

DUGOUT BOAT

A UNIQUE CULTURAL VALUE OF THAI IN THE NORTHWEST

Le Anh Hoa

Vietnam Museum of Ethnology
Email: lehoahch@yahoo.com.vn

Received: 09/11/2021
Reviewed: 17/11/2021
Revised: 22/11/2021
Accepted: 25/11/2021
Released: 30/11/2021

DOI: <https://doi.org/10.54163/0866-773X/630>

The dugout boat used to be quite common among the Thai and some ethnic groups in the Northwest. In recent years, due to the scarcity of natural wood resources and the development of road traffic..., the dugout boat almost no longer appear on rivers and streams and are only found in Thai people in Phong Tho district, Lai Chau province. In order to contribute to the preservation of an ancient human waterway vehicle, which is also a unique cultural value of the Thai people, the study will depict the presence of the boat with its crafting technique and its use value.

Keywords: *Thai people; Dugout boat; Cultural values; Cultural preservation.*

1. Đặt vấn đề

Thuyền độc mộc được xem là phương tiện đường thủy cổ xưa nhất, được tạo tác sơ khai bằng cách đục, khoét rỗng một thân cây nguyên vẹn. Thuyền từng hiện diện ở nhiều nơi trên thế giới. Ở Việt Nam, dấu tích sớm được tìm thấy liên quan đến thuyền độc mộc là các mộ quan tài hình thuyền tại các di chỉ khảo cổ học giai đoạn văn hóa Đông Sơn phân bố ở Bắc và Bắc Trung Bộ. Những chiếc quan tài được làm từ một thân cây khoét rỗng đơn sơ, gắn gũi với thuyền độc mộc. Qua đó, các nhà khảo cổ cho rằng, cư dân ở giai đoạn này đã làm chủ sông nước, biết chế tạo và vận hành hết sức năng động phương tiện giao thông đường thủy (Bùi Văn Liêm, 2013: 15-16). Nhiều năm trở lại đây, có nhiều chiếc thuyền độc mộc cổ ở các thế kỷ khác nhau được tìm thấy dưới lòng sông tại nhiều tỉnh thành, như Bắc Ninh (Nguyễn Văn Luyện, 2012), Huế (Trịnh Nam Hải, 2009), Tiền Giang (Nguyễn Mạnh Thắng, 2013)...., đã minh chứng cho sự phổ biến của thuyền độc mộc tại Việt Nam trong quá khứ.

Hiện nay, ở Việt Nam, những chiếc thuyền độc mộc còn được một số tộc người sử dụng, như người Ba Na, M'ông, Ê đê, Xơ Đăng ở Tây Nguyên, người Tày ở Hồ Ba Bể (Bắc Kạn) và người Thái ở Tây Bắc. Những chiếc thuyền độc mộc mang dấu ấn thời gian, hàm chứa những giá trị lịch sử, văn hóa tộc người, bởi vậy rất cần được nghiên cứu và bảo tồn.

2. Tổng quan nghiên cứu

Cho đến nay, có rất ít nghiên cứu về loại thuyền này, nhiều hơn cả là các công bố khảo cổ học việc tìm thấy thuyền tại địa phương nào đó. Ngoài ra, chỉ có một vài bài viết miêu tả về kỹ thuật tạo tác thuyền, kiểu dáng thuyền và yếu tố tâm linh gắn với thuyền ở các dân tộc ở Tây Nguyên, của các tác giả Nguyễn Đại Lượng (1992), Lê Anh Hòa (2016), Vũ Thị Hà (2017). Nghiên cứu của tác giả Nguyễn Đại Lượng (1992) trình bày cách chọn cây, kỹ thuật làm thuyền của người M'ông. Nghiên cứu của Lê Anh Hòa (2016) phân biệt các kiểu dáng khác nhau và kỹ thuật tạo tác thuyền độc mộc ở một số dân tộc ở Tây Nguyên. Nghiên cứu của Vũ Thị Hà (2017) trình bày những quan niệm và thực hành tâm linh gắn với thuyền độc mộc của người M'ông ở Hồ Lắk, tỉnh Đắk Lắk. Các nghiên cứu cung cấp cho người đọc kiến thức cơ bản về thuyền độc mộc ở Tây Nguyên. Bởi vậy, nghiên cứu về thuyền độc mộc của người Thái ở Tây Bắc sẽ thêm một mảnh ghép để phân nào hoàn thiện góc nhìn tổng thể về thuyền độc mộc ở Việt Nam.

3. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu chủ yếu sử dụng phương pháp điền dã dân tộc học để thu thập thông tin. Bên cạnh đó, chúng tôi sử dụng phương pháp chuyên gia để tham vấn về sự hiện diện của thuyền và phương pháp nghiên cứu tổng hợp tư liệu.

4. Nội dung nghiên cứu

4.1. Sự hiện diện của thuyền độc mộc ở Tây Bắc

Tây Bắc là khu vực có núi cao trùng điệp nằm trong tuyến nhiệt đới gió mùa ẩm ướt. Diện tích tự nhiên phần nhiều là đất rừng, núi đá với nhiều dòng suối nhỏ đổ ra 4 con sông lớn là sông Đà, sông Mã, sông Thao và sông Nậm U. Cách ngày nay hơn một thế kỷ, việc đi lại ở vùng đất này vô cùng khó khăn, giao thông đường bộ chỉ là những con đường mòn, rộng trung bình không quá 2m luôn lách qua khe vực để có thể từ thung lũng này qua thung lũng khác hoặc men men theo hai bờ sông, suối để nối bản này với bản khác. Vào những năm 30 của thế kỷ XX, trục đường bộ vận chuyển bằng xe cơ giới mới dần hoàn thiện (Son & Trong, 2005, tr.80-81). Vì thế, giao thông đường thủy giữ vai trò quan trọng ở vùng này.

Mặc dù hệ thống dòng chảy dày đặc (tính bình quân khoảng 1km² có 2,5km sông suối) nhưng lại không hoàn toàn phù hợp cho giao thông đường thủy bởi sông suối đều có độ dốc lớn và đi qua nhiều thác ghềnh. Chế độ thủy văn của sông, suối chia thành hai mùa rõ rệt. Mùa mưa nước dâng cao, chảy xiết dữ dội, sông suối trở nên hung dữ, đe dọa mùa màng và cuộc sống của con người. Mùa khô (từ tháng 10 đến tháng 4 âm lịch năm sau) nước rất cạn. Trong điều kiện đó, những chiếc thuyền độc mộc với kiểu dáng thon dài trở thành phương tiện phù hợp và hiệu quả. Cùng với những cánh rừng xưa kia rất phong phú, cây rừng đủ các loại, có đến 100 họ, 500 loại gỗ lớn là nguồn nguyên liệu sẵn có để làm thuyền độc mộc.

Theo các tác giả Chu Thái Sơn, Cẩm Trọng (2005, tr.81), người Thái từ lâu đời đã biết làm thuyền bè đi trên sông nước, nhất là thuyền độc mộc (*hưa lóng* hay *hưa pang*). Tác giả Nguyễn Văn Hòa (2013) cho rằng, người Thái có hai loại thuyền độc mộc. Thuyền nhỏ dùng để đi qua sông, qua suối làm nương. Thuyền lớn có 5 chèo và to nhất là thuyền 7 chèo, có 2 tấm mui che, chở người ngồi, người nằm và hàng hóa, đi lại giữa các vùng. Còn theo tác giả Phạm Quang Hoan (2012), ở Tây Bắc, bên cạnh người Thái, còn có một số dân tộc dùng thuyền độc mộc như, người Hoa, người Kháng, Mảng. Qua tìm hiểu, chúng tôi được biết thêm một số tộc người khác dùng thuyền độc mộc như người Mường, người Dao, người Lào, Lự. Tuy nhiên, việc sử dụng thuyền độc mộc ở mỗi dân tộc có mức độ khác nhau, những tộc người cư trú dưới chân núi, gần sông nước như người Thái, người Mường sẽ dùng thuyền nhiều hơn, phổ biến hơn so với các tộc người khác.

