

Xung quanh phát hiện hai thuyền cổ “kỳ lạ” ở Bắc Ninh CÓ THỂ THUYỀN BỊ CHÁY NÊN... BỎ LẠI?

● Bài, ảnh: NGỌC TRUNG - LÂM SƠN

Thông tin chúng tôi vừa nhận được, nhóm khai quật đã phát lộ dấu tích vết cháy ở mạn thuyền cổ, từ đó tiếp tục đặt ra những kiến giải mới theo hướng vì sao thuyền bị bỏ lại trước khi bị vùi lấp sâu trong lòng sông?

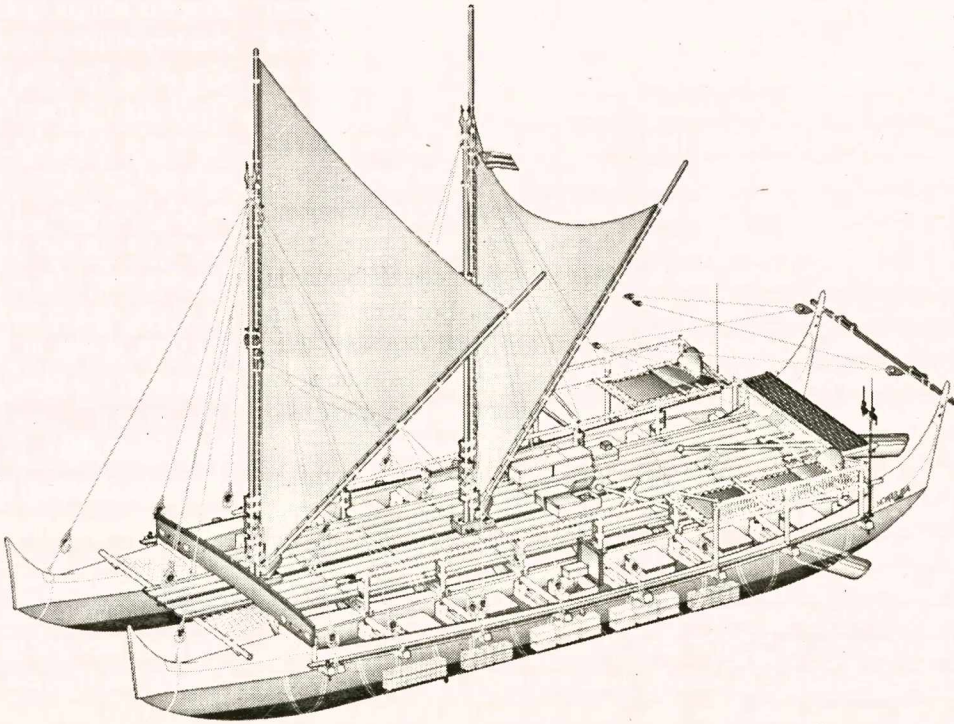
Cuối tuần qua, trong cuộc trao đổi độc quyền với Văn Hóa, PGS.TS Bùi Minh Trí, nguyên Viện trưởng Viện Nghiên cứu Kinh thành, đã có những chia sẻ về một số nhận định mang tính chuyên sâu, đồng thời hé lộ nhiều khía cạnh khoa học chưa từng công bố xoay quanh di tích khảo cổ vô cùng độc đáo này.

Thêm “chứng cứ” thuyền “song thân” bị bỏ lại chứ không phải bị đắm

Từ lòng sông Dâu cổ, một nhánh của hệ thống sông Thiên Đức (sông Đuống hiện nay), hai chiếc thuyền cổ với kết cấu “song thân” lần đầu tiên được phát lộ tại Việt Nam. Phát hiện này không chỉ gây chấn động trong giới khảo cổ mà còn khơi dậy những câu hỏi lớn về kỹ thuật đóng thuyền, giao thương đường thủy và sự hiện diện của người Việt cổ trong lịch sử hàng hải khu vực.

