

Một Mình Giữa Đại Dương

Tác giả: Phan Quang

Thể loại: Khoa Học

Website: <http://motsach.info>

Date: 25-October-2012

Hai mươi vạn người chết đuối mỗi năm

Mùa xuân năm ấy, một sáng tinh mơ A-lanh Bôm-ba đang ngủ ngon trong phòng trực ban của bác sĩ nội trú bệnh viện một thành phố ven bờ biển, thì chuông điện thoại chợt réo vang:

-Có phải bác sĩ trực đây không ạ?

-Có việc gì vậy?

-Vừa xảy ra một vụ đắm tàu ngoài cầu cảng. Sắp có nạn nhân tới.

-Tôi đến phòng cấp cứu ngay đây. Trong bụng hơi bực vì nhớ giấc ngủ ngon, anh mặc vội áo choàng và chạy tới trung tâm cấp cứu. Xe cứu thương chưa về. Y tá trực báo cáo : vừa được tin một chiếc tàu đánh cá, vì sương mù dày đặc, đã đi nhầm lạch và xô vào đầu con đập chắn sóng. Tàu đắm. Công việc cấp cứu đang tiến hành. Chắc chỉ ít phút nữa là có nạn nhân tới bệnh viện. Nghe tin, anh không lấy gì làm lo lắng. Trời hôm ấy rét thật nhưng biển lặng. Chỉ những hôm có gió to sóng lớn, thì rơi xuống biển ở gần chân đập mới nguy hiểm, còn bình thường rất dễ từ dưới nước trèo lên bờ, vì ở mặt ngoài con đập, có gắn sẵn những chiếc thang sắt cách nhau chừng hai mươi mét một. Có lẽ chỉ phải cấp cứu hồi sức cho những nạn nhân bị cảm lạnh hoặc tê cóng mà thôi. Có tiếng còi xe cấp cứu đến gần rất nhanh. Cổng bệnh viện được mở toang. Chiếc xe mang dấu thập đỏ khẩn trương tiến vào. Bác sĩ trực cùng ekip cấp cứu, tư thế sẵn sàng, lòng đầy tự tin, bước tới đón nạn nhân.

Nhưng... Suốt đời anh sẽ không bao giờ quên được quang cảnh bốn mươi ba người đàn ông khỏe mạnh, vạm vỡ nằm ngổn ngang, tuy có mang phao cấp cứu, nhưng đều mê man bất động. Mặc dù bệnh viện cố gắng hết sức, nhưng không một người nào được cứu sống. Hậu quả một phút nhầm lẫn về kỹ thuật của người điều khiển con tàu: 43 người chết, để lại 78 trẻ em mồ côi. Đó là giây phút quyết định, thôi thúc anh tiến hành cuộc thực nghiệm lớn, hòng góp phần tiếp sức tinh thần cho những con người chẳng may bị đắm tàu giữa biển cả có thêm cơ hội sống còn. Đắm tàu! Tai nạn ấy sẽ vẫn còn là một trong muôn vàn khổ đau của nhân loại, chừng nào con người chưa tạo đủ điều kiện vật chất để làm chủ xã hội, làm chủ thiên nhiên. Vào khoảng giữa thế kỷ hai mươi này, hàng năm hành tinh chúng ta còn có tới hơn hai trăm nghìn người bỏ mạng vì nạn ấy. Khoảng một phần tư số đó sống sót sau khi tàu chìm, nhờ sử dụng những xuồng con cấp cứu mà bất cứ tàu nào cũng có sẵn. Tuy nhiên, phần lớn số người đã rời được chiếc tàu bất hạnh của mình lại sẽ làm mồi cho cá, sau khi trải qua nhiều ngày giờ đau đớn cùng cực về thể xác cũng như tinh thần. Lịch sử ngành hàng hải ghi chép biết bao kỷ niệm đau thương.

Ngày 2 tháng bảy năm 1816, tàu La Mê-đuy-dơ xô vào một dải cát ngầm cách bờ biển châu Phi chừng 180 ki-lô-mét : 149 người gồm hành khách, thủy thủ và sĩ quan chỉ huy kịp xuống một chiếc bè kết tạm. Chiếc bè rời nơi tàu bị nạn và trôi dạt giữa Đại Tây Dương. Người ta mang được xuống bè hai thùng nước ngọt và sáu thùng rượu vang. Thế mà, mười hai ngày sau, khi có tàu đến cứu, trên bè 9 10 chỉ còn có mười lăm người sống sót, trong đó mười người đang hấp hối và cũng thở hơi cuối cùng khi vừa được vớt lên tàu. Ngày 14 tháng tư năm 1912, tàu Ti-ta-ních chẳng may đâm vào một tảng băng trôi và đắm ngay trong vòng mấy tiếng đồng hồ. Đầu thế kỷ này, các phương tiện thông tin đã phát triển đến mức nhất định. Chỉ ba giờ sau khi chiếc

tàu chìm hẳn, đoàn cứu nạn đầu tiên đã tới nơi. Tuy vậy, trên các xuồng cấp cứu, đã có những người chết và phát điên vì kinh hoàng. Theo các số liệu thống kê, khoảng 90% nạn nhân các vụ đắm tàu chết nội ba ngày kể từ khi xảy ra tai nạn. Ấy thế mà khoa học cũng như thực tiễn đều chứng minh, cho dù có bị bỏ đói và không được uống nước, cơ thể con người ít ra cũng có thể sống tới hơn ba ngày. Lịch sử thế giới nêu biết bao gương những chiến sĩ cách mạng, người đi biển hoặc thám hiểm các vùng chưa có dấu chân người, vẫn sống còn sau một thời gian chịu đói khát dài, trong những điều kiện tưởng chừng không còn mảy may hy vọng. Tại sao có sự kiện khác biệt đó? Rõ ràng ở đây, nghị lực con người là yếu tố cực kỳ quan trọng, nếu không nói là quyết định, cho cái sống và cái chết. Hai vấn đề đặt ra:

Một, trong hoàn cảnh thiếu -thậm chí tuyệt nhiên không có -thức ăn và nước uống, giới hạn sự chịu đựng để sống còn của cơ thể con người là đến đâu?

Và hai, biển cả chứa đầy chất sống, vậy con người gặp nạn liệu có khả năng tự tổ chức cuộc sống của mình giữa biển cả mênh mông vắng vẻ trong khi chờ đợi người đến cứu?

Phần lớn những người đắm tàu chết trước khi cơ thể họ thật sự đã cạn hết mọi yếu tố và điều kiện vật chất cho phép sống còn. Thông thường, khi con tàu chìm, những người đi trên tàu cho là toàn bộ vũ trụ chìm chìm cùng với tàu của mình. Họ hết hy vọng, họ mất nghị lực, họ không còn mảy may chí khí đấu tranh để tồn tại. Cho dù có bước sang được một chiếc xuồng con cấp cứu, thì rồi lênh đênh trôi giạt giữa biển hải hùng, họ sẽ buông xuôi tay. Và khi đã phó mình cho số phận, trên thực tế con người không còn sống nữa. Bị bao phủ giữa đêm đen, run rẩy trong rét mướt vì gió vì nước, kinh hoàng trước tiếng sóng gầm khi biển động cũng như trước sự im ắng vô biên lúc lặng trời, người bị nạn chết vì mất. tinh thần trước khi cơ thể họ, về mặt sinh học, thật sự kiệt quệ hoàn toàn. Bằng cách nào để nâng đỡ được tinh thần những người đắm tàu? Làm sao chúng mình cho họ thấy rằng họ có thể giữ mình khỏi chết, có thể giành cái sống một thời gian không phải ngắn, để chờ người đến cứu. Có một cách: tự nguyện làm người đắm tàu, trong những điều kiện đúng hệt như người bị nạn thật sự thường gặp, rồi tự mình tổ chức lấy cuộc sống giữa đại dương, không mong chờ sự giúp đỡ mau mắn của ai hết, chỉ trông cậy vào nghị lực, trí thông minh, sự hiểu biết và tài xoay xở của mình, qua đó thử xem giới hạn sức chịu đựng của con người là ở đâu. Một cuộc thực nghiệm đầy nguy hiểm, A-lanh Bôm-ba biết lắm. Nhiều người còn cho đó là một hành động điên cuồng, xuất phát từ lòng hiếu danh, thậm chí là một sự tự sát không hơn không kém. Nhưng, anh nghĩ, mỗi năm có hai mươi vạn người đắm tàu. Một phần tư số đó dù xuống được xuồng, bè, mảng..., sau đó vẫn phải bỏ mình. Giả dụ, nhờ kết quả cuộc thực nghiệm của anh mà một phần nhỏ trong số năm mươi nghìn người này thoát chết, thì sự kiện ấy chẳng đáng cho anh hy sinh mạng sống riêng mình hay sao, nếu quả thật cần có sự hy sinh? Đằng này, không phải anh dấn thân vào một cái chết chắc chắn mà ngược lại, anh tin ở thành công, anh bắt buộc phải thành công. Còn trở ngại do dư luận? Trước khi thắng những trở ngại ghê gớm của thiên nhiên, phải biết vượt qua những trở ngại của dư luận, những trở ngại chắc chắn là tạm thời, bởi vì khi anh thành công, thì chẳng còn ai phản đối nữa. Với niềm tin đó, A-lanh bắt tay chuẩn bị cho cuộc thực nghiệm lớn, chưa từng có tự cổ chí kim.

Nhà thực nghiệm bất đắc dĩ

Tình cờ anh có dịp được làm người giặt tàu thật sự trước khi làm người đấm tàu tự nguyện. So với những gian khổ anh sẽ phải chịu đựng về sau, trong thời gian hơn hai tháng một mình phiêu giạt giữa Đại Tây Dương, chuyện không may này chỉ là trò đùa. Nhưng nó là một cơ hội tốt cho anh kiểm tra một chi tiết trong luận án của mình, nhỏ thôi nhưng cực kỳ quan trọng, vì nó nâng cao lòng tin của anh vào khả năng của con người sống còn trên biển. Một chiều

Chủ nhật vào tháng chín cùng năm ấy, một người bạn thể thao từng có dịp cùng anh tham gia một cuộc thi bơi qua eo biển Măng-sơ gọi đây nói mời anh cùng làm một chuyến dạo trên biển. Chả là anh bạn đang lái thử một loại xuồng cấp cứu mới chế tạo, có máy đẩy. Khoảng bốn giờ chiều, hai người rời bờ biển trên chiếc xuồng cao su. Biển lặng. Trời đẹp. Cảnh vật ấy làm anh bạn chợt nảy ý kiến :

“Này, hay là chúng mình đi quá sang Phon-xtăn chơi đi”. Phon-xtăn là một thị trấn nhỏ trên bờ biển nước Anh, hai người vẫn thường qua lại như cơm bữa. A-lanh gạt đầu. Thế là chiếc xuồng quay mũi hướng bắc tây bắc. Nhưng về chiều, sóng gió bỗng mạnh lên. Hai người vẫn cho chiếc xuồng con cập bến Phon-xtăn an toàn dưới ánh sáng các ngọn đèn biển. Thời tiết mỗi lúc một xấu hơn. Hoá ra có một cơn bão vừa hình thành ở biển Bắc mà hai anh không theo dõi. Sáng hôm sau, sóng to gió lớn. Mọi người đều thấy ra biển lúc này với chiếc xuồng con thì quả là chuyện điên rồ. Đành phải chờ thôi. Song chờ đến tối gió vẫn chưa dịu bớt. Mà anh thì phải có mặt để trực ở bệnh viện. Mặc cho bạn bè can ngăn, chín giờ sáng hôm sau, hai chàng trai cứ đẩy xuồng khỏi bến giữa lúc sóng lớn chưa ngừng. Kể cũng phiêu lưu thật đấy. Nhưng, xét về một mặt nào có liên quan đến cuộc thực nghiệm lớn mà anh đã bắt đầu ôm ấp trong đầu, thì chuyện phiêu lưu này cũng có mặt hấp dẫn của nó. Có người đấm tàu nào được phép chọn thời tiết đầu, anh nghĩ. Hơn nữa, chính vào những lúc mưa ngập sóng dồn thì mới nên đưa ra thử thách những loại phương tiện cấp cứu mỏng manh như chiếc xuồng cao su mà nhà chế tạo định cho sản xuất hàng loạt và tung ra thị trường. Biển vắng teo, mặc dù Pa đơ Ca-le ngày thường là một tuyến giao thông đường thủy cực kỳ tấp nập. Nhiều lần hai chàng trai suýt bị sóng vùi, nhưng lần nào chiếc xuồng cũng bám biển. Đến sáu giờ chiều, nó mới cập được bờ. Cuộc đi thử thành công.

Trên bờ biển nước Pháp, một người đàn ông chờ sẵn. Đó chính là một nhà chuyên môn nổi tiếng về cấp cứu đường thủy. ông bạn mới này, một người quốc tịch Hà Lan, gợi ý sẽ cấp cho anh học bổng để làm nghiên cứu sinh ở một viện hải dương học, nhằm tạo điều kiện cho anh hoàn thiện lý thuyết về khả năng sống còn của những người gặp nạn đấm tàu. Anh sẽ tìm hiểu vấn đề ăn uống của người đi biển. Sau đó cả ba người: A-lanh, người bạn thể thao và nhà chuyên môn này, sẽ cùng ra biển, cùng sắm vai những người đấm tàu. Kết quả công trình tập thể của họ sẽ là một đóng góp giúp cho những ai sau này chẳng may đấm tàu tránh được tuyệt vọng. Mọi chi phí sẽ do ông bạn mới đài thọ. Ba người nhất trí chọn Viện hải dương học Mô-na-cô làm nơi anh sẽ đến xin nghiên cứu. Chuyến ra biển sẽ thực hiện vào khoảng cuối năm, sau khi anh hoàn thành phần công trình trong phòng thí nghiệm.

Trước khi đi Mô-na-cô, A-lanh và người bạn thể thao rủ nhau cùng sang Anh dự đám cưới một

người bạn gái. Một ngày đầu tháng mười, vẫn trên chiếc xuồng cao su ấy, hai người bạn được giao dùng thử một loại máy đẩy mới ra xưởng. Vừa ra khỏi bờ chùng ba hải lý thì máy hỏng. Vì chỉ dự định làm một cuộc đi ngắn, chiếc xuồng không mang theo bơm sự phòng hoặc phương tiện chèo chống nào khác. Thế là đành để mặc cho gió giạt, tới đâu thì tới. Mùa ấy, gió bắc đông bắc thổi đều đều. Chiếc xuồng con lênh đênh suốt hai ngày ba đêm. Gió đẩy nó ra xa bờ đến mức không nhìn thấy đất liền. Nhưng hai người vẫn yên tâm vì biết rõ bờ biển nước Pháp khúc này lõm vào theo hình cánh cung, cứ để gió giạt theo hướng này thế nào rồi cũng sẽ gặp lại đất liền. Mãi đến chín giờ sáng ngày

Thứ ba, kể từ hôm ra đi, hai anh mới được một chiếc tàu đánh cá cứu. Suốt hai ngày ba đêm, người bạn cùng đi không uống một giọt nước. A-lanh thì mỗi lần quá khát, lại nhấp một ngụm nước biển. Anh tin rằng uống nước biển với lượng ít như vậy chẳng có hại gì cho cơ thể. Về thức ăn, may mắn sao, trên xuồng tình cờ có nửa ki-lô-gam bơ. Hai người nhấp nháp tí chút, nhưng loại thức ăn này không thể thay thế nước giải khát. Leo lên tới chiếc tàu đánh cá, người bạn nốc một hơi liền cả một vò nước ngọt. Ngỡ mình đang thêm nước, anh cũng định làm như bạn. Nhưng, vừa uống được vài ngụm, tự nhiên anh dừng. Không phải anh khát thật, mà chỉ có cảm giác khát thôi. Quả vậy, nhờ có uống từng ít nước biển một, cơ thể anh không bị mất nước, do đó không cần nhiều. Thì ra yếu tố tâm lý tác động sâu sắc tới cơ thể, tạo ra những cảm giác và nhu cầu giả tạo. Sự việc không may ấy chẳng làm cho sức khỏe hai chàng trai giảm sút. Họ vẫn còn đủ tươi tỉnh lao ra sân bay kịp sang Anh dự lễ cưới bạn. Hậu quả duy nhất của tai nạn ấy là anh bị các nhà chức trách duyên hải gọi đến chất vấn và dọa đưa ra tòa truy tố về tội dám ra khơi mà không xin giấy phép. Sự kiện nhỏ nhặt này về sau suýt nữa biến thành một trở lực thật sự có khả năng làm hỏng cuộc thực nghiệm của anh ngay trước khi nó được tiến hành.

Chuẩn bị về lý thuyết

Trung tuần tháng mười, A-lanh đến Mô-na-cô, vào Viện hải dương học xin ghi tên làm một nghiên cứu sinh được phép sử dụng phòng thí nghiệm. Nhờ có sự giới thiệu của một nhà khoa học, anh được ban giám đốc Viện đón tiếp niềm nở, và ngay hôm đó tạo cho mọi điều kiện dễ dàng để bắt tay vào nghiên cứu. Tranh thủ thời gian, anh lao vào làm việc cật lực. Đạo ấy, những kiến thức chung quanh vấn đề cấp cứu những người bị nạn đắm tàu về đại thể có thể tóm tắt như sau: Có hai loại đắm tàu: những người bị nạn gần bờ và những người bị nạn ở ngoài khơi. Trong tổng số hai mươi vạn người hằng năm bỏ mình trên biển, hơn một nửa chết ở gần bờ. Đối với những nạn nhân này, thông thường nước nào cũng có những tổ chức chuyên lo cấp cứu. Đề tài này ra ngoài phạm vi nghiên cứu và thực nghiệm của anh. ở ngoài khơi, không có tổ chức chuyên trách. Nếu hằng năm, khoảng năm vạn người chết ngay sau khi tàu chìm, còn năm vạn kịp xuống các xuồng cấp cứu, thì điều gì sau đó sẽ đến với họ? Đến đây lại phải phân thành hai loại người gặp nạn. Một loại đi trên các tàu lớn, suốt cuộc hành trình qua đại dương, thường xuyên có liên lạc bằng vô tuyến điện với đất liền. Đó là trường hợp các tàu viễn dương lớn hoặc các chiến hạm hải quân. Nếu một chiếc chẳng may gặp biến cố, thì ngay lập tức cả thế giới biết rõ tai nạn xảy ra ở tọa độ nào. Công việc cấp cứu do đó tiến hành nhanh chóng và có hiệu quả. Vụ đắm tàu Ti-ta-ních thuộc vào trường hợp này. Chỉ cần có biện pháp giúp các nạn nhân giữ vững tinh thần và kiên tâm chờ đợi, tránh sự kinh hoàng vô lối, thì chẳng mấy chốc các "cứu tinh" sẽ tới. Vấn đề tổ chức cuộc sống và phân đấu để sống còn một thời gian dài trên biển không cần đặt ra đối với loại người bị nạn này.

Còn có một loại tàu đi biển nữa, tuy cũng có liên lạc bằng vô tuyến điện với đất liền song theo những giờ hẹn trước, định kỳ cách nhau sáu, mười hai, thậm chí hai mươi bốn giờ mới có một lần thu và phát tin. Kể từ lần liên lạc cuối cùng trước đó cho tới khi xảy ra tai nạn, tàu đã đi được một quãng đường khá xa. Không ai rõ đích xác tai nạn đã xảy ra lúc nào và ở đâu để tổ chức tốt việc tìm kiếm những người sống sót. Đây là trường hợp phổ biến của những tàu gọi là "lang thang" như tàu đánh cá đường xa, tàu chở hàng, và các loại tàu, thuyền đánh cá nói chung. Đối với những nạn nhân thuộc loại này, cần tổ chức cấp cứu kịp thời. Song, thông thường, trong hoàn cảnh thuận lợi nhất, việc tìm kiếm cũng chỉ tiến hành tối đa mười ngày. Quá thời hạn này, người ta thường cho rằng sức chịu đựng của con người cũng như của các phương tiện đến đây là cùng. Không gì có thể tồn tại được nữa trước đói, khát, nắng rét và sóng dập gió vùi. Thế là những nạn nhân dù có còn sống ở một nơi nào đó cũng bị bỏ rơi, phó mặc cho rủi may của số phận. Mở đầu chương trình nghiên cứu, A-lanh cố gắng tập hợp đầy đủ tư liệu về năm đề mục:

1. □ Các vụ đắm tàu và những bài học rút ra từ những tai nạn đó.
2. □ Tình trạng sống sót của những người bị nạn.
3. □ Cá biển và thành phần cấu tạo cơ thể cá.
4. □ Cách thức câu cá, đánh cá trên biển.
5. □ Các hướng gió và dòng chảy thuận.

Đồng thời với việc nghiên cứu trên lý thuyết, anh tự mình dùng thử một số loại thức ăn kiếm

được bằng những cách thức không bình thường mà những người gặp nạn sử dụng. Thời gian này, người bạn thể thao của anh cũng đã tới Mô-na-cô. Anh ta có trách nhiệm thử các kiểu xuống cấp cứu khác nhau để chọn lấy một. Trong thời gian sáu tháng, A-lanh phải cố gắng nắm vững nhiều kiến thức, từ việc phân tích thành phần hóa học của nước biển, tìm hiểu các loại tảo và động vật phù sinh, cho đến các loại cá biển. Vấn đề đầu tiên là nước uống. Mọi người đều biết, uống quan trọng hơn ăn. Con người nhịn khát mười ngày thì chết là điều chắc chắn, song vẫn có thể sống đến ba mươi ngày không ăn, miễn có uống. Tìm nguồn nước ngọt ở đâu giữa biển cả mênh mông? Qua nghiên cứu, anh tin tưởng chắc chắn có thể kiếm đủ nước uống ngay trong thân thể loài cá. Mười loại cá biển thường gặp nhất chứa từ 58,5% đến 82,2% nước. Nói một cách khác, nước chiếm từ hơn một nửa đến bốn phần năm trọng lượng của cá. Và nước trong thân cá không mặn như nhiều người vẫn tưởng. Chắc chắn trong chúng ta có những người từng có dịp ăn món cá biển mà người đầu bếp sơ ý không cho muối. Món cá này vô cùng nhạt nhẽo. Nạc cá chứa ít muối hơn nhiều so với thịt các loại động vật có vú. Nếu rút được nước từ thân cá biển ra, thì với ba ki-lô-gam cá mỗi ngày, chúng ta sẽ có khoảng trên dưới hai lít nước, đủ đáp ứng nhu cầu cơ thể. Trường hợp không đánh được cá thì sao?

Mà đây là điều thường xảy ra cho những người gặp nạn một hai ngày đầu, kể từ khi tàu đắm. Nếu nhịn khát một hai ngày, để cho quá trình mất nước chóng xuất hiện thì sau đó, dù có đủ nước uống với mức bình thường cũng không thể khôi phục trạng thái cân bằng của cơ thể. Bởi vậy, ngay từ những giờ đầu tiên, khi chưa đánh bắt được cá, cần giữ cho quá trình mất nước của cơ thể đừng xảy ra. Biện pháp đề phòng hiệu quả nhất là uống nước biển khi cảm thấy khát. Nhưng khoa học đã kết luận, uống nhiều nước biển, con người sẽ chết vì viêm thận. Khắc phục thế nào đây? Trong nước biển muối là chất chiếm tỷ lệ lớn nhất (27,3 gam trong một lít). Ta sẽ dùng lượng ClNa chứa trong nước biển để đáp ứng nhu cầu hằng ngày về muối của cơ thể. Có điều là không nên dùng liên tục quá năm ngày vì sau thời gian đó có thể bắt đầu xuất hiện triệu chứng viêm thận. Còn các hóa chất khác chứa trong nước biển có hại cho cơ thể đến mức nào? Phân tích kỹ, ta sẽ thấy lượng các chất đó chứa trong 800 gam nước biển, tương đương trong một lít các loại nước khoáng nổi tiếng vẫn được ưa chuộng trên thị trường, như nước Vi-sy, nước Bốc bông, nước Xa-li, nước Mông-mi-rai, v.v... Vấn đề nước uống như vậy xem như tạm giải quyết một bước. Sang vấn đề ăn. Ta biết rằng thực phẩm của con người gồm ba loại dinh dưỡng chính: prô-tít (đạm), li-pít (béo), và glu-xít (đường).

Nói chung cá chứa đủ lượng đạm cần thiết cho con người. Một điều cần chú ý là nạc một số loài cá như cá đuối, cá mập chứa những chất có hại cho người, không nên ăn. Chất béo không thiếu: tùy theo loại cá, chất này chiếm từ 1 đến 16%. Khan hiếm nhất là đường. Nói chung biển rất nghèo đường. Chất này có một ít trong tảo, song liệu cơ thể chúng ta có hấp thụ nổi tảo không? Prô-tít và li-pít có thể chuyển hóa thành glu-xít, nhưng quá trình chuyển hóa này đòi hỏi một lượng nước khá lớn. Kiếm ở đâu ra đủ nước ngọt cho sự chuyển hóa ấy? Câu hỏi này phải qua thực nghiệm mới giải đáp được. Tuy vậy, cuộc sống cũng đã có ít nhiều thực tế cho chúng ta tin tưởng: người E-xki-mô ở Bắc cực suốt sáu tháng mùa đông ăn toàn thịt và mỡ, và chỉ uống nước mặn đã đóng băng, ấy thế mà chẳng thấy ai có hiện tượng rối loạn tiêu hóa. Vấn đề có lẽ là ở thói quen hoặc khả năng thích ứng của con người. Cái khó cuối cùng là vi-ta-min. Như đã biết, nhu cầu của cơ thể về vi-ta-min rất ít nhưng không thể thiếu. Ăn không đủ sinh tố, cơ thể con người sẽ phát sinh nhiều chứng bệnh, được gọi chung là bệnh thiếu vi-ta-min. (Thừa vi-ta-min cũng nguy hiểm chẳng khác gì thiếu). Có bốn loại vi-ta-min tuyệt đối cần thiết cho cơ thể, không thể không có dù chỉ một thời gian ngắn. Đó là các loại vi-ta-min A, B, C và D. Vi-ta-min A, D, B1, B2 có dồi dào trong nạc cá. B12 không nhiều lắm, song tai biến gây nên do thiếu

B12 chưa phải đã quá nghiêm trọng. Đáng lo ngại hơn cả là thiếu vi-ta-min C. Thiếu loại này, sẽ phát sinh bệnh xcoóc-buýt, một chứng bệnh đã giết hại không biết bao nhiêu thủy thủ dũng cảm của Cri-xiốp Cô-lông và Ma-gien-lăng, khi họ đi tìm đường vòng quanh trái đất. Muốn vượt qua khó khăn này, có một cách là bắt chước cá voi: lượng vi-ta-min C cần thiết cho cơ thể khổng lồ của nó được lấy từ các loại tảo. Thế thì người bị nạn đắm tàu tại sao không dùng tảo? Khái quát lại, mọi vấn đề xem chừng đã có hướng giải quyết. Tuy nhiên, nỗi băn khoăn lớn vẫn là: liệu có đủ nước ngọt cần thiết cho sự chuyển hóa thức ăn? Chỉ có thực tiễn mới mang lại câu trả lời.

Khi lý thuyết chưa được thực tiễn chứng minh

Các nhà khoa học đều dễ dàng nhất trí khi nghe A-lanh trình bày. Nhưng những người đi biển lại tỏ vẻ hoài nghi. Các thủy thủ có nhiều kinh nghiệm nhất được anh tham khảo ý kiến đều trả lời gần như nhau:

-Tất cả những điều anh nói nghe hấp dẫn thật đấy, song đó chỉ mới là lý thuyết. Mọi sự đều có thể tiến hành trôi chảy ở phòng thí nghiệm, khi ra ngoài khơi lại trục trặc. Đại dương có những cái khác của nó. Chúng tôi biết lắm. Sự hoài nghi này hết sức đáng quan tâm.

Bởi vì yếu tố quyết định, cửa ải đầu tiên cần vượt qua đối với người đắm tàu là diệt cho được sự hoài nghi và nỗi tuyệt vọng tự chúng là những thứ làm chết người. Nếu cái khát làm con người chết nhanh hơn cái đói, thì sự tuyệt vọng còn mang lại nguy cơ lớn hơn cả cái khát. Muốn cho lý thuyết anh trình bày có ít nhiều giá trị đối với đời sống, phải mang nó ra kiểm tra và thử thách trong thực tiễn. Bằng cách nào đây? Bằng cách tạo hoàn cảnh cho con người cách ly thế giới, bắt con người lênh đênh trên biển vắng trong khoảng thời gian từ một đến ba tháng. Phải tìm cho được một con đường trôi giạt, trên đó chiếc xuồng người đắm tàu tự nguyện ấy sẽ được các luồng gió và dòng chảy đưa tới đích một cách chắc chắn, nhưng đường phải vắng, ít gặp hoặc không gặp ai. Như vậy người tự nguyện làm thí nghiệm tránh được sự cảm dỗ muốn nhờ người khác cứu vớt trước khi tới đích. Chỉ sau khi trải qua thực tiễn ấy, mới có thể quả quyết với sức thuyết phục hùng hồn nhất, là ở ngoài khơi, xa đất liền, con người vẫn có thể sống còn. Nghiên cứu lịch sử những người vượt biển đơn độc, A-lanh nhận thấy, muốn gây được ấn tượng mạnh, cần vượt đại dương. Và muốn thực hiện chuyến đi gọn trong vòng trên dưới hai tháng để rồi cập bờ chắc chắn ở một nơi nào đó, khó chọn đâu tốt hơn Đại Tây Dương. Và cuối cùng, để tránh khỏi bị cảm dỗ vì những con tàu sẽ gặp trên hành trình ấy, nên đi từ Tây Ban Nha qua quần đảo Ca-na-ri, lướt ngoài khơi quần đảo Cáp Ve và cập bờ quần đảo Ăng-đi bên châu Mỹ. Chọn hành trình này, sẽ tránh được các tuyến giao thông đông đúc, vì đường thủy quốc tế từ châu Âu sang Bắc Mỹ dịch lên hơn ít nữa về phía bắc, và đường đi Nam Mỹ lại chệch quá về phía nam. Theo con đường này còn có lợi và tránh sa vào Biển Rong hoặc ống Hũ Nút, những vùng cực kỳ nguy hiểm cho các nhà hàng hải. Chẳng may lạc vào các vùng này tức là tự tìm một cái chết chắc chắn mà chẳng giúp ích gì cho ai. Những ngày ở Mô-na-cô. A-lanh làm việc hết sức say sưa. Miệt mài trong thư viện, nhưng hầu như không ngày nào anh không tranh thủ làm một chuyến ra biển trên chiếc tàu của Viện. Anh ép thử nhiều loại cá, để xem loại nào cho lượng nước ngọt lớn nhất, cũng như mùi vị nước dễ chịu hơn. Làm đi làm lại, cuối cùng anh đi đến nhận xét là dụng cụ tốt nhất để lấy được nhiều nước là cái vãn dùng để vắt nước trái cây thông thường. Những kết quả thu được trong phòng thí nghiệm càng củng cố lòng tin của anh vào kết quả công việc đang làm. Một điều may là ít người biết đề tài nghiên cứu này cho nên anh ít bị điều ra tiếng vào. Và cũng có thể vì không mấy người tin anh sẽ thành công, do đó họ cũng chẳng buồn để ý.

