Từ thành công vượt biển Thái Bình Dương bằng bè mảng nhìn lại truyền thống hàng hải của người Việt xưa

Lê Thành Ý(*)

Tóm tắt: *Với những kết quả nghiên cứu và di vật hiện còn, nhiều nhà phân tích cho rằng, nền văn minh Đông Nam Á và châu Mỹ có nhiều nét tương đồng. Có không ít giả thuyết rằng từ hàng nghìn năm trước công nguyên cư dân Đông Nam Á đã có nhiều chuyến vượt biển thành công giữa 2 bờ Thái Bình Dương rộng lớn. Nhằm làm rõ nhận định này, Tim Severin - nhà thám hiểm, nhà sử học, nhà văn người Ireland đã tìm nơi thử nghiệm vượt biển bằng bè mảng nhưng không thành. Năm 1991, ông đã đến Sầm Sơn (Thanh Hóa, Việt Nam) tổ chức đóng bè tre và tiến hành một hải trình dài trên biển. Sau 6 tháng lênh đênh trên Thái Bình Dương bằng chiếc bè mảng nhỏ, đoàn thám hiểm đã vượt qua hơn 5.500 hải lý an toàn. Từ thành công này, tính ưu việt của phương tiện đơn sơ mà nhiều thế hệ ngư dân Việt Nam từng sử dụng đã được thể hiện rõ; đồng thời truyền thống hàng hải độc đáo của người Việt xưa cũng đã được khẳng định.*

Từ khóa: Biển Đông, Thái Bình Dương, Vịnh Bắc bộ, Hàng hải, Chủ quyền, Khảo cổ

Bè mảng Sầm Sơn trong hành trình vượt Thái Bình Dương

Năm 1991, một nhóm thám hiểm đứng đầu là Tim Severin (người Ireland) đã đến Sầm Sơn; họ lên rừng, xuống biển nghiên cứu, tìm hiểu về nghề đi biển bằng bè mảng. Nhận thấy Thanh Hóa là nơi có nguồn nguyên liệu tre luồng phong phú, phù hợp với yêu cầu bè mảng, Tim Severin đã chọn Sầm Sơn làm nơi bắt đầu thực hiện chuyến thám hiểm.

Sau các thử nghiệm thăm dò với mô hình bè tre để chạy thử kiểm định sức chịu sóng, gió, tháng 9/1992 nhóm thám hiểm bằng bè mảng bắt đầu thực hiện "dự án" vượt Thái Bình Dương.

Với 6 tháng chuẩn bị, nhóm sử dụng khoảng 500 cây luồng, kết nối bằng những sợi mây với tổng chiều dài hơn 100 km, qua bàn tay khéo léo của những người thợ lành nghề, chiếc mảng vượt biển hoàn thành có kích thước dài 20 m, rộng 6 m và cao 1 m. Mảng gồm 4 lớp luồng, giữa mỗi lớp ken gỗ, được buộc bằng hàng ngàn mối lạt mây, không dùng bất kỳ một chiếc đinh sắt hay sợi dây nilon nào. Trong căn lều tranh, tre, nứa lá, những người vượt

(*) TS., Hội Khoa học Phát triển Nông thôn Việt Nam.

biển trang bị thêm thiết bị cứu sinh, phương tiện liên lạc hiện đại và hệ thống điện sử dụng năng lượng mặt trời. Riêng những cánh buồm được đặt làm tại xã Hà Nam (huyện Yên Hưng, Quảng Ninh) - nơi nổi tiếng với nghề thuyền buồm và chế tạo những cánh buồm lớn. Sau lễ hạ thủy tại Đền Độc Cước vào tháng 3/1993, mảng được kéo ra Quảng Ninh để lắp cánh buồm rộng 75 m^2 (Đỗ Thái Bình, 2012; Duy Tuyên, 2014).

