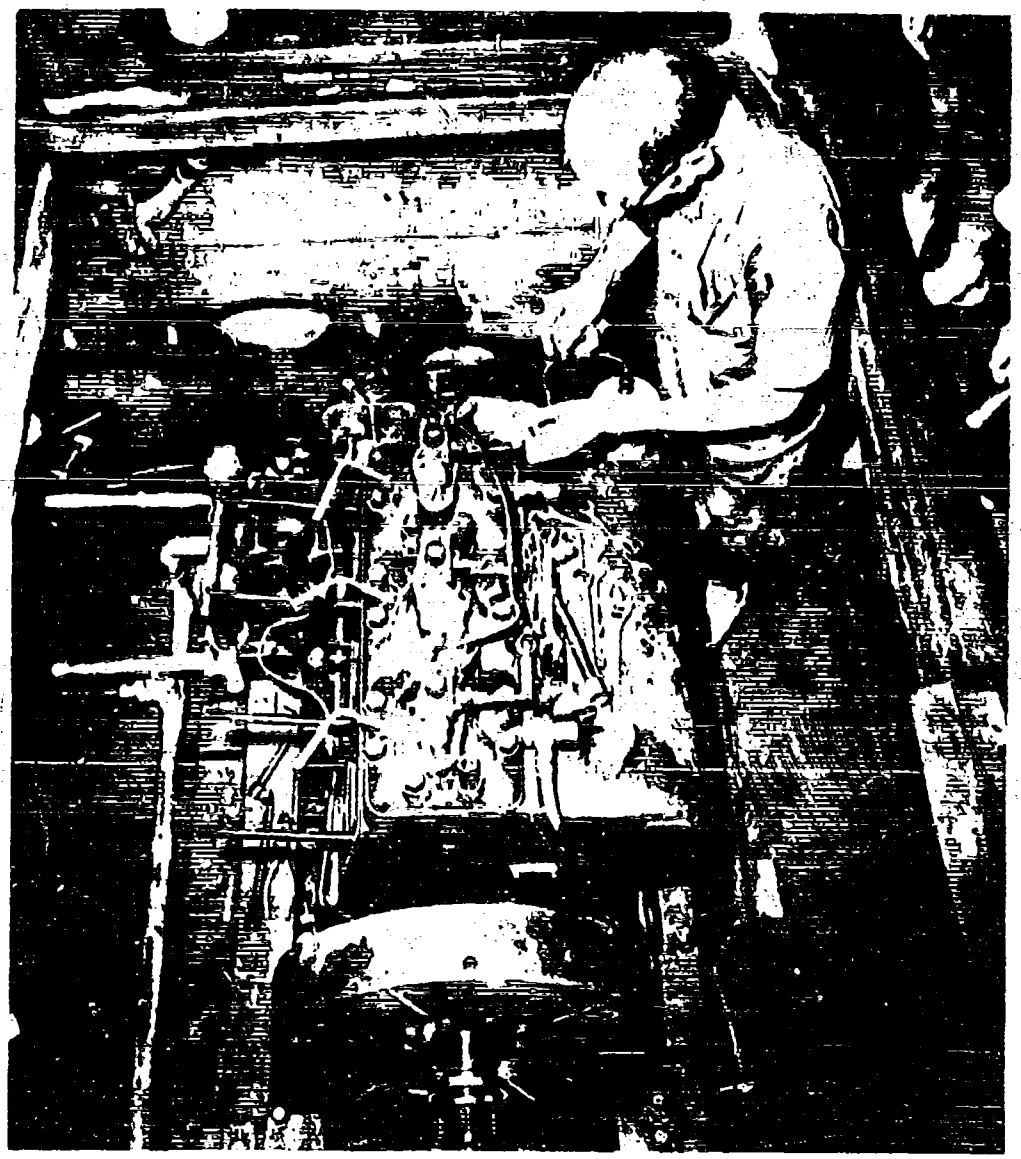


LOẠI THUYỀN

Loại thuyền VTAC-1 là loại thuyền đánh cá của người Trung hoa di cư. Thuyền này thấy ở Vũng tàu, Phan thiết và Phan rí thuộc VNCH. Thuyền này là thuyền buồm có gắn thêm một động cơ và dài từ 45 tới 55 tấc Anh (13m50 - 16m50).

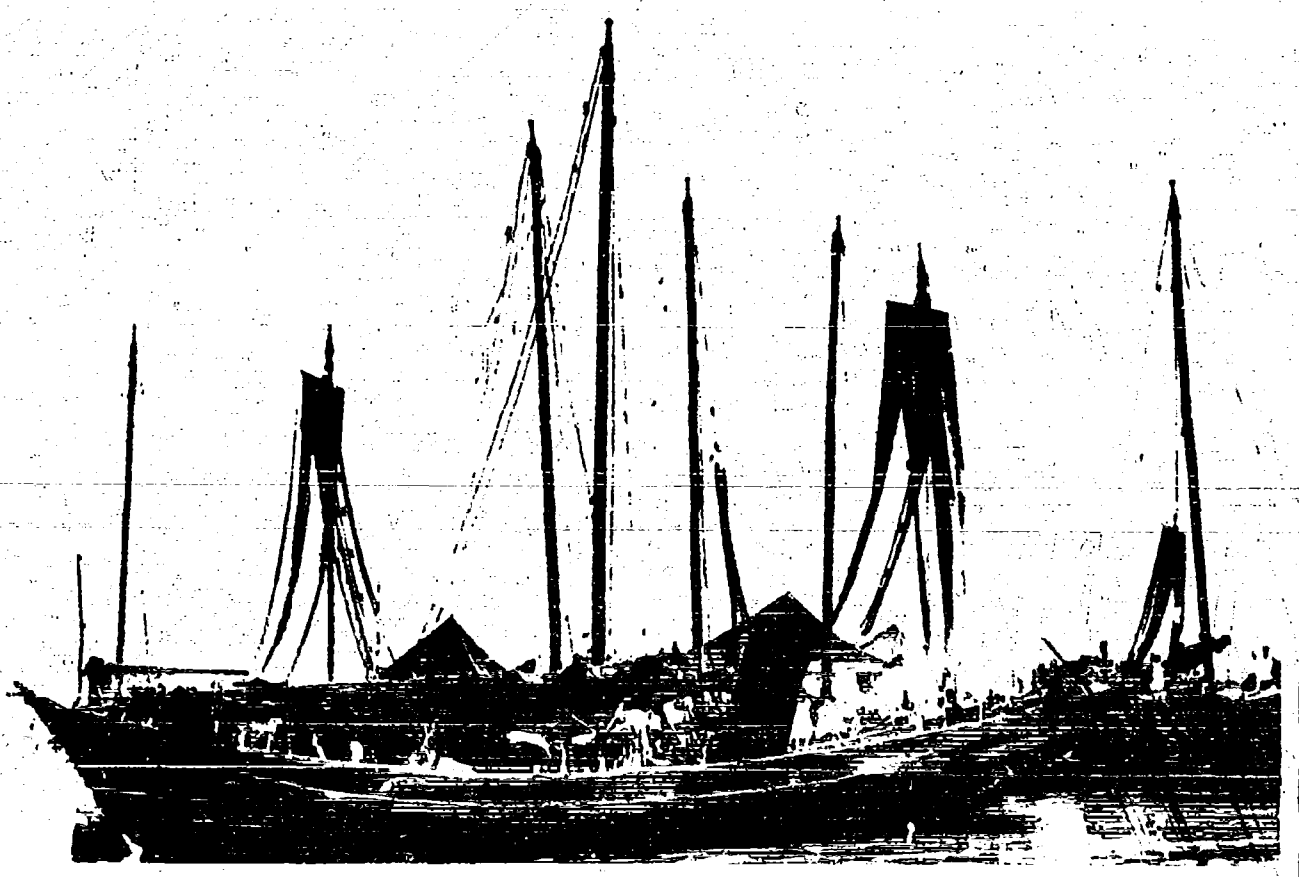
GENERAL

VTAC-1 is a class of Chinese refugee fishing junk found in the Vung Tau, Phan Thiet, and Phan Ri areas of South Vietnam. It is a sailing junk powered by an auxiliary engine and ranges from 45 feet to 55 feet in length.



Động cơ này cung cấp thêm sức mạnh là động cơ 6 si-lanh, 125 mã-lực, chạy Diesel, sơn màu xám nước biển (hay động cơ tương đương). Thuyền có thể chứa 55 ga lông nhiên liệu (220 lít) đủ chạy chừng 20 dặm (chừng 32 c.s.). Giữa thuyền là một cột buồm có cánh buồm bằng vải được làm cho chắc chắn thêm bằng các nẹp tre chạy suốt chiều ngang cánh buồm.

A Gray Marine, 6 cylinder, 125 HP diesel engine, or equivalent, furnishes auxiliary power. The junk's fuel capacity is 55 gallons, enough for about 50 miles of cruising. A single mast amidships carries a canvas sail stiffened with full length bamboo battens.



Khi cột buồm dựng lên, rất dễ nhận thấy có một tấm ván rộng ở phía trước cột buồm chìa ra chừng 5 tấc Anh (1m50) cao trên mặt boong thuyền. Thuyền có trang đèn hải hành ở hai bên mạn các đèn này được buộc vào cột cờ trên phía lái. Ngoài các đèn này ra, không còn có đèn hải hành nào khác nữa, và thuyền không có dụng cụ liên lạc, truyền tin và lái hành.

Các ngư phủ điều hành thuyền là các người Trung hoa di cư tới Moncay (Bắc việt) khi lục địa Trung hoa bị Cộng sản kiểm soát. Rồi khi VN bị chia đôi năm 1954 họ lại di cư lần nữa cùng với gia đình họ. Họ được chở vào Nam bằng tàu của Hải quân HK và được định cư tại Vũng tàu, Phan thiết và Phan ri. Tại đây họ bắt đầu tái kiến thiết thuyền của họ. Được biết có chừng 40 thuyền VTAC-1 hiện ở miền Nam và còn đang đóng thêm đôi chiếc nữa.

When raised, a large centerboard forward of the mast extends about 5 feet above the deck level and is quite noticeable. Port and starboard running lights are displayed from a jackstaff on the stern, but no signalling, communications or navigation equipment or other running lights are carried.

The fishermen who operate the VTAC-1 are Chinese refugees who moved to Mon Cay in Northern Vietnam when the communists gained control of the mainland of China. Those men fled with their families again when Vietnam was partitioned in 1954. They were evacuated to South Vietnam by U.S. Navy ships and settled in Vung Tau, Phan Thiet and Phan Ri where they began to rebuild their fishing fleets. Approximately 40 VTAC-1 type junks are known to exist in South Vietnam at present and more are being constructed regularly.

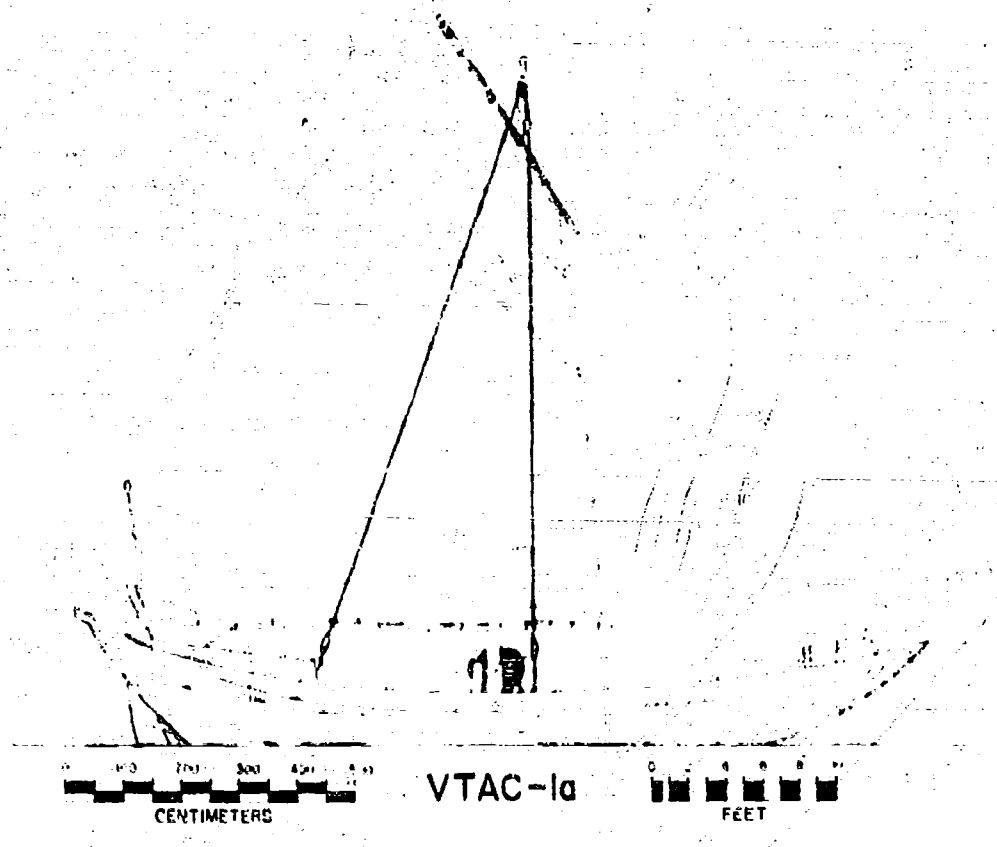




Market scenes at Vung Tau



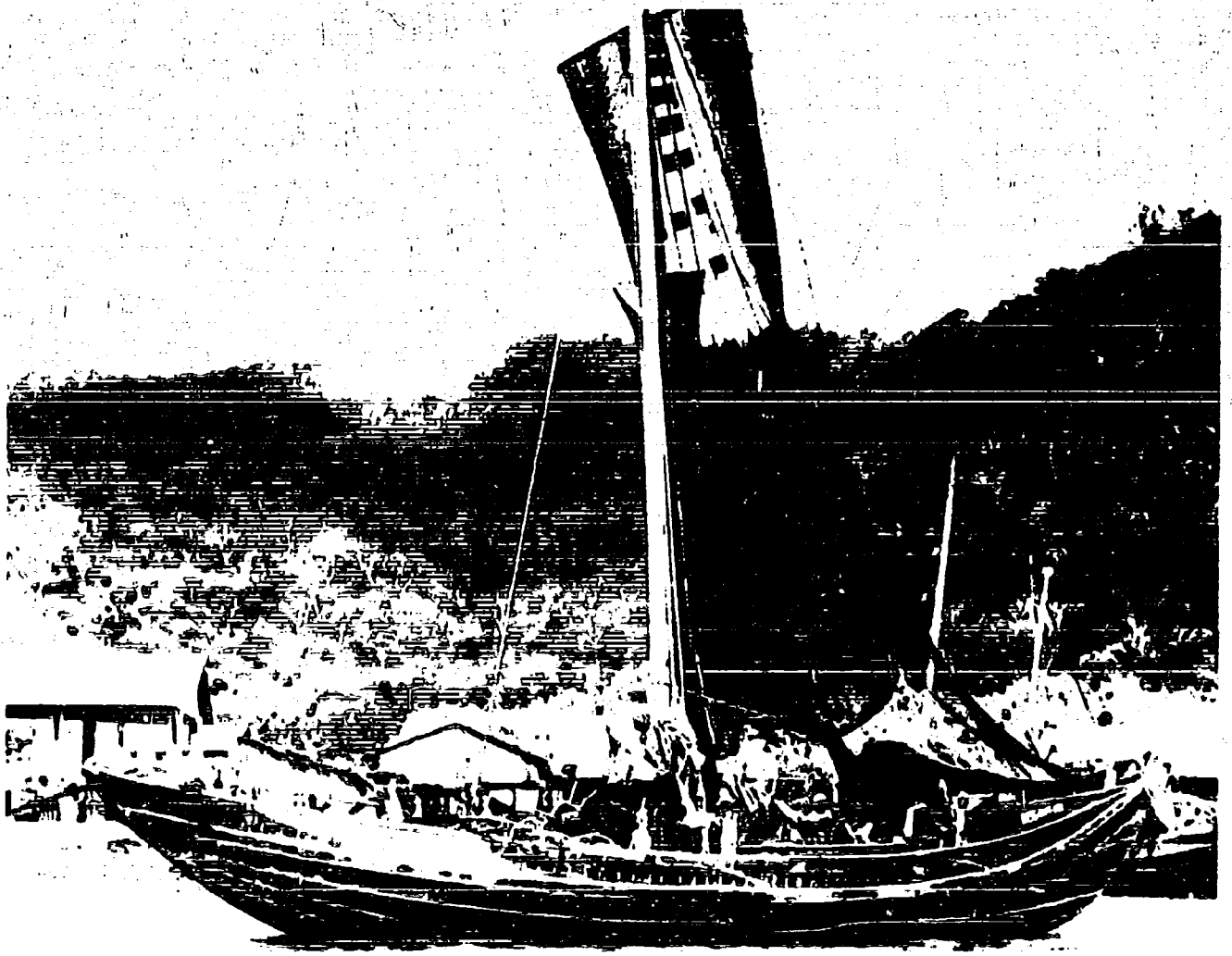
VTAC - 1a



VTAC-1a

CHIỀU DÀI	1302 CM.	LENGTH	46.4 FT.
CHIỀU NGANG	457 CM.	BEAM	15.3 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	30.5 CM.	EMPTY	1.0 FT.
CÓ HÀNG	45.7 CM.	LOADED	1.6 FT.
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	91.6 CM.	EMPTY	3.0 FT.
CÓ HÀNG	61.0 CM.	LOADED	2.0 FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	1127.8 CM.	MAST HEIGHT	37.0 FT.
ĐỘNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU DIESEL	TYPE	DIESEL
SỐ MÃ LỰC	120	HORSEPOWER	120
DUNG TÍCH NHIÊN LIỆU	233 L	FUEL CAPACITY	35 GAL.
ĐOÀN VIÊN	5	CREW	5

VTAC-1a

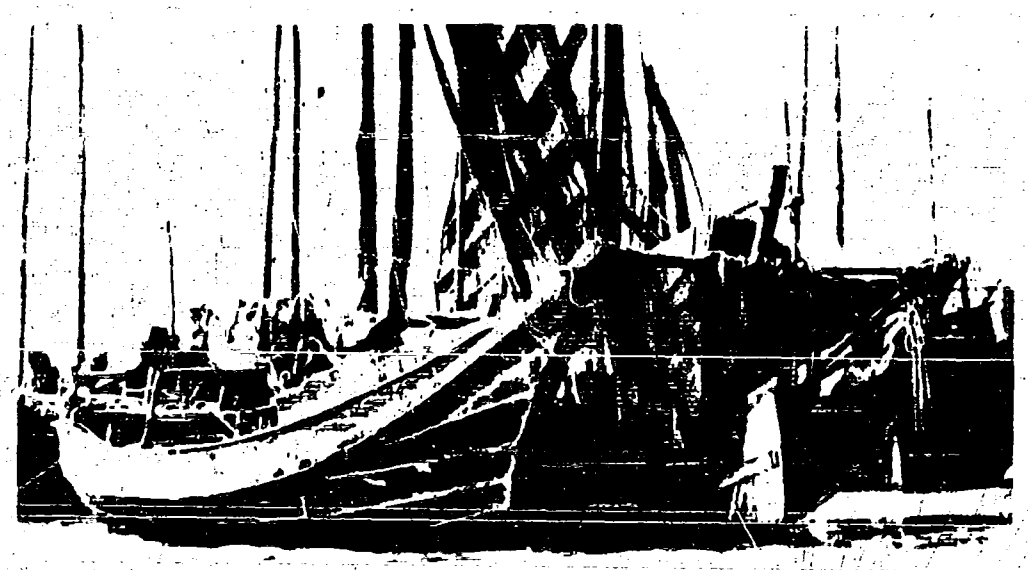


ĐẠI CƯƠNG

Thuyền VTAC-1a là loại thuyền gần bằng VTAC-1. Vỏ thuyền rộng bề ngang và mũi thuyền nhọn rõ rệt.

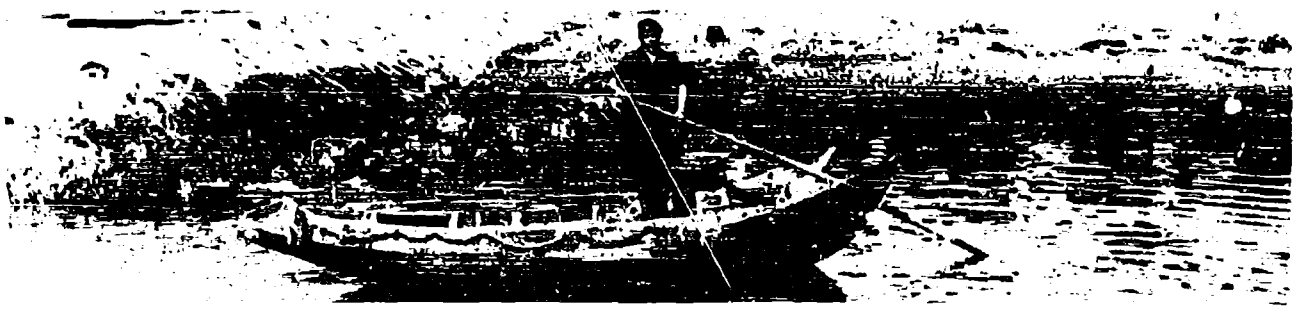
GENERAL

VTAC-1a is the basic type of the VTAC-1 class. While she has a wide hull, her bow is gracefully pointed



Có lẽ đặc điểm khác thường nhất của thuyền là phần đà ngang sau lái. Phía lái của thuyền dóng cao vênh lên để tạo thành một cái bờ thành phía lái cao hơn hết thảy bất cứ điểm nào của vỏ thuyền tới 6-7 tấc Anh. Còn về phần đà ngang chỉ dóng đủ cao lên trên mặt nước giáp với boong sau của thuyền, thành ra để chừa một chỗ hở ngang suốt phía trên của phần lái nhìn phẳng mặt. Chỗ hở này được đậy bằng một tấm ván ngang không biết dùng để làm gì. Đôi khi nó được dùng để cột dây lèo buồm, đôi khi khác để phơi lưới và nếu không chỉ là lan can thường mà thôi.

Probably the most unusual characteristic in the partial transom. Her sheer rises sharply aft to form a stern bulwark several feet higher than any other point on the hull. The transom, however, comes only high enough above the water to meet the after deck, leaving an opening across the upper part of the flat stern. This opening is capped with a thwart, whose function is not known. It is used at times to secure the sheets, at others, to hang the nets and others simply as a rail.



Không được biết lý do để chừa chỗ hở này làm gì, nhưng nên chú ý rằng cái kiểu vỏ thuyền lá mặt này cũng còn áp dụng ngay cho cả các thuyền nhỏ dài 15 tấc Anh (4m50) hạ kém hơn. Các thuyền nhỏ sấu này trông dường như là 'đồ chơi' theo kiểu

The reason for the opening itself is not known, but it is of interest to note that this strange hull design is also used even for small dinghies of fifteen feet or less. These tiny boats look almost like toy versions of the large junks.

KIẾN TẠO, TU BỔ VÀ SỬA CHỮA

Thuyền VTAC-1A được đóng ở Vũng tầu thuộc tỉnh Phước tuy và ở Phan ri thuộc tỉnh Bình thuận. Đóng mất chừng năm tuần lễ và giá từ 102,000$ tới 146,000$ không kể động cơ thuyền. Giá tiền động cơ tùy thuộc kiểu và loại, mới hoặc cũ, nhưng giá trung bình chừng 146,000$.

CONSTRUCTION, MAINTENANCE AND REPAIR

The VTAC-1a is built in Vung Tau, Phuoc Tuy Province and in Phan Ri, Binh Thaun Province. It can be constructed in about 5 weeks at a cost of $1,400 to $2,000, less engine. The engine costs vary depending upon the make and model, and whether new or used, but the average cost is about $2,000.



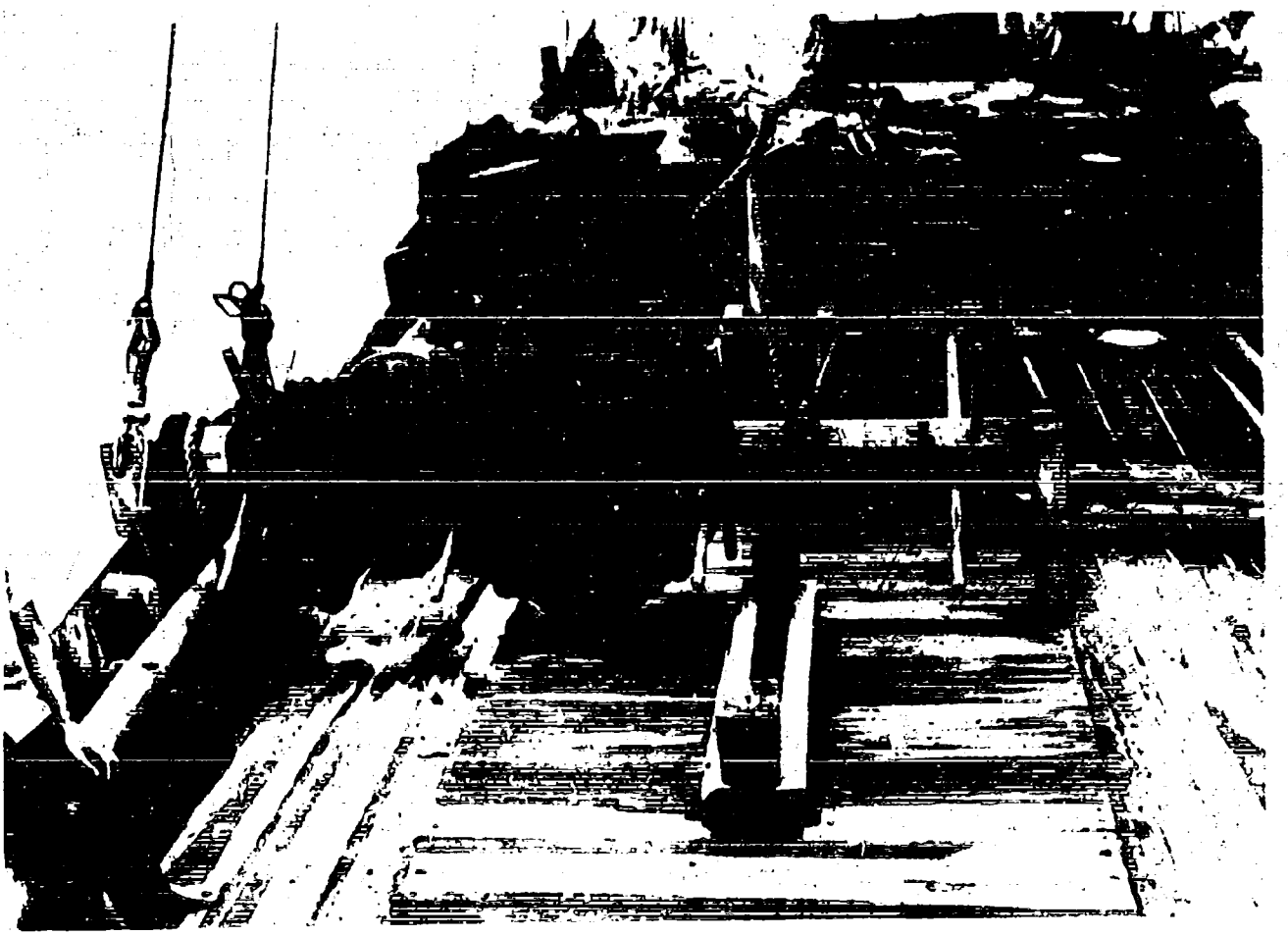
Foredeck Detail

Vỏ thuyền và cột buồm làm bằng loại gỗ khá nặng, màu nâu lợt xám. Vỏ thuyền được ghép vào nhau bằng các mộng gỗ, và các bộ khung chính được ghép vào vỏ thuyền bằng bù loong và đinh thép. Thuyền không có long cốt, song có hai cây gỗ nặng đường kính chừng 10 phân Anh (25 cm) đặt cách nhau 4 tấc Anh (1m20) chạy suốt từ mũi tới lái để làm cho vỏ thuyền được vững thêm.

Các đường ghép của vỏ thuyền được sảm bằng sợ tre chộn lẫn với nhựa sảm, và thuyền được sảm lại từ một năm tới hai năm một lần. Vỏ thuyền không sơn, vá không dùng một chất gì để trừ mối, hà làm hư vỏ thuyền; vì vậy vỏ thuyền phải được cạo sạch luôn luôn giống như hầu hết các thuyền VN khác. Muốn cạo vỏ thuyền, người ta dùng các cây lăn để kéo thuyền lên bãi và cạo bằng tay. Dây dựng cột buồm của thuyền VTAC-1a làm bằng dây thép, còn dây dường cánh buồm làm bằng tơ gai Phi-luật-tân hay sợi gai. Vải buồm và dây dựng cột buồm được thay thế hàng năm và dây dường buồm được thay thế sáu tháng một lần.

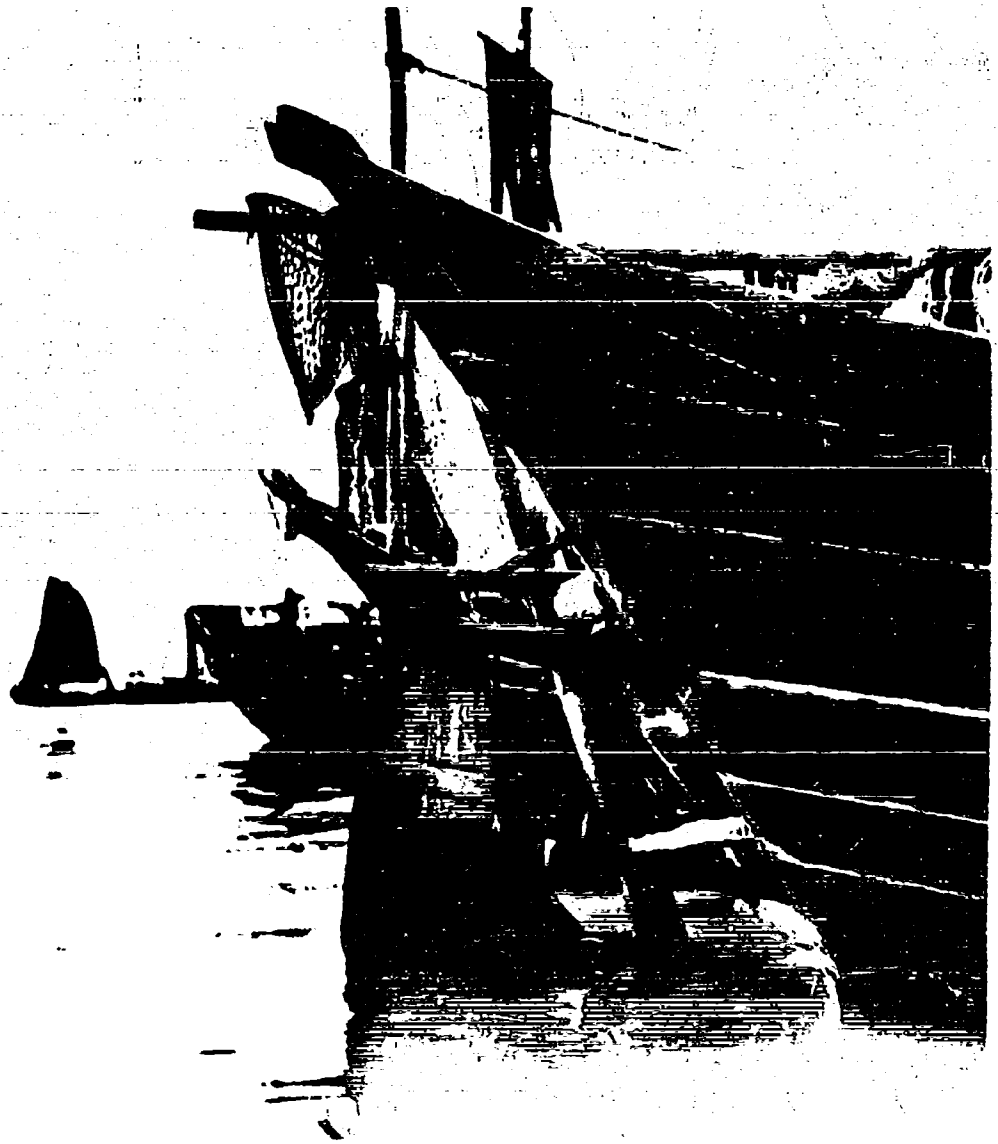
The hull and mast are constructed of a fairly heavy, greyish brown wood. The hull planking is fastened with wooden pegs and full frames are fixed to the hull planking with steel bolts and nails. The junk has no keel, but two heavy timbers about 10 inches in diameter, placed 4 feet apart, run from the bow to the stern, to strengthen the otherwise weak hull.

The seams of the hull are caulked with shredded bamboo and resin, and the junk is recaulked every one to two years. The hull is not painted nor are any effective anti-fouling agents used, therefore like most Vietnamese junks the hull must be scraped often. In this operation men use rollers to pull the junk up on the beach where they scrape it by hand.



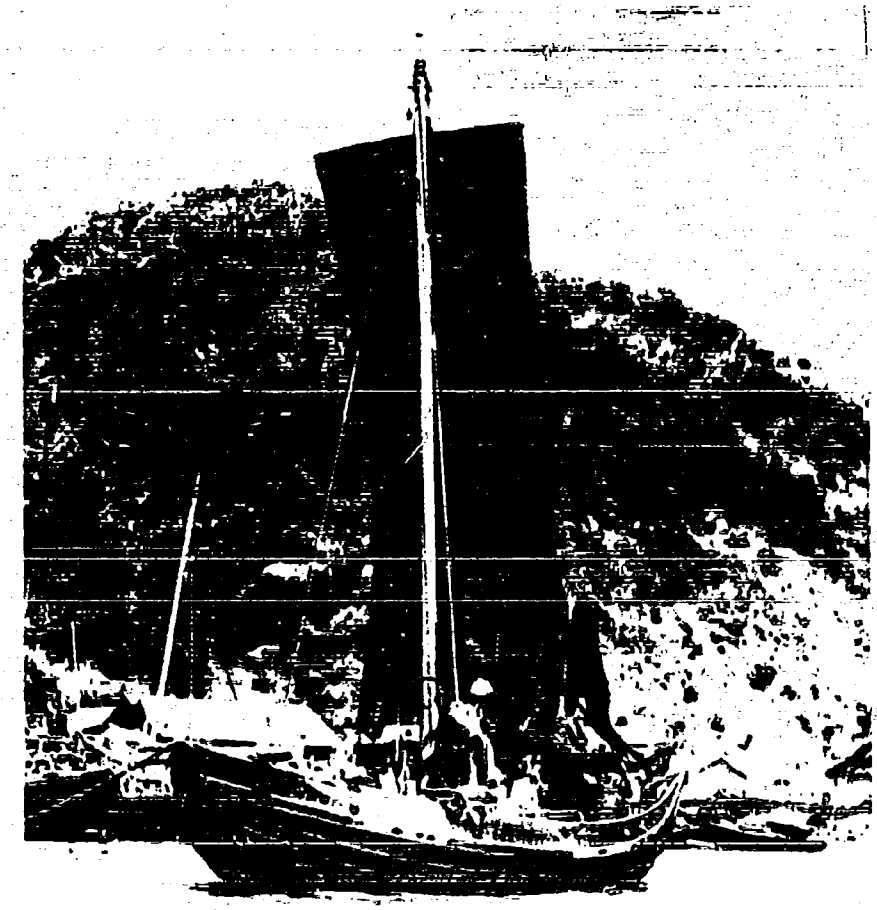
Máy tầu giảm nhiệt bằng nước, vận hành một chân vịt 26 phân Anh (65 cm) qua một bộ phận giảm lực 2:1 và tục kết. Máy được phát hành bằng hai bình chứa điện 6 von. Máy thường vận hành một máy bơm nhỏ ly tâm để bơm nước lòng thuyền. Các bộ phận điều khiển máy đều đặt trên máy, như vậy do một thủy thủ kiểu khiển chứ không phải người cầm lái. Thuyền có mang theo mọi thứ dụng cụ để tháo máy, nhưng chỉ mang theo rất ít bộ phận để thay thế, và khi ở ngoài biển không định sửa chữa gì to tất cả.

VTAC-1a's standing rigging is made of wire. Manila or hemp line is used for the running rigging. The canvas sail and standing rigging are replaced once a year and the running rigging is replaced every six months. The water cooled diesel engine drives a 26 inch propeller through a 2:1 reduction gear and clutch and is started by two six volt batteries. A small centrifugal bilge pump is usually driven off the engine. The engine controls are all mounted on the engine, which means that it must be operated by a crewman other than the man at the tiller. All of the necessary hand tools for dismanthing the engine are carried, but few spare parts are carried and no major repairs are attempted at sea.



Thuyền VTAC-1a có một bánh lái to bằng gỗ hình cửa hẹn do một tay lái đồ sộ vận hành. Bánh lái có thể đưa cao lên nhờ sức một cái trục kéo khi thuyền chạy ở nước nông. Thuyền có hai mỏ neo bằng sắt, mỗi mỏ neo có dây neo bằng tơ gai Phi luật tân dài 200 tấc Anh (60m).

The VTAC-1a has a large wooden door-type rudder which is operated by a massive tiller. The rudder can be raised with the aid of a tackle when the junk is in shallow water. Two iron anchors are carried with 200 feet of manila line for each.



ĐIỀU HÀNH THUYỀN

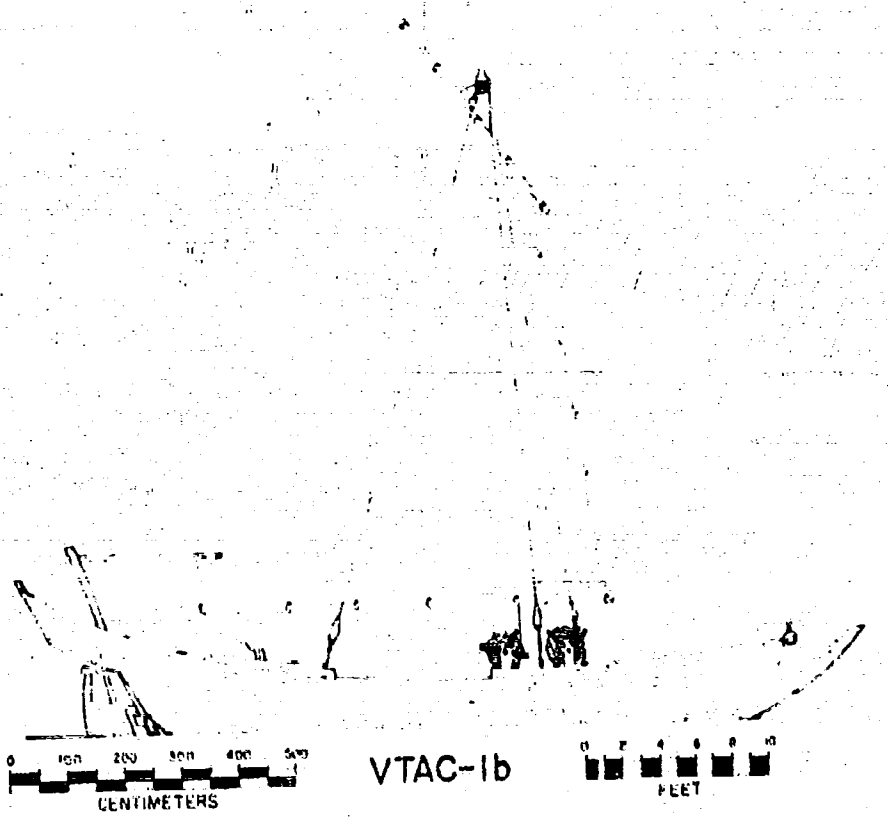
Thuyền VTAC-1a đi đánh cá hàng ngày, khởi hành lúc 3 giờ sáng và trở về bờ vào khoảng giữa buổi quá trưa. Các thuyền loại này luôn luôn đánh cá từng hai chiếc một và dùng một lưới túi vét thả giữa hai thuyền. Cá đánh được gồm nhiều loại khác nhau, đánh được nhiều ít tùy theo may rủi và thuận mùa. Trung bình đánh được khoảng một tấn cá mỗi chuyến. Đôi khi thuyền có mang theo nước đá để ướp cá cho tới khi đem bán tại chợ cá ở địa phương hay cho vựa làm nước mắm. Vì đánh cá hàng ngày nên thuyền VTAC-1a ít khi hoạt động khơi bến quá 25 tới 30 dặm (40 - 48 c.s.). Tin rằng thuyền này đi biển rất tốt và có các nét tổng quát của các loại thuyền chạy biển đã trông thấy ở các bến khác tại Á-đông. Khi thả neo hay rời nơi đánh cá trong gió lặng, thường trông thấy thuyền VTAC-1a cuốn buồm lại và căng lưới từ nóc cột buồm để phơi.

OPERATING INFORMATION

The VTAC-1a fishes every day, departing about 0300 and returning by mid-afternoon. Junks in this class usually fish in pairs with a purse net streamed between the two [illegible]s. The catch consists of various kinds of fish depending upon luck and the season and averages about 1 ton. Ice is sometimes carried to preserve the catch until it is sold at the local fish market, or to a fish sauce (nuoc mam) manufacturer. Since she fishes daily, VTAC 1a rarely operates more than 25 to 30 miles from port. She is believed to be a very seaworthy junk and has the general lines of ocean-going junks seen in other ports of the orient. When at anchor or proceeding from the fishing grounds in light air VTAC-1a is commonly seen with the sail furled and the fishing net hanging from the mast head to dry.

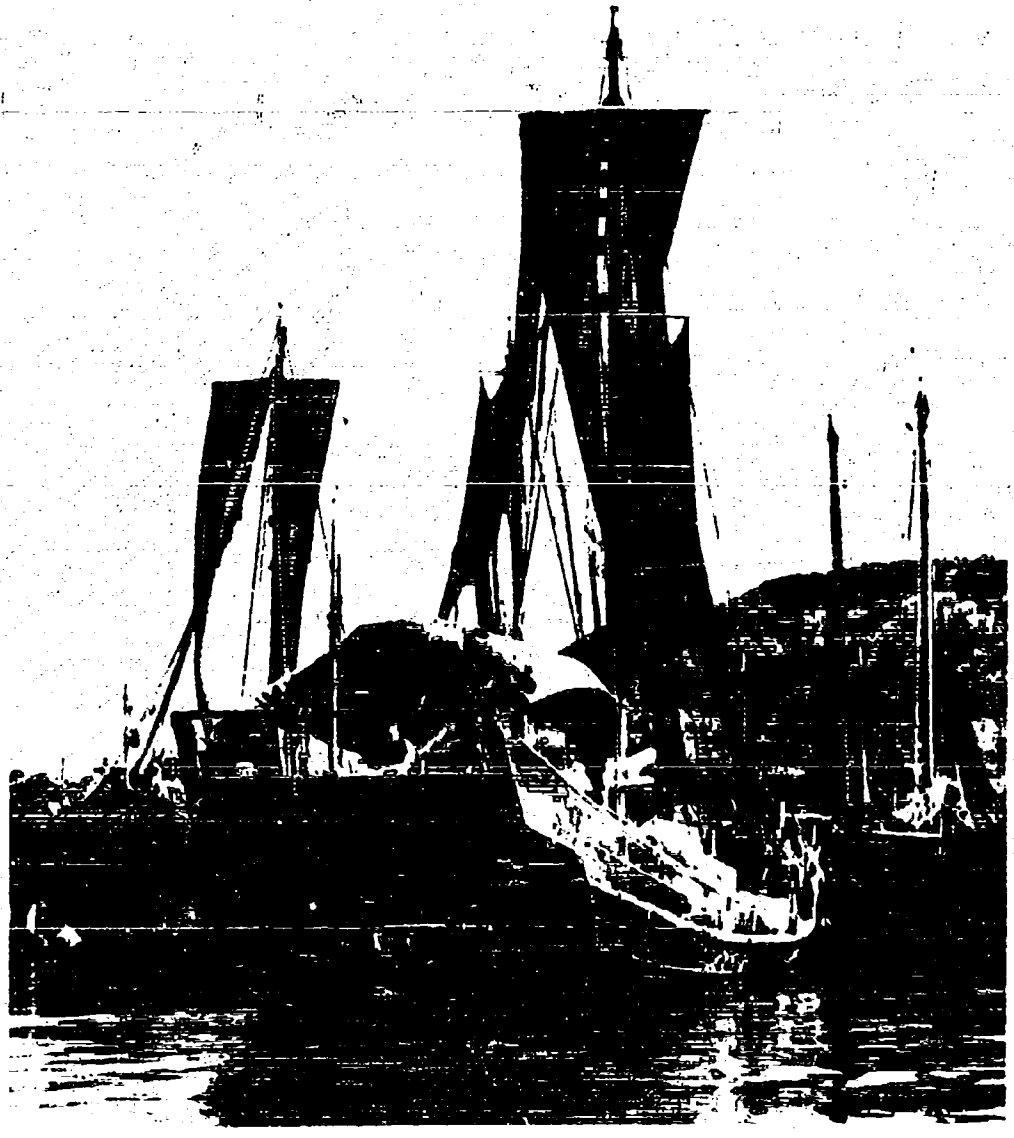


VTAC-1b



CHIỀU DÀI	1302 CM.	LENGTH	46.4 FT.
CHIỀU NGANG	457 CM.	BEAM	15.3 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	30.5 CM.	EMPTY	1.0 FT.
CÓ HÀNG	43.2 CM.	LOADED	1.4 FT.
MẠN TẦU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	1524 CM.	EMPTY	5.0 FT.
CÓ HÀNG	140.2 CM.	LOADED	4.6 FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	1128 CM.	MAST HEIGHT	37.0 FT.
ĐỘNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU DIESEL	TYPE	DIESEL
SỐ MÃ LỰC	125	HORSEPOWER	125
DUNG TÍCH NHIÊN LIỆU	200 L.	FUEL CAPACITY	52 GAL.
ĐOÀN VIÊN	5	CREW	5

VTAC-1b

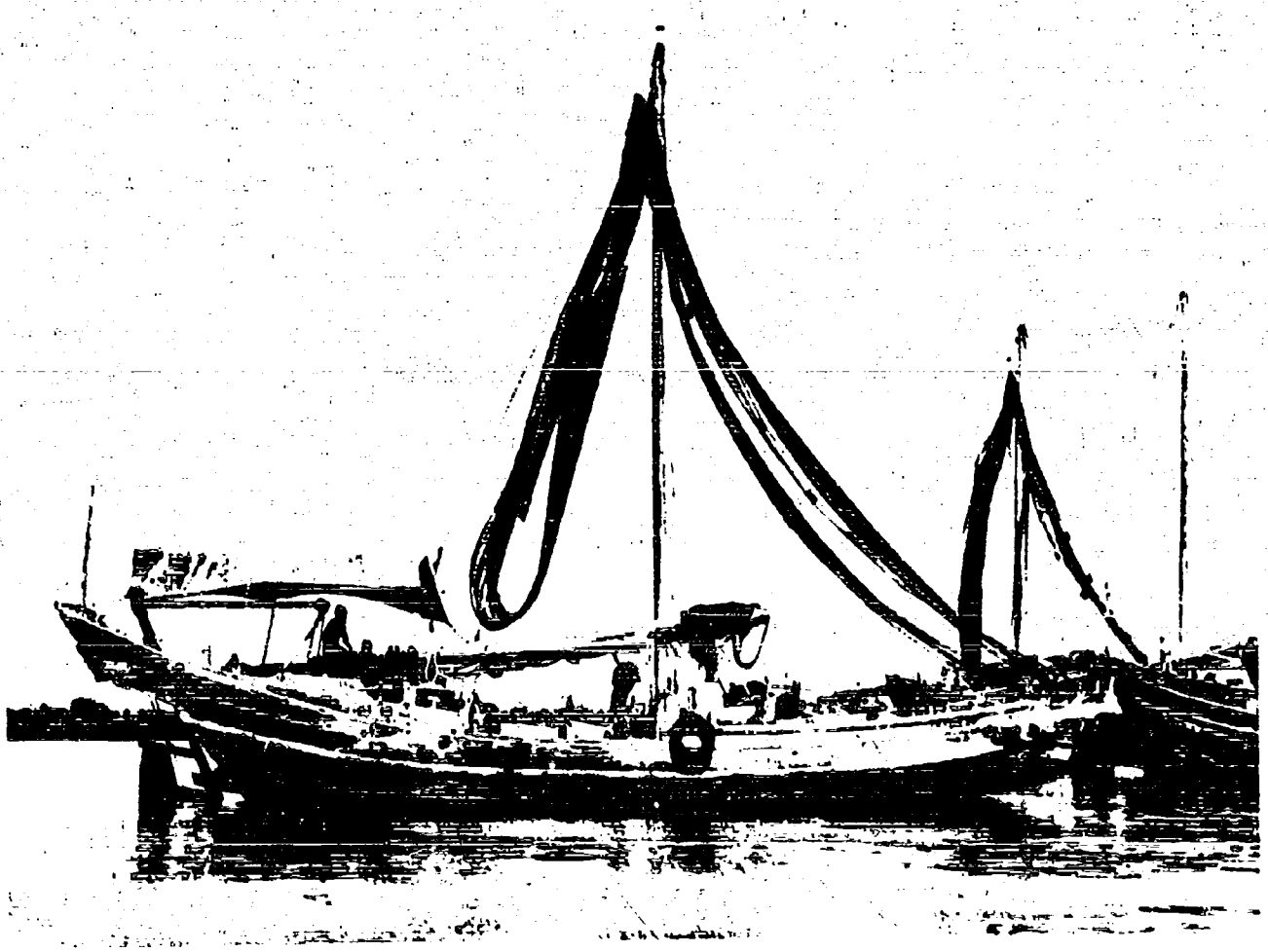


ĐẠI CƯƠNG

Thuyền VTAC-1b giống như thuyền VTAC-1a trừ phía lái đóng khác kiểu. Thay vì phần đà ngang đè nở trống lạ mắt của thuyền VTAC 1a, thuyền VTAC-1b có hai bên mạn và boong sau đóng chìa hẳn ra phía sau chừng 5-6 tấc Anh (1m50 - 1m80) để tạo thành một boong sau cao hẳn lên và chìa ra tối 5-6 tấc Anh.