Tìm bạn đồng hành

Ngày khởi hành phải hoãn lại so với dự kiến vì gặp khó khăn về phương tiện chở. Theo phương án đầu tiên, đoàn du hành sẽ gồm có ba người: người bạn thể thao, nhà hảo tâm đã cung cấp tiền (cũng chính là một chuyên gia về cấp cứu đường biển, như đã nói ở trên và A-lanh). Nhiều kiểu xuồng được đưa ra dùng thử. Thoạt tiên chuyên gia này định cho ra một kiểu mảng kết bằng hai phao nổi, được nối liền bởi một sàn ngang, trông na ná chiếc xe đạp đi trên nước và dùng buồm làm lực đẩy. Sau nhiều ngày hì hục lắp ráp cái mảng kỳ cục ấy - một vật để giải trí ở bãi biển tốt hơn là dùng vượt đại dương - hai nhà thể thao mang ra thử. Họ dự định khởi hành từ bến Mô-na-cô, ra đảo Coóc-xơ rồi quay trở về nơi xuất phát. Một buổi sáng đẹp trời vào cuối tháng mười một, chiếc mảng được đưa ra thử. Hôm ấy gió từ đất liền thổi ra biển. Thuận buồm, nó lướt với tốc độ khá cao. Nhưng, gặp ngọn sóng lớn đầu tiên, mảng đã lật. Hai nhà thể thao lóp ngóp vào bờ, một người bơi, một người ngồi trên mảng, nhờ một chiếc thuyền kéo.

Nhà hảo tâm, sau khi thất bại ấy, nảy ra ý đóng một chiếc xuồng lớn, dài tới mười bốn mét, lại có cả ca-bin và bếp để làm thức ăn nóng nữa chứ! Rõ ràng quan niệm của A-lanh và của người bạn có của này ngày càng xa nhau. Tuy không nói ra, anh lặng lẽ đeo đuổi việc chuẩn bị để đạt cho được mục tiêu mình đề ra từ đầu. Khoảng cuối tháng ba năm 1952, công trình nghiên cứu ở phòng thí nghiệm về cơ bản đã hoàn thành. Lý thuyết của anh đã được hoàn thiện một bước. Một người bạn, giáo sư đại học ở Anh, nhân đến Mô-na-cô nghiên cứu, biết chuyện, khuyên anh nên tham khảo ý kiến một số chuyên gia Anh về ngành học này. Qua sự giới thiệu của bạn, A-lanh bay vội sang Luân Đôn tìm gặp một số chuyên gia nổi tiếng. Họ góp cho anh nhiều ý kiến bổ ích. Nhưng chuyến đi làm việc ngắn này, rủi thay do sơ ý anh đã tự gây cho mình nhiều phiền phức. Lúc làm thủ tục nhập cảnh ở cảng Ca-le, một viên chức hải quan vốn biết anh là một nhà thể thao có cỡ, từng bơi qua eo biển Măng-sơ, liền hỏi vui:

-Thế nào, lại chuẩn bị vượt biển Măng-sơ chứ? Anh cười, đáp:

-Ồ, chuyện ấy xưa rồi. Tôi vượt Đại Tây Dương cơ. Viên chức hải quan cũng cười, cho là chuyện tếu. Nhưng lát sau, nghĩ lại, anh ta tự nhủ:

“ừ, sao lại không thế nhỉ”, và nhanh nhẩu báo tin cho một phóng viên Anh biết cái tin sốt dẻo ấy. Thế là chẳng mấy chốc báo chí loan tin ồn ào. Một ký giả tìm đến tận Mô-na-cô phỏng vấn A-lanh. Có những bài báo bóp mép sự thật. Người ta cho anh là một người thích làm những chuyện giật gân. Cùng với xuyên tạc là mỉa mai, giễu cợt. Anh không sao yên ổn làm việc được nữa. Bù lại, anh nhận được nhiều thư của những người chưa hề quen biết xin được cùng tham dự chuyến đi. ý kiến đúng đắn có, ngộ nghĩnh, xỏ xiên cũng có. Một người cho biết, anh ta đã mấy lần tự tử nhưng chưa chết, nay mong được cùng đi với anh. Một người khác nói rõ nếu cuộc thực nghiệm không thành công, đoàn du hành không thể kiếm đủ thức ăn giữa đại dương, thì anh ta tự nguyện để cho các bạn đồng hành... ăn thịt. Có người hỏi, vì anh quả quyết con người có thể giải khát bằng nước mặn, vậy có thể dùng nước biển để tưới hoa không, v.v...

Tuy nhiên, cũng có không ít người đứng đắn, kiến nghị dùng nhiều kiểu thuyền cấp cứu khác nhau. Thật ra, ngoài người bạn thể thao đã cùng anh chuẩn bị chuyến đi từ đầu, anh cũng cần có thêm một bạn đồng hành nữa. Một hôm, có một người cao lớn, tóc hung dáng điệu trầm

tĩnh, vẻ mặt lạnh lùng, đến nơi A-lanh trọ tìm gặp anh, và xin được hợp tác. Anh ta vui lòng hiến chiếc du thuyền cùng với dụng cụ đo toạ độ của mình để làm cuộc thực nghiệm. Đó là một người Anh mang quốc tịch Pa-na-ma, tên là Giắc Pen-mơ. Một nhà đi biển tuyệt vời. Trên chiếc thuyền thể thao loại nhỏ, chỉ dài có mười mét, Giắc đã từng từ Pa-na-ma vượt Đại Tây Dương sang Cai-rô (Ai Cập), rồi cùng với vợ từ Cai-rô sang đảo Síp, đến Mô-na-cô. Tới đây thì cạn túi, đành lưu lại gần một năm nay. A-lanh trình bày cho Giắc rõ dự kiến của mình: cần có hai hoặc ba người tự nguyện sống trong những điều kiện giống hệt như bị đắm tàu thật sự: không nước ngọt, thiếu thức ăn, lênh đênh trên chiếc xuồng nhỏ để qua đó chứng minh rằng dù sao con người vẫn có thể sống còn. Chuyện hệ trọng quá, không thể quyết định hấp tấp, Giắc xin cho mấy giờ để suy nghĩ. Trở lại, anh chỉ nói với A-lanh một câu:

-Thưa bác sĩ Bôm-ba, tôi là người thuộc quyền ông. Giắc quả là một con người đáng mến, A-lanh vui mừng gặp được người bạn mới. Nhưng lúc này hãy còn trên đất liền. Trong thâm tâm, anh vẫn có chút băn khoăn: điều gì sẽ xảy ra, khi gặp đói, khát, đồng đội có quay lưng lại, có chống đối lẫn nhau hoặc đổ trách nhiệm cho nhau không? Anh bạn thể thao thì A-lanh quen biết đã lâu, anh hiểu rõ bạn sẽ cư xử thế nào trong trường hợp ấy. Còn người bạn mới quen này?... Chính vì lẽ ấy mà đáng lẽ xuất phát từ cảng Tăng-giê hoặc Ca-la-blăng-ca (Bắc Phi) trên bờ Đại Tây Dương, anh quyết định làm một chuyến đi thử ở Địa Trung Hải. Biển này chẳng khác mấy một cái hồ lớn, giao lưu tấp nập, tuy vậy vẫn không phải là không chứa đựng hiểm nguy. Cần kiểm tra vật liệu, phương tiện cũng như người. Sóng gió càng bất thường càng có ích cho cuộc tập dượt. Đoàn sẽ hiểu thêm những gì đang chờ đợi, từ đó sẵn sàng hơn trong tư thế đương đầu với Đại Tây Dương. A-lanh tìm gặp nhà chế tạo kiểu xuồng mà người bạn thể thao đã cùng với anh dùng để vượt biển Măng-sơ sang Anh năm ngoái, xin một chiếc cùng kiểu nhưng lớn hơn. Cuộc thương lượng chưa xong thì giữa tháng năm, anh nhận được một cú điện thoại. ấy là J.L. một người sau này đã trở thành bạn rất chung thủy của A-lanh. J.L. đề nghị với A-lanh ký một hợp đồng, theo đó ông được quyền xuất bản cuốn sách anh sẽ viết về chuyến thực nghiệm này. Ông sẽ ứng trước cho anh một món tiền để chuẩn bị chuyến đi. Có số tiền này, anh có thể tự túc về chi phí, đỡ nhờ vả ai, và vợ anh cũng yên tâm hơn trong khi chờ đợi đứa con sắp ra đời.

Ngày 17 tháng năm, anh nhận được chiếc xuồng sau này sẽ nổi tiếng. Hơn hở, anh trở lại Mô-na-cô, mang theo chiếc "tàu viễn dương" của mình. Thế là có thể lên đường. Anh đánh điện cho người bạn thể thao cũng như nhà hảo tâm rõ. Trước ngày dự định khởi hành một hôm, ông này đến cho biết:

-Anh bạn thể thao mắc bệnh, không thể tới. Tôi đi thay.

ạng bạn này là một con người cao 1,8 mét, nặng đúng 152 ki-lô-gam. A-lanh tìm cách thuyết phục ông bạn: đối với chiếc xuồng mong manh này, trọng lượng người ông sẽ khiến cho chuyến đi thêm... nặng nề, phức tạp. Sẽ có ích hơn nếu ông vui lòng ở lại trên đất liền để chuẩn bị cho chuyến đi chính, qua Đại Tây Dương. Ngày xuất phát được ấn định vào sáng 24 tháng 5 năm 1952. Nhà chế tạo thân hành tới bến Mô-na-cô tham gia hiệu chỉnh và kiểm tra chiếc xuồng lần cuối. Đó là một kiểu nửa xuồng, nửa mảng bằng cao su bơm hơi dài 4,6 mét, rộng 1,9 mét. Hình thù nó na ná một cái vành móng ngựa nhưng dẹp về chiều ngang. Đằng đuôi có một tấm gỗ chắn, để nếu có cần buông câu thì dây câu không cọ trực tiếp vào cao su. Một tấm ván gỗ đặt ở đáy xuồng làm sàn. Toàn bộ xuồng không có một mẫu kim loại. Phao chia thành bốn khoang, đóng mở riêng biệt. Đáy xuồng phẳng, nhưng có một cái sống lưng chạy theo chiều

dọc, ở chính giữa. Cái sóng này có tác dụng tạo nên một chiều cong giúp đáy xuống bám chặt mặt biển như một ống giác, giữ cho nó luôn luôn đầm, đồng thời không vì vậy mà cản sóng làm chậm tốc độ. Lực đẩy được tạo nên nhờ một cánh buồm rộng chừng ba mét vuông. Đáng tiếc là theo thiết kế, cột buồm đặt quá sát mũi, do đó xuống khó di chuyển khi ngược gió. Hai bên mạn có gắn sẵn hai tấm ván sẽ dùng làm bánh lái phụ, cần thiết khi cập bờ.

Việc chuẩn bị về phương tiện vật chất như vậy coi như xong xuôi. Chỉ còn một việc phụ: xin cho được một giấy phép thông hành ra khơi. Thủ tục tưởng bình thường này không ngờ lại là một khó khăn không nhỏ, thậm chí có lúc tưởng chừng trở thành trở ngại chủ yếu ngăn cản cuộc thực nghiệm. Mấy hôm trước ngày dự định khởi hành, A-lanh cực kỳ sung sướng được tin tòa án phạt anh 2000 phrăng, cho hưởng án treo, vì đã vi phạm quy chế lưu thông hàng hải trong chuyến sang Anh năm ngoái. Anh vội đáp xe lửa về Pa-ri, hy vọng chống án, nhưng không có kết quả. Tòa án vẫn cứ phạt anh hai khoản, mỗi khoản 1000 phrăng về tội : vi phạm quy chế lưu thông ngoài khơi, và dùng phương tiện đi lại ven bờ để ra khơi.

Tại sao chiếc xuồng ấy mang tên "ngược đời"

Đã một tuần nay báo chí làm tình làm tội A-lanh đến mức anh không thể tỉnh trí mà làm việc. Cùng với các nhà báo là những người hiếu kỳ. Các nhà nhiếp ảnh bấm máy lia lịa. Anh vừa cùng với vợ đi ra phố vài bước là y như có một nhà báo yêu cầu :

“Xin ông vui lòng ôm hôn bà, cho tôi được làm một pô”. Báo chí quá rùm beng về chuyến đi của anh và Giấc. Dĩ nhiên những tờ báo đúng đắn thông báo cho bạn đọc của họ biết nội dung và mục tiêu của cuộc thực nghiệm. Đáng tiếc là không ít tờ "lá cải" chuộng những chi tiết giật gân hơn sự thông tin chính xác. Người ta muốn trình bày lúc khởi hành như một giây phút cực kỳ trọng đại, trong khi hai nhà du hành lại đề ra mục tiêu khiêm tốn: kiểm tra vật liệu và con người. Người ta không muốn biết rằng đây chỉ là một cuộc diễn tập. Nếu chẳng may gặp trở ngại, chắc chắn anh sẽ bị chỉ trích không tiếc thương. Nghiêm trọng hơn là báo chí nêu lên quá sớm những vấn đề mà cuộc thực nghiệm này hy vọng có thể kết luận bằng thực tiễn, ngược với những quan niệm quen thuộc xưa nay của nhiều người, do đó càng thu hút nhiều lời chê trách. A-lanh bị kết tội như một con người nghịch đạo, ngược đời. Ngược đời bởi nhiều lẽ. Cái vừa xuồng vừa mảng của anh là thú xưa nay vẫn được coi là không thể lái được, chứ đừng nói đi xa, thế mà anh dám mang nó dùng ra khơi, hơn nữa còn định cập bến ở một điểm định trước. Thái độ ấy xúc phạm quan niệm thông thường của nhiều bậc chuyên gia hàng hải, họ cứ khẳng khẳng là nhất định anh không thể ra xa hơn mấy hòn đảo ven bờ.

Điều nghiêm trọng hơn là anh dám tiến công vào định kiến của bao nhiêu người xưa nay vẫn cho rằng con người không thể nào sống mà chỉ trông cậy vào những sản vật tự mình đánh bắt từ biển, và làm sao anh lại dám định dùng nước biển để chống khát? Cuối cùng, như một tờ báo vẫn được tiếng nghiêm túc lên án anh:

“Trong khi các nhà đi biển dạn dày kinh nghiệm cũng không bao giờ dám tin rằng con tàu của mình đã được chuẩn bị đầy đủ để phòng ngừa mọi bất trắc và né tránh những cơn thịnh nộ của biển, thì một anh chàng tấp tễnh vào nghề lại dám phó thác tính mạng mình và tính mạng đồng hành cho một chiếc xuồng chỉ lớn bằng cái vỏ trái cây; đã thế lại không thèm nhờ vả bất cứ một vị thanh tra hàng hải nào kiểm tra giúp cho trước khi xuất phát”. Quả thật có lắm chuyện ngược đời. Và cũng chính bởi những lẽ đó, anh đặt luôn tên cho chiếc xuồng cao su nửa thuyền nửa mảng của mình là Ngược đời. May mắn sao vẫn còn có nhiều người, trong đó có những vị có thẩm quyền, ủng hộ việc làm của anh. Nhờ sự can thiệp trực tiếp của đích thân bộ trưởng Bộ hàng hải, anh được cấp giấy phép thông hành. Thế là chiếc xuồng của anh có thể ra khơi, hợp với luật lệ.

Cuộc kiểm tra vật liệu và con người Khởi hành

Từ sáng sớm, hai người đã có mặt ở bến. Trong chốc lát, các nhà báo ủa đến, vây quanh và dồn dập phỏng vấn. A-lanh và Giắc cố gắng trả lời từ tốn. Sau đó, A-lanh trông nom việc đưa xuống xuồng những vật liệu cần thiết. Cuộc khởi hành sự kiện sẽ tiến hành vào ba giờ chiều, là lúc thường có gió mạnh từ đất liền thổi ra biển. Thế nhưng ngay từ sáng những người hiếu kỳ đã từ mọi hướng đổ về xem mỗi lúc một đông. Một nhóm kỹ thuật viên làm việc khẩn trương để kịp lắp ráp cụm máy phát vô tuyến điện thô sơ mà một "tổ chức" nọ có nhã ý tặng, với hy vọng qua phương tiện đó moi được những tin sốt dẻo, giật gân để bán lại cho các đài phát thanh và báo chí. Đáng tiếc là, mặc dù có bao lời hứa hẹn tốt đẹp, cụm máy phát tài tử và thật sự vô tác dụng này chỉ được trao cho anh trước lúc khởi hành vừa vặn một ngày. Khoảng hai giờ chiều, một nhân viên tòa án tới kẹp dấu niêm phong cái thùng đựng thức ăn dự phòng. Những thứ này được mang theo nhưng sẽ chỉ được dùng trong trường hợp những người du hành chịu bó tay, không còn cách nào tự xoay sở được thức ăn và nước uống. Muốn kết quả cuộc thực nghiệm được công nhận, phải mang trở về những thực phẩm dự phòng này nguyên dấu niêm phong như lúc khởi hành. Giữa lúc A-lanh và Giắc đang tiếp tục bị các nhà báo khai thác, thì một nhân viên của Viện hải dương học đến báo cho biết, vì một lẽ nào đó, hôm nay cũng như trong vài ba ngày trước mắt, Viện không thể cho hai anh mượn chiếc tàu thí nghiệm của mình để kéo chiếc Ngược đời ra khỏi bến. Quả là một đòn bất ngờ. Chiếc xuồng cao su này, do thiết kế của nó, vốn không có khả năng đi ngược chiều gió. Mà muốn trở thành những người đấm tàu, đội du hành phải ra khơi, cách đất liền khá xa, nếu không chẳng may gặp một cơn gió từ biển thổi vào, thì nó sẽ bị giạt trở lại bờ. Cần có một chiếc tàu giúp kéo nó ra xa ít nhất mười hai hải lý. May sao, ở cảng Mô-na-cô lúc ấy đang có một tuần dương hạm thả neo. Viên chỉ huy đồng ý cho mượn một tốc hạm nhỏ dắt chiếc xuồng cao su ra xa bờ, như kế hoạch đã định. Buổi chiều, người xem càng đông. Nhưng vì đến quá sớm, nhiều người thắm mệt, muốn đội du hành dời bến ngay để cho họ có thể đi nơi khác. Nhưng chưa có gió từ đất thổi ra, mà hơn nữa gió biển vào càng mạnh. Cơ sự này thì dù có cố ra khỏi bờ mười hải lý, chiếc xuồng vẫn bị tấp ngược trở về. Được viên chỉ huy tuần dương hạm đồng ý sáng tinh mơ hôm sau sẽ lại cho mượn phương tiện kéo, A-lanh quyết định hoãn giờ xuất phát. Hay tin, đám đông bao gồm đội ngũ phóng viên và những người hiếu kỳ đều tỏ ra bực bội. Nhiều người phàn nàn ra miệng cho là chuyện trẻ con. Bốn giờ sáng hôm sau, lại ra bến. Đám người xem giờ này thưa thớt hơn hôm qua nhiều. Ấu cũng là một cái may. Chỉ còn những người bạn thủy chung mới chịu cất công dậy sớm. Không còn không khí nào nhiệt như hội. A-lanh xoa tay:

"Thế là xong, đã bắt tay vào việc". Số người thật sự chứng kiến phút khởi hành chẳng có bao nhiêu. Gi-nét, vợ A-lanh, dăm người bạn thân, một vài ký giả, và các kỹ thuật viên. A-lanh và Giắc uống cà phê sữa, ly cà phê cuối cùng, và gọi một khúc bánh mì giăm-bông. Nhưng, khi người hầu bàn mang thức ăn ra thì mãi bận nghĩ về chuyến đi. A-lanh bỏ không ăn. Anh chặc lưỡi:

"Xét cho cùng, mấy tiếng đồng hồ nữa bắt đầu nhịn ăn hay nhịn từ phút này, thì có gì khác nhau". Lúc này anh chưa hình dung được, chỉ vài ngày sau thôi, khi bị con đói giày vò, khúc bánh mì giăm-bông bỏ lại không ăn ấy sẽ ám ảnh anh đến mức độ nào. Năm giờ. Chiếc tốc hạm từ từ vào bến. Giắc và A-lanh đã lạng lẽ xuống ngồi trong xuồng. Viên chỉ huy ra lệnh : Mũi

xuồng được móc vào đuôi tốc hạm bằng một sợi dây dài. Chiếc Ngược đời theo nó từ từ rời bến. Biển lúc này đang nổi sóng cồn. Mọi người đã hay tin dự báo, thời tiết hôm nay sẽ không tốt. Từng đợt sóng mạnh và ngắn vỗ lộn xộn khiến mặt biển xao động dữ dội. Chiếc tốc hạm ngã nghiêng. Người theo tiễn đi trên chiếc tàu này, ai cũng phải bám vào một vật gì đó thì mới đứng vững. Trong khi đó, chiếc xuồng cao su lại đầm cực kỳ. A-lanh và Giắc thoải mái ngồi trên mạn, chân buông thõng chạm ván sàn, hai tay bình tĩnh giơ cao vẫy chào từ biệt. Ra khỏi bến chừng mấy trăm mét, thì gặp nhiều chiếc thuyền con chờ sẵn, kéo theo sau chiếc xuồng, thành một đoàn dài. Đó vẫn là các nhà báo và những người hâm mộ, tán thành chuyến đi. Số người ủng hộ cuộc thực nghiệm lúc này tuy chưa nhiều lắm song càng về sau sẽ càng đông hơn -A-lanh tin tưởng. Sương mù bắt đầu thấm ảm áo quần anh và bạn đồng hành, thì tiếng chuông từ chiếc tốc hạm lanh lảnh vang lên. Đã đến lúc chia tay. Giắc đưa tay ra hiệu trả lời đồng ý. Sợi dây kéo được buông. Xuồng xa dần chiếc tốc hạm. Đã đến lúc nó phải tự lực. Tạm biệt! Tạm biệt! Chiếc xuồng máy chở các nhà báo lượn một vòng quanh chiếc Ngược đời. A-lanh và Giắc giơ cả hai tay một lần nữa đáp vẫy chào từ biệt bạn bè và người thân.

Hai anh cảm thấy rõ rệt, từ phút giây này, cuộc sống của mình sẽ khác biệt cuộc sống bình thường của tất cả mọi người. Cảm tưởng ấy khiến họ thật sự băng khuâng. Chiếc tốc hạm cùng đoàn thuyền tiễn đưa xa dần rồi khuất hẳn sau sương mù. Trên mặt biển chỉ còn lại những vệt sóng xao động. A-lanh chợt cảm thấy cô đơn. Nỗi sợ hãi, kẻ thù vô hình mà suốt bảy tháng chuẩn bị vừa qua, thỉnh thoảng xuất hiện để tiến công anh, bây giờ ra mặt đột ngột, sừng sững, như thể chiếc tàu chở bạn bè vừa khuất sau sương mù đã nhường lại cho nó tất cả trận địa, mặc cho nó tha hồ làm mưa làm gió. Nhưng giờ này, dù sao sợ hãi cũng chỉ mới là một thoáng qua. Sau này, trong những ngày gian khổ, anh còn khối dịp để hiểu biết sâu sắc thế nào là sợ hãi, nỗi sợ hãi thật, chứ không phải là niềm băng khuâng thoáng chút lo âu lúc chia tay. Gió hút từng cơn mãnh liệt. Đất liền không xa nhưng bị sương mù che lấp, trừ hình dáng mơ hồ của một vài đỉnh núi cao. Nỗi cô đơn mà A-lanh bao ngày chờ đợi đã tới. Đó là món quà kỳ lạ anh mong ước từ lâu và bây giờ đã đạt được. Biển đầy. Gió đầy. Sóng đầy. Sóng, đang vỗ mạn thuyền. Anh đã có mặt trong cuộc hẹn hò với biển.

Giã từ cuộc sống bình yên

Hai người không ai nói một lời. Những ngày trước mắt chứa đựng bao nhiêu bất ngờ đang chờ đợi họ. Buồm chưa được kéo rộng hết cỡ. Cần làm từ từ để thăm dò sức chịu đựng của vải cũng như của cột trước sức gió mạnh. Để tránh bị giật trở lại đất liền, hai người buông neo nổi. Dụng cụ này rất quen thuộc với các nhà đi biển thời xưa, rồi bị xem nhẹ. Gần đây một thuyền trưởng sử dụng trở lại, và nó tỏ ra có tác dụng rất tốt. Bất cứ vật gì nửa nổi nửa chìm, buộc vào mũi thuyền bằng một sợi dây, đều có thể coi là neo nổi. Gọi là neo vì nó luôn luôn giữ cho mũi thuyền hướng vào ngọn sóng. Trường hợp gặp bão, buồm phải cuốn, chiếc thuyền sẽ bị giật theo hướng đẩy của gió. Nếu thuyền quay ngang thì chỉ cần một ngọn sóng lớn tạt sườn, nó sẽ bị lật. Neo tạo nên một lực giữ trở lại, khiến cho chiếc thuyền lúc nào cũng chỉ giật theo chiều dọc mà thôi. Neo nổi của Ngược đời có hình dáng một chiếc dù, nó phồng lên khi có lực kéo và nước cản, đại khái như không khí tác động vào dù, làm giảm tốc độ rơi của người nhảy từ máy bay. Mặt trời xua tan sương mù.

Bờ biển hiện lên, rõ mồn một. Vì nó gần kề cho nên nguy hiểm. Chiếc xuồng theo chiều gió đang giật song song với bờ. Phải mau chóng tìm cách ra xa, càng xa bờ càng tốt để tránh những mỏm đá ngầm. Trên chặng đường sẽ đi, còn nhiều mũi nhô ra biển, và mũi nào cũng chứa đầy cạm bẫy. Phải đi quá đảo Lơ-văng, từ đây bờ biển lượn về phía tây thì mới đỡ lo, vì trước mắt lúc đó sẽ là biển rộng. Tới đây, nguy cơ bị giật trở lại bờ hoặc xô phải đá sẽ ít hơn. Gió dịu bớt. Hai người quyết định giương buồm. Công việc này cũng khó khăn, vì xuồng hẹp mà cột buồm thì ở tận đầu mũi. Toàn bộ chiếc xuồng na ná một cái bồn đựng nước trong buồng tắm, nửa trước có bạt che, nửa sau để trống. Diện tích sử dụng, bao gồm nơi hai người sống và chỗ xếp mọi vật liệu, dài hai mét, rộng 1,1 mét. Chỉ có vậy thôi. Đã tự nguyện làm người chèo lái thì hãy liệu mà xoay xở. Buồm căng lên. Chiếc Ngược đời rùng mình một cái, rồi hùng dũng lướt đi trên mặt sóng. Tốc độ dĩ nhiên không lớn, nhưng dù sao những người ngồi trong xuồng cũng có cảm giác rõ rệt là mình đang tiến lên, nhằm mục tiêu đã định. Tuy nhiên, cảm giác thích thú ấy kéo dài chẳng được bao lâu. Chưa tới mười một giờ trưa, gió bỗng tắt. Lúc này mới ở ngang mũi Phe-ra, một trong năm điểm khó phải vượt qua trước khi ra được ngoài khơi. à, muốn ra cho tới được ngoài xa để làm người chèo lái thật sự, cũng không phải là chuyện dễ -A-lanh tùm tùm khi nghĩ thâm. Cảnh vật im ắng nặng nề tới mức cả Giắc và A-lanh đều cùng một lúc cảm thấy cần làm một việc gì đó để phá vỡ sự quá vắng lặng khó chịu. Không hiểu sao, cả hai người có khuynh hướng cứ mở miệng là nói thâm thì. Lúc này, một điều quan trọng là giữ cho giọng nói được bình thường. Hai người đều đã có kinh nghiệm đi biển: nếu cứ tiếp tục thâm thì như thế này thì cái sợ sẽ xuất hiện ngay tức khắc. Một vấn đề: cắt phiên trực. Ban ngày thì đơn giản: trong khi một người giữ mái chèo lái, thì người kia nghỉ. Cuộc sống càng không bình thường, càng cần có nhiều thời gian thư duỗi. Phải giữ cho thần kinh đỡ căng thẳng. Ban đêm, cần có sự chú ý nhiều hơn. Địa Trung Hải là một biển tàu bè qua lại hết sức tấp nập. Nhất thiết phải thay nhau trực. Họ nhất trí, đêm chia thành hai ca. Một ca từ tám giờ tối đến một giờ sáng. Ca sau, từ một đến tám giờ. Mỗi thứ đồ đạc đều được xếp gọn vào một chỗ nhất định, khi cần là có thể với tay lấy, ngay cả ban đêm cũng không cần phải sờ soạng kiếm tìm. Phần trước chiếc xuồng, nơi có tấm vải bạt che, cất máy ảnh, máy quay phim cùng mọi dụng cụ về ảnh, các tài liệu chỉ dẫn và sách tham khảo về hàng hải, dụng cụ xác định tọa độ, túi thuốc cấp cứu cùng thực phẩm dự phòng đã

được niêm phong trước khi xuất phát. La bàn được đặt đúng tâm mắt người giữ chèo lái. Vị thuyền trưởng này có trách nhiệm thường xuyên giữ cho đúng hướng đi. Đã đến bữa mà chẳng có con cá nào chịu cắn câu cho. Đành phải cất neo nổi và thay vào đó chiếc lưới để kiếm một ít sinh vật phù du làm thức ăn tạm, dù chưa mang lại đủ chất dinh dưỡng, ít ra cũng có chút gì dần bụng. Cái lưới này đồng thời cũng làm được chức năng của neo nổi. Chờ đợi suốt một giờ mới vớt được chùng hai thìa một thứ sền sệt nhìn đáng ngại nhưng cố thì vẫn nuốt trôi, và sau đó nó để lại trong họng mùi vị của tôm, cua sống. Giấc đưa đôi mắt ngại ngùng nhìn A-lanh ăn phần thức ăn của anh.