Bè tre chuẩn bị vượt Thái Bình Dương
(ảnh tư liệu của Tim Severin)

Tháng 4/1993, mảng được đưa lên tàu chở sang Hong Kong. Một tháng sau đó, mảng khởi hành từ Hong Kong mang hai quốc kỳ Việt Nam và Ireland hướng tới vùng biển San Francisco, miền Tây nước Mỹ. Đoàn thám hiểm gồm 5 thành viên, ngoài Tim Severin còn có 1 bác sĩ, 2 vận động viên du thuyền và một người Việt tên Lường Viết Lợi. Sau 6 tháng hành trình, vượt trên 5.500 hải lý (85% khoảng cách giữa châu Á và châu Mỹ), trải qua nhiều khó khăn nghiệt ngã, bị dòng hải lưu Kuroshio cuốn trôi, hai lần gặp cướp biển, nhiều nguy cơ va chạm lúc gặp tàu hoặc có giông bão lớn..., đoàn đã đến được hải phận gần bờ biển California, Mỹ (Đỗ Thái Bình, 2012).

Bè mảng Sầm Sơn trên biển Thái Bình Dương
(ảnh: Đỗ Thái Bình)

Trong "*Hành trình băng ngang Thái Bình Dương bằng tre luồng*", Tim Severin đã ghi chép chi tiết về cuộc thám hiểm. Ông kể lại những chuyện như săn cá mập, cá voi, dùng cung và lao bắt cá, phơi cá khô ăn dần…; đặc biệt phải kể đến sự chịu đựng bền bỉ, dẻo dai chứng tỏ sức sống mãnh liệt của bè mảng được làm bằng tre luồng trước giông, bão, gió to, sóng lớn.

Chiếc mảng vượt Thái Bình Dương chế tạo theo mẫu dân gian được cải tiến nhờ khoa học hiện đại mà người thiết kế là kỹ sư người Anh Colin Mudie - người rất nể trọng các dân tộc bản địa từng phát triển phương tiện hàng hải theo sự tiến hóa nhiều thiên niên kỷ. Severin và Colin Mudie đã tiến hành công việc một cách cẩn trọng với sự tham gia sáng tạo của những người thợ làm mảng Sầm Sơn.

Sự kiện vượt đại dương thành công bằng bè mảng với những cánh buồm đã làm rõ tầm quan trọng của thuyền bè truyền thống. PGS. Trịnh Sinh nhận xét, chuyến vượt biển này đã bổ sung tư

liệu phong phú cho các tài liệu khảo cổ học. Người Việt xưa đã từng mang trống đồng đi muôn nơi theo dọc bờ biển Đông Nam Á và Thái Bình Dương chỉ bằng bè mảng. Với lợi thế biển và nghề đóng bè truyền thống, Sầm Sơn xứ Thanh sẽ trở nên hấp dẫn hơn đối với du khách nếu khôi phục lại được nghề này để phục vụ tham quan du lịch dọc theo bờ biển hoặc ra những đảo xa (Trịnh Sinh, 2012).

Công nghệ thuyền bè ở vùng khai nguyên hàng hải biển Đông

Vùng Đông Nam Á, biển Đông và vịnh Bắc bộ là nơi trải qua nhiều biến động địa lý nhân văn và chịu ảnh hưởng sâu sắc của nước biển dâng. Những thay đổi địa lý không chỉ làm biến đổi môi trường sinh thái trên mặt đất, dưới đáy biển mà còn tác động rộng lớn đối với văn minh nông, ngư nghiệp cùng ngành hàng hải thời tiền sử. 18.000 năm trước diện tích biển Đông chỉ bằng 1/2 ngày nay; cư dân vùng duyên hải khi đó chỉ sống bằng thu lượm tôm, cá, sò, ốc...

Dựa trên kiến thức di truyền, nhân chủng, thần thoại, văn học dân gian, ngôn ngữ, hải dương và khảo cổ học, bác sĩ Stephen Oppenheimer (người Anh) cho rằng, nhiều người đã phải di tản khỏi vùng duyên hải phương Đông vì lụt lội. Những người tị nạn này đã từng vun đắp nền văn minh vĩ đại ở phương Tây. Trong nghiên cứu sự hình thành văn hóa hàng hải của Việt Nam và Đông Nam Á, các nhà khoa học đã tìm ra sắc thái đặc thù khác hẳn so với văn hóa lục địa Trung Hoa và nhấn mạnh, một số lượng lớn người dân Đông Nam Á khởi sự cuộc sống ở duyên hải. Khi nước biển dâng, họ hội nhập với cư dân vùng cao; rồi sau này lại trở về đồng bằng gần biển, tiếp tục phát triển nghề hàng hải (Vũ Hữu San, 1999).