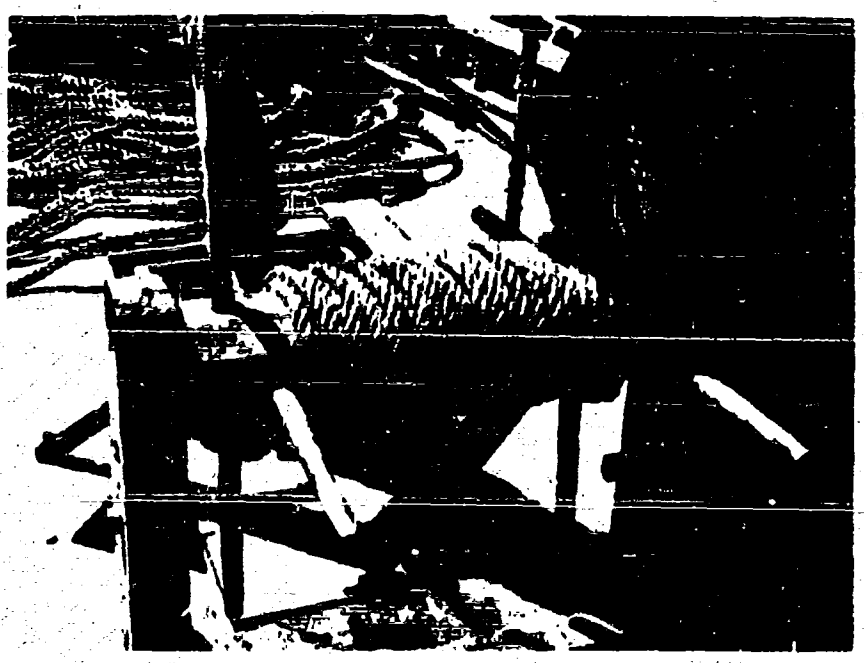
GENERAL

VTAC-1b is identical to VTAC-1a except for the different stern construction. Instead of the strange open transom, VTAC-1b has her sides and after deck extended some 5 or 6 feet farther aft to form a higher poop deck and several feet of overhang.



Vì sự biến cải này của phía lái, nên khoang thuyền rộng hơn và boong thuyền rộng hơn có nhiều chỗ để làm việc và sinh hoạt cho thủy thủ.

In this modified stern there is a larger cabin, and the greater deck space affords more working and living space for the crew.



Cánh buồm chính rộng có các nẹp tre chạy suốt chiều ngang nên nặng, và người ta thường dùng một cái trục cuốn để cuốn và dương dây buồm.

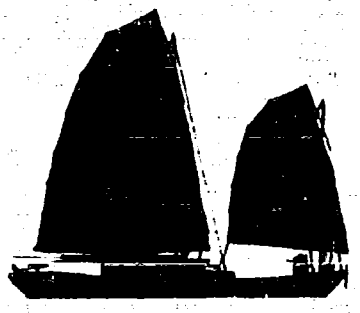
Boong trước của thuyền quang đãng khiến cho sự thả và kéo lưới được dễ dàng hơn. Thuyền VTAC-Ib không cần có cánh buồm mũi vì rằng tất cả các thuyền loại này đều có gắn động cơ. Tuy nhiên dường như trước kia cả thuyền VTAC-Ia và VTAC-Ib có dựng buồm mũi.

Quan niệm này dường như hợp lý cũng như là đối với loại thuyền PQMC-1 và RGMC-1 ở vịnh Thái lan vậy. Hai loại thuyền này trước kia đã là thuyền buồm rồi sau một thời gian đã có nhiều chiếc lắp động cơ. Bây giờ hệ thống chạy buồm đã hoàn toàn biến mất; tuy nhiên, các ngư phủ và các người đóng thuyền vẫn giữ nguyên kiểu vỏ thuyền với một vài sự biến cải mà thôi.

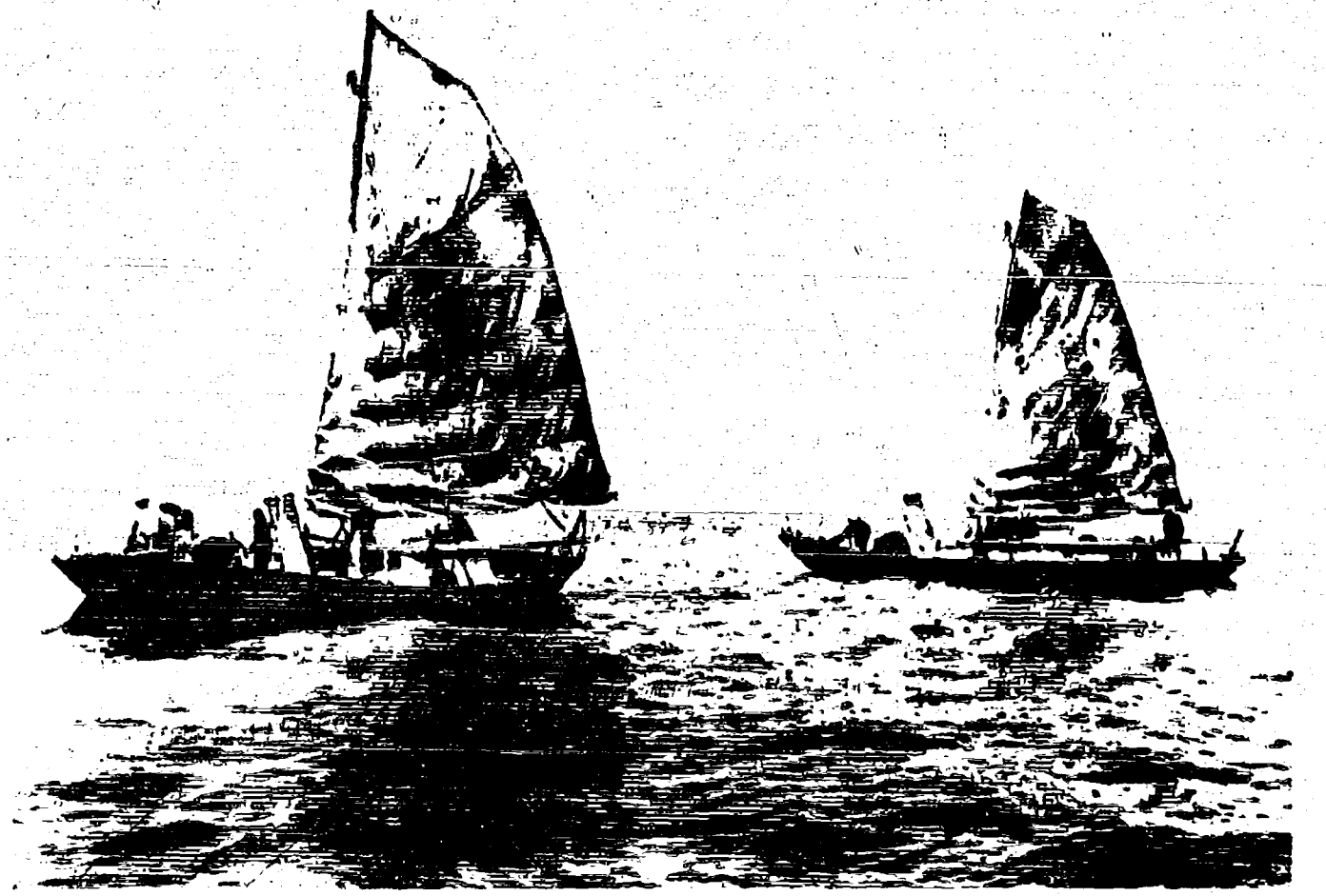
The large mainsail, with full length bamboo battens is heavy and the windlass is usually used for the main halyard.

A clear deck forward makes net handling easier and there is no reason for VTAC-Ib to carry a foresail, since all of the class are motorized. It appears likely however that both this junk and the VTAC-Ia stepped foresails in earlier days.

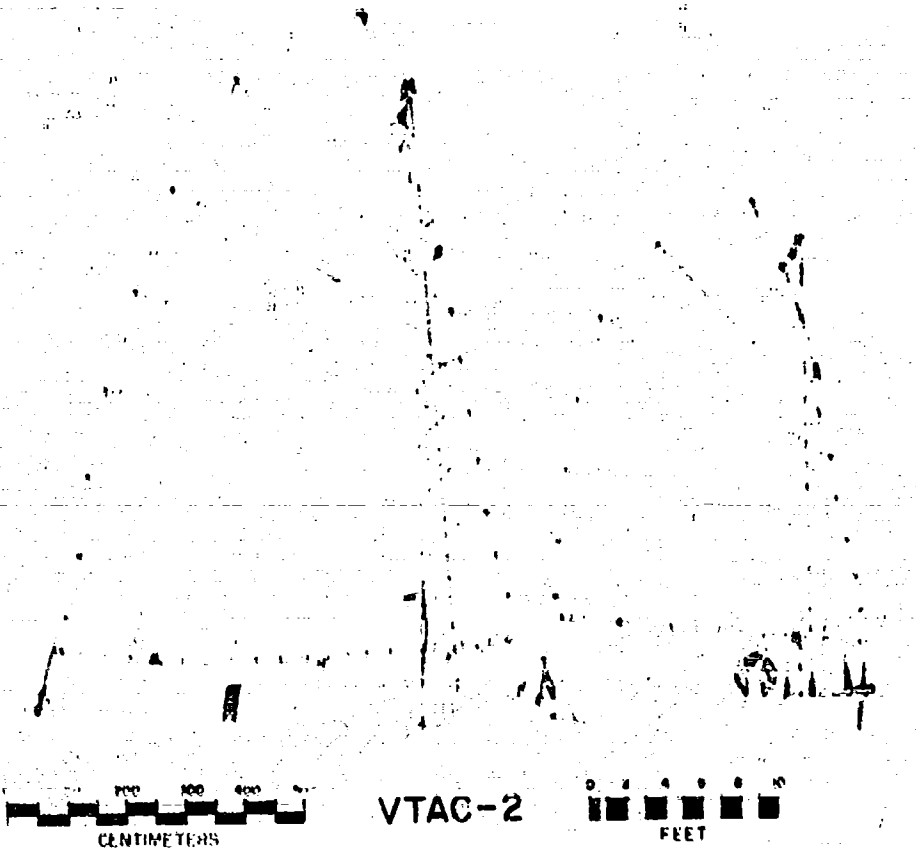
There seems to be the same trend here, a logical one, which has occurred in the Gulf of Siam with PQMC-1 and RGMC-1. Those boats once appeared only as sailing junks and later apparently there was an interim where auxiliary types were seen. Now the sailing versions have completely disappeared, yet the fishermen and builders retain the same hulls with only slight modification.



VTAC-2

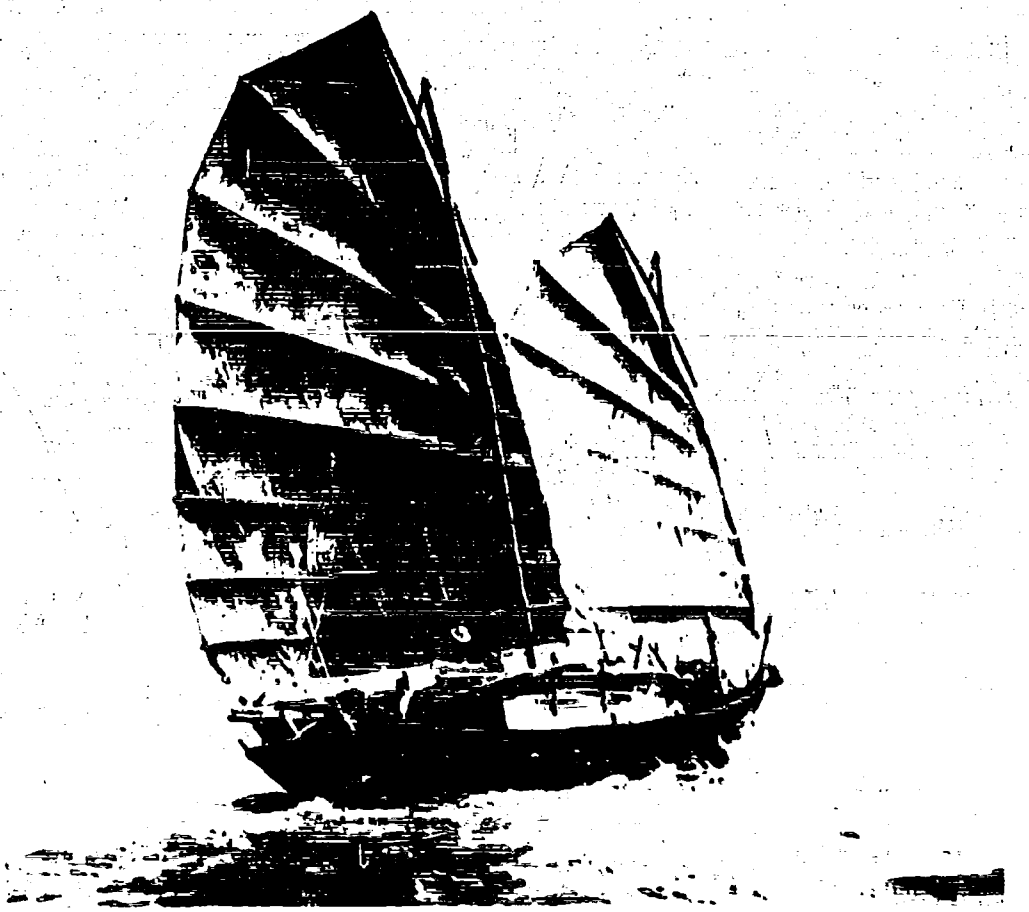


VTAC-2



CHIỀU DÀI	1219-1524 CM	LENGTH	40.0-50.0 F
CHIỀU NGANG	335-396 CM	BEAM	11.0-13.0 F
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	30.5-45.7 CM	EMPTY	1.0-1.6 F
CÓ HÀNG	43.2-85.3 CM	LOADED	1.4-2.8 F
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	61.0-71.0 CM	EMPTY	2.0-2.32 F
CÓ HÀNG		LOADED	
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	1127.7 CM	MAST HEIGHT	37.0 F
ĐỘNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU DIESEL	TYPE	DIESI
SỐ MÃ-LỰC	20	HORSEPOWER	2
DUNG TÍCH NHIÊN LIỆU	152 L	FUEL CAPACITY	40 GA
ĐOÀN VIÊN	4-6	CREW	4-

VTAC-2

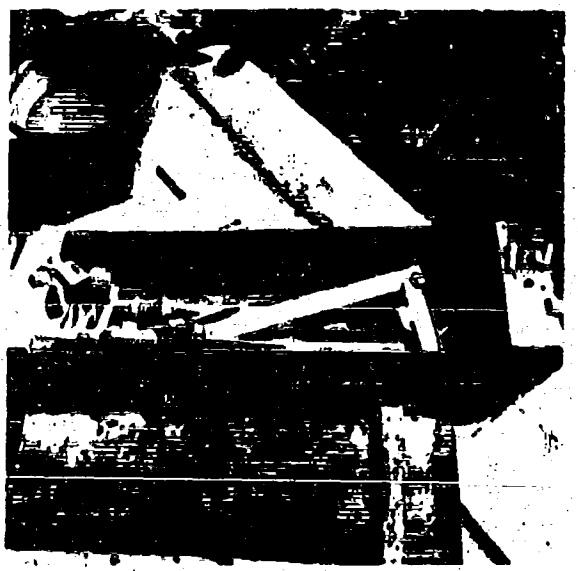


ĐẠI CƯƠNG

Thuyền VTAC-2 là loại thuyền buồm có khả năng trông có vẻ thô. Thuyền này cũng có thể chạy khá bằng động cơ. Khi dương buồm thuyền chạy lẹ. Hình dáng vỏ thuyền và hệ thống buồm khiến cho thuyền có thể điều hành dễ dàng bởi số ít thuỷ thủ trong mọi điều kiện khác nhau của biển và gió. Hình dáng thuyền và cách đóng vỏ thuyền loại này đã nói rõ từng chi tiết trong phần tả về loại thuyền VTMC-1 (thuyền VTMC-1 là thuyền VTAC-2 đóng thu nhỏ lại).

GENERAL

VTAC-2 is a rugged and capable sailing junk which also operates well under power. She is fast under sail, and of a hull form and sailing rig that makes her easy for a small crew to handle in a variety of sea and breeze conditions. The shape and manner of construction of the hull are described in detail in the section devoted to VTMC-1, which is simply a miniature version of VTAC-2.



Complete tool kit for VTAC-2 construction



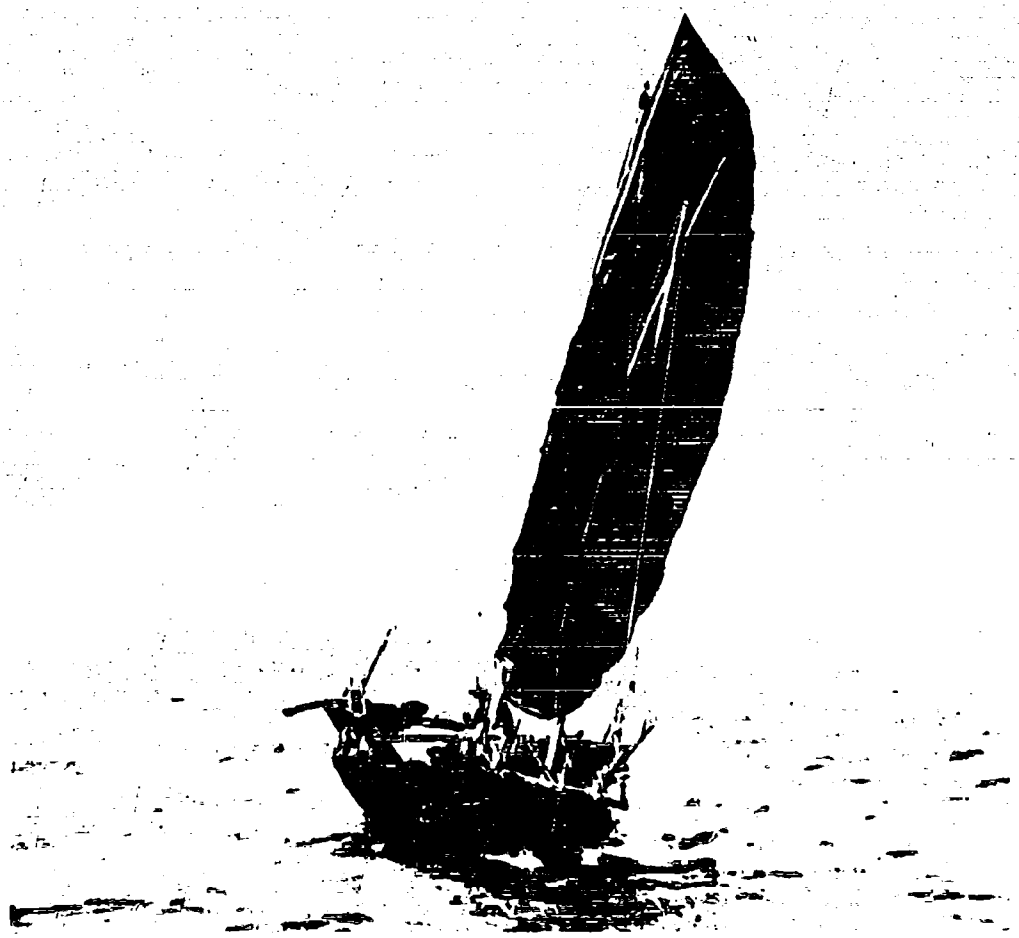
Nails used for fastening

Sự khác biệt chính duy nhất là lối ghép ván của vỏ thuyền VTAC-2 và của các loại thuyền khác lớn hơn. Trong lối ghép này các ván được ghép cạnh vào nhau bằng các đinh to và mộng gỗ ngoài việc ghép vào các bộ khung.

Để đóng đinh vào các cạnh ván, trước hết người ta khoan các lỗ vào phía dưới của tấm ván trên và phía trên của tấm ván dưới rồi đóng đinh to vào các lỗ này. Đinh đóng cách nhau không đều và có thể đóng cách xa nhau từ một vài phần mười tấc anh, tùy theo cỡ to nhỏ của thuyền và tính chất của gỗ được sử dụng. Ngoài tính chất đóng thô sơ này, phương pháp này còn là một lối làm cho chắc lại vì vỏ thuyền nở ra hay co lại, hay bị vẹo vọ bởi thời tiết quá xấu. Muốn làm cho chắc lại như vậy, thuyền được kéo lên bãi và một thợ mộc đi lần lần dọc theo đường ghép của vỏ thuyền và đóng các đinh vào các chỗ nào cần thiết và sám lại nếu cần. Sự đóng ván vỏ thuyền vào các bộ khung thường không được kỹ lắm, và hoàn toàn tin cậy vào sự ghép cạnh các ván vỏ thuyền vào nhau để cho vỏ thuyền được chắc.

The only major difference in construction is the manner in which the planks are fastened together in some VTAC-2 and other larger boats. In this process the planking is edge fastened, besides being fastened to the frames with large galvanized nails and wooden pegs.

To set the nails for the edge fastening, holes are first "toe-nailed" through the lower outboard edge of one plank and into the top of the one below it. Into these holes are driven large galvanized nails or spikes. Spacing of the nails is irregular, and may vary from a few inches up to several feet, depending on the size of the boat and the condition of the lumber being used. Besides being a rugged method of construction, it is a simple matter to "tighten-up" the hull as the planks swell or contract, or become deformed because of heavy weather. For this tightening, the boat is simply beached and a carpenter moves along the edge of the planking, tapping nails here and there as required, and re-caulking if necessary. Fastening of planking to frames is often poor and great reliance is placed on the edge fastening for strength in the hull.



Cũng trái với quan niệm của một người, các thuyền này chạy rất đúng hướng và sát chiều gió một cách khả quan. Ngoài ra hệ thống 'Mềm rẻo' của buồm khi được điều khiển bởi một người thành thạo có thể khiến cho các thuyền này thành các thuyền chạy buồm nào hạng. Thuyền VTAC-2 chạy buồm không nhanh bằng thuyền DABC-1a đóng to hơn ở hai phận Đà Nẵng: vì thuyền DABC-1 có vỏ thuyền nhẹ và nông lòng, đáy tre đan bóng láng và buồm rộng nên có thể được liệt vào hạng các thuyền buồm chạy nhanh nhất thế giới. Tuy nhiên, thuyền VTAC-2 đi biển khá hơn nhiều, trông thô hơn. Khó bị lật hơn, và là một thuyền có nhiều khả năng hơn.

Contrary also to a popular misconception, these boats point well and perform very satisfactorily close on the wind and on a reach. Again, the flexibility of the rig when controlled by a competent person makes these junks excellent sailers. VTAC-2 is not as fast under sail as the larger DABC-1a of the Da Nang area, since the light, shallow hull, sleek basket bottom and large sail area place DABC-1 among the fastest sailing craft in the world. However, VTAC-2 is far more seaworthy, more rugged, less sensitive to "knockdown" and is a more versatile craft.

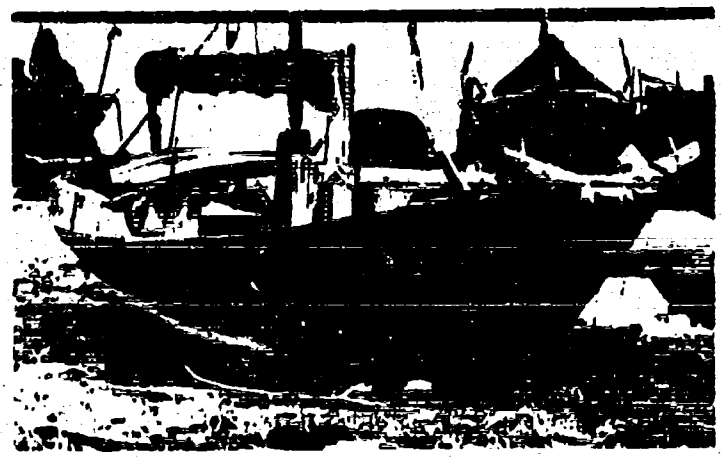


Các cánh buồm thường làm bằng vải dầy, nhưng có thể vá với hầu hết các loại vải mỏng hay dầy. Thường luôn luôn trông thấy các miếng vá có đề chữ 'Volcano Cement' (chắc là bao giấy xi măng hiệu Volcano hay bằng miếng vải màu thích hợp may áo cho đám bà. Đặc điểm của giây buồm dường như là buồm chỉ mòn đi chứ không bị gió thổi rách. Thường thường trông thấy các thuyền VTAC-2 dương buồm chạy khi gió nhẹ với các lỗ thủng to ở cánh buồm và dường như không sợ các lỗ thủng này rách to hơn. Đôi khi một thủy thủ dùng một đoạn giây thép dài chừng 10cm để khâu túm lỗ thủng, nhưng làm như vậy là để chận gió hơn là giữ cho lỗ khỏi rách to hơn.

Doi khi co the thay thuyen VTAC-2 co mot canh buom bang soi dua dan duong o cot buom mui, va buom nay la loai buom co bon canh nhu thuong thay o cac thuyen cua nguoi di cu o tren hai phan Phan Thiet ve phia Bac. Tuy nhien, luon luon trong thay thuyen chi dung co mot cot buom lam bang giay thep hay giay cap.

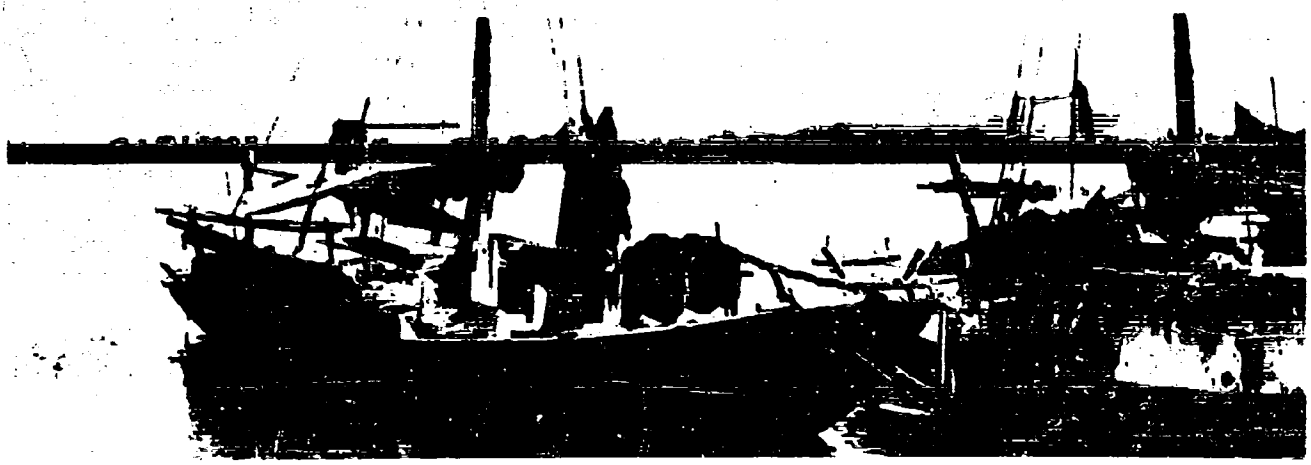
Sails are usually of heavy canvas, but may be patched with almost any cloth, light or heavy. It is common to see patches marked "Volcano Cement" or of a color more suitable for a woman's dress. Apparently it is a characteristic of this rig that sails wear out rather than blow out. VTAC-2's are seen regularly sailing in a fresh breeze with large holes in the sails, yet the holes seem to have no tendency to tear further. Sometimes a crew member will take a piece of wire 3 or 4 inches long and install sort of a "suture" to close the hole, but this is done to trap the breeze rather than to stop a tear.

On rare occasions VTAC-2 may be seen with a woven coconut fiber sail set on the foremast, and when so equipped, it is of conventional lugger style, similar to the refugee boats of the Phan Thiet area farther north. However, she is seen most often with only the mainmast stepped. Running rigging is local hemp and shrouds are of wire or cable.



Các cột buồm dựng lên rất dễ dàng và cũng có thể lụ nằm xuống boong thuyền khi muốn.

Masts are easily unstepped, and also are installed in such a way that they can be laid back against the deck if desired.

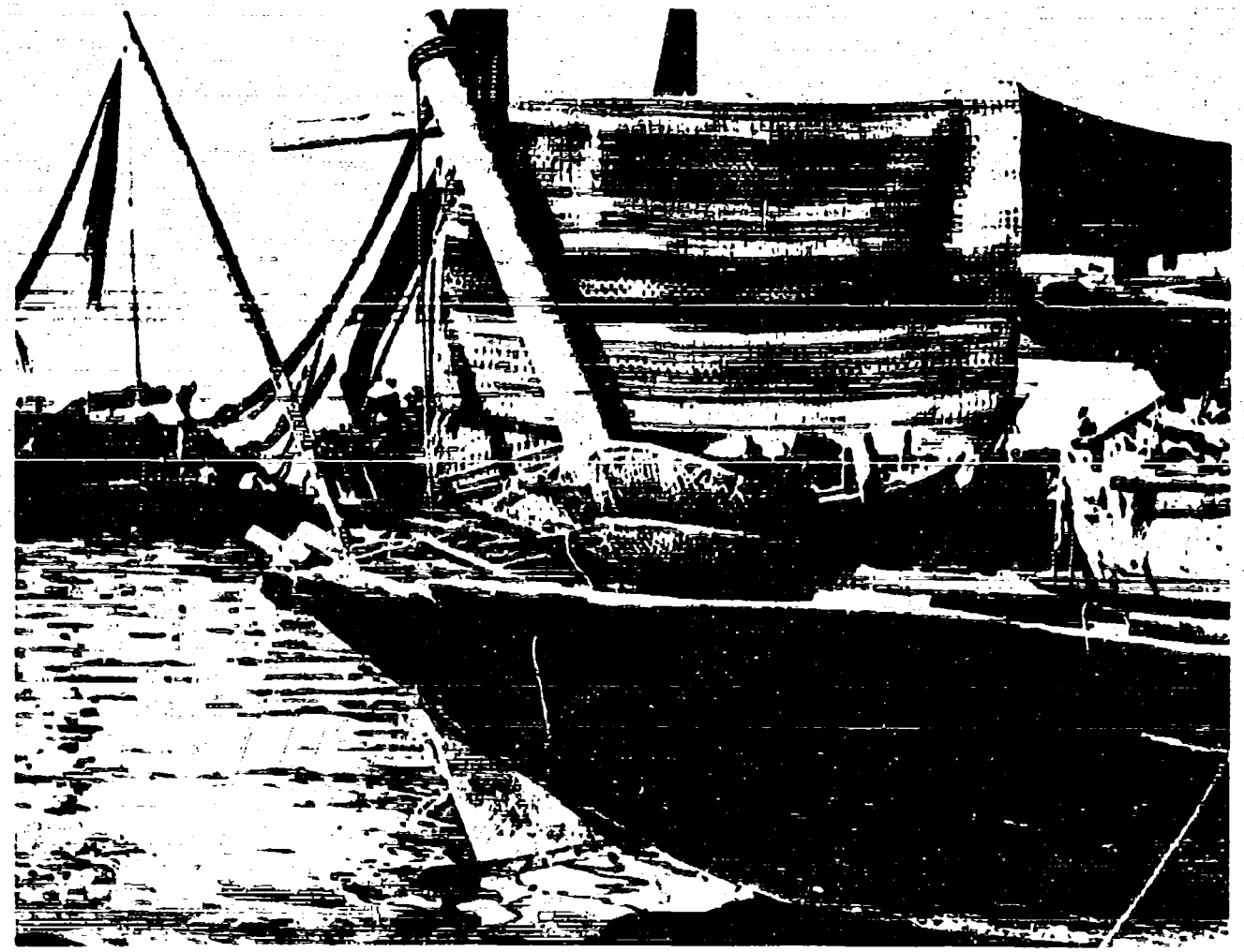


ĐẶC ĐIỂM CỦA VỎ THUYỀN

Khoang thuyền để ở ngay phía sau cột buồm cái, khoang rộng nhưng ra vào phải cúi đầu. Phía trước cột buồm cái là tấm gỗ long cột (dagger board) nghiêng về phía sau thành một góc chừng 20 độ. Ở trên boong phía mũi là một trục cuốn dây quay bằng tay dùng để kéo lưới. Ngoài ra ở gần mũi thuyền cũng thấy nhiều loại 'lỗ mắt' bằng gỗ và những miếng gỗ hình cái đe dùng để giữ giây lưới cho chắc.

HULL CHARACTERISTICS

The living quarters are just aft of the mainmast where there is a large cabin with very little headroom. Forward of the mainmast is a large wooden daggerboard inclined aft about at a 20 degree angle. A large hand operated windlass will be found on deck forward. This is used to handle the nets. Also in the vicinity of the bow there may be found a variety of kinds of wooden fairleads, cleats and chocks for the same purpose.



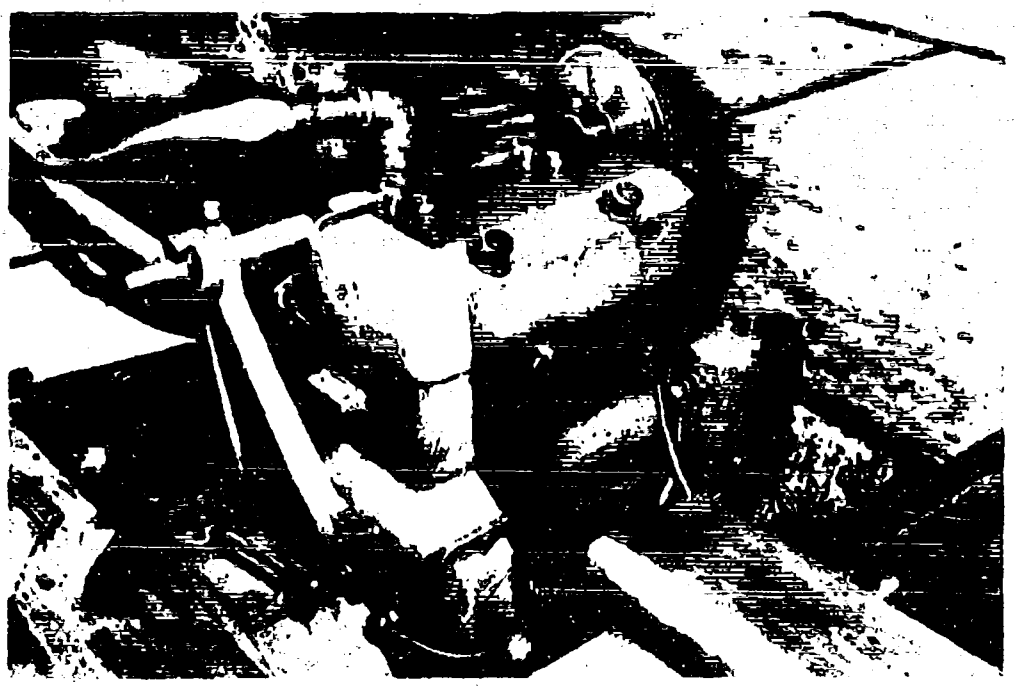
Thuyền VTAC-2 có một bánh lái to bằng gỗ hình cửa ván và một tay lái dài và thẳng. Bánh lái được đặt hời lỏng lẻo qua một lỗ ở phía lái, và có thể đưa lên đưa xuống ở vào bất cứ vị trí nào bằng một giây tơ gai nhỏ. Bánh lái có thể tháo ra một cách dễ dàng. Người ta có thể kết luận rằng cách xếp đặt bánh lái như vậy ở thuyền này hay ở các thuyền khác tương tự là một khuyết điểm từ có truyền vì có thể dễ bị hư hoặc bị nước cuốn đi mất.

VTAC-2 has a large door-type wooden rudder and long straight tiller. The rudder is dropped loosely into a well in the stern, and held at any of a number of intermediate positions by a small hemp strap. It is also a simple matter to unship the rudder. One infers that the rudder arrangement is a chronic weak point in this and similar junks, since they frequently become damaged or carry away.



Các mỏ neo thường làm bằng gỗ nhưng nhiều cái làm bằng sắt trông thô.

Anchors are usually of wood, but many are iron, though crudely made.



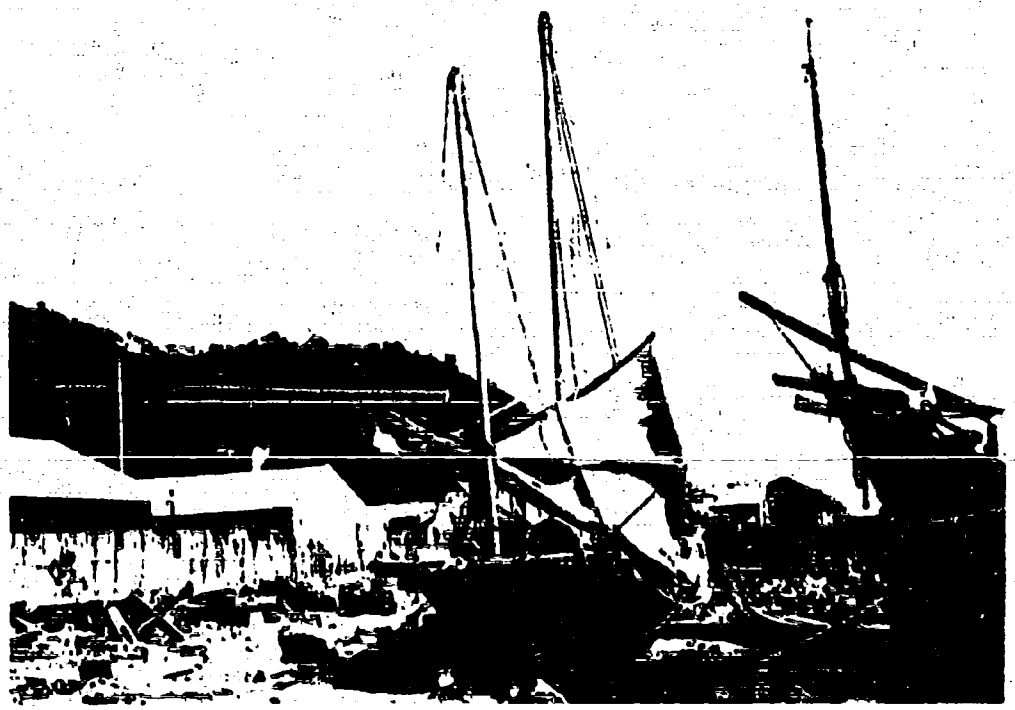
MÁY THUYỀN

Máy thuyền phổ thông nhất là máy do Nhật chế tạo Hiệu Yanmar độ 20 mã lực. Không thấy các máy mạnh hơn 40 mã lực.

Được biết không có máy nào được phát hành bằng điện và không có máy nào có các bộ phận điều hành đặt đằng xa, nhưng một vài máy được thiết trí theo cách tiện cho người cầm lái có thể lấy chân để điều hành 'ga' được.

ENGINE

The most common engine is the small Japanese Yanmar of about 20 horsepower. Engines larger than 40 horsepower are not common. None are known to be equipped with electric starter, and none have remote controls, but some engines are arranged in such a manner that the man at the tiller can operate the throttle with his foot.



VTAC-2 on the beach for maintenance

ĐẶC ĐIỂM ĐIỀU HÀNH

Thường trông thấy thuyền VTAC-2 có dựng hai cột buồm, tuy nhiên sự lắp một động cơ Diesel nhỏ cũng có hiệu quả đối với loại thuyền này. Thực vậy, nếu chủ thuyền có thể mua được một động cơ thì không cần tới buồm mũi vì nó làm vướng víu hơn là có lợi. Các ngư phủ có thể làm việc được tiện lợi xung quanh cột buồm cái khi buồm và giây buồm cuộn lên. Vì vậy, các thuyền VTAC-2 có lắp đồng cơ hầu hết đều bỏ cột buồm mũi đi và để ở trên bãi. Điều này đáng chú ý mới thoạt nhìn thuyền ngay ở tự đằng xa có thể biết là thuyền có lắp động cơ hay không. Thấy một thuyền loại này có dựng hai cột buồm mà chạy để lại một vệt nước ở đằng sau như là vệt nước do máy gây ra thì rất hiếm và đáng ngờ. Trừ phi các thuyền này hoạt động trong trường hợp bất thường nào khác, các thuyền nào không lắp động cơ đều có dựng hai buồm và các thuyền nào có lắp động cơ đều trông thấy chỉ có dựng một buồm chính mà thôi.

OPERATING CHARACTERISTICS

VTAC-2 is often seen as a two masted junk; however, the introduction of small diesel engine is also having its effect on this class. There is no need for the foresail if the owner can afford an engine. Indeed, it is more of a hindrance than a help. It is inconvenient for the fishermen to work around the foremast with its stays and furled sail. Therefore, those VTAC-2's equipped with engine will invariably unstep the foremast and leave it on the beach. This is worthy of note since a glance at the boat even from a distance tells one whether it should be equipped with an engine. To see a boat of this class with two masts, but making a wake that an engine might cause is so rare as to invite immediate suspicion. Unless these junks are engaged in unusual activity, those without engine should carry both sails and those equipped with engine should be seen with only the main.



Các thuyền này thường đi đánh cá từng hai chiếc một vì dùng một lưới tát vét căng mỗi đầu vào một thuyền. Thấy một thuyền VTAC-2 chạy một mình bắt cứ ở nơi nào ngoài khu vực đánh cá trực tiếp của nó rất đáng được chú ý.

Thuyền VTAC-2 luôn luôn có gia đình chủ thuyền ở ngay trên thuyền, và thường thủy thủ có cả đàn bà. Thực vậy, một số thuyền này do đàn bà làm chủ và chỉ huy. Một quan sát viên Hoa Kỳ lấy làm ngạc nhiên khi trông thấy một người đàn bà một tay bế con còn tay kia dương buồm. Các trẻ con sanh ra và nhớn lên ở trên thuyền này sẽ trở nên các thủy thủ lành nghề ngay từ khi còn nhỏ tuổi.

Normal fishing technique is for these boats to work in pairs, since they tow a large purse net between the two boats. A VTAC-2 travelling alone anywhere outside the immediate fishing area probably deserves closer attention.

VTAC-2 is frequently used as a family home and more often than not crews will include women. In fact, a number of these boats are owned and commanded by women. It strikes an American observer as unusual to see a woman holding a nursing child in one arm while she sails the junk with the other. Children who are born and grow up on such craft becomes eminently skillful sailors at a very early age.



Có một lần nhân viên quan sát của thủy quân rời bến trên một thuyền VTAC-2 chạy theo một đường mà điều kiện thuận tiện rất hạn chế với gió nhẹ và mạch nước thất thường, và chạy lách giữa nhiều thuyền khác cắt thì chạy cắt thì đậu thả neo. Sau khi chạy chừng ngót 100m người cầm lái bỏ vị trí chẳng nói một lời và đi về phía mũi thuyền để làm gì không biết. Một cô gái chừng 6, 7 tuổi liền bước tới tay lái và cầm lái điều khiển thuyền ra khỏi bến và ra khơi với một tầm khéo léo của kẻ cứ người nào chuyên lái thuyền. Lái thuyền như vậy mà cô ta không ngớt nói chuyện với em trai cô ta độ 3 tuổi.

On one occasion, Hue Nong project personnel were departing port in a VTAC-2, through a very restricted waterway with a tricky breeze and currents, among many other junks at anchor and underway. After traveling about a hundred yards the man at the tiller left his station without a word and went forward for some reason. A small girl of about six or seven years immediately stepped over and took the tiller, maneuvering the boat out of the harbor and into the open sea with a degree of skill that would have done credit to any boat handler. She did this without once interrupting a heated conversation she was having with her younger brother who was himself about three years old.

GỐC TÍCH THUYỀN

Thuyền VTAC-2 đầu tiên từ Hải Phòng vào hải phận Vũng Tàu sau khi Việt Nam bị chia đôi năm 1954. Thuyền này là thêm một loại thuyền nữa của người Bắc rất ít khi trông thấy ở Miền Nam cho tới khi người Bắc di cư vào Nam sau khi miền Bắc bị cộng sản chiếm đóng. Đĩ nhiên là các gia đình ngư phủ rời bỏ quê hương đã tới hải phận này để sinh sống và dĩ nhiên cũng lại đã đóng loại thuyền mà họ đã từng quen biết xử dụng.

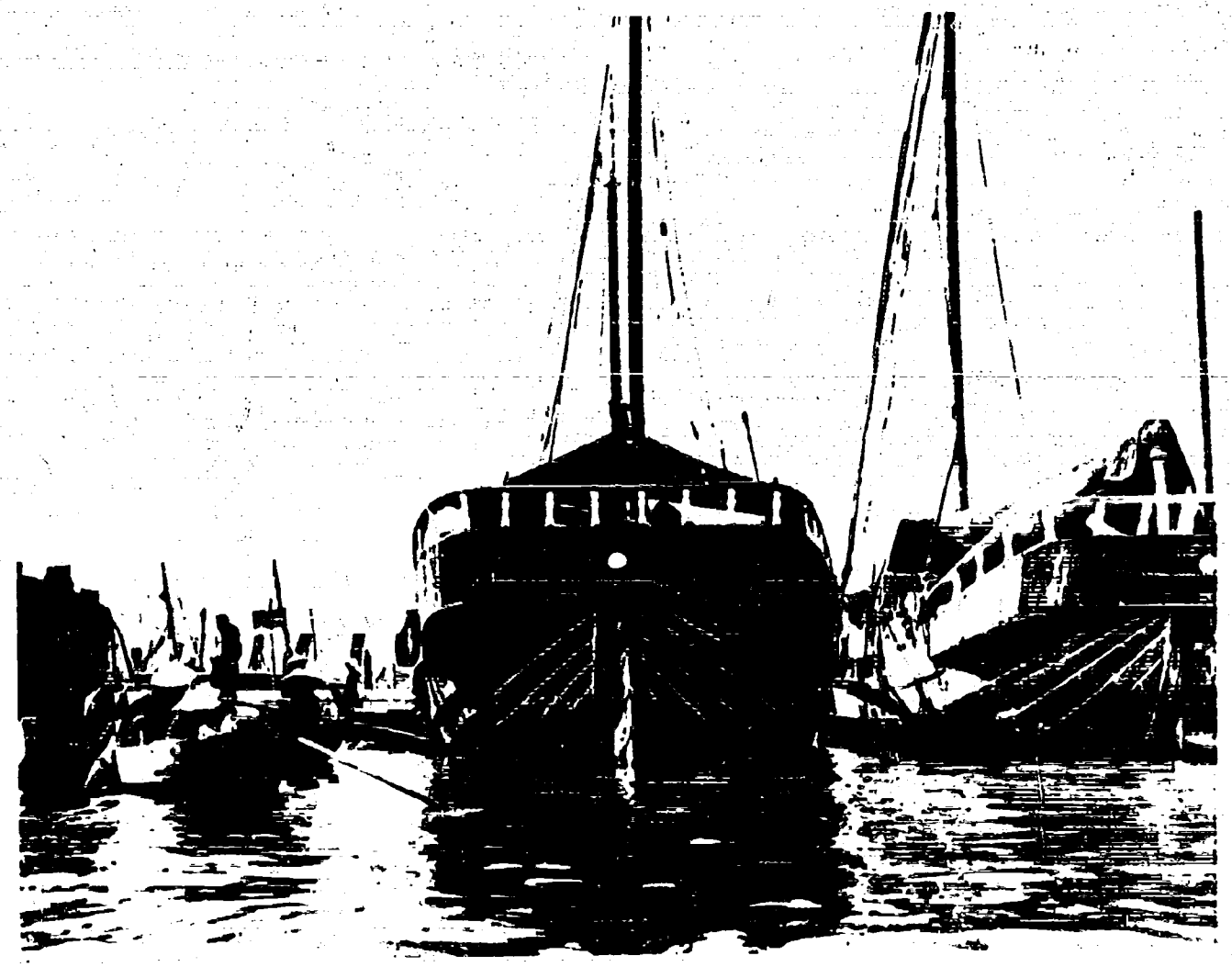
Điều chú ý là loại thuyền VTAC-2 đang được áp dụng để thay thế loại thuyền VTBC-1 gốc tích ở vũng tàu. Sự thay thế này có thể là thuyền VTAC-2 tốt hơn và chạy nhanh hơn và có lẽ thích hợp hơn cho việc gắn động cơ.