Chúng tôi tìm gặp PGS.TS Bùi Minh Trí khi giai đoạn khai quật khẩn cấp hai thuyền cổ tại phường Hà Mãn (thị xã Thuận Thành, Bắc Ninh) được gia hạn thời gian bởi nguồn ngọn dấu tích chưa có lời giải đáp. Trong phòng làm việc ngăn nắp tài liệu và bản vẽ khảo cổ, PGS.TS Bùi Minh Trí đã có những chia sẻ đầy tâm huyết và chiều sâu học thuật về phát hiện hiếm có này. “Đây là loại hình thuyền song thân đầu tiên được khai quật tại Việt Nam”, PGS Trí mở đầu với giọng đầy chắc chắn: “Tất cả những thuyền cổ từng tìm thấy trước đây ở Việt Nam đều là độc mộc hoặc thuyền đơn thân. Việc xuất hiện một cặp thuyền nối bằng hệ thống thanh dầm cố định, tạo thành một khối đồng nhất là điều chưa từng có trong khảo cổ học nước ta”. Theo ông, kiểu thuyền hai thân không xa lạ tại các đảo quốc ở châu Á - Thái Bình Dương, nơi cư dân bản địa sử dụng để vận chuyển hàng hóa nhẹ, di chuyển giữa các đảo, thậm chí là sinh hoạt trên biển. Nhưng sự hiện diện của loại hình này trên dòng sông cổ, vốn từng kết nối Luy Lâu với Thăng Long và các cảng ven biển phía Đông, lại mang một hàm ý lịch sử hoàn toàn khác: Một mắt xích giao thương bị “ẩn” trong sử liệu đã phần nào lộ diện.

Cặp thuyền dài hơn 16m, rộng 2,25m, sâu trên 2m; đáy là một thân cây gỗ lớn khoét rỗng, phía trên ghép ván bằng kỹ thuật mộng và chốt gỗ không dùng đinh kim loại. “Việc xác định rõ kết cấu song thân là vô cùng quan trọng” ông Trí nói và cho rằng, “nó không chỉ là hai thuyền nằm cạnh nhau mà có hệ thống dầm nối chặt, tạo ra một mặt sàn chung, nơi có thể từng đặt lầu, mái, buồm, hoặc phục vụ sinh hoạt”. Căn cứ kỹ thuật và hình dáng, các chuyên gia cơ học thủy lực cũng xác



Bản vẽ thuyền “song thân” sau khi được phục dựng, do PGS.TS Bùi Minh Trí cung cấp

nhận, nếu không có cấu trúc nổi bên trên, thuyền sẽ bị trôi dạt và không thể vận hành được. “Một cặp thuyền có chiều dài như vậy thì không thể dùng chèo tay. Chắc chắn phải có buồm và bánh lái để điều khiển”, ông Trí cho biết.

PGS.TS Bùi Minh Trí cũng chia sẻ thêm một chi tiết rất đáng lưu tâm, tại phần đuôi thuyền, TS Phạm Văn Triệu, người chủ trì khai quật, đã phát hiện một vết cháy hiện còn lưu trên gỗ. “Có thể phần kiến trúc thượng tầng từng bị cháy nên người xưa tháo dỡ phần trên rồi bỏ lại. Trong khe giữa hai thuyền còn thấy rõ lớp lá cây mục tự nhiên, điều này chứng tỏ thuyền bị bỏ lại chứ không bị đắm bắt ngờ.”

Không thể niên đại thời Đông Sơn

Một trong những tranh luận nổi bật thời gian qua là công năng của con thuyền, rằng thuyền này là thuyền thương mại, nghi lễ hay quân sự? Với PGS.TS Bùi Minh Trí, thuyền chiến là khả năng bị loại trừ đầu tiên. “Thuyền chiến phải gọn, nhanh và cơ động. Cấu trúc song thân công kênh không phù hợp cho tác chiến, đặc biệt là chiến thuật đánh nhanh, rút gọn như trận Bạch Đằng. Hơn nữa, suốt quá trình khai quật không phát hiện dấu vết vũ khí”, ông Trí nhấn mạnh.

Ngược lại, nếu nhìn vào trình độ kỹ thuật, quy mô đầu tư, loại gỗ quý được sử dụng, PGS.TS Bùi Minh Trí cho rằng, chủ nhân con thuyền phải thuộc về một tầng lớp có tiềm lực kinh tế hoặc nắm giữ quyền lực lớn. Có thể là một thương gia đi biển, một nhà chức sắc có địa vị, hoặc thậm chí là thuyền phục vụ nghi lễ của triều đình. Trong khoang thuyền, phát hiện ba mảnh gốm thô có thể là đáy

của một nồi đất nung. Một số ý kiến đã dựa vào những mảnh gốm này để đưa ra đoán định, thuyền có thể thuộc thời Đông Sơn. Tuy nhiên, PGS Bùi Minh Trí lại thận trọng khi đưa ra bác bỏ: “Các mảnh gốm này rất dễ bị cuốn vào lòng thuyền theo dòng nước hoặc trượt từ bờ. Không thể dùng nó để xác định niên đại thuyền. Trên thực tế, mảnh gốm ấy có thể có tuổi muộn hơn, có khả năng từ thời Đường hoặc Đinh”.

