

Xung quanh phát hiện hai thuyền cổ “kỳ lạ” ở Bắc Ninh

XUẤT HIỆN MỘT GIẢ THUYẾT “GÂY SỐC”

● NGỌC TRUNG - LÂM SƠN

Giới khảo cổ học Việt Nam đã có một phát hiện hết sức quan trọng và bất ngờ khi khai quật được hai thuyền cổ với kích thước lớn chưa từng có tại Thuận Thành (Bắc Ninh). Sự kiện này đang gây xôn xao trong giới nghiên cứu không chỉ bởi kích cỡ mà còn bởi các yếu tố kỹ thuật độc đáo, mở ra những giả thuyết về khả năng giao lưu văn hóa và kỹ thuật đóng tàu với các nền văn minh xa xôi hơn khu vực Đông Nam Á thông thường.

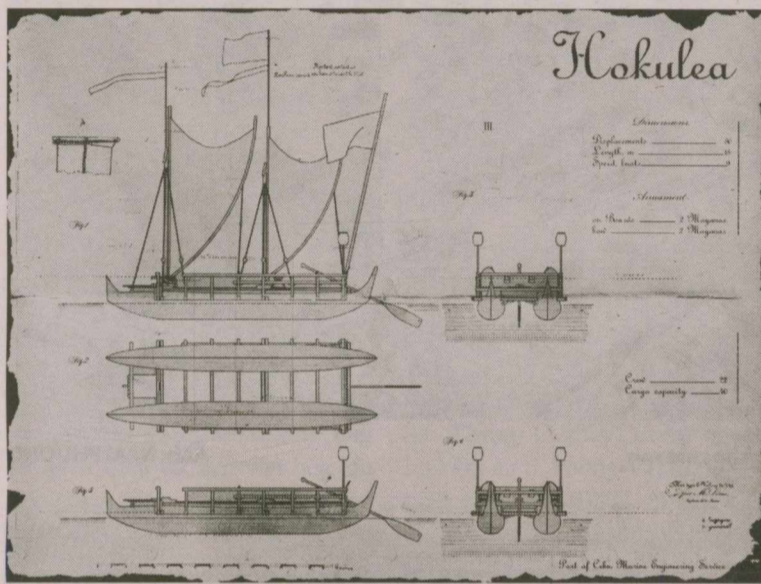
PGS.TS Bùi Minh Trí, chuyên gia khảo cổ trực tiếp nghiên cứu hiện vật cho biết, loại hình thuyền vừa phát hiện ở Thuận Thành có thể gọi là thuyền “song thân”, thể hiện rõ nét sự giao lưu kỹ thuật hàng hải quốc tế, đặc biệt là sự ảnh hưởng sâu sắc từ các nền văn hóa châu Á - Thái Bình Dương, vượt xa phạm vi Đông Nam Á. Việc phát hiện hai thuyền này đã khiến nhiều chuyên gia đánh giá lại những quan niệm trước đây về kỹ thuật hàng hải cổ đại tại Việt Nam.

Thuyền “song thân”, kỹ thuật và đặc điểm khác biệt

Ông Bùi Minh Trí cũng nhắc tới thuyền Hokule'a nổi tiếng của Hawaii như một trường hợp nghiên cứu tương đồng. Thuyền Hokule'a là một chiếc thuyền đôi truyền thống của người Hawaii. Đây là biểu tượng quan trọng trong việc phục hồi kỹ thuật điều hướng truyền thống Polynesia, sử dụng các yếu tố tự nhiên như sao, gió, và sóng biển để định hướng mà không cần thiết bị hiện đại.

Thuyền đã thực hiện nhiều hành trình xuyên Thái Bình Dương, góp phần lớn vào việc hiểu biết về kỹ thuật hàng hải cổ truyền của người Polynesia. Sự tương đồng về cấu trúc và kỹ thuật giữa hai thuyền này càng củng cố thêm giả thuyết về sự liên hệ và ảnh hưởng văn hóa quốc tế trong lịch sử hàng hải cổ đại. Theo phân tích của PGS.TS Bùi Minh Trí, niên đại của những thuyền này được xác định khá rõ ràng, nằm trong khoảng thế kỷ XI đến XIV. Nhiều chuyên gia khẳng định rằng, với cấu tạo kỹ thuật và những vật liệu được sử dụng, chiếc thuyền không thể được chế tạo sớm hơn thời Đường (thế kỷ X) và cũng không thể muộn hơn thời Minh (thế kỷ XV). Đây là giai đoạn lịch sử có nhiều biến động về thương mại và giao lưu văn hóa hàng hải, tạo điều kiện thuận lợi để công nghệ chế tạo tàu thuyền được phát triển mạnh mẽ.

