

Đan thuyền nan: Nghề đặc trưng của vùng châu thổ sông Hồng

VŨ TRUNG*

Đối với người Việt cổ, thuyền được coi là phương tiện đi lại phổ biến, đây cũng chính là một trong những cách thích nghi, ứng xử linh hoạt, mềm dẻo với môi trường tự nhiên. Điều này được minh chứng cụ thể trong các di vật khảo cổ như hoạ tiết hình người chèo thuyền trên mặt trống đồng Đông Sơn, mộ thuyền Việt Khê, Mường Vang .v.v... Trải thời gian, thuyền vẫn gắn liền với đời sống cư dân Việt nhất là vùng đồng chiêm trũng ở châu thổ Bắc Bộ.

Cũng như các cư dân vùng Đông Nam Á, thuyền của người Việt ở Châu thổ Bắc Bộ được làm trên nhiều chất liệu khác nhau, nó phụ thuộc vào công năng sử dụng và nguồn nguyên liệu sẵn có. Do điều kiện tự nhiên của vùng nằm ở khu vực nhiệt đới ẩm, gió mùa, nên nguyên liệu phổ biến là tre và nứa. Chính loại nguyên liệu này, đã tạo ra một trong

những sản phẩm mang tính đặc trưng của cư dân nông nghiệp đó là *chiếc thuyền nan* và *nghề đan thuyền ở Nội Lễ*.

Nội Lễ xưa gọi là Trang Phí Xá thuộc huyện Tiên Lữ, phủ Khoái Châu, trấn Sơn Nam. Đến thời Nguyễn, Phí Xá được đổi thành xã Nội Viên, nay thuộc xã An Viên huyện Tiên Lữ tỉnh Hưng Yên. Trước đây, do đặc thù địa hình là vùng chiêm trũng nên việc đi lại chủ yếu bằng đường thủy. Người dân ở đây vẫn lưu truyền câu ca: "*Bốn tháng đi bằng tay, tám tháng đi bằng chân*". Hiện nay, trước cửa đình làng vẫn còn dấu tích của bến sông, từ bến này những chiếc thuyền có thể đi thẳng ra sông Luộc, lên phố Hiến rồi hoà vào hệ thống sông Hồng, thông thương với cả vùng châu thổ. Nghề đan thuyền từ đó mà hình thành.

Nghề đan thuyền ở đây được hình thành từ bao giờ, ai là tổ nghề, cho đến

* Vũ Trung, Nghiên cứu viên, Viện Văn hóa - Thông tin

nay vẫn chưa có nguồn sử liệu nào đề cập đến. Theo các cụ già trong làng thì nghề đan thuyền có liên quan đến truyền thuyết về tướng quân Trần Ứng Long. Truyền thuyết kể rằng: "Vào thời kỳ loạn 12 sứ quân, Đinh Bộ Lĩnh sai tướng quân Trần Ứng Long mang quân đánh dẹp sứ quân Đỗ Cảnh Thạc. Sứ quân này lập căn cứ giữa vùng sông nước hiểm trở, lau sậy trùng điệp, nếu đối phương tiến công thì rất dễ sa bẫy. Năm được địa hình này, Trần Ứng Long hạ lệnh cho quân lính vào rừng chặt tre đan thuyền, phỏng theo cách đan thúng. Nhờ có thuyền nan, quân của Trần Ứng Long phá được căn cứ của sứ quân Đỗ Cảnh Thạc, góp một phần không nhỏ trong việc thống nhất giang sơn. Đất nước bình yên, Trần Ứng Long về quê, dạy mọi người cách đan thuyền, gọi là thuyền thúng". Từ truyền thuyết này, đến nay rất nhiều nơi cho rằng Trần Ứng Long là ông tổ nghề đan thuyền.

Trước kia, thôn Nội Lễ đan hàng trăm chiếc thuyền, có những chiếc đạt trọng tải rất lớn chuyên chở hàng hoá, và những chiếc thuyền nhỏ dùng để chở lúa, hái sen... Thuyền nan không chỉ giới hạn phục vụ nhu cầu trong làng mà đã được bán rộng khắp cho cư dân các vùng lân cận.

Hiện nay, họ chỉ chuyên làm một số loại thuyền như: thuyền Ba Thang, thuyền Lưỡi, thuyền Sen, thuyền Vó hay còn gọi là thuyền Trôi và một số loại thuyền khác như thuyền Dóng Cốn, thuyền Te thì chỉ khi có người đặt hàng mới làm.