Khác với nhiều nơi trên thế giới, biển Đông và vùng phụ cận có những đợt gió mùa đổi chiều trong năm, tạo thuận lợi cho phát triển nông nghiệp, ngư nghiệp và nghề hàng hải với hải hành viễn duyên tiện lợi cả đi lẫn về. Địa kinh tế giúp hàng hải phát triển, kéo theo đó là mở mang trao đổi hàng hóa, nâng cao kỹ thuật chế tạo và các phương tiện giao thương (Carl Sauer, 1952).

Vào giai đoạn hậu băng tan, khi nước biển dâng đạt gần mức độ ngày nay, nhiều nhóm người sống trên các hải đảo di chuyển và liên lạc với nhau chủ yếu bằng thuyền bè. Những trở ngại trên biển đã thúc đẩy họ phát minh ra những cánh buồm, bánh lái, thuyền nhiều thân và những bộ phận điều khiển khác nhằm đảm bảo hải hành an toàn, tránh bị đẩy ra khơi xa (Malcom F. Farmer, 1969).

Nghiên cứu địa hình đáy biển, William Meacham cũng đã chỉ ra rằng, do nước biển dâng, bè tre đã xuất hiện như một phương tiện di chuyển chủ yếu từ trên 14.000 năm trước (William Meacham, 1984). Đi tìm nguồn gốc thuyền bè, Malcolm F. Farmer nhận xét, vịnh Bắc bộ là nơi có nhiều bằng chứng liên quan giữa bè cổ với thuyền độc mộc và ghe thuyền có kết cấu sườn và khung sau này. Ông cho rằng, chính trên các loại bè này người ta đã phát minh ra cánh buồm và *bè có trang bị buồm là phương tiện viễn duyên đầu tiên của nhân loại* (Malcom F. Farmer, 1969).

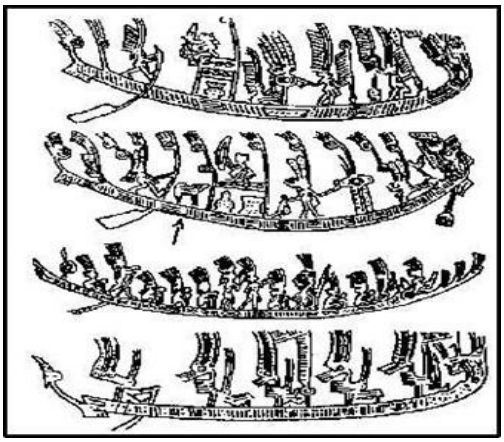
Từ hình thuyền trên trống đồng Đông Sơn, các nhà nghiên cứu đã nhận ra tiền thân của những cây xiếm. Trên hình con thuyền không người chèo, cả đuôi lẫn mũi đều có những bộ phận đua ra như mảnh ván nhằm chống sức dạt. Tổng hợp tác dụng của nước trên các trang cụ này giúp thuyền giữ được hướng

đi ổn định, nhờ đó có thể chạy thẳng. Bè mảng ở Bắc và Trung Việt Nam có 3 đến 4 cây xiếm, thuyền buồm tiêu biểu ngày nay có bánh lái cùng cây xiếm đặt trong hai lỗ khoét ở cả mũi lẫn lái. Loại xiếm này không choán chỗ mà tỏ ra rất hữu hiệu trong vận chuyển. Cũng như bánh lái, tầm sâu của xiếm có thể điều chỉnh được dễ dàng nên thuyền có thể đi vào được nơi nông cạn. Cho đến nay, những nét khắc chìm trên trống đồng Đông Sơn vẫn là chứng tích cổ nhất về lái và xiếm trên bè mảng, ghe thuyền.