ORIGIN

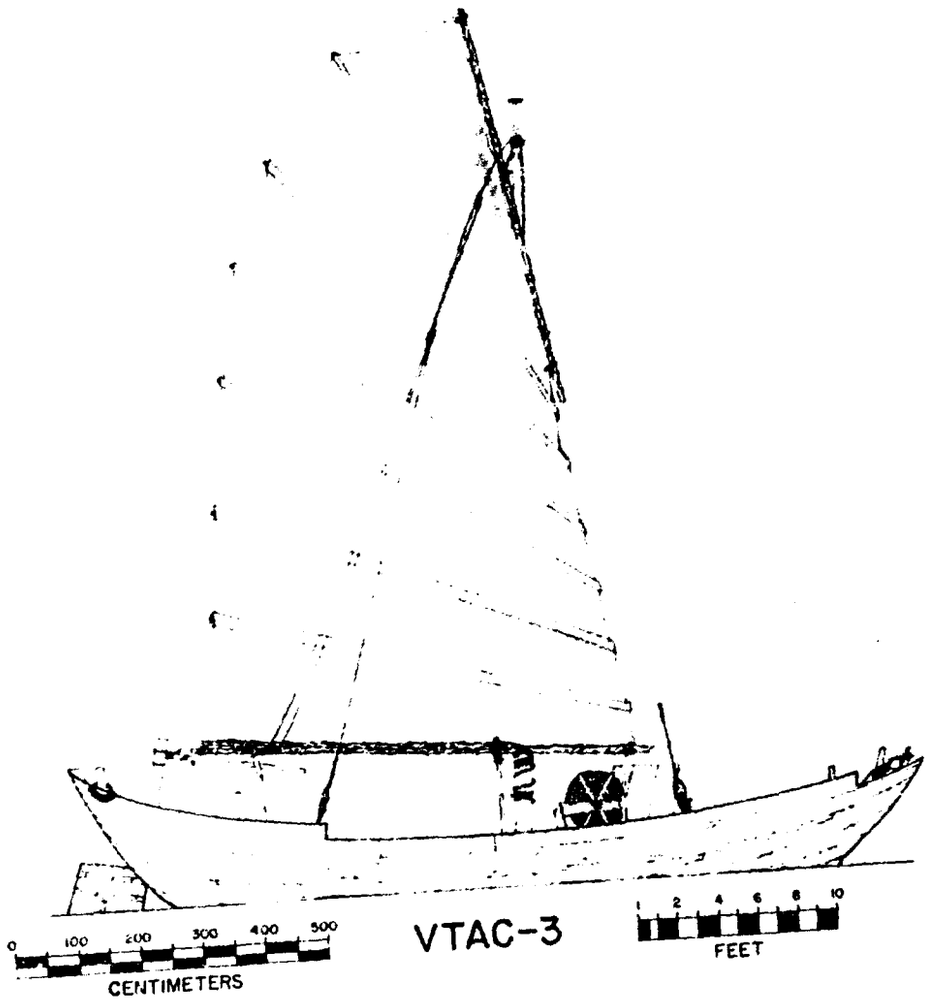
VTAC-2 first came to the Vung Tau area from Hai Phong after the partitioning of Vietnam in 1954. This junk is another example of a northern boat, rarely seen in the south until the migration of refugees to South Vietnam after communist domination in the north. It was natural that fishing families, driven away from their homes would seek similar waters and similar livelihood, and it is also natural that they would continue to build and sail boats with which they were familiar. An interesting situation with VTAC-2 is that this class is replacing VTBC-1, a native Vung Tau boat. This may be because it is a better and faster boat or it may be that it is better suited to installation of an engine.



VTAC-3

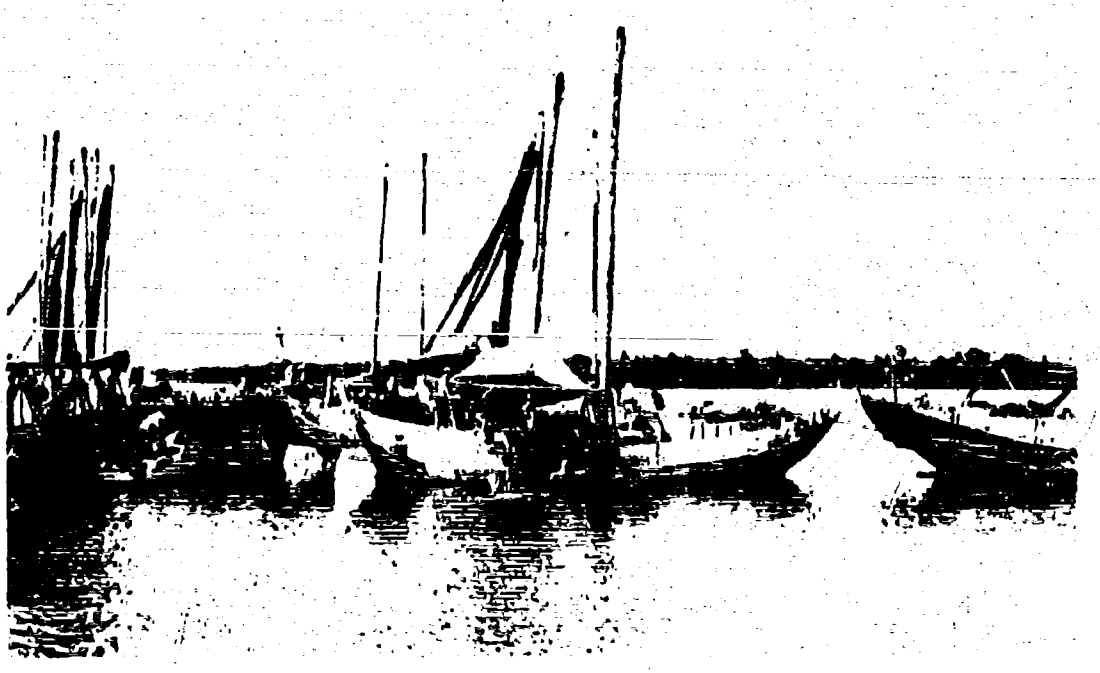


VTAC-3



CHIỀU DÀI	1219 - 1615 CM.	LENGTH	40.0 - 53.0 FT.
CHIỀU NGANG	335 - 488 CM.	BEAM	11.0 - 16.0 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	975	EMPTY	3.2 FT.
CÓ HÀNG	109.7 CM.	LOADED	3.6 FT.
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	206.2 CM.	EMPTY	6.8 FT.
CÓ	189 CM.	LOADED	6.2 FT.
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	1219.2 CM.	MAST HEIGHT	40.0 FT.
ĐỘNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU DIESEL	TYPE	DIESEL
SỐ MÃ LỰC	25 - 50	HORSEPOWER	25 - 50
DUNG TÍCH NHIÊN LIỆU	190 - 380 L	FUEL CAPACITY	50 - 100 GAL.
ĐOÀN VIÊN	6	CREW	6

VTAC-3



ĐẠI CƯƠNG

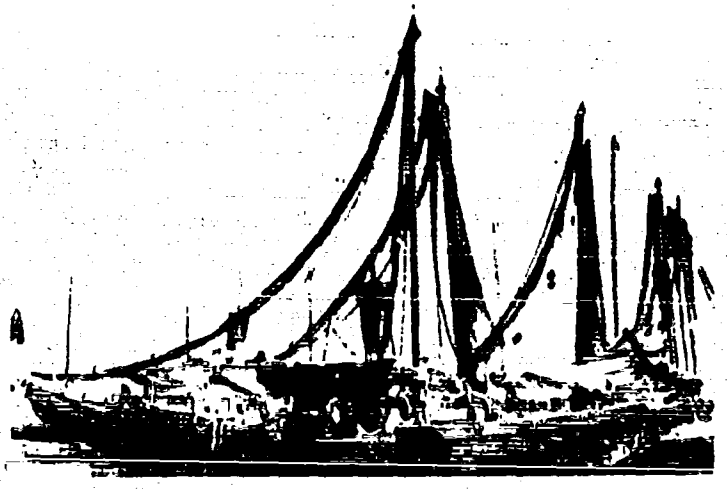
Thuyền VTAC-3 là loại thuyền đánh cá gốc tích Trung-hoa. Thuyền này thấy tại các hải phận Vũng Tàu, Phan thiết và Phan rí thuộc VNCH. Thuyền có buồm tuy nhiên chỉ dùng buồm khi nào thổi thuận gió, còn thì chạy bằng 1 động cơ Diesel. Gốc tích và lịch sử của các thuyền VTAC-3 cũng giống như loại thuyền VTAC-1 và có nhiều đặc điểm như thuyền này. Kiểu thuyền hình như phát gốc từ nhiều thế kỷ trước đây tại cù lao Hải-nam phía Nam Trung-hoa và đã đưa xuống miền Nam VN năm 1954. Tên địa phương của thuyền là 'Ghe Nung' và hiện giờ có chừng 50 thuyền loại này đang hoạt động tại miền Nam VN.

Động cơ của thuyền là một máy Diesel, 4 si-lanh, 60 tới 70 mã lực, do Pháp hay Mỹ chế tạo. Thuyền có thể chứa chừng 110 ga-lông nhiên liệu (440 lít) và có thể chạy chừng 150 dặm (240 cs.).

GENERAL

VTAC-3 is a fishing junk of Chinese origin which is found in the Vung Tau, Phan Thiet, and Phan Ri areas of South Vietnam. She carries sails, which are used only under favorable wind conditions and is powered by a diesel engine. VTAC-3's origin and history are similar to those of the VTAC-1 class of junk and it shares many of the latter's characteristics. The design probably originated several hundred years ago on Hainan Island in South China and was brought to South Vietnam in 1954. The local name is "Ghe Nung". About 50 of these junks are now operating in South Vietnam.

Power is furnished by a four cylinder, 60 to 70 horsepower diesel engine of French or American make. The fuel capacity is around 110 gallons and the junk has a cruising range of about 150 miles.



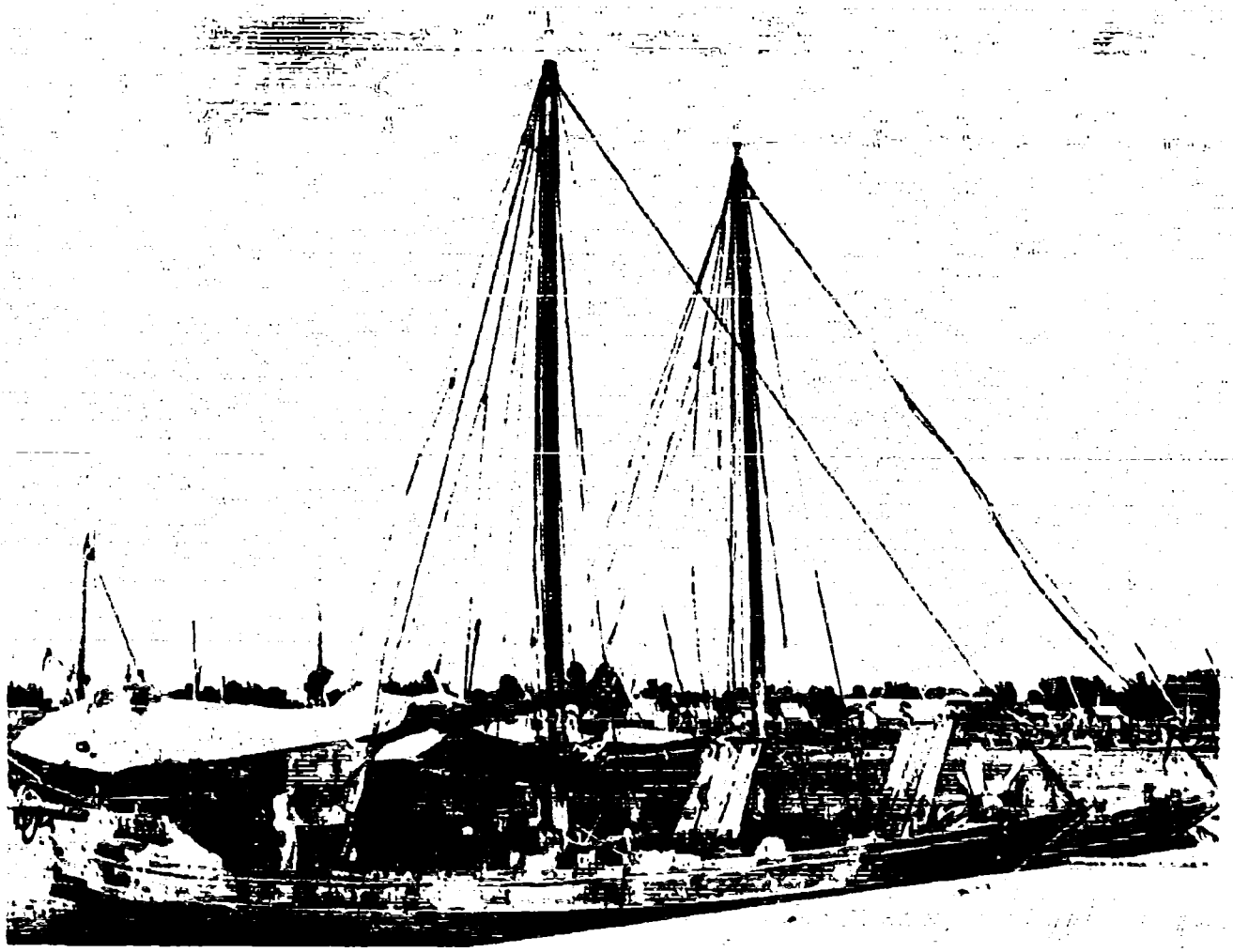
Thuyền VTAC-3 có dạng một cột buồm hơi về phía trước của khoảng giữa thuyền một chút. Cánh buồm chính làm bằng vải có các nẹp tre chạy theo suốt chiều ngang của buồm. Một vài thuyền loại này còn có một cánh buồm mũi hình tam giác cũng làm bằng vải và có các nẹp tre chạy suốt chiều ngang.

VTAC-3 has a single mast stepped slightly forward of amidships. The canvas mainsail has full-length bamboo battens. Some junks of this class have a jib or staysail which is also made of canvas and has bamboo battens.



Thuyền này trông giống như thuyền VTAC-1, chỉ có khác là mũi cao hơn và sau lái hình tròn ở trên thường có tô điểm bằng một lan can.

This junk bears a distinct family resemblance to VTAC-1. Noticeable differences are her higher bow and rounded stern, often topped with a decorative rail.

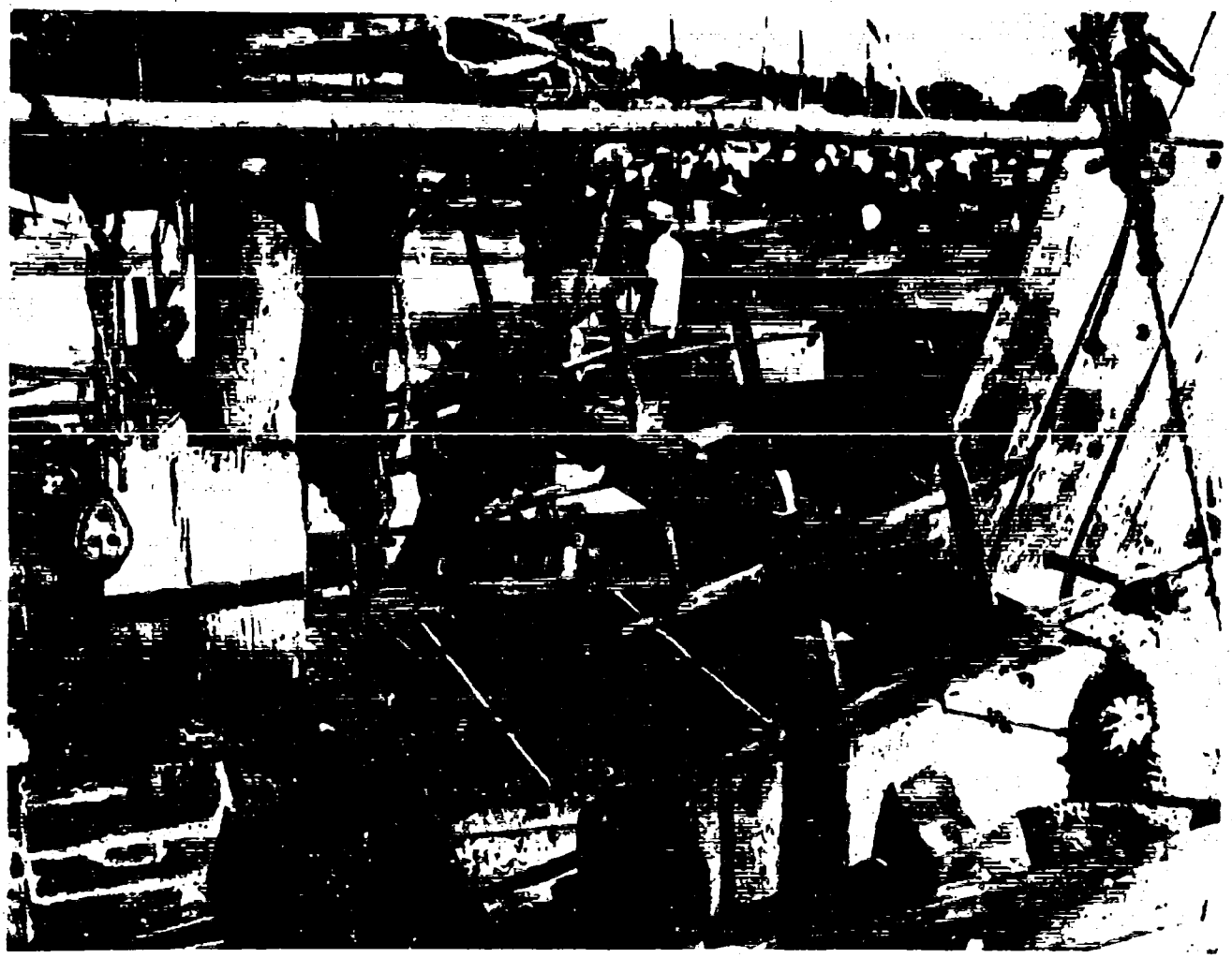


Giống như thuyền VTAC-1, thuyền VTAC-3 cũng có một miếng ván rộng chính giữa phía trước cột buồm rất dễ nhận thấy khi được kéo lên.

Ban đêm thuyền có trưng đèn hải hành ở hai bên mạn thuyền. Các đèn này thường là đèn điện, nhưng một vài thuyền có thể dùng đèn dầu hỏi. Thuyền không có đèn hải hành nào khác nữa và không có dụng cụ liên lạc hay truyền tin. Thường thường thuyền không có dụng cụ hải hành nhưng một vài chiếc có thể có một địa bàn từ thạch nhỏ.

Like the VTAC-1, she has a large centerboard forward of the mast which is quite noticeable when raised.

Port and starboard running lights are displayed at night. These are usually electric, but some junks may use kerosene lamps. No other signalling or communications equipment or running lights are carried. The junks normally do not carry navigation equipment but a few of them may have a small magnetic compass.



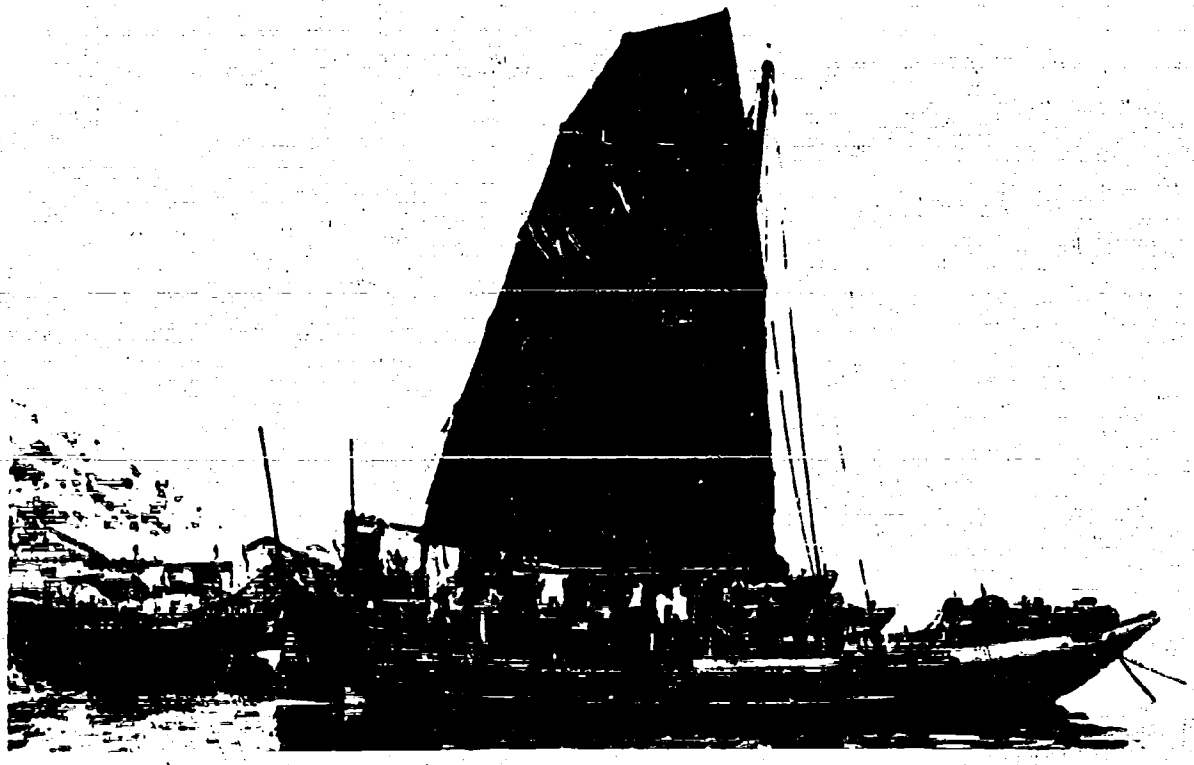
Foredeck detail

ĐIỀU HÀNH THUYỀN

Các thuyền VTAC-3 rất có thể đi biển được trong các cuộc hải trình xa ở giữa biển. Đôi khi thuyền có chạy từ Phan Rí xuống Vũng tàu cách nhau chừng 125 dặm (độ 200 cs.). Tuy nhiên các cuộc hải trình xa rất ít có, và thường thấy hoạt động trong khoảng từ 30 tới 40 dặm cách bến.

OPERATING INFORMATION

Junks of the VTAC-3 class are quite seaworthy and are capable of extended cruises and operating in the open seas. Occasional trips are made between Phan Rí and Vung Tau, a distance of about 125 miles. Long voyages are not customarily made, however, and these junks are usually seen operating within 30 to 40 miles of Vung Tau or Phan Thiet.



Thường thuyền chỉ để dùng đánh cá và chở cá. Thường đánh cá từng hai chiếc một và căng một lưới tốt vét giữa hai thuyền. Cá đánh được có nhiều loại khác nhau và đem bán ở chợ cá hay bán cho vựa làm nước mắm ở địa phương. Thuyền khởi hành ra biển đánh cá chừng 3 giờ sáng và trở về lúc giữa buổi quá trưa.

Thuyền có chở theo nước đá để ướp cá đánh được trung bình cá đánh được từ 1500 tới 2000 cân Anh (chừng 675 - 900 kí).

The normal and expected occupation of VTAC-3 junks are fishing or transporting fish. They usually fish in pairs, streaming a purse net between them. A variety of fish are caught and sold at the fish market or to a local nuoc mam (fish sauce) manufacturer. The junks depart for the fishing ground at about 0300 and return by mid-afternoon.

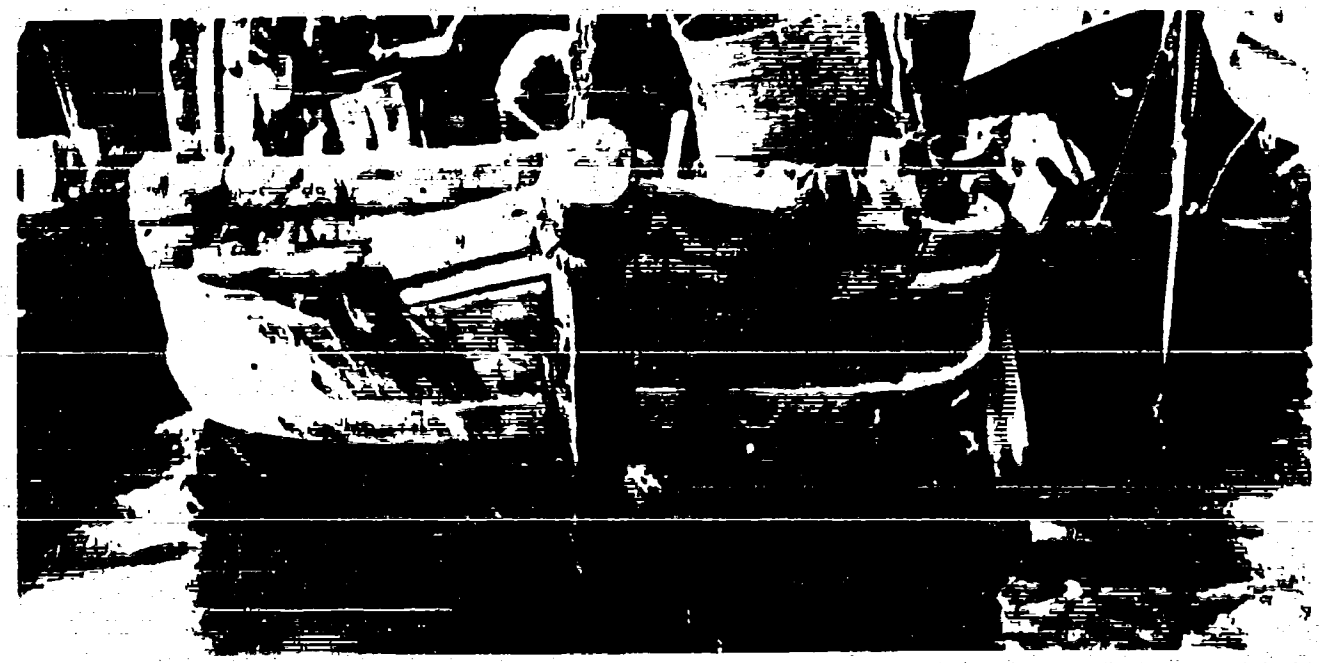
Shaved ice is carried to preserve the catch which averages from 1500 to 2000 pounds.

KIẾN TẠO, TU BỔ VÀ SỬA CHỮA

Thuyền VTAC-3 được đóng ở Phan ri thuộc tỉnh Bình thuận. Đóng mất chừng 5 tuần lễ và giá chừng 146, 000$. Động cơ tốn chừng 146, 000$ nữa.

CONSTRUCTION, MAINTENANCE AND REPAIR

The VTAC-3 is reportedly built only in Phan Ri, Binh Thuan Province, however, the boat yards in Vung Tau are likely also capable of building these junks. Construction time runs about 5 weeks, and the cost is approximately $2,000. The engine costs an additional $2,000.



Vỏ thuyền làm bằng loại gỗ khá nặng màu vàng, còn các bộ khung và cột buồm làm bằng loại gỗ đặc chắc màu hơi xám. Ván vỏ thuyền được ghép bằng đinh sắt. Các bộ khung chính được đặt xen vào các bộ khung phụ cách nhau chừng 2 tấc Anh (chừng 60cm). Vỏ thuyền được sảm bằng chất chộn lẫn vỏ tre bào với nhựa sảm phí thường thấy, và đôi khi còn chộn thêm với lưới đánh cá cũ nữa cho tốt thêm. Thường từ một tới hai năm phải sảm lại một lần. Không dùng một chất gì để trừ hà mọt làm hư đáy thuyền, nên vài chủ thuyền đã hơ lửa đáy thuyền tới vạch mực nước cho đến thành than để từ mọt và hà. Khoảng từ 1 tới 2 tháng, thuyền được kéo lên bãi lúc thủy triều to và vỏ thuyền được trống cao lên đến khi thủy triều xuống thì đáy thuyền trở ra và được cạo sạch.

Động cơ thuyền vận hành một chân vịt ba cánh đường kính 30 phân Anh (75 cm) qua một bộ phận giảm lực và tục kết. Chân vịt được che đậy bằng miếng gỗ đầu long cột, miếng gỗ này gập đôi xuống trông như một miếng đà dọc. Máy có một máy ép hơi nhỏ để 'sạc' vào hai bình chứa bằng kim khí hình vỏ chai dùng để phát hành máy thuyền. 'Ga' và cần số đặt ở trên máy nên không do người cầm lái điều khiển các bộ phận này. Những thuyền nào có máy bơm nước lòng thuyền thì máy bơm nước này là loại ly tâm và do máy thuyền vận hành.

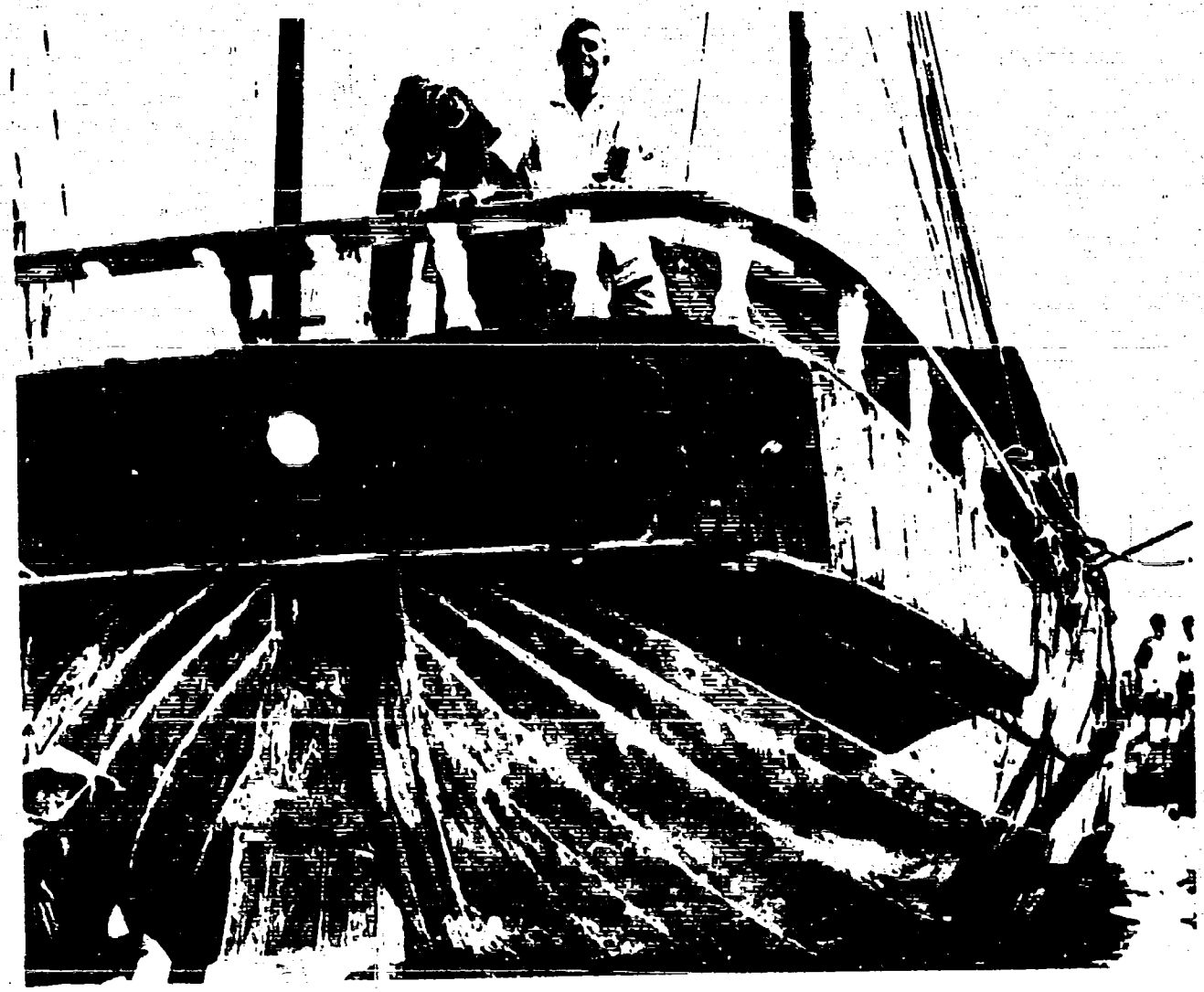
The hull is made of a fairly heavy yellow wood, while the frames and mast are made of a dense, greyish wood. The hull planking is fastened with iron nails. Full frames, interspersed with half-frames are spaced about 2 feet apart.

The hull is caulked with the usual shredded bamboo and resin compound, and some times old fishing net is thrown in for good measure. It is recaulked every one to two years. No anti-fouling agents are used on the bottom, but some junk owners will char the bottom up to the waterline as a deterrent to woodworms and bivalves. At intervals of 1 or 2 months, the junk is grounded at high tide and the hull shored up. When low tide exposes the bottom it is scraped.

The engine drives a 3-bladed, 30 inch propeller through a reduction gear and clutch. A wooden skeg, which doubles as a strut, protects the propeller. A small compressor on the engine charges two metal bottle-type accumulators with compressed air for starting the engine. The throttle and gear shift are on the engine and cannot be operated by the helmsman. Those junks which have bilge pumps have the centrifugal type which is driven by the engine.

Các dây dựng cột buồm đều làm bằng dây thép còn dây căng buồm thì làm bằng sợi gai Phi luật tân. Cánh buồm và dây dựng cột buồm được thay chừng hai năm một lần còn dây căng buồm thì thay 7-8 tháng một lần.

All standing rigging is made of wire and manila line is used for all running rigging. The sails and standing rigging are replaced about every two years and the running rigging is replaced every 7 or 8 months.

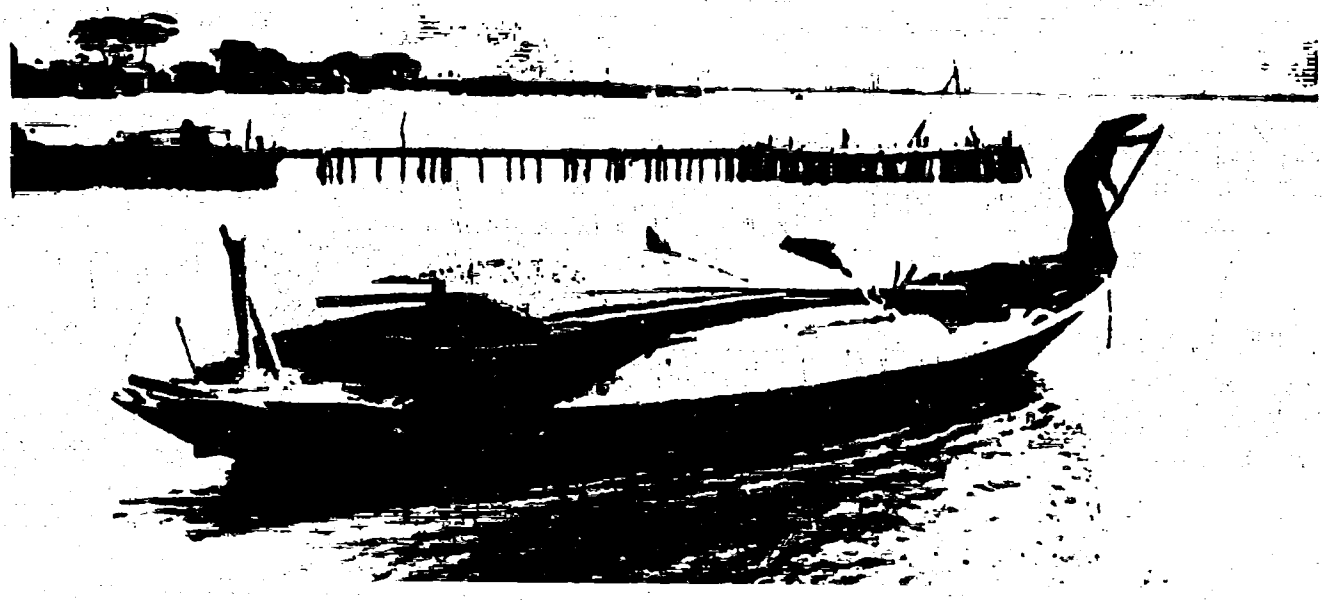


Thuyền VTAC-3 có một bánh lái rất to bằng gỗ vận hành bởi một tay lái đồ sộ. Khi ở nước cạn, cánh lái được kéo cao lên bằng một chiếc bẹo. Thuyền có hai neo nhỏ to bằng sắt kích thước mỗi chiếc có 250 mã bằng sợi gai Phi luật tân dài chừng 25 tấc Anh (chừng 75m).

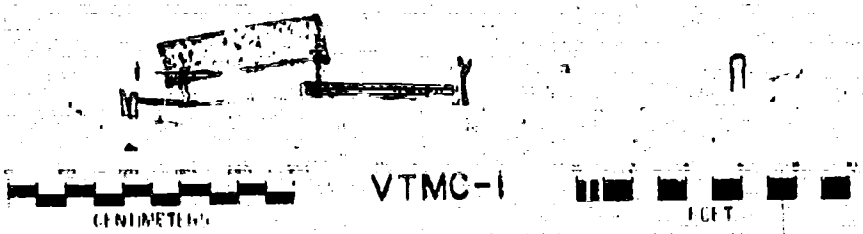
VTAC-3 has a very large door type wooden rudder operated by a massive tiller. The rudder can be raised with a tackle when the yacht is in shallow water. Two large, grade steel anchors are carried with 250 feet of manila rope for each.



VTMC-1



VTMC-1



CHIỀU DÀI	853.4 CM.	LENGTH	28.0 FT.
CHIỀU NGANG	261 CM.	BEAM	8.4 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	30.5 CM.	EMPTY	1.0 FT.
CÓ HÀNG	43.2 CM.	LOADED	1.4 FT.
MẠN TẦU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	30.5 CM.	EMPTY	1.0 FT.
CÓ HÀNG	22.9 CM.	LOADED	.9 FT.
ĐỘNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU DIESEL	TYPE	DIESEL
SỐ MÃ LỰC	6	HORSEPOWER	6
DUNG TÍCH NHIÊN LIỆU	19 L.	FUEL CAPACITY	5 GAL.
ĐOÀN VIÊN	2	CREW	2

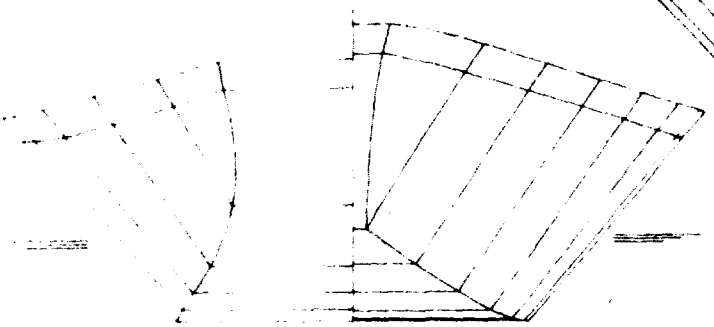
VTMC-1

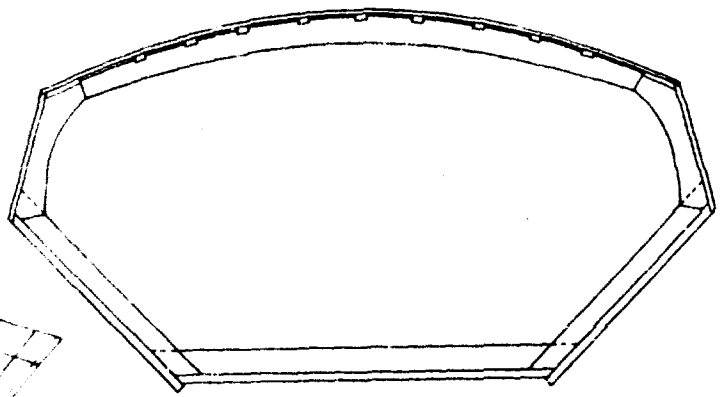
TIN TỨC TỔNG QUÁT

Thuyền VTMC-1 giọng thuyền VTAC-2 về nhiều phương diện trừ kích thước của thuyền. Hình dáng vỏ thuyền, khoang thuyền và các nẻo tổng quát khiến cho thuyền VTMC-1 giống như là một thuyền VTAC-2 không có buồm thu nhỏ lại. Nhiều phương diện về vỏ thuyền đáng được chú ý.

GENERAL INFORMATION

VTMC-1 is identical in most respects to VTAC-2, except for size. The hull shape, cabin, and overall lines make VTMC-1 a minature version of VTAC-2 without sails. There are several aspects of this hull which merit special attention.



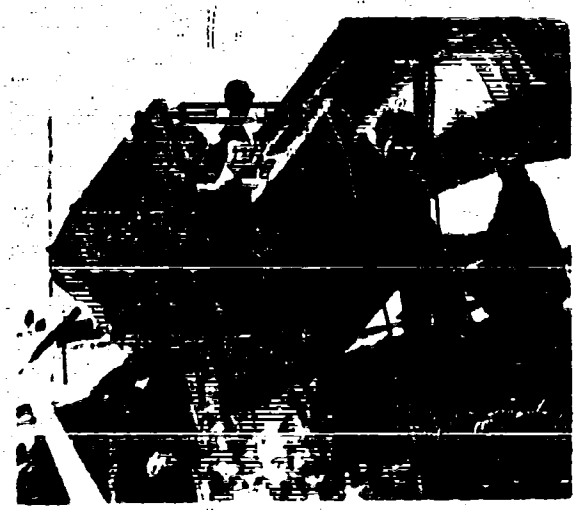


Một thiết đồ khoang giữa của một thuyền VTMC-1 (ở trên bên phải). Các vỏ thuyền này quả thực không vụng về chắc và dễ kéo lên bãi.

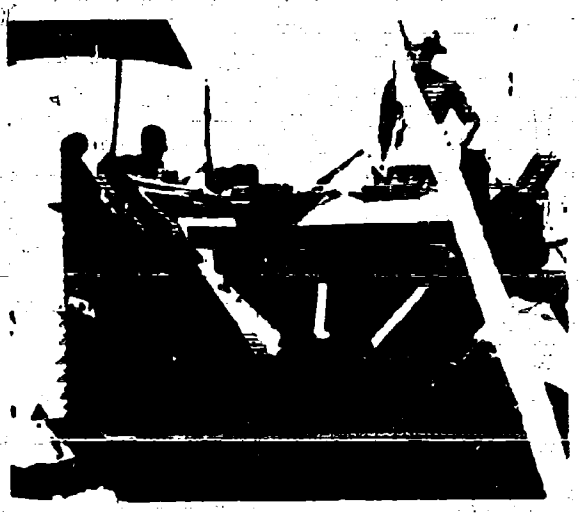
An amidship cross section of a typical VTMC-1. These hulls actually are clean, fast and simple to beach.

Đối với một quan sát viên ít quen thuộc các loại thuyền các loại thuyền, các thuyền trên trông có vẻ thô kệch vã vụng về. Nhưng sự thực thì khác xa. Cả hai loại thuyền VTAC-2 và VTMC-1 chạy rất tốt với một nguyên động lực không cần mạnh lắm: khi chạy [illegible] một vệt nước nhỏ ở đằng sau và rất vững chãi khi [illegible] to gió lớn. Hình dáng bên ngoài thuyền khác xa thuyền buồm đua của tây phương, tuy nhiên các nét và các phần nhô lên (ở trên, bên trái) cho ta thấy rằng phần mặt ở dưới nước rất giống các thuyền buồm đua có sống thuyền cứng, như là loại thuyền "STAR". Sơ đồ ở trên làm tiêu biểu.

To an observer unfamiliar with junks, boats with these lines look crude and clumsy. Such is far from the case. Both VATC-2 and VTMC-1 move well with low power, make a small wake and are very stable in swells or chop. The outward appearance is a far cry from a western racing yacht, yet the lines and offsets show that the wetted surface is very similar to hard chine racing sailboats, such as the "Star" class. The sketch above is typical.



Bow



Stern

KIẾN TẠO TU BỔ VÀ SỬA CHỮA

Phương pháp kiến tạo đáng chú ý. Đối với kỹ thuật tây phương, thì sự đóng vỏ thuyền thực là ngược hẳn: ván vỏ thuyền được đóng lại trước để tạo thành vỏ thuyền, rồi các bộ khung được đặt vào trong sau. Sự kiến tạo như vậy có nhiều lý do, có lẽ lý do quan trọng nhất là các thợ đóng thuyền ở địa phương không dùng các họa đồ vẽ ra giấy và đóng toàn thể thuyền chỉ căn cứ phần viết hoặc vạch bằng bút chì lên trên gỗ, dùng con mắt để ước định và tài khéo léo. Vì không có họa đồ vẽ ra giấy, nên sự trù tính cần thiết dĩ nhiên không thể có được. Vì vậy, không thể đóng một bộ khung thuyền cho đúng để có thể lắp ván vỏ thuyền cho đúng với các đường.

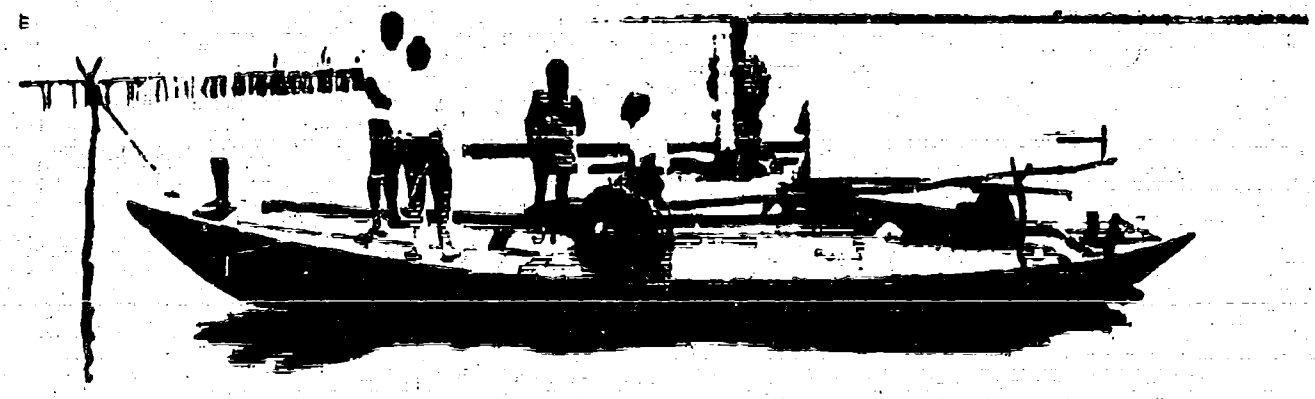
Với lối đóng vỏ thuyền trước, các bộ khung phần đông riêng từng bộ một và sau cắt cho hợp với chỗ lắp khung vào. Điều này có một cái lợi khác là người đóng thuyền có thể định được chỗ nào lắp khung vào được tốt nhất, như vậy tránh được các mắt gỗ, các chỗ ghép hoặc cái gì khác nữa ở chiều dài ván hông thuyền.

CONSTRUCTION, MAINTENANCE AND REPAIR

The method of construction is interesting. According to western techniques, the hulls are built backwards: the planking is shaped to form the hull, then the frames are built into the boat. There are several reasons for this. Probably the most important one is that local builders use no written plans and build the entire boat by chalk or pencil marks on the wood, a good eye, and carpenter's skill. Since there are no plans on paper, lofting is, of course, out of the question. Therefore, there is no way to build a frame of sufficient accuracy to make sure the lines will be true enough for planking.

By forming the planks first, the frames may then be built individually and cut to fit the place where the frame is to be fastened. This has some advantages since it permits the builder to locate the frames wherever seems the best at the time, thus avoiding knots, joints or anything else in the long heavy side planking.

KIN
CONFIDENTIAL



Kỹ thuật đóng thuyền này đã được áp dụng trước đây hàng trăm năm hoặc có lẽ hàng ngàn năm rồi; vỏ thuyền được đóng phình ra cho vững chắc, mũi đóng cao lên cho khỏi ướt và đáy đóng chắc để kéo lên bờ, tất cả đều không có họa đồ và dùng gỗ thô nhất. Các thuyền VTMC-1 được đóng ở gần Vũng Tàu (Cap Saint Jacques): đóng trong hai tuần lễ với giá chừng 40,150$ cho vỏ thuyền và 14,600$ cho máy thuyền. Vỏ thuyền đóng bằng loại gỗ rắn, bền, màu hơi vàng nâu, không sơn nhưng thuyền thường trông ra màu đen do sự hà vỏ thuyền. (Đáy và lườn) bằng hỏa lòng định kỳ to bộ khi kéo thuyền lên bãi. Đây là một cách duy nhất để trừ hà mới khởi làm hư hỏng thuyền nhưng đáy thuyền thường được quét một chất đen dầy giống như dầu hắc ín.

Chất để sảm thuyền là một chất chộn lẫn sơ dừa và nhựa sảm thường thấy, sảm như vậy bền chừng một năm đối với thuyền VTMC 1.

TRANG BỊ BOONG THUYỀN

Các thuyền loại này thường không có boong ở phía mũi nhưng có một khoang bằng gỗ ở giữa thuyền, khoang này thường có thêm một mui ở trên bằng tre đan. Mui này có thể để lên trên nóc khoang hay đưa vòng ra phía lái để che lấy thêm chỗ để ở.