Để làm được chiếc thuyền tốt trước hết

người thợ phải chọn nguyên liệu thật kỹ. Nguyên liệu ở đây chủ yếu là tre và nứa. Người thợ lành nghề nào cũng biết rằng, khi chọn hai loại nguyên liệu này phải phụ thuộc vào việc sử dụng chúng ở công đoạn nào khi đan thuyền. Nếu chọn nứa để đan mê thì phải là loại nứa già, trường dóng, ít mấu, da nhìn phải óng ả, còn khi chọn tre thì phải là loại tre già, đẵn dóng. Theo kinh nghiệm của những người thợ, tre làm chạp và thang thuyền là tre đực, còn uốn mũi thuyền như vót nổi, khía cam, phủ dầu thì dùng tre cái là tốt nhất, vì loại này có độ mềm, dẻo nhất định. Nhưng tốt nhất vẫn là loại "tre bánh tẻ". Trước kia, mê thuyền chủ yếu đan bằng tre, nhưng hiện nay dân làng ít dùng loại nguyên liệu này mà nứa được coi là nguyên liệu chính dùng để đan mê thuyền.

Ngoài dụng cụ của nghề mộc, nghề làm thuyền còn có một số dụng cụ đặc trưng như néo dùng để chạp thuyền, thép để dòn nan, cốn để néo các nút buộc, nôm, cối giã sắn...

Nghề đan thuyền phụ thuộc rất nhiều vào yếu tố mùa vụ, trong khoảng thời gian từ tháng 3 đến tháng 5 âm lịch là thời điểm tiêu thụ sản phẩm nhiều nhất. Thuyền Ba thang chuyên việc chở lúa trên ruộng trũng là loại thuyền được người dân nơi đây đan với số lượng lớn, thuyền có chiều dài 6 thước, rộng 2 thước 8. Kích cỡ của mỗi loại thuyền dựa trên định lượng chung khi làm, và cũng phụ thuộc vào nhu cầu của người mua hàng mà người thợ có thể linh hoạt tăng độ rộng, hẹp, dài, ngắn khác nhau. Tuy nhiên, về cơ bản phải đảm

bảo tỷ lệ cân đối bắt buộc khi làm thuyền là *chiều dài gấp 2,5 lần chiều rộng, dài và rộng đều tính theo nan thuyền*.

Nan thuyền có 3 loại: nan dọc, nan ngang và nan mũi, trong đó nan dọc là quan trọng nhất, chính nó sẽ tạo nên xương sống của chiếc thuyền. Vì thế, nan dọc thường dùng đoạn gốc của cây nứa. Trong các nan dọc thì *nan nhất* hay còn gọi là nan chuẩn phải theo đúng số đo đã định, còn các nan khác dựa vào nan chuẩn để lấy độ dài, độ chênh khác nhau. Đối với thợ lành nghề chỉ cần đo nan chuẩn còn chiều dài của các nan sau đều ước lượng bằng mắt và những tỷ lệ tương đối do kinh nghiệm đem lại.

Pha nan là công đoạn đầu tiên, trước khi pha nan, người ta phải cắt cây nứa thành từng đoạn theo kích thước đã định. Tính toán số lượng nan, chiều dài, chiều rộng cho phù hợp với từng loại thuyền, trung bình nan rộng từ 2 đến 3 cm. Pha nan được cư dân ở đây đúc kết "Tre xuôi, nứa ngược" có nghĩa là: pha nứa thì phải pha từ ngọn xuống còn tre thì phải pha từ gốc lên. Khi pha mũi dao phải pha một đường thẳng trên mặt nứa, sau đó tách thành từng nan, đối với cây nứa to người ta thường pha 7 nan còn nứa nhỏ thì pha 6. Pha nứa đến đâu người thợ sẽ thực hiện công đoạn vót nan đến đó.

Đan mê thuyền là một trong những khâu quan trọng nhất của công đoạn làm thuyền. Người thợ phải rất tỉ mỉ, cẩn thận thì các nan thuyền mới đều và khít. Và chỉ có như vậy thì khi sơn thuyền, mê và sấn thuyền mới gắn kết làm một, lòng thuyền

mới không bị thấm nước. Để đan mê, trước tiên người ta phải trải nan dọc theo đúng thứ tự khi pha nan. Sau đó dùng 2 nan để *gậy* theo kiểu *đè 2 bắt 2*. Nan *gậy* có tác dụng cố định vị trí các nan lúc bắt đầu đan, sau đó sẽ được tháo bỏ để đan tiếp nan ngang. Đan mê thuyền phải đan từ giữa đan ra hai đầu mũi theo nhịp liên hoàn "cát 1 đè 1, cát 1 đè 4", quy trình này cứ lặp đi lặp lại, hết nan ngang thì đan sang nan mũi. Đan xong mỗi nan, người thợ dùng *thép* và *nêm* để dồn nan cho khoảng cách giữa các nan thật khít. Người thợ được coi là đan giỏi trung bình từ 5 - 6 giờ mới xong một mê thuyền. Mê thuyền được đem ra phơi nắng, lúc này nan sẽ bị ngót, người ta phải làm tiếp công đoạn dồn nan và cài thêm nan dọc theo kiểu "cát 5 đè 2".