Từ sau chiến thắng Điện Biên Phủ, năm 1955, thành lập khu tự trị Tây Bắc và bắt đầu quá trình xây dựng lại đất nước cho đến nay, những cánh rừng Tây Bắc đã nhanh chóng bị tàn phá (Nguyễn Văn Hoa, 2013, tr.135). Cùng với việc quản lý rừng

được các cấp, các ngành địa phương thực hiện nghiêm túc, hoạt động khai thác gỗ làm thuyền trở nên khó khăn. Chưa kể, hệ thống giao thông đường bộ ở Tây Bắc hiện nay tương đối thuận tiện nên người dân không còn cần đến những chiếc thuyền độc mộc.

Với mong muốn tìm hiểu về thuyền độc mộc, chúng tôi đã đi điền dã dọc các tỉnh Hòa Bình, Sơn La, Điện Biên, Lai Châu cho đến khi bắt gặp những chiếc thuyền độc mộc của người Thái Trắng ở huyện Phong Thổ, tỉnh Lai Châu. Đây là huyện vùng cao biên giới, có đường biên giới giáp với Trung Quốc, địa hình chủ yếu là đồi núi cao và nhiều khe suối nhỏ, sâu. Trong đó, thuyền độc mộc được phát hiện chủ yếu ở khu vực thị trấn huyện Phong Thổ, nơi người Thái Trắng di cư từ Mường So tới định cư.

Người Thái ở đây kể rằng, xưa kia, một trận mưa lũ rất lớn dường như muốn cuốn mọi thứ trôi theo dòng nước. Con người và loài vật hoảng loạn tìm cách sông sót. Khi đó, họ nhìn thấy một đàn chuột chui vào trong một thân cây rỗng ruột, bị nước cuốn đi mà không chết nên mới nghĩ ra cách làm những chiếc thuyền đục từ thân cây gỗ để đi trên sông, suối. Theo ông Lò Văn Pinh (75 tuổi, người Thái, Phong Thổ), có lẽ thuyền độc mộc xuất hiện trước tiên ở người Thái Mường So rồi mới lan tỏa đi tới những nơi khác, tỉnh khác như Điện Biên, Sơn La...

4.2. Thời điểm, kỹ thuật làm thuyền độc mộc

Người Thái ở Phong Thổ thường làm các công việc lớn, đại sự vào các tháng cuối năm, từ tháng 8 tới tháng giữa tháng 12 và từ giữa tháng giêng tới hết ngày 25/2. Họ quan niệm, tháng 3 là tháng của ếch ngóc ăn hỏi, cưới xin, nên con người không nên tranh cướp ngày lành tháng tốt của ếch ngóc. Tháng 4 tới tháng 7 là mùa mưa bão nên hạn chế đi chơi, nếu đi thì không gặp thuận lợi, thậm trí mất mát và tai nạn, không mang lại kết quả tốt nên chỉ việc thật cần thiết mới đi.

Chiếc thuyền độc mộc, một vật dụng quan trọng vì vậy cũng chỉ được làm trong khoảng thời gian từ sau tháng 8 tới tháng 2 âm lịch. Họ quan niệm, nếu làm thuyền vào các tháng 4, 5, 6, 7 âm lịch, gia đình dễ gặp tai họa và dễ gặp tai nạn khi sử dụng thuyền. Hơn nữa, những tháng này trong rừng thường xuất hiện nhiều thú dữ như hổ, gấu, rắn... đe dọa tính mạng con người nên họ hạn chế vào rừng.