Nhiều nhà nghiên cứu hàng hải Âu Mỹ cho rằng, bờ biển Việt Nam, đặc biệt vùng vịnh Bắc bộ là nơi quy tụ nhiều kiểu ghe thuyền phong phú hàng đầu thế giới. Trình độ kỹ thuật cao ngay từ thời cổ và sự phát triển hàng hải trước khi mở mang nông nghiệp có thể là nhân tố giúp nhận ra mối liên hệ văn hóa giữa bờ biển Á Đông với châu Mỹ, trong đó văn hóa Đông Sơn nổi lên đậm nét (Robert Heine Geldern, 1972). Những chuyến vượt đại dương thành công và kinh nghiệm ghe thuyền Việt thời cổ đang thu hút sự quan tâm rộng rãi của các nhà hàng hải trên thế giới.

Lần tìm những mốc cơ bản về hàng hải cổ, giới nghiên cứu đã phát hiện nhiều dấu tích còn ghi trên các trống đồng. Khác với người Hán sống trên thượng nguồn sông Hoàng ở cách xa biển, người Việt cổ sinh tụ ở vùng duyên hải gắn với sông, biển. Ngành khảo cổ học Trung Hoa phát triển từ rất sớm (vào thời nhà Tống), nhưng chưa quan tâm đến trống đồng, mà có ý kiến còn cho rằng chưa văn minh, ít có giá trị tư liệu (Viện Khảo cổ học, 1987).

Trên trống đồng Việt Nam, các nhà phân tích nhận thấy, những nét chạm trổ và hoạ hình đều toát lên giá trị lịch sử to lớn của ngành hàng hải. Thủy quân triều đại các vua Hùng đã được diễn tả rõ ràng với những chiến thuyền lớn có bánh lái, chiến thuyền đi biển nhờ những cánh buồm có vũ khí tầm xa, tầm trung và cận chiến. Kết cấu chiến thuyền để lại trên trống đồng cũng rất đa dạng với thuyền lầu cao dùng như pháo tháp, thuyền thân cong chạy tốc độ cao, thuyền mũi thấp để quân đổ bộ dễ dàng.



Các loại chiến thuyền thời Hùng Vương

Phân tích sự phát triển kỹ thuật hàng hải cổ đại cho thấy, nhân loại đã bắt đầu từ việc dùng những khúc cây nổi làm bè tiến tới đóng ghe thuyền, sáng tạo cánh buồm, cải tiến để chuyển hướng đi; lắp thêm các công cụ như bánh lái; kết hợp giữa buồm, lái và lưỡi xiếm để điều khiển thuyền di chuyển theo hướng định ra mà không cần người lái.

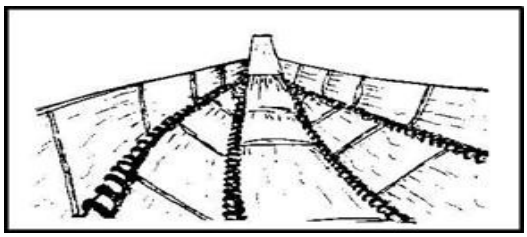
Giới nghiên cứu nhận xét, người Việt đã đi tiên phong về kiến trúc ghe thuyền cổ ở Đông Nam Á. Những mốc bứt phá quan trọng nhất đã diễn ra ở biển Đông với nôi phát triển là vịnh Bắc bộ. Kết cấu ghe thuyền Việt Nam có thể được hình thành theo trình tự: từ dùng thân cây tự nổi, người xưa đã sử dụng nhiều cây đóng thành bè. Bè mảng với việc kết hợp nhiều thân cây tự nổi tạo khả năng ổn định cao khi di chuyển trên sông nước. Điều này được giải thích

là nhờ vào moment cân bằng gia tăng theo bội số của số thân cây.