Đan mê xong người thợ sẽ bắt tay vào làm tiếp công đoạn *cạp thuyền*. Xưa để cạp thuyền, người ta đào một hố đất thành hình lòng thuyền, sau đó chốt cọc ở góc bốn để làm giống cạp. Hiện nay, thuyền được cạp nhờ khung nhưng dân gian vẫn gọi chung là giống cạp. Khung thuyền làm bằng tre đực già hình chữ nhật, mỗi loại thuyền có 1 khung riêng bằng với diện tích và kích cỡ của chiếc thuyền định làm..

Cạp thuyền làm bằng tre đực già tách làm đôi, 2 đầu vót mỏng. Cạp thuyền có hai loại đó là cạp trong và cạp ngoài. Trong đó, cạp trong là thành phần chịu lực chính của thuyền nên dùng tre gốc. Cư dân ở đây gọi công đoạn này là *lên mê* - có nghĩa là mê thuyền đặt lên giống để cạp. Trước khi cạp thuyền, người thợ phải lấy

nước dội khắp mê, lúc này mê sẽ mềm hơn cạp thuyền sẽ dễ hơn. Người thợ cạp thuyền ngồi lên trên mê, dùng búa và nôm dồn nan ngang, nan mũi cho thật khít. Khi dồn nan cũng đồng thời là việc ép mê thuyền theo khung. Muốn điều chỉnh cho mê cân đối, người ta đặt 1 hoặc 2 hòn đá nặng lên mặt mê, chân của người thợ phải dậm thật đều, tạo thêm trọng lực ép mê xuống khung thuyền.

Tiếp theo là công đoạn *nôm thuyền*. Nôm thuyền phải có 2 người, người nôm là thợ chính ngồi phía trong thuyền, người còn lại dùng néo ghì chặt cạp trong và cạp ngoài. Người bên trong dùng mũi thuyền, dùng lạt buộc quấn 2 vòng, mỗi nút cách nhau khoảng một thước ta. Khi buộc cạp mà mê thuyền, người thợ ở đây phải buộc từ giữa thuyền rồi lan dần sang hai bên, sau đó dùng can và vót để nắn mũi thuyền cho cân xứng với cạp. Can làm bằng tre, nằm ở giữa cạp trong và cạp ngoài - người ta còn gọi là *khía cam*, còn vót nối cũng dài bằng can nhưng nằm phía cạp trong. Khi lồng khía cam và vót nối vào cạp thuyền xong, người thợ phải thực hiện thao tác đưa *phủ đầu* vào cạp sau đó mới néo và buộc mũi thuyền. Chính những thao tác như cho khía cam, vót nối, phủ đầu có tác dụng rất lớn đối với chất lượng thuyền, do nó tạo cân bằng và độ chắc chắn cho thuyền khi đưa vào sử dụng. Phủ đầu làm bằng tre, hai đầu trẻ nhỏ, dùng để che đầu nan thuyền phía trên cạp. Tùy theo khoảng cách giữa cạp trong và cạp ngoài mà làm phủ đầu to hay nhỏ, nhưng có một nguyên tắc chung của công

đoạn này là phải phủ kín các đầu nan.

Trong quy trình đan thuyền, *núc thuyền* đóng vai trò rất quan trọng. Núc thuyền có nghĩa là buộc thuyền chính thức. Núc thuyền cũng phải núc từ giữa núc ra. Người thợ đặt con lăn ở phía trong thuyền, sát với cạp trong rồi tiến hành núc. Trước kia, người ta núc bằng lạt tre - để lạt mềm và bền, thợ làm thuyền dùng cật tre đã luộc ngâm với nước muối trước khi núc. Hiện nay, thuyền được núc bằng dây thép nhỏ, khi núc một đầu dây thép gài vào con lăn dùi xuyên qua mê thuyền, rồi luôn *hai tao* có nghĩa luôn là 2 vòng, đến vòng thứ 3 thì dùng cốn quấn dây thép cho chặt. Trong lúc buộc, người ta phải nắn cạp thuyền cho tròn để buộc chặt hơn, cạp thuyền sẽ trác và đẹp hơn.