Việc xác định tuổi gỗ hiện đang được tiến hành bằng phương pháp C14 tại Viện Nghiên cứu Hạt nhân Đà Lạt và Trung tâm Hạt nhân TP.HCM. “Kỹ thuật đóng thuyền, đặc biệt là kỹ thuật mộng, đục ván ghép gỗ, chỉ xuất hiện và phát triển mạnh từ thế kỷ X trở đi. Nếu kết quả carbon cho thấy niên đại sớm hơn thì quả là một bất ngờ lớn”, ông Trí nói. Khi được hỏi về một ghi chép trong sử Việt, rằng thời nhà Lý từng có “thuyền hai đáy”, “thuyền hai lòng”, một khái niệm gần giống thuyền song thân, ông Trí đưa ra quan điểm: “Đó là dấu vết lịch sử hiếm hoi cho thấy người Việt thời Lý từng sử dụng loại thuyền này. Giờ đây, khảo cổ học đang bổ sung bằng chứng cho điều sử sách từng hé lộ”. Nếu được xác thực là thuyền nghi lễ hoặc vận tải xa thời Đại Việt, phát hiện này sẽ góp phần viết lại vai trò của Việt Nam trong lịch sử giao thương khu vực. “Chúng ta thường đọc trong sử sách rằng thuyền buôn từ Java, Thái Lan, Campuchia vào nước ta. Nhưng lại rất ít khi thấy ghi chép ngược lại, thuyền Việt ra biển lớn. Cặp thuyền này có thể là lát cắt để gọi mở điều đó”, PGS Bùi Minh Trí nhận định.

Đối với PGS Trí, điều khiến ông đặc biệt hào hứng không chỉ là tính độc bản của hiện vật mà còn là khả năng kết nối



“Hiện chúng tôi đang so sánh kết cấu thuyền cổ Bắc Ninh với các mẫu ở Indonesia, Malaysia, thậm chí Hawaii. Rất có thể, đây là một nhánh trong mạng lưới kỹ thuật hàng hải châu Á - Thái Bình Dương.” (PGS.TS BÙI MINH TRÍ)

khu vực mà nó mang theo. “Hiện chúng tôi đang so sánh kết cấu thuyền cổ Bắc Ninh với các mẫu ở Indonesia, Malaysia, thậm chí Hawaii. Rất có thể, đây là một nhánh trong mạng lưới kỹ thuật hàng hải châu Á - Thái Bình Dương”. Dù chưa thể xác định được nguồn gốc đầu tiên của loại thuyền này là từ đâu, nhưng theo ông, khảo cổ học Việt Nam đã góp thêm một viên gạch quan trọng vào bản đồ kỹ thuật đóng tàu cổ của khu vực. Nhìn xa hơn, ông tin rằng nếu xác định rõ nguồn gốc, niên đại và chức năng, con thuyền này sẽ trở thành di sản đặc biệt có khả năng góp phần định vị lại vị thế Việt Nam trong lịch sử hàng hải khu vực châu Á - Thái Bình Dương. Để kết luận, PGS.TS Bùi Minh Trí nói: “Muốn giải mã con thuyền, phải đặt nó vào bức tranh rộng lớn hơn. Khi đó, chúng ta sẽ thấy rõ Việt Nam không đứng ngoài lề các dòng chảy lịch sử khu vực, mà là một mắt xích quan trọng trong mạng lưới biển cổ đại phương Đông”. PGS Trí cũng cho rằng, nghiên cứu về thuyền song thân ở Bắc Ninh phải vượt khỏi giới hạn khảo cổ học đơn thuần: “Cần phối hợp cơ học thủy lực, vật lý vật liệu, lịch sử hàng hải, dân tộc học, nghệ thuật trang trí và cả bảo tồn học. Nghĩa là cần phải có sự vào cuộc liên ngành”. Ông khẳng định việc khai quật đi kèm bảo tồn tại chỗ là điều cấp thiết, vì chất liệu gỗ dễ hư hỏng khi tiếp xúc không khí sau hàng trăm năm chôn vùi.

Khép lại cuộc trao đổi, ông trầm ngâm nhìn mô hình phục dựng thuyền cổ trên bàn làm việc. “Đây không chỉ là một hiện vật khảo cổ. Đây là câu hỏi mở của lịch sử. Chúng ta không chỉ khai quật một con thuyền mà đang mở ra cả một vùng dữ liệu bị lãng quên về vị trí của người Việt trong thế giới giao thương hàng hải cổ đại”. ■