Dụng cụ làm thuyền

Để làm thuyền độc mộc, người Thái ở Phong Thổ thường sử dụng các dụng cụ như rìu (*khan seo*), quốc búa (*khan chóp*), thuổng chọc (*xiêm chòn*) và bạt (*chạm*). Rìu (*khan seo*) có tay cầm thường dài từ 50-60cm, được đeo gọt trơn tròn và to dần lên gần nơi có lưỡi rìu. Phần lưỡi và được làm bằng sắt, bê ngang lưỡi rìu khoảng 10cm và được cố định, kẹp bởi một thanh gỗ dẹt dài khoảng 40cm được luôn qua lỗ hình chữ nhật phần cuối tay cầm. Rìu

dùng trong nhiều việc như chặt cây và đẽo thuyền. Quốc búa (*khan chóp*) có tay cầm thường dài từ 50-60cm; phần lưỡi chiều ngang khoảng 10cm được gắn vào tay cầm. Quốc búa thường dùng để đẽo bên trong lòng thuyền và làm phẳng thân thuyền. Thuông chộc (*xiêm chòn*) thường có cán dài từ 1,2 – 1,5m là thanh gỗ tròn đều, một đầu được gắn vào lưỡi thuông bằng sắt. Lưỡi thuông rộng khoảng 10cm, hơi cong; Thuông dùng để đục, khoét gỗ bên trong lòng thuyền và mạn thuyền. Bạt (*chạm*) có tay cầm bằng gỗ được gắn với phần lưỡi bằng sắt hình chữ U. Bê ngang của lưỡi chạm thường từ 7-10cm. Chạm thường dùng để chỉnh sửa các phần đẽo sau khi dùng rìu, thuông, quốc búa giúp làm phẳng bên trong và bên ngoài thân thuyền.

Gỗ làm thuyền

Cây gỗ được chọn làm thuyền phải là cây gỗ thẳng, có đường kính lớn, gỗ dai, nhẹ và chịu nước, thường là cây muồng (*chàm*), cây sung (*cha*), cây trò chi hoặc cây trám rừng. Ở vùng này người dân không kiêng cây trám, khác với ghi chép của tác giả Trần Bình cho rằng: tuyệt đối không dùng gỗ trám làm thuyền, nhất là thuyền dùng để đánh cá. Nếu lấy gỗ trám làm thuyền, làm mái chèo,... đánh cá, cá sợ chạy hết, hồng ăn.

Trước đây, người dân thường lấy gỗ tại các cánh rừng gần bản, có tên gọi địa phương bằng tiếng Thái là *pụ cùng*, *pụ nậm phê*, *pụ thắm cung*, *pụ thắm kê* ở Mường So; *pụ vãng tâu*, *pụ vãng chạng*, *pụ vãng xỏ*, *pụ vãng vái*,... ở thị trấn Phong Thổ. Khi tìm được cây, họ thường đi 2 người để có thể giúp đỡ nhau nếu không may gặp nạn trong rừng. Tìm được cây, họ sẽ dùng rìu chặt vào phần gốc cây hình chữ X để đánh dấu. Những người đi sau nhìn thấy dấu này sẽ không dám chặt nữa. Đây là luật bất thành văn với mọi người và từ trước đến nay chưa có ai làm trái.

Sau đó, họ sẽ nói với cây và thổ thần đại ý rằng: tôi sẽ chặt cây này để làm thuyền, nếu được thì cho tôi gặp mộng đẹp, nếu tôi mơ phải giấc mơ lạ thì sẽ không chặt cây nữa. Khi về nhà, nếu nằm mơ thấy điềm dữ, họ tin rằng con ma rừng không cho mình chặt cây.

Tạo tác thuyền

Đẽo thuyền được thực hiện ở trong rừng, thường từ 5-7 người làm trong thời gian từ 3-7 ngày. Sáng sớm, khoảng 6-7 giờ, họ đi vào rừng, mang theo cơm nắm, nước và trở về nhà sau 5 giờ chiều mỗi ngày. Trong số những người đi đẽo thuyền, luôn có một người giàu kinh nghiệm để chỉ bảo cho những người khác.

Phần gốc cây sẽ là đuôi thuyền, phần ngọn là phần mũi thuyền. Họ cho rằng, nếu làm ngược lại, thuyền đi trên sông sẽ bị gặp nạn, nhanh hồng. Đầu tiên, họ dùng rìu chặt, đẽo tạo mặt phẳng trên thân cây gỗ, sau đó đục sâu xuống làm lòng thuyền, rồi lật úp thân gỗ lại để đẽo tạo vỏ ngoài và đáy thuyền.