Núc xong thì tiếp tục sơn thuyền. Thuyền được sơn bằng loại vỏ cây gọi là sắn thuyền. Cây sắn thuyền thân gỗ, cao to, mọc nhiều ở vùng rừng núi phía Bắc. Trước kia, sắn thuyền có nhiều ở vùng Hưng Yên, Thái Bình, Hải Dương nhưng hiện nay loại nguyên liệu này chỉ còn ở vùng Bắc Giang. Theo kinh nghiệm dân gian khi chọn sắn thuyền phải chọn loại sắn già, vỏ ngoài màu vàng sậm là tốt nhất.

Sắn thuyền muốn dùng để làm sơn thuyền phải cạo sạch vỏ, dùng dao rựa băm thật nhỏ, sau đó cho vào cối giã ngay. Giã sắn phải có 3 người trở lên, hai người giã còn một người đảo. Khi giã phải đổ thêm nước cho sắn dẻo và nhuyễn. Trung bình một mẻ sắn khoảng 5 cân, người thợ phải giã liên tục trong 1 giờ đồng hồ mới xong một mẻ. Sắn giã xong cho vào chum,

đổ nước sâm sấp mặt sấn là được. Sấn được ngâm khoảng từ 1 đến 2 giờ là có thể mang ra sơn thuyền. Nếu cứ ngâm như vậy, sấn thuyền sẽ bảo quản được trong vòng 5 tháng, nhưng ngâm lâu hơn sấn sẽ bị thối không dùng được.

Người ta phải sơn thuyền 3 lần mới đảm bảo lòng thuyền không bị ngâm nước. Sơn lần thứ nhất là để sấn thuyền kết dính toàn bộ các mắt nan, lần thứ hai và thứ 3 để củng cố lại độ kết dính. Chính vì thế mà sơn lần thứ nhất rất quan trọng nó quyết định phần lớn đến chất lượng của thuyền.

Người thợ hoà sấn sền sệt, lấy tay trát sấn vào các mắt thuyền, thao tác này phải thật nhanh, dứt khoát, nếu chậm thì bột sấn sẽ khô và dễ bị dầm nửa dầm vào tay. Khi sát bột sấn xong, lấy rữa quét đi quét lại thật kỹ. Rữa dài khoảng 20cm, làm bằng 1/2 gốc tre già, một đầu chẻ nhỏ thành nan nhỏ.

Phơi nắng cũng là khâu rất quan trọng, nếu phơi trời nắng quá sấn thuyền sẽ bị nứt độ kết dính không cao. Vì vậy, trời nắng quá thì phải phơi trong bóng râm, khi sờ vào mặt thuyền thấy se tay là được. Sơn lần thứ hai và lần thứ ba thì hoà sấn loãng hơn, và cũng dùng tay trát sấn lên mặt thuyền.

Công đoạn tra thang chỉ có ở loại thuyền dùng thang như thuyền ba thang và một số loại thuyền khác. Thang thuyền phải làm bằng đoạn tre đực già, chiều dài thang phải dài hơn chiều rộng của thuyền 2cm và có 2 đầu mấu. Người thợ phải tính

chính xác vị trí đặt thang thuyền: từ mũi đến thang bằng một phần tư chiều dài thuyền. Đinh thuyền làm bằng tre, to bằng ngón tay trở, 1 đầu vót nhọn, 1 đầu có mấu, dài khoảng 10 phân. Đinh được tra đinh từ trên xuyên qua lỗ thang, đóng chặt vào cặp thuyền. Sau đó, người thợ phải làm tiếp công đoạn tra cứu và đặt sạp lòng cho thuyền vững trắc và khi trở nặng thuyền không bị biến dạng.

Độ bền của thuyền còn phụ thuộc rất lớn vào việc người dân sử dụng như thế nào. Nếu thuyền làm xong mà đưa vào sử dụng luôn thì thuyền tránh mối mọt, sấn sơn thuyền hấp thụ thêm nước, tăng độ chất kết dính giữa nan thuyền và mắt thuyền. Nếu thuyền để lâu không sử dụng thì phải để ráo nước, cất vào những nơi thoáng đãng, che phủ cẩn thận. Khi sử dụng trở lại, người dân phải thả thuyền xuống nước khoảng 15 đến 20 phút cho các nan thuyền hút nước và ổn định khung thuyền có như vậy chiếc thuyền nan mới bền vững.

Từ những nguyên liệu sẵn có trong tự nhiên, qua bàn tay khéo léo và óc sáng tạo, người thợ đan thuyền Nội Lễ - mà ở đây chính là người nông dân - đã và đang tạo ra những chiếc thuyền nan gắn với đời sống của cư dân. Nghề đan thuyền và chiếc thuyền nan là một sản phẩm văn hoá mang dấu ấn đặc trưng của nền văn minh nông nghiệp lúa nước, trong quá trình cải tạo và thích ứng với môi trường tự nhiên của vùng châu thổ sông Hồng./.