This technique which has been in use for hundreds or perhaps thousands of years produces hulls with flare for stability, a high bow for a dry ride, and a solid bottom for beaching, all with no plans and with the crudest of lumber.

Junks of the VTMC 1 class are built in the vicinity of Vung Tau (Cap St. Jacques) in two weeks at a cost of about $550 for the hull and $200 for the engine. The hull is built of a durable yellowish-brown hardwood and is not painted, but usually is black in color. This dull black finish comes from its regular beaching for maintenance when the sides and bottom are charred over fires. This is the only anti-fouling measure taken with the sides, but bottoms are often painted with a thick black substance like tar.

Caulking material is the conventional mixture of coconut fiber and resin, which lasts about a year in a boat like VTMC-1.

DECK FITTINGS

These junks are not always decked forward, but have a wooden cabin amidships, which usually also has an extra woven bamboo cabin top. This cover may be placed over the cabin top or moved aft to increase the size of the sheltered area for living spaces.

KIN
CONFIDENTIAL



Khi thuyền chạy ở nước nông, thường dùng các sào tre và bơi chèo. Khi không dùng đến, các bơi chèo được để gác sang một bên của mui khoang thuyền, và khi dùng đến thì lắp vào các chục làm bằng hai đoạn sào tre buộc vào nhau bằng giây.

Bộ bánh lái giống như bộ bánh lái của tất cả các thuyền của người Bắc Di cư. Nó gồm có một bánh lái bằng gỗ hình cửa bản và một tay lái dài vận hành qua một cái lỗ tay lái ở sau thuyền.

Chỉ dùng bánh lái khi thuyền chạy bằng động cơ. Trong lúc khác, bánh lái được đưa cao lên và giữ bởi một cái chốt hoặc i lo ra và để trên boong thuyền.

Bamboo poles and sweeps are used when operating in restricted waterways and in shallow water. When not in use, the sweeps are stowed along one side of the cabin top in forked stanchions made by lashing together two wooden poles.

The rudder assembly is the same as that used in practically all the refugee boats from the north. It consists of a wooden door-type rudder and a long tiller, operated through a well in the stern. The rudder is used only when the boat is moving under power. At other times it is raised in the well and secured with a peg, or else unshipped and stowed on deck.



Ở phía mũi thuyền có một cái trục cuốn bằng gỗ dùng để kéo lưới đánh cá. Thuyền VTMC-1 không có dụng cụ hải hành truyền tin và liên lạc. Thuyền không trưng đèn hải hành và không theo luật lệ hàng hải nào cả.

A wooden windlass located well forward is used to haul in the nets. VTMC-1 carries no communications, signalling or navigation equipment. No running lights are displayed and these junks follow no formal rules of the road.

ĐẶC ĐIỂM ĐIỀU HÀNH THUYỀN

Khu vực hoạt động của thuyền VTMC-1 là các sông và vùng biển gần vũng tàu; Ít khi thuyền mạo hiểm ra xa bờ quá 5 dặm, nhưng thuyền có đủ khả năng đi xa hơn trừ khi thời tiết quá xấu.

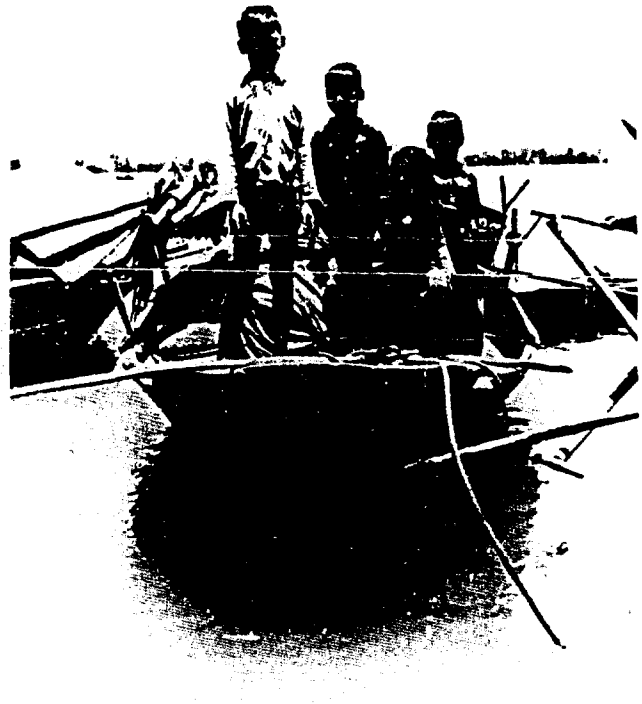
Các thuyền này đánh cá bằng lưới thả tay và có các phao bằng tre để giữ lưới tại vị trí. Các lưới này được kéo bằng tay và có sự trợ giúp của trục cuốn đặt ở phía mũi. Thuyền thường khởi hành khi nước triều lên từ buổi sáng hay trước khi tảng sáng, và trở về sáng, và trở về sau buổi quá trưa để bán cá.

OPERATING CHARACTERISTICS

VTMC-1's operating area is the rivers and bay in the vicinity of Vung Tau (Cap St. Jacques). They rarely venture more than about five miles from the coast, but they are sufficiently dry and stable to go much farther except in very heavy weather.

These boats fish with nets which are set by hand and kept in position by bamboo floats. The nets are hauled in manually, with an assist from the windlass located in the bow. Customary departure is at high water in the morning or during the pre-dawn hours. They return in the late afternoon and sell their fish.





Vì gia đình chủ thuyền thường ở ngay trên thuyền, nên trên thuyền có đem theo thực phẩm và nước uống.

GỐC TÍCH

Không biết rõ gốc tích của thuyền VTMC-1, nhưng có thể kết luận rằng nó giống như thuyền, VATC-2 được biết là một kiểu thuyền của người di cư ở gần Hải Phòng và xuất hiện ở miền Nam lần đầu tiên giữa khoảng 1950-1960.

Rất có thể là người di cư và gia đình họ (đa số là thợ đóng thuyền hay ngư phủ) khi vào Nam lại bắt đầu đóng kiểu thuyền mà họ đã dùng ở ngoài Bắc. Có thể là nhiều ngư phủ điều hành các thuyền VTMC-1 ở Vũng Tàu cũng là những người trước kia đã điều hành loại thuyền này ở ngoài Bắc.

Since families usually live in these boats, food and potable water will invariably be found aboard.

ORIGIN

While the origin of VTMC-1 is not known with certainty, some inferences can be drawn from its similarity to VTAC-2, which is known to be a refugee boat from the vicinity of Hai Phong. VTAC-2 was first introduced in numbers in South Vietnam by North Vietnamese refugees in the middle 1950's. In all probability, these refugee families, many of whom were boat builders or fishermen, began to construct the same sort of boats they had used in the north. One expects that many of the fishermen operating VTMC-1's in Vung Tau also operated the same class in the North.

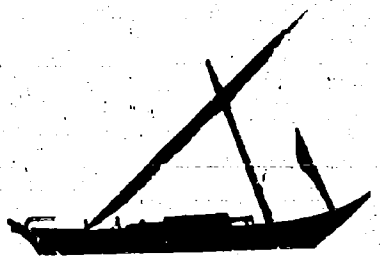


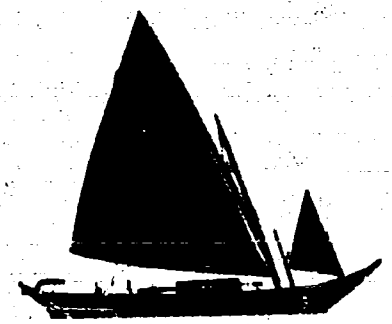
MÁY TÀU

Máy tầu nhỏ chạy Diesel được phát hành bằng tay quay và không có Đi Na Mô. Thường trên thuyền không có bộ phận rời thay thế và thủy thủ không biết sửa máy, nếu khi máy hư phải dùng sào tre hay lái chèo để chèo thuyền vào bờ. Có mỗi thợ máy ở địa phương sửa máy tầu, tuy nhiên các máy tầu nhỏ của Nhật rất đáng tin cậy và có thể chạy trong thời gian khá lâu không phải sửa chữa gì cả.

ENGINE

The small diesel engine is started by hand crank and has no generator. Crews usually carry no spare parts and do not attempt to repair the engine, but rely on sweeps or poles to get them back to port in case of engine failure. Engines are repaired and maintained by a local repairman, however, the small Japanese engines are very reliable and operate for long periods without repair.



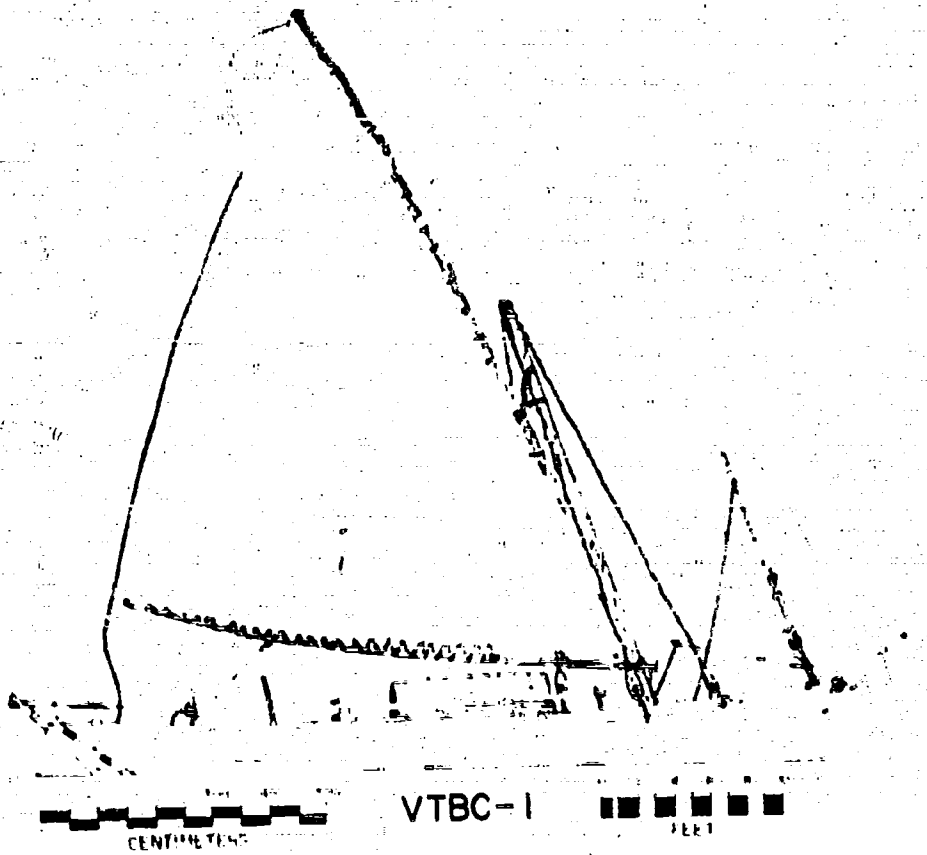


VTBC-1



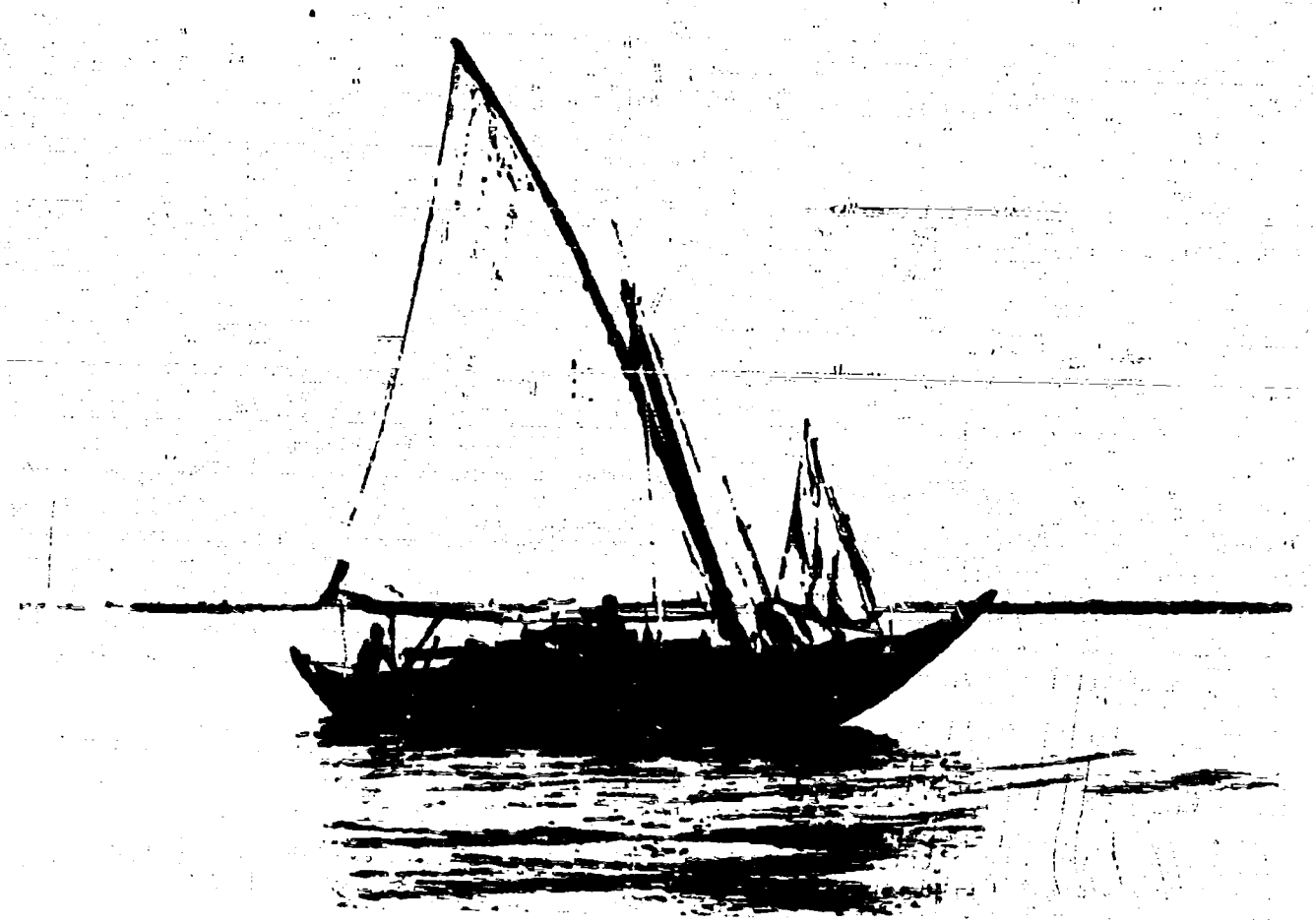


VTBC-1



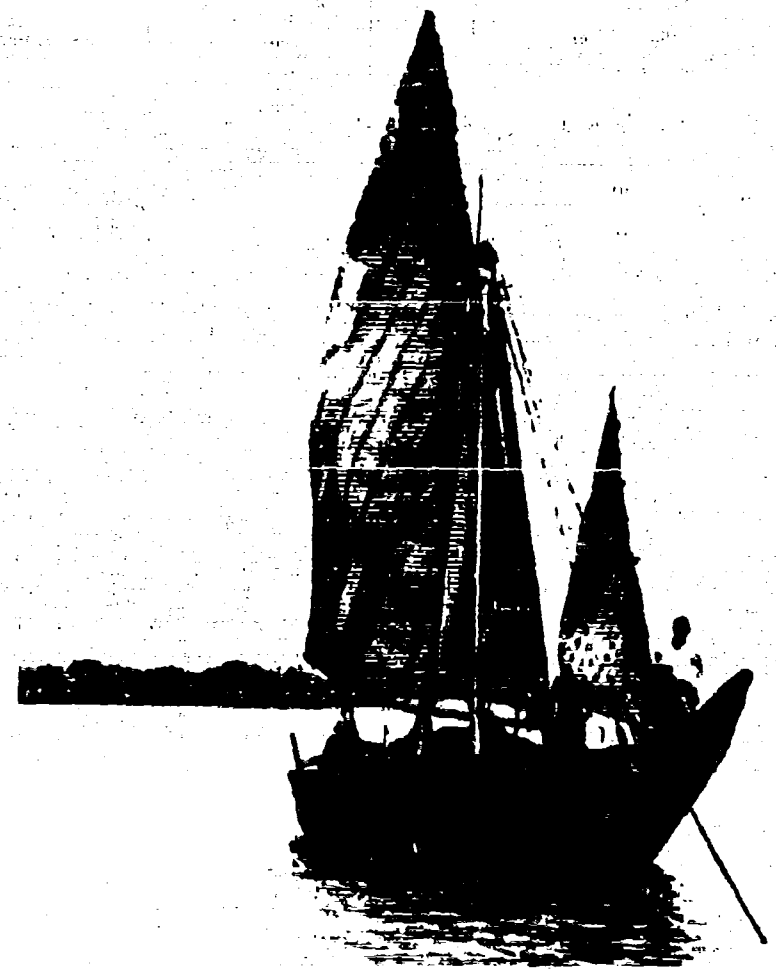
CHIỀU DAI	1219-1524 CM.	LENGTH	40.0-50.0 FT.
CHIỀU NGANG	304.8 CM.	BEAM	10.0 FT.
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	45.7 CM	EMPTY	2.1 FT
CÓ HÀNG	64.0-91.4 CM	LOADED	2.1-3.0 FT
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	88.4-91.6 CM	EMPTY	2.9-3.5 FT
CÓ HÀNG	67.0-91.6 CM	LOADED	2.2-3.0 FT
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	652.4 CM	MAST HEIGHT	28.0 FT.
ĐOÀN VIÊN	5-7	CREW	5-7

VTBC-1



VTBC-1 là một trong những thuyền có hình-dáng khác lạ nhất tại miền Nam Việt-Nam. Đầu mũi dài và không cong trên mũi thuyền, hộ-phận buồm trước hình tam-giác, và cột buồm chính nghiêng hẳn, khiến thuyền VTBC-1 có một hình-dáng khác hẳn mọi thuyền.

VTBC-1 is one of the most unusual junks in appearance found in South Vietnamese waters. The long, upswept beak on the bow, the tiny lateen rigged foresail and the sharply raked main mast all contribute to VTBC 1's unique appearance.

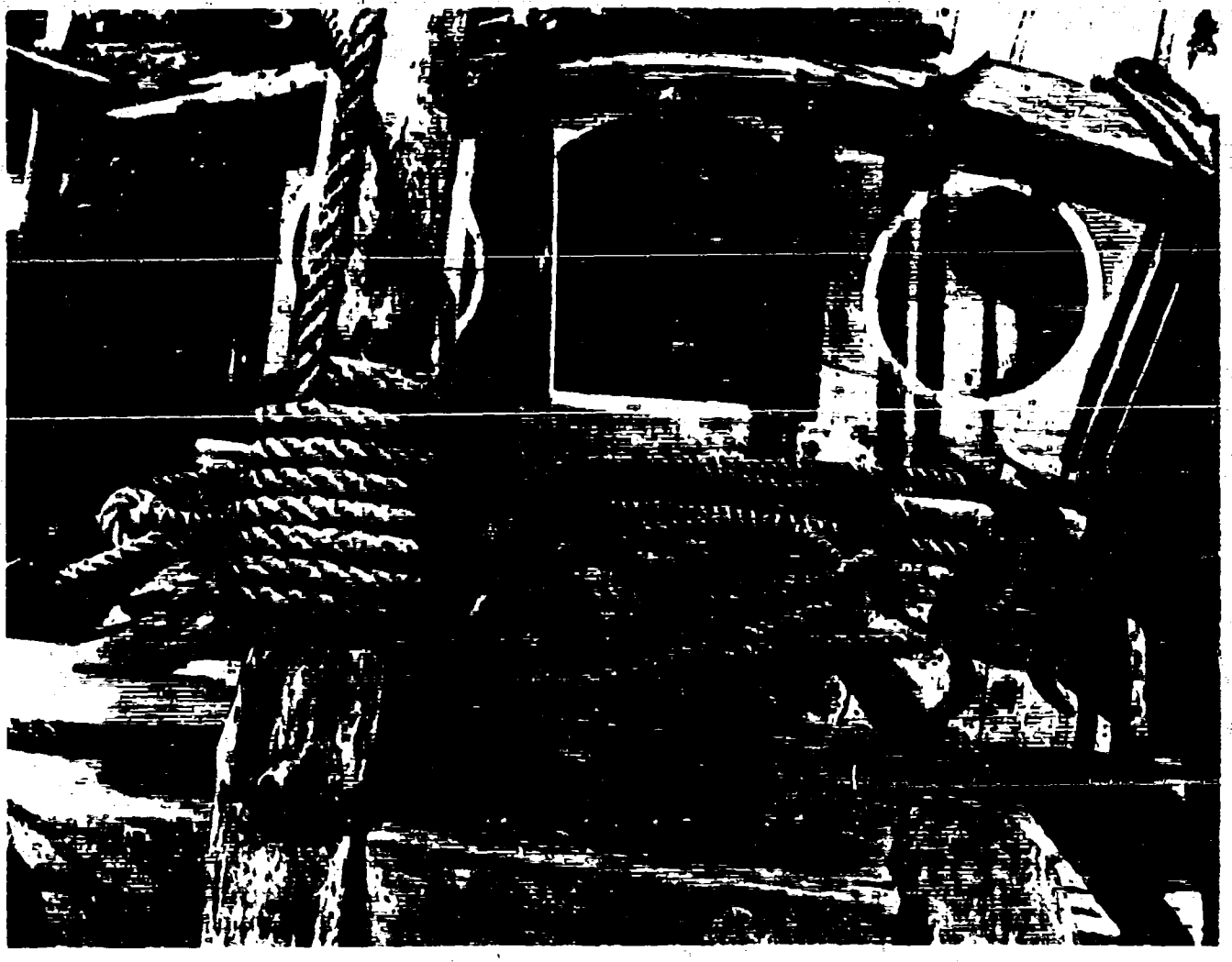


Không ai biết tại sao đầu mỏ mũi thuyền lại làm dài như thế ít khi ta thấy trên thuyền Việt-Nam một bộ-phận trang-bị nào không dự phần quan-trọng vào việc chài lưới, chạy hoặc điều-khiển thuyền. Nhiều khi phải nghiên-cứu kỹ mới hiểu rõ công-dụng của bộ-phận đó, song sớm muộn rồi cũng biết. Tuy-nhiên, nếu mũi thuyền khác lạ của loại VTBC-1 được chế-tạo vì một lý-do hữu-dụng nào thì các tác-giả Sách Chỉ-Dẫn thật tình không biết rõ.

VTBC-1 là một thuyền được trang-trí nhiều nhất trong số những thuyền đã quan-sát. Thuyền VTBC-1 nào cũng có một cặp mắt lớn hình bầu dục. Những con mắt này sơn màu đen và trắng trên nền sáng màu đỏ hoặc da cam.

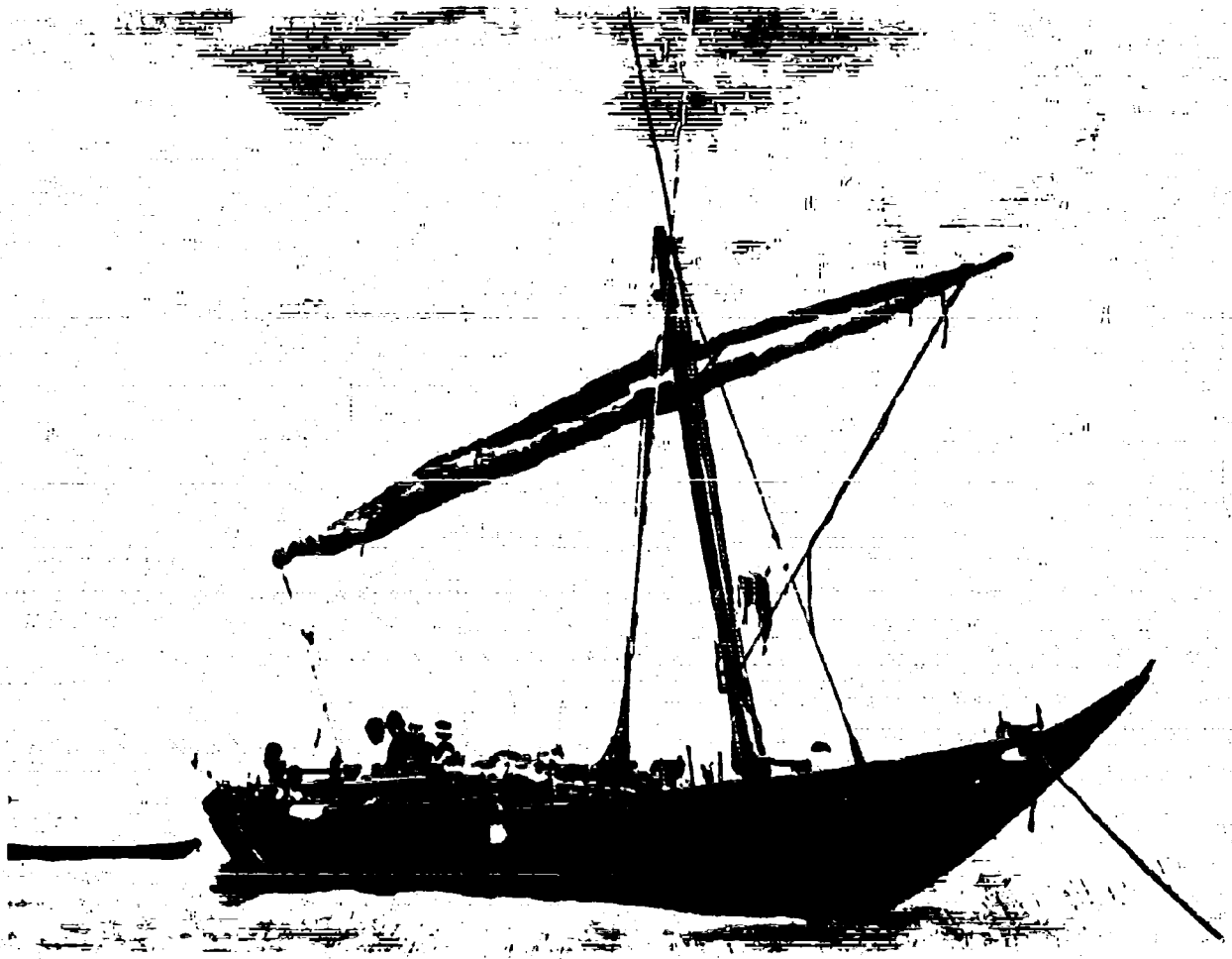
The reason for the long beak is not known. It is rare that any feature of the structure or rigging of a Vietnamese junk is found that does not play some important part in fishing, sailing, or boat handling. Often some study is necessary to learn what the purpose is, but sooner or later it comes out. However, if the unusual bow of VTBC-1 has some functional reason for being built as it is, it escapes the authors of the Blue Book.

This junk is one of the most highly decorated of any observed. She invariably has large oval-shaped eyes. These are painted in black and white on a bright red or orange background.



Ở cả hai bên phía lái thường hay vẽ hình thái-cực (Âm-Dương) như ta vẫn thấy ở vách khoang trước trên nhiều thuyền khác. Đầu mỏ mũi thuyền cũng được trang vẽ tỉ-mỉ, và có thể gồm cả hình thái-cực nữa.

On both sides of her stern are frequently found "Yen-Yang" symbols, which also appear on the forward cabin bulkheads of many boats. The beak itself is frequently decorated with an elaborate design, which may also include the "Yen-Yang" symbol.



Ở trong vịnh và khu biển quanh Vũng-Tàu, ta thường thấy thuyền VTBC-1 neo gần một trong những bẫy cá làm bằng các dãy cọc dài đóng xuống đáy biển thành hình chữ "Y". Trong trường-hợp này, thuyền thường cuộn buồm trước thành một bó chặt và buộc vào cột buồm, hoặc hạ cột buồm trước xuống để rộng chỗ làm việc ở phía trước. Buồm chính thường cũng được cuộn vào sào căng đáy, và đầu phía lái hạ thấp xuống gần mặt sàn sau thuyền.

Xa xa ngoài khơi, song chỉ cách Vũng-Tàu từ 8 đến 10 hải-lý là cùng, ta có thể thấy những đoàn thuyền VTBC-1 ít chiếc chài lưới theo kỹ thuật riêng rẽ từng thuyền một.

In the bay and sea area surrounding Vung Tau, VTBC-1 will most often be seen moored near one of the large fish traps made of a V-shaped array of long poles stuck in the ocean bottom. At that time she usually has her foresail furled in a tight roll snug up against the mast or her foremast unstepped to leave more working space forward. Her mainsail is usually also rolled about the boom and the after end hauled down almost to the level of the after deck.

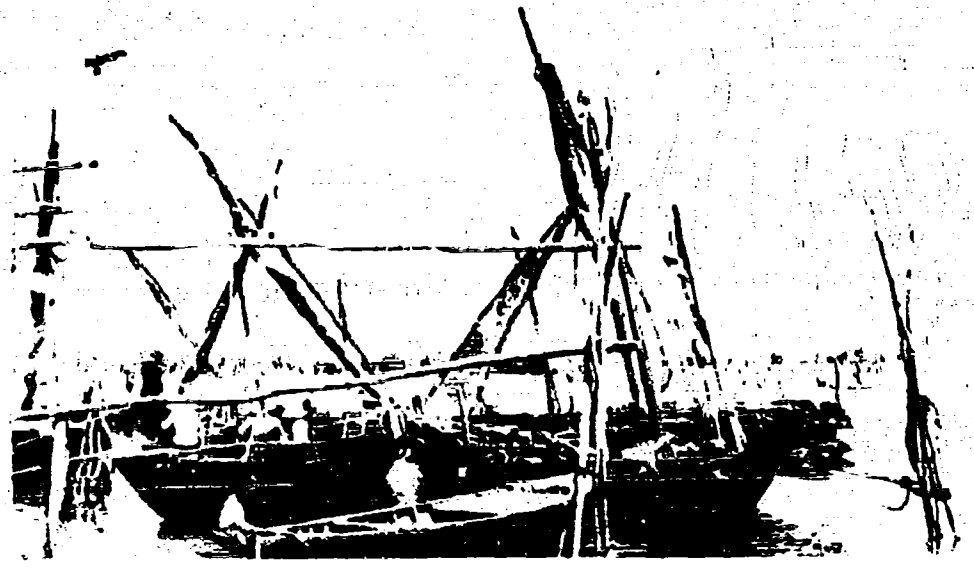
Farther to seaward, but still within 8 to 10 miles of Vung Tau these junks may be found in small fleets, net fishing in an individual boat technique.



Deadeye



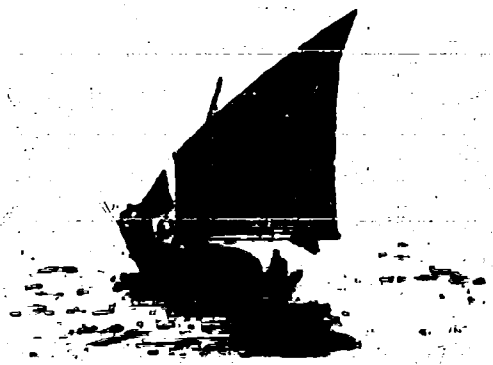
Forestall

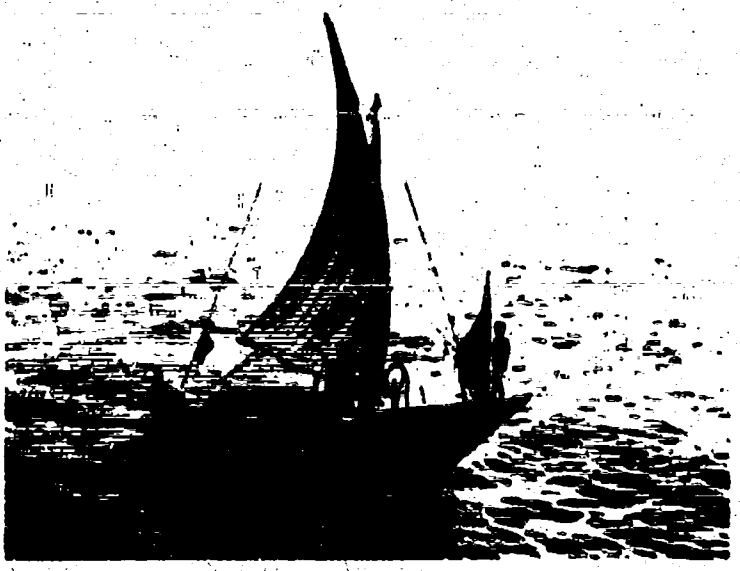


VTBC-1 Heme port near Vung Tau

Giới-hạn vùng hoạt động bình-thường của thuyền VTBC-1 không được nhân-viên soạn Sách Chỉ-Dẫn xác-định chắc-chắn. Các thuyền loại này chỉ đi xa khỏi Vũng-Tàu về phía Bắc chừng vài hải lý, là cùng; tuy-nhiên vòng theo bờ-biển về phía Nam xuống tới tận Rạch-Giá, ta thấy chạy lẻ-tẻ một số ít thuyền VTBC-1.

Limits of the normal operating area of VTBC 1 were not determined by Blue Book Personnel. No boats of this class were seen more than a few miles north of Cap St. Jacques, but south as far around the coast as Rach Gia, VTBC-1's were seen in small numbers sailing alone.







Thuyền khả-nghi bắt gặp và lên tên tại vịnh Thái-Lan.

Suspect junk apprehended and boarded in the Gulf of Siam.

Nhờ nghiên cứu các không ảnh chụp trong vùng, ta được biết loại thuyền này có ít nhất là một kiểu thuyền khác nữa. Sự khác biệt này chỉ được nhìn rõ tận mắt có một lần. Khi đó, một toán quan sát đã ngoại để soạn sách Chỉ Dẫn đang đi trên một chiến thuyền của Hải-Quân Việt Nam trong lúc chiến-thuyền này bắt gặp và lên lên một thuyền giống loại VTBC-1, chỉ có những điểm khác biệt sơ sơ. Vì tình-hình không cho phép hỏi han nhân-viên trên thuyền, nên gần như không thâu lượm được chi tiết gì về chiếc thuyền đó, ngoại trừ những điều nhận xét trên các hình chụp.

Trong các thuyền Việt Nam, VTBC-1 là loại thuyền mà vỏ giống vỏ các thuyền buồm thi của Âu-Mỹ nhiều nhất. Thuyền có đường sống thật sâu, hình dáng gọn gàng cả ở phần trên lẫn phần dưới mực nước, và một bánh lái chắc chắn lớn đa số các thuyền khác. Thuyền VTBC-1 phần đông đều gắn máy, và chạy vẫn êm khi biển hoặc mở ga thật nhiều. Cũng ngày càng thấy nhiều thuyền loại này trang bị bằng động cơ dầu cặn nhỏ. Khi đó có gió hòa, thuyền không dùng buồm nữa.

Các đặc tính tổng quát của thuyền VTBC-1 cũng không có gì khác lạ so với những loại thuyền khác trong vùng. Thuyền được xảm bằng nhựa thông trộn với tre xắt nhỏ. Vỏ thuyền quét một lớp sơn thông thường đậy và đen giống dầu hắc. Thuyền dùng buồm dệt bằng thổ cẩm, và không có đèn soi đường, hoặc dụng-cụ truyền-tin hay hàng-hải.

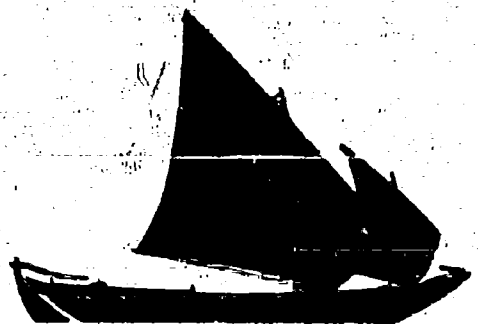
Các ngư-phủ ở Vũng Tàu cho thuyền VTBC-1 là một thuyền cổ truyền của vùng này, ngoài ra, không ai biết gì hơn về nguồn gốc chính xác của thuyền. Tuy-nhiên điều này khiến chúng ta đặt thắc mắc, vì một loại thuyền đã có ở Vũng-Tàu từ 1930 dĩ-nhiên phải được coi như sản-phẩm từ địa phương này khi một số lớn thuyền bè khác từ Bắc di-cư đến Vũng-Tàu trong khoảng giữa và cuối năm 1950.

Study of aerial photographs taken in that area indicates that at least one variation exists. This variation was only seen at close range on one occasion. At that time a Blue Book field survey team was riding a South Vietnamese naval vessel which apprehended and boarded a junk similar to VTBC-1, but with slight differences. The situation was not such as to permit interview of the crew and practically nothing was learned about this boat beyond what could be taken from the photographs.

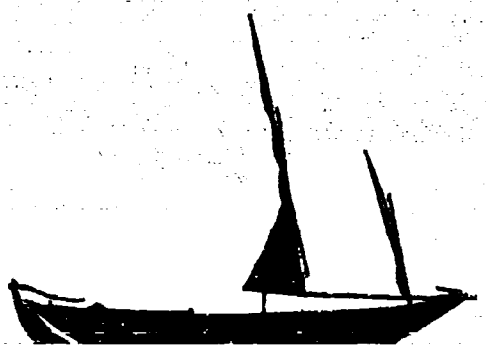
VTBC-1's hull more closely resembles that of a western racing yacht than any other Vietnamese type. She has a deep keel, very clean lines both above and below the waterline, and a more sturdy rudder than most other junks. Operating under power, as many of these boats do, she rides smoothly in fairly heavy swells and chop. Increasing numbers of these junks are equipped with small diesel engines. When motorized, VTBC-1 has no masts.

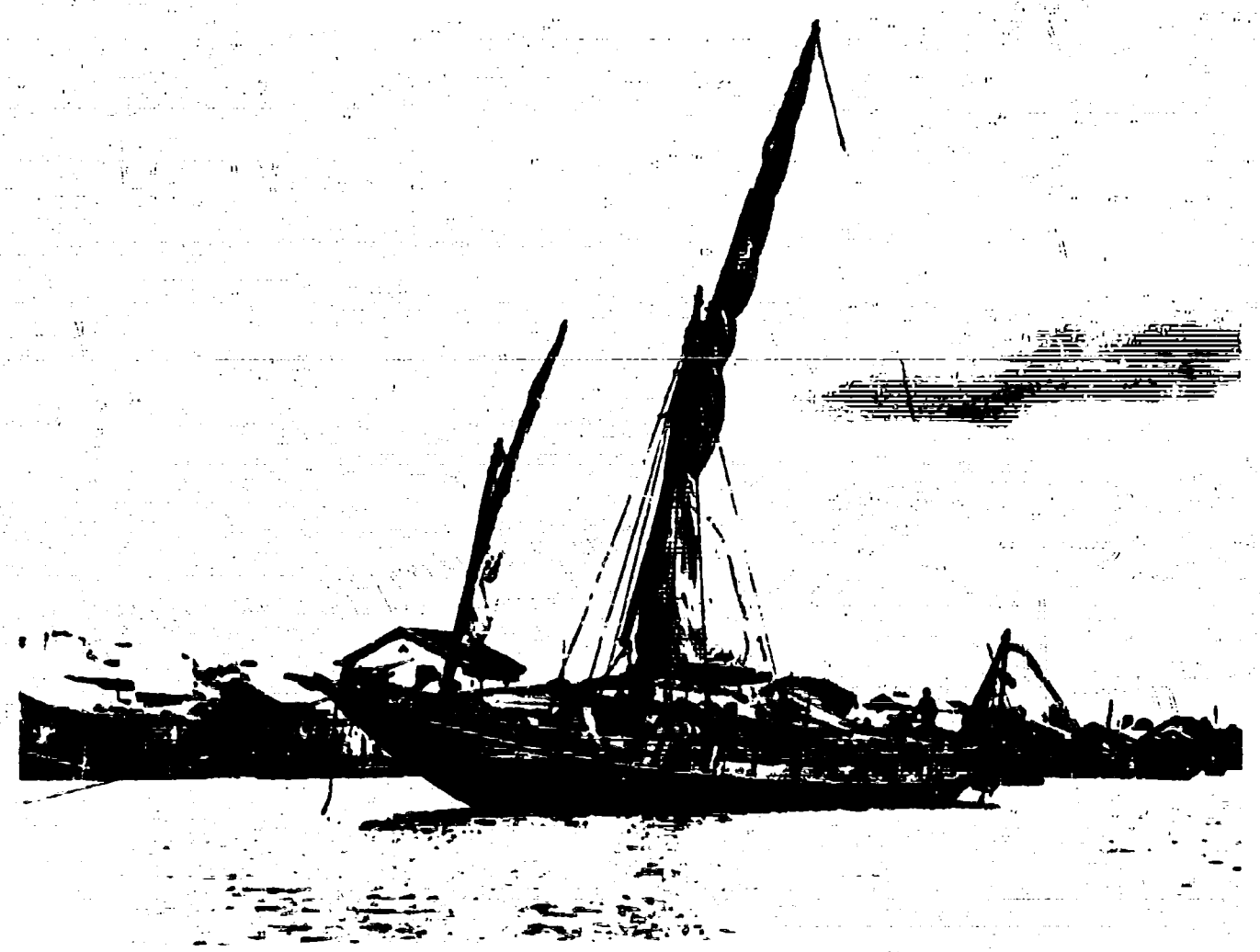
General characteristics are not unusual for boats in the same area. She is caulked with a compound of shredded bamboo and resin. Her hull is covered with the usual heavy, black tar like paint. Her sails are of woven palm fiber and she carries no running lights, communications or navigation equipment.

Nothing is known of VTBC-1's origin except that she is considered by Vung Tau fishermen to be a traditional Vung Tau boat. However, even this is open to question since a type which might have come to Vung Tau as late as the 1930's would probably be looked upon as a native boat because of the large number of northern boats introduced into Vung Tau by the refugees in the middle and late 1950's.

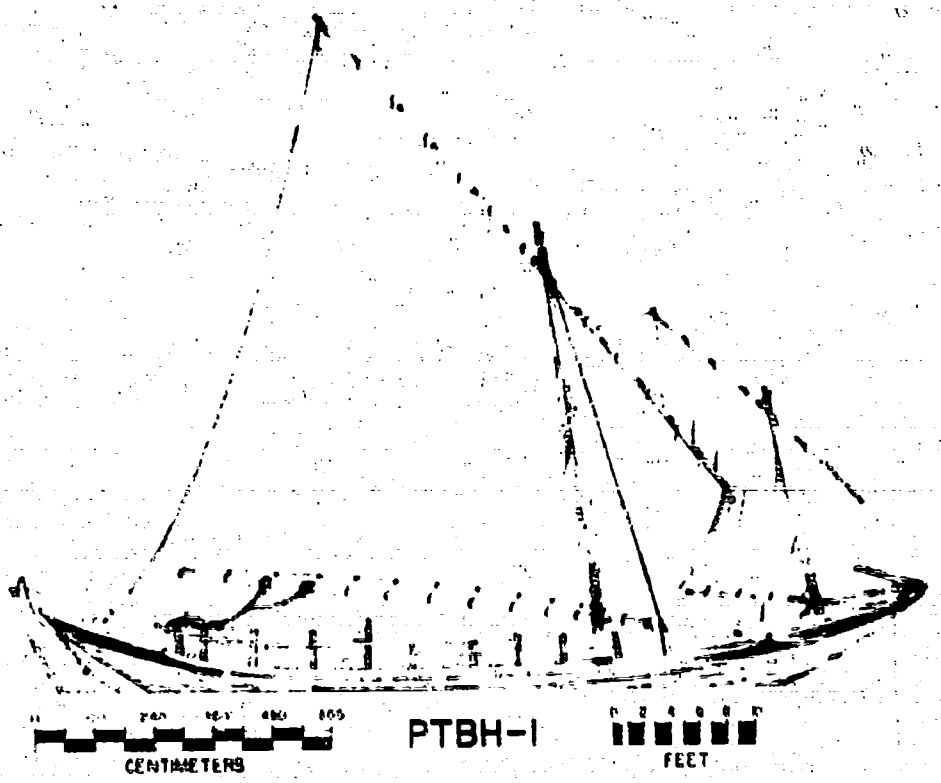


PTBH-1





PTBH-1



CHIỀU DÀI	1890 CM	LENGTH	62.4 FT
CHIỀU NGANG	461 CM	BEAM	15.7 FT
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	78.2 CM	EMPTY	2.6 FT
CÓ HÀNG	116.0 CM	LOADED	3.8 FT
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	103.8 CM	EMPTY	3.4 FT
CÓ HÀNG	67.0 CM	LOADED	2.2 FT
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	975.4 CM	MAST HEIGHT	33.0 FT
ĐOÀN VIÊN	7	CREW	7

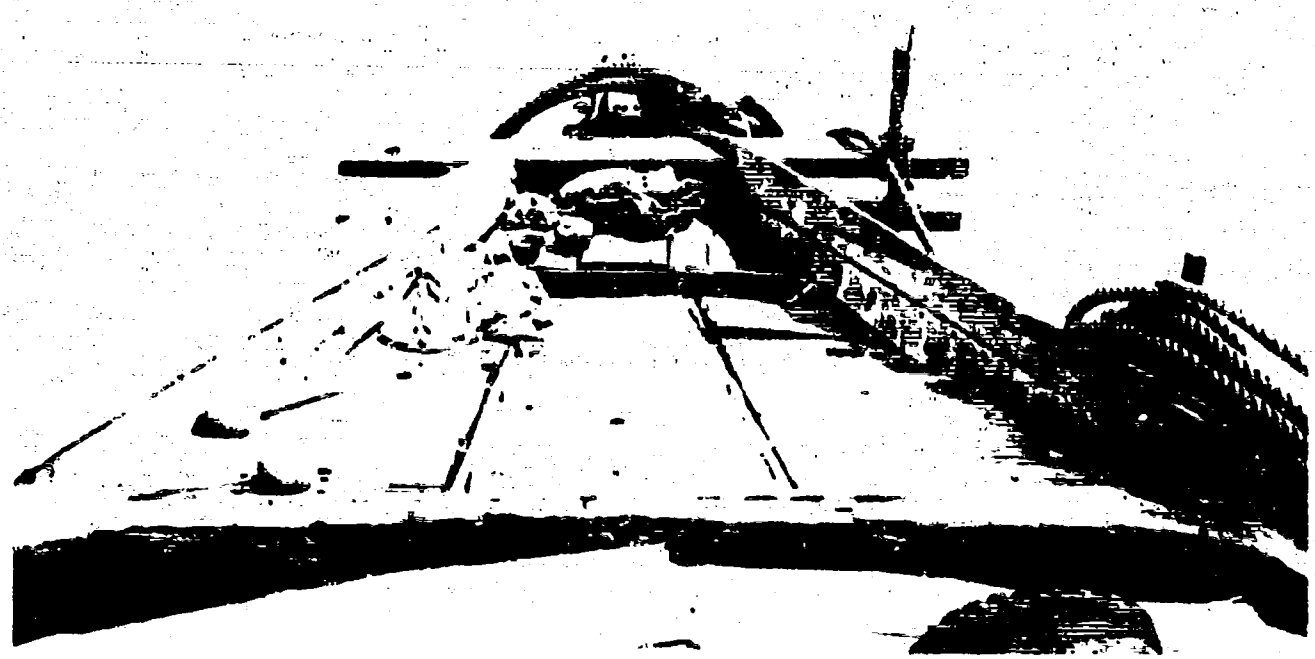
PTBH-I

ĐẶC-ĐIỂM TỔNG-QUÁT

PTBH-I là một loại ghe chở hàng vùng Phan-Thiết. Cột buồm lớn và cột buồm mũi treo buồm, có trụ dài ở trên và cần ở dưới ngắn hơn trục. Như vậy phía trên buồm rộng khổ hơn phía dưới, trông khác hẳn những thuyền khác. Người ta chú ý đến sự khác-biệt này giữa hình dung buồm của ghe Buồm và buồm thông dụng tại các vùng về phía Bắc; thí-dụ như buồm DABC-I gần giống hình chữ nhật hơn. Đặc điểm này khi ghe còn ở đàng xa đã có thể nhận ra trước hết.

GENERAL CHARACTERISTICS

PTBH-I is a cargo junk found in the area of Phan Thiet. The main and foremast are lugger rigged with a very long yard and relatively short boom. This makes the sails longer on the head than the foot and creates a distinctive appearance. One notices the difference between this sail plan and the luggers of farther north, such as DABC-I whose sails are more nearly rectangular. This characteristic should be discernible before any other and at long distances.