Không muốn lộ vẻ ghê sợ, anh bắt chước bạn. Tuy không giấu được vẻ mặt của một công tử con nhà bỗng dưng buộc phải ăn món "mắm ngóe", anh vẫn nuốt trôi, và nuốt xong, thấy mùi vị của món cá sống chẳng đến nỗi nào. Qua những giờ xúc động đầu tiên, sự bình thản trở lại dần. Và khi mặt trời lặn, kết thúc một ngày tuyệt vời, thì cả hai đều có cảm giác là cuộc sống trên chiếc xuồng trôi giạt theo chiều gió này thật ra cũng chẳng có gì ngược đời lắm. Mọi lo âu tan biến. Lý thuyết của A-lanh đang được kiểm nghiệm. Chỉ cần qua được những ngày đầu, con người sẽ thích ứng dần với hoàn cảnh. Xưa nay người ta vẫn cho rằng nước biển có tính chất nhuận tràng. Hiệu ứng ấy có lẽ do sul-fát can-xi và sul-fát ma-nhê chứa trong nước gây nên. Nhưng ấy là đối với con người sống trên đất liền, trong điều kiện bình thường. ở ngoài khơi, sau khi dùng thử, A-lanh nhận ra hoàn toàn không phải như vậy. Khác với A-lanh, Giấc rất ngại ngại khi phải giải khát bằng nước biển. Dù đã khát khô cổ, anh vẫn cố nhịn với hy vọng sẽ bắt được một con cá và uống nước ngọt ép từ thân nó, hoặc biết đâu trời sẽ chẳng đổ xuống một trận mưa rào. Rõ ràng thành kiến lâu đời khiến anh không sao yên tâm uống nước biển, mặc dù anh không bài bác lý thuyết của A-lanh. Trên đất liền, Giấc hoàn toàn nhất trí với A-lanh về mọi điểm. ấy thế mà khi vào cuộc, định kiến lâu đời của con người về cái hại của việc uống nước biển vẫn ngự trị trong tâm trí anh và ngăn cản anh xử sự khác với người đời. Hóa ra bất cứ người đấm tàu nào, dù là đấm tàu với sự tự nguyện sâu sắc, vẫn không thoát khỏi những hành động theo định kiến và thói quen. Chợt Giấc cất tiếng:

-A-lanh à, đúng ba giờ. Lúc này đất liền đang chờ buổi phát tin đầu tiên của hai ta. Và cũng nên tranh thủ lúc đang lặng gió.

-Hãy thử xem

-A-lanh nhất trí.

Khốn khổ cho hai anh, cụm phát tin này chỉ là một dụng cụ thô sơ, dùng trong phòng thí nghiệm còn tạm tạm, làm sao chịu đựng được sóng gió biển khơi. Riêng hơi ẩm của nước mặn thôi cũng đủ làm cho nó ngừng hoạt động. ấy thế mà, tin theo lời ngọt ngào của những người có "lòng tốt" biểu đội du hành, A-lanh đã quyết định bỏ bớt lại cả một thùng nước ngọt sự phòng, để chiếc xuồng nhẹ bớt và có chỗ đặt cụm máy này. Trước lúc khởi hành, giải đáp nỗi băn khoăn của anh: lấy gì làm ăng-ten, người ta đáp :

"Nếu ăng-ten cần không bắt được thì nên dùng một chiếc điều". ại, những người chưa từng đặt chân xuống thuyền bao giờ! Xưa nay có ai từng ngồi yên trên một chiếc ghế mà có thể thả một con điều thực sự bay bổng lên không ? Mà hai anh lại đang chen chúc trong một chiếc xuồng bồng bênh như chiếc lá, không dám cử động mạnh, thì làm sao thả được điều cơ chứ. Cố gắng mấy lần, rốt cục chiếc điều bằng giấy rơi tòm xuống nước, ướt sũng. Giấc vội vã dựng chiếc cần câu lên thay ăng-ten, và quay máy phát. Có nguồn điện. Nhưng A-lanh loay hoay cả chục lần,

vẫn không sao phát ra tín hiệu. Đó là thất bại đầu tiên. Cũng may là nó không do hai anh gây nên. Điều làm cho A-lanh băn khoăn nhiều hơn là đúng vào giờ này, biết bao người chơi vô tuyến điện nghiệp dư đang lần tìm làn sóng của chiếc Ngược đời. Và bao nhiêu bạn bè cùng người thân của hai anh đang nóng lòng chờ tin. Giấc ngừng tay quay máy. Bốn mắt nhìn nhau. Thôi nhé, chấm dứt mọi liên hệ với đất liền. Chỉ còn dựa vào sức lực và trí thông minh của mình mà thôi. Dù sao, đêm đầu tiên lênh đênh trên biển, hai anh vẫn còn được ánh hải đăng soi sáng. Đối với những người đi biển, không có gì thay thế được hải đăng trong đêm tối. Gió từ đất liền bỗng nổi lên. Chiếc Ngược đời ra xa bờ hơn. A-lanh rất mừng. Trước đây nhiều người đánh cuộc với anh: họ quả quyết nội trong mười hai giờ, chiếc xuồng cao su sẽ bị tấp ngược trở lại, chẳng xa nơi xuất phát mấy. Với ngọn gió này, họ thua cuộc. Anh đã thắng được một keo đầu, tuy nhỏ thôi, nhưng thật đáng khích lệ. Đêm đầu tiên, A-lanh trực ca đầu, từ tám giờ tối đến một giờ sáng. Sau đó, Giấc sẽ thay. Tối mai, trình tự ngược lại.

Ban ngày, ai muốn ngồi theo tư thế nào cũng được. Đêm, phải quy định rõ. Người trực ngồi đằng lái, lưng tựa vào một vòng phao cấp cứu, hộp la bàn kẹp giữa hai chân. (Làm như vậy rất không thoải mái, nhưng được cái lợi là khỏi ngủ quên). Người chưa đến lượt trực thì nghỉ. Để có chỗ nằm, vật liệu được xếp gọn lại về bên trái, theo chiều dọc của mạn xuồng. Xoay xử khéo, mới soạn được một khoảng dài đúng một mét tám mươi, rộng sáu mươi xăng-ti-mét. Giường ngủ đấy! Chăn là một tấm vải bạt vừa đắp vừa chắn nước biển hắt vào xuồng. Gối là một cái túi đựng đồ mềm.

Sóng gió trở trời

Gió vẫn thổi đều. Xuồng lướt chậm trên mặt nước. Giấc đã ngủ yên. Vừa mới tối, quanh chiếc xuồng, đã có hoạt động sôi động của biển. Dường như mọi động vật ở gần đều lần đến đây để quan sát hai nhà hàng hải hiếm thấy. Có những âm thanh phì phò như hơi thở biển. Có tiếng động do những con cá bay vọt lên khỏi mặt nước rồi rơi xuống. Tiếng sóng vỗ mạn xuồng, nỉ non, ào ào. Thoạt nghe, A-lanh không tránh khỏi cảm giác rờn rợn. Nhưng khi tai đã quen thì mọi tiếng động hầu như biến mất, chỉ còn lại sự lặng yên mênh mông của biển. Đêm đầu tiên này, gió thuận từ đất liền thổi ra mãi cho đến sáng. Giấc và A-lanh hy vọng mau tới được vùng có đều đặn chế độ gió đất -biển và biển -đất xen kẽ, mà nhiều nhà thơ từng gọi là hơi thở phập phồng của đại dương. Quả vậy, buổi sáng biển thổi ra gió từ khơi thổi vào bờ. Sau khi dừng lại một chốc vào ban trưa như thể để lấy hơi, biển hít vào: lúc này gió từ đất liền lại thổi ra khơi. Nguyên nhân của hiện tượng ấy là : buổi sáng, sau khi mặt trời mọc, đất liền hấp thụ nhiệt và được hun nóng lên nhanh hơn biển; không khí nóng bốc lên cao nhường chỗ cho không khí mát hơn từ mặt biển thổi vào, hình thành gió biển. Nhưng nếu biển hấp thụ nhiệt chậm hơn đất thì đêm đến, nó lại giữ hơi nóng lâu hơn, tạo nên một sự chuyển động không khí theo chiều ngược lại. Như vậy, chiếc Ngược đời cần tranh thủ hướng gió ban đêm, còn ban ngày thì theo dõi chặt chẽ để lái chiếc xuồng sao cho khỏi bị giật vào bờ.

Đêm đầu tiên cho thấy việc thay nhau thức để trực là rất cần. Riêng một đêm đầu này đã gặp cả chục chiếc tàu, chở khách có, hàng có. Chiếc xuồng nhỏ bé lại quá thấp, là là mặt nước, thường bị sóng che, từ các tàu khác khó nhìn thấy, dễ xảy ra tai nạn do va chạm. Mỗi lần thấy xuất hiện một con tàu, và nhìn hướng đi của nó có thể nguy hiểm cho mình, người trực dùng đèn pin chiếu ánh sáng lên cánh buồm. Hình ảnh một vệt sáng chọt lóe lên giữa biển rồi chọt tắt biến đâu chẳng gọi lên trong đầu óc những thủy thủ còn ít nhiều mê tín, huyền thoại xa xưa về những con thuyền ma lênh đênh trên sóng? Sáng hôm sau, đúng như quy luật, gió đổi chiều. Hai người thả bánh lái phụ, hy vọng cho xuồng tiếp tục trôi chệnh chéch so với bờ biển, dĩ nhiên là chậm song ít ra cũng đỡ lo phải giật vào quá gần đến mức chạm đá ngầm vùng ven. Cái đói bắt đầu hành hạ. Cảm giác đói mới đầu chỉ giống như khi ta chờ đợi một bữa ăn nấu muộn. Bây giờ nó đã trở thành một ám ảnh thường xuyên, và biểu hiện cụ thể bằng những cơn co thắt ở dạ dày, "cồn cào ruột gan" như người ta thường nói. Ngoài cảm giác khó chịu ấy ra, A-lanh vẫn thấy người thoải mái. Xem chừng Giấc có nôn nao hơn.

Tiến hành cuộc kiểm tra sức khỏe đầu tiên trên biển. Lưới Giấc hơi khô. Mạch chậm nhưng đều. Chưa có dấu hiệu nghiêm trọng về mất nước cơ thể. (Dù A-lanh hết lời khuyên nủ và đã uống trước để làm gương, Giấc vẫn chưa chịu dùng nước mặn). Cả hai người đều bị táo bón. Nếu A-lanh không cảm thấy khát và Giấc tuy khô họng nhưng vẫn còn chịu được, thì cả hai đều bị cái đói giày vò. Cả hai đều nghĩ tới khúc bánh mì giăm-bông họ đã không thiết ăn trước lúc lên đường. Tiếc ơi là tiếc. Tiếc và thèm. Miền man, một ý nghĩ không hay chọt đến: tại sao đang yên lành, lại vô cớ mang thân ra hứng lấy cảnh này? Những con hải âu đáng yêu bay quanh quần gần xuồng, cách chừng mười mét, như gửi lời thăm hỏi. Sự xuất hiện của nhiều hải âu làm hai chàng tin tưởng. Chim bắt được cá, tại sao ta lại không? Hôm ấy rất đẹp trời, biển lặng. A-lanh quay phim được khá nhiều cảnh kỳ thú. Điều buồn duy nhất là vẫn chưa kiếm ra được một thứ gì cho vào miệng, trừ vài thìa tảo. Cũng có thể kiếm nhiều tảo hơn, nhưng chiếc lưới thả

xuống vớt tảo làm cản tốc độ của xuồng lúc này chưa xa bờ là mấy, hai anh còn ngay ngáy lo gió không thuận kéo dài. A-lanh kiên trì nói với Giắc:

-Nếu lúc này anh không chịu dùng nước mặn, nấn ná ít nữa, khi quá trình mất nước của cơ thể đã bắt đầu thì lúc ấy uống nước biển không những chẳng có tác dụng mà còn nguy hiểm nữa là khác.

May sao, Giắc nghe ra, và bắt đầu nhấp một ngụm. Sự kiện nhỏ nhặt ấy làm hai người bạn đồng hành cùng vui hẳn lên. Một sự bất ngờ thú vị xảy đến: đêm ấy cũng như những đêm tiếp sau, sáng ra thu được chừng nửa lít nước ngọt đọng ở đáy xuồng. Độ ẩm không khí rất cao, hơi nước ngưng tụ, và cũng nhờ các vật liệu trong xuồng đều còn mới, chưa bị nhiễm mặn, hai anh có thể dùng một miếng bọt xốp thấm hút từng tí một. Lượng nước ấy chẳng đáng là bao so với nhu cầu của hai con người cao lớn. Dù sao, đó cũng là một nguồn phụ trợ; hơn nữa nó ngọt ngào thật sự, nuốt xuống đến đâu, thấm mát ruột gan tới đó. Suốt ngày không nhìn thấy bờ. Nhưng họ biết mình cách đất liền chẳng bao xa. Sở dĩ không nhìn thấy là vì một lớp sương mù do hơi nóng bốc lên là mặt biển. Khoảng sáu giờ chiều bờ lại hiện ra. Hai người chưa kịp xác định tọa độ thì mặt trời đã lặn. Nhưng vừa lúc ấy, ánh sáng hải đăng rọi tới. Qua ánh sáng và nhịp độ của luồng chiếu, hai người nhận ra mình chưa cách xa điểm xuất phát được bao nhiêu. Còn có thể gặp nguy hiểm vì đá ngầm ven bờ khá nhiều ở quãng này. Qua đêm Thứ hai, hai nhà đi biển vẫn còn hết sức lạc quan, tuy bụng đói cồn cào. Điều bất thường không may là gió hướng biển -đất tự nhiên nổi mạnh. A-lanh ghi nhật ký :

“Chiếc Ngược đời cứ quanh quẩn ở đây, chứ không thể nào ra nổi ngoài khơi ư? Và như thế, nó sẽ thất bại như những người bi quan tiên đoán.” 27 tháng năm quả là một ngày đáng ghi nhớ. Khoảng xế chiều, A-lanh đang mơ màng, sợi dây câu quấn quanh cổ chân, chợt có cảm giác chân mình bị giật mạnh. Anh rút kinh nghiệm ngay: từ nay, không thể làm chuyện ngu ngốc như vừa rồi. Nếu chẳng may con cá cắn câu ấy thật lớn, thì có phải cổ chân anh đã bị dây câu cứa đứt mất rồi không? Một chú mê-ru vừa cắn câu. Hai người kéo con cá quý lên, vừa cảm tưởng như mình đang đi giữa sa mạc bỗng kéo được gàu nước ngọt đầu tiên từ giếng thoi. Thân cá được ép, rút hết nước, sau đó xẻ làm đôi. Ăn nửa đuôi, còn nửa đầu dành cho bữa sáng mai. Thoạt tiên, đưa miếng cá sống phơn phớt hồng lên miệng, cả hai người đều có cảm tưởng buồn nôn, Giắc có vẻ còn lợm giọng hơn A-lanh, vì A-lanh dù sao cũng đã từng nếm món cá sống khi còn ở trong phòng thí nghiệm. Anh thấy mình có trách nhiệm ăn trước, làm gương cho bạn. Nào! Hãy cho rằng cá sống ngon đi. Miếng đầu tiên trôi qua khỏi họng. Thắng lợi. Định kiến lâu đời của con người đã vượt qua. Hai người tiếp tục ăn cá sống, bất chấp mọi kiến thức và tập tục của con người văn minh. Và kỳ lạ sao, càng ăn càng cảm thấy món này vừa ngon vừa bổ. Nửa con cá còn lại được mang đặt trên tấm bạt phơi khô để dành. Từ đó trở đi, ngày nào câu được cá, hai anh đều ăn sống một cách tự nhiên. Cũng chẳng có gì lạ. Mỗi nền văn hóa đều có cách ăn uống riêng, và cũng có những thứ kiêng cử nhất định. Có bao giờ người châu Âu ăn châu chấu hoặc nhộng tằm? Nhưng ai dám bảo nhộng tằm không bổ?

Người theo đạo hồi không động đến thịt lợn. Nhiều bộ tộc ấn Độ lại có thái độ như vậy đối với thịt bò. Có những người không ăn được thịt ngựa, thịt mèo, thịt chó. Nhưng, nếu nấu nướng thật thơm tho, rồi bảo đấy là thịt cừu hoặc thịt thỏ thì họ vẫn chén đàng hoàng và có khi còn nắc nỏm khen ngon là khác. Có những dân tộc rất thích ăn cá hơn khói, trong khi nhiều người khác lại sợ món đó. Xét cho cùng, quan niệm về ăn uống chẳng qua do hoàn cảnh, thói quen cũng như định kiến lâu đời tạo nên mà thôi. Ngày hôm ấy trời nắng, gió nhẹ. Dạ dày bớt trống rỗng,

hai chàng trai càng thêm lạc quan. Gặp một chiếc tàu của hải quân đi tuần tra bờ biển, viên chỉ huy tùm tùm cười mời hai vị đấm tàu uống bia ướp lạnh. Hai anh tươi cười từ chối. Đêm đến, may quá, gió từ đất liền lại nổi lên. Chiếc Ngược đời xa bờ hơn nữa. ánh đèn lửa trên đất heo hút dần rồi lần lượt tắt. Chiếc xuồng đã đưa hai chàng ra được ngoài khơi. Ra đến đây, sẽ không có nguy cơ bị giạt trở lại bờ nữa, như những người bị quan vẫn quả quyết.

Bạn mới: cá voi

Những người ít đi xa, mỗi lần ra biển sẽ còn thấy yên tâm chừng nào đất liền trong tầm mắt. A-lanh ngạc nhiên thấy mình mặc dù rất quyết tâm và không phải là ít dày dặn với sóng nước, vẫn không phải lo âu khi biết rằng từ phút này đất liền sẽ mất hút. Xuồng tiếp tục đi theo hướng nam -tây nam. Với hướng này, theo sự chỉ dẫn của bản đồ hàng hải, sẽ gặp một dòng hải lưu đẩy nó hơi chệch về hướng tây một ít. Điều hơi buồn là phần nửa con mề-ru để dành, hai chàng đã xoi gợn mà vẫn chưa đánh bắt thêm được gì. Đành nhịn, biết làm sao! Không hiểu sao một con cá đã cắn câu, mà những con khác lại không. Mỗi bữa lại đành uống nước mặn và lót dạ vài thìa tảo thay... bánh mì. Về chuyện uống, dù sao cũng không còn đáng lo nhiều lắm, vì Giắc đã tiếp tục dùng nước biển một cách bình thường. Ngày 29 tháng năm, Ngược đời gặp hai tàu chở hàng, một kéo cờ Hy Lạp, một cờ Anh, đi sát bên cạnh. Cả hai tàu đều rúc còi chào. Đó là điều đặc biệt, vì mấy ngày trước, cũng như những ngày sau đó, các tàu khác đều tỏ ra như tuyệt nhiên không biết chút gì về chuyện thực nghiệm của hai người. Vô tình hay cố ý? Có thể vì chiếc xuồng cao su quá thấp, là là dưới ngọn sóng, các tàu khác không nhận ra chăng? Với lại làm sao tất cả mọi người biết có hai chàng trai đang tự nguyện làm những người bị nạn đắm tàu?

Dù sao đi nữa, kết luận rút ra từ thực tế ấy là những người đắm tàu bao giờ cũng chỉ nên trông cậy trước hết vào sức mình. Phải chủ động đón tìm sự cấp cứu, chứ đừng khoanh tay ngồi chờ những người khác đến cứu mình. Đêm ấy gió tiếp tục thuận. Xuồng tiếp tục đi theo hướng đã định. Cái đói giày vò dữ hai chàng. A-lanh trực ca đầu. Có lẽ vì đói, mọi giác quan của anh rất tỉnh táo. Khoảng mười một giờ đêm, giữa sự im lặng mênh mông, chợt anh nghe có tiếng rì rầm lạ lùng từ biển vọng lên. Phải chăng chỉ là ảo giác? Tự nhiên cảm thấy lo âu, anh biện luận: người trên bờ thì xa, quá xa. Và vào giờ này, trừ một vài người thân yêu, có ai nghĩ tới hai chàng đắm tàu? Những tiếng kỳ lạ tiếp tục vọng lên từ biển kia là thế nào? Phải chăng đấy là tiếng những con cá heo thỉnh thoảng vẫn lượn lờ quanh chiếc xuồng con mảnh mai? Nghĩ vậy, nhưng anh vẫn không sao bớt ngạc nhiên vì tiếng rì rào không những tiếp tục, đều đặn như lúc đầu, mà hơn nữa còn rõ rệt hơn. Nổi bật khoảnh cũng như sự hiếu kỳ làm cho anh tỉnh táo suốt cả đêm, những mong trời chóng sáng. ánh sáng bình minh vừa rạng đủ cho A-lanh nhìn thấy quanh chiếc xuồng con của mình nhiều hình ma mờ mờ xám nhạt, lấp lánh như kim loại. Anh nắm tay lay Giắc:

-Cá voi! Giắc cũng đã dậy. Hai người đếm được chừng một chục con. Chúng chậm chạp lượn quanh chiếc xuồng theo hình những vòng tròn đều đặn. Thân chúng dài chừng hai mươi đến ba mươi mét. Thỉnh thoảng một con bơi thẳng đến, khi chỉ còn cách xuồng có mấy mét, mới chịu ngụp xuống sâu. A-lanh và Giắc nom rất rõ hình dáng đuôi con vật ở phía bên này chiếc Ngược đời trong khi đầu nó đã ngoi lên phía bên kia. Trông chúng bình yên, ngoan ngoãn, như có thiện ý đối với kẻ đắm tàu. Tuy vậy, là một người đi biển nhiều kinh nghiệm, Giắc hết sức lo âu trước sự xuất hiện bất ngờ này. Anh sợ chẳng may một con quá hứng chí hoặc vì vụng về mà ngoi lên hơi sớm, hoặc quệt đuôi vào chiếc xuồng. Mặt trời lên, đám cá voi mới tản đi. Cả ngày 30 tháng năm, chẳng có gì lạ xảy ra, nghĩa là hai nhà đi biển vẫn chưa câu thêm được con cá nào. Họ gần như đã quen với lối sống không bình thường. Chỉ còn một ẩn số: nếu xảy ra bão, chiếc Ngược đời liệu có chịu nổi không? A-lanh cho là được, vì anh đã gặp bão trên chiếc xuồng tương tự ở biển Măng-sơ trong chuyến đi từ Anh trở về Pháp mùa thu năm ngoái, Giắc kém tin

hơn, song vẫn mong chờ cơ hội xảy ra để chấp nhận cuộc thử thách. Dù sao, trải qua hiểm nghèo giữa Địa Trung Hải thường xuyên có rất đông tàu bè đi lại, còn hơn là sau này bất thần gặp bão giữa Đại Tây Dương, khi đã cách xa đất liền hàng nghìn hải lý.

Điều bí ẩn ở Cô-lum-brét

Chiều 30 tháng năm, hai chàng hết sức mừng rỡ. Sau bảy mươi hai giờ kể từ khi tầm mắt không còn trông thấy bờ biển nước Pháp, bắt đầu xuất hiện giữa bầu trời hoàng hôn đỉnh núi Tô-rô, điểm cao nhất trên đảo Mi-noóc. Từ trưa, Giắc đã dự kiến việc này, sau khi xác định tọa độ của xuồng. Ngay trong những điều kiện bình thường, dựa vào độ cao mặt trời lúc đứng bóng để xác định tọa độ, đối với A-lanh đã là việc khó hiểu nổi. Trong hoàn cảnh dập dềnh trên chiếc mảng cao su dầu ngọn sóng, làm được việc đó, anh cho là một kỳ tích tuyệt vời. Anh càng mừng là mình có một bạn đồng hành dôi dào kinh nghiệm.

-Đảo Mi-noóc đấy! Đất đấy!

Niềm vui thấy đất nhói lên trong tim những người đắm tàu, gần như một cảm giác đau đớn. Có lẽ cũng đã đến lúc cập bờ, vì đã hai ngày hai người đến bữa chỉ có nuốt vụn mấy thìa tảo vào bụng. Than ôi, đâu đã đến lúc hết gian nan như hai chàng vội tưởng. Nhìn thấy đất, tưởng như nó đã trong tầm tay, ấy thế mà còn phải mất mười hai ngày đêm ròng rã nữa, tức là gấp đôi thời gian kể từ khi xuất phát cho đến lúc này, chiếc xuồng mới vào được tới bờ. Đắm tàu là như vậy đó. Giá biết trước, có lẽ lúc này họ tuyệt vọng chứ không mừng vui. Nhưng họ đâu đã ý thức được hết khó khăn. Mỗi người còn nhắm tính trước những việc mình sẽ làm khi đặt chân lên bờ. Sẽ đánh những bức điện cho ai, nội dung ra sao. Bữa ăn đầu tiên trong một quán ăn đầy vẻ thôn dã ven bờ biển lạ, được hình dung với những chi tiết mê ly. Giữa lúc viễn cảnh tươi đẹp đang được vẽ nên thì bỗng dung gió lặng, cũng đột ngột như khi gió nổi lên. Mảnh vải buồm ủ rũ. Hai người ngó quanh. Bầu trời sập tối. Phía đông nam, mây đen vần vù: sắp có cơn giông. Hai người vội vã chuẩn bị đón những thử thách đầu tiên.

Hạ buồm. Buông neo nổi. Kéo tấm bạt che xuồng. Rồi ngồi nghỉ, chờ cho giông tố tan. Giông tố cùng với đêm đen lúc này cũng vừa xộc tới. A-lanh và Giắc ngồi sát vào nhau, chân co lại, một tư thế không lấy gì thoải mái song tránh được những cơn gió quật thẳng vào người. Sóng lớn thi nhau ập xuống chiếc Ngược đời. Ngồi trong xuồng, hai người nghe biển gào thét không phải bên cạnh mà ngay trên đầu. Chiếc xuồng cao su vẫn bám được mặt biển. Qua những giờ phút này, mới thật sự tin tưởng về sự đảm ổn tuyệt vời của nó. Sóng to, song trong xuồng không vật gì bị lay động, thậm chí A-lanh có thể mở sổ ghi nhật ký. Trong khi đó, bên ngoài sóng vẫn điên cuồng. Suốt thời gian dài dằng dặc chờ đợi cơn giông tan, hai người bạn không nói nhiều với nhau, nhưng đều nhắm tính xem cơn giông này sẽ giật chiếc xuồng đến tận đâu. Giắc lấy một tờ giấy, tính toán, rồi tuyên bố:

-Chắc chắn chúng ta sẽ giật vào bên trong vịnh Va-lăng-xơ. A-lanh mở cuốn Chỉ dẫn hàng hải ra, tham khảo về vùng này. Vịnh Va-lăng-xơ là một vùng khá nguy hiểm, ở đó có nhiều hướng gió mạnh và lộn xộn. Hai người vốn biết rõ điều đó, cho nên cố hướng hành trình của mình sao cho khỏi bị giật vào vịnh này. Nhưng, trước giông bão, với thân phận những kẻ đắm tàu, họ còn biết làm gì hơn lúc này. Chỉ còn một cách là bình tĩnh đương đầu với rủi may, hơn nữa cũng còn phải giữ cho thần kinh thanh thản để hồi phục sức khỏe đã giảm sút ít nhiều. Thời gian trôi qua trong sự thấp thỏm mong chờ, trong khi chiếc xuồng vô tình có lẽ đang tiếp tục đưa hai nhà du hành càng chệch xa mục tiêu ban đầu. Đến sáng, biển vẫn động. Suong mù dày đặc, tới mức

ngồi đằng lái không nhìn rõ mũi xuồng. Cũng may dần dần nó mỏng bớt. Hai người giạt mình nhìn theo một chiếc tàu lớn, cách Ngược đời có mấy trăm mét, đang mở hết tốc lực chạy về phía cảng Bác-xơ-lon. Đúng trưa, mặt trời ló. Giắc đo tọa độ, hy vọng biết chính xác vị trí của chiếc xuồng, nhưng không đạt kết quả. Anh cho rằng nó đã vào bên trong vịnh, ở một vùng có cơ man là đảo nhỏ, gọi là quần đảo Cô-lum-brét. Như vậy có nghĩa là đang giăng ra trước hai người không chỉ một, mà là hai cái bẫy: gió dữ và đá ngầm. Đột nhiên, một âm thanh lạ tai vọng tới. A-lanh và Giắc vội ra khỏi nơi đang ngồi tránh gió, sẵn sàng đối phó với mọi bất trắc.

Cả hai chột lạng người trước một nỗi lo sợ bất thần. Cách chiếc xuồng khoảng một trăm mét, về mạn trái, một khối trắng phau trông tưởng như mơ hồ nhưng lại hiển hiện, thân hình đồ sộ của một động vật thời tiền sử đang lừ đừ tiến đến. Bất giác, A-lanh với khẩu súng chuyên bắn dưới nước và nạp đạn. Lúc này, cái khối trắng đã tới gần hơn, hai người kinh hoàng nhận rõ đó là một con cá voi trắng, thuộc loại hiếm thấy ở Địa Trung Hải, dài đến ba mươi mét. Sau phút thảng thốt, A-lanh vút súng, chớp máy quay phim, cố thu vào ống kính hình ảnh con vật khổng lồ đang tiếp tục bơi tới. Hai người nín thở, chờ đợi điều không may có thể xảy ra. A-lanh chăm chăm hướng ống kính vào đôi mắt đỏ ngầu của con vật, trong khi Giắc lo lắng theo dõi từng động tác của đuôi nó. Chỉ cần con vật cáu tiết, cái đuôi ấy sẽ quét khỏi mặt biển chiếc xuồng tí tẹo. Hai người động viên lẫn nhau: đã từng gặp cả một đàn cá voi, mà có điều gì không may xảy ra đâu. Ấy thế mà vẫn chẳng làm sao yên tâm được trước con vật đơn độc khổng lồ. Nhưng, tới sát chiếc xuồng, nó hiền lành ngụp xuống rồi lại ngoi lên và lượn quanh một vòng, như muốn khoe với hai chàng làn da bụng trắng phau. Thế rồi, nó rẽ quặt và chậm rãi khuất dần trong sương mù. Chưa hết xúc động, A-lanh và Giắc đang bàn tán về con vật hiếm thấy, thì bỗng dung cả hai cùng vểnh tai nghe ngóng. Phải chăng con cá voi là vật báo hiệu nhiều hiện tượng quái dị sẽ diễn ra, hai là chỉ vì nó đã tác động quá mạnh vào thần kinh hai người? Khoảng một lát sau khi cá voi đi khuất, qua sương mù, hai người nghe rõ mồn một tiếng rúc còi báo động.

Tiếng rúc làm hai người cùng đứng phất dậy. Thật ra, trước đó nhiều lần tai A-lanh đã nghe, nhưng lúc ấy tiếng rúc còn xa xôi, mơ hồ. Không tin hẳn thính giác của mình, anh chưa nói cho Giắc rõ. Có lúc anh suy nghĩ: hay là chiếc xuồng bị giạt đến một nơi nào đó gần bờ? Song anh tự bác bỏ ý kiến của mình ngay. Anh cho vì lúc này quá trông mong được tới bờ, cho nên liên tưởng như vậy. Bây giờ thì tiếng rúc ấy rõ quá, không có gì đáng hoài nghi nữa. Hai người cùng nghe. Và đương nhiên tiếng rúc ấy chỉ có thể phát ra từ một nơi có người, có lúc nó lớn tới mức át cả tiếng hai người trao đổi với nhau. Trong sương mù, rất khó xác định vị trí xuất phát của một tiếng còi. A-lanh cho rằng tiếng rúc từ tây nam vọng đến. Giắc lại nghĩ nó từ hướng tây bắc. Hai người cố bình tĩnh mở bản đồ ra xem. Theo dự đoán của Giắc về vị trí của chiếc xuồng lúc này, thì điểm đất gần nhất là một hòn đảo nhỏ xíu, thuộc nhóm Cô-lum-brét, cách đây chừng mười hải lý về phía nam. Bỗng dung, không hiểu sao, cả hai người đều cùng có chung một cảm giác là đang bị một tai họa đe dọa: đột ngột dội lên tiếng máy nổ ầm ầm, át cả tiếng còi lúc này vẫn tiếp tục rúc. Chết rồi, chắc là một con tàu đồ sộ nào đó sắp bổ nhào vào chiếc Ngược đời. Gần tới mức này thì khó có cách nào tránh khỏi tai họa.

