

NHÂN PHÁT HIỆN CẶP THUYỀN GỖ TRÊN LÒNG SÔNG DẦU CỎ (KỲ 2)

Thử giải mã kết cấu từng thuyền vừa khai quật

Trong lịch sử đã từng tồn tại thuyền ghép đôi do lòng thuyền hẹp dễ bị lật khi gặp sóng ngang. Thuyền hai lòng cũng được nhắc đến trong sử sách đời Lý nước ta. Ta thử khảo sát kỹ thuật dựng từng con thuyền trong cặp ghép đôi này. Thực trạng còn khá nguyên vẹn của cặp thuyền Hà Mãn (Thuận Thành, Bắc Ninh) và những hiểu biết từ kinh nghiệm nghiên cứu hàng chục thuyền độc mộc cổ, cho phép thỏa mãn bạn đọc về hiện tượng độc đáo này.

• TS NGUYỄN VIỆT

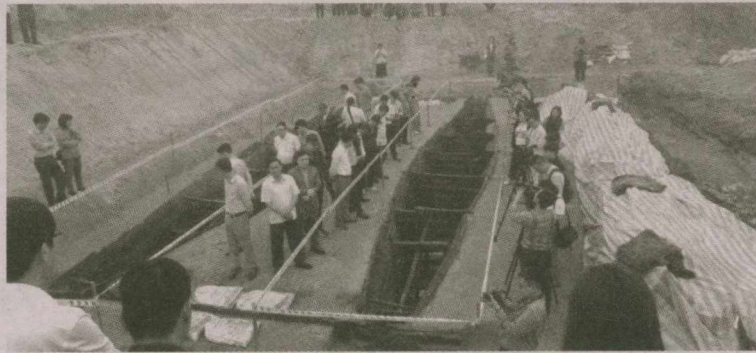
Sáng 26/3 vừa qua, tôi được mời tham quan và tham dự hội nghị “đầu bờ” tại hiện trường cuộc khai quật. Việc xác nhận hai con thuyền độc mộc như hai chị em sinh đôi có chiều dài trung bình 12 - 13 m, sâu lòng 40 - 50 cm, rộng ngang ở giữa trên 95 cm làm để cho mỗi con thuyền, đóng vai trò như cây xương sống của thuyền (long cốt) với hệ thống hiện đếm được là 8 hàng ván ghép mộng rộng mỗi ván 20 - 25cm đã tạo một lòng thuyền cao khoảng xấp xỉ 2m.

Nhìn từ trên cao xuống, hai thuyền đều nhau, dáng thuyền trông như hình lá tre, độ rộng nhất ở giữa tám ván trên cùng tới gần 2m. Hai đầu thuyền thắt lại rộng khoảng 60 - 70cm.

Để gia cố các ván ghép mạn thuyền, ngoài các mộng chốt hãm các tầng ván với nhau và với mạn thuyền độc mộc, đáy thuyền độc mộc có đèo hai bên mạn đối xứng các gờ hãm kiểu đặc trưng thuyền Đông Sơn để gài các thanh chắn ngang bên dưới cách nhau khoảng 60 cm. Cứ 4 vách ngăn như vậy lại dâng lên thành vách hở làm chỗ gông căng các ván mạn hai bên. Tổng số đếm được 5 hàng thanh ngang như vậy. Dây ngang hở, hai đầu đèo thành chốt mộng xuyên ván mạn lõi hẳn ra ngoài, được chốt hãm ở cả hai bên mặt trong, ngoài của ván mạn.

Đây không phải là vách ngăn thuyền kín để vừa tạo bền vững kết cấu, vừa để dễ khống chế dọt nước, tương tự như các “bulk” của thuyền vách ngăn sau này. Vách ngăn trên hai thuyền này chỉ để gia tăng kết cấu khi nâng cao ván mạn thuyền. Chúng không ghép kín mà để hở khoảng cách giữa các thanh với nhau. Đặc biệt ở hai đầu thuyền, các thanh ngang được thiết kế hợp lý nhằm tạo độ lượn mang yếu tố kỹ thuật và thẩm mỹ cao.

Đặc trưng Đông Sơn rõ nhất là ở kết cấu đáy thuyền độc mộc và kỹ thuật nâng ván mạn nhờ lỗ mộng chìm kết nối chắc bằng chốt liên kết và đinh hãm chốt (locked mortise and tenon joints). Các ván ghép mạn hai bên không có độ dài ổn định, ghép nối với nhau theo chiều dài bằng các vát chéo. Chiều dày và chiều rộng ván