Buồm đuôi và cột buồm đuôi theo kiểu thông-thường của những ghe Việt-Nam. Buồm này hình-lưng tương-tự như buồm mũi và buồm lớn, còn cột thì chỉ dùng lên khi cần tăng cường hai buồm kia, và có thể cắm vào một trong hai bệ cột, ngoài xuống ghe, hai bên đuôi ghe. Người ta chỉ dùng buồm đuôi khi ghe chạy rất lâu theo một chiều, vì buồm đuôi mà dùng mà phải chuyển hai bên của ghe chạy thì cả là một sự khó khăn. Trục của buồm lớn rất dài, cần phải dùng một giây thừng dài, một

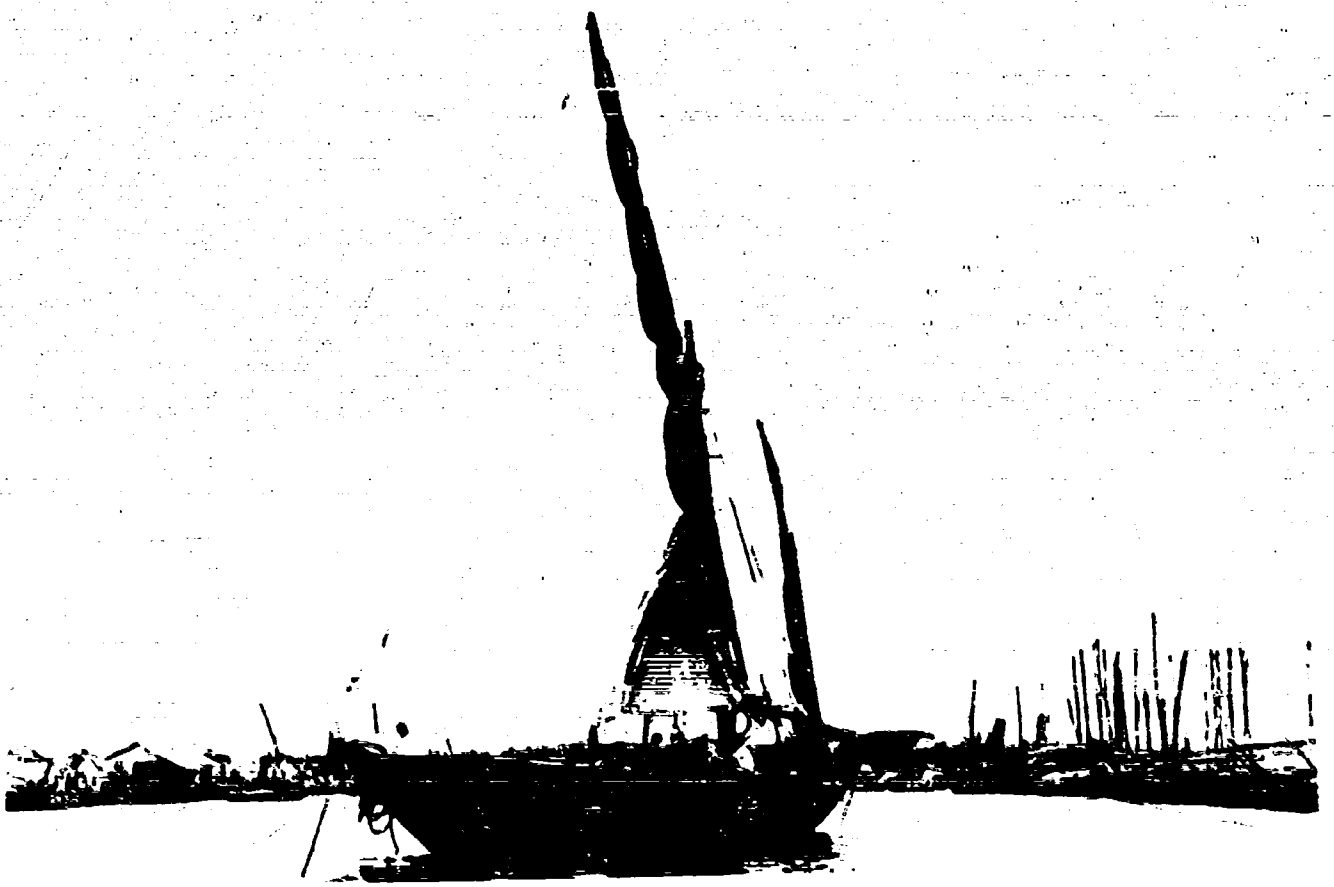
Her mizzen is rigged in the fashion often found in Vietnamese junks. While the sail has the same relative shape as the fore and main, the mast itself is handled as an auxiliary and may be worked in either of two mast steps, outboard of the rail, on both sides of the stern. The mizzen is used only in situations where a considerable time will be spent on one tack, since coming about with the mizzen set is something of a chore. The long main yard necessitates a long line used as a

đầu buộc vào đầu trên của trục, một đầu buộc vào mỏm đuôi ghe. Như vậy cái giây thừng đó có thể làm trở ngại không ít nếu điều-khiển buồm đuôi không khéo.

Ghe có thể chạy với buồm đuôi ở bất cứ bên tả hay bên hữu, nhưng thường buồm đuôi được cột vào mạn đầu gió. Khi ghe gần đến bến, hoặc khi đi trên sông ngòi hẹp hay nghẹt lối, buồm đuôi được cuốn lại, cột được tháo ra và buộc trên sàn ghe.

brace running from the peak, or uppermost point of the yard, to a point at the extreme after end of the vessel. It is apparent that when coming about this brace could interfere with the mizzen if it is not skillfully handled.

While the boat can be sailed with the mizzen set on either quarter, it will most often be seen stepped on the weather side. Upon approaching port, or operating in restricted waterways the mizzen will be furled, and the mast unstepped and secured on deck.

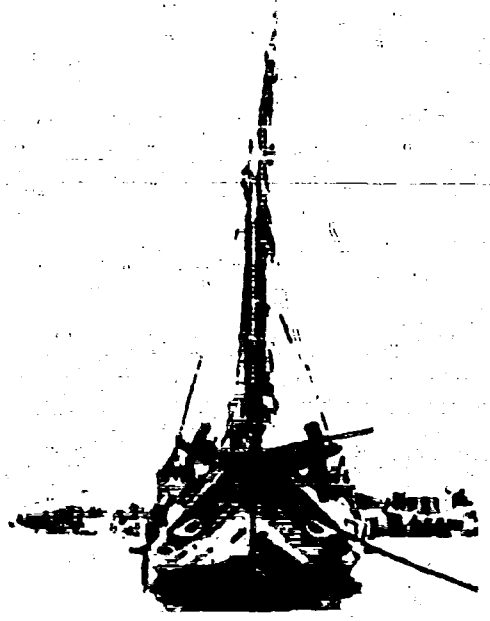


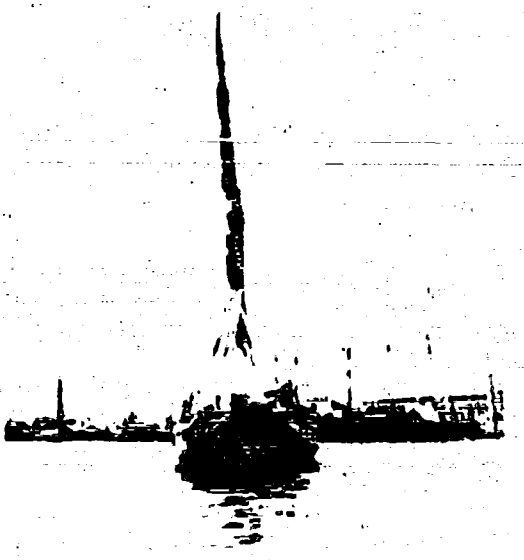
Khi cuốn buồm lớn, trước hết người ta tháo cần dưới, rồi kéo đầu trục buồm lên. Sau đó buồm được cuốn vào cột bởi những giây mà người ta đứng trên sàn ghe điều khiển. Trông xa, vỏ vẻ giống như lối cuốn buồm vùng Đanang; họ cuốn chặt buồm

The mainsail is furled by first casting it loose from the boom, along the foot, then raising the peak of the yard. The sail is then drawn into the mast through a system of stops controllable from the deck. The boom is secured separately

vào cần buồm, rồi buộc song song vào cột buồm. Tuy nhiên, nhìn một chiếc PTBH-1 khi buồm lớn của nó cuộn lại, có vẻ không gọn gàng, vì thật ra, buồm không cuộn đàng hoàng, chỉ lấy giây thừng kéo sát vào trục thôi. Nhìn ảnh thấy rõ điểm này hơn.

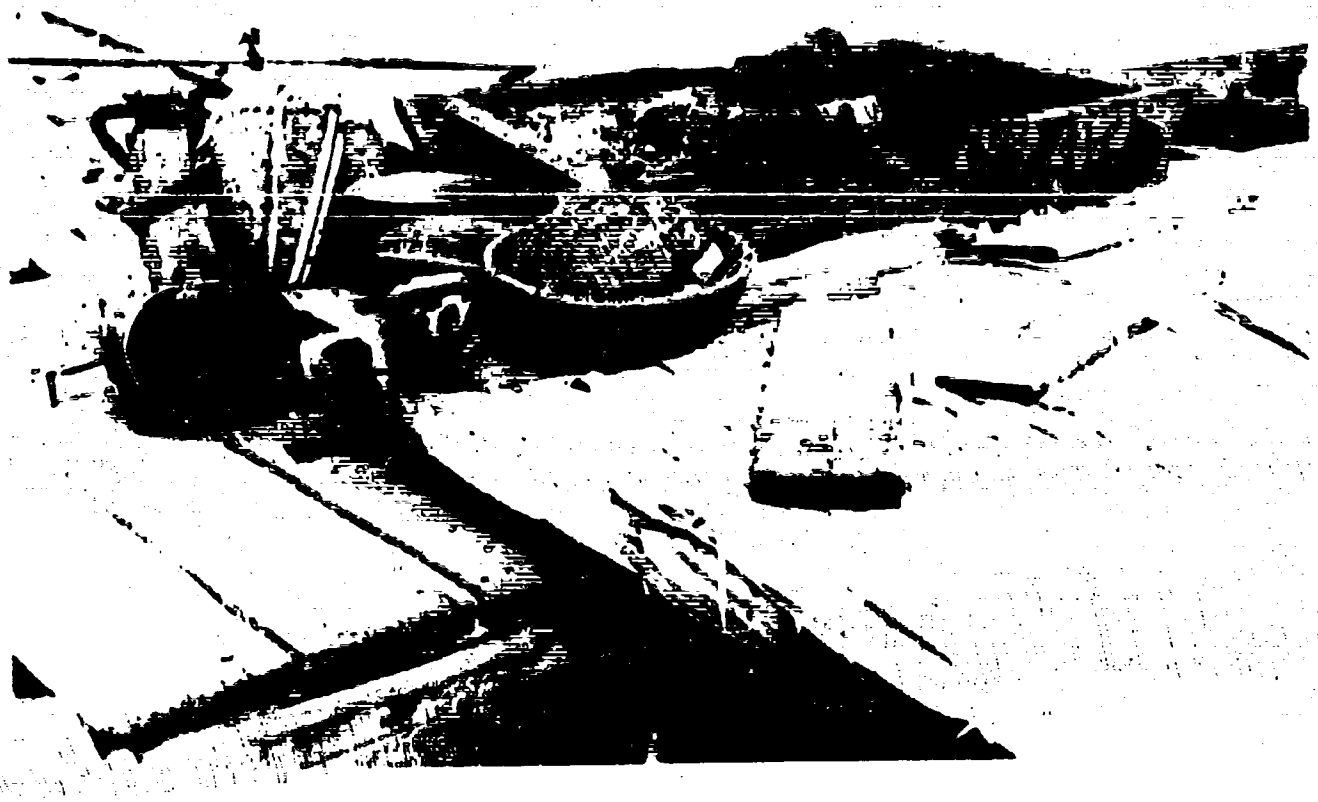
on deck. The appearance from a distance is similar to the "Da Nang" method of furling where the sail is rolled tightly about the boom then lashed vertically alongside the mast. However, the appearance of PTBH-1 rig with the mainsail furled presents a somewhat more untidy appearance since the sail is not rolled, but merely drawn in to the yard with stops. The photographs make this more clear.





Một điểm lạ của PTBH-1 là phương pháp áp dụng để tăng-gia giáp-bản ghe trên mặt nước. Nếu để nguyên thuyền sau khi đóng xong, thì thành ghe ở phía giữa ghe chỉ có chừng 60 centimètres mà thôi, như vậy ra ngoài khơi sao được. Để thêm giáp-bản, người ta đóng thêm vào những tấm ván lớn và bự. Không hiểu vì lý-do gì, khi đóng ghe, không làm cho giáp-bản cao hơn, để về sau phải gắn vá như vậy? Chắc chắn là có lý-do. Vì sau khi nghiên-cứu kỹ-càng, nhất là về cách-thức đóng ghe cha truyền con nối, người ta nhận-xét rằng hầu-hết các chi-tiết đều có lý-do chắc-chắn và ứng-dụng, mặc dầu thoạt trông thấy người ta cho là kỳ-dị.

An unusual feature of PTBH-1 is the "sideboard" arrangement to increase the freeboard. Unmodified, this large junk has two feet or less freeboard amidships at the low point of the sheer. Obviously this does not provide a satisfactory answer to voyages in the open sea. To raise the sides, panels in the form of heavy bulwarks are added. It is not clear why this boat should be built with what is known to be inadequate freeboard, then have the addition made. One might expect that the hull would be constructed from the beginning with higher freeboard, but such is not the case. However, careful study, especially of the traditional designs, reveals that virtually every feature has a very sound and practical reason for being, even though some appear strange at first glance.



PTBH-1 Câu-lạc-bộ
PTBH-1 Mess Deck



PQMC-1



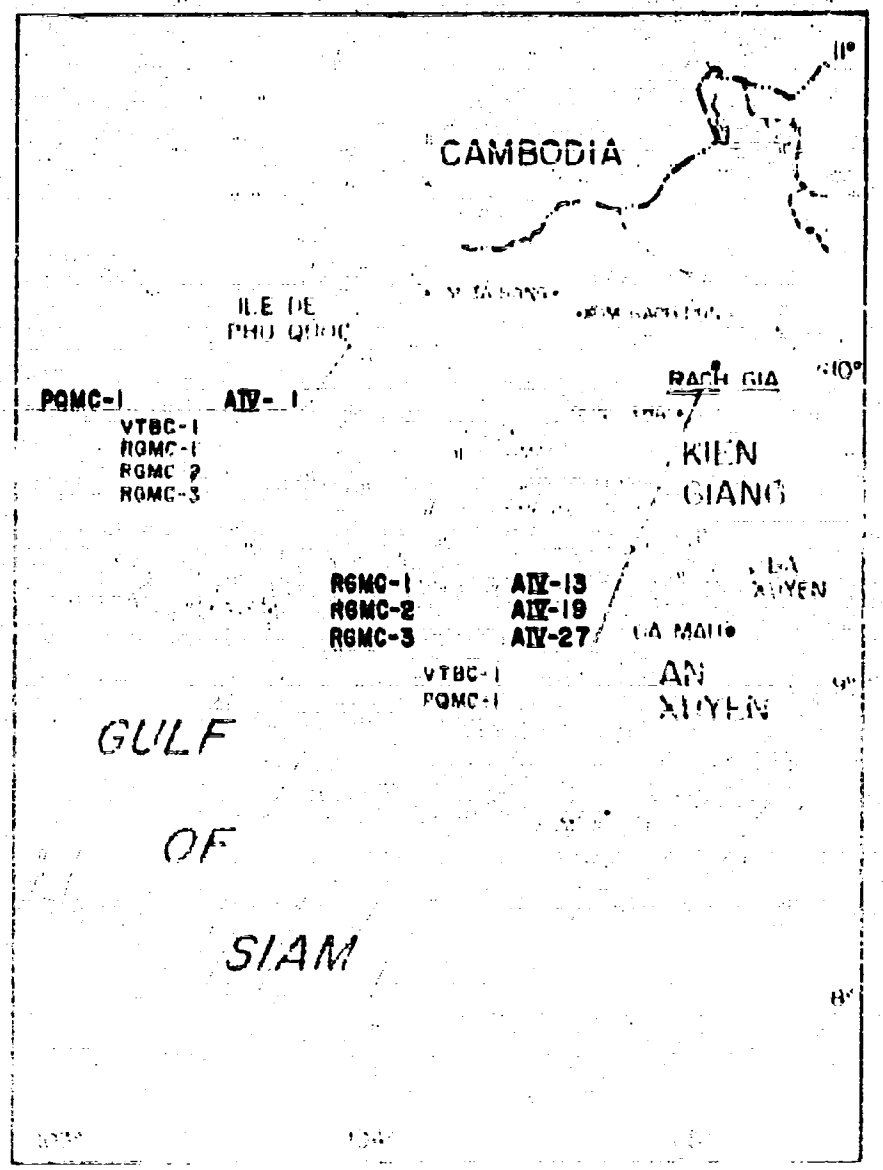
RGMC-1



RGMC-2



RGMC-3



BẢN-ĐỒ GHI NGUỒN GỐC CAC LOẠI THUYỀN
TYPE LOCATION MAP

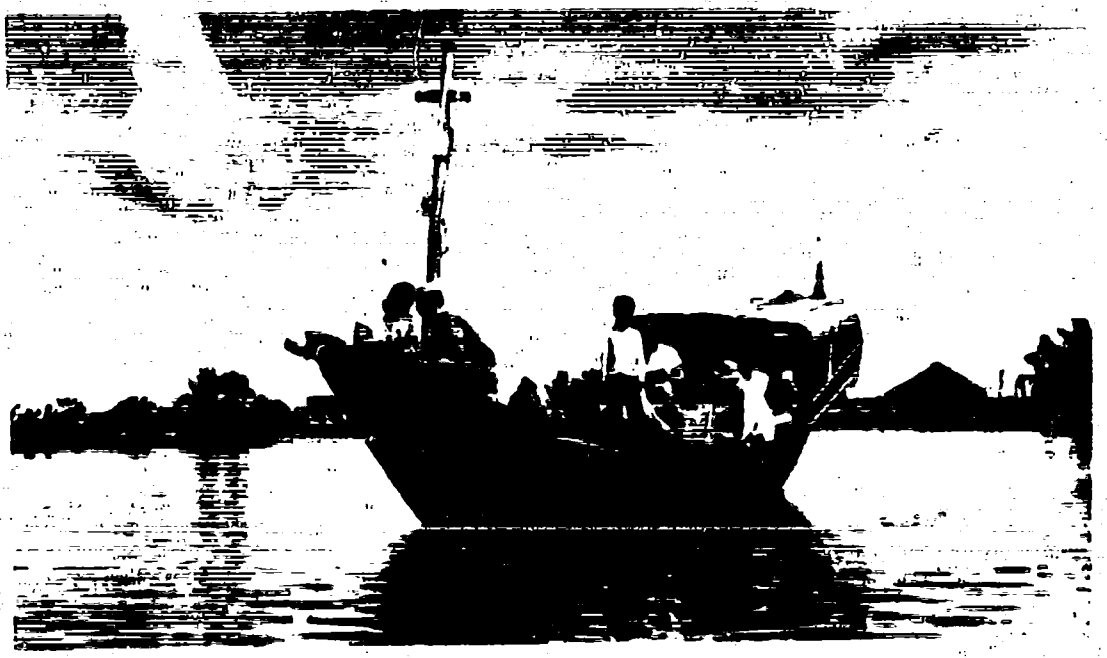


PQMC - Ia

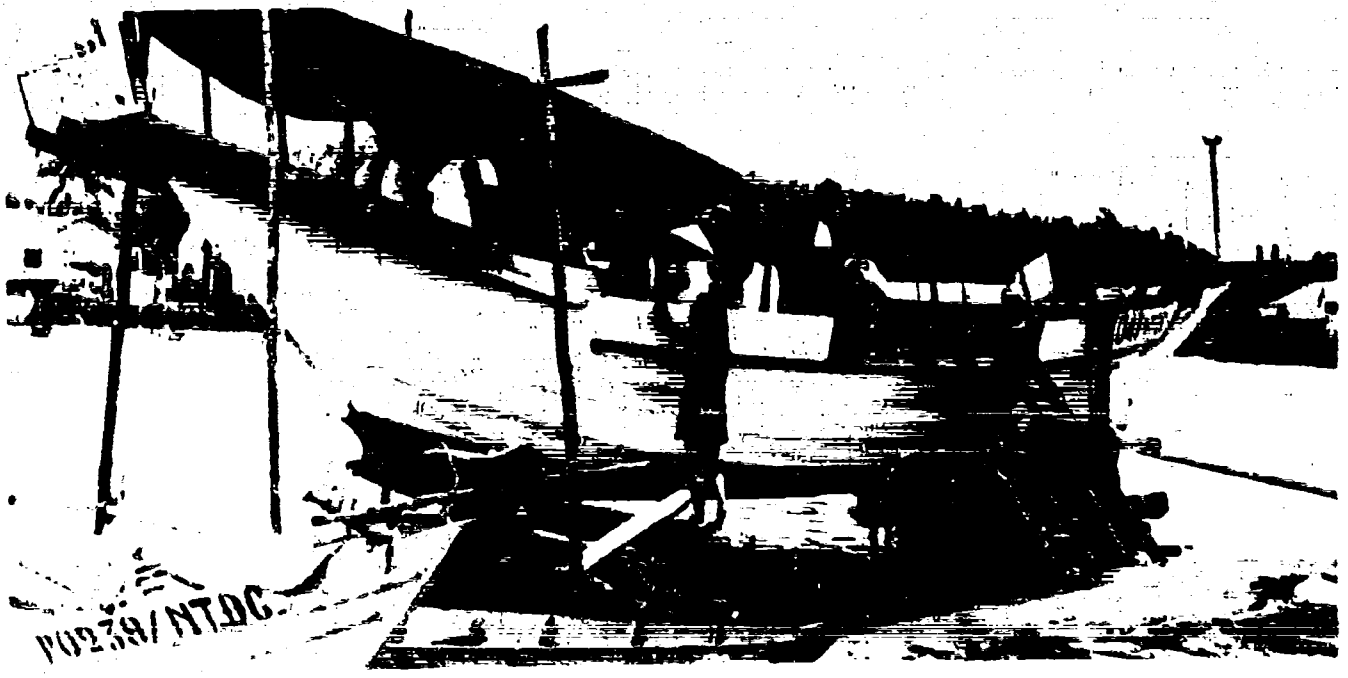


PQMC - Ib

PQMC - 1



PQMC-1a



PQMC-1b



PQMC-1a



PQMC-1b

CENTIMETERS FEET

CHIỀU DÀI	945 - 1278 CM	LENGTH	32.0-42.0 FT
CHIỀU NGANG	259 - 366 CM	BEAM	8.6-12.0 FT
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	30.5 - 61 CM	EMPTY	1.0-2.0 FT
CÓ HÀNG	61 - 91.6 CM	LOADED	2.0-3.0 FT
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	61 - 91.6 CM	EMPTY	2.0-3.0 FT
CÓ HÀNG	30.5 - 78.2 CM	LOADED	1.0-2.6 FT
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	4267 CM	MAST HEIGHT	14.0 FT
ĐỘNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU DIESEL	TYPE	DIESEL
SỐ MÃ LỰC	6-30	HORSEPOWER	6-30
DUNG TÍCH NHIÊN LIỆU	38 - 91.2 L	FUEL CAPACITY	10-24 GAL
ĐOÀN VIÊN	4 - 14	CREW	4-14

PQMC-I

ĐẠI-CƯƠNG

Đa-số những thuyền dài trên 9 thước thấy trong Vùng IV đều là thuyền máy và không dùng buồm. Việc đổi bỏ các thuyền buồm lớn tại đây ước-lượng bắt-đầu từ khi có những loại động-cơ hải-thuyền nhỏ, cách chạy, và rẻ tiền đem bán cho ngư-phủ trong vùng. Khuynh-hướng này có lẽ đã được thúc-đẩy bởi sự phục-hưng kỹ-nghệ của Nhật-Bản và Đan-Mạch, vì một phần lớn các thuyền Rạch-Giá, Phú-Quốc đều được trang-bị bằng động-cơ YANMAR của Nhật, và BUKH của Đan-Mạch được chế-tạo từ 1955 hoặc 1956.

GENERAL

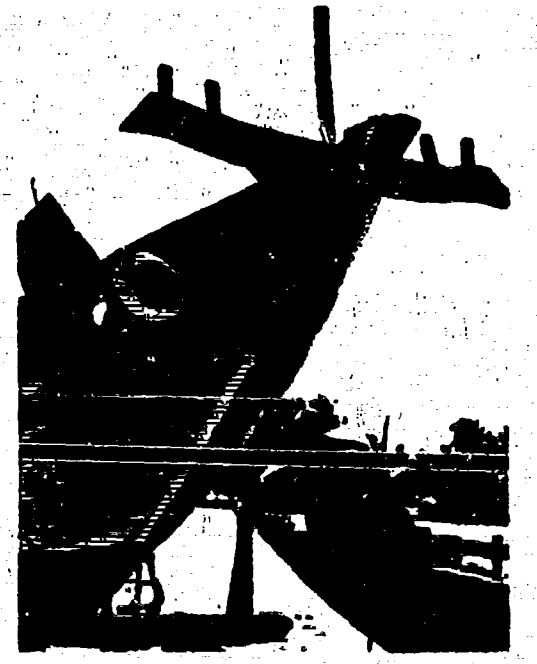
The majority of boats over thirty feet in length seen in Area IV are power craft with no provision for sails. One surmises that this move away from large sailing junks there began after World War II when small reliable, inexpensive marine engines became available to fishermen of that area. This trend seems to have been accelerated by the industrial recovery of Japan and Denmark, since a large share of the Rach Gia-Phu Quoc boats are powered with Yanmar (Japanese) or Bukh (Danish) engines manufactured since 1955 or 1956.



Thuyền PQMC-I và các thuyền đồng-loại lớn hơn là RGMC-I có lẽ chiếm tới ba-phần-tư số thuyền máy trong Vùng IV. Chiều dài các thuyền này thay-đổi từ 9 tới 15 thước. Phần thượng-tầng thuyền có thể biến-dạng nhiều cách tùy theo ý riêng và tình-trạng tài-chánh của chủ-nhân. Hình-hạng thuyền có thể không còn giống với loại thuyền này trong Sổ Liệt-Kê nữa, vì ngoại-diện đã bị thay-đổi nhiều bởi những biến-cải tương-đối mau lẹ và ít tốn-kém trên phần thượng-tầng thuyền.

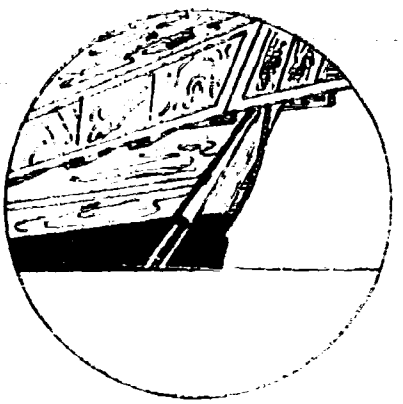
PQMC-I and her larger sister RGMC-I comprise probably three-fourths of the power boats of Area IV. These craft appear in lengths varying from thirty feet up to perhaps fifty feet. They may be seen with as many variations in superstructure as the whim and financial situation of the owner permit. Boats may appear which fit none of the Blue Book categories since major changes may be made in the outward appearance of the boat through relatively quick and inexpensive changes to the superstructure.

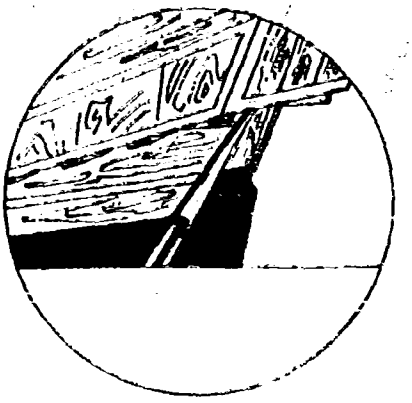


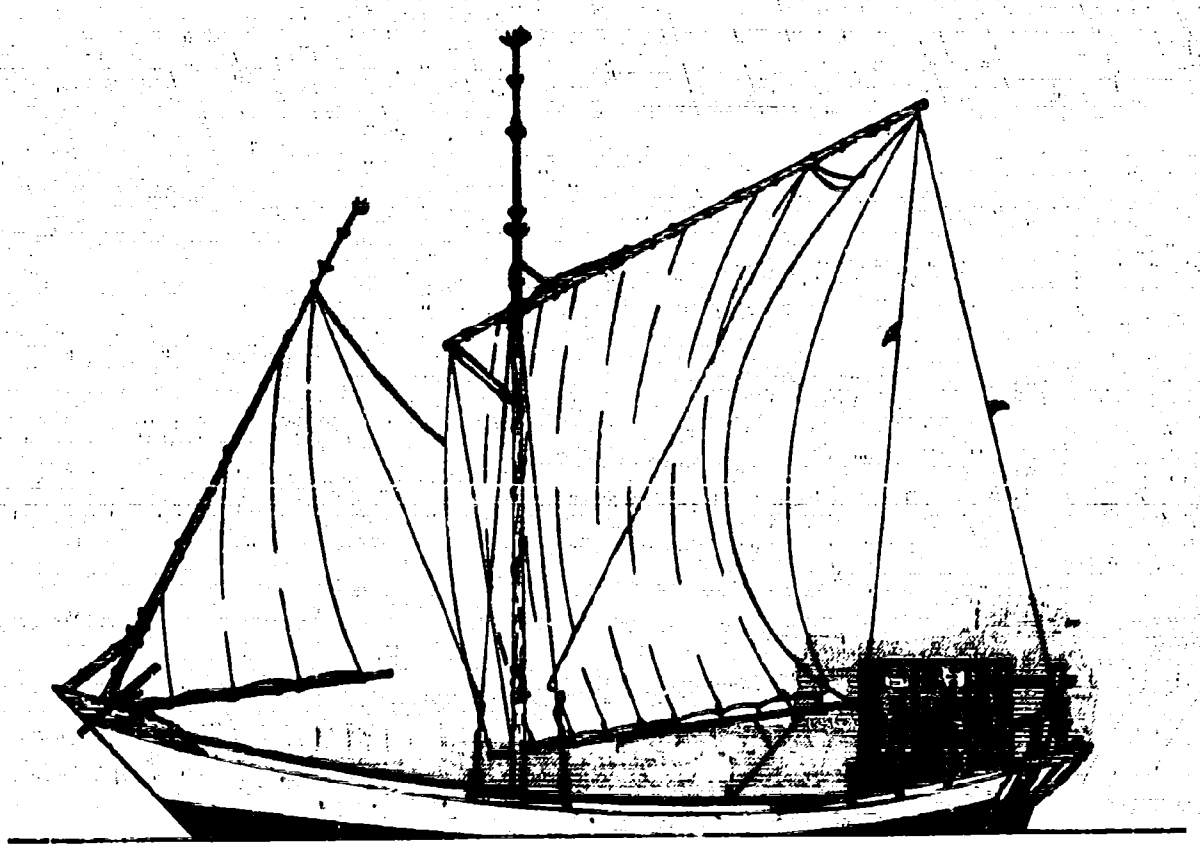


Vỏ các thuyền này thuộc loại đơn-giản, trống, hai đầu giống như một thuyền máy đánh cá-voi. Mũi và lái thuyền nhọn cao lên, phần giữa mạn thuyền thấp gần mặt nước khi thuyền chở nặng. Một bánh-lái lớn bằng gỗ gắn vào cột lái bằng một bộ trục và chốt được sắp-đặt để có thể nâng-cao hoặc hạ-thấp xuống nước mà không cần phải tháo ra.

The basic hull of these boats is a simple, open double-ender, resembling a motor whale-boat. It has a high pointed bow and stern, low free-board amidships when loaded. There is a large wooden rudder secured to the sternpost with a pintle and gudgeon arrangement which permits the rudder to be raised or lowered in the water without being unshipped.







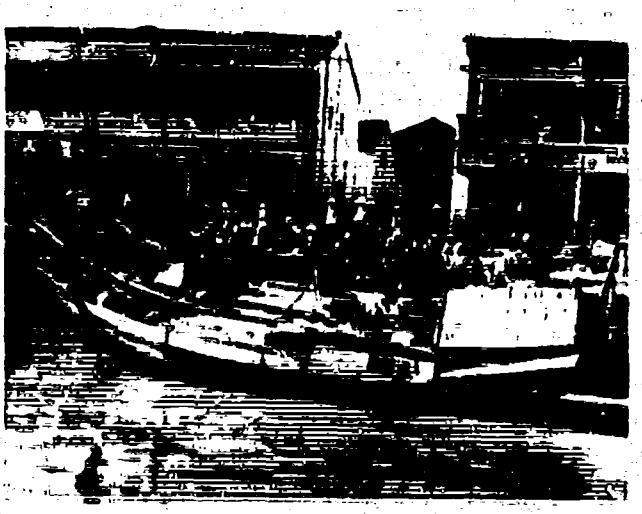
RGMC-1 hình dạng GHE của mẫu vẽ.
RGMC-1 silhouette on "GHE CUA" sketch.

Tất-cả các đặc-tính trên đều có thể phát nguyên từ những loại "ghe cua" và "ghe cầu" ở Phú-Quốc mà đến nay không còn nữa. Các loại ghe buồm lớn này cũng có những hình-dáng vỏ tàu tương-tự, một bánh-lái và hệ-thống treo gắn, một sàn bằng mặt ở phía lái, và hai "mắt" tròn lớn ở đằng mũi giống như thế. Các loại ghe buồm cổ-truyền này chắc-chắn đã là nguồn-gốc của những thuyền máy hiện-đại. Việc biến-chế loại thuyền cổ-truyền để chạy bằng động-cơ tại Vùng IV trái-ngược hẳn với tình-trạng trong các Vùng I và II là nơi mà các thuyền máy phần nhiều được đóng theo kiểu Âu-Mỹ hoặc Nhật.

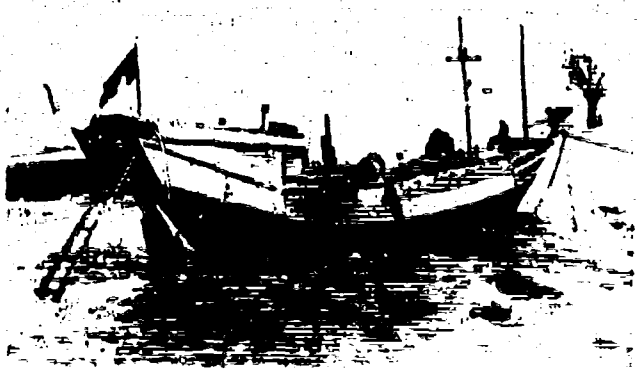
All these characteristics may be traced to the now nearly extinct Ghe Cua and Ghe Cau of Phu Quoc Island. These large sailing junks had identical hull lines, the same rudder and rudder suspension system, the same "platform-deck" construction aft and the same large round "eyes" on the bow. These traditional sailing junks were obviously forebears of these contemporary motor junks. This adaptation of a traditional type in Area IV is in sharp constrast to the situation in Areas I and II where power boats are more often of western or Japanese style.



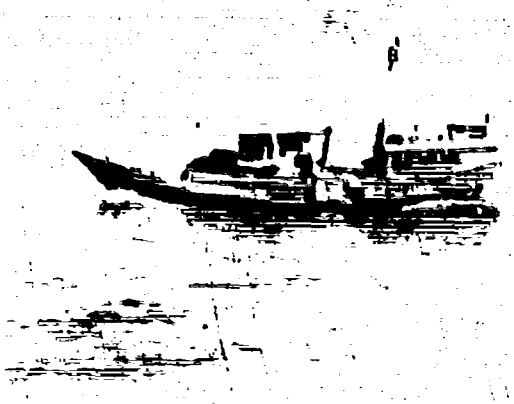
RGMC-1a



RGMC-1c



RGMC-1d



RGMC-1d

Như đã nói trên, các thuyền đóng từ loại vỏ thuyền căn-bản này có thể khác nhau rất nhiều về hình-dáng. Trước-hết vỏ thuyền được đóng thêm phần sân tàu, và một loại sàn phẳng ở đằng lái. Sàn này có thể được che bằng một mái phên hoặc vải. Sau đó, thuyền có thể được đóng thêm một hàng lan-can quanh sàn; tiếp-theo, một khoang hoặc phòng có thể được đóng trên thuyền, và phòng này có thể được nới-rộng thêm một phòng nữa thấp hơn chạy dài về phía trước. Cuối-cùng thuyền có thể được trang-bị thêm những dãy lan-can hoặc bộ-phận mắc cột buồm khác nhau.

As stated before, boats made from this basic hull vary greatly in appearance. The first addition to the hull is partial decking, and construction of a sort of platform-deckaft. This may be covered with a bamboo roof or awning. A further possible addition is the installation of a bulwark around the platform; later a deckhouse or cabin may be built, which in turn may be expanded into a second, lower cabin extending forward. Family a variety of rail and mast arrangements may be added.

Tuy có nhiều chi-tiết biến-đổi như đã nói trên, song các thuyền PQMC-1 và RGMC-1 vẫn có một hình-dáng dễ nhận biết, và là loại thuyền thường thấy nhiều nhất trong Vùng IV. Thoạt mới nhìn, thuyền có vẻ giống như một tầu chở dầu Âu-Mỹ, nghĩa là phần mũi và thượng-tầng cao lớn của thuyền được phân-cách rõ-rệt với phần giữa mạn thấp hẻ.

PQMC-1 là thuyền nhỏ nhất trong loại này, thường chỉ dài lối 9 thước. Thuyền hay sơn màu xám, hoặc xanh da trời hay xanh lá cây lợt. Đôi khi thuyền không được sơn gì hết. Vỏ thuyền gần như luôn-luôn được tô-điểm thêm đôi mắt lớn, đen và tròn, chung-quanh viền trắng, ở chót hai bên góc trên mũi thuyền. Đôi mắt này được vẽ vào một khoảng tô-đỏ trên ván nắp đáy thuyền, chạy dài từ hai bên mũi thuyền về phía sau lối 1, 2 thước.

For all these variations, PQMC-1 and RGMC-1 are still distinctive in appearance and are by far the most common types seen in Area IV. At first glance the boats bear a similarity to a western tanker, that is the high bow and high after superstructure are clearly separated by the low amidship freeboard.

PQMC-1 is the smallest of the family, usually being about 30 feet long. Gray, light blue or light green paint is usually used. In some instances they are unpainted. Almost invariably the hull is adorned with large round black eyes, encircled with white, well forward on each side of the upper bow. The eyes are painted on a bright red decorative area above the rub strake, extending about four feet aft from the stem on both sides.



Tuy không bao giờ được trang-bị buồm, lí khí có máy vô-tuyến, và chỉ thỉnh-thoảng mới được trang-bị đèn, song thuyền PQMC-1 vẫn thường có một cột buồm thấp dựng quá về phía mũi. Một đèn rọi thường được đặt ở đó để soi sáng sân thuyền lúc làm việc ban đêm. Đèn dùng trên thuyền có thể là đèn điện, song phần nhiều là đèn đất (khí-đá), đèn măng-sông đốt dầu hỏi, hoặc đèn sáng.



While PQMC-1 is never equipped with sails, rarely equipped with radio, and only sometimes equipped with lights, she is usually seen with a low mast stepped well forward. A floodlight of some type will often be mounted there to illuminate the deck for night work. The lighting system may be electric, but more likely it is carbide, kerosene torches or gasoline lanterns.

ĐÓNG THUYỀN, BẢO-TRÌ, VÀ SỬA-CHỮA

Đa-số các thuyền này được đóng tại các Phú-Quốc; phần thuyền căn-bản trị-giá lối 700 Mỹ-kim. còn động-cơ lối 1.000 Mỹ-kim. Cốt thuyền được thực-hiện to àn bằng gỗ, và bình-thường có thể làm xong trong khoảng 60 ngày.

Một đường sống thuyền bằng gỗ chắc chạy dọc suốt đáy thuyền. Có tất-cả lối 30 bộ khuôn sườn bằng gỗ chắc được đóng cách nhau lối 3 tấc. Ván vỏ thuyền được ghép bằng mặt nhau và đóng đinh mạ kẽm. Ván đáy và mạn thuyền dầy chừng hơn 4 phân. Việc sửa-chữa và bảo-trì do thủy-thủ trên thuyền thi-hành sau khi đã đưa thuyền vô bờ và kê dưới đáy lúc nước lớn.

Một lớp sơn đen thật dầy được quét để giữ đáy thuyền khỏi bị hư-hại. Tuy-nhiên, lớp sơn này không có vẻ hữu-hiệu lắm vì mọt và hà vẫn là vấn-đề quan-trọng nhất trong việc bảo-trì. Ngoài ra, thuyền không được chu-chỉ bằng lớp phủ nào khác, hoặc nếu có cũng chẳng công-hiệu gì hơn lớp sơn dưới đáy; vì thế việc gìn-giữ và bảo-trì phải thi-hành không ngừng và đòi-hỏi rất nhiều công-sức.

ĐẶC TÍNH ĐIỀU-HÀNH

Nước trong thuyền được tát bằng mọi đồ-vật thuận tiện: thùng chậu, chén dĩa, xoong chảo, hoặc nón lá. Đôi khi cũng dùng những bơm tay bằng tre thô-sơ song có hiệu-quả. Thân ống bơm loại này làm bằng tre cỡ 5 đến 8 phân đường kính, một đầu bịt kín còn một đầu hở. Trong lòng ống có một cây bơm cũ gắn khít. Khi bơm mạnh, loại bơm tre này có thể đủ thích-ứng với nhu-cầu.

Tài liệu về gì ới-hạn điều-hành của các loại thuyền này thâu-thập được rất ít và không đáng tin-cậy lắm. Việc điều-hành thuyền, cũng như trường-hợp mọi loại thuyền khác, thường bị giới-hạn không những bởi chính điều-kiện của thuyền, mà còn bởi thuật điều-khiển và sự hiểu-biết về thuyền mình của chủ thuyền. Một vài ngư-phủ cho biết họ có thể có an ninh ở những chỗ biển-nông 1 thước rưỡi: chiều sâu này đối với nhiều người khác lại nhiều hơn hoặc ít hơn. Việc này xin để người đọc tự định-đoạt, căn-cứ vào một chiếc thuyền vững-chắc, tuy đôi khi cũng có khe rỉ, được điều-khiển bởi một người suốt đời sanh-sống trên loại thuyền nhỏ ở chính trong khu biển hẹp bé đó.

CONSTRUCTION MAINTENANCE AND REPAIR

Most of these vessels are built on Phu Quoc Island and cost about $700 for the basic boat plus about $1000 for the engine. The structure is all wood, and under normal circumstances can be built in about 60 days.

A heavy wooden keel runs the full length of the bottom. There are about 30 heavy frames set with a spacing of about one foot. Hull planking is flush and fastened with galvanized nails. Bottom and side planks are about one and three-quarters inches thick. Repairs and maintenance are performed by the crew, after the boat has been beached and shored at high tide.

A very thick black paint is used for anti-fouling on the bottom. It appears, however, that this leaves much to be desired as an anti fouling measure since worms and borers present the most serious maintenance problem. Other types of protective coatings are either non-existent, or of about the same quality as the bottom paint; therefore, upkeep and maintenance are a never-ending and probably discouraging job.

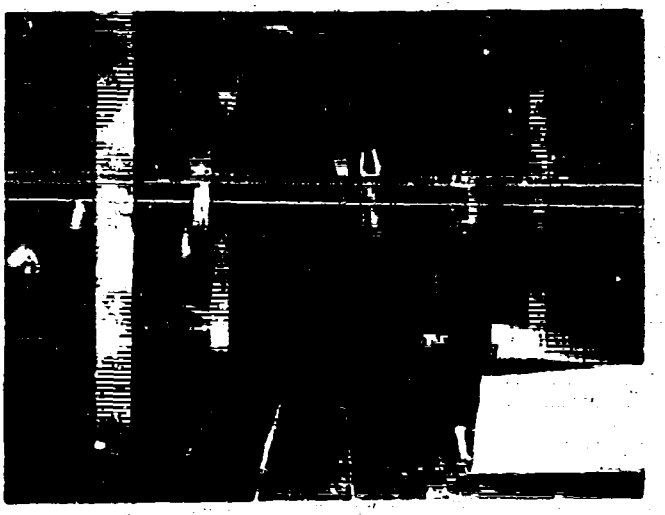
OPERATING CHARACTERISTICS

These boats are bailed with whatever is handy; buckets, cups, pans or straw coolie hats. Crude, but effective bamboo hand pumps are occasionally seen. The cylinder of such a pump is bamboo about 2 to 3 inches in diameter, closed on one end, and open on the other. It is fitted with a piston inside the cylinder which, when operated vigorously, adequately satisfies the requirement.

Little, if any, reliable information was collected regarding the operating limitations of these boats. Like any other surface craft its operation is limited not only by the boat, but also by the seamanship of the skipper and his knowledge of his boat. Some fishermen reported that they could operate safely in five foot seas; others less and others more. It is for the reader to draw his own conclusions in this matter, considering a sturdy, if sometimes leaky boat, commanded by a man who has probably spent his life aboard small craft in the same small sea area.

Những cuộc "hành-trình xa" thường vào lối 20 hải-lý, tuy-nhiên ta cũng thấy nhiều thuyền loại này trong khắp vùng tam-giác Rạch-Giá - Phú-Quốc - Hà-Tiên, và lắm khi lên cả phía Bắc bờ Nam-Hải cho tới tận Vũng-Tầu. Nên nhớ là các thuyền loại này ít khi mang theo dụng-cụ hàng-hải, truyền-tin, hoặc báo-hiệu, và thủy-thủ trên thuyền tuyệt không biết gì về luật-lệ giao-thông cả.

"Long trips" are reported to be about 20 miles, yet the boats are seen in numbers anywhere in the Rach-Gia-Phu-Quoc-Ha Tien triangle, and are frequently seen in the South China Sea as far north as Cap St. Jacques. It should be remembered that these boats rarely carry any navigational, communication or signalling equipment, and their crews generally know nothing of the rules of the road.





Hầu-hết các thuyền PQMC-1 đều do thủy-thủ phái-nam điều-động. Gia-đình họ thường không ở trên thuyền. Nước ngọt được mang theo trong những vại lớn. Trong khi đi chài-lưới, họ dùng tôm cá trong số bắt được làm món ăn. Thêm vào đó là những thực-phẩm mang theo, thường gồm có cơm, nước mắm, và la-ve hoặc rượu-đế.

PQMC-1 is almost always operated by a male crew. Families do not normally live aboard. Fresh water is carried in large earthen jars and, while working, the crew make up their meals from the catch. The meals are augmented by provisions consisting usually of rice, fish sauce (Nuoc Mam) seasoning, and weak beer or rice wine.

CHI-TIẾT VỀ KỸ-THUẬT CHÀI LƯỚI VÀ LINH TINH

PQMC-1 là một thuyền đánh cá và thường chỉ được Hữ-dụng riêng cho công việc này. Tuy nhiên, tình-trạng thịnh hành của loại thuyền PQMC-1 đi đôi với sự đe dọa tích cực của Việt-Cộng tại vùng này, cùng vị-trí giáp cận với Cam-Bốt khiến ta có thể nghĩ là các thuyền PQMC-1 đôi khi còn được dùng vào những hoạt động khác nữa.

FISHING TECHNIQUES AND MISCELLANEOUS INFORMATION

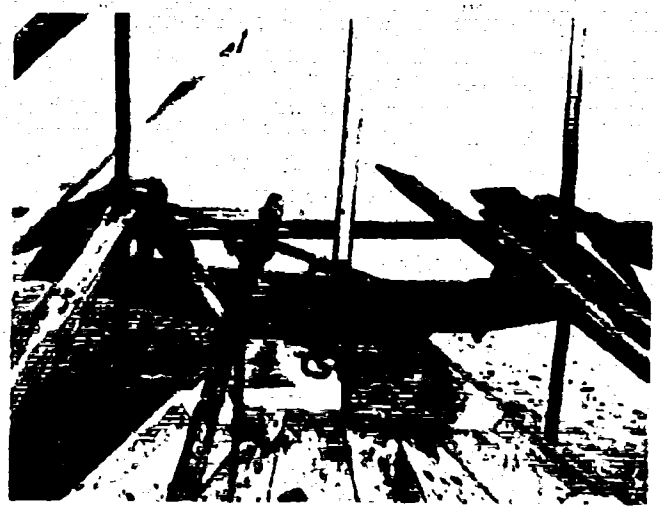
PQMC-1 is a fishing junk and will normally be used exclusively for that purpose. However, the prevalence of boats of this type coupled with the active Viet Cong threat in this area, and the proximity to Cambodia make it likely that these boats are also sometimes employed for other purposes.

Thuyền PQMC-1 thường được dùng nhiều nhất trong việc chài-lưới ban đêm. Thuyền trở về bến mỗi ngày để bán tôm cá bắt được. Khi hoạt-động như thế, thuyền thường rời bến vào khoảng 1300 giờ, và trở về sáng sớm hôm sau. Vì tôm cá bắt được ngày nào bán liền ngày đó, nên việc dữ giữ cá ở ngoài biển không được trù-liệu tới.