Không ai bảo ai, hai người vội vớ lấy bất cứ vật gì trong tầm tay có thể phát nên tiếng. A-lanh cầm một cái đinh sắt -nó vốn là ốc vít của dụng cụ ép hoa quả, được mang theo để rút nước trong thân cá -gõ vào một cái nổi. Giắc thì dùng một nắp hộp đập vào chiếc cà mèn. Như lên cơn sốt, hai người đập, gõ liên hồi, tạo nên những tiếng chát chúa giữa tiếng máy nổ và còi rúc liên hồi. Những âm thanh kỳ dị đang hòa lẫn hoặc đối chọi nhau ấy bỗng dung im bật. Im lặng đến se lòng. Im lặng đến bất ngờ làm cho cả A-lanh và Giắc đều sững sốt khó chịu. Hai người

cùng ngừng tay. Đột nhiên, tiếng động cơ, rồi tiếp ngay sau đó là giọng rên rỉ của chiếc còi một lần nữa lại dội vang. A-lanh ý thức, nếu hiện tượng này cứ tiếp tục một hồi nữa, dễ thường anh đến phát điên mất. Tuy vậy, anh vẫn còn đủ tỉnh táo để theo dõi và suy xét. Nhìn đồng hồ: mười phút. Đã được mười phút, mười phút dài chưa từng có trong đời anh, kể từ khi những tiếng động kỳ dị vang lên thì tất cả cùng tắt đột ngột. Im lặng.

Im lặng trở lại cũng bất thần như khi các tiếng động cất lên. Đứng vào lúc ấy, như có phép thần, một làn gió xua tan hẳn sương mù, mặt biển lúc này quang đến tận chân trời hiện ra mồn một mênh mông, vắng lặng. Không có gì, tuyệt đối không có một vật gì trong vòng bán kính ba mươi ki-lô-mét. Hai người tung hứng. Không, không thể nào giác quan của hai anh đã rối loạn tới mức cùng sinh ra ảo giác. Nhưng, giữa lúc đầu óc đang rối bòng bong, thần kinh căng thẳng, thật khó dùng lý trí phân tích hiện tượng mà từ đó trở đi hai người mỗi lần nhắc đến lại gọi là "điều bí ẩn ở Cô-lum-brét". Hai người nhất trí, ngay sau phút thăng thốt ấy, hãy cố quên đi cơn ác mộng vừa xảy ra, cho dù nó có thực, để trong đêm tới, khỏi bị ám ảnh một lần nữa. Việc cấp bách lúc này là phải giữ cho thể lực đừng sút kém thêm. Về sau, đối chiếu cảm giác của từng người lúc đấy, hai người nghĩ đến khả năng có một chiếc tàu ngầm nổi lên mặt nước lấy không khí. Nhưng tàu ngầm không trang bị loại còi rúc để báo hiệu khi có sương mù, như các tàu đi biển thông thường. Và do đó, điều bí ẩn vẫn còn là bí ẩn. Có lẽ ở thời đại nào cũng vậy thôi, những người đắm tàu vẫn chịu mọi sự trở trêu ma quái của biển làm tội làm tình.

Đói

A-lanh gặp một chuyện không may. Lợn của anh có dấu hiệu bị viêm và có khả năng làm mũ, chắc là do xây xát lúc ăn cá sống. Thức ăn chỉ có thể, các vết lở lâu đậm da non, vết xước lâu liền và dễ mưng mủ. Đương nhiên, có thể điều trị bằng pê-ni-xi-lin, nhưng anh chưa muốn dùng tới loại kháng sinh này. Con đầu đội lên, có lúc tưởng như không chịu nổi, làm Giắc cũng đâm lo. Anh phải lấy mũi dao díp nung lên ngọn đèn dầu hỏa để khử trùng, chích chỗ bị viêm và nhét thuốc sul-fa-mít vào. Một lát, con đầu dịu bớt. Đàn cá voi thỉnh thoảng đến lượn quanh xuống. Gió vẫn mạnh. Sóng ập xuống đầu mũi xuống với tiếng âm âm thường lệ. Trên nền âm thanh nặng nề, đơn điệu ấy, tai con người vẫn phân biệt được hơi thở phì phò và tiếng khụt khịt của những con vật đồ sộ bơi quanh chiếc mảng.

Có lẽ yên tâm nhờ đêm tối và thái độ thụ động của hai người, bầy cá voi tiến sát chiếc xuống. Dĩ nhiên việc đó chẳng làm cho hai chàng trai yên tâm nếu chẳng may con vật đang lặn qua bên dưới chiếc xuống kia ngóc đầu lên hơi sớm... Luồng ánh sáng phát ra từ chiếc Ngược đời có sức thu hút hải cẩu và cá các loại đua nhau nhào tới gần vùng sáng. Đột nhiên, từ dưới sâu, hai đốm xanh xuất hiện rồi lừ lừ tiến đến, giống như đôi mắt mèo rừng đóng đèn pha xe hơi. Đó là mắt một con cá đuối không lớn lắm. Nó cũng bị luồng ánh sáng bất thường thu hút. A-lanh bắn trượt. Cũng là một điều may, vì thịt loại cá này chứa quá nhiều chất mặn, ăn sống trong hoàn cảnh cơ thể đang thiếu nước ngọt, có thể hại thận. Đêm ấy, do sơ ý, A-lanh đánh rơi một mái chèo xuống biển. Tai họa thật sự. Xuống chỉ có hai mái chèo, thiếu mất một thì làm sao chèo chống. Hai người bấm đèn pin tìm hồi lâu không có kết quả. Thế là từ đây, nếu không gặp gió thuận, thì chẳng có cách gì đưa xuống cập bờ, cho dù có đến rất gần chặng nữa. Sáng hôm sau, 3 tháng sau, trời quang hơn, nhưng gió hãh còn rất mạnh, dù chuyển sang hướng tây nam. Giá có cách nào chững lại, dùng để bị giạt gần hơn nữa về phía vịnh Lê-ông là một nơi còn ẩn giấu nhiều tai họa cho những người đi biển hơn cả vịnh Va-lăng-xơ. Giắc ước lượng chiếc Ngược đời đang giạt với tốc độ năm mươi hải lý một ngày.

Đã năm hôm rồi, hai anh không được một miếng ăn. Cái đói ngày càng gay gắt, hay đúng hơn, hai anh mỗi lúc mỗi khổ sở hơn vì đói. Không còn cảm giác cồn cào hoặc co thắt ở dạ dày như những ngày đầu. Thay vào đó là một sự mệt mỏi lan tràn khắp cơ thể. Con người không muốn động chân tay để làm bất cứ một việc gì. Người hốc hác. Cảm giác tội hơn hết là buồn ngủ. ý nghĩ cứ chập chờn trong đầu. Chao ôi! Giá được ngủ, ngủ rõ nhiều, ngủ thật lâu thì sung sướng biết bao nhiêu!

-A-lanh, cá!

Giắc đang ngồi giữ lái, chợt hét lên. Ra khỏi cơn mơ màng. A-lanh chồm dậy. Đúng là một con mê-ru óng ả, mượt mà đang bơi lội nhón nhờ ở chỗ lặn sóng phía sau xuống. Một con cá khá to, ít ra cũng nặng tới bốn ki-lô-gam. Nó gi mũi vào chiếc chèo lái, thỉnh thoảng còn cọ lưng vào đấy một cách thú vị như bò cọ lưng vào tường đất. Phải cố làm sao đừng để trượt mất con mồi này. A-lanh vớ khẩu súng, nạp đạn và ngắm. Viên đạn, hay đúng hơn là mũi tên, cắm sâu vào đầu cá đến gần một gang tay, làm nó chết ngay tức khắc. Một vệt máu hồng loang ra mặt nước. Mừng rỡ đến thẳng thốt, hai anh chàng kéo con cá lên. Giá có thể, hai chàng đã ăn ngấu

nghiến. Nhưng còn phải ép lấy nước. Phút chờ đợi này có tác dụng tốt. Nó giúp cho hai cái dạ dày lép kẹp có đủ thời giờ tiết dịch vị cần thiết để đón nhận và tiêu hóa món ăn độc đáo. Nước uống vẫn là mối quan tâm hàng đầu. Bởi vậy, trước hết, xẻ một rạch theo chiều dọc thân cá, song song với xương sống, hứng nước chảy ra, như cách người ta hứng nhựa thông. Sau những ngày dùng nước biển, thật không có gì thú vị bằng được uống thứ nước mát ngọt này. Cũng như sau trận đói trước, bữa ăn đầu khó tiêu. Dạ dày chưa quen với chế độ ăn uống khác thường; nhịn đói mấy ngày rồi ăn cá sống, sau đó lại nhịn đói mấy ngày... Dù sao trước mắt cũng đã có đủ thức ăn dự trữ mấy bữa. Bữa ăn, và nhất là ý nghĩ này, làm tinh thần hai anh phấn chấn hẳn lên, mặc dù sóng vẫn còn to, nắng vẫn gay gắt, và nhiều nỗi hiểm nguy vẫn đang rình mò. Thêm ba ngày nữa trôi qua. Ba ngày không có việc gì làm. Chỉ biết khoanh tay nhìn trời, nhìn biển và chờ đợi. Ăn hết con cá mê-ru, lại bắt đầu đợt đói khác. Phải chăng Địa Trung Hải không đủ điều kiện cho con người sống sót?

Một vòng quanh quần

Mãi tới ngày 5 tháng sáu, tức là ngày thứ mười một của chuyến đi, gió mới lặng hẳn. Rất đói, mệt đến rã rời nhưng vẫn tự tin, hai chàng trai quyết định tiếp tục cuộc thử thách, bất chấp khó khăn. Lúc này ta đang ở đâu? Câu hỏi đầu tiên đặt ra. Trưa hôm đó, lần đầu sau sáu ngày gián đoạn vì sóng gió, Giắc xác định tọa độ: chiếc xuồng đang ở một nơi cách đảo Mi-noóc 150 hải lý về bắc đông bắc. Như vậy là mấy ngày qua, nó đã giạt đúng một vòng, và trở lại đúng vào điểm hôm bắt đầu gặp bão. Mấy hôm vừa qua, sóng to gió lớn bao nhiêu thì bây giờ trời yên biển lặng bấy nhiêu. Quanh xuồng, không biết cơ man nào là cá tồng và hải cẩu bơi lội. Thức ăn đầy đầy. Trông cá mà thèm rỏ dãi.

Phải làm sao kiếm cho được một ít để ăn và dự trữ. Có lẽ do cái đói thôi thúc. A-lanh nảy ra ý bắn một con cá tồng. Về sau, anh cứ tự chế giễu mình về việc đó. Bắn trúng một tồng là việc dễ, song kéo cho được con vật ấy lên chiếc xuồng nhỏ này là điều bất cứ ai có kinh nghiệm cũng không làm. Nhưng lúc này anh không kịp suy tính. Anh đeo kính, nhảy xuống nước, và đón khẩu súng đã nạp đạn từ tay Giắc đang ngồi đằng lái. Veo! Mũi tên có buộc dây phóng ra xuyên sâu vào thân một con cá. Hôm ấy suýt nữa thì cá bắt người chứ không phải người đánh cá. Quả vậy, con cá bị thương lặn xuống và bơi trốn, kéo theo A-lanh đang không chịu buông khẩu súng của mình. May sao, sức bền của dây có hạn, dù là dây ni-lông. Nếu không, có lẽ anh đã bị cá lôi xuống đáy biển. Vất vả lắm anh mới trèo được lên xuồng, chịu mất toi một mũi tên cùng với ý nghĩ ngông cuồng bắn cá tồng. Cũng mừng là lần ấy có Giắc. Quả vậy, nếu không có bạn tiếp tay, có lẽ một mình A-lanh không đủ sức lên xuồng vì đói, mệt và nhất là thất vọng. Ba ngày nữa trôi qua, đơn điệu, nhàm chán. Vẫn không có gì ăn, ngoài món tảo, ngán tới mức không thể nuốt trôi. Thức uống cũng chỉ còn nước biển. Mọi hoạt động nhỏ nhặt nhất đều đòi hỏi một sức cố gắng phi thường của cơ thể, gây nên cảm giác đau đớn thật sự.

Đói dữ dội chuyển sang đói triền miên. Cơ thể bắt đầu sử dụng pro-tit dự trữ: quá trình tự hủy hoại khởi sự rồi đây. Đầu óc không biết suy nghĩ. Ba phần tư thời gian trong ngày, hai anh ngủ hoặc mơ màng nửa tỉnh nửa mơ. May sao, cuộc thực nghiệm cũng sắp đạt được yêu cầu. Chiều 6 tháng sáu, sau khi bàn bạc, hai anh quyết định phát tín hiệu cấp cứu. Cần chặn một con tàu gặp trên đường, để hỏi xem người ta có nhìn thấy chiếc xuồng bị nạn không, hay là có thấy mà lơ đi. Hơn nữa, cũng cần nhờ đánh điện báo tin cho bạn bè và những người thân chắc lúc này đang hết sức nóng lòng. Như đã nói, yêu cầu chính của chuyến đi này chỉ nhằm kiểm tra vật liệu và con người. Vấn đề cố sống sót thật lâu để chờ cấp cứu không đặt ra ở Địa Trung Hải, nơi tàu bè thường xuyên qua lại, người bị nạn dễ được cứu trong một thời gian tương đối ngắn. Nơi cần tiến hành đề tài thực nghiệm này phải mênh mông vắng vẻ như Đại Tây Dương kia. Cuộc kiểm tra tiến hành đến đây cũng tạm tạm. Hai anh muốn mau chuyển đến Tăng-giê hoặc Gin-bra-ta, để từ đó kịp khởi đầu cuộc hành trình qua Đại Tây Dương trước tháng chín.

Phải chăng ít ai muốn cứu những người gặp nạn?

18 giờ. Xuất hiện một chiếc tàu về mạn trái. Giắc phóng hai pháo hiệu. Dường như chiếc tàu không trông thấy. A-lanh cầm tấm gương, và theo cách các em nhỏ nghịch ngợm vẫn dùng hắt ánh mặt trời làm chói mắt người đi đường, anh hướng về phía tàu, phát tín hiệu S.O.S. Chiếc tàu vẫn bình thản tiếp tục cuộc hành trình. Ạ hay, lẽ nào không ai nhận ra có những người đang cần được cấp cứu? Song thực tế phũ phàng là như vậy. Vì chỉ cần một hành khách đi trên tàu trông thấy tín hiệu, thế nào các bạn đồng hành và đội thủy thủ cũng sẽ biết. Con tàu khuất ở chân trời. Biển lại vắng. Nếu con người dùng dụng thì các con vật, ngược lại, có vẻ quan tâm hơn đến cảnh ngộ hai chàng.

Chiều hôm ấy diễn ra một cảnh tượng đẹp lạ lùng. Trong khi hai người đang ngắm cảnh mặt trời lặn, thì mặt biển chợt lóe lên muôn nghìn mảnh ánh sáng. Nhìn kỹ, hai chàng cực kỳ ngạc nhiên nhận ra một đàn cá trăm con rùa biển, chúng bơi sát nhau đến nỗi các mai như gắn liền một mảng. Thỉnh thoảng giữa cái mảng ấy, một cái đầu xinh xắn nhô lên, giương đôi mắt ngại ngùng nhìn hai người đi trên xuống. A-lanh định bắn một con. Nhưng trong động tác vung về của anh gây kinh động, khiến cả tấm mảng ấy cùng một lúc ngụp xuống và biến mất dưới sâu, chỉ để lại một chút lung linh như tấm kim loại đặt trên mặt nước chao đảo khi bị nhấn chìm. Ngày 7 tháng sáu. Mặt trời chưa mọc. Giắc còn ngủ, A-lanh trực, nhẹ nhẹ đánh thức bạn:

-Này, Giắc ơi, cách ta hai hải lý có một chiếc tàu. Anh bắn liền ba chiếc pháo hiệu, sáng rực bầu trời bình minh. Con tàu này cũng dường như vẫn tiếp tục đường đi của nó. Làm sao đây? Quá xa để dùng gương phát tín hiệu còn mỗi một phương tiện cuối cùng. Đó là một quả lựu đạn mù. Giắc tung ra biển. Khói màu da cam bùng lên và tỏa rộng như một đám mây phủ kín chiếc xuống hồi lâu. Và đó cũng là những giây phút hai người thấp thỏm chờ đợi. Khói tan. A-lanh vui mừng nhận thấy chiếc tàu đã đổi hướng và đang từ từ tiến lại phía mình. Khi tới tầm đủ nghe tiếng nói, thuyền trưởng -một người Pháp -đứng vịn lan can hỏi vọng: -Các ông có việc gì cần? Một câu hỏi ngớ ngẩn. Lẽ nào quấy rầy một chiếc tàu lớn đang làm nhiệm vụ mà không có việc gì cần. Thái độ lạnh lùng của thuyền trưởng làm A-lanh bất bình. Anh nén giận đáp:

-Yêu cầu thông báo giúp cho mọi người biết tọa độ hiện nay của chúng tôi, và giúp cho một ít thức ăn. Tàu dừng lái. Mặc dù kiệt sức, A-lanh vẫn cố cầm mái chèo cho chiếc Ngược đòi áp sát mạn tàu. Hành khách ủa ra, tò mò hỏi chuyện. Viên thuyền phó cho đưa xuống một ít thức ăn và nước ngọt. Chưa chi thuyền trưởng đã lại xuất hiện, mặt hầm hầm:

-Thôi, các ông đi đi. Chúng tôi không có thời giờ làm thực nghiệm. Giắc sa sầm mặt. Đã năm ngày rồi anh hết thuốc lá, hy vọng được mời, cho nên chưa ngỏ lời xin. Cũng chẳng có ai có ý kiến mời hai người gặp nạn lên tàu. Chiếc xuống lùi ra. Chiếc tàu chở khách tiếp tục cuộc hành trình, mang theo vị thuyền trưởng "đáng mến" của nó.

Cập bờ

Vì chút ít thức ăn ấy mà hai anh phải chịu bao nhiêu lời mĩa mai chế giễu. Một hộp sữa đặc, bốn hộp thịt, ít bánh bích quy. Dường như người ta quên rằng hai chàng đã nhịn thức ăn thông thường, mười bốn ngày đêm ròng rã. Với nước ngọt và cả rượu nho mang theo, chỉ sau mười hai ngày, những người bị nạn của chiếc La Mê-đuy-dơ đi trên chiếc bè cấp cứu đều đã chết hết. Thành tích của hai anh chưa đủ cho họ kính trọng hay sao? Dù sao thì cũng được uống một ít nước ngọt. Và gia đình, người thân đã được báo tin. Và cũng đỡ phải đấu tranh để chống lại sự cám dỗ nếu thuyền trưởng có nhã ý mời hai anh lên tàu. Ngày hôm ấy nắng đẹp, gió to, đúng theo hướng mong muốn: nam-tây nam. Đảo Mi-noóc xích lại dần dần. Đến trưa, đỉnh núi Tô-rô hiện ra, rõ hơn nhiều so với tám ngày trước. Quần đảo Ba-lê-a gồm sáu đảo, ba cái lớn nhất là Mi-noóc, Ma-gioóc và I-bi-đa. Mi-noóc là đảo xa nhất về phía đông. Có thể cập đảo này ở hai chỗ : Ma-hông, thủ phủ của đảo có nhiều gềnh đá hiểm trở, tàu bè rất khó ghé. ở đây đã từng xảy ra nhiều tai nạn, được biết nhiều nhất là vụ đắm chiếc tàu Tướng Săng-dy xảy ra năm 1910.

Bởi vậy cần phải đi vòng, bỏ qua bờ bắc. Hai người cho chiếc Ngược đời hướng về mũi tây bắc của đảo, hy vọng đến đêm thì vào được thủ phủ Ma-hông. Gió không chiều lòng họ. Xuồng bị giật quá về phía tây. Sáng hôm sau, họ đến gần bờ bắc đảo, cách chừng dăm trăm mét. Tiếc thay, không thể cập bến ở đây, vì chỉ bờ nam của đảo mới có các bãi cát thuận tiện cho loại xuồng cao su này ghé vào. Chỉ cách bờ có một quãng, ấy thế mà họ còn phải đi quanh đi quẩn, chịu đựng gian khổ suốt ba ngày đêm nữa, mới đặt được chân lên bờ. Ngày 9 tháng sáu, xuồng ngược trở lại về phía mũi tây bắc đảo. Có lúc nó vào sát bờ đến nỗi A-lanh trông rõ một con thỏ rừng chạy. Bây giờ thì không nhịn đói nữa vì vùng này lắm cá. Ngày nào A-lanh cũng câu. Cũng như thời gian sẽ lưu lại trên đảo này sau đó mỗi ngày anh đi câu chừng một giờ, và chưa lần nào trở về với ít hơn sáu ki-lô-gam cá. A-lanh cũng như Giắc đều sốt ruột. Hai anh muốn ghé đảo càng sớm càng tốt. Cuộc tập dượt ở Địa Trung Hải thế là đã đạt mục tiêu. Phải mau mau kết thúc cuộc kiểm tra này, và chuyển tới cảng Ma-la-ga hoặc Tãng-giê, tức là vùng phụ cận eo biển Gin-bra-ta, để từ đó làm nốt công việc chuẩn bị và xuất phát ra Đại Tây Dương. Hôm sau, vào lúc mặt trời sắp lặn, chiếc Ngược đời chỉ cách mũi tây bắc của đảo mấy chục mét. Gió dù rất nhẹ nó vẫn giật được tới đây. Song lúc chiếc xuồng sắp vượt qua mũi thì gió lặng hẳn. Không có một nơi nào khả dĩ buông neo. Và khốn nạn thay, hai anh đang loay hoay thì gió từ đất lại nổi lên, đe dọa hất chiếc xuồng trở lại khơi. Mi-noóc, mảnh đất hứa hẹn này, lại tuột khỏi tầm tay hai anh một lần nữa chăng? Lại rơi vào cái vòng quanh quẩn như tám ngày trước đây trong vịnh Va-lăng-xơ này chăng? A-lanh buông neo nổi, hy vọng hạn chế bớt tốc độ giật về bắc. Nhưng oái oăm thay, ngoài gió, còn gặp một dòng chảy cuốn chiếc xuồng đi. Sáng hôm sau, 11 tháng sáu, hai chàng trai thất vọng nhìn nhau : xuồng của họ đã xa bờ đến mười lăm hải lý. Nhưng chẳng bao lâu sau, gió hướng biển -đất nổi lên, mang lại cho họ hy vọng và nghị lực. Chạm chạp nhưng đúng hướng, chiếc Ngược đời nhích vào bờ. Hai anh tin chắc vượt qua được mũi đầu tiên -trên hải đồ ghi là mũi Mi-noóc, -thì chỉ đi thêm một hải lý nữa thôi, sẽ gặp cảng Xiu-đa-đê-la. Còn nỗi vui nào lớn hơn khi họ trông thấy mười chiếc thuyền đánh cá của dân địa phương từ bờ tỏa ra. Lúc này vào khoảng mười giờ sáng. Những người đánh cá cũng đã trông thấy chiếc xuồng cao su. Lúc xuồng cách bờ chừng mấy chục mét, một chiếc thuyền tiến đến, móc dây giúp kéo vào bãi. Trên bờ, khá nhiều dân đảo tụ tập đến xem. Một sĩ quan Tây Ban Nha đã

đứng tuổi chờ ở hàng đầu. Trông thấy chiếc cờ cắm ở mũi xuồng, ông hỏi A-lanh, lúc này nhờ hai người giúp đang cố bước đi:

-Các ông từ đâu đến?

-Từ nước Pháp. Viên sĩ quan đưa mắt nhìn chiếc xuồng cao su:

-Trên cái kia ư?

-Vâng.

-Từ cảng nào?

-Từ Mon-tơ Các-lô.

-Về chuyện ấy thì, thưa ngài thân mến, tôi không thể nào tin... A-lanh đưa cho ông xem một mẫu báo cắt, có bài tường thuật cảnh đoàn du hành chuẩn bị khởi hành. Viên sĩ quan già đứng nghiêm, chào theo lối nhà binh, và thốt lên:

-Hoan hô! A-lanh và Giắc yêu cầu ông xác nhận những thức ăn dự phòng hai anh mang theo vẫn nguyên dấu niêm phong. Việc đầu tiên là đánh điện báo tin cho bạn bè biết: Ngược đời đã cập bến. Và tiếp đó, hạnh phúc sao, nhấp một cốc bia ướp lạnh trong cái quán nhỏ, ven bờ biển, ngon lành hơn mọi nước thần.

Lần này họ đắm tàu thật sự

Những ngày tạm trú trên đảo nhỏ cực kỳ thú vị. Những người chủ, những bạn bè mới quen, giúp hai anh mọi tiện nghi cần thiết. Họ đưa hai anh đi xem các cảnh đẹp, nếm những món ăn đặc sản của địa phương. Biết A-lanh là người mê âm nhạc, người ta mời anh đến thăm nghệ sĩ chơi dương cầm nổi tiếng nhất đảo... Nhưng lẽ nào nấn ná ở đây. Mấy hôm sau, được viên sĩ quan và các thủy thủ -những người bạn mới quen -giúp đỡ, A-lanh và Giắc lại lên đường giữa tiếng vỗ tay nồng nhiệt tiễn đưa. Một tàu đánh cá nhỏ kéo chiếc Ngược đời ra xa bờ chùng dầm hải lý và từ biệt. Hai người đắm tàu trở lại cuộc sống thiếu thốn và cô đơn. Nhưng họ đã quen với nếp sống này rồi. Hơn nữa, chặng đường sắp đi ngắn: từ đây đến cảng An-cu-đi-a của đảo Ma-gioóc có bốn mươi hải lý. Hy vọng có thể cập bến vào tảng sáng hôm sau. Miễn là đừng để bị giật về bắc: việc này không phải không khó khăn, vì hai bánh lái phụ đã xộc xệch nhiều. Chặng đường khởi đầu có vẻ thuận buồm xuôi gió. Dọc đường gặp nhiều thuyền đánh cá trích. Hai anh lại có mang theo một ít thức ăn. Chỉ còn một đoạn đường, cũng chẳng cần phải thật sớm cho đúng vai những kẻ đắm tàu. Đến sáu giờ chiều, đảo nhỏ Mi-noóc với bao kỷ niệm thân yêu khuất sau chân mây, trong khi đảo Ma-gioóc hùng vĩ và kiêu hãnh hiện ra rõ nét dần. Mọi việc trôi chảy. Đã trông thấy ánh đèn cảng An-cu-đi-a kia rồi. Đột nhiên, nhà đi biển giàu kinh nghiệm Giắc lên tiếng:

-A-lanh à, chúng ta đang bị giật nhanh về hướng bắc. Gió đang thổi từ chính nam. Sẽ gay go đấy vì hai ngọn gió nam và bắc gặp nhau ở eo biển này thường gây nên những cơn lốc khủng khiếp. Than ôi, còn có cách nào tránh gió?

Sáng hôm sau, 18 tháng sáu, khi gió ngừng, hai người buồn rầu nhận ra chiếc xuồng của mình đang ở vào điểm họ từng đến cách đây tám ngày, cũng vào buổi sáng, nghĩa là cách mũi Mi-noóc chừng hai mươi hải lý về đông bắc. Những vấn đề cũ, những khó khăn cũ lại đặt ra: vượt qua mũi, băng ngang vũng. Càng không may hơn, gió bắc chọt thổi lên rất mạnh. ở ngoài khơi, gió không đáng sợ lắm, nhưng đây gần bờ, có nhiều đá ngầm hiểm trở. Chỉ còn một cách an toàn: trở về Xiu-đa-đê-la, chờ đợi thời tiết tốt lên. Gió mạnh. Chỉ bốn giờ sau, chiếc xuồng đã sát bờ. Giữa lúc hai anh chàng loay hoay tìm cách ghé vào một cái vũng thì gặp một thuyền đánh cá. Chủ thuyền vui lòng kéo giúp. Lần này, việc cập bờ không trôi chảy như lần trước. Có quá nhiều ngọn sóng tạt ngang sườn. Sự việc xảy đúng hệt như Giắc dự kiến. Giữa lúc chiếc Ngược đời đang bám trên đầu ngọn sóng và sợi dây kéo đang lúc rất căng, thì một ngọn sóng xô ngang, lật úp nó. Đang bơi, A-lanh nghe tiếng Giắc hét:

-Sợi dây, sợi dây, A-lanh! Rất ngạc nhiên, A-lanh định tìm một sợi dây ném cho bạn. Chả là Giắc vốn là một tay bơi cừ, Giắc giải thích:

-Không, sợi dây vướng chân tớ kia. Ra anh chàng bị một sợi dây cuốn như trói chân lại, không thể nào bơi được. Chiếc thuyền đánh cá quay lại, vớt hai chàng lên. Những người Tây Ban Nha bất chấp nguy hiểm nhào xuống giúp. Những đồ đạc trong xuồng cao su, lúc đầu được tấm bạt che giữ lại, dần dần trôi ra. Cứ mỗi lần trông thấy một thứ, A-lanh lại nhào đến vớt lên: đầu tiên là lá buồm, tiếp đó là cái túi bằng vải nhựa đựng phim ảnh, rồi mái chèo, túi ngủ... Tiếc thay, kiểm kê lại, thiếu mất chiếc máy quay phim, các máy ảnh, dụng cụ vô tuyến điện, la bàn, ống

nhòm: những thứ nặng đã chìm xuống đáy. Cột buồm 89 90 gãy. Vải bạt thì thủng mấy chỗ. Thiệt hại vật chất lớn quá. Dù sao chiếc xuồng còn nguyên vẹn. Tính mạng cũng như quyết tâm của hai chàng vẫn không suy suyển. Và đấy mới thật sự là những cái chính.