Một trong những điểm nổi bật nhất khiến nhiều chuyên gia, nhà nghiên cứu phải chú ý chính là việc



Mẫu hình thuyền song thân Hokule'a nổi tiếng của Hawaii

thuyền chỉ sử dụng loại đinh bằng gỗ (đinh chốt) thay vì kim loại, phù hợp với kỹ thuật đóng tàu thuyền phổ biến trước thế kỷ XV. Điều này không chỉ thể hiện sự tinh xảo trong kỹ thuật chế tác mà còn cho thấy khả năng sáng tạo và thích nghi của người Việt cổ với điều kiện vật liệu sẵn có tại địa phương. Kỹ thuật đóng thuyền với những thanh gỗ chắc chắn kết nối hai thân song song đã giúp thuyền có khả năng di chuyển ổn định trên mặt nước, phù hợp với việc di chuyển từ sông ra biển, hoặc phục vụ các tuyến đường thủy quan trọng vào thời kỳ đó. Để cập sâu hơn, PGS.TS Bùi Minh Trí cũng cho biết, thiết kế của thuyền với mặt sàn rộng và cánh buồm lớn đặt ở trung tâm đã tạo ra một không gian lý tưởng cho việc vận hành và có thể là sinh hoạt dài ngày.

Ông Bùi Minh Trí đặt giả thuyết rằng, rất có thể chiếc thuyền này không chỉ dùng để trung chuyển hàng hóa nhẹ mà còn có thể đóng vai trò như một du thuyền sang trọng dành cho giới quý tộc hoặc hoàng gia thời kỳ phong kiến Việt Nam. Thời Lý từng có ghi chép về những con thuyền lớn chở cả đoàn triều đình, thậm chí có cả bếp núc và không gian nghỉ ngơi, phục vụ những chuyến đi xa của triều đình.

Thuyền cổ là... “phao” chịu lực?

Tuy nhiên, giả thuyết về việc chiếc thuyền là một thuyền hoàng gia cần có đánh giá thận trọng. Nhà nghiên cứu Đỗ Thái Bình,

Phó Chủ tịch Hội Công nghiệp Tàu thủy Việt Nam, với kinh nghiệm lâu năm trong lĩnh vực nghiên cứu tàu cổ và là tác giả của nhiều công trình nổi tiếng về tàu thuyền Việt Nam, nhấn mạnh rằng, hiện tại, chưa có đủ cơ sở khoa học để kết luận thuyền mang yếu tố hoàng gia. Trong cuộc trao đổi gần đây, ông Bình lý giải rằng, phần thân thuyền được khai quật thực chất chỉ là phần “phao” hay phần chịu lực tốt nhất. Các cấu trúc trên thượng tầng như khoang sinh hoạt, phòng ngủ hay nhà bếp có thể đã được làm từ những vật liệu dễ hỏng như tre, gỗ mỏng, khiến chúng dễ dàng bị hủy hoại hoàn toàn theo thời gian.

Theo ông Đỗ Thái Bình, để có thể khẳng định rõ ràng về chức năng cụ thể của hai thuyền cổ ở Thuận Thành, các nhà khảo cổ sẽ cần tìm thấy thêm các hiện vật hoặc dấu tích cụ thể từ phần thượng tầng. Những hiện vật này, dù nhỏ bé, cũng có thể cung cấp bằng chứng quan trọng giúp làm rõ liệu thuyền chỉ đơn thuần là một phương tiện giao thông bình thường, hay thực sự là một biểu tượng cho quyền lực, giàu sang và vị thế đặc biệt trong xã hội phong kiến Việt Nam. Ông Bình cũng cho biết thêm, trước đây, người xưa thường khai thác cây lớn trong rừng, có đường kính từ 1m đến 1,5m, cao trên 10m, để làm thuyền. Khi kim loại còn hiếm, người ta chủ yếu dùng riu đá và kỹ thuật đốt lửa để đẽo rỗng lòng thân cây, tạo thành thuyền độc