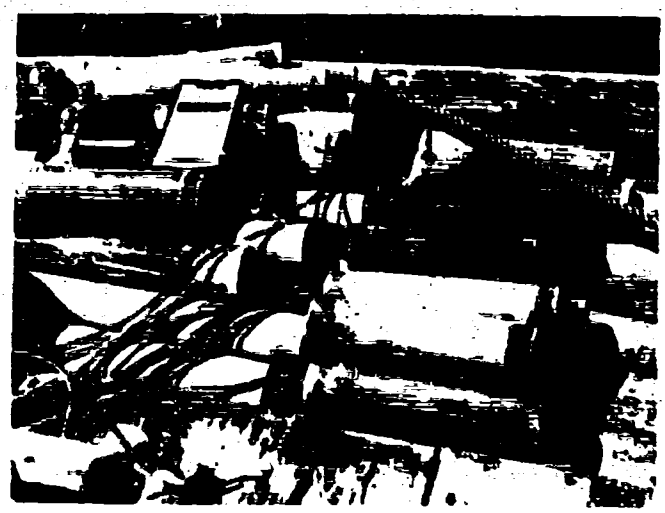
Tính đến mùa hạ 1962, đã có trên 65 thuyền PQMC-1 được đóng tại Dương-Đông trên đảo Phú-Quốc. Hiện nay số thuyền đó chỉ còn lại 50 chiếc. Có 15 chiếc thuyền kia đã bị thất lạc vì gió bão hoặc các tai-nạn khác trên mặt biển. Cũng có thể là một vài thuyền thất-lạc này đang được dùng để yểm-trợ Việt-Cộng.

Most commonly PQMC-1 is used for night fishing. The boats return to port daily to sell their catch. When operating in this way they leave port at about 1300, fish all night, and return early the following day. Since the catch is sold the same day as it is taken, no provision is made for its preservation at sea.

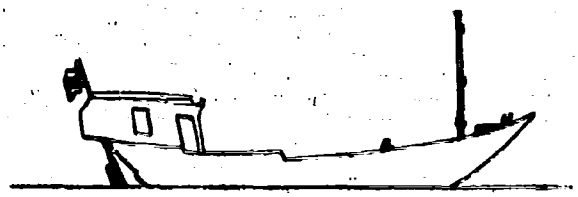
By the summer of 1962, over sixty five junks of the PQMC-1 type had been built in the town of Duong Dong on Phu Quoc Island, where the type was originated. Only fifty of these can now be accounted for. It is logical to expect that some of these boats have been lost to weather or other perils of the sea. One might also assume that part of these unaccounted for craft are being used as a source of Viet Cong support shipping.

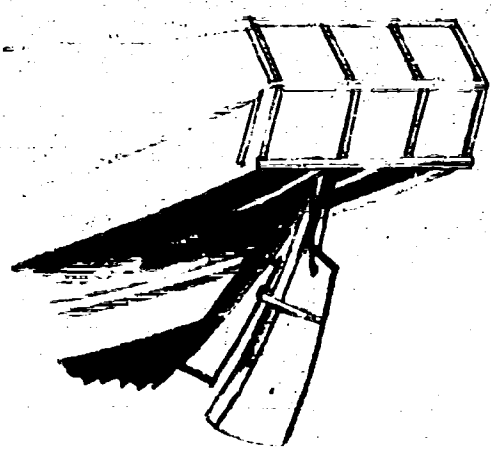


PQMC-1 mũi thuyền
PQMC-1 bow

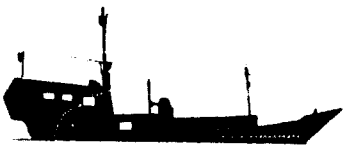


Phao Bằng Tre (để bắt lưới)
Bamboo net floats



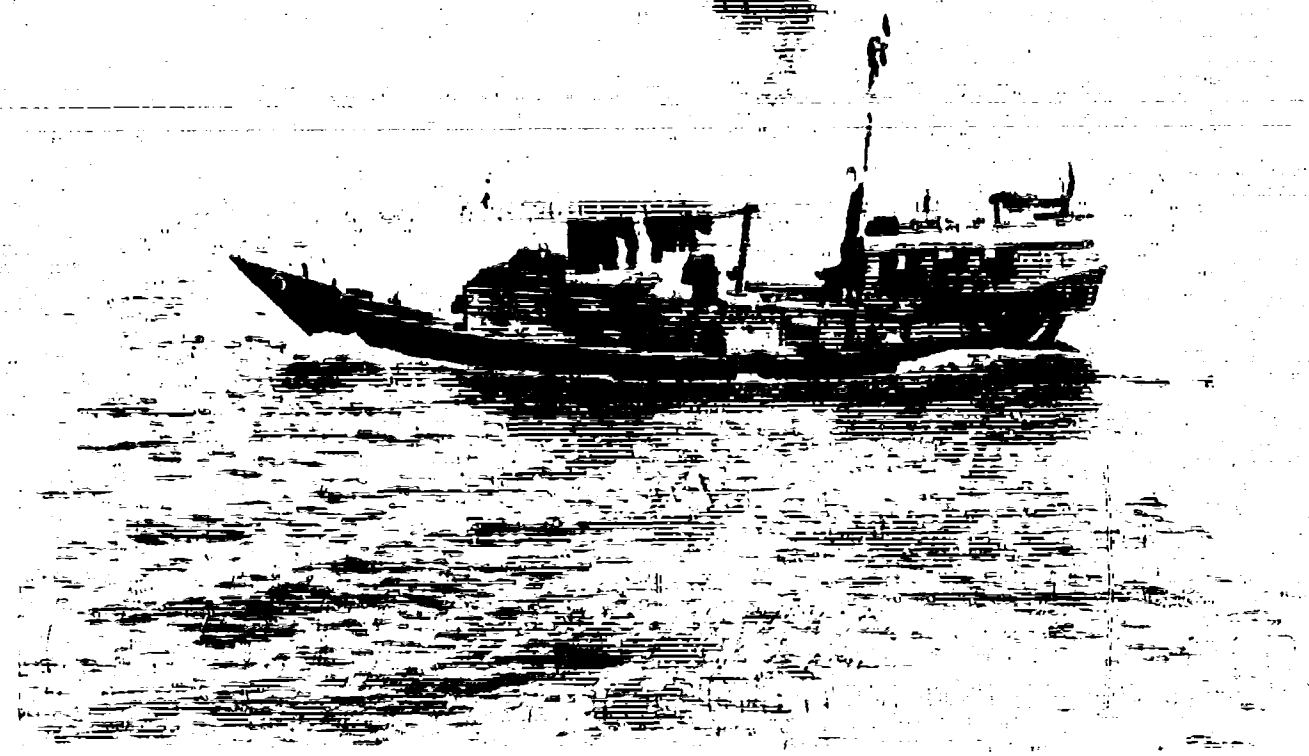


PQM.C-1 chi tiết về bánh lái
PQM.C-1 rudder detail

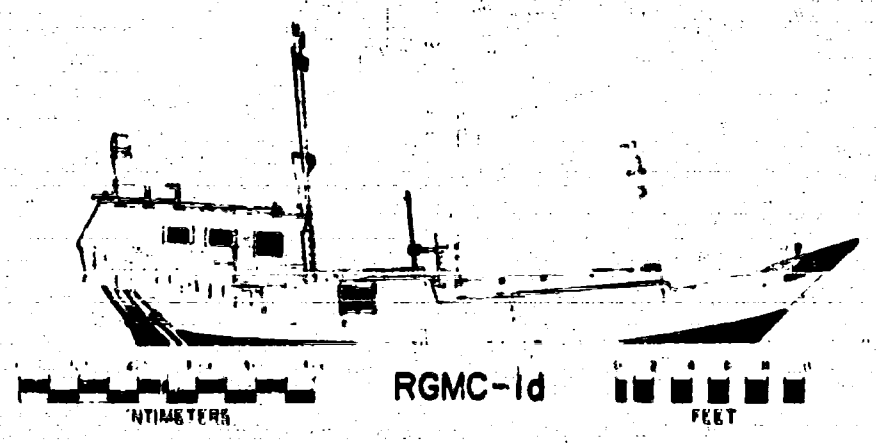


RGMC-1d

RGMC-1



RGMC-1d



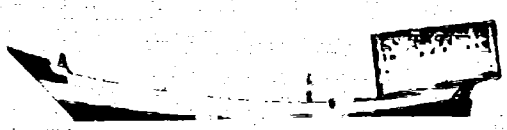
CHIỀU DÀI	1067-1768 CM	LENGTH	38.0-58.0 FT
CHIỀU NGANG	244-488 CM	BEAM	8.0-16.0 FT
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	58.5-97.5 CM	EMPTY	1.9-3.2 FT
CÓ HÀNG	73.1-125 CM	LOADED	2.4-4.1 FT
MẠN TẦU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	73.1 CM	EMPTY	2.4 FT
CÓ HÀNG	78.2-109.7 CM	LOADED	2.6-3.6 FT
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	335.2 CM	MAST HEIGHT	11.0 FT
ĐỘNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU DIESEL	TYPE	DIESEL
SỐ MÃ LỰC	16-60	HORSEPOWER	16-60
DUNG TÍCH NHIÊN LIỆU	380-399 L	FUEL CAPACITY	100-105 GAL
ĐOÀN VIÊN	5-9	CREW	5-9



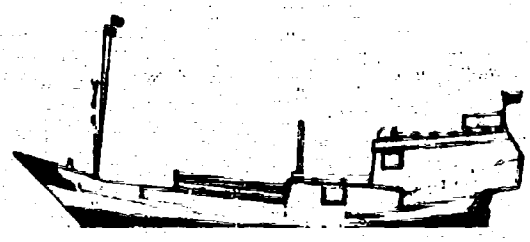
RGMC-1a



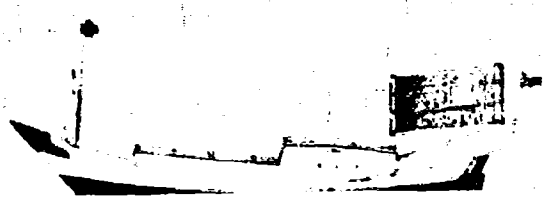
RGMC-1d



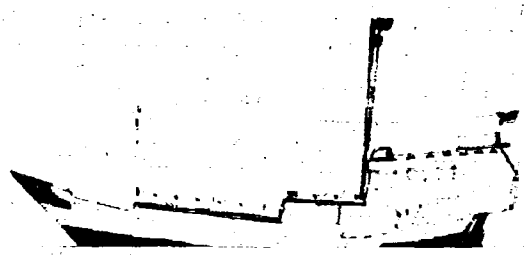
RGMC-1b



RGMC-1d



RGMC-1c

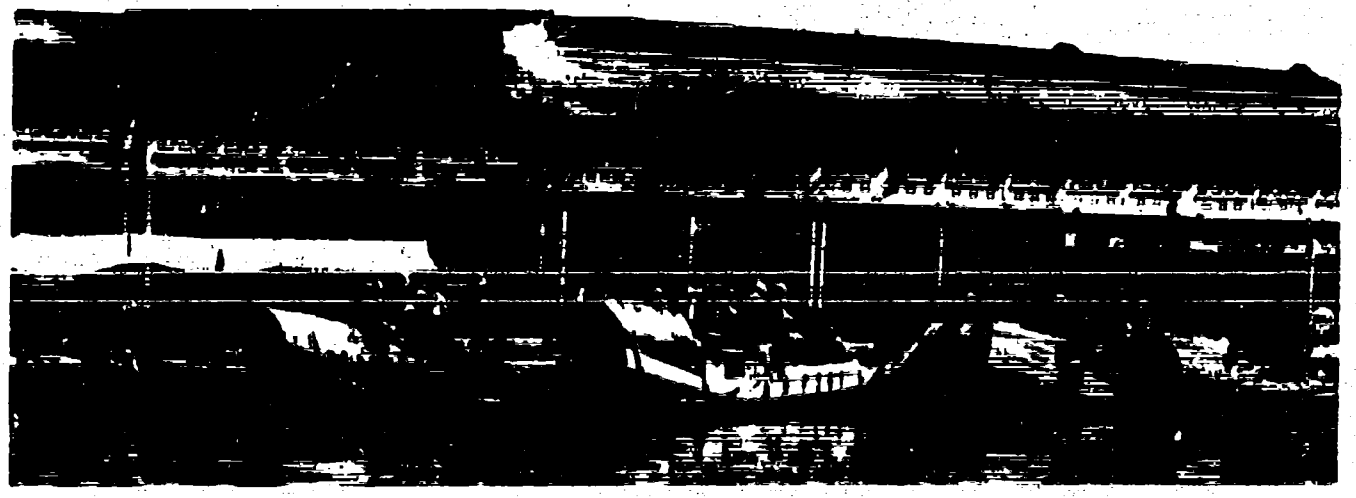


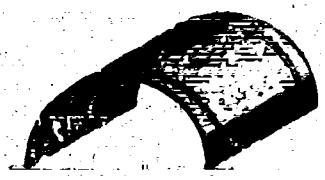
RGMC-1d

RGMC-I

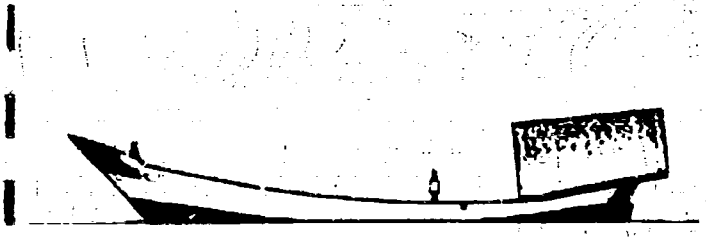
Tổng quát loại thuyền RGMC-I rất giống loại thuyền PQMC-I như đã nói trong phần chi tiết về loại thuyền này (PQMC-I). Ở đây chỉ nói về các đặc điểm duy nhất của thuyền RGMC-I mà thôi.

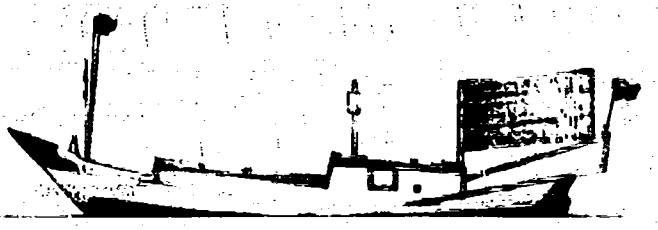
General information concerning this junk appears in some detail under the section devoted to PQMC-I, to which RGMC-I bears a very close resemblance. Only characteristics which are unique to RGMC-I are discussed here.











Các sự khác biệt đã được phân loại tùy theo với sự kiến tạo thượng tầng của thuyền, và sự tiến triển của từ loại thuyền RGMC-Ia không có mui tới loại thuyền RGMC-Id được kiến tạo kỹ-lưỡng hơn có phòng trên sàn thuyền về phía lái, khoang dài ở giữa thuyền và kiểu lan can khác biệt. Thuyền RGMC-I trông có bề dài từ 38 tới 60 tấc Anh (11m40 tới 18m), nhưng vẫn giữ nguyên không thay đổi các đường kiến tạo ở vỏ thuyền, và cũng có sơn các con mắt ở hai bên mũi thuyền.

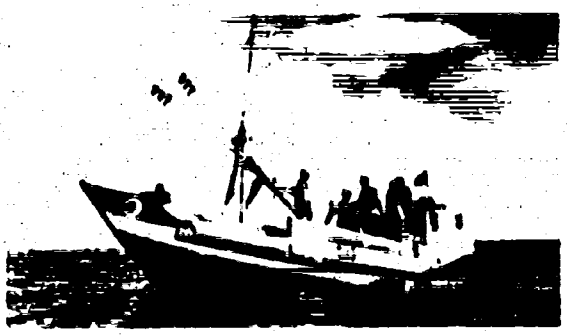
Variations have been classified according to superstructure, progressing from RGMC-Ia, which is an open boat, to the more elaborate RGMC-Id with her after deck house, long cabin amidships and varying handrail pattern. RGMC-I appears in lengths from 38 up to about 60 feet, but invariably retains the same hull lines, and carries the same characteristic eyes painted on the sides of the bow.

Các động cơ thường là động cơ Diesel và thường thấy có một sức mạnh từ 16 tới 60 mã lực. Đa số các thuyền có động cơ được trang bị các bộ phận phát hành động cơ bằng điện. Khi thuyền đi đánh cá, chỉ mang theo một thiểu số khí cụ và bộ phận thay thế. Khi động cơ hỏng, các chủ thuyền nhờ các thuyền khác kéo vào bến.

Các đặc điểm hoạt động của thuyền rất khác nhau nên khó có thể định cách tổng quát được. Thuyền này có thể hoạt động một mình hoặc từng cặp. Đôi khi hoạt động hàng ngày và trở về bến bán đêm đôi khi khác ở hẳn ngoài biển để đánh cá từ 10 ngày tới 2 tuần lễ. Thấy một vài thuyền dùng nước đá hay muối để ướp cá đánh được, nhưng các thuyền khác lại không. Thuyền RGMC-1 khởi thủy là loại thuyền đánh cá, nhưng kiểu kiến tạo của thuyền có thể dễ áp dụng biến thành một thuyền chở hàng hay chở khách.

Engines are usually diesel and are seen in any size between 16 and 60 horsepower. Most boats are equipped with electric starters. Only minimum tools and spares are carried when the boats are involved in fishing operations, and skippers rely on other boats to tow them to port in case of engine failure.

Operating characteristics vary so widely as to make generalization difficult. These boats may operate singly, or in pairs. They sometimes work on a day-to-day basis returning to port each night, while at other times they may remain at sea fishing for 10 days to two weeks. Some will be seen using ice or salt to preserve their catch; others use nothing. RGMC-1 is primarily a fishing boat, but her design makes her easily adaptable as a cargo or passenger carrier.









Mặc dầu các đặc điểm có khác biệt, nhưng một vài đặc điểm có thể kể ra đây. Loại thuyền này vững chắc, có nhiều khả năng khác nhau và đi biển được nhất là khi có chất đố hoặc có chở vật nặng cho dằm thuyền. Vỏ các thuyền RGMC-1 và PQMC-1 cần thiết phải giống nhau và cân bến, ngoại trừ kích thước.

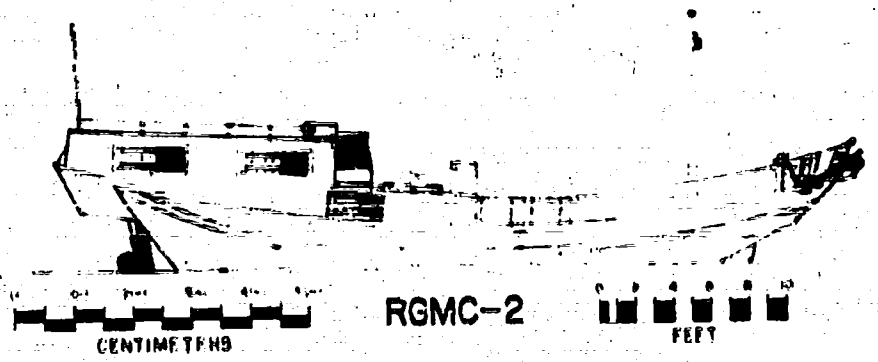
For all their differences, however, some common characteristics can be listed. These boats are sturdy, versatile, and seaworthy, especially when loaded or in ballast. Basic hulls of all RGMC-1's and PQMC-1's are essentially identical except for size.



RGMC-2

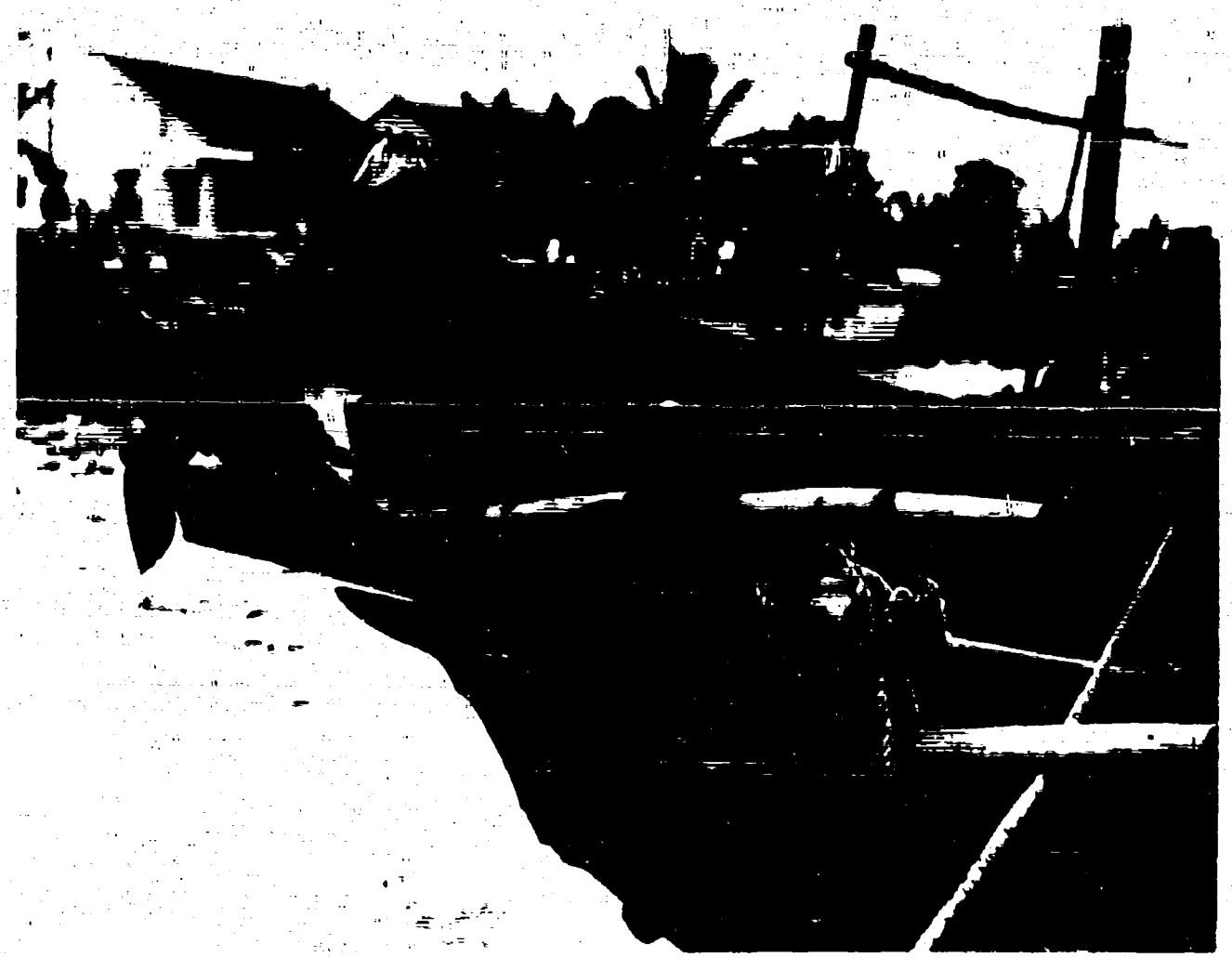


RGMC-2



CHIỀU DÀI	1278 CM	LENGTH	40.9 FT
CHIỀU NGANG	350.6 CM	BEAM	11.5 FT
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	103.8 CM	EMPTY	3.4 FT
CÓ HÀNG	127 CM	LOADED	4.2 FT
MẠN TẦU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	78.2 CM	EMPTY	2.6 FT
CÓ HÀNG	67 CM	LOADED	2.2 FT
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	426.7 CM	MAST HEIGHT	14.0 FT
ĐỘNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU DIESEL	TYPE	DIESEL
SỐ MÃ-LỰC	30	HORSEPOWER	30
DUNG TÍCH NHIÊN-LIỆU	266 L.	FUEL CAPACITY	70 GAL.
ĐOÀN VIÊN	5	CREW	5

RGMC-2

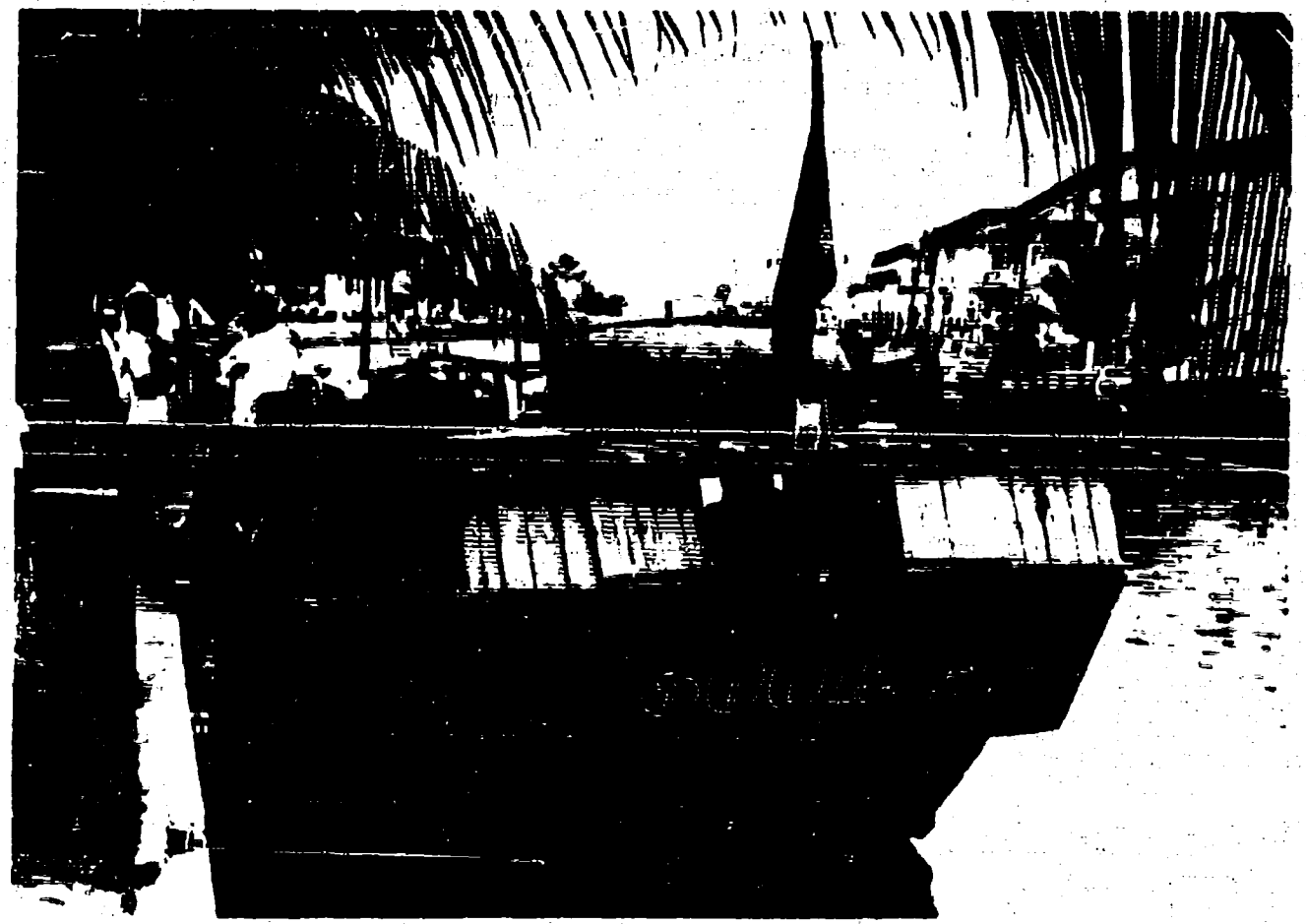


ĐẠI CƯƠNG

Thuyền máy RGMC-2 hoạt-động quanh khu Rạch-Giá, song tương-đối thấy ít hơn các loại thuyền khác trong Vùng IV. Thuyền phần-nhiều chỉ được dùng để đánh cá ngoài khơi, nhưng cũng có thể chở hành-khách và hàng-hóa được. Hình-dáng khác nhau của vỏ thuyền RGMC-2 biểu-lộ rõ rệt những ảnh-hưởng Việt-Nam và Trung-Hoa cổ thời, và ta nhận thấy có những điểm đặc-biệt tương-tự với thuyền VTAC-1 và VTAC-3 xuất-sứ ở Bắc-Việt.

GENERAL

The RGMC-2 motorized junks operate in the vicinity of Rach Gia, but are found in smaller numbers than other types operating in AREA IV. They are used exclusively for offshore fishing, but are capable of carrying personnel and cargo. Ancient Chinese and Vietnamese influences are evident in the varying hull configurations of these junks, and one notices distinct similarities to the VTAC-1 and VTAC-3 of North Vietnam origin.

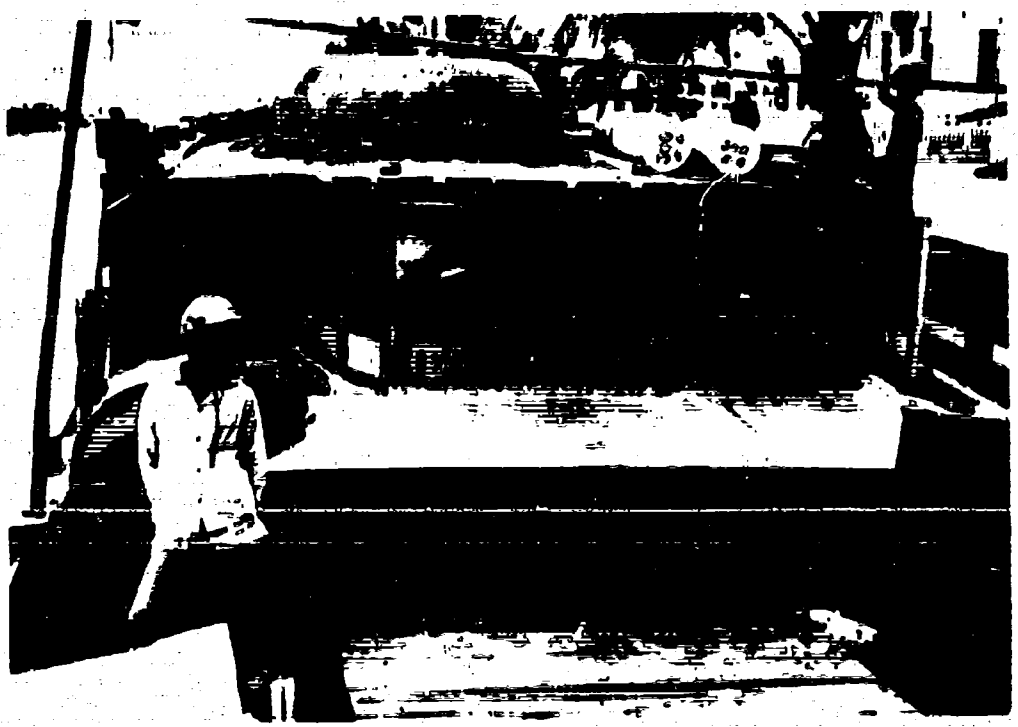


Người ta cho là chiếc thuyền thứ nhất trong số chừng 50 thuyền RGMC-2, đã được đóng sau 1954. Hình-dáng đại-cương của thuyền có lẽ đã khởi xuất ở Hải Phòng, Bắc-Việt, vào khoảng năm đó. Theo báo-cáo cho biết, tất-cả 50 thuyền RGMC-2 đã đóng hiện vẫn còn chạy tốt và không có gì sửa-đổi đáng-kể. Tuy-nhiên, ta nhận-thấy hình-dáng vỏ thuyền khác nhau rất nhiều về phần thượng tầng đóng ở phía mũi và lái.

Theo báo cáo chưa biết, những thuyền RGMC-2 lớp cũ đã được lắp buồm chạy đến khi chủ thuyền đủ sức có máy-hỏa bằng một máy dầu cặn nhỏ. Hiện nay, loại thuyền này không còn chiếc nào chạy bằng buồm hoặc động-cơ phụ.

The first of approximately 50 RGMC-2's is believed to have been constructed after 1954. The general design probably originated in Hai Phong, North Vietnam around that year. All of the 50 RGMC-2's built are reportedly still operating and have received no major alterations. However, one notices that appearance of the basic hull varies greatly in the buildup of the stern and after superstructure.

Early versions of the RGMC-2 reportedly were outfitted with sail, but only until the owner could afford to install a diesel engine. None of these craft are known to be outfitted as sailing craft or auxiliaries today.



Thuyền RGMC-2 căn-bản có một mũi nhọn, ngang phình rộng, và lái đối đứng. Phần thượng tầng phía lái đã làm lệch-lạc hình-dáng cong đều của vỏ thuyền chính. Các thuyền này có kích đồng đều nhau, trung-bình chừng non 13 thước chiều dài, 3 thước rưỡi ở chỗ phình ngang và trọng-tải được lối 5 tấn.

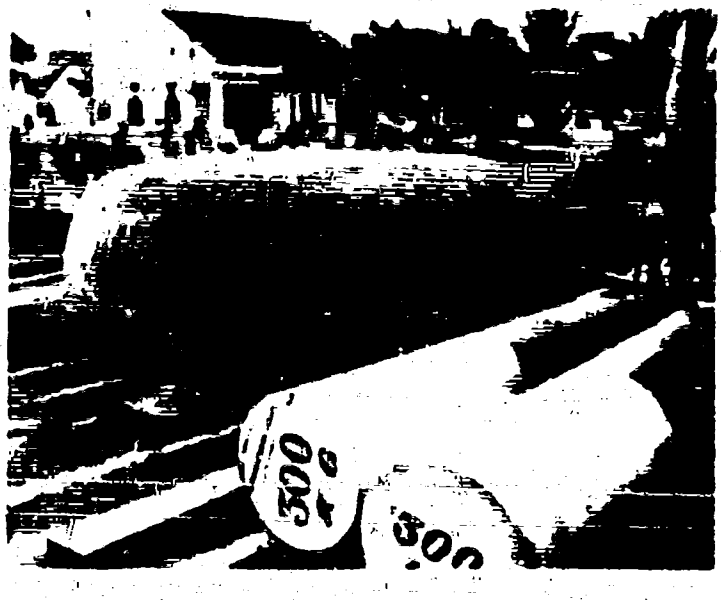
Một đặc-điểm của thuyền là có một nẹp ván, chạy dọc suốt mạn-thuyền ở khoảng mực nước để giảm va chạm. Bánh-lái nhỏ bằng gỗ được gắn vào một cột lái có chốt, chạy dài lên phía trong khoang thuyền, và được điều-khiển từ đó nhờ một tay lái dài bằng gỗ. Một bộ trục rúc rách đôi được dùng để nâng cao và hạ thấp bánh-lái.

Vỏ thuyền RGMC-2 được quét một lớp sơn đen dầy từ đáy lên tới đường nước để ngừa rêu mọt. Phần thượng tầng và mạn thuyền có thể được sơn màu xanh lợt và viền thẫm. Tuy-nhiên việc sơn thuyền cũng tùy ở ý riêng và khả năng tài-chánh của chủ thuyền. Ta không thấy thuyền RGMC-2 được tô-điểm những cặp mắt hoặc nét vẽ đồng-chuồng này, và đây cũng là một đặc-điểm chung cho cả hai thuyền VTAC-1 và VTAC-3.

The basic RGMC-2 has a pointed bow, a broad beam, and a bluff stern. The after superstructure tends to distort the appearance of the uniform sheer of the basic hull. These junks are uniform in size and average 42 feet in length, 11.5 feet in beam, and displace about 5 tons.

A rub strake along the water line is characteristic. The small wooden rudder is fitted into a keyed stern post and the rudder post extends into the interior of the cabin, where it is controlled by a long wooden tiller. A small double purchase tackle is used to raise and lower the rudder.

As an anti-fouling measure, the hulls of the RGMC-2's are painted up to the waterline with a heavy black paint. The sides and superstructure may be painted a light pastel color and trimmed with a dark colored paint. Painting is dependent, however, upon the whim of the owner and his ability to purchase the paint. No ornamentation, such as decorative eyes or oriental designs, will be observed on the RGMC-2, which again is a characteristic of VTAC-1 and VTAC-3.



Thuyền RGMC-2 thường mang theo ở phía mũi hai neo có then ngang đúc sẵn và chừng 45 thước thừng gai Ma-Ní loại ba dây cho mỗi neo. Ngoài ra còn có hai thùng sắt kín để dùng làm phao bắt lưới, và cũng có thể làm phao cứu-nguy được.

Thuyền phần nhiều được trang-bị bằng động-cơ dầu-cặn YANMAR (Nhật) hoặc BUKH (Đan-Mạch), là những loại động-cơ giảm nhiệt bằng nước, và phát-hành bằng một tay quay hoặc một bộ phát-hành điện. Động-cơ lắp trên đà ngang, giữa hai mạn-thuyền, trục chạy dài xuống suốt qua đáy lái thuyền, ở đó có gắn một chân-vịt ba cánh nhỏ. Thuyền không có khoảng lõm dưới đáy lái hoặc cây xiên để che chở cho chân-vịt. Động-cơ thoát hơi nhờ những lỗ đặt ở cả hai bên mạn-thuyền. Thuyền thường mang theo chừng non 200 đến 350 lít dầu-cặn, đựng trong thùng nhỏ hoặc thùng phuy, và xếp ở khoảng giữa hai mạn-thuyền. Cá bộ-phận điều-khiển máy đều đặt trên động-cơ, và một thủy-thủ phải ở lại trong buồng máy nhỏ có lỗ thông hơi để giúp tài công điều-khiển thuyền.

RGMC-2 usually carries two precast stock anchors on the bow with 150 feet of light three strand manila line for each. Two metal canisters are carried for use as floats to suspend fishing nets and could also be used as a form of life saving equipment.

These craft are most often powered by Yanmar (Japanese) or Bukh (Danish) diesel engines, which are water cooled and started by either a hand crank or electric starter. The engines are mounted amidships on stringers, with the shaft extending through the after bottom of the hull where a small three-bladed screw is attached. The propeller is not protected by a skeg or struts. The engine exhaust is discharged through vents on both sides of the hull. 50 to 90 gallons of diesel fuel in cans or drums will be stowed amidships. Engine controls are located on the engine, and a crewman must remain in the small vented engine compartment to assist the helmsman in operating this craft.

ĐÓNG THUYỀN VÀ BẢO-TRÌ

Vỏ thuyền RGMC 2 được đóng ở Rạch-Giá với giá tiền chừng 160.000$ Vỏ Thuyền đóng toàn bằng gỗ, và thường mất chừng 60 ngày để hoàn-thành.

CONSTRUCTION AND MAINTENANCE

The RGMC-2 hull is constructed in Rach Gia at a cost of about $2,200. The additional cost of the engine and installation may vary from $600 to $2,000. The hull structure is built entirely of wood and is normally constructed in about 60 days.

Sáu tháng một lần, thủy-thủ phải kéo thuyền lên cạn bằng tay để sửa-sang vỏ thuyền, cạo rửa, xảm lại nếu cần, và quét lớp sơn đen dầy khắc. Mọt và hà gây những trở-ngại quan-trọng nhất trong việc bảo-trì. Vì vật-liệu ngừa rêu mọt hữu-hiệu hơn không sẵn có hoặc quá đắt, nên đáy thuyền phải được chăm-nom, gìn-giữ không ngừng.

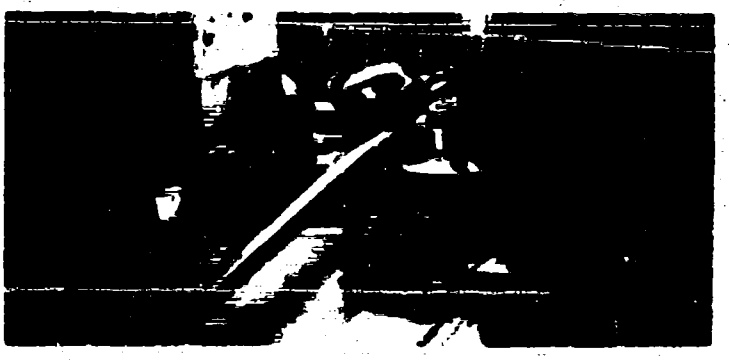
ĐẶC-TÍNH ĐIỀU-HÀNH

Thuyền RGMC-2 chài-lưới dọc bờ biển trong Vùng IV, quanh Rạch-Giá, Phú-Quốc, và thường ở lại ngoài khơi từ 7 đến 10 ngày. Phần nhiều các thuyền loại này thường hoạt-động chừng 10 hải-lý ngoài khơi, đủ thấy rõ bờ, song cũng có một vài thuyền ra xa tới 25 hải-lý.

RGMC-2 must be beached manually by the crew every 6 months, when the hull is braced, scraped, recaulked as necessary, and recoated with thick black paint. Wood worm and borers are the most serious maintenance problem. Improved forms of anti-fouling materials are either not available or are too expensive; therefore, the upkeep and maintenance of the bottom

OPERATING CHARACTERISTICS

RGMC-2 fishes along the coast in Area IV around Rach Gia and Phu Quoc Island and usually remains at sea from 7 to 10 days. Most junks in this class operate about 10 miles off the coast, well within sight of land, but some may operate as far as 25 miles off the coast.



Nhân-viên trên thuyền thường gồm 4 ngư-phủ chỉ ở lại trên thuyền trong khi đi chài. Họ ngủ ở trong khoang hoặc ngoài sàn tùy theo thời-tiết. Nước ăn được đựng trong vại và mang theo đủ để dùng trong suốt thời-gian đi chài. Lương-thực chính của họ gồm có tôm cá bắt được, phụ thêm gạo, muối, và nước mắm, mang theo.

KỸ-THUẬT CHÀI-LƯỚI

Thuyền RGMC-2 phần nhiều hay dùng một lưới lớn loại túi thắt, kéo ở sau lái. Nhân-viên trên thuyền đánh cá lúc ban ngày; ban đêm họ ngủ, và chỉ để một người thức canh chừng thuyền. Lưới có thể được kéo suốt đêm, đến sáng sớm mới nhấc lên để bắt cá.

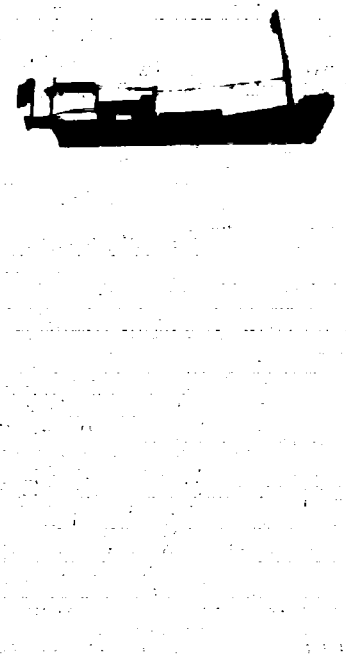
Thuyền thường mang theo những cây nước đá trong các đồ dựng cá để ướp giữ tôm cá bắt được. Đá được nghiền nhỏ bằng một dụng cụ đặt trên sàn thuyền.

The crew usually consists of 4 fishermen, who live aboard only while fishing. They sleep inside the deckhouse or on deck, depending on the weather. Sufficient potable water is carried in large clay jars for the duration of the trip. Their basic food supply is obtained from the catch and is augmented by rice, salt, and nuoc mam.

FISHING TECHNIQUES

RGMC-2 most commonly uses a large purse type fishing net, which is towed astern. The crew fishes during the day and sleeps at night, with one of the crew tending the craft. The net may be towed throughout the night, and pulled in early each morning with its catch.

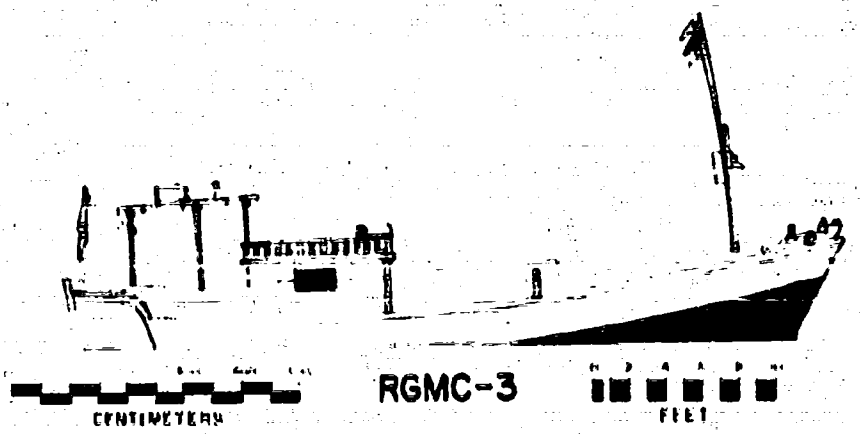
Blocks of ice often are carried in the fish holds to preserve the catch. The ice is crushed by a small ice crusher installed on deck.



RGMC-3



RGMC-3



RGMC-3

CHIỀU DÀI	1250 CM	LENGTH	40 9 FT
CHIỀU NGANG	3444 CM	BEAM	11 29 FT
TẦM NƯỚC		DRAFT	
KHÔNG CÓ HÀNG	91 6 CM	EMPTY	3.0 FT
CÓ HÀNG	122 CM	LOADED	4.0 FT
MẠN TÀU		FREEBOARD	
KHÔNG CÓ HÀNG	61 CM	EMPTY	1.9 FT
CÓ HÀNG	43 2 CM	LOADED	14 FT
CHIỀU CAO CỦA CỘT BUỒM	365 7 CM	MAST HEIGHT	12 0 FT
ĐỘNG CƠ		ENGINE	
LOẠI	DẦU DIESEL	TYPE	DIESEL
SỐ MÃ LỰC	20	HORSEPOWER	20
DUNG TÍCH NHIÊN LIỆU	152 L.	FUEL CAPACITY	40 GAL.
ĐOÀN VIÊN	5	CREW	5

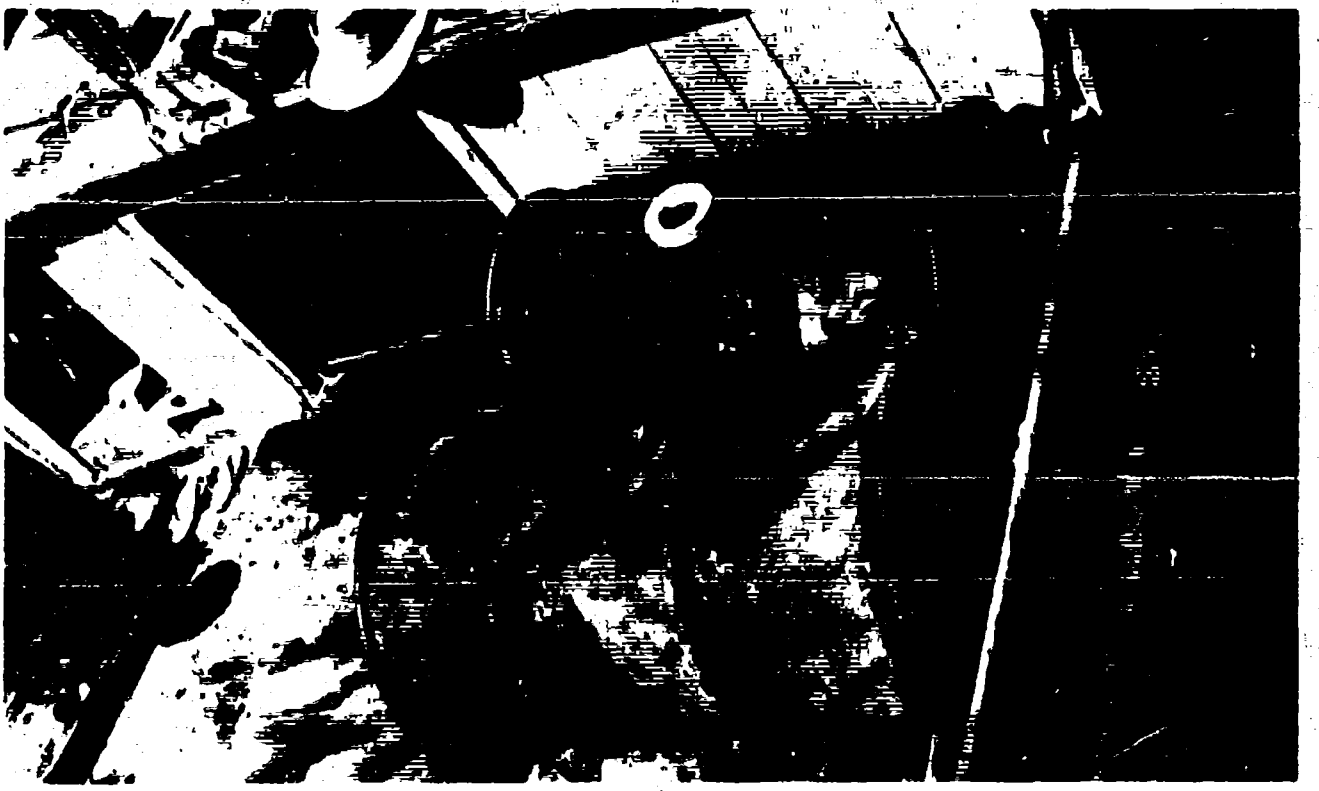
RGMC-3

ĐẠI CƯƠNG

RGMC-3 là một thuyền đánh cá gắn máy, thường hoạt-động quanh vùng Rạch-Giá, Phú-Quốc, và Cà-Mâu. Hình-dáng thuyền có vẻ xuất-xứ từ Nhật Bản tuy-nhiên, chưa có gì chứng-minh điều này cả.

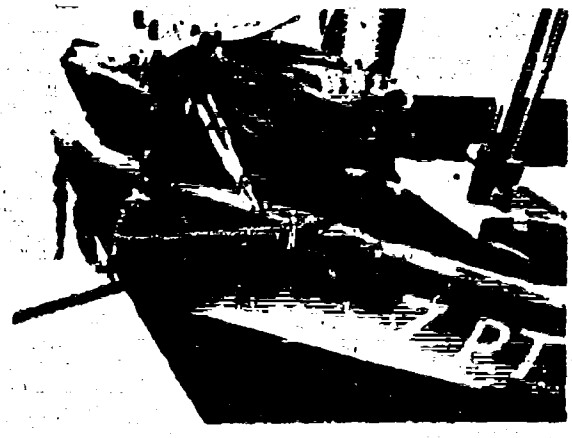
GENERAL

The RGMC-3 is a motorized fishing junk which usually operates in the vicinity of Rach Gia, Phu Quoc Island and Ca Mau peninsula. The design is likely of Japanese origin, however, this was not verified.