Sau cùng, họ đẽo tạo phần đầu và đuôi thuyền. Trong trường hợp có nhiều người cùng đẽo, mỗi người đẽo từng phần khác nhau của thuyền.

Khi chiếc thuyền đã tương đối hoàn thiện, họ sẽ kéo thuyền từ rừng về con suối bên bản. Để làm vậy, họ huy động khoảng 15-20 thanh niên tham gia. Một đầu dây buộc vào đầu thuyền, một đầu dây được buộc vào đuôi thuyền. Những người kéo phía trước vừa kéo, vừa chỉnh hướng đi của thuyền. Những người kéo phía sau kim hãm đà trượt khi xuống núi hoặc địa bàn dốc. Việc kéo thuyền vô cùng vất vả, họ thường bắt đầu từ 8 giờ sáng và kết thúc ở thời điểm khoảng 2 hoặc 3 giờ chiều.

Công đoạn cuối cùng là hơ lửa cho chiếc thuyền. Người ta dùng các cây bụi như cây chó đẻ, cây cỏ gianh để hơ lửa bên trong và bên ngoài thân thuyền. Khi hơ lửa, thuyền sẽ được kê cao khoảng 20 - 30cm bằng những thanh gỗ bắt chéo hình chữ X. Bên trong lòng thuyền có những thanh gỗ đặt ngang, bắt lấy hai bên mạn thuyền để mạn thuyền không bị cọ, móp khi nung nóng. Thời gian đốt khoảng 2 tiếng, nhờ vậy thuyền trở nên chắc chắn hơn và không bị mọt.

Chiếc thuyền hoàn thiện sẽ có dáng thon dài, thường dài từ 7-9m, nơi rộng nhất 30-40cm, mạn thuyền dày 2cm, đáy thuyền dày 3cm. Hai thành thuyền hơi móp vào trong để đi sông, suối không bị nước bắn vào bên trong. Phần đầu thuyền hơi thu vào so với phần đuôi thuyền giúp cho việc đi chuyền thuận tiện, nhanh hơn.

4.3. Thuyền độc mộc trong đời sống thường ngày

Theo ông Lò Văn Pinh (70 tuổi, người Thái, Phong Thổ), trước những năm 2000, hầu như các hộ gia đình người Thái ở thị trấn Phong Thổ đều có từ 1-2 chiếc thuyền độc mộc để đi qua suối Nậm So làm nương và đánh bắt cá. Chiếc thuyền lớn có thể chở tới 10 người, chiếc nhỏ chở được 4-5 người. Trong trận chiến Điện Biên Phủ (1954), người Thái ở Phong Thổ đã dùng thuyền để vận chuyển gạo, lương thực từ huyện Phong Thổ tới thành phố Sơn La và xuôi theo sông tới Điện Biên Phủ để chi viện cho bộ đội. Người Thái ở đây vì thế có từ “*pay chiến*” để ví thuyền độc mộc như con voi có sức vận chuyển hay có câu đố “*trạng pay pố bớ hin hợ*” nghĩa là voi đi nhưng không thấy nốt chân.

Có thể nói, chiếc thuyền độc mộc là phương tiện gắn bó mật thiết với người dân nơi đây. Hàng năm, vào ngày mùng 3 tết, bà con thường tổ chức ngày hội đua thuyền giữa các thôn, bản, vừa để rèn luyện sức khỏe, còn để các chàng trai Thái thể hiện bản lĩnh, sự dẻo dai, khéo léo với những cô gái xinh đẹp. Từ năm 2005 đến nay, chính quyền huyện Phong Thổ đứng ra tổ chức lễ hội đua thuyền.

5. Thảo luận

Qua nghiên cứu, chúng tôi có thể khẳng định, những chiếc thuyền độc mộc từng hiện diện tương đối phổ biến ở Tây Bắc. Chúng là phương tiện đi

chuyển quan trọng khi hệ thống giao thông đường bộ chưa phát triển. Bên cạnh giá trị sử dụng, thuyền độc mộc còn phản ánh được nhiều khía cạnh khác về đời sống văn hóa, tinh thần của người Thái. Nơi mà cuộc sống của con người gắn liền với môi trường tự nhiên, núi rừng với điều kiện sống còn nhiều khó khăn. Tuy nhiên, họ luôn khát khao có được cuộc sống ấm no, hạnh phúc và gửi gắm niềm tin đó khi chọn những thân cây tốt làm thuyền. Vì vậy, rất cần

có những nghiên cứu chuyên sâu về giá trị lịch sử và văn hóa của những chiếc thuyền độc mộc này.