SƠ KẾT CUỘC KIỂM TRA

Vừa lên tới bờ, A-lanh đánh ngay một bức điện về Pa-ri xin thay thế những dụng cụ mất trong vụ chiếc Ngược đời lật úp. Nhưng tình hình có vẻ như đang xấu đi. Nhà hảo tâm không muốn bỏ thêm tiền cho cuộc thí nghiệm. Từ sau khi báo chí tường thuật với những chi tiết bị bóp méo về cuộc gặp gỡ giữa hai anh với chiếc tàu chở khách để xin một tí nước ngọt và bánh khô, dư luận cho rằng cuộc thực nghiệm đã thất bại. Vẫn còn quá nhiều người hiểu không đúng mục đích việc hai anh làm. Những người có thiện ý thì không được thông tin đầy đủ. Cũng có những người cố tình không muốn cho cuộc thực nghiệm tiến hành có kết quả, vì những động cơ riêng. Từ Mi-noóc, A-lanh tức tốc về Pa-ri để thu xếp. Tuy cuối cùng rồi cũng xin được một ít vật liệu thay thế và bổ sung, anh cảm thấy rất mệt mỏi và chán nản. Một mối lo nữa là không khéo có những người vận động các cơ quan thẩm quyền thu hồi giấy phép đi biển của anh. Và như vậy có nghĩa là chấm dứt một cách đột ngột mọi sự nghiên cứu, mọi cuộc thực nghiệm theo hướng đề ra từ đầu. Và sau đó người ta sẽ không ai nói:

“Anh ta đã không được phép tiến hành cuộc thực nghiệm”, mà ngược lại:

“Anh chàng không làm được cuộc thực nghiệm, có nghĩa là lý thuyết của hắn ta sai”. Mà anh thì anh tin tưởng rằng mình đúng. Chính nỗi băn khoăn ấy đã khuyến khích anh vượt mọi trở lực, tiến hành cho bằng được cuộc thực nghiệm ước mơ của đời mình. Dụng cụ thay thế được gửi tới bằng máy bay: cột buồm, bánh lái phụ, la bàn và một ít sách. Tất cả được gửi tạm ở Câu lạc bộ du thuyền, nơi anh tạm trú. Sáng

Chủ nhật, mọi việc đầu vào đấy. Giắc quyết định sẽ xuất phát về đêm, vào giờ hơi muộn cũng được, để lợi dụng cơn gió đất -biển đẩy chiếc xuống ra khỏi vịnh càng xa càng tốt. Cuộc khởi hành này xem chừng kém "trọng thể" nhiều so với chuyến tiễn đưa hôm nọ. Hai anh quyết định tự mình xoay sở để ra xa bờ và mau chóng tới bờ biển châu Phi, hoặc ít ra cũng là bờ biển Tây Ban Nha. Được hộ tống bởi vền vẹn một chiếc thuyền của Câu lạc bộ, hai anh kiên nhẫn đẩy mái chèo. Có gió đông. Giã từ Mi-noóc. Giã từ Ma-gioóc.

Đi từng chặng một, chiếc Ngược đời cập bến I-bi-da. Không muốn quanh quẩn ở Địa Trung Hải, hai anh đáp tàu chở khách sang A-li-can-tê, một thị trấn bên bờ biển đông nam Tây Ban Nha. Dốc hết túi, hai anh mới đủ tiền mua hai chiếc vé hạng bét, chỉ được ngồi trên boong tàu, để tới Xê-u-ta. Lúc đầu, hai anh chàng đắm tàu còn bị hành khách nhìn ngó với những đôi mắt ngại ngùng. Dần dần, biết chuyện, mọi người hiểu ra và đối xử nhiệt tình. Thuyền trưởng tặng A-lanh một chiếc sơ mi, vì áo anh đã bị gió đánh rách. Người phụ trách vô tuyến điện biểu Giắc đôi bít tất. Còn bữa ăn trên tàu (vé hạng bét của hai anh không có bữa ăn do tàu phục vụ) thì đã có những người hầu bàn xoay sở giúp. Tranh thủ thời gian tương đối rỗi rãi, đội du hành kiểm điểm kết quả của cuộc thực nghiệm ở Địa Trung Hải. Về nước uống, từ 25 đến 28 tháng năm, A-lanh dùng nước biển ba ngày, Giắc hai. Trong thời gian ấy, nước tiểu họ vẫn bình thường. Cổ không thấy khát. Nói chung không nên chờ đến khi cơ thể mất nước mới bắt đầu dùng nước mặn. Có thể làm giảm khát bằng cách nhúng khăn tay vào nước, đắp lên mặt, hướng về phía nắng. Một con cá mè-ru đủ cung cấp thức ăn và nước ngọt cho hai người trong hai ngày. Tổng kết lại, qua 14 ngày, hai anh đã uống nước rút từ thân cá sống bốn ngày, uống nước biển mười ngày. Có

một đợt uống nước biển liên tục sáu ngày, và như vậy đã tới điểm hết an toàn cho thận. Nhưng nhờ đến đây thì kịp ngừng lại, cho nên chưa thấy xuất hiện triệu chứng đáng lo. Về thức ăn, cái đói biểu hiện như sau:

-Ngày đầu và nửa ngày Thứ hai: xuất hiện những cơn co thắt dội lên đến ngực. Từ ngày Thứ ba, hết hiện tượng đau nhưng buồn ngủ và mệt mỏi triền miên. Để giảm bớt nhu cầu về năng lượng, nên giảm tới mức tối thiểu những hoạt động của cơ thể. áp huyết không thay đổi nhiều, song có lẽ thời gian theo dõi còn ngắn, chưa đủ để kết luận. Dễ có khả năng đau mắt vì chói nắng do mặt biển phản chiếu ánh mặt trời. Cả hai người đều không có dấu hiệu rối loạn tiêu hóa, như tháo dạ, nôn mửa, gây nên do việc uống nhiều nước biển. Ngược lại, bị táo bón, nhưng bụng không đau, không thấy khó chịu. Suốt mười hai ngày, miệng không hôi, lưỡi không trắng. Bụng thường đầy hơi. Không có dấu hiệu choáng váng. Từ ngày

Thứ ba, da đã khô nhưng bị mẩn đỏ. Giác là một người bạn đường tuyệt vời: dững cảm, vô tư, không bao giờ tỏ ra chán nản, mất lòng tin, chưa từng hé một lời phàn nàn hoặc trách móc. Một nhà đi biển giàu kinh nghiệm! Chính nhờ học tập Giác, mà sau này một mình A-lanh dám đương đầu với Đại Tây Dương.

o O o

Tàu đến Xê-u-ta vào chín giờ rưỡi tối. Chiếc Ngược đòi lại được bom hơi và thả xuống biển. Gió lúc này đang to. Thuyền trưởng tàu chở khách rất băn khoăn, sợ hai anh không cập bờ được, nhưng tàu của ông không được phép ghé Tăng-giê. Tàu rúc hời còi tạm biệt. Từ mặt biển tối om, A-lanh và Giác hướng về phía ánh sáng của thành phố cảng. Đến nửa đêm thì cập bến Tăng-giê. Địa Trung Hải đã lùi xa về sau họ. Trước mặt: Đại Tây Dương.

65 ngày trôi giạt giữa đại tây dương một mình lên đường

Muốn vượt Đại Tây Dương, cần có một chiếc xuồng mới. Đây là điều quan hệ sống còn. Bởi vì chiếc xuồng cũ đã đi hơn một nghìn hải lý, mà trước đó, nó đã được sử dụng suốt ba năm. Người bạn tốt của anh đã cho thừa sẵn một chiếc mới. Vấn đề là làm sao nhận được nó. Từ Tăng-giê, A-lanh lại phải làm một chuyến bay trở về Pa-ri. Bầu không khí thủ đô lúc này đang rất không thuận lợi cho cuộc thực nghiệm. Anh phải kiên nhẫn trình bày với người bạn những kết quả đầu tiên, và nhấn mạnh những lý do vì sao phải tiếp tục. Sau một buổi trao đổi gay go, người bạn mới đồng ý giao cho anh chiếc xuồng mới, nhận thẳng từ xưởng chế tạo. Tiếc thay, những ngày ở Tăng-giê đã làm cho thái độ của Giắc dần dần đổi khác. Anh không còn hứng khởi như trước. Đất liền làm nguội lạnh nhiệt tình của người đi biển rồi chăng? Bù lại, A-lanh nhận được nhiều sự ủng hộ quý báu. Câu lạc bộ hàng hải đón tiếp anh nồng hậu. Một người bạn biếu anh một bộ dụng cụ câu cá.

Một người khác giúp anh liên hệ với một chuyên gia vô tuyến điện để xin một máy thu thanh. Một nhà buôn cho anh đôi ống nhòm... Điều làm anh không vui là Giắc luôn luôn tìm được lý do để hoãn ngày xuất phát. Nào là gió chưa lên, con nước chưa thuận, nào là khởi hành mùa này chưa có lợi, v.v... Biết làm sao! Giắc là nhà chuyên môn hàng hải, A-lanh buộc phải nghe lời. Một hôm tình cờ anh được một người lái xe tắc-xi cho hay một điều mà tất cả mọi người ở Tăng-giê đều đã rõ, trừ có anh. ấy là Giắc quyết định tìm đủ mọi cách ngăn không cho bạn tiếp tục làm thực nghiệm. Anh tin, không có anh, A-lanh sẽ không thể một mình vượt Đại Tây Dương. Thoạt nghe, A-lanh chán nản hết sức. Anh muốn bỏ cuộc. Nhưng rồi anh lại tự hỏi: vì sao anh tự nguyện làm cuộc thực nghiệm này? Có phải vì muốn góp phần đưa lại cuộc sống cho những người chẳng may gặp nạn hay sao? Hơn nữa, dư luận sẽ nghĩ thế nào nếu anh bỏ dở? Người ta sẽ nói:

“Đấy, rõ ràng việc ấy không thể nào thực hiện. Chả là tại lý thuyết của anh ta sai mà”. Không, anh tin rằng lập luận của anh đúng. Cần phải chứng minh nó bằng thực tiễn. Phải tiếp tục cuộc thực nghiệm bất kỳ bằng giá nào. Bị bạn thúc ép, Giắc đành chấp nhận khởi hành, tuy chẳng lấy gì làm hứng thú. Giắc kiến nghị nên trở lại Địa Trung Hải. A-lanh kiên quyết phản đối. Viên sĩ quan tùy viên hải quân Mỹ ở Tăng-giê, trong tay lăm lăm tấm bản đồ đặc biệt do ngành hàng hải của hai nước Anh -Mỹ phối hợp xuất bản, miệng trích dẫn những sách hướng dẫn thật chi tiết về hướng gió thổi và dòng hải lưu, quả quyết rằng với chiếc xuồng này không thể nào đi từ đây đi Ca-da-blăng-ca, ngay chỉ đến quần đảo Ca-na-ri thôi cũng không thể nào thực hiện.

Riêng A-lanh, anh tin là có thể được. Gần một năm ở Viện hải dương học Mô-na-cô, anh nghiên cứu kỹ các dòng hải lưu tại Đại Tây Dương. Mùa này ra biển cũng chưa phải là quá muộn. Hơn nữa, anh biết, tháng tới còn là tháng tối ưu cho việc khởi hành. Cuối cùng Giắc đồng ý, tuy vẻ mặt không vui, là sẽ xuất phát ngày Thứ hai 11 tháng tám. Thấy bạn thiếu phần khởi, A-lanh cũng phân vân. Nhưng gió đã lên, và theo dự báo, nó sẽ tiếp tục thổi ba ngày liền theo hướng này. Đây là cơ hội quý báu để vượt ra khỏi eo biển Gi-bran-ta, eo này như một dòng sông lớn cuộn cuộn đưa nước Đại Tây Dương đổ vào Địa Trung Hải. Một chiếc thuyền Tây Ban Nha kéo chiếc Ngược đời ra khỏi bờ. A-lanh cực kỳ ngạc nhiên và lo âu nghe Giắc ra lệnh cho người lái

thuyền:

-Hương: Mũi Ma-la-ba-ta.

Từ Tăng-giê đi Ma-la-ba-ta, có nghĩa là đi về hướng đông, về Địa Trung Hải. Giắc viện có là phải ghé sang bên ấy chờ cho gió đỡ mạnh hơn một ít mới ra khơi được. Đúng là lúc ấy biển đang động mạnh. Nhưng, nếu không tranh thủ cơn gió to, sẽ khó ra tới được đại dương. Chiếc thuyền đánh cá vẫn đều đều kéo chiếc Ngược đời đi về hướng đông, rồi ghé vào một bãi nhỏ. Tối ấy và cả ngày hôm sau, hai anh nghỉ ở nhà một người bạn trên bờ biển. Sáng

Thứ tư, gió vẫn mạnh. Khoảng chín giờ sáng, Giắc bảo có việc cần trở lại Tăng-giê. Anh hứa sẽ quay về ngay. Hôm nay là ngày cuối cùng có gió thuận. Nhất thiết phải xuất phát chậm nhất là sáu giờ chiều. Sáu giờ, vẫn chẳng thấy Giắc đâu. A-lanh hiểu, giờ phút này nếu anh do dự, mọi việc sẽ hỏng. Với nỗi chua chát trong lòng, anh viết một mẫu giấy để lại, nhờ người quen giao cho bạn, rồi một mình một xuồng hướng Đại Tây Dương xuất phát.

báo chí đưa tin: “Ngược đời” lâm nạn

Mục tiêu đầu tiên của anh là nhanh chóng vượt qua eo biển, nhanh chóng ra được ngoài khơi để lợi dụng dòng hải lưu Ca-na-ri. Vốn không phải là một nhà đi biển thành thạo, anh rất sợ gặp những trắc trở ven bờ. Rời Địa Trung Hải vào Đại Tây Dương đầu phải chuyện đùa. Chỉ cần ra quá ngoài kia mươi hải lý nữa, ta sẽ đi vào một không gian khác, và thời gian ở đó cũng khác. Ở đó không tính ngày mà tính tuần. Không đếm từng hải lý mà hàng trăm hải lý một. Hơn nữa, tất cả sự cô đơn... Sự thật lúc này A-lanh chưa có nhiều thời giờ để suy nghĩ về những cái đó. Anh chỉ mang máng biết rằng rồi đây chắc chắn mình sẽ phải đấu tranh quyết liệt để khắc phục cảm giác cô đơn. Lúc này đây, để vào được Đại Tây Dương, phải tập trung sức lực và trí tuệ vượt qua cho được một thử thách: dòng chảy của eo Gi-bran-ta ngược với hướng đi của chiếc Ngược đời. Nước ở eo biển này chảy với tốc độ nhanh như lũ. Để chống lại đối thủ nước, anh có bạn đồng minh: ấy là gió. Gió thổi theo hướng đông tây. Xuôi gió nhưng ngược nước, phải vượt qua thử thách trong những điều kiện ấy. Nhớ lại kinh nghiệm chơi thuyền hồi còn nhỏ tuổi: muốn đi ngược nước, phải đi sát bờ, có như vậy mới lợi dụng được dòng nước cuộn trở lại. Làn nước ngược đối với A-lanh thật sự là một cứu tinh. Nó giúp chiếc xuống cao su thoát sức cuốn hút của cái eo tai ác, để tới nơi hò hẹn với đại dương. Đại Tây Dương đây rồi. Mệt lử, nhưng sung sướng. Và càng sung sướng, càng cảm thấy cô đơn.

Thật ra, lúc này còn ở ven bờ. So sánh với những gì A-lanh sẽ chịu đựng sau này, chặng đường vừa qua chỉ là một cuộc dạo mát. Vấn đề đặt ra trước mắt: ghé vào đâu? Ca-da-blăng-ca hay quần đảo Ca-na-ri? Trong thâm tâm, anh muốn ghé vào Ca-da-blăng-ca hơn. Nhưng lại băn khoăn: không rõ việc anh liệu linh ra đi một mình đang gây phản ứng như thế nào? Nếu dư luận cho anh là một thằng điên, thì anh ghé vào đấy có nguy cơ bị tịch thu mọi phương tiện, thu hồi giấy phép đi biển... Ngược lại, nếu được dư luận đồng tình thì ghé vào Ca-da-blăng-ca là cơ hội báo tin cho gia đình. Vợ anh lúc này chắc đang hết sức lo âu khi biết anh ra đi không có bạn đồng hành. Cũng còn một hy vọng thầm kín nữa: biết đâu Giắc chẳng nghĩ lại, và đã đến sẵn đây chờ nhập bọn với anh? ại, giá có được một người như Giắc cùng đi thì quý hóa biết bao nhiêu! Gió bắc-đông bắc đang thổi mạnh về nam-tây nam. Nếu giữ được mũi thuyền theo đúng hướng gió thuận này, tức là anh đi đường dây cung của vòng cung Tăng-giê -Ca-da-blăng-ca. Đúng hướng rồi, chỉ còn thẳng tiến nữa mà thôi. Nhưng, việc hệ trọng lúc này là phải học cho thành thạo cách đi biển. Tham khảo những cuốn sách mang theo và nghiên cứu các sổ tay của Giắc, A-lanh mò mẫm tìm ra công thức đo vị trí của mặt trời so với đường chân trời để tính toán xác định tọa độ theo vĩ tuyến.

Việc này đối với anh lúc đầu tưởng phức tạp quá mức, song học mãi rồi cũng lần ra. Thời giờ còn lại trong ngày, anh say sưa câu cá. Anh câu được nhiều cá lớn, nhờ vậy thừa nước uống và thức ăn. Gặp một chiếc tàu đánh cá trên đường đi, các thủy thủ ngạc nhiên sao một mình anh mà đánh được nhiều cá đến thế. Tiếc rằng lúc này không có Giắc, cho bỏ những lúc đói khát. Nhiều máy bay chở khách vút qua trên không, cùng một hướng: dấu hiệu chiếc Ngược đời đang đi đúng đường, vì các máy bay ấy chắc chắn đáp xuống sân bay Ca-da-blăng-ca. Mọi việc trôi chảy. Nhưng lúc này anh mới đi men theo bờ đại dương thôi. Nhìn ra phía tây, anh kinh hoàng trước sự mênh mông. Thật thà mà nói, những gì Giắc và anh vừa làm được thời gian qua chẳng thấm tháp gì nếu đem ra so sánh với tầm cỡ của Đại Tây Dương.

Thông thường gió bắc-đông bắc nổi lên vào cỡ giữa trưa và thổi đến khoảng tám giờ tối thì lặng. Ban đêm cố định chèo lái và buộc thật chặt dây buồm xong, anh ngủ kỹ. Mỗi đêm chỉ thức dậy vài ba lần, để ghé mắt nhòm vào la bàn, kiểm tra dây buồm và quan sát bờ biển xem có gì bất thường chẳng, rồi ngủ lại. Sáng 18 tháng tám, anh hơi giật mình khi tỉnh giấc, thấy mình bị vây bủa trong một làn sương mù dày đặc. Không thấy bờ đâu cả. May sao lúc ấy một chiếc tàu từ sau vượt lên, đi sát bên anh.

-Có phải hướng này đi Ca-da- blăng-ca không?

-anh hỏi.

-Đúng rồi. Chúc thuận buồm xuôi gió!

các thủy thủ hét to, đáp. Chế độ gió làm anh hơi sốt ruột. Mỗi ngày đêm chỉ được có tám giờ, còn lại là lặng hoặc có gió nhưng không thuận. Được cái, máy bay trông thấy mỗi lúc một dày chuyển hơn, chúng tỏ hướng đi không sai lệch. Cá vẫn câu được dồi dào. Tinh thần anh phấn chấn. Hai giờ rưỡi chiều 18 tháng tám, bắt đầu trông thấy những bể chứa dầu trên bờ biển. ánh kim loại lóe lên dưới ánh mặt trời, không thể nào lầm lẫn bể chứa dầu với gì khác. Tám giờ rưỡi tối, chiếc Ngược đời đến cách con đập chắn sóng bên ngoài cảng Ca-da-blăng-ca chừng một trăm mét. Tuy vậy, lúc này đã muộn. Sóng lại cao, che lấp các ngọn đèn tín hiệu trên bờ. Đành ngủ đêm trên biển. Ở quá gần bờ, đêm nghe sóng vỗ ầm ầm vào thân đập, chẳng yên tâm chút nào. Ra đối với những người đi biển, gần đất liền đáng lo ngại hơn ở ngoài khơi. Sáng hôm sau, khi anh thức dậy thì biển đã lặng. Phấn khởi, anh vớ mái chèo, chèo thật lực, và ít lâu sau cập bến riêng của Câu lạc bộ du thuyền thành phố, trước sự sửng sốt của nhiều người. Một anh bạn đưa anh xem tờ báo địa phương vừa phát hành sáng nay. Báo nêu bật trên trang nhất, với đầu đề lớn, một tin sốt dẻo:

“Xuồng Ngược đời đang lâm nạn ở vịnh Ca-đi”.

bằng bất cứ giá nào

Dự định của A-lanh là chỉ ghé lại nghỉ mấy hôm ở Ca-da-blăng-ca, và sẽ rời cảng này đi tiếp vào sáng Chủ nhật 24 tháng tám, cho dù có việc gì xảy ra. Nhưng sự việc trên thực tế không diễn ra như anh mong muốn. Lại xảy ra bất đồng ý kiến giữa những người có trách nhiệm, có thẩm quyền. Hai người nồng nhiệt tán thành cuộc thực nghiệm lớn vượt Đại Tây Dương. Đó là tiến sĩ Phuya-ne-xtanh, Giám đốc Sở hải sản Ma-rốc, và một kỹ sư hàng hải. Ba người khác phản đối: chủ nhiệm Câu lạc bộ du thuyền, thuyền trưởng thuyền cấp cứu, và chủ chiếc tàu được giao nhiệm vụ kéo Ngược đời ra xa bờ, để từ đó nó tự lực đi sâu vào Đại Tây Dương. Các bạn bè khác khoanh tay im lặng. Vì phân vân, họ không muốn tác động đến quyết định của anh, một quyết định hệ trọng liên quan tới cái sống và cái chết của người ra đi. Một mình một chiếc xuồng con, không nước uống lương ăn, chưa có nhiều kinh nghiệm đi biển, lao vào Đại Tây Dương, đâu phải chuyện bình thường. Cũng không phải quá đáng khi có người gọi hành động của A-lanh là sự thách thức cái chết. Trong bầu không khí căng thẳng, chợt anh nghe hai nhà báo nói chuyện riêng với nhau:

-Chúng ta về thôi, anh chàng chẳng đi đâu.

-Ai bảo ông thế? Tôi đang chờ sương mù tan bớt để cho tàu kéo đi cơ mà

-anh hỏi lại.

-Không đâu. Chủ tàu từ chối. Và chẳng có ai chịu kéo ông ra xa bờ đâu. Hóa ra chủ nhiệm Câu lạc bộ vừa tuyên bố: thuyền nào nhận kéo chiếc Ngược đời ra khơi thì không được trưng cờ của Câu lạc bộ. Tuyên bố ấy có nghĩa là: việc làm đó bất hợp pháp. Điên tiết, A-lanh chạy đến gặp chủ nhiệm, nói thẳng vào mặt:

-Tự tôi sẽ tìm được người kéo tôi đi. May sao, ở bến có một người chơi du thuyền đồng ý giúp anh. Chiếc Ngược đời nhờ vậy rời được cảng Ca-da-blăng-ca, theo sau có một số thuyền nhẹ tiễn đưa. Từ biệt bạn bè, mình anh lại mất hút trong sương mù. Và anh biết, cuộc chia tay lần này còn lâu mới lại gặp nhau. Từ hôm ấy, anh bắt đầu ghi đều nhật ký.

Chủ nhật 24-8. Chiếc tàu kéo rời tôi ở ngoài khơi En Hăng. Biển lặng. Ruột tôi co thắt nhưng không phải vì đói. Đêm: sương mù dày. Không có gió.

Thứ hai 25-8. Xuồng vẫn ở nguyên vị trí của nó đêm hôm qua. Nhưng gió vừa lên, hướng tây bắc -đông nam. Mù vẫn dày đặc. Không có cách nào ước lượng mình đi cách bờ bao xa. 14 giờ. Nhìn thấy bờ biển ở hướng chính nam. Đây là đâu nhỉ? 18 giờ. Có lẽ đó là A-dem-mua. Nếu đúng thì thật tuyệt vời. Câu được nhiều cá quá, chẳng biết dùng làm gì cho hết.. Chắc chỉ đi chừng mười lăm hải lý nữa sẽ thấy được ánh sáng đèn biển Xi-đi Bu A-phi. Thấy nó ở hướng tây nam thì đúng. 21 giờ. Tuyệt! Thấy ánh hải đăng kia rồi.

Thứ ba 26-8. Sáng. Trời rất trong. Thời cơ tốt để vượt qua mũi Blăng. Nếu ta đi đúng thì phải thẳng tiến theo hướng 240 độ, và phải dong liền trong bảy ngày. Miễn là có đủ nghị lực. Đã làm quen được với dụng cụ xác định tọa độ rồi. Sẽ đánh dấu vào hải đồ. Đêm nay chắc sẽ thấy ánh hải đăng mũi Căng-tanh. Đó là lần cuối cùng ta còn nhìn thấy đất liền, trước khi tới quần đảo Ca-

na-ri. Đêm. Có vẻ như tôi đang hướng thẳng vào bờ. Mà đường của mình thì đúng ra phải song song với bờ chứ. Không thấy mũi Căng-tanh. ánh hải đăng của nó chiếu xa tới ba mươi hải lý, như vậy có nghĩa là mình còn cách bờ khá xa. Câu cá vào lúc tranh tối tranh sáng thật tuyệt diệu. Một giờ sáng. ánh sáng đèn biển Căng-tanh kia, về nam -tây nam.

Tuyệt!

Thứ tư 27-8. Thấy rõ bờ biển. Tầm nhìn xa rất tốt. Chỉ bằng vào những chi tiết mô tả trong cuốn Chỉ dẫn hàng hải, đủ để biết đây là đâu. Vậy là, không tính ngày

Chủ nhật, ta đã đi được khoảng 60 hải lý một ngày. Từ lúc này trở đi, sẽ không còn nhìn thấy bờ nữa đâu. Phải theo hướng tây -tây nam sáu ngày liền nữa. Vững vàng nhé, chú mình ơi!

Thứ sáu 29-8. Gió vẫn thuận. Có lúc mạnh đến nỗi phải cuộn bớt buồm. Chín giờ. Gặp một chiếc tàu chở hàng đi ngược, hẳn là từ Ca-na-ri tới. Vậy là ta đi đúng đường. Giá mà chẳng phải lo âu về chuyện sẽ cập bờ...

Thứ bảy 30-8. Trời ơi! Suốt đêm qua không chợp mắt. Mệt nhoài. Khoảng bốn giờ chiều qua, sóng dữ. Phải thả neo nổi. Tôi tự hỏi: 1. Chiếc xuồng mong manh này có chịu nổi những đợt tiến công liên tiếp của biển cả hay không? 2. Tim mình có chịu nổi cuộc thử thách này không? Như vậy là tinh thần có dao động rồi đấy. Có lẽ đến Ca-na-ri phải dừng lại thôi. Mong đêm nay ngủ được một giấc.

Chủ nhật 31-8. Hôm qua, xuồng bị giạt quá về nam hơn là ước lượng của mình. May sao, hồi ba giờ chiều gặp một chiếc tàu Bồ Đào Nha, họ xác nhận giúp tọa độ. Họ còn mời ăn. Tôi từ chối. Thật ra, việc ăn uống đang suôn sẻ. Ngày nào cũng câu được cá béo bự, và thật thà mà nói, tôi dùng món cá sống đã quen mùi. Nước Đại Tây Dương có vẻ ngon hơn so với nước Địa Trung Hải. Nó ít mặn hơn, giải khát tốt. Chẳng biết rồi mai đây tình hình có được tốt đẹp mãi như thế này nữa hay không, khi phải kéo dài tuần này sang tuần khác nhịp sống không bình thường. Đang đi đúng đường. Hiện cách A-lê-grăng-da 70 hải lý về bắc -đông bắc. Phải cẩn thận đây. Ba mươi sáu giờ nữa thì đi vào vùng biển bên trong quần đảo. Lạy trời! Mong sao ta đừng lạc ra bên ngoài quá xa. Chiều nào cũng vậy, đúng bốn giờ, những con chim có bộ lông đen trắng rất đáng yêu lại đến làm bạn với tôi.

Thứ hai 1 tháng chín. Đêm qua là đêm cực nhọc nhất kể từ hôm rời bến Mô-na-cô đến nay. Biển động quá chùng. Trước khi đi ngủ, tôi cố định chèo lái và tự nhủ:

“Nếu ta đi đúng đường thì sáng mai sẽ trông thấy hòn đảo đầu tiên, về phía trái”. Sáng nay, thức dậy, nhìn thấy ở hướng nam, cách chừng hai mươi hải lý, về mé trái của chiếc xuồng, hai hòn đảo mang những tên mỹ miều: A-lê-grăng-da và Gra-xi-ô-da. Dấu hiệu thật sự đáng mừng. Bây giờ chỉ còn chuyện làm sao đừng để thất bại trong chuyện cập bờ. Lần thứ nhất đã thành công, thì lần thứ hai nhất định thành công chứ. Hãy tin như vậy.

Thứ ba 2-9. Tôi phát hoảng lên khi nhìn thấy hai hòn đảo cách nhau xa quá, nhất là lúc nghĩ tới khoảng không gian ghê rợn mà rồi đây mình sẽ sa vào, nếu chẳng may không cập bờ được chỗ này. Bởi vì nếu để hụt và bị giạt quá đi thì chẳng còn mong gì quay trở lại. Phải ghi lòng tạc dạ điều này. Một khi mình đã bỏ xa quần đảo Ca-na-ri, không ghé vào được, thì chớ có hy vọng hảo huyền quay trở lại. Lúc ấy quãng đường ngắn nhất phải vượt qua để ghé bờ là sáu nghìn cây số. Đương nhiên, trong trường hợp này, cũng tin là mình sẽ chịu đựng nổi, nhưng gia đình sẽ lo

âu xiết bao, và những người đã quả quyết trước rằng chiếc Ngược đời sẽ chẳng bao giờ nhìn thấy được Lát Pan-mát sẽ hớn hở đến đâu. Muốn thuyết phục, phải có thực tế để chứng minh. Đã hứa rằng sẽ cập bờ ở đảo Ca-na-ri Lớn, thì sống chết cũng phải đặt chân lên đây, chứ không phải bất kỳ một nơi nào khác.

Cập bờ ngay những hòn đảo trông thấy đầu tiên thì dễ hơn. Nhưng tôi quyết chứng minh: hễ muốn tới đâu là đến được nơi đó. Đây là điều quan hệ hàng đầu đối với người đắm tàu; cũng như tôi, họ phải tới được nơi muốn đến. Chiều. Chiếc xuồng cao su cồng cớn này, mà bất cứ ai cũng không cho rằng có thể dùng để lưu thông, càng ngày càng làm cho tôi kinh ngạc về tính năng của nó. Sáng nào cũng vậy, đến mười một giờ trưa tôi xì bốt hơi, để phòng nắng đốt giãn không khí, có thể làm cho phao nổi. Tối đến lại phải bơm thêm hơi vào. Những đêm đầu, thật khó ngủ yên giấc. Tỉnh thoảng giật thót, rồi choàng dậy với cảm giác một tai họa nào đó vừa xảy ra. Dần dần mới yên tâm. ừ, tôi tự trấn an, ban ngày chiếc xuồng này chưa bao giờ bị lật úp, thì làm sao việc đó lại xảy ra vào ban đêm cơ chứ? Mà mình thì không thể nào suốt ngày suốt đêm giữ khu khu lấy đốc chèo. Theo dõi thấy, khi có gió thuận thổi từ phía sau, thì cho dù chèo lái có bị buộc chặt, xuồng cũng đi rất thẳng hướng. Bởi vậy, khi xuồng ở ngoài khơi, bao giờ mình cũng ngủ yên giấc hơn. Nhưng điều gì sẽ xảy ra khi vào gần bờ? Có thể đi ngược gió không? Có thể đi ngang gió không?