Vận dụng sức nổi bè mảng, người Việt đã đóng ghe thuyền với chủng loại đa dạng, từ thuyền độc mộc, thuyền nhiều thân cho đến những ghe bầu với những khoang kín nước nhằm gia tăng độ an toàn. Sau bè mảng, ghe thuyền, người Việt cũng là chủ nhân sáng tạo cánh buồm sử dụng cả 2 phía (fore and aft lugsail), giúp thuyền đi chếch được theo hướng gió. Trang cụ kiểu bánh lái và những lưỡi xiếm gắn với thuyền thời Hùng Vương cũng được khắc trên trống đồng Đông Sơn. Từ thời ấy, người Việt đã biết cách điều chỉnh độ sâu hành trình trên những địa hình sông nước khác nhau. Đến nay, những công cụ kiểu này còn được sử dụng ở Thái Bình, suốt dọc bờ biển miền Trung và trên những ghe bàu, ghe nang trong cả nước. Có lẽ từ nguyên lý của những trang cụ này, Tim Severin cùng nhóm thám hiểm đã vượt biển thành công bằng bè mảng Sầm Sơn.

Theo các nhà phân tích, đặc điểm quan trọng của kiến trúc tàu bè cổ Việt Nam là sự mềm dẻo. Françoise Aubaile Sallenave cho rằng, 2 đặc điểm tiên quyết cấu trúc ghe thuyền là sự nhẹ nhàng và sức chịu đựng cao. Trong khi kỹ thuật phương Tây cố gắng cải tiến sao cho sườn và vỏ tàu được cứng hơn thì người Việt từ nhiều ngàn năm trước đã có truyền thống đóng tàu mềm dẻo. Cấu trúc cứng cáp đòi hỏi vật liệu phải nặng, quán tính gia tăng và thuyền dễ bể vỡ vì sóng, gió. Ngược lại, thuyền bè nhẹ và mềm dẻo thì lực tác động sóng nước lại được phân phối đều trên toàn thân, tạo khả năng chịu đựng cao giúp sử dụng thuyền lâu bền (Françoise Aubaile Sallenave, 1987).

Người Việt đã phát triển nhiều loại thuyền không có cả khung hay sườn mà chỉ đơn giản là kết những mảnh ván gỗ bằng dây bên trong nên phía ngoài vỏ thuyền vẫn phẳng phiu. Nhiều du khách châu Âu trong thế kỷ XVII-XVIII từng đề cập đến loại thuyền chạy biển hay cận duyên của Việt Nam làm bằng ván khâu, có khả năng chuyên chở tới 150 tấn hàng. Kỹ thuật đóng ghe loại này đã từng lan truyền đến khắp các đảo Thái Bình Dương qua đường hàng hải.



Cấu trúc thuyền ván khâu

Ngoài thuyền ván khâu, thuyền nan tre có kết cấu thường gặp là đáy mê với mạn thuyền bằng ván be (thành gỗ) cũng rất phổ biến. Loại thuyền vỏ tre đan này nhẹ hơn gỗ, dễ thấm dầu chai, chịu được sức dội của sóng cồn và không bị mọt, hà. Hơn nữa, tre rất dễ tìm và rẻ hơn gỗ tốt, đáy tre đan lại dễ thay. Kết cấu nan tre đan được sử dụng rộng rãi trên các cỡ ghe thuyền đủ loại, từ thuyền thúng đến thuyền buôn và các cỡ thuyền đánh cá. Vỏ thuyền mê có độ bền tới 20 năm nếu được sử dụng và bảo trì đúng cách. Jean Yves Claeys nhận xét, có lẽ Việt Nam là dân tộc duy nhất trên thế giới đã phát triển và hoàn thiện đủ mọi loại ghe thuyền bằng tre (Jean Yves Claeys, 1942; Pierre Paris, 1955).

Căn cứ vào chứng tích hiện còn, giới nghiên cứu cho rằng, không có nơi nào trên thế giới hội tụ đầy đủ mọi loại ghe thuyền to, nhỏ; thân đơn, kép; mọi loại xiếm, bơi chèo, mái chèo, mũi, lái, giữa; mọi loại buồm vuông, tam giác, đơn kép... cùng tồn tại như ở Việt Nam. Từ trang cụ thô sơ nhất là cách ôm một cây

tre bơi bằng tay, đạp bằng chân ra khơi đâm cá, người ta còn thấy được loại thuyền hoàn bị, phức tạp nhất là thuyền thân gỗ vỏ mê tre, trang bị năm buồm, có lái, có xiếm, phao phụ bên hông và không cần người bẻ lái thuyền vẫn giữ được hướng đi.