Một khoang bằng nóc, cao chừng 9 tấc, rộng từ mép mạn-thuyền bên này đến mép mạn bên kia, và dài chừng một phần ba thuyền về phía lái, được dùng làm buồng máy. Một sàn bằng mặt nhô ra khỏi đà ngang lái thuyền chừng 9 tấc về phía sau. Mặt sàn này thường được che bằng một mui gỗ phẳng nóc và hở cạnh. Một bánh-lái và tay lái bằng gỗ được gắn ở sau thuyền, với trục và chốt sắp đặt để bánh-lái có thể nâng cao hoặc hạ thấp mà không cần phải tháo ra. Thuyền mang theo một mỏ neo và chừng 60 thước thừng gai Ma-Ní, cột ở máy thả neo phía mũi khi không dùng tới.

A three foot high flat-roofed cabin extends from gunwale to gunwale in the after third of the craft, and forms the engine compartment. A "platform deck" extends some three feet aft from the transom. This will usually be covered with a flat roofed wooden canopy with open sides. A wooden rudder and tiller are secured to the stern with a pintle and gudgeon arrangement, which permits the rudder to be raised or lowered without being unshipped. One anchor and about 200 feet of manila anchor line are carried forward secured to the bow anchor tumbler when not in use.



Thuyền RGMC-3 không vẽ cặp mắt đặc-biệt ở hai bên mũi thuyền, song có hai lỗ dây neo trông xa chẳng khác gì đôi mắt. Động-cơ phát-hành chỉ một máy phát-điện; máy này cũng dùng để thắp đèn soi đường khi trời tối.

ĐÓNG THUYỀN, BẢO-TRÌ, VÀ SỬA-CHỮA

Thuyền RGMC-3, có thể đóng tại Rạch-Giá hoặc Phan-Thiết, độ hai tháng thì xong, và trị giá chừng 152,200$. Đó là chưa kể động cơ, mà giá tiền lẽ dĩ-nhiên thay-đổi tùy theo cỡ lớn nhỏ, và hiệu máy. Vỏ thuyền được đóng theo phương-pháp và bằng vật-liệu giống như thuyền PQMC-1 và RGMC-1.

Động-cơ dầu-cặn được gắn trên đường tâm giữa thuyền, và xoay chuyển một chân-vịt ba cánh nhờ một bộ-phận trục truyền lực và bánh khía giảm tốc thông-thường. Các bộ-phận điều-khiển được gắn ở chỗ nào thuận-tiện cho tài-công sử dụng. Động-cơ được giảm nhiệt bằng nước biển, và thoát hơi về phía sau nhờ những ống chạy xuyên qua đà ngang lái thuyền, phía dưới mặt sàn nhô sau lái.

Chân-vịt được che chở bởi một khung chắn bằng gỗ giống như thuyền LCVP, với cột lái gắn vào khung này bằng đinh-ốc và khóa hãm ở cách chân-vịt chừng 15 phân về phía sau. Thuyền được xảm một kẽ nối bằng nhựa thông trộn với trẹ xẻ nhỏ và vỏ dừa nghiền; theo báo-cáo cho biết, chất xảm này bền hết đời thuyền (tránh được va bể hoặc sửa-chữa quan-trọng trong khoảng 20 năm). Hai năm một lần, thuyền được kéo lên bờ để cạo rửa đáy.

RGMC-3 class junks do not have the characteristic eye painted on the sides of the bow, although from a distance the hawse pipes appear to be eyes. The engine is started by battery which also provides power for the running lights during periods of darkness.

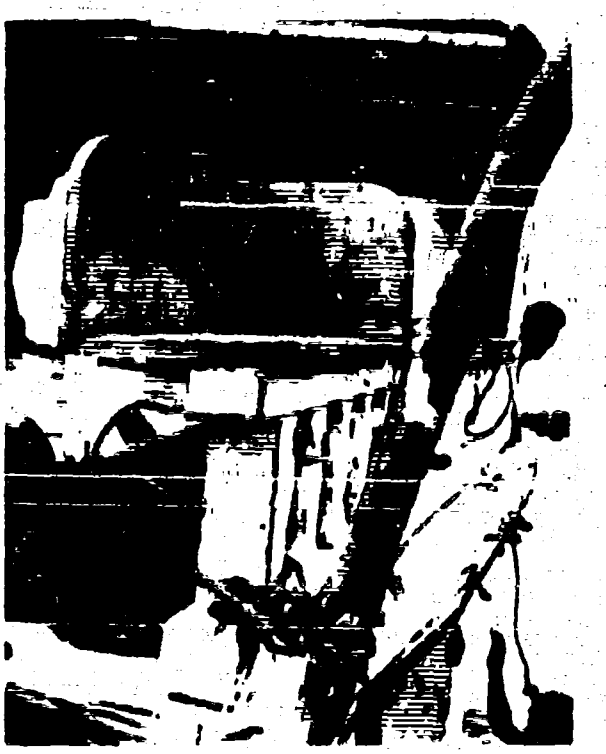
CONSTRUCTION MAINTENANCE AND REPAIR

RGMC-3 can be constructed at Rach Gia or Phan Thiet in about 2 months at a cost of $1,400. This does not include the price of the diesel engine which of course varies greatly according to size and make. The hull is constructed utilizing the same techniques and materials that are used in building PQMC-1 and RGMC-1.

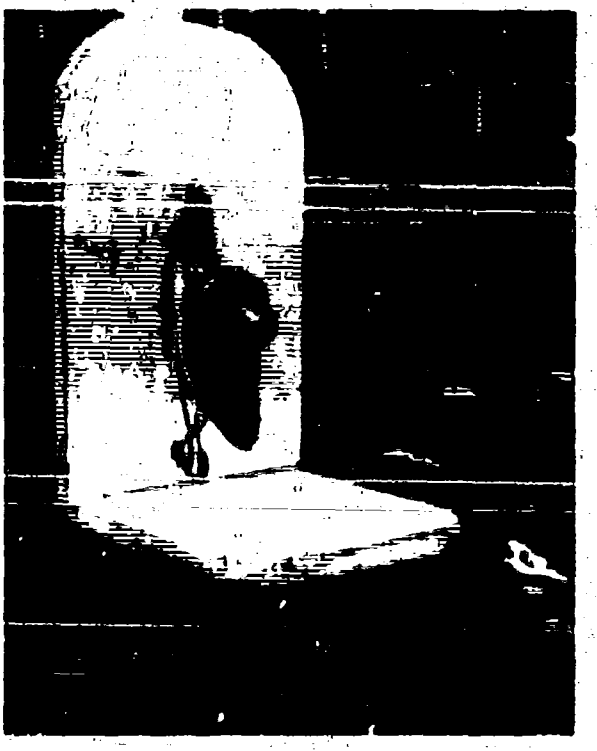
The diesel engine is mounted on the center line and drives a three bladed screw through a conventional shaft and gear reduction arrangement. Engine controls are mounted where they can be operated by the helmsman. The engine is salt water cooled and its exhaust passes through the transom below the over hanging platform deck.

The screw is protected by a wooden skeg, similar to the LCVP with the bottom of the rudder post fastened to the skeg with nut and lock key approximately 6 inches aft of the propeller.

A caulking compound of shredded bamboo, crushed coconut and resin is used on all seams and is reported to last the life of the junk (about 20 years barring major repairs or collision). The boat is beached and the hull scraped about every two years.



Port running light



White masthead light

KHẢ-NĂNG HOẠT-ĐỘNG

Thuyền RGMC-3 có thể ở ngoài khơi lâu tới 10 ngày trong khi chài lưới. Thực-Phẩm dùng trên thuyền gồm những món thông-dụng của Việt-Nam như gạo, cá khô, mắm, tôm cá bắt được, và nước ăn. Cơm nước thường được nấu trên một bếp than củi nhỏ xách đi được, đặt ở ngoài sàn hoặc trong khoang tùy theo thời-tiết. Gia-đình ngư-phủ không thấy ở trên thuyền.

Thuyền RGMC-3 thường dùng lưới thả vòng tròn, hoặc lưới mắc dính mang cá thả xuôi dòng từ thuyền. Ngày làm việc của ngư-phủ khởi sự khi họ rời bến vào lúc nước lên; thời-gian họ trở về bến tùy-thuộc ở kết-quả trong việc chài-lưới. Nước đá thường được mang theo trên thuyền, và nghiền nhỏ cho thích-hợp để giữ tôm cá bắt được.

OPERATING CAPABILITIES

Junks of the RGMC-3 class may stay at sea up to 10 days while fishing. The customary Vietnamese rations consisting of rice, fish sauce, fish from the catch, and fresh water will be found aboard. Normally, the food is prepared over a small portable charcoal brazier, either in the open or in the cabin depending on the weather. No families are known to live aboard these junks.

These junks generally employ nets laid in circles, or use gill nets which are floated down current from it. The work day starts for the crew when they leave port at high water; the return to port depends on their success in fishing. Ice is carried aboard and crushed as needed to preserve the catch.



Các ổ đựng cá trên thuyền đều được lót những lớp lá gồi khô để cách nhiệt.

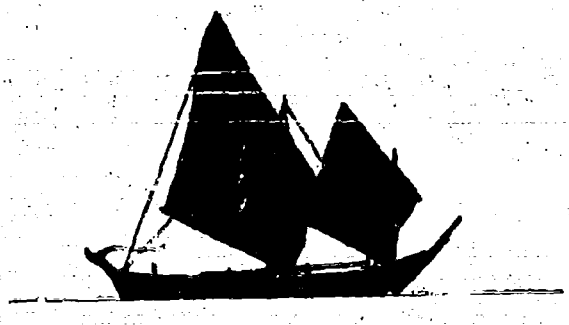
NGUỒN-GỐC VÀ LỊCH-SỬ

Nguồn-gốc hình-dáng thuyền RGMC-3 không được biết rõ. Số thuyền hiện đang hoạt-động thay-đổi tùy theo báo-cáo là 50, 300, và 1200 chiếc. Tuy-nhiên, các thuyền này thường không thấy nhiều, và có thể gọi là một loại thuyền tương-đối hiếm.

The holds of the craft are lined with dried layers of palm leaves that act as insulation.

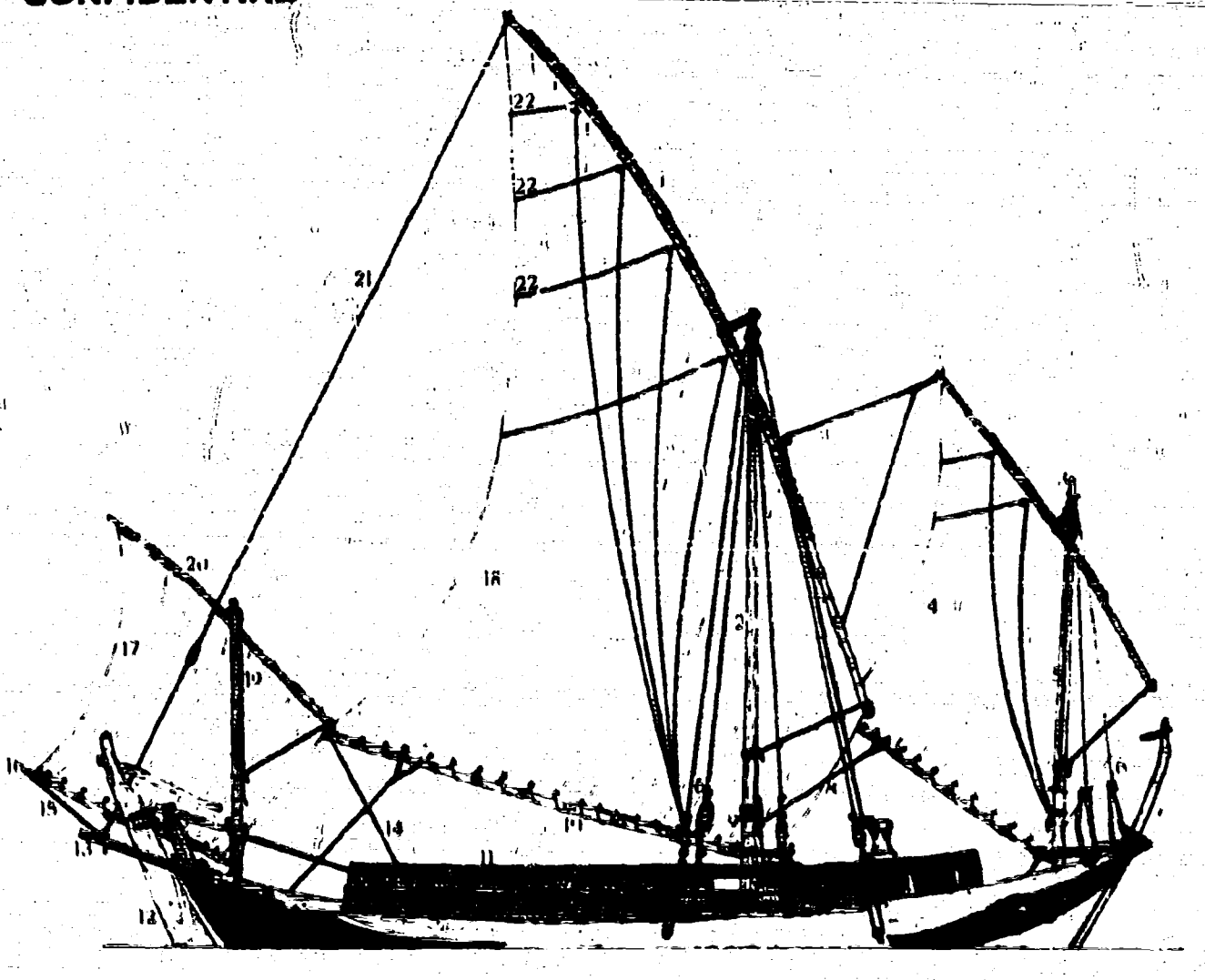
ORIGIN AND HISTORY

The origin of the RGMC-3 design is not known. Numbers in operation were reported variously as 50, 300, and 1200, however, this boat is not seen in large numbers and might be called a relatively rare type.



INDEX BY TYPE

DABC-1 ..... AI-61
HUBC-1 ..... AI-21
HUBC-2 ..... AI-37
NTBC-1 ..... AII-73
NTBH-1 ..... AII-57
NTBH-2 ..... AII-65
NTMC-1 ..... AII-39
NTMC-2 ..... AII-81
PQMC-1 ..... AIV-1
PRAC-1 ..... AII-89
PTBC-1 ..... AIII-1
PTBH-1 ..... AIII-97
PTMC-1 ..... AIII-19
PTMH-1 ..... AIII-27
QGBC-1 ..... AI-95
QGBH-1 ..... AI-107
QNBC-1 ..... AI-55
QNBH-1 ..... AI-45
QTBC-1 ..... AI-1
QTBC-2 ..... AI-11
QTGC-1 ..... AI-115
QUBC-1 ..... AII-19
QUBH-1 ..... AII-99
QUMC-2 ..... AII-13
QUMK-1 ..... AII-1
QUMK-2 ..... AII-7
RGMC-1 ..... AIV-13
RGMC-2 ..... AIV-19
RGMC-3 ..... AIV-27
VTAC-1 ..... AIII-35
VTAC-2 ..... AIII-53
VTAC-3 ..... AIII-67
VTBC-1 ..... AIII-87
VTMC-1 ..... AIII-77



BUỒM, CỘT BUỒM VÀ CÁC GIÂY NHỤ THUỘC
STANDING AND RUNNING RIGGING

1 TRỤC THƯỢNG BUỒM LỜNG
MAIN YARD
2 CỘT BUỒM LỜNG
MAIN MAST
3 TRỤC THƯỢNG BUỒM MŨI
FOREMAST
4 LÁ BUỒM TRƯỚC
FORESAIL
5 CỘT BUỒM MŨI
FORESAIL HALYARD
6 GIÂY CHẰNG
SHROUDS
7 CÁI XIÊM
STEM BOARD
8 LÈO MŨI
FORESHEET
9 RỌC RÁCH
DEADEYES(Pulley)
10 TRỤC HẠ BUỒM LỜNG
MAIN BOOM
11 MŨI GHE
CABIN
12 BÁNH LÁI
RUDDER
13 NẠNG
BOOMKIN
14 GIÂY LÈO VÀ TRỤC HẠ
MAIN SHEET
15 TRỤC HẠ
SHEET
16 TRỤC HẠ BUỒM ỨNG
MIZZEN BOOM
17 LÁ BUỒM ỨNG
MIZZEN
18 LÁ BUỒM LỜNG
MAIN SAIL
19 CỘT BUỒM ỨNG
AFT MAST
20 TRỤC THƯỢNG BUỒM ỨNG
MIZZEN YARD
21 GIÂY LÈO BUỒM LỜNG
MAIN BRACE
22 GIÂY BẮT
STOPS

Nhận định một cách hồ đồ về các thủy thủ để phổ biến tổng quát là một chuyện không nên, nhưng theo kinh nghiệm người ta có thể nhận rằng các thuyền của các người Bắc hoạt động ở miền Nam không có vẽ hình con mắt trong khi các thuyền xuất xứ tại miền Nam bao giờ cũng có (hoặc kiểu này hoặc kiểu khác). Sự khác biệt này có thể thay đổi trong tương lai, nhưng trong tháng 6 1962 nhận thấy 90 hoặc 95 o/o các thuyền chạy trong các hải phận miền Nam đều như trên.

Có năm hay trường hợp được biết hay ngờ là trái với kinh nghiệm trên đây: một vài thuyền nhỏ ở khu vực ngay phía Nam Vĩ Tuyến 17 không có vẽ mắt thuyền. Thuyền loại PTBC-la là trong cuốn 'Blue Book' là một loại thuyền di cư lại thấy có vẽ hình con mắt.

Đây có thể là sự nhầm trong việc xếp loại thuyền bởi nhân viên soạn thảo cuốn 'Blue Book'. Gốc tích của loại thuyền này đã không định rõ rệt, nhưng vì kiểu và hình dáng của thuyền có thể coi thuyền này thuộc cùng loại với thuyền di cư PTBC-la không có mắt.

Nên hiểu rằng các điều nhận xét này không có ý định áp dụng cho tất cả các loại thuyền ở miền Bắc, nhưng chỉ áp dụng cho các loại thuyền nào xuất xứ ở miền Bắc hiện đang hoạt động ở miền Nam mà thôi.

Một trường hợp rõ rệt khác nữa là các thuyền có gắn động cơ và đóng theo các nét tây phương hoặc Nhật Bản không thấy có vẽ một hình con mắt nào cả.

Tới nay mắt thuyền 'Kiểu An Nam' rất thường trông thấy ở gần miền Nam. Cái tên đặt cho loại mắt thuyền này bởi một nhà viết sử pháp cách đây ít năm tưởng vẫn còn thích hợp. Khu vực trước kia gọi là 'Annam' (Trung Kỳ) là một giải đất phía đông của bán đảo Đông dương và nằm giữa Nam Kỳ (Phía Nam) và Bắc Kỳ (ở phía Bắc). Trung kỳ vẫn có nhiều duyên hải chạy từ phía Bắc Phan Thiết tới Phía Nam Hà Nội (Cách Hà Nội độ hai trăm dặm).

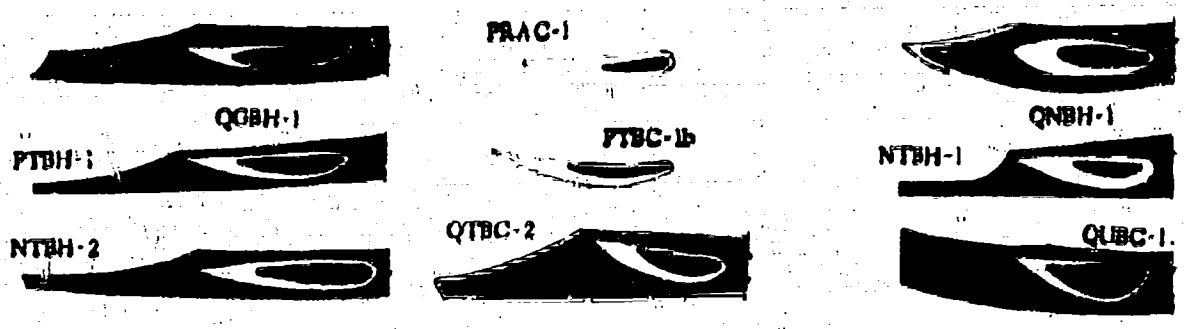
It is a risky business to make sweeping generalizations about seafaring men, but as a rule of thumb one can say that North Vietnamese junks operating in South Vietnam carry no eyes and junks native to the south always have eyes of one form or another. The situation may change in the future, but in June 1962 this rule applied to perhaps 90 or 95 percent of the junks sailing South Vietnamese waters.

There are several known or suspected exceptions to this rule. Some of the tiny junks from the area immediately south of the 17th parallel have no eyes. PTBC-1b, which is described in the Blue Book as a refugee junk does carry the Annamite type of eye; however, this may be a case of mistaken classification by the Blue Book staff. The origin of this junk was not positively determined, but, because of design and appearance, was considered to be the same class as refugee type PTBC-1a which has no eyes.

It should be understood that these remarks are not intended to apply to all junks of North Vietnam, but only to boats of Northern origin which are now operating in the south.

One other obvious exception is the family of modern-design power boats of western or Japanese lines which carry no symbolic eyes of any kind.

The Annamite eye is by far the most commonly seen near South Vietnam. The name given this style of oculus some years ago by a French historian is still appropriate. The area called "Annam" was that portion of the eastern Indochinese peninsula which lies between Cochin-China on the south and Tonkin on the north. Annam generally includes the coastal region north from Phan Thiet to about 200 miles south of Hanoi.



Mắt thuyền kiểu Annam thấy có dăm bảy sự thay đổi nhỏ về hình dáng và cấu tạo nhưng vẫn giữ nguyên hình dáng thon thon dài với con ngươi trông về phía trước. Các thuyền ở trên sông Saigon và ở gần vùng Tàu có lòng con mắt gần như hầu dục tương tự như hình mắt 'Mã Lai' trông gần như tròn mà các thuyền ở Phú Quốc và Rạch Giá có vẽ.

The Annamite eye is seen in several minor variations of shape and background, but retains the long slender shape with the pupil looking forward.

Junks in the Saigon River and in the vicinity of Vung Tau bear an eye of more nearly oval shape, similar to the almost round Malay type carried by the Phu Quoc and Rach Gia junks.



Hình mắt thuyền của các thuyền trên Sông Saigon (ở phía trên bên trái và ở giữa).

Thuyền VTBC-1, một loại thuyền cổ truyền xuất xứ ở Vũng Tàu (ở phía trên bên phải).

Typical eyes found on junks of the Saigon River (Above left and center).

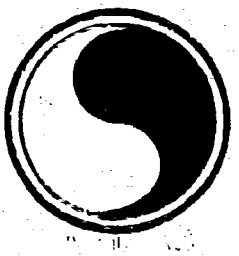
VTBC-1, a traditional junk native to Vung Tau (Above right).



Các thuyền RGMC-1 và PQMC-1, cả hai loại này xuất xứ ở Vịnh Thái Lan, đều có vẽ hình con mắt tròn rất dễ trông thấy.

Còn loại thuyền RGMC-2 và RGMC-3 không có.

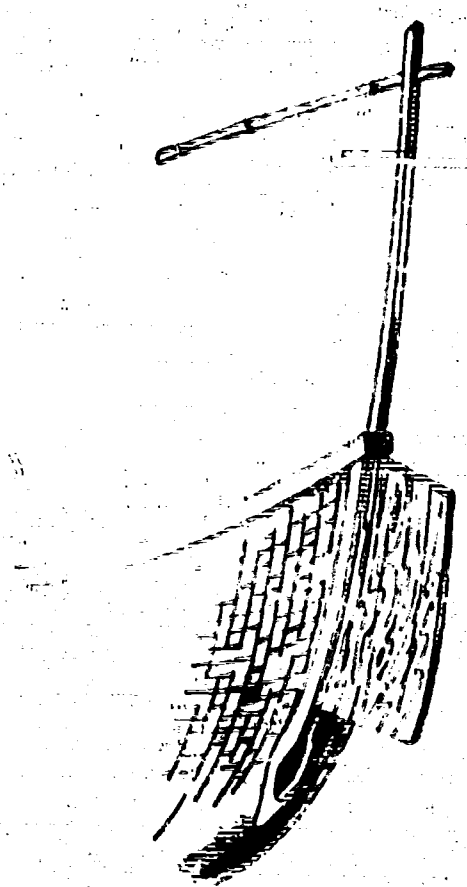
RGMC-1 and PQMC-1, both native to the Gulf of Siam invariably carry a distinctive round eye. RGMC-2 and RGMC-3 have none.

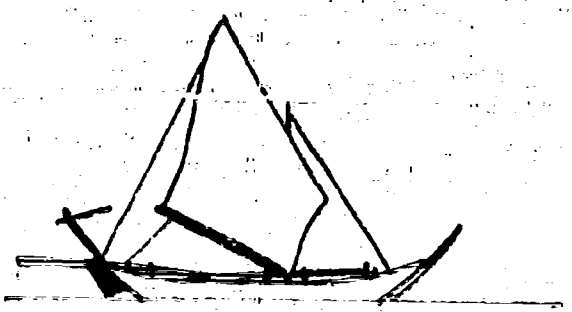


Hình tiêu biểu 'yen yang' có liên quan một thiết với con mắt vẽ ở mũi thuyền. Hai hình này thường thấy sơn ở phía ngoài vách khoang thuyền ở cạnh ca-bin, và ở thuyền VTBC-1 một hình này đôi khi thấy ở phía dưới tại đầu cùng của 'mỏ' thuyền. Các hình này cũng thấy sơn ở trên các khoang thuyền dùng để ở, tại phía sau và thường được tưởng là hình mắt thuyền. Tuy nhiên, các hình 'yen-yang' không bao giờ thấy vẽ ở hai bên mũi thuyền và các hình mắt thuyền không thấy vẽ ở hai bên phía sau lái.

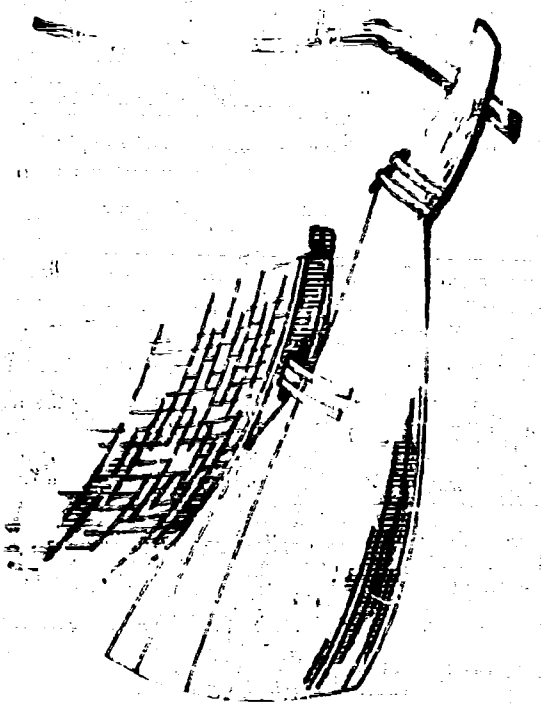
Closely related to the use of symbolic eyes on the bow is the "yen-yang" symbol. A pair of these devices is often seen painted on an exterior bulkhead in the vicinity of the cabin and in the case of VTBC-1 one is sometime s located on the under side and at the extreme point of the "beak". They are also seen painted on the quarters, well aft and are often thought to be eyes, however, the "yen-yang" is never painted on the sides of the bow and the eyes are not painted on the sides of the stern.