Hình ảnh thực tế thuyền Hokule'a

Ông Bùi Minh Trí đặt giả thuyết rằng, rất có thể chiếc thuyền này không chỉ dùng để trung chuyển hàng hóa nhẹ mà còn có thể đóng vai trò như một du thuyền sang trọng dành cho giới quý tộc hoặc hoàng gia thời kỳ phong kiến Việt Nam. Thời Lý từng có ghi chép về những con thuyền lớn chở cả đoàn triều đình, thậm chí có cả bếp núc và không gian nghỉ ngơi, phục vụ những chuyến đi xa của triều đình.

mộc. Sau đó, họ ghép thêm ván lên hai bên thân độc mộc, thường chỉ 2-3 dài ván mỗi mạn thuyền. Các ván này rất dày và thường được làm mềm bằng cách đốt lửa để dễ uốn cong theo ý muốn.

Ông Bình cũng nhấn mạnh: Hai thuyền cổ ở Thuận Thành (Bắc Ninh) vừa phát hiện có nhiều điểm tương đồng với kỹ thuật đóng thuyền truyền thống Đông Nam Á, nơi người ta thường dùng kỹ thuật đục mộng và chốt thay vì dùng đinh kim loại như ảnh hưởng của phương Bắc (Trung Quốc). Đây là đặc điểm nổi bật cho thấy sự ảnh hưởng rõ rệt từ các nền văn hóa Indonesia, Philippines... trong kỹ thuật đóng tàu cổ Việt Nam. Đặc biệt hơn, nếu các thuyền độc mộc thông thường chỉ ghép thêm từ 2 đến 3 dài ván mỗi mạn, thì chiếc thuyền cổ Bắc Ninh có tới 8 dài ván mỗi bên, tạo độ sâu đáng kinh ngạc khoảng 1,8m. Kích thước lớn này khiến con thuyền trở nên rất đặc biệt và chưa từng có tiền lệ. Một chi tiết độc đáo khác là tại mũi và đuôi thuyền có những cụm gia cường đặc biệt, nổi lên như bốn cái chén lớn. Các cụm gia cường này được liên kết bằng các “ván bưng”, có vai trò như khung xương nối các dài ván hai bên mạn thuyền lại với nhau,

đồng thời gắn chặt xuống đáy là thân độc mộc. Các chốt lớn xuyên thẳng từ ván bưng xuống thân thuyền độc mộc tạo thành một cấu trúc vô cùng chắc chắn và tinh vi. Theo các chuyên gia, đây là chi tiết kỹ thuật đặc sắc, chưa từng thấy ở bất kỳ chiếc thuyền độc mộc cổ nào trước đây.

Dù vẫn còn nhiều câu hỏi chưa được giải đáp, việc phát hiện thuyền cổ tại Bắc Ninh vẫn là một bước tiến lớn trong việc nghiên cứu lịch sử hàng hải Việt Nam. Khám phá này không chỉ mở ra góc nhìn mới về khả năng chế tạo tàu thuyền của người Việt cổ mà còn là một minh chứng sống động về mối quan hệ thương mại và giao lưu văn hóa, kỹ thuật giữa Việt Nam và các nước trong khu vực châu Á - Thái Bình Dương. Hiện tại, các nghiên cứu chuyên sâu vẫn đang được tiến hành và giới khảo cổ Việt Nam vẫn đang tích cực tìm kiếm thêm các hiện vật và chứng cứ khác để giải mã hoàn toàn bí ẩn về thuyền cổ Bắc Ninh. Sự kiện này hứa hẹn sẽ làm sáng tỏ thêm những trang sử thú vị và đầy hấp dẫn trong lịch sử hàng hải và giao lưu quốc tế của Việt Nam, khẳng định thêm tầm quan trọng của di sản khảo cổ này đối với lịch sử và văn hóa dân tộc. ■