Trong khi tung hoành dọc ngang trên biển, người Việt không hề làm hải tặc, không có bằng chứng nào về cướp bóc tài sản hoặc bắt nô lệ dù chỉ là để kéo thuyền. Những phát minh của người Việt xưa về cánh buồm, xiếm, lái đều nhằm lợi dụng sức gió, sức nước thay cho lao lực qua mái chèo. Kết cấu ghe thuyền, bè mảng mềm dẻo cũng nhằm để thân thuyền, bè mảng hấp thụ lực của sóng, gió; giúp thủy thủ đỡ mệt mỏi và thuyền bè hoạt động lâu bền. Cho đến ngày nay, tàu thuyền vỏ gỗ của người Việt cũng ít dùng kim loại hoặc hóa chất dù đó chỉ là chiếc đinh hay lớp sơn xảm khi chế tạo ghe thuyền.

Đôi dòng suy ngẫm thay cho lời kết

Nhìn nhận về văn hóa truyền thống của người Việt hiện còn có nhiều quan điểm khác nhau. Không ít người cho rằng chúng ta có nền văn minh phù sa muộn với dấu ấn con người cần cù, nhẫn nại nhưng thủ cựu, thiếu sáng kiến và thiếu óc mạo hiểm, hoặc Tổ tiên chúng ta nhiều ngàn năm sống bên cạnh biển, chỉ nhìn biển với cặp mắt sợ hãi, chưa từng sáng chế ra kỹ thuật hàng hải nào (Nguyễn Gia Kiểng, 2001). Ngược với nhận xét này, nhiều công trình nghiên cứu lại cho thấy, có thể là thế hệ chúng ta có những người thủ cựu, thiếu sáng kiến, thiếu óc mạo hiểm, và sợ biển, còn tiền nhân thì không. Từ xa xưa, người Việt đã luôn chung sống, tìm cách chinh phục để khai thác lợi thế tự nhiên của biển và đóng góp to lớn vào kỹ thuật hàng hải cổ đại với những hải trình vượt qua biển lớn, đưa văn hóa Đông Sơn rực rỡ đến nhiều nơi trên thế giới. Nhiều nhà nghiên cứu từng nhấn mạnh, hầu hết các công trình phát minh hàng hải cổ đại đều được thực hiện bên bờ biển Đông, với chỉ dấu đậm đặc tại vịnh Bắc bộ Việt Nam.

Các nhà dân tộc học hàng hải thế giới cho rằng, cùng với ghe bầu, bè mảng Sầm Sơn là sản phẩm độc đáo của Việt Nam mà không có tại bất cứ nơi nào khác trên thế giới. Hy vọng rằng công nghệ dân gian truyền thống trong đóng tàu thuyền sẽ được giới nghiên cứu và các nhà hoạch định chính sách hàng hải quan tâm tìm giải pháp bảo tồn và phát triển bằng phương pháp hiện đại nhằm phát huy truyền thống của người Việt xưa trong nghề tàu thuyền và hoạt động hàng hải trước yêu cầu hội nhập ngày nay ❑

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Đỗ Thái Bình (2012), *20 năm chuyến đi lịch sử vượt Thái Bình Dương của bè mảng Sầm Sơn,* http://bientoancanh.vn/20-nam-chuyen-di-lich-su-vuot-Thai-Binh-Duong-cua-be-mang-Sam-Son_C33_D5267.htm
2. Carl Sauer (1952), *Agricultural Origins and Dispersals*, Series Two, New York, 24-25.
3. Françoise Aubaile Sallenave (1987), *Bois et Bateaux du Vietnam*, Paris.
4. Jean Yves Claeys (1942), "L'Annamite et la mer", *Bulletins et Travaux*, Institut Indochinois pour l'Étude de l'Homme, 5/1942.
5. Nguyễn Gia Kiểng (2001), *Tổ quốc ăn năn*, Paris.

(Xem tiếp trang 48)