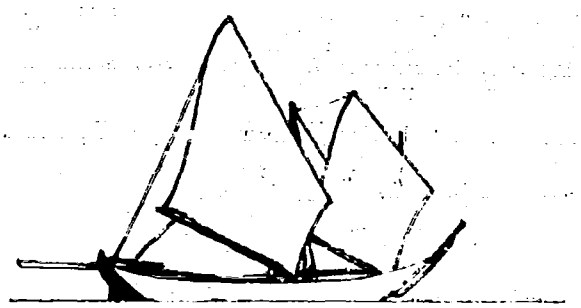
RUDDER DETAIL SECTION



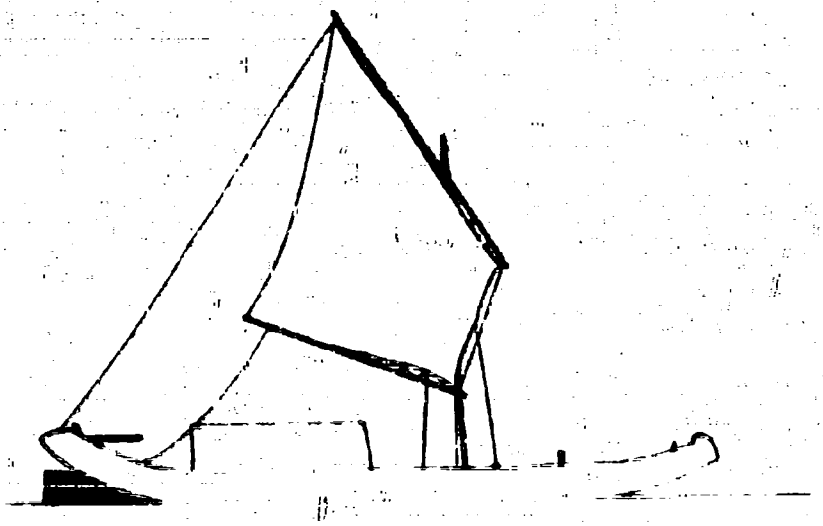


QGBC-1a

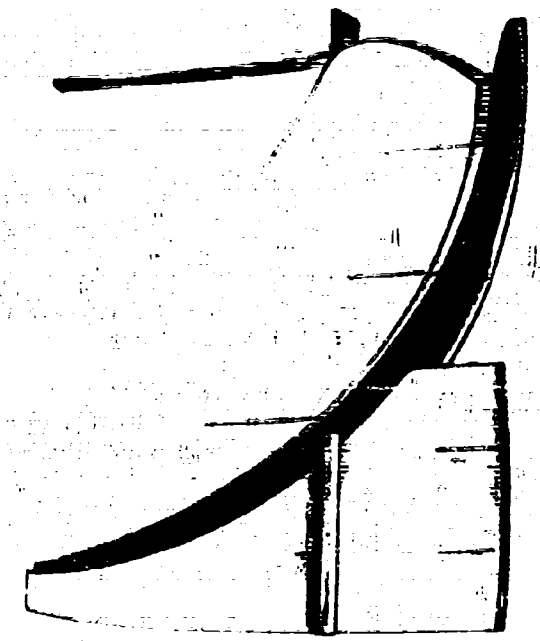




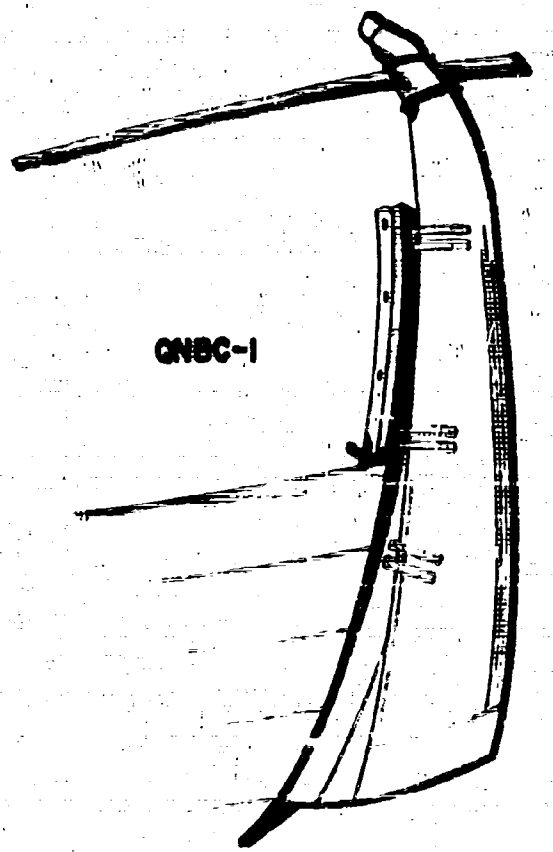
QGBC-1b



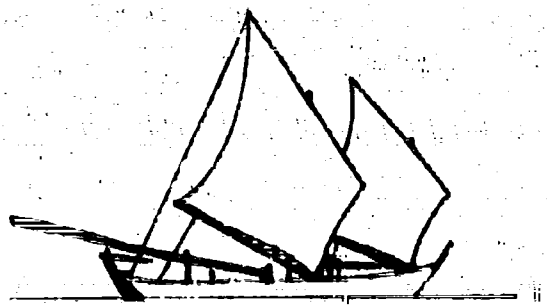




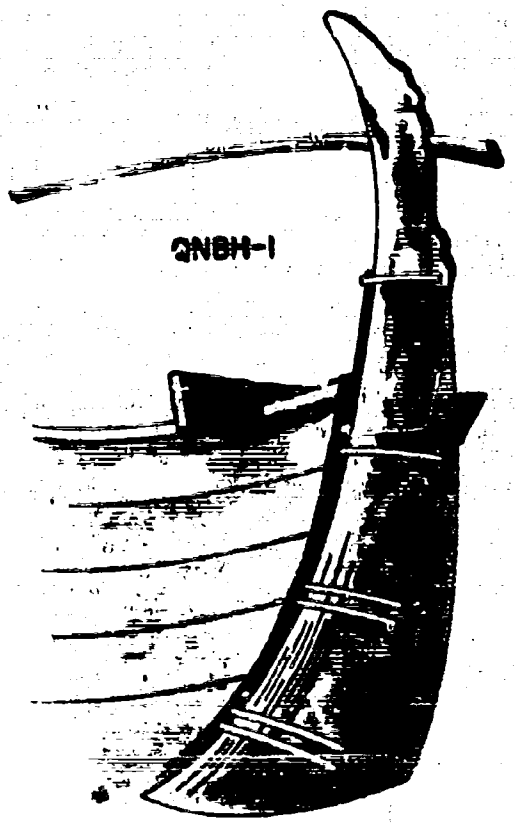
HUBC-1 RUDDER DETAIL



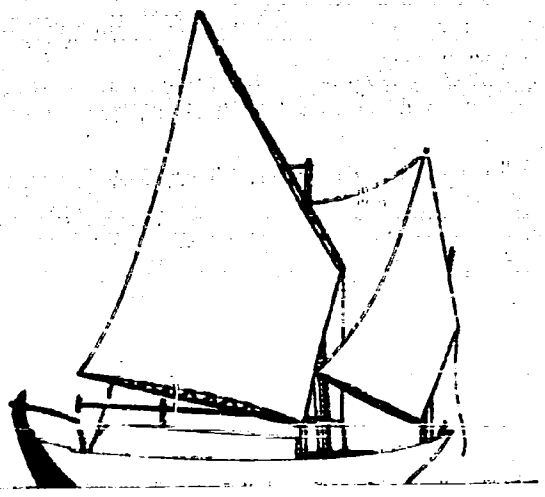
QNBC-I



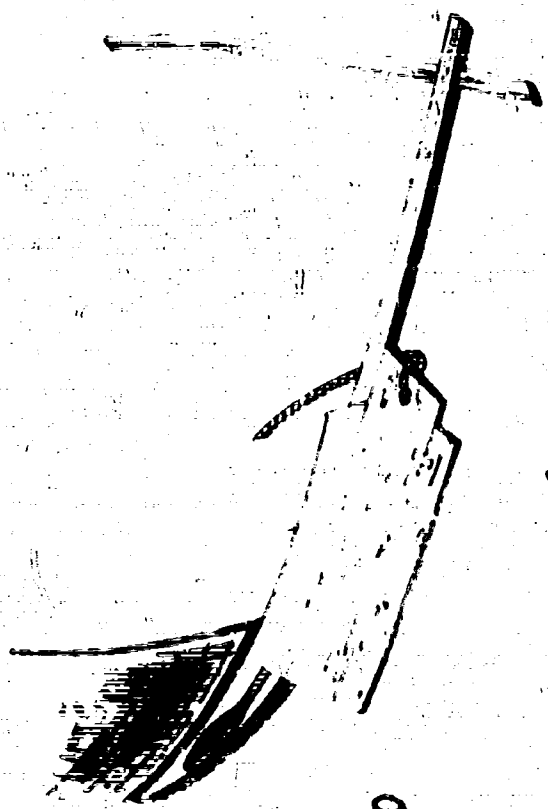
QNBC-I

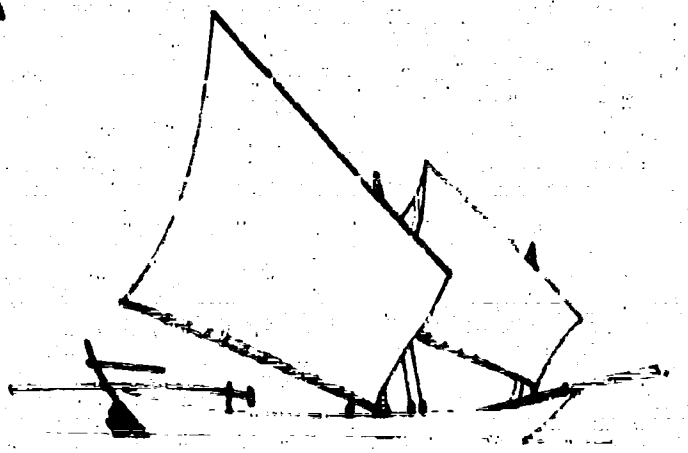


QNBH-I

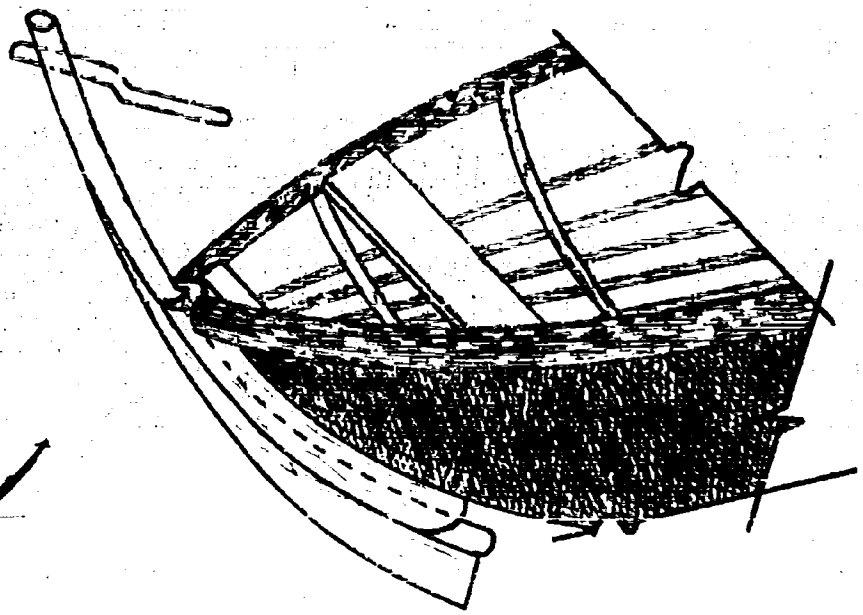


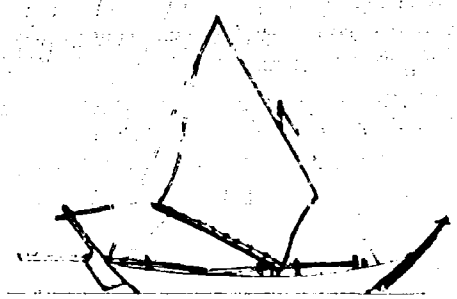
QNBH-I





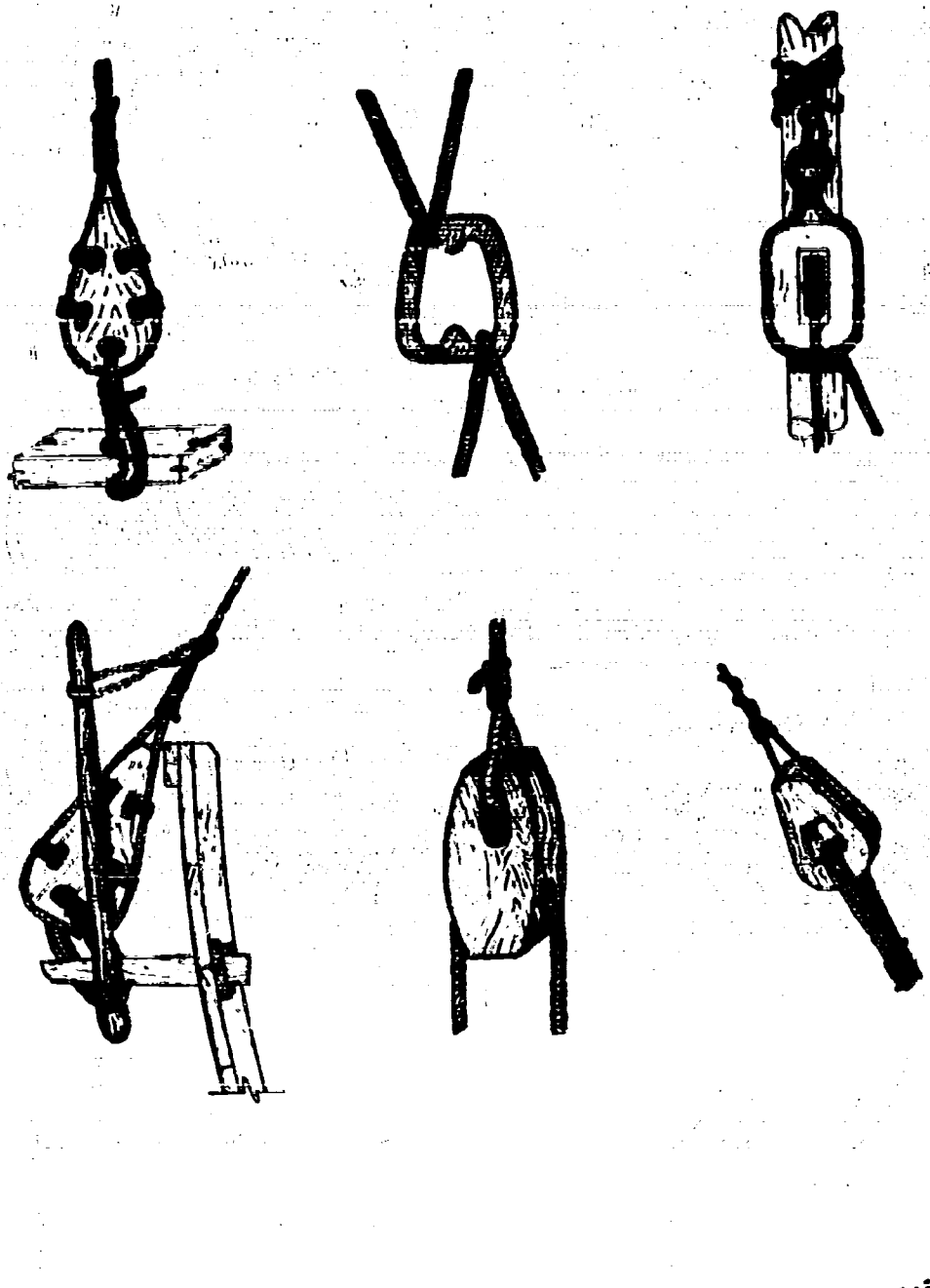
NTRH-2



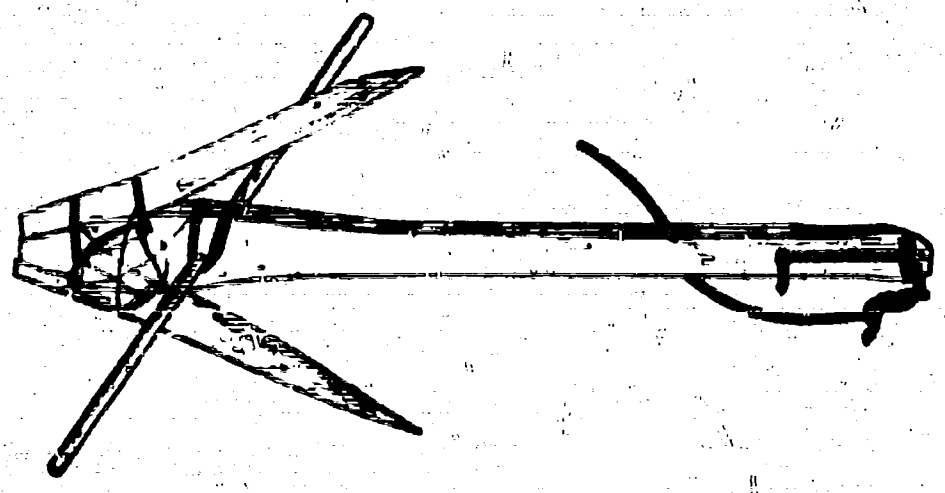


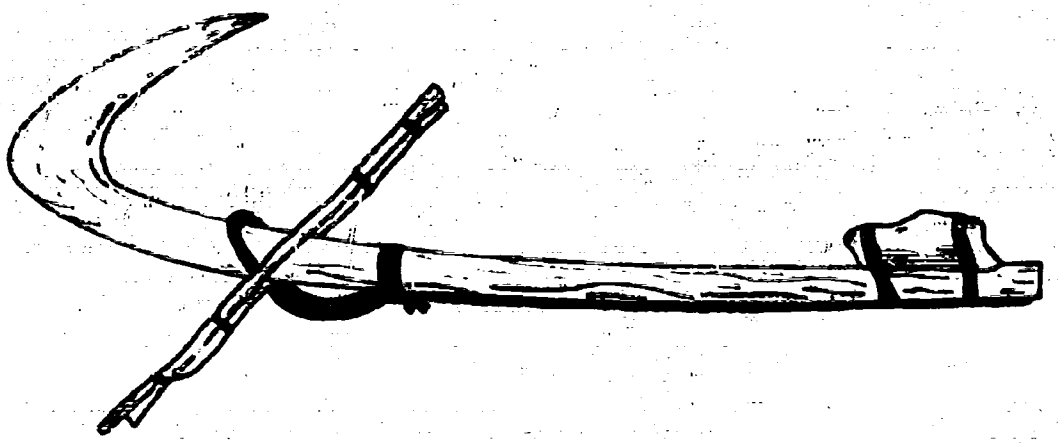
QGBC-1a STEMBOARD

TYPICAL BLOCKS AND DEADEYES

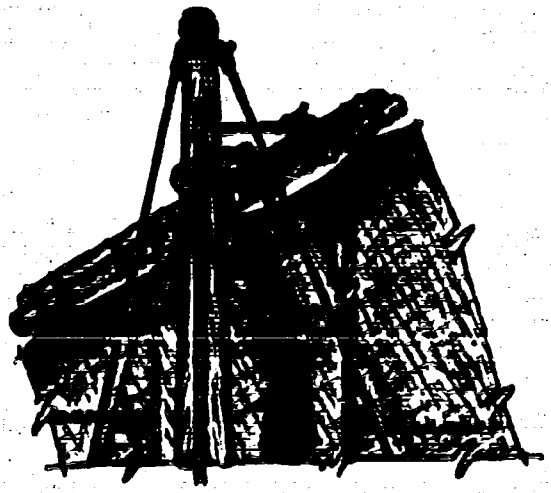


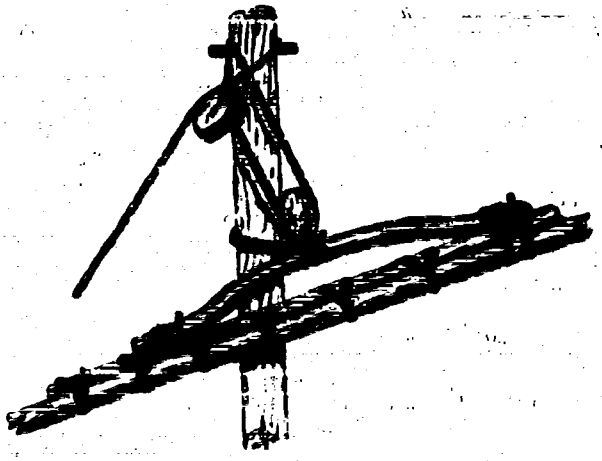
TYPICAL ANCHORS



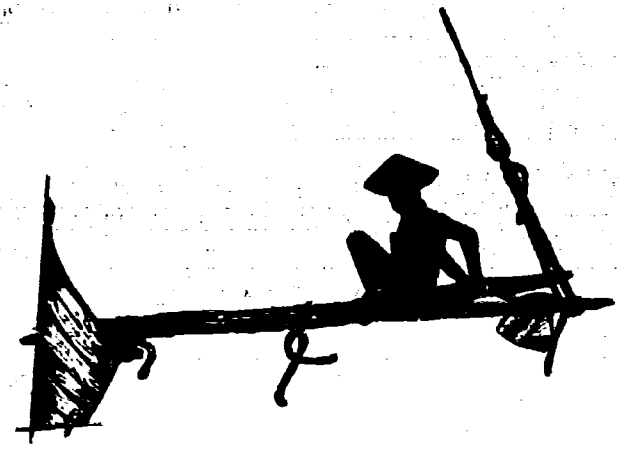


MISCELLANEOUS FITTINGS

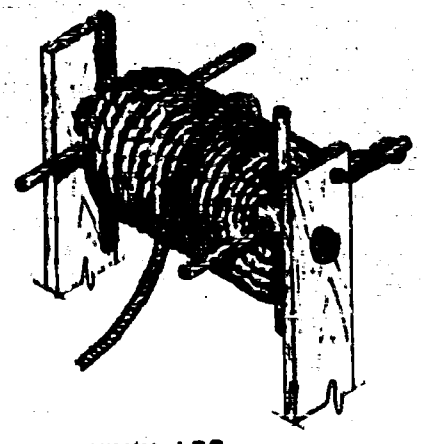




MASTHEAD DETAIL

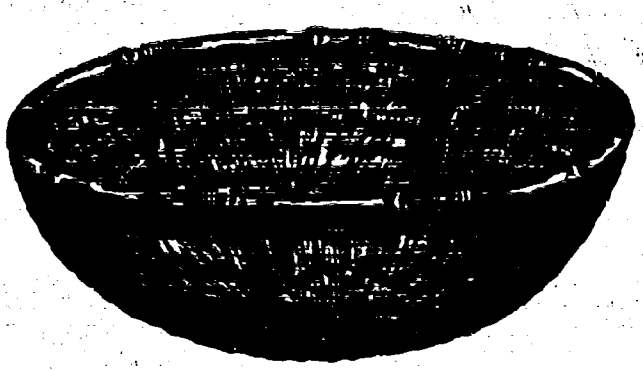


HIKING SPAR



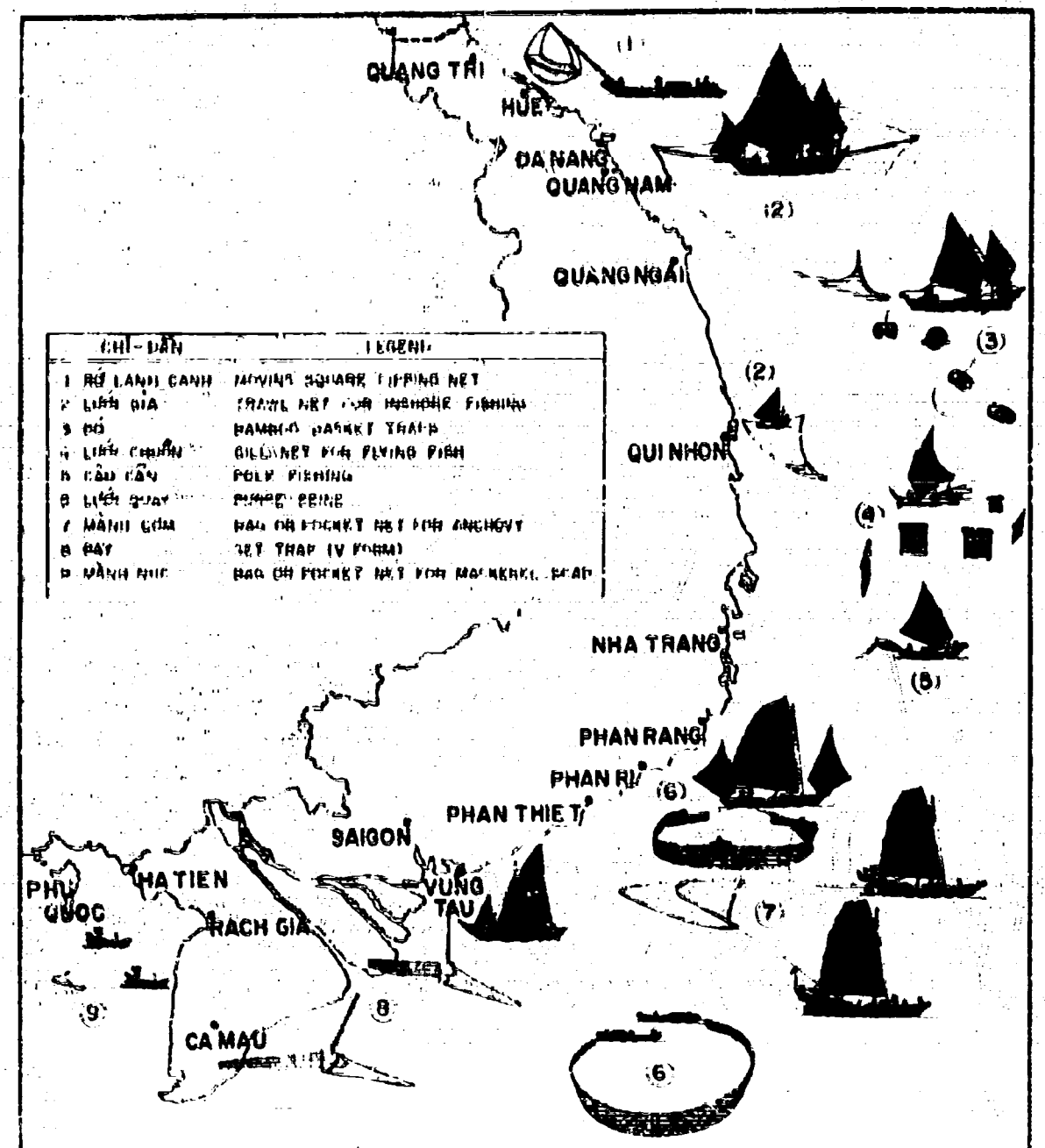
WINDLASS





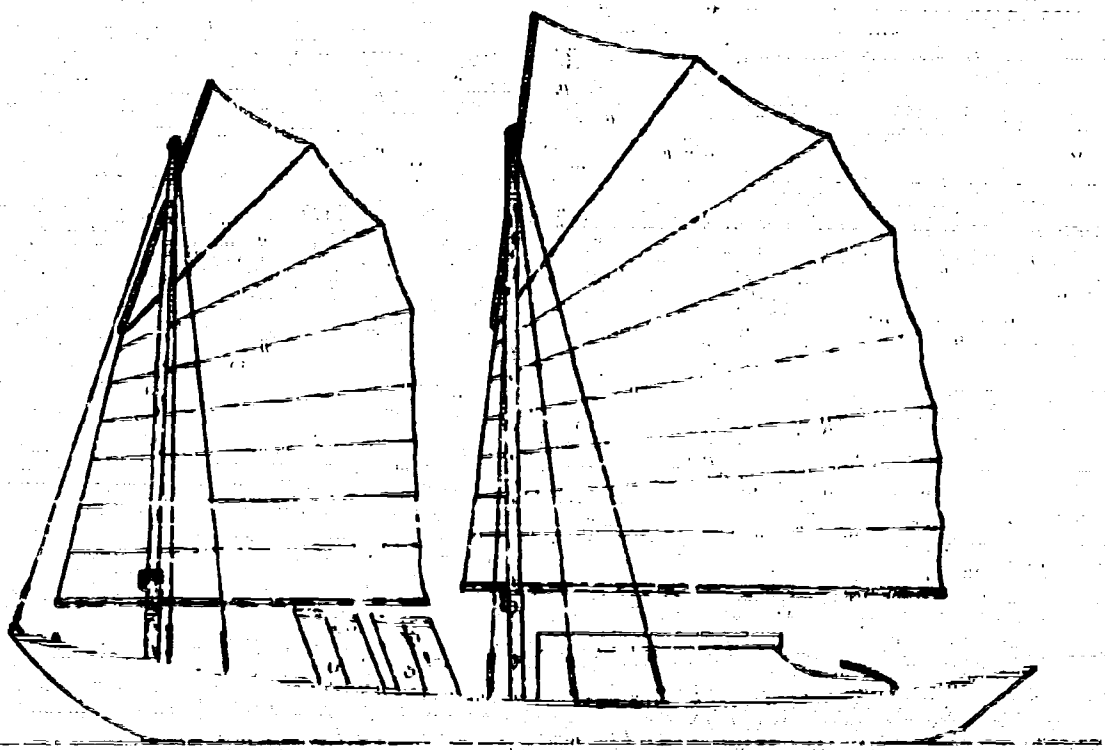
Thuyền thúng tròn trịa, bé nhỏ, hình dáng khác thường, nhưng đóng một vai trò quan trọng trong đời sống của người dân chài Việt-Nam. Thuyền con này làm bằng nan tre đan và trét chai kín mít. Thuyền được di chuyển bằng dầm, một đôi khi bằng cánh buồm thô sơ hay bằng một kỹ thuật dị thường là chuyển sức nặng của thân mình trên hai chân để làm cho thuyền "dội" tới.

The small round basket boats are unusual in appearance, but play an important part in the lives of the people who sail in Vietnamese junks. These small boats are woven of bamboo strips and sealed with a resin compound. They are operated with paddles, sometimes with sails, and sometimes by an unusual technique of weight shifting by the person in the boat, so that the boat is actually "bounced" forward.



CHỈ-DẪN	LEGEND
1 RÙ LẠNH CẢNH	MOVING SQUARE LIFTING NET
2 LƯỚI GIÀ	TRAWL NET FOR INSHORE FISHING
3 ĐÓ	BAMBOO BASKET TRAP
4 LƯỚI CHUỒN	GILL NET FOR FLYING FISH
5 CẦU CÂU	POLE FISHING
6 LƯỚI QUẠT	PURSE SEINE
7 MÀNH GỬI	BAG OR POCKET NET FOR ANCHOVY
8 ĐÁY	NET TRAP (V FORM)
9 MÀNH RÚC	BAG OR POCKET NET FOR MACKEREL SCAD

NGƯ-CỤ QUAN-TRỌNG Ở VIỆT-NAM CỘNG-HÒA
IMPORTANT FISHING EQUIPMENT IN SOUTH VIETNAM



CHIEU DAI	1676.40 CM	LENGTH	55.0 FT
CHIEU DAI	508.00 CM	BEAM	16.66 FT
TAM NUOC	82.55 CM	DRAFT	2.64 FT
MAN TAU	88.90 CM	FREEBOARD	2.91 FT
CHIEU CAO CUA COT BUOM	927.02 CM	MAST HEIGHT	30.41 FT
DONG CO		ENGINE	
LOAI	DAU DIESEL	TYPE	DIESEL
SO MA-LUC	225	HORSEPOWER	225
DUNG TICH NHIEN LIEU	2470 L.	FUEL CAPACITY	620 GAL
DOAN VIEN	7	CREW	7

PROTOTYPE COMMAND JUNK



CDTC TASK 73: PROTOTYPE COMMAND JUNK

CÔNG TÁC 73 CỦA TRUNG TÂM TRẮC NGHIỆM KHẢ NĂNG TÁC CHIẾN: HẢI THUYỀN CHỈ HUY KIỂU MẪU

Tài liệu về hải thuyền chỉ huy kiểu mẫu của TTTNKNTC không tiện để cùng vào các phần của quyển tài liệu 'BLUE BOOK' trong đó có liệt kê các thuyền theo từng loại. Tuy nhiên, hải thuyền chỉ huy kiểu mẫu rất có ý nghĩa trong Hải Quân Việt Nam và đó do đang được kể trong quyển tài liệu trên, và có thể trông thấy con số loại thuyền này càng tăng trong các hải phận VNCH. Sự lưu tới các đặc điểm của hải thuyền chỉ huy kiểu mẫu làm cho sáng tỏ thêm vấn đề tổng quát về các loại thuyền ở VNCH.

The CDTC Prototype Command Junk does not fit into the sections of the Blue Book which catalog junks according to type. However, this boat has sufficient significance in the Vietnamese naval scene to justify its inclusion in the book and will probably be seen in increasing numbers in Vietnamese waters. A discussion of the design characteristics of the Prototype Command Junk throws additional light on the general subject of junks of South Vietnam.

TTTNKNTC đã trù liệu công tác 73. Công tác này với mục đích đáp ứng nhu cầu hành quân khẩn thiết ở VNCH bằng cách xử dụng loại hải thuyền chỉ huy kiểu mẫu mà nó có thể có các điều kiện sau đây:

Đóng dễ nhiều với kinh phí phải chăng.

Chỉ cần huấn luyện số ít nhân viên chuyên môn.

Có thể dễ thâu nhận trong hệ thống bảo trì hiện tại của Hải Quân.

Có thể khắc phục dễ dàng các thuyền của địch nếu giao tranh.

Các đặc điểm nhận thấy trong sự phát triển hải thuyền chỉ huy kiểu mẫu như sau:

(1) Các Hải Quân công VN có thể áp dụng đóng loại thuyền này.

(2) Dễ tu bổ.

(3) Khả năng hoạt động hơn đa số thuyền của địch.

(4) Quen sử dụng bởi các nhân viên hàng hải của VNCH.

(5) Cần số lượng thiết dụng cụ máy móc hay dụng cụ điện tử.

Rất mong muốn có các đặc điểm sau đây nhưng không cần thiết lắm:

- Thích hợp để bắt và đổ bộ các toán nhỏ đổ bộ.

Có thể tải trang bị hoặc sửa chữa tại bất cứ thành phố chính nào ở duyên hải VNCH.

Về kiểu mẫu của thuyền, nên bắt đầu lựa một thuyền cổ truyền VN nào mà có thể gần như thỏa mãn được các nhu cầu trên. Sau khi nghiên cứu một số thuyền cổ truyền VN, thuyền VTAC-2 đã được lựa làm thuyền kiểu mẫu cho hải thuyền chỉ huy.

The Combat Development and Test Center (CDTC) initiated Task 73: "Prototype Command Junk" in response to an urgent South Vietnamese operational need for a junk which: could be built in quantity at reasonable cost; would require only limited specialized personnel training; could be easily absorbed into the existing naval maintenance system; and could out-perform the majority of enemy craft which it could be expected to engage.

Specific characteristics sought in the development of the design were:

(1) Adapted to construction in local VN ship yards.

(2) Easy to maintain.

(3) Performance superior to most enemy craft.

(4) Familiarity in handling by South Vietnamese seagoing population.

(5) Complex mechanical or electronics equipment kept to absolute minimum.

Highly desirable, but not essential characteristics were: suitable for beaching and debarkation of small landing parties and capable of being refitted or repaired at any of the major South Vietnamese coastal towns.

The design began with the selection of a traditional Vietnamese boat which would most nearly satisfy these requirements. After a study of a number of traditional junks, VTAC-2 was selected as the "prototype" for the prototype.



Một vài loại thuyền VN khác chạy nhanh hơn thuyền VTAC-2. Các loại thuyền khác thô kệch hơn. Và còn các loại thuyền VTAC-2 đã được lựa để dung hòa được mọi điểm chính mong muốn. Kiểu mẫu thuyền chỉ huy do Thiếu Tá Hải Quân Hoa Kỳ W.B. HANKS, ở Ban Quân MAAG VN, hoạch định. Kiểu mẫu này đã được Hải Quân công xưởng VN họa ra cho sự kiến tạo.

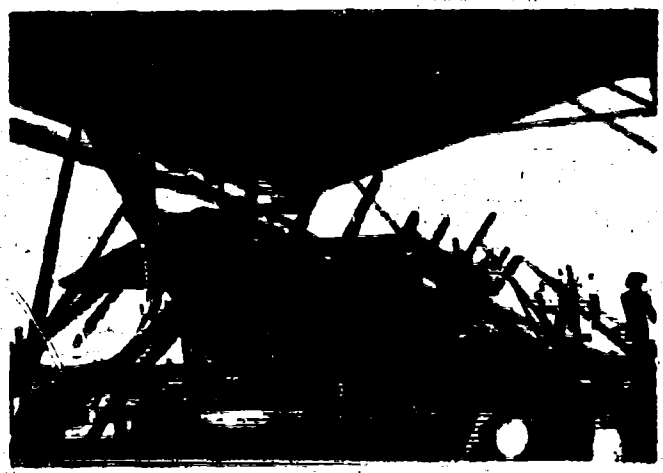
Kích thước thuyền VTAC-2 được lựa to lên chừng 15 o/o trong khi các đặc điểm căn bản vẫn giữ nguyên. Như vậy để tăng tốc độ của thuyền, tăng thêm sức chở hàng và nhân viên và tăng thêm tầm hải hành bằng máy. Bánh lái và sự kiện tạo phía trong mũi thuyền đã được biến cải vì biết rằng các phần này khiến cho thuyền bị 'yếu' đi. Vỏ thuyền được tăng cường thêm để có thể gắn một máy 225 mã lực.

— Truyền bao gồm bảy khoang kín nước để làm giảm sự sung yếu đối với hỏa lực địch.

Some Vietnamese junk types are faster than VTAC-2. Others are more rugged. And others, still, are more seaworthy, but VTAC-2 was selected as having the best balance between all the desired features. The prototype was designed by Lieutenant Commander W.B. HANKS, USNR, of the Navy Section, MAAG, Vietnam. It was converted into construction drawings by the Vietnamese Naval Shipyard.

Retaining virtually all the original basic characteristics, the VTAC-2 was scaled up approximately 15%. This was done to provide greater speed, greater cargo and personnel capacity and far greater range under power. The rudder and internal bow construction were modified since it was learned that these are inherent weaknesses of these junks. Additional strength was designed into the hull to accommodate a 225 horsepower engine. Seven watertight compartments were included to decrease vulnerability to enemy fire.









Trong tháng 6 1962, hai thuyền kiểu này đã được đóng; một bởi Hải Quân Công Xưởng VN, và một bởi hãng thầu dân sự công cho TTTNKNTC. Tuy rất giống nhau, hai thuyền này có đôi chút khác biệt về tốc lực và sự vững chắc của vỏ thuyền.

Thuyền do Hải Quân Công Xưởng đóng thì nhẹ hơn như vậy có lẽ chạy nhanh hơn phần nào, còn thuyền của TTTNKNTC thì thô kệch hơn và có lẽ vững chắc hơn.

Thuyền của TTTNKNTC sẽ được giữ để thử nghiệm trong nhiều tháng trước khi ấn hành quyển tài liệu trên. Thuyền này sẽ được dùng để thử nghiệm các giải pháp cụ thể áp dụng được cho vấn đề trang bị võ khí, truyền tin và các vấn đề tương tự mà Lực Lượng Hải Thuyền đang gặp phải. Sau khi công tác thử nghiệm đã hoàn tất, thì thuyền này sẽ trao cho Lực Lượng Hải Thuyền.

Vì sự thực hiện chương trình 73 để phát triển một hải thuyền chỉ huy kiểu mẫu, nên một số câu hỏi đã nêu cho Cố Vấn đã trả lời. Các câu trả lời này giúp đỡ cho biết thêm chi tiết về đặc điểm của thuyền thuộc Công Tác 73 và về đại cương các thuyền VN.

Hỏi: Tại sao các thuyền này phải giao cho các hãng xưởng dân sự đóng. Tại sao Hải Quân Công Xưởng VN không thể tạo được tốt hơn.

Trả lời: Hải Quân Công Xưởng Việt-Nam có thể đóng các thuyền này khá hơn bất cứ nơi nào ở VNCH. Tuy nhiên, Hải Quân Công Xưởng Việt-Nam là nơi duy nhất ở VNCH có thể thực hiện công tác đại tu hữu cho các chiến hạm mà thôi, trong khi đó số lớn các hãng xưởng dân sự có thể đóng được thuyền tốt. Sự trang bị các phương tiện tối nhất cho Hải Quân Công Xưởng Việt-Nam là cần cho cơ quan này thực hiện các công tác mà chỉ có cơ quan này thực hiện được thôi. Cơ Quan này đã có trách nhiệm công tác nặng nề rồi, mà còn phân chia sức cố gắng để thực hiện một công việc mà các nơi khác có thể làm được, thì là một điều không nên.

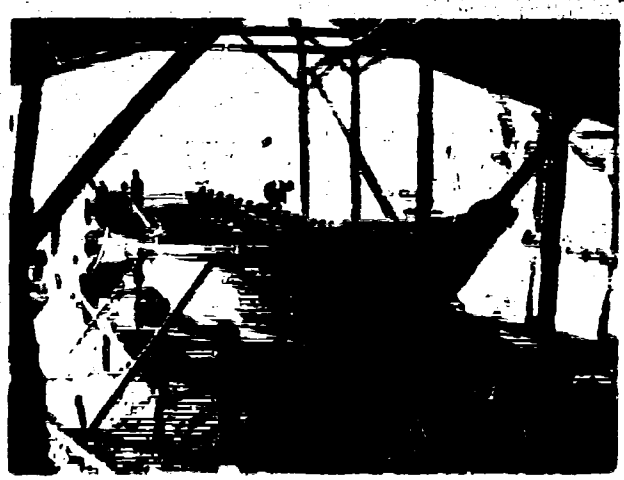
By June 1962, two boats of this design had been built, one by the VN Naval Shipyard and one under civilian contract for CDTC. While very similar, the two boats reflect a slight difference in "trade-off" between speed and hull strength. The Navy-built junk is lighter and thus probably somewhat faster, the CDTC boat is more rugged and probably more stable.

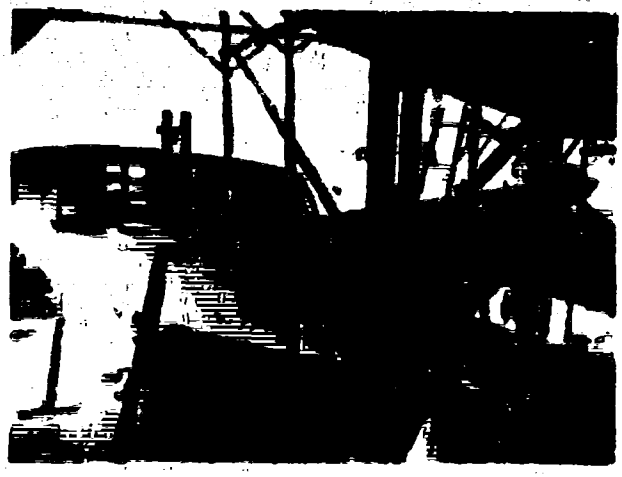
The latter junk will be retained by CDTC as a test vehicle for several months past publication of this book. She will be used to test possible solutions to armament, communication and similar problems now confronting the junk force. After that work is complete she will be transferred to the Junk Force.

Since the initiation of Task 73 to develop a prototype command junk, the Project Officers have been asked a number of questions. The answers to these questions provide additional information on the characteristics of the Task 73 boat and on Vietnamese junks in general.

Q: Why must these boats be suitable for construction in civilian shipyards? Why can't the VN Naval Shipyard do the job better?

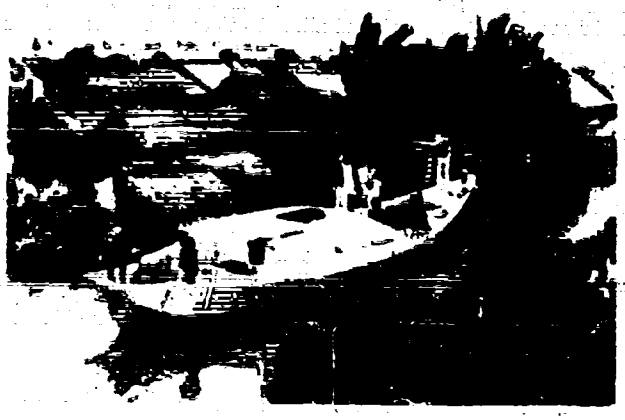
A: The VN Naval Shipyard can probably do a better job of construction of these boats than any place in South Vietnam. However, the VN shipyard is the only place in SVN capable of performing major maintenance on naval ships, while a very great number of civilian yards can build good junks. Best allocation of resources dictates use of the VN Shipyard for jobs only it can do. It is not good business to divert effort from this already heavily committed facility to do work that can be done in other places.











Hỏi: Các vị nói "dễ duy trì" như vậy có nghĩa thế nào?

Trả lời: Thí dụ tôi hãy nêu lên sự duy trì này là sự lựa máy 225 ma lực, Graymarine 6-71. Thuyền này có thể hoạt động rất khả quan với máy từ 100 tới 150 mã lực. Tuy nhiên, hiện nay máy Graymarine 6-71 đang được sử dụng nhiều hơn loại máy nào khác cho các thuyền của Hải Quân Việt Nam. Máy Graymarine có nhiều bộ phận thay thế hơn, nhiều dụng cụ hơn, và các thợ máy giỏi cho loại máy này ở các nơi khác cũng nhiều hơn là bất cứ cho loại máy nào khác được lựa chọn. Dùng máy Graymarine 6-71, không cần phải chi gần về toàn bộ bộ phận thay thế mới nữa, không cần phải mở lớp huấn luyện nữa, và cũng không cần các dụng cụ khác nữa cho hệ thống bảo trì. Một điều lợi khác nữa về sự lựa chọn máy Graymarine 6-71 (hơn hẳn các máy khác) là máy này làm tăng thêm khả năng kéo các thuyền khả nghi vào bến. Nếu không có khả năng này, thì sự kéo các thuyền khả nghi vào bến có thể tạo một vấn đề đáng chú ý.

Hỏi: Sao các vị nói rằng thuyền có thể hoạt động trội hơn' khi một người khác nói rằng sức nặng của thuyền có thể làm nhẹ bớt đi được hàng ngàn kí?

Trả lời: Đối với 1 thuyền của Hải Quân, sự hoạt động có nghĩa hơn là tốc độ. Sự hoạt động ở đây có nghĩa là sự hỗn hợp về tốc độ chạy bằng máy, tốc độ chạy bằng buồm, sự hải hành bằng máy, và khả năng chở hàng và thuyền viên. Chắc chắn là nếu người ta muốn đóng thuyền này chạy buồm được nhanh nhất, thì kiểu thuyền này phải đóng nhẹ đi có lẽ 20%. Nếu người ta muốn thuyền chạy bằng máy nhanh nhất, thì kiểu thuyền này phải giống như một thủy lôi hạm (PT boat). Nhiều điểm như các điểm này cần phải cứu xét, mà dường như điểm nọ mâu thuẫn với điểm kia, nên sự lựa chọn một kiểu mẫu cuối cùng là phải dung hòa và chú trọng tới các đặc điểm quan trọng nhất. Thuyền này có thể hoạt động khá khi chạy buồm, nhưng chỉ chạy buồm khi cần phải tiết kiệm nhiên liệu để hải hành trong các thời gian lâu hơn. Nếu chạy để chặn bắt một thuyền khả nghi, thì thuyền phải chạy bằng máy. Hình dáng vỏ thuyền và sự thiết trí máy khiến cho thuyền chạy nhanh hơn 10 hải lý, một lợi điểm nên bất cứ thuyền nào khác trong biển Nam-Hải hay Vịnh Thái Lan. Thế cân bằng và cỡ vỏ thuyền 'hơn hẳn' cho thuyền có khả năng chạy buồm thuyền và đủ vững chãi để hoạt động trong khi các thuyền khác đang tìm nơi khuất gió để trú ẩn.

Q: What do you mean when you say, "Easy to maintain"?

A: The best example of this is the selection of the Graymarine 6-71, 225 horsepower engine. This junk could operate very well on 100 to 150 horsepower, however, the Graymarine 6-71 is currently used in more surface craft of the VN Navy than any other engine. There are more spares available, more tools, and more good mechanics in more different places than for any other engine that might be selected. Using this engine it is not necessary to introduce a whole new set of spares, schools, and tools into the system. One other advantage of selection of this larger engine is that it gives the junk improved capability of towing suspect junks to port, which might otherwise present a problem.

Q: How can you say "superior performance" when anyone can tell the boat's weight could be decreased by several thousand pounds?

A: Performance in a military vessel means more than speed. Performance here means a combination of speed under power, speed under sail, general seaworthiness, and cargo and personnel carrying capability. Most assuredly if one wanted to build the fastest sailer this design should be lightened by perhaps 20%. If one wanted the fastest power craft, this design should be made like a PT boat. There are many considerations such as these that tend to contradict each other, so that the final design selection must be taken on balance, emphasizing those characteristics that are most important. This boat should perform well under sail, but only so that she can conserve fuel during extended periods at sea. If moving to apprehend a suspect vessel, she should travel under power. This hull form and engine combination are expected to move the boat faster than 10 knots, which gives her a comfortable edge on practically any junk in the South China Sea or the Gulf of Siam. The larger righting moment and "over-design" of the hull should give her good sea-keeping qualities and adequate strength to permit her to operate when other junks are seeking shelter or anchorage.

Hỏi: Tại sao chú ý tới việc các thủy thủ Việt Nam quen thuộc với thuyền này?

Trả lời: Hệ thống dây buồm của Tây phương đối với thủy thủ Việt Nam cũng xa lạ như hệ thống dây buồm thuyền Việt Nam đối với các thủy thủ Mỹ. Toàn thể hệ thống dây buồm đều khác nhau và cần tới kỹ thuật điều khiển cũng hoàn toàn khác nhau. Trong một vài điều kiện gió, một hải thuyền Việt Nam có thể chạy được rất vừa ý, thì hệ thống buồm của Tây Phương phải cuốn lại hoặc dựng một cánh buồm bão. Trong các điều kiện khác, hệ thống buồm của Tây Phương lại tối hơn. Điểm chính ở đây là số lớn các thủy thủ Việt Nam đã từng rất quen thuộc với hệ thống buồm của hải thuyền Việt Nam mà đối với họ hệ thống buồm của Tây Phương hoàn toàn lạ. Sự cách biệt trong việc huấn luyện cần thiết và sự điều hành thuyền đều rất lớn.

Hỏi: Tại sao lại lựa thuyền có đáy dẹt chạy chậm đó?

Trả lời: Thực ra, loại thuyền có đáy dẹt chạy chậm đó không chậm một chút nào cả. Thực vậy, nó có các nét tổng quát cần thiết giống như các nét của loại thuyền 'Star' là một trong các thuyền buồm đua chạy nhanh hơn hết. Người ta cũng phải cứu xét tới kỹ thuật đóng thuyền của các thợ chuyên môn đóng thuyền Việt Nam. Kỹ thuật cổ truyền này đã truyền từ đời nọ sang đời kia qua nhiều thế kỷ rồi. Hình dáng vỏ thuyền có các nét rất gọn gàng mà còn có thể đóng theo phương pháp Việt Nam không cần sử dụng tới các dụng cụ chạy bằng điện và các phương pháp 'quy ước'. Phương pháp đóng thuyền thông thường ở Việt Nam là đóng ván vỏ thuyền trước rồi đóng các hộ khung vào sau. Ngoài bề mặt, sự đóng như vậy dường như rất lạ, tuy nhiên người ta nhận thấy rằng các thợ chuyên môn khéo léo đóng thuyền Việt Nam có thể đóng các thuyền lớn tới chiều dài 60 hay 70 tấc Anh (18m hay 21m) vẫn theo đúng các đường nét đã định, miễn là vỏ thuyền phải là hình dáng mà họ có thể áp dụng kỹ thuật mà họ đã từng quen thuộc.

Q: Why all the concern about being familiar to the native seagoing population?

A: Western sailing rigs are as unfamiliar to Vietnamese as junk rigs are to Americans. The entire rig is different and requires completely different handling techniques. Under some breeze conditions where a junk might ride nicely, a western rig would have to be reefed or have a storm sail set. Under other conditions the western rig would be superior. The point here is that there are large numbers of people in Vietnam already intimately familiar with junk rigs, to whom a western rig would be completely strange. The difference in required training and boat performance is tremendous.

Q: Why was that slow, flat bottom hull picked?

A: Actually that "slow, flat bottomed hull" is not slow at all. In fact, it has essentially the same general lines as the "Star" class which is one of the faster racing sailboats. One must also consider the techniques used by the local builders who have passed their knowledge down from generation to generation for many centuries. This hull form has very clean lines, yet can be built in the local fashion where jolting, electric tools, and "conventional" methods are never used. The normal procedure here is to build up the planking, then install the frames later. On the surface, this seems most strange, however, one sees that the skilled Vietnamese boatbuilders can build large junks up to 60 or 70 feet in length following precisely the prescribed lines, provided the hull is of such a form that it is adaptable to the techniques with which they are familiar.

Hỏi: Tại làm sao lại dùng loại buồm 'vụng về' của thuyền Trung Hoa? Tại sao không dùng buồm cùng loại với buồm của du thuyền Hoa Kỳ?

Trả lời: Hệ thống buồm 'gọi là' buồm thuyền Trung Hoa có hiệu quả nhiều hơn là hình dáng của buồm. Hệ thống buồm này căn cứ vào một hệ thống hoàn toàn khác biệt mà các dây giữ cột buồm, cột buồm, dây buồm, và vườm có một sức căng khác biệt hẳn. Thực ra người ta phải định kiểu một hệ thống buồm này hay một hệ thống buồm khác tính từ lòng cốt thuyền trở lên, nhưng pha trộn cả hai hệ thống là một việc mà kết quả rất mỏng manh. Ngoài ra, hệ thống buồm của hải thuyền này quả thực rất hiệu lực. Đem so sánh hải thuyền này với một thuyền Tây phương, thì có thể hệ thống buồm của thuyền Tây Phương nhanh hơn trong cuộc đua, nhưng còn về sự dễ điều khiển bởi một số rất ít thủy thủ trong bất cứ điều kiện thời tiết nào, thì hệ thống buồm của hải thuyền này thực trội hơn trong hầu hết các phương diện. Có nhiều trường hợp mà các tuyền dài dưới 40 tấc Anh (dưới 12m) có hệ thống buồm như hải thuyền này đã đơn thường chạy qua Thái Bình Dương từ Nhật Bản sang Hoa Kỳ.

Q: Why use those clumsy "Chinese junk" sails? Why not use the same sort of sails American cruising yachts use?

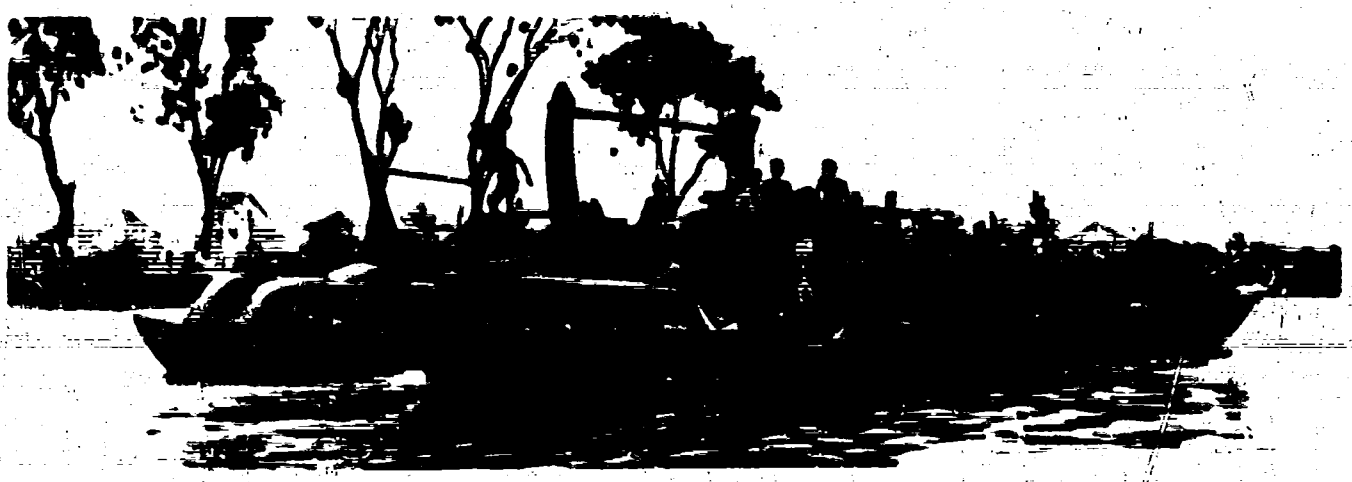
A: The so-called "Chinese junk" sail plan goes much deeper than the shape of the sails. That rig is based on a completely different system where stays, masts, shrouds, sheets, and sails take a strain differently. One must virtually design from the keel up for one sail plan or the other, but mixing them is a very risky business. Further, the "junk" rig is really very efficient. Probably boat for boat, a western rig is faster in a race, but for ease of handling by a small crew in any weather conditions, the junk rig is superior in almost every way. There are several cases where junk rigged boats of less than 40 feet were sailed single handed across the Pacific from Japan to the United States.



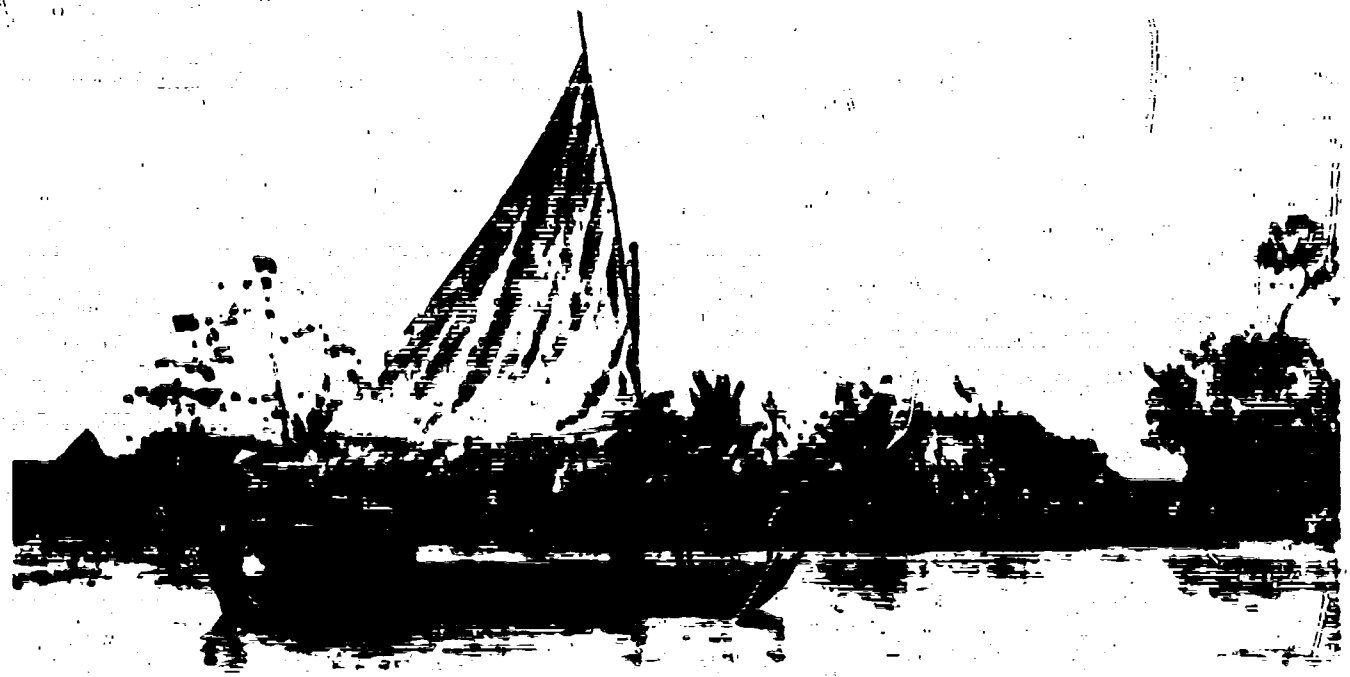
TYPICAL SAIGON RIVER CRAFT



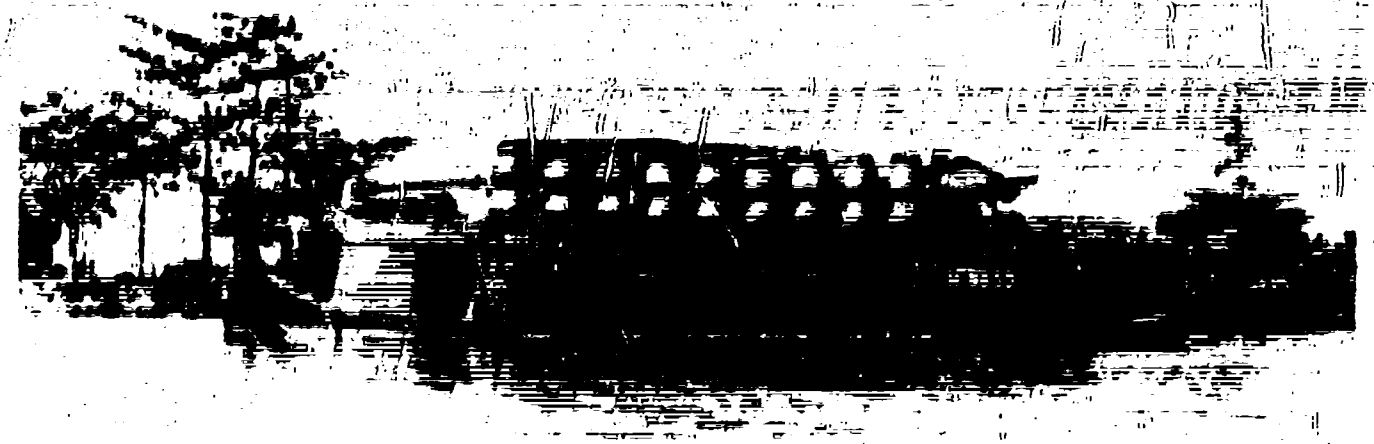






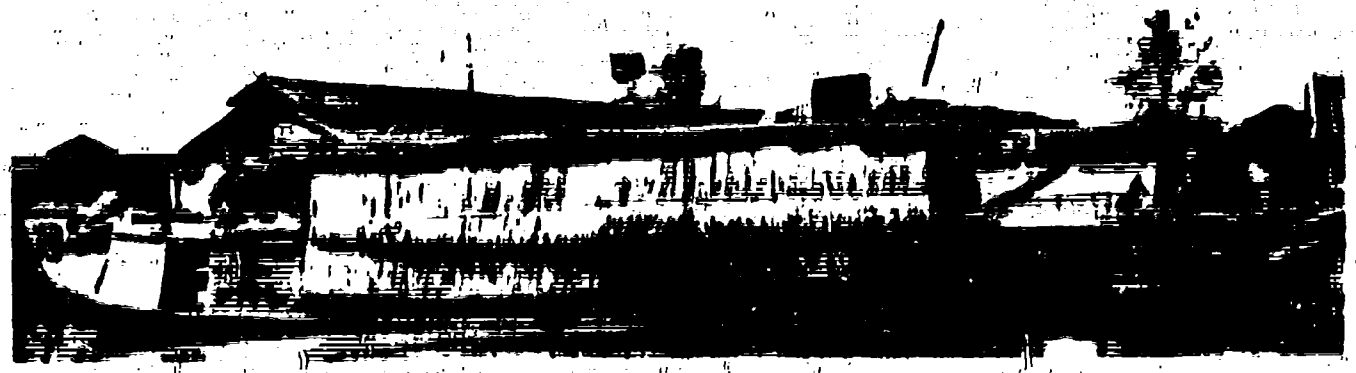


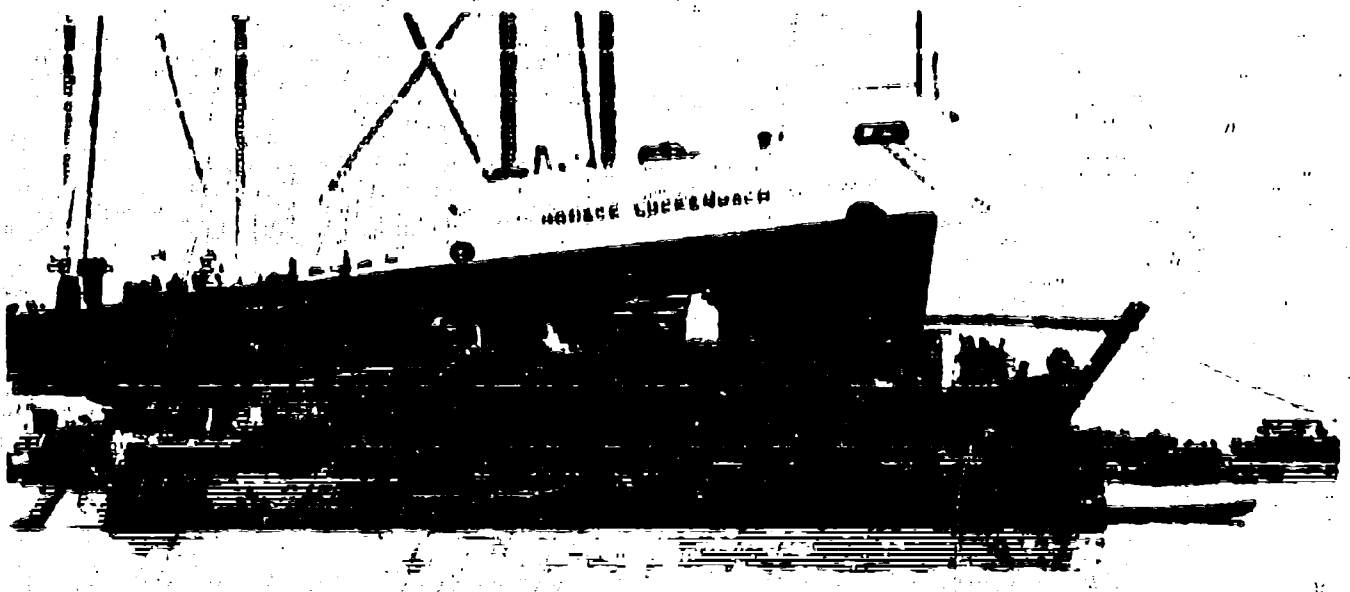








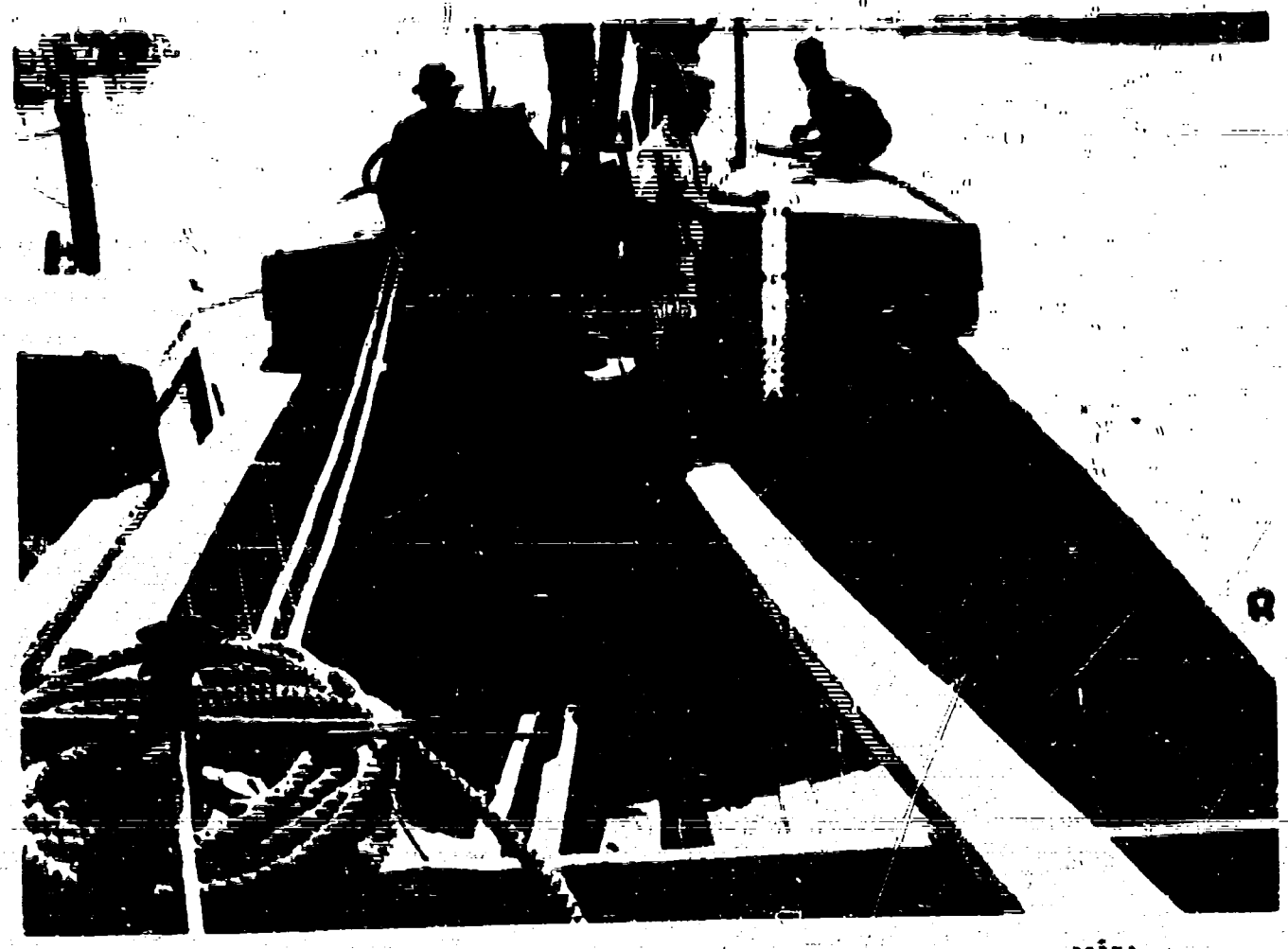






KİN





KİN