Thứ hai 3-9. Trời đất oi, điều gì đang xảy ra thế này nhỉ? Suốt đêm mình thức chờ ánh hải đăng của Lát Pan-mát và đáng lẽ phải nhìn rõ rồi, thế mà cho đến bây giờ chưa nom thấy gì sất. Làm thế nào bây giờ? Dừng lại chờ sương mù loãng bốt chẳng? Hay là, ngược lại, cứ tiếp tục thẳng tiến về nam?

Đúng trưa. Cuối cùng, có một chiếc máy bay bay về phía bên phải. Nó chưa lên hết độ cao, chúng tỏ đất liền không xa; ta phải cập bờ về phía ấy. Ba giờ chiều. Thế là hết. Chẳng bao giờ ta đến được hòn đảo ấy. Hồi trưa, tưởng máy bay cất cánh từ phía bắc đảo. Bây giờ thấy bờ, mới ngã ngựa ra mình đã đi quá mất bốn mươi cây số. Lúc này nếu muốn cho xuồng cập bến, thì chỉ còn mười cây số bờ nữa mà thôi. Thế mà một dòng hải lưu rất mạnh lại đang hộc tốc cuốn chiếc xuồng về nam cơ chứ. Ta sẽ đi sát bờ, cách vài ba hải lý, song chẳng mong gì ghé vào được đâu. Sáu giờ. May ra, may ra thì còn chút hy vọng. Có một dòng nước ngược đang nấn hướng giạt của chiếc Ngược đời. Hễ tuột qua khỏi mũi cực nam của đảo, là mệnh mông Đại Tây Dương. Mệnh mông... Nhưng hãy còn trông thấy mũi kia. May ra...

o O o

Anh đã không mơ ước hão huyền khi ghi những dòng nhật ký trên đây. Quả vậy, khoảng tám giờ tối, xuồng vào gần bờ, chỉ cách chừng một trăm mét. Quá lo âu, có lúc anh nghĩ tới chuyện bỏ chiếc xuồng và nhào xuống nước bơi vào. Vấn đề gay gắt giờ phút này là giữ sao cho đừng để các mũi đá ngầm chọc thủng xuồng. May sao, những người đánh cá trên bờ trông thấy, họ chỉ cho anh lạch để ghé vào bãi cát, len lỏi giữa những dây đá nhọn hoắt. Xuồng đã cập bờ. Tai qua nạn khỏi! Anh đã đến được nơi muốn đến. Không những anh đã chứng minh có khả năng dùng chiếc xuồng cấp cứu này để đi xa ngoài biển, mà còn cho thấy có thể đi nhanh là khác. Từ Ca-da-blăng-ca tới quần đảo Ca-na-ri đi mất 11 ngày (từ 24-8 tới 3-9). Một thời gian không quá tồi nếu so sánh với thành tích những phương tiện không cơ giới khác, như du thuyền chẳng hạn.

Nhiệt tình và thông cảm

Anh được làng chài nhỏ ấy đón tiếp như một ông hoàng. Làng này cách thủ phủ Lát Pan-mát chừng mười hải lý về phía nam. Vừa nhìn thấy chiếc xuồng của anh, dân làng đã xô tới: họ tin rằng mình sắp đón một người đấm tàu thật sự. Bờ đảo Ca-na-ri. Lớn đầy rẫy đá hiểm hóc. Tuy đã ghé được một bãi cát, song muốn vào được bên trong, cần phải đi qua nhiều nơi có đá ngầm. Nhoáng một cái hai mươi dân chài lực lưỡng ghé vai khiêng bồng chiếc xuồng. Hai người khác giúp anh đi. Trưởng thôn mời anh về nhà ông. ở đây có cả thầy giáo trường làng và y tá của thôn cùng tiếp khách. Mặc dù buồn ngủ đến rũ người anh vẫn phải kiên nhẫn giờ tay làm hiệu, vừa dùng vài ba tiếng Tây Ban Nha lồm bồm, tường thuật cho họ nghe chuyến đi vừa rồi của mình. Họ cũng hiểu được điều anh muốn diễn đạt: anh đã đi ròng rã 11 ngày đêm trên chiếc xuồng bé bỏng này, từ Ca-da-blăng-ca tới đây. Giống như mọi nơi khác trên trái đất, dân chài bao giờ cũng mến yêu những người đi biển dũng cảm. Sáng hôm sau, một chiếc xe hơi đón anh về thủ phủ Lát Pan-mát, một hải cảng thuộc loại lớn trong số những cảng ven bờ Đại Tây Dương. ở đây nữa, anh được đón tiếp nồng nhiệt. Nhưng, cũng như các lần trước, về ý định của anh tiếp tục đi để vượt Đại Tây Dương, bạn bè mới và cũ lại chia thành hai nhóm: những người ủng hộ và những người phản đối việc làm táo bạo ấy. Một hoa tiêu trưởng khuyên anh hãy nghĩ lại cho kỹ:

-Tớ hiểu biển lắm. Những việc cậu đã làm được thật cực kỳ tốt đẹp. Cậu đã chứng minh một cách xuất sắc lý thuyết của cậu. Nhưng hãy tin lời tớ: không thể nào cậu được cá giữa Đại Tây Dương để mà ăn đâu! Xưa nay các thủy thủ giàu kinh nghiệm đi biển vẫn có định kiến cho rằng ra quá thêm lục địa thì không thể nào cậu được cá bằng phương tiện thô sơ.

Anh cần có thực tế để chứng minh ngược hẳn định kiến này. Anh đã tỏ rõ bằng hành động là con người chỉ ăn cá sống vẫn có thể sống còn. Giờ phải thuyết phục nữa bằng thực tiễn là có khả năng kiếm đủ cá ở những nơi mọi người vẫn cho là không thể kiếm ra. Anh không định trở về Pháp, mà chỉ muốn dành chừng bảy, tám ngày để chuẩn bị thêm về vật chất ngay tại Lát Pan-mát, rồi ra khơi luôn. Vừa lúc đó nhận được điện của vợ anh báo tin chị vừa sinh con gái. Thế là anh quyết định bay chớp nhoáng về Pháp. Không thể lao vào cuộc thực nghiệm đầy gian truân này mà chưa được nhìn thấy mặt con vừa ra đời. Nghe tin anh bay về Pháp, những người phản đối chuyến vượt Đại Tây Dương cho là họ đã thắng cuộc:

"ít ra thì bà vợ cũng biết cách giữ cho ông chồng không làm việc điên rồ". Nhưng vợ anh là một người rất hiểu chồng. Chị thông cảm với động cơ cao cả đã thúc giục anh làm việc. Chị tin ở nghị lực của anh và cũng hy vọng, kết quả cuộc thực nghiệm này sẽ góp phần cứu sống nhiều người chẳng may lâm nạn. Anh vừa xuống Pa-ri, hai viên cảnh sát đã tới tận nhà gõ cửa:

-Chúng tôi muốn nói chuyện riêng với ông A-lanh.

-Có việc gì vậy?

-ông chưa nộp cho tòa án 8000 phrăng tiền phạt. Hoặc là ông đến quỹ giao nộp ngay, hoặc là mời ông vào trại giam.

-Giam bao nhiêu ngày?

-Mười hai ngày. Vừa đáp, hai viên cảnh sát vừa chìa ra lệnh của tòa án. Hỡi ôi, anh có thời giờ đâu mà đi nghỉ ở trại giam những mười hai ngày. Đành phải bỏ ra tám nghìn phrăng, số tiền cần thiết để chi tiêu thêm cho việc khởi hành. Những ngày anh ở Pa-ri, báo chí khẳng định: A-lanh Bôm-ba sẽ không đi tiếp nữa. Trong khi đó, ở Tăng-giê, Giắc tuyên bố :

“Tiếp tục đi xa hơn quần đảo Ca-na-ri mùa này là điên rồ, là tự sát”. Trên đường quay trở lại Ca-na-ri, anh ghé vào Ca-da-blăng-ca. Anh muốn lưu lại vài hôm để làm việc thêm với Viện hải sản Ma-rốc về vấn đề tảo. Ngoài ra, anh muốn tham khảo thêm về khả năng đánh bắt cá ở những vùng biển anh sẽ đi. Anh cũng còn muốn xoay xở để có một máy thu thanh. Lần này dứt khoát không dùng máy phát, dù có ai hảo tâm biếu, anh cũng sẽ khước từ. Vì chỉ có một mình, chẳng có Giắc cùng đi, làm sao một người vừa quay máy phát điện vừa đánh tín hiệu Moóc-xơ được? Đây là chưa nói anh mù tịt về vô tuyến điện, hoàn toàn không biết sửa chữa máy. Chỉ cần một hồng hóc nhỏ, máy ngừng làm việc là tất cả mọi người đang theo dõi sẽ cho là anh lâm nạn, anh đã chết. Và việc ấy sẽ tác động đến thần kinh những người thân trong gia đình đến đâu. Chỉ cần có một máy thu thanh thông thường là đủ giúp anh lấy giờ chính xác, không phải phụ thuộc quá vào chiếc đồng hồ đeo tay. Hằng ngày tất cả các đài phát thanh trên thế giới đều báo giờ địa phương, có so sánh với giờ kinh tuyến gốc (thường gọi là giờ GMT). Trái đất được chia làm 24 múi giờ, mỗi múi tương đương với 15 độ trên la bàn. Biết giờ GMT so với giờ địa phương, có thể suy ra kinh tuyến.

Anh hy vọng bạn bè ở Ca-da-blăng-ca sẽ giúp anh máy thu thanh, một chiếc tốt, có thể chịu đựng sóng gió đại dương. Anh tin mọi việc sẽ đâu vào đấy. Nhưng anh không khởi bất ngờ trước sự đón tiếp quá ư nồng hậu. Cả trăm người chờ ở sân bay và tặng hoa nữa chứ! Câu chuyện về hai viên cảnh sát Pa-ri khiến tờ báo địa phương bất bình. Tòa soạn mở một cuộc quyên góp, giúp anh thanh toán món phạt vạ. Người đầu tiên hăng hái góp tiền chính là vị thủy sư đô đốc, chỉ huy hải quân Pháp ở Ca-da-blăng-ca, một người đi biển già dặn sau này sẽ tiếp tục giúp đỡ anh hết lòng. Mấy ngày tạm ghé ở Ca-da-blăng-ca, anh sống rất thoải mái. Tiệc tùng. Du ngoạn. Hòa nhạc. Thể thao. Một hôm, anh được mời đến bộ tư lệnh hải quân. Đô đốc, như một thầy giáo truy bài học sinh, dồn anh thật sự, tuy với giọng bề bạn chân tình. Anh hiểu, ông muốn qua việc này, kiểm tra kiến thức và giúp anh thêm kinh nghiệm đi biển, ở những mặt mà anh còn non kém. Cuối cùng, ông nói:

-Bây giờ chúng tôi mới thật rõ việc làm của anh. Chúng tôi sẽ hết sức giúp đỡ. Đó là một trong ba người đàn ông anh biết ơn sâu xa nhất trong chuyến thực nghiệm lớn này. Người thứ nhất là tiến sĩ Phuya-ne-xtanh. Người

Thứ ba là một thuyền trưởng sau này anh sẽ gặp trên đại dương, giữa lúc tinh thần anh sắp trải qua một cơn khủng hoảng. Thuyền trưởng ấy cũng là một người đi biển thật già dặn. Tuy mới gặp lần đầu, ông ta đã tỏ lòng mến mộ và cảm thông sâu sắc công việc anh làm. Đô đốc là một trong số ít người dám khẳng định trước lúc anh lên đường:

“Bạn sẽ thành công”. Lời khẳng định ấy có giá trị biết bao cho một người sắp dấn thân vào những thử thách khó lường. Cảnh và người đều lưu luyến. Nhưng, đã đến lúc phải chia tay. Ngày 5 tháng mười, anh đáp máy bay tới Lát Pan-mát. Còn phải chờ đợi ở đây hai tuần rông rã nữa, hai tuần cực kỳ sốt ruột, cho dù sự chờ đợi diễn ra trong tình cảm bạn bè ấm cúng và cuộc sống êm đềm với âm nhạc, thể thao, du ngoạn... Nhiều đêm thao thức anh không khỏi tự nhủ:

“Cẩn thận đấy, chú mình ơi, nếu còn nấn ná ở đây lâu, không khéo rồi không dứt nổi áo lên đường đấy”. Nhưng gió thuận chưa lên cho, biết làm sao! Cuối cùng, ngày 18 tháng mười, gió bỗng đổi chiều từ đông bắc thổi tới. Đây rồi, ngọn tín phong mà anh nóng lòng chờ đợi. Lập tức anh quyết định xuất phát ngay ngày hôm sau, 19 tháng mười, một ngày Chủ nhật.

Lần đầu "Ngược đời" bị sóng nhấn chìm

Một chiếc du thuyền sẽ kéo chiếc Ngược đời ra khỏi cảng. Không khí buổi tiễn đưa lần này không chỉ thấm đượm tình bằng hữu, mà còn có một niềm cảm thông làm anh xúc động tận đáy lòng. Mọi vật liệu cũng như thức ăn dự trữ đều đã được các nhà chức trách kiểm tra và chuyển trước xuống xuống kể cả chiếc máy thu thanh mà bạn bè vừa mua tặng. Hoa tiêu trưởng xem lại dụng cụ tọa độ đã thật chính xác chưa. Số người ra tiễn mỗi lúc một đông, gồm bạn bè và cả những người chưa quen biết. Một đoàn tàu, thuyền đưa anh ra khỏi cảng. Tất cả tàu đang đậu ở bến đều rúc còi chào. Hàng trăm du thuyền đủ cỡ buồm trắng căng phồng như những cánh hải âu, lượn quanh chiếc xuống cao su. Ai nấy đều nhận thức sâu sắc: cuộc thực nghiệm lớn bắt đầu. Như để khích lệ người ra đi, một chiếc tàu buồm lớn, kiểu cổ, đang được hải quân Tây Ban Nha làm cơ sở thực tập cho sĩ quan, tình cờ có mặt đúng vào nơi anh quyết định cho xuống của mình tách khỏi chiếc thuyền kéo nó. Chiếc du thuyền vừa lù ra, thì cờ hiệu chiếc tàu hải quân từ từ chúi xuống, long trọng chào tiễn biệt. Tất cả học viên sĩ quan đã xếp hàng tề chỉnh trên boong, nhất loạt ngả mũ chào khi chiếc Ngược đời trôi qua trước mặt. Anh chợt nghĩ : xưa nay và bất kỳ ở đâu, người ta cũng đều bằng cách ấy vĩnh biệt người vừa qua đời. Có thể họ nghiêng mình trước cái chết. Nhưng anh ra đi là để chứng minh sự sống, để tỏ rõ con người có khả năng tồn tại trong những tình huống cực kỳ khó khăn, miễn là biết hy vọng và có nghị lực.

o O o

Đêm đầu tiên trên Đại Tây Dương, trời yên biển lặng cực kỳ. Gió bắc

-đông bắc thổi đều đều. Chiếc xuống tiến với tốc độ khoảng sáu, bảy ki-lô-mét một giờ, hướng về vùng biển phía nam đảo Ca-na-ri Lớn. Dự định của anh là : thoát tiên đi theo hướng nam -đông nam, sau đó chuyển sang chính tây. Anh đang ở vào 28 độ vĩ bắc và 15 độ kinh tây. Đích ở vào 60 độ kinh tây và một điểm nào đó trong khoảng giữa 12 và 18 độ vĩ bắc. Nhằm đích đó, anh quyết định thoát đầu chưa đi theo hướng chính tây ngay, để tránh sa vào vùng Biển Rong. Cùng với Đường Hủ Nút, Biển Rong là chạm bẫy ghê gớm nhất mà anh cần phải tránh xa bằng mọi giá. Quả vậy, ở về phía bắc con đường anh định đi, dòng hải lưu xích đạo bắc cùng với dòng Gon Xto-rim tạo thành một vùng xoáy khổng lồ. Trong chu vi mười lăm nghìn ki-lô-mét, có nhiều vùng biển mênh mông dày đặc những loại rong chưa ai hiểu do đâu phát sinh. Những người đi biển dày dặn nói rằng xưa nay chưa từng ai câu được ở vùng biển này một con cá có thể dùng làm thức ăn cho người. Chẳng hiểu điều khẳng định ấy đúng đến đâu, dù sao vùng biển này vẫn cực kỳ nguy hiểm cho giao thông. Vì, giống như một cái bẫy thật sự, những cây rong cuộn bánh lái tàu thuyền chặt hơn cả những sợi xích sắt. Vậy là ở phía bắc, biển rất đáng gờm. ở phía nam, gió cũng không kém phần ghê gớm. Chả là hai luồng tín phong, một từ đông, tức là từ bờ biển Bồ Đào Nha, một từ đông -nam, có nghĩa từ Công-gô, cùng thổi tới. Với sức hùng hậu tương đương, hai ngọn gió cùng đổ tới một vùng, tạo nên sự tranh chấp cực kỳ dữ dội. Chúng gây ra nào là những trận mưa như thác đổ, nào là những cơn lốc bất ngờ xuất hiện giữa những lúc đang sóng yên biển lặng. Đây đúng là một vùng "biển không người", một khu đệm giữa bán cầu bắc và bán cầu nam. Các nhà hàng hải gọi đây là Đường Hủ Nút. Anh biết, nếu chẳng may chiếc xuống của anh sa vào đó thì chẳng mong gì tìm được lối ra.

Như vậy có nghĩa là, bên phải đường anh sẽ đi, có một vùng nước xoáy dữ dội, và bên trái là một vùng gió lốc đáng kinh hoàng. Buồn thay, ngọn gió thuận lúc khởi hành chẳng kéo dài được mấy chốc. Vừa chập tối, nó đã ngừng. Nhìn cánh buồm ử rử, anh tự hỏi tình trạng lặng gió này sẽ kéo dài bao lâu. Trong khi đó, với một sức mạnh không có gì kìm chế, dòng hải lưu âm thầm cuốn chiếc Ngược đời về phía nam. Anh mắc lá cờ lưu niệm bạn bè vừa trao cho lúc khởi hành lên cột buồm làm cờ hiệu để may ra những chiếc tàu viễn dương qua lại có trông thấy chăng. Rồi buộc chặt chèo lái, kéo tấm vải bạt lên tận cổ thay chần đắp, anh gói đầu lên một vòng phao cấp cứu và ngủ luôn. Không có gió, chiếc xuồng trôi dạt từ từ. Đêm mát mẻ. Trời đầy sao.

Ngày hôm sau và hôm sau nữa, gió vẫn không lên. Những tín hiệu đầu tiên về sự sống phong phú của động vật dưới biển bắt đầu xuất hiện. Đáng tiếc là ở đây chỉ có cá nhỏ. Chúng bơi trước chiếc xuồng như thể dẫn đường cho anh. Rất khó bắt được chúng, hơn nữa ăn loại cá này chẳng thấm tháp gì. Anh đang lo còn gió lặng có thể còn kéo dài, thì may sao, chiều Thứ ba bỗng có gió, cho phép giương buồm. Anh định theo hướng gió này thẳng tiến chừng mười ngày nữa, vượt cho được vùng biển đông Cáp Ve, cách đảo này khoảng một trăm hải lý về phía tây. Từ đây, thẳng tiếng sang quần đảo Ăng-ti thuộc châu Mỹ, bên kia bờ Đại Tây Dương. Tinh thần phấn chấn, đêm hôm ấy lần đầu tiên anh cố suy nghĩ thật đầy đủ, thật sâu sắc về thực chất và tầm cỡ cuộc thực nghiệm của mình. Lần này hoàn toàn khác những ngày đi trong Địa Trung Hải, cái biển của xã hội văn minh, ở đó ngày cũng như đêm không biết cơ man là tàu bè qua lại. Giờ đây, anh tiến vào đại dương mênh mông, nơi sẽ chẳng được gặp mấy ai trên đường. Đó cũng là nơi phán xét việc làm của anh. Tầm cỡ to lớn mà anh vừa cảm nhận không khỏi làm anh kinh hoàng. Tín phong mỗi lúc mỗi mát hơn. Và chẳng bao lâu một cơn bão nổi lên. Chiếc xuồng bị dôi dập, lúc chênh vênh trên đầu ngọn sóng, lúc rơi tòm xuống sâu do hai chân sóng tạo thành. Bất lực trước sức mạnh phũ phàng của thiên nhiên, nhưng tin tưởng vào sự ổn định của chiếc xuồng, anh đi ngủ. Giấc ngủ bị cắt ngang bởi một cơn ác mộng. Trong mơ, anh cảm thấy như mình sắp chết chìm. Anh cố vùng vẫy để ngoi lên khỏi mặt nước và ráng sức bơi, bơi mãi cho đến kiệt sức. Choàng tỉnh, anh hiểu ra: một cơn sóng ập vào trong lúc anh đang ngủ say, làm chiếc xuồng đầy nước. Nó đang trôi lơ lờ, chỉ có phần trên của phao là nhô lên khỏi mặt nước. Anh vội vàng tát nước ra, thoát tiên bằng hai bàn tay bụm lại, sau đó dùng chiếc mũ đội trên đầu làm gàu. Một công việc cực kỳ vất vả và chán chường. Bởi chiếc xuồng chưa nổi hẳn lên, chỉ cần một ngọn sóng nhẹ tạt ngang cũng đủ xô nước vào, xóa hết công lao khó nhọc của anh suốt mười mười lăm phút trước. Nhưng không thể nản chí, không thể thua cuộc. Anh cứ tát nữa, tát mãi, tát hoài, tát cho đến khi chiếc xuồng cao su nổi hẳn lên trên mặt nước. Nhìn lại đồng hồ, anh nhận ra mình đã tát không ngoi tay suốt hai giờ liền.

Thoát nạn. Nhưng người anh cũng như tất cả đồ đạc trong xuồng đều ướt sũng. Tai hại là nước mặn ngấm vào mọi thứ. Sáng hôm sau, toàn bộ chiếc xuồng phủ một lớp muối. Tuy rất mỏng, nhưng đêm đến, gặp sương ẩm, nó hóa thành một thứ bầy nhầy, rin rít khó chịu vô cùng. May sao, những vật liệu quý trong đó có máy thu thanh, máy ảnh đã được cất trong các túi bằng ny lông và vải trắng cao su rất kín, không bị hư hại. Ngược lại, bao nhiêu diêm hỏng hết. Anh mang theo chừng một trăm bao, tưởng quá đủ dùng, bây giờ ướt cả loạt. Anh mang ra hong, hy vọng vớt vát được phần nào. Sau này, có khi đánh hết cả bao mới được một vài que bắt lửa. Thế là đến diêm cũng trở thành một thứ phải dùng dè sẻn.

cái rủi không đến một mình

Như người ta thường nói:

“họa vô đơn chí”, cái rủi không thường đến một mình. Vừa lúc ấy, tín phong nổi lên, anh giương buồm, hy vọng nhờ gió thuận mau chóng tới được vùng biển quần đảo Ăng-ti. Tắm vải vừa kéo lên, thì một cơn gió cực mạnh hút qua bất thân, xé toạc suốt chiều ngang của nó. Chiếc buồm này đã thủy chung với anh, nó đã cùng anh chịu bao gian khổ. Nó đã đưa anh từ bến Mô-na-cô sang tới đảo Ca-na-ri mùa hè vừa rồi. Anh có mang theo một cánh buồm mới dự phòng, song định bụng sẽ cố dùng tấm buồm cũ cho đến khi rách nát mới thay. Ngờ đâu mới lên đường nó đã bị xé toang. Đành thả neo nổi, kìm bớt tốc độ chiếc xuồng, hạ tấm vải rách xuống, căng cánh buồm mới lên. Mưa mai và ác độc làm sao, cánh buồm mới toanh này dùng chưa được nửa giờ, thì một cơn gió hung hãn bứt tung mọi dây chằng, hất ngược cánh buồm lên trời như một cánh diều, rồi ném nó xuống tít đằng xa vờ trên ngọn sóng. Chẳng trông mong gì vớt cánh buồm mới. Suốt ngày 23 tháng mười ấy, anh cặm cụi khâu lại chiếc buồm cũ. Chỉ có mỗi một cuộn chỉ khâu thông thường và một ít kim khâu áo quần. Chẳng có cách nào khác hơn là đột đi đột lại từng mũi kim cho thật chắc. Xuồng không đủ rộng để trải cánh buồm, việc khâu vá lại càng khó khăn hơn. Cả ngày hôm đó anh vừa lúi húi khâu vá vừa tiếc lúc đang có gió thuận. Anh làm mãi miết tới mức không rảnh tay lúc nào để ghi nhật ký. Đến tối mịt mới tạm xong. Vừa mệt vừa lo không biết đường khâu này có chịu nổi gió giật chằng, anh chưa dám giương buồm ngay mà chỉ thả neo nổi và đi nghỉ.

Từ bấy trở đi, thỉnh thoảng anh lại phấp phỏng nhìn cánh buồm, chỉ e nó không đủ sức chịu đựng tới cùng. Đây là cánh buồm cuối cùng. Anh biết là không nên quá lo sợ vẩn vơ, mà ngược lại, phải thường xuyên đấu tranh để khắc phục những lo âu không cần thiết. Thông thường gian lao bất ngờ trên biển khiến người ta dễ sinh ra mê tín. Và khi đã mê tín thì rất dễ trở thành yếu hèn. Người chèo tàu phải luôn luôn giữ vững tinh thần, không để cho mình quá lo âu, mới đủ sức đối phó với mọi bất trắc. Đêm hôm ấy, anh rét run vì quần áo ướt sũng. Sáng dậy, cứ mong mặt trời chóng lên cao. Anh mong mỗi nắng, mà chưa biết rằng mặt trời nhiệt đới ở đại dương rồi đây sẽ tra tấn anh cực kỳ tới mức nào. Những chuyện trục trặc ấy làm cho chiếc xuồng chẳng đi được bao xa. Tai hại hơn nữa là do buông neo, khó ước lượng đã đi thêm được bao nhiêu hải lý, anh bắt đầu phạm sai lầm trong tính toán để xác định tọa độ kinh tuyến. Sự lầm lẫn này mấy tuần sau suýt làm cho anh lâm nguy vì mất tinh thần. Đây là vùng biển có tín phong mạnh. Theo lý thuyết, khi gió ra xa lục địa, tỏa rộng trên mặt đại dương, nó mới giảm dần cường độ. Lúc này sóng cao và bạc đầu. Cố nén lo âu, anh từ từ kéo cánh buồm vừa được vá lại. Chiếc Ngược đời bắt đầu lướt sóng một cách nhẹ nhàng, thì xung quanh xuất hiện những điểm xanh đậm hoặc nhạt. Đó là sóng lưng đàn cá. Lúc đầu, như còn ngại ngùng, chúng chỉ lượn vòng xa xa. Chỉ cần anh làm một cử động nào đó, lập tức cả đàn cuống cuống tản ra và ngụp xuống, biến mất tăm. Ấy thế mà anh đang hết sức cần, làm sao đánh bắt cho được một con. Suốt ngày hôm ấy, anh lúi húi xoắn mũi con dao bỏ túi của mình và buộc chặt vào đầu mái chèo, làm thành một chiếc móc sắc. Hy vọng may ra có con cá nào đại đột vào đúng tầm thì cố đánh lấy một con. Đói lắm rồi. Vả chẳng người chèo tàu phải biết lợi dụng tất cả những gì mình có trong tay để đánh cá. Anh có mang theo dụng cụ nhà nghề. Thông thường các xuồng cấp cứu trên các tàu lớn đều có trang bị sẵn những dụng cụ ấy.

Lý thuyết thì như vậy, nhưng lâm sự không phải lúc nào những người bị nạn cũng có sẵn những thứ cần thiết. Vì vậy anh chưa muốn dùng tới bộ đồ câu mang theo. Ngày hôm sau, 25 tháng mười, sau khi đã làm bị thương nhiều con cá, cuối cùng lưỡi dao của anh móc trúng một con đờ-rát. May quá. Thế là đã có cái ăn, cái uống. Hơn nữa, có thể dùng xương cá làm lưỡi câu, như người thượng cổ từng làm (đúng là các nhà khảo cổ học đã khai quật được trong các ngôi mộ cổ nhiều loại lưỡi câu làm bằng xương cá).

quà sinh nhật của đại dương

Thế là anh đã tự tạo được một bộ đồ câu. Từ nay, ngày nào cũng sẽ có thể đủ nước uống và thức ăn. Mỗi để câu cũng không thiếu. Về điểm này nữa, cũng là một chuyện ngược đời, nhưng thực tế là như vậy. Mấy ngày đầu, tuy không trông thấy đất liền, anh vẫn chưa có cảm giác cô đơn lắm, vì thỉnh thoảng gặp những chiếc tàu lớn đi ngược chiều, chắc là vào cập bến ở đảo Can-ri. Chẳng một chiếc nào tỏ dấu hiệu gì là có trông thấy chiếc xuồng. Người đấm tàu thật sự rồi sẽ gặp những trường hợp tương tự: chẳng mấy ai quan tâm lắm đến số phận mình đâu. Phải dựa vào sức mình trước hết. Nhiều người đánh cá và chuyên gia hàng hải quả quyết trước lúc anh lên đường:

“Ra xa bờ các đảo, cậu sẽ chẳng câu được cá mà ăn đâu”. Sự thật không phải như vậy. Càng ngày càng có thêm nhiều cá lớn. Chúng đang dần dần với vật lạ là chiếc xuồng, và càng sát vào gần hơn. Suốt thời gian vượt Đại Tây Dương, anh quen thuộc với những vệt xanh nổi lên mặt nước. Nhìn những vệt ấy, anh có thể đoán được hình dáng từng con cá. Sáng nào vừa ngủ dậy, anh cũng đưa mắt tìm, như tìm bạn bè quen thuộc. Thỉnh thoảng một tiếng động nhỏ làm anh quay đầu lại, vừa kịp trông thấy thân trắng như bạc của một con cá giỡn sóng. Nó vừa phóng lên khỏi mặt nước và rơi trở lại để biến mất trong màu xanh. Tín phong thổi đều đặn, ngày cũng như đêm. Bây giờ không còn phải lo tránh đảo, anh cố định chèo lái, để mặc cho chiếc xuồng tha hồ lướt theo chiều gió. Gió càng thuận, càng thổi đúng từ phía sau thì xuồng càng ít tròng trành, giống như người đi xe đạp càng nhanh càng dễ giữ thăng bằng. Ngày 26 tháng mười, nhật ký anh ghi:

“Không làm sao xác định được kinh độ”. Tuy vậy, anh vẫn lạc quan, vẫn tràn trề hy vọng là có khả năng, với tốc độ đều đều như hiện nay, sau hai mươi lăm ngày thì tới đích. Nhờ hy vọng và lạc quan, anh đã sống qua tám ngày một mình giữa đại dương mà vẫn có cảm tưởng như mới khởi hành đâu hôm qua. Ngày rất dài, song anh chưa sốt ruột, có lẽ vì trong sinh hoạt không có gì làm mốc để chờ đợi, mong ngóng. Bình thường, con người biết trước, đến giờ này sẽ phải làm việc nọ, sang giờ sau làm việc kia, v.v...