Quang cảnh khách tham quan thực địa trong hội thảo “đầu bờ” ngày 26/3

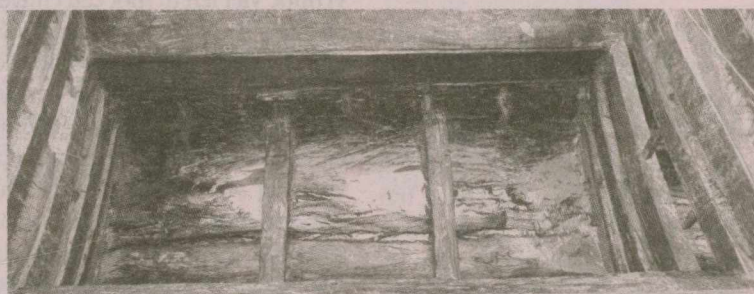


Kết cấu đầu thuyền với “ghế tựa” gắn vào phần đầu thuyền độc mộc, đáy kéo dài làm chỗ tựa đón các ván nâng mạn thuyền ở đầu hẹp thuyền. Thanh ngang giữa thuyền nối gia cố phần đầu thuyền với các thanh ngang lòng thuyền

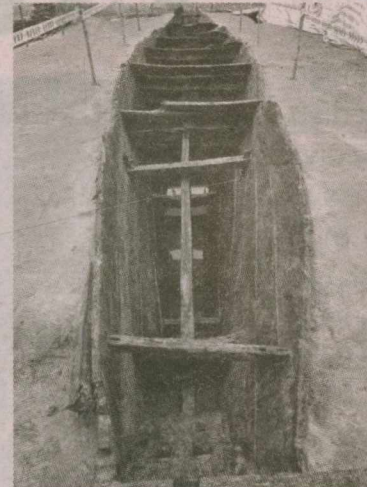
mạn mới cần ổn định, khoảng 5cm dày và 20 - 25cm rộng (đồng đều ở mỗi hàng). Để ván mạn “đính” với mạn thuyền độc mộc cũng như liên kết với nhau cả trên, dưới ván mạn là các lỗ mộng dài 6 - 7cm, rộng 1,5cm và sâu 6 - 7 cm. Đây cũng là kích thước của “lưỡi” mộng.

Khoảng cách các lỗ mộng tương đối đều nhau, khoảng 28 - 32cm. Khi ghép mạn, “lưỡi” mộng được đóng vào các lỗ mộng bên dưới rồi ghép các lỗ mộng bên trên vào. Cuối cùng khoan chốt đinh gỗ (hay tre già). Để tránh thấm nước, có nhựa vôi hà hay nhựa cây trộn cỏ, sợi trám kín khe tiếp giáp. Giúp cố định thành mạn, như đã

nói ở trên, các thanh ngang chốt xuyên qua các lỗ đục sẵn trên mỗi ván, chốt đinh hai bên gông cứng lại. Khoảng 2m dài mạn có một chốt. Hàng mạn nào cũng vậy.



Chi tiết một khoang với phần đáy là thuyền độc mộc có thanh ngang gia cố và vết chốt mộng nối với ván mạn đầu tiên. Các lỗ chốt mộng bằng gỗ tròn rất dễ quan sát ở hai rìa tiếp xúc. Vách chắn khoang ở hai bên có phần gỗ màu thẫm, khe hở màu sáng là trầm tích đất cát mà nhà khảo cổ để lại để tránh cho thanh gỗ bị gãy. Tại một khe đã lấy hết đất lộ ra các cây đũa bằng gỗ nhỏ hơn



Bên trong lòng của một con thuyền với 5 vách ngăn hở và một thanh đỡ ngang phối hợp với thanh đỡ dọc gia cố mũi thuyền. Các tấm ván trên cùng có nơi vẫn còn vết lỗ mộng, chứng tỏ phía trên còn có ván nâng khác nữa đã bị gạt mất từ trước

Đầu và đuôi thuyền là kỹ thuật phức tạp nhất cả trong kỹ thuật nâng mũi tương ứng với tiếp ghép các ván mạn khi thu vào.

Nhìn từ trên cao, ta thấy thuyền hình lá tre, tức căng ở giữa mà thu hơi nhọn ở hai đầu theo hình khí động học. Thuyền độc mộc làm để chỉ có chiều cao thân cây gỗ đường kính 95cm bặt còn 60cm, trong khi đón hệ mạn tới 8 tấm, cao thêm hơn 1,6m nữa. Chính vì vậy, trên phần đầu và đuôi đã được vát thẳng của thuyền đáy độc mộc, xuất hiện một tấm đỡ trông giống hình một chiếc ghế tựa không chân.

Phần đế ghế được chốt vào thuyền độ rộng khoảng 60 - 70cm, phần đế dài 80cm, phần lưng ngả dài khoảng 1,8m, được gắn vào đầu, đuôi thuyền độc mộc bằng bốn chốt gỗ lớn đường kính 6 - 8cm, tạo nền vững chắc cho độ ngả ra của phần tựa lưng “ghế” khoảng 45 độ. Chính chiếc “ghế ghép” này đã đón đỡ các đầu chụm của ván nâng đang thu lại ở 2 đầu, đuôi thuyền. Ở hai con thuyền Động Xá và CB6, CB11, chỗ ghép đầu mạn này chỉ là hai khắc đèo trực tiếp ở đầu, đuôi thuyền.