Những năm qua, một số bảo tàng tỉnh và huyện đã đề tâm lưu giữ những chiếc thuyền độc mộc của các tộc người, nhưng hồ sơ về thuyền còn chưa đầy đủ, chi tiết. Bởi vậy, chúng ta rất cần có những hoạt động sưu tầm bài bản để lưu giữ vật dụng quan trọng này nhằm góp phần bảo tồn một giá trị văn hóa tộc người cho thế hệ tương lai.

Tài liệu tham khảo

- Bình, T. (2001). *Tạp quan hoạt động kinh tế của một số dân tộc ở Tây Bắc Việt Nam*. Hà Nội: Nxb. Văn hóa Dân tộc.
- Hai, T. N. (2009). Phát hiện thuyền độc mộc dưới sông Hoàng. Trong *Những phát hiện mới về khảo cổ học năm 2008* (tr.622-623). Nxb. Tu dien Bach khoa.
- Hoa, L. A. (2016). Kiểu dáng và tạo tác thuyền độc mộc ở Tây Nguyên. *Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á*, số 12, tr.68-74.
- Hoa, N. V. (2013). *Tục tập bản muông và lễ tế than núi, than nguồn nước của người Thái Đen ở Tây Bắc*. Nxb. Thời đại.

- Liem, B. Van. (2013). *Mô thuyền Đông Sơn Việt Nam*. Nxb. Tu dien Bach khoa.
- Luong, N. D. (1992). Tìm hiểu con thuyền độc mộc M'ngong. *Tạp chí Văn hóa Dân gian*, số 3, tr.42-46.
- Luyen, N. V. (2012). Chiếc thuyền độc mộc ở bảo tàng tỉnh Bắc Ninh. Trong *Những phát hiện mới về khảo cổ học năm 2011* (tr.648-649). Nxb. Khoa học Xã hội.
- Son, C. T., & Trong, C. (2005). *Người Thái*. Nxb. Trẻ.
- Thang, N. M. (2013). Thuyền độc mộc Tân Diêu - Tiên Giang. Trong *Những phát hiện mới về khảo cổ học năm 2013* (tr.620-622). Nxb. Khảo cổ học.

THUYỀN ĐỘC MỘC MỘT GIÁ TRỊ VĂN HÓA ĐỘC ĐÁO CỦA NGƯỜI THÁI Ở TÂY BẮC

Lê Anh Hòa

Bảo tàng Dân tộc học Việt Nam
Email: lehoahch@yahoo.com.vn

Ngày nhận bài: 09/11/2021
Ngày phản biện: 17/11/2021
Ngày tác giả sửa: 22/11/2021
Ngày duyệt đăng: 25/11/2021
Ngày phát hành: 30/11/2021

DOI: <https://doi.org/10.54163/0866-773X/630>

Thuyền độc mộc đã từng hiện diện khá phổ biến ở người Thái và một số tộc người ở Tây Bắc. Trong nhiều năm trở lại đây, do nguồn gỗ tự nhiên khan hiếm, giao thông đường bộ phát triển..., những chiếc thuyền độc mộc gần như không còn xuất hiện trên các dòng sông, con suối và chỉ còn được thấy ở người Thái ở huyện Phong Thổ, Lai Châu. Nhằm góp phần bảo tồn một loại phương tiện đường thủy cổ xưa của con người, cũng là một giá trị văn hóa độc đáo của người Thái, nghiên cứu sẽ khắc họa sự hiện diện của con thuyền với kỹ thuật chế tác và giá trị sử dụng của nó.

Từ khóa: Người Thái; Thuyền độc mộc; Giá trị văn hóa; Bảo tồn văn hóa.