Đằng này, thời gian cứ lặng lẽ trôi qua. Mãi sau này, khi cơ thể suy nhược, sự chờ đợi mới trở thành một nỗi khổ đau thật sự. Kỷ niệm lần thứ 28 sinh nhật của anh diễn ra vào tuần thứ tư trên đại dương. Đúng vào hôm ấy, một sự may mắn hiếm thấy xảy ra. Đằng sau xuồng, anh vẫn buộc sẵn một con cá nhỏ làm mồi. Đột nhiên, từ trên không, một con chim lớn xà xuống đớp. Anh giật mạnh sợi dây. Con chim văng theo đà. Như thể bị say sóng hoặc quá hoảng sợ, nó không bay lên được nữa và bị anh bắt sống. Đó là món quà sinh nhật đại dương tặng anh. Và đó cũng là lần đầu tiên trong đời, anh ăn sống thịt chim. Xét cho cùng, người ta ăn sống được thịt lợn băm (có trộn ít nhiều gia vị), thì sao lại không thể ăn sống được thịt chim? Anh sẽ đôi con chim, một phần ăn ngay, phần còn lại trải ra trên tấm bạt phơi khô để dành. Đêm hôm ấy, anh giật nảy mình khi thấy một vệt sáng kỳ lạ ánh lên phía bên trên tấm bạt che mũi xuồng. Hóa ra thịt loài chim biển có nhiều chất lân tinh, ánh sáng hắt ngược lên tấm vải buồm và phản chiếu trở lại, tạo nên vật ma quái ấy. Ngày 28 tháng mười xảy ra một sự kiện làm đảo lộn nếp sinh hoạt và sai mọi dự kiến của anh. Dây đồng hồ đeo tay đứt. Anh lấy kim băng cài nó vào chiếc áo mặc trong,, tưởng rằng sự chao đảo của người ngồi trong chiếc xuồng lướt sóng đủ cho nó tự

động lên dây. Khi nhận ra đồng hồ chết thì đã quá muộn. Anh mất giờ chính xác. Để bù vào thiệt thòi đó, anh quyết định lập một thời gian biểu đơn giản: sáng thức dậy lúc mặt trời ló lên khỏi mặt biển, và tối đi ngủ cùng một lúc với mặt trời lặn. Việc đầu tiên sau khi tỉnh giấc là thu nhặt những con cá chuồn rơi trên tấm vải che xuống. Chẳng là đêm tối, không trông thấy cánh buồm, các chú chuồn ta vọt khỏi mặt nước và húc đầu vào cái bẫy không ngờ. Từ ngày

Thứ ba tính từ hôm xuất phát cho tới cuối cuộc hành trình, sáng nào cũng nhặt được từ năm tới mười lăm con cá sa bẫy cách ấy. Anh chọn hai con ngon hơn cả làm món điểm tâm. Tiếp đó, buông câu chùng một giờ, kiếm vừa đủ thức ăn tươi và nước uống trong ngày. Số cá câu được này chia làm hai phần: nửa dùng trong buổi sáng, nửa còn lại ăn buổi chiều. Anh cố giữ đúng giờ ăn, như khi sống trên đất liền. Không nên làm đảo lộn cơ chế làm việc của cơ thể, nhất là dạ dày, vào lúc nó đang bị buộc phải thích ứng với một chế độ ăn uống kỳ quặc. Mỗi lần sắp đến giờ ăn, dịch vị tiết ra để giúp cho sự tiêu hóa được dễ dàng. Thay đổi giờ ăn, tức là bắt dạ dày phải làm thêm những việc phụ không cần thiết.

Tiếp sau chuyện kiếm ăn, là việc kiểm tra thật tỉ mỉ chiếc xuống cao su. Vì nó chuyển động thường xuyên trên sóng, bất kỳ sự cọ sát của bất cứ vật cứng nào vào một chỗ nhất định, cho dù đấy chỉ là gáy một cuốn sách hay đáy của đài thu thanh, đều có thể làm mòn, thậm chí làm thủng lớp vải bọc cao su, từ đó dẫn tới tai họa. Mặc dù cẩn thận đến thế, về sau, khi cuộc thực nghiệm kết thúc và chiếc Ngược đời được mang ra trưng bày trong một cuộc triển lãm ở Pa-ri, mọi người đến xem đều nhận thấy một vết mòn rõ rệt ở thành bên phải, nơi hàng ngày anh ngồi tựa lưng. Đúng như vậy, chỉ mấy ngày sau khi ra khơi, anh hoảng hốt phát hiện chỗ anh tựa đã mòn mất lớp sơn. Phải kiếm một cái gì đó mềm mại để lót lưng. Nếu không, sau lớp sơn sẽ đến lớp bố, và cứ đà ấy có thể mòn cao su. Sáng sáng, anh ghé tai vào thành xuống, lắng nghe xem có tiếng cọ xát nào không, chẳng khác nào bác sĩ lắng nghe nhịp tim qua hơi thở của bệnh nhân vậy. Anh còn có thêm một biện pháp đề phòng, sao cho dù có việc gì xảy ra thì chiếc xuống cũng không xẹp hơi một lúc. Tối đến, đóng những chiếc van ngăn cách các ô của phao nổi. Sáng hôm sau mở van, nếu có một ô nào xuống hơi, không được căng như cũ, thì không khí thoát từ ô căng sang ô xi sẽ tạo nên một tiếng gió, có thể phát hiện bằng tai. Sau khi làm xong việc kiểm tra cực kỳ cần thiết ấy, anh tập thể dục chùng nửa giờ. Phải giữ cho các cơ bắp không teo và gân cốt dẻo dai. Tiếp đó nữa, là vớt cho được khoảng hai thìa cà phê tảo. Đó là liều vi-ta-min cần cho cơ thể hàng ngày. Công việc này tốn chùng mười, mười hai phút. Vớt nhiều tảo có chỗ không lợi là chiếc lưới làm giảm tốc độ của xuống. Bởi vậy, hôm nào đánh được nhiều cá, anh bớt xuất tảo. Đúng trưa là giờ đo vị trí của mặt trời để tính tọa độ theo vĩ tuyến. Việc này thường phải làm đi làm lại suốt nửa giờ. Chiếc xuống không cao hơn mặt biển là bao, rất dễ nhằm đỉnh một ngọn sóng với đường chân trời thật. Mặc dù ít kinh nghiệm, anh làm mãi cũng quen và cảm thấy thích thú. Buổi chiều là khoảng thời gian dài dằng dặc và khó chịu nhất trong ngày. Chẳng có cách nào tránh được nắng gay gắt rọi thẳng vào mặt. Anh dành buổi chiều cho việc nghiên cứu y học và bồi dưỡng trí tuệ. Khoảng hai giờ, kiểm tra sức khỏe toàn diện: đo áp huyết, lấy nhiệt độ cơ thể, quan sát trạng thái của da, lông, tóc, móng chân, móng tay...; đo nhiệt độ nước, nhiệt độ không khí, ghi nhận xét thời tiết và khí tượng. Tiếp đó là kiểm tra và tự nhận xét: thể lực, tinh thần, luyện trí nhớ. Cuối cùng, giải trí: nghe nhạc, đọc sách, hoặc dịch tài liệu.

Chờ cho mặt trời xuống thấp và bóng cánh buồm che bớt nắng rọi thẳng vào mắt anh làm nốt công việc nghiên cứu khoa học trong ngày: tính lượng nước tiểu, lượng phân, đo lực các cơ bắp; xem có câu được cá không, cá loại gì, số lượng bao nhiêu; cách đánh bắt, cách thức vớt tảo, tính

chất, mùi vị và số lượng tảo; đã trông thấy những loại chim nào... Sau bữa ăn chiều, nghe đài một hai giờ rồi đi ngủ. Ban ngày, một câu hỏi thường xuyên đặt ra: ngồi thế nào cho đỡ mỏi, ít đau. Có mấy cách: hoặc là ngồi trên mạn xuồng, chân thả vào bên trong; ngồi cách này có nguy cơ tụ máu chân. Hoặc là ngồi bệt xuống lòng xuồng, lưng tựa vào mạn, hai chân duỗi thẳng gác lên mạn bên kia. Chân gác cao chóng bị tê, hơn nữa thỉnh thoảng lại bị đốc chèo lái đập vào, rất đau. Có khi anh nằm ngửa trong xuồng. Nhưng, vì người ngày càng gầy đi, xương nhô ra, nằm lâu trên ván cứng cũng khó chịu. Đứng trong xuồng, thực tế là không được. Còn tư thế nữa là quỳ, tựa vào thành xuồng, mắt quan sát được biển. Để được yên tâm hơn, anh dùng một sợi dây an toàn, dài chừng hai mươi lăm mét, một đầu néo vào cọc buồm, một đầu buộc vào thắt lưng. Chiếc xuồng rõ ràng rất đầm, song chỉ cần anh di động từ chỗ này sang chỗ kia là nó tròng trành. Vì vậy bất cứ lúc nào tay cũng phải bám vào một vật nào đó. May sao, cũng chỉ là tròng trành, tuyệt nhiên không có chao đảo mạnh theo hướng mũi-lái, hay nghiêng ngả từ trái sang phải như những chiếc thuyền to khi ra sóng lớn. Mặc dù biết vậy, anh vẫn canh cánh. Chỉ cần một trong những con sóng đang cuộn cuộn bốn chung quanh kia ập vào xuồng, thì đi đòi tất cả mọi công trình nghiên cứu, thực nghiệm cũng như tính mạng anh. Anh ghi nhật ký:

“Dấu hiệu tốt lành: tôi không mơ tưởng các bữa ăn. Đó là chứng minh cụ thể rằng tôi không đói, bởi vì cái đói trước hết là một sự ám ảnh. Trên thực tế, tôi không thấy thèm ăn bất cứ món gì”.

cá mập! Cá mập!

Lần đầu tiên từ khi rời quần đảo Ca-na-ri, anh nhìn thấy một con cá mập.. Nhưng chỉ thoáng qua thôi, nó biến mất rất nhanh. Còn cá đô-rát thì nhiều vô số. Chúng trở thành thân thuộc với anh như bạn bè. Và anh cũng thích ngắm chúng bơi lượn. Ban đêm thức giấc, anh thường sững sốt trước cảnh đẹp: những con cá bơi cùng hướng với chiếc xuồng tạo thành những vệt lân tinh lấp lánh song song. Không hiểu điều gì xui anh nảy sinh tính tò mò: muốn thử xem đàn cá phản ứng thế nào khi có ánh sáng rọi vào. Thế là anh bấm đèn pin soi xuống biển. Anh đang thú vị ngắm cá làm trò, chợt chiếc xuồng cao su chạm phải một vật gì khiến nó trông trành, buộc anh vịn vào mạn. Hóa ra là một con cá mập. Một con cá mập lớn, mà đặc điểm không thể nào nhầm lẫn được là phần trên cái đuôi của nó to hơn nhiều so với phần dưới. Nó quay ngoắt lại và đuổi theo anh. ánh đèn pin chiếu rõ hàm răng lấp lánh của nó đang nhe ra thèm khát. Anh nhìn rõ đầy đủ không thiếu chiếc răng nào. Da phần dưới mình nó trắng hếu.. Nó cứ gi mõm vào thành xuồng. Có phải nó đang muốn đớp anh chăng? Không biết. Nhớ lại lời người ta thường bảo: mỗi lần cá mập quay vòng trở lại là lúc nó đớp mồi, anh sợ quá. Lần đầu tiên anh gặp một con vật hung dữ thế này. Trước đây, trên chặng đường từ Ca-da-blăng-ca đến quần đảo Ca-na-ri, anh cũng đã từng gặp cá mập. Nhưng nó chỉ lèo đèo theo sau, cách chiếc xuồng một quãng khá xa. Anh tắt đèn pin, hy vọng không nhìn thấy ánh sáng nữa, cá mập sẽ lảng đi. Nhưng một thời gian khá lâu, nó vẫn quanh quẩn sát chiếc xuồng. Tiếng quẫy đuôi của nó chát chúa như roi quất làm bắn nước lên ướt người anh. Thỉnh thoảng cái bụng trắng hếu của nó lại lộ ra giữa vùng lân tinh lấp lánh tựa pháo hoa do sóng biển tạo thành. Cuối cùng, có lẽ thấy anh chẳng động tĩnh gì, nó đâm chán và bỏ đi. Cũng có thể là tối hôm ấy nó muốn thọt anh, nhưng miệng nó không sao cắn nổi một vật to tròn và bom căng như quả bóng đá. Nghĩ vậy, anh yên tâm dần và thề từ nay không dại dột chiếu đèn pin xuống biển nữa. Và cũng từ hôm ấy, biết chắc sẽ chẳng gặp một tàu viễn dương nào qua lại trên đường đi của mình, mặt khác cũng để tiết kiệm dầu, anh bỏ luôn cả chiếc đèn hiệu treo ở cột buồm. Tinh thần anh còn vững, mặc dầu cơ thể bắt đầu thấm mệt. Ngồi yên một chỗ không cử động là một cực hình. Nhật ký anh ghi:

“Tôi bị rụng mất móng ngón chân út bàn chân phải. Mu bàn tay phồng lên, có lẽ do dầm nước mặn. Một cái nhọt nổi ở mông, đau kinh khủng. Có thuốc kháng sinh nhưng chưa muốn chữa, trừ phi đến lúc không chịu nổi. Nếu không, sau này những kẻ đấm tàu thật sẽ trách: chúng tôi làm gì có thuốc kháng sinh mang sẵn theo mình”. Ngày 30 tháng mười, anh vẫn còn rất lạc quan (về sau mới biết sự lạc quan này không có căn cứ) : "Còn hai mươi ba ngày nữa -như vậy ta sẽ tới đích vào 23 tháng mười một". Dù sao, sự lạc quan cũng có một ít dè dặt, vì tiếp đó, anh ghi thêm: “nếu mọi sự đều diễn ra suôn sẻ”.

Nhật ký : “Cẩn thận, cẩn thận. Minh đang tính ngày chi li quá đấy. Như vậy thời gian, sẽ có vẻ dài thêm. Không phải câu nhiều như trước, vì thường bắt được cá to. Ngày nào cũng có đủ uống, mà chỉ cần xẻ dọc thân cá rồi hứng nước chứ không phải ép. Và cũng chẳng cần thái nhỏ phơi khô để dành như trước. Ngày

Thứ năm 30 tháng mười này quả thật là một ngày đẹp trời. Tín phong đang yếu dần, biến thành một ngọn gió nhẹ tiếp tục đẩy con xuồng của ta đi đúng hướng. Lúc này có lẽ ta cũng đang ở vào điểm khớp với sự ước đoán trước đây, tính theo thời gian, tức là khoảng 24, 28 độ kinh”.

Mãi lâu về sau anh mới biết mình nhầm. Thật ra lúc này anh mới tới khoảng 18 hoặc 19 độ kinh thôi. Anh tưởng chỉ còn phải đi 35 độ theo hướng tây và 4 độ về phía nam, tức là khoảng 1800-1900 hải lý nữa, vì cho rằng mình đã qua được một phần tư hành trình. Vì gió thổi đều, hầu như không phải điều khiển chiếc xuồng. Chỉ cần cố định lái sao cho hướng đi khớp với hướng la bàn.

Thỉnh thoảng, chừng hai giờ một lần, anh ngó lại và điều chỉnh nếu hướng có chệch đi chút ít. Ban đêm ẩm ướt, cho dù ban ngày nắng đẹp. Anh ngủ chừng mười hai giờ mỗi đêm. Có người hỏi: tại sao có thể ngủ nhiều đến thế trong những điều kiện ấy? Trước hết chính vì anh tin tưởng. Anh biết chiếc xuồng bé bỏng của mình có thể đương đầu với mọi ngọn sóng đang tiến công từ bốn phía. Cho dù chẳng may có một ngọn sóng quá giận dữ nào ập vào xuồng, nó cũng sẽ không lật úp, tuy nó bị thiệt hại. Anh lý luận như sau, hơi quá đơn giản thật, song có tác dụng làm yên lòng: ban ngày dài đằng đẵng đã không có tai nạn gì, sao lại lo điều ấy xảy ra ban đêm cơ chứ? Anh không dám đọc sách nhiều, vì pin đã yếu dần, sợ đến lúc cần thì nguồn điện cạn mất chẳng. Ngày 2 tháng mười một, anh phạm một sai lầm về sau cứ hối hận mãi. Do chế độ ăn uống thay đổi và không khí ẩm ướt thường xuyên, da anh bắt đầu nổi lên nhiều mụn nước. Để tránh làm gập mụn, anh thường ngồi lên một chiếc gối bom hơi. Một củ chỉ không chính xác làm chiếc gối tuột xuống biển. Khi nhận ra thì nó đã lênh bênh cách xuồng mấy trăm mét. Anh hạ buồm, buông neo nổi rồi nhảy xuống biển. Vốn là một tay bơi cừ, chỉ mấy phút sau anh đã vớt được chiếc gối. Quay trở lại, anh lạnh sương sống khi thấy chiếc xuồng đang lao vun vút như muốn chạy trốn, và anh không có cách nào đuổi kịp. Thì ra chiếc neo nổi, đáng lẽ phồng ra như một chiếc dù thì lại bẹp gí. Thế là không có gì kìm bớt, chiếc xuồng tha hồ cho gió thổi giạt về tây. Một ý nghĩ đau xót lóe lên trong trí anh: mình sẽ không bao giờ đuổi kịp. Chiếc xuồng sẽ tiếp tục cuộc hành trình, sẽ tới đích, có điều... vắng anh! Hai năm trước, vào lúc sung sức nhất, luyện tập để bơi qua eo biển Măng-sơ, có lần anh bơi hai mươi một giờ liền không nghỉ. Nhưng bây giờ người anh yếu quá, và đã lâu chẳng luyện tập, liệu sẽ bơi được bao lâu? Đành vứt bỏ chiếc gối cao su cho đỡ vướng, anh cố hết sức bơi nước rút đuổi theo chiếc Ngược đời.

Anh đã bơi thi nhiều lần, nhưng có cảm giác chưa bao giờ mình bơi nhanh như lần này. Thoạt đầu, khoảng cách giữa anh và chiếc xuồng có rút ngắn một ít; về sau khi anh càng thấm mệt, thì khoảng cách lại doãi ra. Giữa lúc gay go, bỗng dưng anh thấy chiếc xuồng chậm hẳn lại. Anh đuổi kịp và cố hết sức leo được lên xuồng. Như có phép thần kỳ, các dây rợ của chiếc neo nổi tự nhiên hết mắc rối vào nhau. Chiếc dù phồng lên, cản nước, hãm bớt tốc độ của xuồng. Kiệt lực hoàn toàn, cả thể xác lẫn tinh thần, anh ngồi thở và thề từ nay cho đến hết chuyến đi, sẽ chẳng bao giờ nhảy xuống biển nữa (trước đây thỉnh thoảng anh vẫn xuống tắm).

Hết cá mập đến cá kiếm

Quan hệ giữa anh và những bạn láng giềng ở biển ổn định dần. Chung quanh anh có những "họ hàng" mà anh yêu mến thật sự. Đó là một đàn chùng năm sáu con cá đơ-rát và một con chim biển. Con chim này mình nhỏ, lông đen, có một chấm trắng ở cuối đuôi. Ngày nào cũng như ngày nào, đúng bốn giờ chiều, nó từ đằng sau đến thăm anh. Nó đi lon chon tùng bước nhỏ trên sóng (loại chim này có thể đậu trên mặt nước), và biến mất đúng lúc mặt trời lặn. Với đôi cánh bé bỏng ấy, không hiểu làm sao nó có thể vượt qua biết bao trùng dương đến kiếm sống tận đây. Đàn cá đơ-rát còn chùng thủy hơn nhiều. Chúng lượn lờ quanh xuống suốt ngày đêm. Anh dễ dàng nhận ra vẫn những con cá ấy chứ không phải những con khác. Chả là hôm đầu tiên, nôn nóng muốn bắt ngay cho được, anh đã dùng mũi dao bỏ túi của mình buộc đầu mái chèo, đánh bị thương mấy chú. Một con cho đến bây giờ còn mang một vết hình bầu dục, to bằng hai đồng xu, ở nửa thân sau.

Một con khác bị thương bên dưới vây. Anh nhận ra được năm, sáu con mang thương tích. Thì ra cá cũng như người, vết thương ngâm trong nước biển lâu lành miệng. Anh đặt cho mỗi con cá một tên người. Chúng theo xuống thường xuyên, nhưng bao giờ cũng giữ một khoảng cách nhất định. Mỗi lần anh đưa tay làm một động tác gì đó, như quay người lại, chúng vội tản ra xa, tuy vẫn không bỏ anh hẳn. Những lúc lặng gió, chiếc xuống đi chậm, những con cá ấy nhanh nhẩu đến gì mõm vào thành phao cao su, như thể hỏi anh vì sao lặn chần vậy. Lần nào cũng có nhiều con đơ-rát mới đến nhập đàn. Những con này dạn hơn, dễ bị mắc câu. Chỉ cần anh móc vào lưới câu một con cá chuẩn làm mồi, rồi kéo sợi dây cho nó nhảy là là mặt nước, những con cá mới nhập đàn này liền xô tới, và thế nào cũng có chú mắc lừa và cắn câu. Trong khi đó, những con từng bị thương kia vẫn tỉnh bơ, như chúng đã biết tổng mưu mẹo của anh trong xuống kia rồi! Một đêm, anh bị một con cá mập tấn công. Con này chắc hẳn đã từng nếm mùi thịt người. Nó nhất định không buông tha anh. Đành phải liệu cách tự vệ thôi. Anh buộc con dao vào đầu mái chèo, và lúc nó chao mình quay vòng trở lại, phô cái bụng trắng hếu ra, anh dùng hết sức thọc lưới dao vào mảnh trắng ấy, rồi xẻ theo chiều dọc cho đến tận đuôi. Máu con cá mập tuôn làm sẫm màu một vệt trên biển. Ruột nó lòi ra ngoài. Ngay lập tức, đàn đơ-rát lao tới tranh nhau miếng mồi ngon. Một lần khác ngay giữa ban ngày, lại gặp một con cá mập. Con này to lớn, bộ dạng hung dữ, thân dài tới bốn, năm mét. Anh vội vàng thu hình ảnh nó vào phim. Trông vẻ hung hãn của nó, không thể không lo biện pháp đề phòng. Anh khóa van thông hơi giữa các ngăn phao nổi. Nếu chẳng may con cá háu thịt người kia cố cắn thủng một chỗ nào, thì chiếc xuống vẫn không bị xì hết hơi. Đúng như người ta nói, loài cá mập hèn nhất. Chúng chỉ dám tiến công người về đêm. Con này cũng vậy. Nhìn mái chèo của anh, nó e ngại lùi ra. Nhớ lại hôm nào dạn dột nhảy ùm xuống biển vớt chiếc gối cao su, anh tự tát mấy cái vào mặt: giá hôm ấy chạm trán với một chú cá mập to ngần này!...

Đối với các loài sống dưới biển, chiếc xuống cao su này hẳn là một khách lạ hiếm gặp. Rất nhiều loại cá vây quanh nó, nhiều hơn cả bộ sưu tập ở Viện hải dương học Mô-na-cô, nơi anh từng đến nghiên cứu. Đánh bắt cá chẳng phải là việc khó khăn lắm. Điều đáng lo ngại là, do ăn độc một món cá sống, anh bắt đầu đau bụng, hằng ngày đi ra ngoài nhiều phen hơn trước. Một lần khác, anh đang đọc sách thì có va chạm ở mái chèo. "Lại một chú cá mập nữa đây", anh nghĩ thầm và quay lại. Nhưng đó là một con cá kiếm to tướng, dáng điệu hung hăng, bộ vây trên sống

lung xòe ra. Nó đang bơi cách chiếc xuồng chừng sáu mét. Nếu con vật này dùng thanh kiếm nhọn của nó tiến công vào chiếc xuồng! Đúng vào ngày hôm đó, trước khi gặp nó một chốc, anh vừa đọc trong cuốn Tiểu bách khoa thư về hải sản, mục "Cá kiếm", một câu như sau:

“Nó là kẻ thù đáng sợ nhất của loài động vật có vú sống dưới nước. Có thể bất thần nổi những cơn điên khó hiểu, nó dùng lưỡi kiếm nhọn của nó lao thẳng vào thuyền bè”. Nỗi lo âu của anh kéo dài suốt mười hai giờ đằng đẵng. Đến nửa đêm, con vật bỏ đi. Song cho đến sáng hôm ấy, anh vẫn không sao chớp mắt.

Nỗi khổ vì quá nhiều nước ngọt

Nhật ký "11 tháng mười một. Bất kỳ người đắm tàu nào lúc trông thấy bờ, cũng đều thốt lên :

"Đất! Đất kia rồi" Còn tôi, hôm nay tôi kêu:

"Mưa, mưa đến kia rồi". Đã khá lâu, mặt biển lặng một cách lạ lùng. Đột nhiên anh nghe ào ào y như tiếng muối nổ khi bị rang trên bếp. Đó là những giọt mưa đập xuống mặt biển. Anh chờ gần hai mươi phút nữa. áo quần cởi hết, người trần như nhộng, quyết tắm cho sạch lớp muối phủ ngoài da. Vừa tắm vừa kẹp giữa hai đầu gối một cái túi cao su, có thể chứa đến 60 lít nước, bên trên căng tấm bạt hứng mưa. Gió gào dữ dội. Sóng biển như bị ấn đầu xuống dưới làn nước của trận mưa nhiệt đới ào ào như trút. Anh uống một ngụm đầu tiên chảy trên bạt, và nhổ ra ngay vì nó mặn ghê gớm. Phải dốc bỏ số nước đầu tiên đã hứng vào túi -nước rửa thuyền -sau đó, hứng lại mới uống được. Và nước này thì ngọt ơi là ngọt, ngọt ngon hơn nước suối cam tuyền trong các truyện cổ tích, mặc dù thoang thoảng mùi... cao su! Mưa không lâu nhưng cực to. Chẳng những anh đã uống no nê nước ngọt, mà còn hứng để dành đến năm chục lít.

Đem gói đầu lên cái túi cao su ấy mà ngủ, nghe nước óc ách, có cảm giác thật yên tâm: cho dù ngày mai không kiếm được cái ăn, cho dù không câu được cá, thì cũng có nước ngọt dự trữ đây rồi. Hai mươi mốt ngày qua, anh không uống một ngụm nước ngọt nào khác, trừ nước rút từ thân cá sống. Vẫn không có cảm giác khát. Da anh vẫn không khô đi, dù có phủ một lớp muối bên ngoài. Lợi vẫn bình thường. Nước tiểu vẫn tốt. Rõ ràng người đắm tàu có thể sống sót khá lâu mà không cần có nước ngọt. Nhưng một khi đã được thưởng thức nước mưa, thì nỗi cầu mong tha thiết của anh là làm sao khỏi phải uống lại thứ nước nhạt nhẽo rút từ thân cá sống. Mấy hôm trước, anh ao ước mưa đến bao nhiêu thì bây giờ anh mệt và khổ bấy nhiêu cũng vì mưa. Đêm 11 tháng mười một, anh ghi nhật ký :

"Sẽ là điều hết sức kỳ cục nếu tôi chết đuối vì nước ngọt giữa đại dương. ấy thế mà điều ấy chắc chắn sẽ xảy ra nếu trời cứ tiếp tục mưa như vừa rồi. Đã dự trữ nước ngọt đủ ít nhất cho một tháng. Trời ơi, mưa như thác đổ. Mà hễ mưa càng to, biển càng động. Sáng nay mặt trời nom nhạt nhạt, chắc sẽ còn mưa..." Năm giờ chiều hôm sau, nhật ký lại ghi:

"Đã lại mưa rồi, mưa mãi. Đủ lắm, xin đủ lắm rồi!... Dù sao cũng có lúc tự hỏi, mình đã vào gần bờ hơn dự tính rồi chẳng, vì số chim gặp cứ nhiều thêm. Chung quanh tôi hiện có tới mười con chim, mà cuốn sách Chỉ dẫn nói rằng, lúc nào trông thấy sáu con chim, thì biết mình chỉ cách đất liền từ một trăm đến hai trăm hải lý". Tội nghiệp, anh có biết đâu chiếc Ngược đời mới ra xa khỏi bờ biển Cáp Ve có một trăm hải lý mà thôi. "14 tháng mười một. 48 giờ qua, tôi mệt hơn bao giờ, kể từ hôm xuất phát. Người nổi đầy mụn nước. Lưỡi bản. Một con lốc ngắn nhưng dữ. Đành phải thả neo nổi trong vài giờ. Nhưng đến chín rưỡi lại có thể giương buồm. Mưa vẫn ào ào như trút. Mọi vật đều sưng nước. Tinh thần tôi còn vững, nhưng cơ thể tôi mệt lắm vì sự ẩm ướt thường xuyên. Vì không có nắng, chẳng có thể hong khô bất cứ một vật gì. Không thể xác định vĩ độ. Vì ngày không có mặt trời, đêm không có sao. Thế mà đằng xa lại đang xuất hiện một con dồng nữa kia! Người ta bảo :

"Hết mưa, trời lại nắng". Chẳng biết bao giờ mới có nắng cho". Đang đêm, một con sóng khổng

lô úp xuống đằng sau, tống chiếc xuống bay với tốc độ khủng khiếp, xô nước tràn vào đầy xuống, đồng thời đập gãy chèo lái. Chiếc Ngược đời quay ngang. Cột buồm kêu răng rắc. Anh sợ đường khô lại toạc chằng, vội đâm bả tới phía mũi để hạ buồm, chẳng may ngã làm rách luôn tấm vải bạt, đúng vào lúc đang cần có vật che chắn cho nước khỏi bắn vào. Neo nổi được buông xuống. Chiếc xuống ngoan 151 152 ngoãn quay mình theo chiều thuận, ngửa mặt chịu trận với sóng. Có cảm giác như sắp kiệt sức, anh quyết định thay kế tất cả để tìm một sự nghỉ ngơi cực kỳ cần thiết cho cơ thể lúc này. Thế là kéo tấm vải che đến cổ, anh ngủ hai mươi bốn giờ liền, định bụng cho dù bên ngoài trời có sập chằng nữa cũng không dậy. Trong khi anh ngủ, mưa to kéo dài suốt mười tiếng đồng hồ. Ngớt mưa, biển vẫn động dữ dội. Nhật ký:

Thứ bảy 13 tháng 11. Tranh thủ ghi chép một ít lúc đang mưa. Vậy là chỉ còn có hai mái chèo nữa thôi, mong sao nó chịu đựng cho đến cùng. Hôm qua mưa liền mười tiếng đồng hồ. Hết mưa cũng không có nắng. Người tôi ướt như chuột lột. Cái gì cũng ướt mà không làm sao hong được. Không xác định được tọa độ. Đêm qua thời tiết xấu tới mức có lúc tôi tự hỏi hay là mình sa vào ống Hủ Nút rồi chằng. May thay, gió thổi đều, vẫn là tín phong. Chiếc xuống vẫn đi tốt, cũng có lúc hơi nhanh quá. Chẳng hiểu nhanh như vậy có tai hại cho lá buồm không. Đến bao giờ bầu trời sáng ra chút đỉnh nhỉ?" Người anh gầy và yếu đi nhiều. Bất cứ một cử chỉ nào cũng làm anh mệt tưởng đứt hơi, giống như dạo bị đói lâu ngày ở Địa Trung Hải. Đáng ngại nhất là nhiều mụn nổi trên người bắt đầu mưng mủ. Cái sảy này cái ung. Nếu có một mụn nào biến thành nhọt thì nguy to. Cách chữa duy nhất là bôi thuốc đỏ; bôi nhiều quá, người như nhuộm máu, trông phát khiếp. Ngồi cũng đau. Nằm cũng đau. Đúng là có mang theo pê-ni-xi-lin đấy, nhưng anh quyết chưa dùng tới, chùng nào cơ thể còn chịu đựng nổi. Da bàn chân tua ra, lóc từng mảng. Ba ngày, rụng mất bốn móng chân. Tuy nhiên áp huyết vẫn tốt. Mồ hôi ra vẫn bình thường. Sau bấy nhiêu khổ ải, thật không có gì hạnh phúc hơn khi được chào đón ánh mặt trời rạng rỡ, vào sáng ngày 16 tháng mười một. Lúc này anh chưa hề có ý niệm mặt trời này là kẻ sẽ hành hạ anh một cách tệ hại nhất, trong hai mươi bảy ngày ròn sắp tới. Tính đến hôm nay, 16-11, đã đi được hai mươi chín ngày. Sức khỏe có sút, nhưng hướng đi vẫn đúng. Có dự trữ nước ngọt đủ dùng trong một tháng. Đàn cá đờ-rát vẫn chung thủy bơi theo chiếc xuống.