Để tám “tựa” đầu và đuôi thuyền chắc chắn, ngoài 4 chốt đinh gỗ to, còn một thanh giằng ở chính giữa trục thuyền. Thanh giằng này được chốt tựa một đầu ở thanh ngang đầu tiên. Tại đó có một trụ gỗ tựa vào các thanh ngang ở phía trong đón lấy và chốt chặt một đầu cây giằng. Đầu kia cây giằng gác lên một tấm đỡ rồi đâm xuyên qua chính giữa lưng “ghế tựa” được ghép vào đầu, đuôi thuyền và được chốt chặt ở cả trong lẫn ngoài, gông cứng “ghế tựa” đó. Nơi đây có thêm những thanh gỗ gia cố nứu “ghế tựa” chắc chắn hơn. Tất cả mọi kết cấu trên thuyền đều bằng gỗ, kể cả hàng trăm chốt đinh các cỡ nối mộng các mạn thuyền.

Các ván thuyền dùng để nâng mạn đều được tách đèo bằng chêm, riu chứ không có vết của xẻ. Chúng được chế tạo rất điều luyện, rộng khoảng 20 - 25cm, dày khoảng 5 - 6cm và dài có tám tới 6 - 8m. Chiều dài hiện đo được của thuyền ở phía trên vào khoảng 16 - 17cm, ván đều tám tập và chỗ thiếu được nối rất tinh tế. Khoảng cách giữa hai lỗ mộng trên mạn thuyền cũng như trên nơi tiếp giáp các mạn nâng khá đều nhau, dao động trong khoảng 28 - 32cm. Độ sâu và dài của lỗ mộng khoảng 6 - 8 cm, rộng 1,5cm áp khít với thanh chốt mộng dài khoảng 12 - 15cm, rộng 6 - 8cm, dày 1,4 - 1,5cm. Lỗ đinh rộng khoảng 1,2 - 1,5cm.

Dù tinh tế đến đâu thì giữa các khoang ghép thuyền vẫn có khe rò rỉ nước. Chất kết gắn chưa được nghiên cứu. Dựa trên các vật liệu còn lại trên ván và mạn thuyền 04ĐX-M01, CB6 và CB11, có thể thấy chúng gồm vôi hà hay nhựa thực vật như dân gian hiện dùng, cũng như được Lê Quý Đôn mô tả kỹ trong sách *Văn đài loại ngữ* của mình.

(Còn nữa)

Khởi động Giải thưởng Nhiếp ảnh Heritage - Hành trình di sản 2025

Ngày 31/3, Ban tổ chức Giải thưởng Nhiếp ảnh Heritage - Hành trình di sản đã phát động giải thưởng năm 2025. Đây là giải thưởng do tạp chí *Heritage* của Hãng hàng không Quốc gia Việt Nam (Vietnam Airlines) tổ chức thường niên, với sự đồng hành của Hội Nghệ sĩ nhiếp ảnh Việt Nam.

Sau 10 năm tổ chức, giải thưởng được giới nhiếp ảnh hưởng ứng rộng rãi, và đánh giá là một trong những giải có chất lượng chuyên môn cao; góp phần quảng bá thêm hình ảnh thiên nhiên, đất nước, con người, đặc biệt là các di sản vật thể và phi vật thể của Việt Nam.

Năm nay, tác giả dự thi có thể đăng ký ở 4 hạng mục theo chủ đề: Văn hóa - Di sản; Du lịch điểm đến - Phong cảnh; Phong cách sống - Chân dung con người; Kỹ thuật chụp đặc biệt (drone, macro, chụp ảnh dưới nước...).

Các tác phẩm dự thi là ảnh bộ có từ 8 - 12 ảnh (trong đó có tối thiểu một phương án ảnh bìa) kèm theo phần giới thiệu về chủ đề bộ ảnh (không quá 100 chữ) và chú thích từng ảnh (không quá 20 chữ). Mỗi tác giả được gửi tối đa 10 bộ ảnh cho tất cả các hạng mục dự thi. Mỗi bộ ảnh chỉ được dự thi cho một chủ đề.

Ngoài ra, ảnh dự thi không được chỉnh sửa làm sai sự thật trong quá trình xử lý hậu kỳ, không được tạo ra bằng trí tuệ nhân tạo (AI) và tuân thủ các yêu cầu về bản quyền. Các tác phẩm dự thi chưa đoạt giải của các cuộc thi ảnh đơn vị khác tổ chức. Các tác phẩm dự thi phải là các sáng tác mới trong vòng 3 năm gần nhất.

Cuộc thi bắt đầu từ ngày 1/4 đến hết 31/7. Các tác phẩm dự thi cần gửi trực tiếp tại website

<https://giaianh.heritagevietnamairlines.com>.

CÚC ĐƯỜNG