Những con kỳ cựu nhất, tức là những con bị anh đánh trúng ngay hôm đầu vẫn cẩn thận giữ một khoảng cách ngoài tầm tay của anh. Những con khác dại khờ hơn, thỉnh thoảng lại sẵn đến sát xuống. Chẳng cần tính chuyện để dành thức ăn, vì có cả một đàn cá dự trữ bơi theo, muốn bắt lúc nào cũng được, chẳng khó khăn gì. Hơn nữa đàn cá đờ-rát này thường làm cho những con chuồn phát hoảng, bay lên và càng rơi nhiều vào cái bẫy căng sẵn là cánh buồm. Sáng nào anh cũng nhặt được năm, mười con. Cá chuồn chỉ sa bẫy ban đêm, ban ngày chúng biết cách tránh.

những con chim báo đất liền

Trích nhật ký:

Chủ nhật 16-11. Thế là đã được bốn tuần, kể từ hôm xuất phát. Lần đầu tiên sau bốn ngày mưa, mới đo được vĩ độ. Thoạt tiên cũng có hơi lo, nhưng không, ta vẫn ở vào vĩ tuyến 17 (chính xác là 16o59). Tuyệt vời. Như vậy là sẽ cập bờ khoảng giữa các đảo Gua-đơ-lúp, Mông-xe-ra và Ăng-ti-ga. Về ngày lên bộ dự đoán phải chăng nhất là khoảng từ Thứ bảy 22 đến Thứ bảy 29-11. Đó là hai thời điểm sớm nhất và muộn nhất, trừ phi xảy ra chuyện bất ngờ.

Thứ hai 17-11. Hôm nay dù sao cũng xác định được một cách đại khái tọa độ, nhưng rất vất vả vì biển quá động, mặt trời thì không rõ. Lúc này đây, gió đang to. Tôi lao vun vút. Sắp đến những ngày khó khăn. Không biết sự ước lượng của mình đúng hay sai. Ác gì gặp được một chiếc tàu để kiểm tra tọa độ. Về nguyên tắc, chỉ còn phải đi không quá 500 hải lý nữa mà thôi. Thất bại đúng vào lúc này thì tai hại quá. Tôi vừa muốn tuần này qua nhanh đi lại vừa không muốn. Theo lý thuyết, sáu ngày nữa sẽ trông thấy đất. Thấm mệt rồi, giá mà được:

1. □Tắm nước nóng.
2. □Đi giày cho ấm chân.
3. □Ngủ trên một cái giường khô ráo.
4. □Chén một con gà quay.
5. □Nốc một lít bia.

May sao còn có cá chuồn. Tuy không dám câu nữa, nhờ chẳng may vớ phải một chú cá kiếm và nó nổi xung lên thì nguy. Tôi cũng chần chừ chưa muốn treo đèn hiệu. Trước mắt, nguy cơ do cá kiếm gây ra còn lớn hơn là tai nạn va chạm giao thông chỉ có thể xảy ra lúc vào gần bờ. Biển chẳng tốt một chút nào. Bây giờ tôi hay lo lắng hơn cả hôm đầu tiên ra đi. Cũng kỳ lạ thật. Lúc động biển chẳng nguy hiểm lắm đâu; đáng sợ là những khi có gió bất thường. Tôi có cảm giác sắp tới sẽ gay go đây.

Thứ năm 20-11. Hướng vẫn là chính tây, trên vĩ tuyến 16o48. Như vậy ta sẽ cập bờ khoảng giữa đảo Gua-đơ-lúp và đảo Ăng-ti-ga. Đêm vừa rồi, ngủ rất ngon. Trông thấy nhiều chim. Một dấu hiệu nữa làm tôi tin là sắp tới gần đất: gió bắt đầu lên từ tám giờ rưỡi sáng và thổi cho tới 11 giờ rưỡi, sau đó lặng đến 15 giờ mới thổi lại. Giống hệt như chế độ gió vẫn thấy ở những vùng ven biển. Hãy vững vàng. Có lẽ chỉ còn phải trải qua tám ngày gian nan nữa mà thôi. Quyết không được nản lòng trước thời hạn đó.

Thứ sáu 21-11. Quả thật là càng vào gần, tôi càng ngờ mình tính sai tọa độ. Lẽ ra nó phải đúng chứ. Vẫn không gặp một chiếc tàu nào. Nhưng, chớ nên quên rằng, lần đến Ca-na-ri, chỉ cách bờ có mấy hải lý, mới gặp được hai chiếc. Gió không đều. Đêm, đã treo đèn hiệu. Cá chuồn càng sà vào xuống như mưa. Nóng lòng muốn chóng tới nơi. Tóm tắt: phải cập bờ khoảng thời gian giữa Thứ bảy 22 và Thứ bảy 29-11. Có nhiều khả năng nhất là vào những ngày Thứ hai, Thứ ba và Thứ tư. Vĩ độ vẫn giữ được là 16o48.

Thứ bảy 22-11. Rất ít gió, đi chậm như rùa. Cứ tốc độ này thì ít ra phải tám ngày nữa mới tới nơi. Nhìn mãi chân trời, đôi khi trông mây mà tưởng đất liền., trông giống lạ, mặc dù đã biết là không thể nào thấy đất trước ngày

Thứ hai. Ác gì được nhìn thấy đất ngay, cho dù sau đó còn phải đi tám ngày nữa. Chim gặp ngày càng nhiều thêm: chẳng hiểu hiện tượng này có ý nghĩa thật chẳng. Vẫn chưa hề gặp một con tàu. Trời ơi, xin hãy cho tôi một tí gió nữa nào. 13 giờ. Oi nồng ghê gớm. Nghĩ tới Gi-nét. Em ạ, chỉ còn bốn, năm ngày em lo âu nữa mà thôi. Ác gì tín phong nổi lên ngay lúc này.

Chủ nhật 23-11. Hôm nay là Chủ nhật thứ sáu trên biển, tin rằng đây là Chủ nhật cuối cùng. Gió đã lên đều đặn. Nếu cứ tiếp tục thế này, ta sẽ cập bờ vào Thứ ba hoặc Thứ tư. Nhưng chưa biết sẽ lên bờ ở đâu, vì chiếc xuồng đi hơi chệch về hướng bắc một ít. 17 giờ. Sắp có đông hướng đông -nam. Xứ sở gì mà kỳ lạ. Hoặc là nắng to rực rỡ, hoặc là thời tiết cực xấu, không có vừa phải, nửa chừng. Sáng nay trông thấy ba con chim "đuôi lông đôi" cùng bay với nhau. Cuốn sách chỉ dẫn dành cho những người đắm tàu viết; "Nếu gặp ba con đuôi lông đôi thì anh cách xa bờ quá lắm là tám mươi hải lý". Hơn nữa, đúng vào lúc con đông sắp ập tới, lại trông thấy một con chim "tàu buồm" đang bay ngang qua đầu. Vẫn cuốn sách ấy dạy:

"Chim tàu buồm không bao giờ ở lại ngoài biển ban đêm, như vậy bạn chỉ cách bờ có hơn một trăm hải lý. Trong lịch sử, chỉ mỗi một lần có người gặp loài chim ấy một nơi cách hòn đảo gần nhất ba trăm hải lý". Lúc hai giờ chiều, lại trông thấy một con "bò nông phương bắc" bay qua. Theo nguyên tắc, chim này không bao giờ bay xa bờ quá chín mươi hải lý. Mọi dấu hiệu đều củng cố dự đoán của tôi cho rằng mình hiện cách bờ chẳng bao xa.

Thứ hai 24-11. Đúng là không nên bán da gấu. Gió chính nam do cơn bão hôm qua gây nên đã đẩy tôi giạt hơn lên phía bắc. Cố lắm mới giữ được cho mũi xuồng dịch về tây một chút ít. Hết sức lo lắng, vì cứ tiếp tục theo đà này, chiếc Ngược đời sẽ bị rơi vào dòng hải lưu Gôn Xto-rim và sẽ bị cuốn về bắc. Và như vậy, ít ra phải lênh đênh thêm một tháng nữa mới cập bờ. Nếu giạt khoảng 23-24 độ vĩ bắc, thì tôi sẽ còn bị chết cồng nữa là khác. Trời đã trở lạnh. Mùa đông đến rồi. Ác gì gặp được một con tàu. Thế mà hôm qua, mình vào chỉ cách bờ có chín mươi hải lý mà thôi. Sao rủi ro thế này! 15 giờ. Thời tiết vẫn chưa thay đổi mấy, song tinh thần tôi có khá hơn. Cuốn Chỉ dẫn hàng hải cho biết hiện tượng bão và gió nam như vừa rồi chỉ là tạm thời. Tín phong sẽ mau chóng lập lại. Dù sao như vậy cũng đã giạt quá xa lên phía bắc. Hiện ở cách đảo Gua-đơ-lúp khoảng một trăm hải lý, nhưng chắc không cập bờ đó được rồi. Nơi gần nhất có thể đến là đảo Bác-bát, cách chừng một trăm hải lý; xa hơn nữa là Pu-éc-tô Ri-cô, chừng bốn trăm hải lý. Tóm lại, nếu có gió thuận thì trong vòng một tuần, còn không thì phải đến sáu tháng!

Thứ ba 25-11. Đã có chút gió. Hướng tốt: đông -đông nam, nhờ vậy đã có thể quay trở về nam được mười một hải lý. Lúc này đang ở vĩ độ 47°05'. Còn về kinh độ, không rõ mình tính toán có đúng. không. Tức là chỉ còn cách đất, nơi gần nhất, sáu mươi hải lý? Nhất định ngày mai sẽ nhìn thấy bờ. Nếu không thì thật chẳng hiểu mình đang ở đâu. Hướng đi thì đúng rồi đấy. Nhưng đang ở vào quãng nào trên đường? Trên trời không hề thấy một máy bay, giữa biển chẳng hề gặp một tàu thủy. Kỳ cục chưa!

Thứ tư 26-11. Sáng thức dậy, lại trông thấy hai con chim "tàu buồm". Loại chim này không bao giờ bay xa bờ quá một trăm hải lý. Thế là được xác nhận rồi. Giống hệt như hồi sắp đến quần đảo Ca-na-ri, tầm nhìn xa rất kém, hẳn là dưới mười lăm hải lý. Khoảng cách giữa hai hòn đảo là

ba mươi hải lý. Thế này không khéo sẽ lặp lại điều từng xảy ra lần ấy: đi lọt qua giữa hai đảo lúc nào chẳng hay. 15 giờ. Đi chậm như rùa. Chỉ còn cách Ăng-ti-ga có sáu mươi hải lý, thế mà chiếc xuồng cứ dịch từng ít một. Dù sao, đoạn đường còn lại cũng chỉ tính bằng giờ chứ không tính bằng ngày, hoặc 48 hoặc 72 giờ nữa khắc tới nơi!

Thứ năm 27-11. Vẫn chậm. Từ

Chủ nhật tới hôm nay, giới lăm chỉ đi được hai mươi hải lý là cùng. Cứ thế này để

Thứ ba hoặc

Thứ tư tuần sau mới tới. Quả là mười ngày bị tra tấn. Chán quá rồi! Ngày nào cũng căng mắt ra dò xét chân trời (lại không có kính râm để che bớt nắng nữa cơ chứ). Không có tàu thủy, không có máy bay, không có cả chim chóc. Chán quá rồi! (gạch dưới). Bốn mươi ngày, quá đủ rồi. 18 giờ. Một dấu hiệu tốt: có một con ruồi trong xuồng. Rõ ràng ta đang vào gần bờ.

Thứ sáu 28-11. 9 giờ. Sáng nay vẫn chưa trông thấy gì. Bắt đầu lo lắng thật sự. Tội nghiệp cho Gi-nét. Hôm nay là ngày chờ đợi thứ 41. Trông thấy một bóng đèn điện nổi lênh bênh. Quả là lạ. 19 giờ. Gió vừa lên. Tám ngày nay chưa hề có gió thuận thế này. Miễn là cứ thế này cho thì mười tám giờ nữa sẽ nhìn thấy bờ. Từ 3-11 đến nay, không hề gặp một chiếc tàu.

Thứ bảy 29-11. Hôm qua, gió thuận thổi đúng mười phút. Lúc này nắng như đốt. Dưới tấm bạt che, nhiệt độ 38-39°C. Không có gió. Không thấy đất. Không gặp tàu. Không máy bay. Không chim chóc. Tuyệt vọng thật sự. Chẳng tiến được chút nào. Mỗi giờ chỉ nhích được nửa dặm là cùng. Hôm nay đánh được một con cá bằng lưỡi dao buộc đầu mái chèo. Một con ba-li-xơ. Tôi do dự 161 162 không dám ăn, vì một cuốn sách bảo rằng cá này ăn được, một cuốn sách khác lại cho rằng ăn vào sẽ ngộ độc. Tốt hơn là đừng ăn vậy.

xin đừng vì cái chết của tôi mà vội tuyệt vọng

Chủ nhật 30-11. Vừa vắn một tuần, gần như ở yên một chỗ. Thật đáng ghét biết bao những kẻ vẫn bảo tôi rằng tín phong thổi qua Đại Tây Dương đến tận đất liền. Tám ngày biển lặng rồi. Chẳng nhìn thấy chi cả. Tôi lại đau bụng đi ngoài nữa chứ. Mỗi ngày ít nhất hai mươi bận ngồi xổm lên mạn xuống. Tín phong là một tên bịp bợm, nó đưa ta đi ba phần tư đường rồi bỏ ta lại. Đành kiên nhẫn vậy thôi. Nếu hơn bù kém từ đây đi được ba mươi hải lý một ngày, tức là trung bình khoảng 55 hải lý/ngày kể từ hôm khởi hành, với nhịp độ đó may ra sẽ tới đích vào chủ nhật 7 tháng mười hai. Kiên tâm nhé. Một tuần nữa thôi. Nhưng đến hôm ấy mà chưa tới đích, là tôi bỏ cuộc.

Thứ hai 1-12. Thế là tháng mười một qua rồi, mà vẫn chưa trông thấy đất. Tôi bị chấn động bởi nhiều thứ quá. Theo giờ trăng mọc thì tôi đang ở vào kinh độ 50. Theo giờ trăng lặn thì ở kinh độ 60. Chẳng hiểu ra làm sao cả. Đêm nay trăng tròn. Thử xem: ta đang ở cách bờ 40 hay 1200 hải lý? Oi bức ghê gớm. Chân trời trống rỗng và mờ mờ. Chao ôi! Ác gì biết cách tính kinh độ cho chuẩn xác.

Ác gì có một bộ pin mới để nghe đài, và một chiếc đồng hồ bấm giây cho tốt. 11 giờ. Vừa mệt vừa lo. Tôi bắt đầu kiệt sức vì chứng bệnh đi lỏng này. Phân có vết máu. 15 giờ. Vĩ độ đúng tuyệt vời. Gió đã lên một chút. Trông thấy một con chim "tàu buồm", con

Thứ tư trong năm ngày vừa qua. Nó đến động viên ta đấy. Bởi vì chim ấy ra xa bờ tối đa là ba trăm hải lý, mà tôi trông thấy nó đã năm ngày rồi. Có nghĩa là dù sao thì cũng chỉ phải đi một trăm hải lý nữa mà thôi. Hy vọng! Hy vọng! 18 giờ. Giá mà trông thấy được một chiếc tàu. Giá mà nghe được đài tôi sẽ đỡ cô đơn hơn.

Thứ ba 2-12. (tinh thần anh xuống thấp tới mức chữ ghi rất khó đọc). Vẫn không trông thấy gì. Hãy tính toán những yếu tố thuận và không thuận đối với dự kiến đã đến gần đất... Theo giả thiết tốt nhất, thì hiện ta đang ở vào khoảng giữa kinh tuyến 59o và kinh tuyến 60o, xấu nhất là 50o. Nếu vẫn có gió thuận như những ngày đầu, thì ta đã cập bờ tám ngày nay rồi. Nhưng hiện nay mỗi ngày chỉ có năm, sáu giờ gió, kém hơn hồi sắp đến Ca-da-blăng-ca. Vậy ra chẳng bao giờ có thể đi nốt hai hoặc ba trăm hải lý cuối cùng hay sao? Không có gì đáng bực mình bằng chuyện đã đi được 2500 hải lý trong một tháng, mà còn phải mất những ba mươi ngày nữa để đi nốt ba trăm hải lý còn lại. Tuyệt không có một ngọn gió nhẹ. Tôi bi quan thật sự. Cuộc thực nghiệm này đã tiến hành trôi chảy 44 ngày, thật là khỉ nếu nó thất bại đã sắp gần tới đích. Giá có cách gì báo tin cho mọi người biết nhỉ.

Thứ tư 3-12. Chán chường quá rồi. Đã có tí gió đông bắc, nhưng yếu lắm. 11 giờ. May quá, gió lại lên, và mạnh nhất từ tám ngày nay. Mong rằng nó kéo dài cho. 15 giờ. Dự trữ nước bắt đầu cạn tới mức đáng lo ngại. Lại mong trời mưa. Nhưng xin đừng mưa to quá. 18 giờ. Lại trông thấy một con chim "tàu buồm". Tôi chả buồn đếm xem nó là con thứ mấy kể từ tám ngày nay. Vì nếu những lời chỉ dẫn trong sách mà đúng thì tôi đã lên bờ từ tám hoành rồi. Đau bụng quá. Và khát nước, uống bao nhiêu cũng không vừa. ại, giá mà được nốc một hơi cả một lít sữa nhỉ.

Thứ năm 4-12. Không trông thấy gì. Vẫn không trông thấy gì. Cơ thể tôi bắt đầu suy nhược thật

sự. Vừa có một con bướm bướm đến thăm. Ban sáng trông thấy một sợi tơ trời. Dù sao, với tất cả những dấu hiệu ấy, đất không thể nào xa. Nhưng, cả tàu thủy và máy bay vẫn là con số không.

Thứ sáu 5-12. Có thể chỉ cách đất mấy chục hải lý thôi mà không sao cập bờ được vì không có gió. Chúng đi ngoài ra máu làm tôi mệt và lo quá. Không dám ăn nữa. Nếu cứ tiếp tục thế này, chiếc xuồng sẽ tới nơi nhưng người đi đã chết ở bên trong. Nắng như thiêu như đốt. Không một gợn mây. Chẳng hiểu mình đang ở đâu. Tôi có một yêu cầu, là nếu chiếc xuồng đến nơi mà tôi đã chết rồi, thì mong rằng một người nào đó sẽ cho tác giả cuốn sách Chỉ dẫn dành cho những kẻ đắm tàu một bạt tai. Hắn ta nói láo. Hắn khẳng định những điều sai. Và như vậy chỉ tổ càng làm mất tinh thần những người lâm nạn. Hắn viết:

“Thấy nhiều chim "tàu buồm" có nghĩa là chỉ còn cách đất một trăm hải lý". Từ tám ngày nay, tôi đã thấy khá nhiều giống chim đó, và trong thời gian ấy đã đi thêm ba trăm hải lý nữa. Thật là đồ bất lương! Bài toán đặt ra: ta chỉ nhích được có một trăm mét một giờ, vậy phải mất bao nhiêu thời gian nữa để vượt nốt chặng đường 150 ki-lô-mét từ đây tới đất -nếu quả là còn có mặt đất? Tôi sẽ chết rồi, chết trước khi cập bờ, chết vì bị nắng thiêu, chết đói, chết khát. Quả là mọi thứ tội vạ về hùa với nhau để làm tội thằng bé này. Nắng như đổ lửa. Chỗ tôi không hề có một bóng mây, ấy thế mà cách chiếc xuồng chừng tám trăm mét lại có một đám mây dày đặc. Những cụm mây nhỏ bay từ từ, tôi có cảm tưởng như chúng đi vòng, lánh mặt tôi. Chúng không chịu bay ngang qua bên dưới mặt trời để che đỡ nắng cho mình một chút. Kiệt sức rồi. Nếu tôi thất bại, ấy là tại mọi thứ đồng tình chống lại tôi. Không có gió. Nắng thì dữ dội quá. Hôm qua, chung quanh mưa như trút nước, thế mà ở chỗ này chẳng có lấy một giọt. Thế có đau khổ cho tôi không? Cánh bướm rủ lũng lảng: thế này mà dám gọi đây là vùng có tín phong chẳng? Định nghĩa vùng có tín phong: vùng trên thực tế chẳng bao giờ có gió!

...Bây giờ tôi hiểu: nếu có bão, tôi sẽ chẳng buông neo nổi làm gì, phó mặc cho trời ra sao thì ra. Tôi đã làm gì vậy? Tại sao không chấm dứt cuộc thực nghiệm khi đã tới được quần đảo Ca-nari? Bạn J. L. ơi, nếu chiếc xuồng này tới nơi mà tôi không còn nữa, xin bạn hãy căn cứ vào những dòng ghi chép này, viết và xuất bản một cuốn sách. Đó cũng là tấm lòng của tôi để lại cho Gi-nét vợ tôi... Tôi vừa ném xuống một liều thuốc nhuộm màu nước biển, để xem thử trong thời gian bao lâu vẫn còn trông thấy nó. Thế là đã 32 ngày đêm không hề gặp lấy một con tàu. 21 ngày không nhìn thấy một máy bay. Tôi cực kỳ tuyệt vọng, nhất là vì trước đây Giắc lại khẳng định: chúng ta sẽ thất bại vì gió to quá, bão tố quá nhiều. Bây giờ trên thực tế tôi thất bại vì trời quá yên, biển quá lặng. Chao ôi! Giá có cách gì đánh đi một tín hiệu S.O.S. Thật không thể nào hiểu nổi: trên kia có những vầng mây thấp bay nhanh như lốc cuốn, thế mà ở dưới này, mặt biển lặng như chưa từng thấy bao giờ, kể cả những ngày lặng nhất ở Địa Trung Hải.

Thứ bảy 6-12. Gió bắc thổi khá mạnh. Dù sao có gió cũng vẫn còn hơn chẳng có gì. Sáng nay lại trông thấy ba con chim "đuôi trắng miền xích đạo" bay cùng với nhau. Người ta bảo đấy là dấu hiệu chỉ còn cách bờ từ sáu mươi đến tám mươi hải lý.

Có thể nào tác giả một cuốn sách dành cho những kẻ đắm tàu lại cứ nhằm mỗi một điểm ấy mà phạm sai lầm nghiêm trọng như vậy? Nếu không, chẳng hóa ra chỉ ngày mai hoặc ngày kia tôi nhìn thấy đất ư? Dù sao, tôi cũng ghi lại ở đây những ý nguyện cuối cùng của mình, bởi có thể là tôi sẽ không còn sống khi xuồng cập bờ.

1) Tôi muốn ghi chép này được dùng để biên soạn một cuốn sách. Tiền nhuận bút sẽ trả cho vợ

tôi là Gi-nét Bôm-ba. Về phần khởi thủy của chuyến đi này, xin tham khảo thêm... (tên một số người).

2) Xin giúp đỡ đời sống vợ và con gái tôi.

3) Tôi cần phải nói rằng, tuyệt đối không nên làm cho những kẻ đắm tàu bị giết chết về mặt tinh thần bởi những tác giả cứ khẳng định những dấu hiệu sai về việc sắp tới đất. Như vậy chỉ làm cho họ dễ tuyệt vọng và chóng đi đến chỗ chết mà thôi. Hơn nữa, tôi cho rằng những kẻ đã gây trở ngại khiến cho tôi lúc này không có được một máy phát tín, là những người chịu trách nhiệm về cái chết của tôi. Kết thúc, tôi xin nói: cuộc thực nghiệm có giá trị trong phạm vi kéo dài được cuộc sống trên biển năm mươi ngày trở lại.

Vậy xin chớ nên vì tôi chết trước lúc cập bờ mà những người đắm tàu sau này vội thất vọng. Lâu hơn năm mươi ngày là vượt quá giới hạn chịu đựng của con người. Có lẽ ở trường trung học nên dạy môn vũ trụ học và nên có những giờ ngoại khóa thực hành đi biển.

Chủ nhật 7-12. (chữ viết hôm nay có khá hơn). Vẫn chưa nhìn thấy gì, song chắc bờ chẳng xa đâu. Vì vợ con và vì những người thân, tôi cần phải sống và tới bờ cho bằng được. Nhưng cố gắng đến mức ấy thì ghê gớm quá. Nắng gay gắt. Khát. Nước để dành sắp cạn rồi, có lẽ chỉ còn chừng dăm lít. Nghĩ lại, có lần đã đổ xuống biển bao nhiêu là nước ngọt, tiếc làm sao! Tôi đánh cá ít thôi, nhưng cũng đủ dùng. Nghĩ tới lúc sẽ phải uống lại nước ép từ thân cá mà kinh! Nhất là giữa lúc bụng đang đau thế này.

Thứ hai 8-12. Chỉ còn ít nước ngọt nữa thôi, mà tôi không chịu đựng được nước biển, vì đang đi tháo dạ. Cá thì khỏi lo. Cho dù không câu được, cũng đã có những con cá chuồn sa vào xuống. Cần nữa thì còn nguyên tất cả thức ăn dự phòng đóng hộp đấy. Tôi sẽ ăn hết rồi có chết mới chết... Những ai sau này có ý định viết sách chỉ dẫn dành cho những người đắm tàu, cần phải nói cho chính xác: trông thấy chim này, chim nọ là đến gần bờ, song ít ra cũng còn cách xa những mấy trăm hải lý. Tôi thất vọng lắm, song lại cần phải cố giữ cho vững tinh thần. Cái ghê gớm là ở chỗ ấy. Giá mà biết được chính xác hiện mình đang ở vào kinh tuyến nào. Tôi có cảm tưởng, nếu biết tọa độ chính xác, thì dù còn xa, tâm trạng mình sẽ khác. Sắp chịu đựng một ngày nắng thiêu nữa đây. Trời tịnh không một gợn mây. Thật tôi chịu đủ thứ không may. Chung quanh mưa to như thế mà chẳng có một giọt nào rơi vào xuống. Bốn bề có mây mà chỗ này lại nắng như nung như đốt. Đạo này là mùa tín phong đều đặn, thế mà thỉnh thoảng mới được một ngày có gió, chen vào giữa hai ba ngày lặng như tờ. Trên thực tế, chiếc xuống không nhích lên được mấy tí. Đã ba ngày rồi, vệt nước biển pha thuốc nhuộm màu hầy còn trông thấy kia...

ngày Thứ tư sáng sủa

Hôm ấy là một ngày Thứ tư. Anh thường tỉnh giấc lúc mặt trời mọc, nhưng hôm ấy vì người quá suy nhược, hơn nữa cũng chẳng có gì vội vã nhòm ngóng chân trời, anh cứ nằm yên cho mãi đến lúc nắng đốt rất mặt. Lúc ấy khoảng mười giờ sáng. Đảo mắt nhìn quanh, anh giật bắn người như chạm phải điện. "Một chiếc tàu!" Anh reo to. Quả vậy, đằng sau, về mạn phải, cách chừng hai dặm rưỡi, có một chiếc tàu đang đi theo hướng sẽ cắt ngang trước mũi xuồng. Đó là một chiếc tàu chở hàng lớn, đang đi chậm. Có vẻ như chẳng có ai trên tàu nhìn thấy chiếc Ngược đời. Anh bỏ tới chiếc dụng cụ đo độ cao mặt trời, lấy tấm gương hắt những tia nắng về phía tàu. Sau một thời gian -mà anh cho là lâu đến không chịu đựng nổi -anh nhận ra chiếc tàu đổi hướng và tiến về phía mình. Tinh thần lập tức phấn chấn hẳn lên. Tin chắc mười mươi chiếc tàu này chuẩn bị cập một cảng nào đó thuộc quần đảo Ăng-ti, và như vậy rõ ràng anh sắp tới đích. Anh buộc lá quốc kỳ lên đầu mái chèo. Tự hào xiết bao khi anh nhìn thấy chiếc tàu đang tiến đến kia kéo lên hạ xuống ba lần lá cờ hiệu của nó: ấy là dấu hiệu chào truyền thống của những chiến hạm gặp nhau giữa đại dương. Anh vẫy cờ của mình đáp lại. Thuyền trưởng hỏi bằng tiếng Anh, qua một cái loa:

-Ngài cần chúng tôi giúp đỡ gì chăng?

-Xin vui lòng cho biết giờ chính xác và kinh độ chính xác của tôi lúc này.

-Kinh độ 49o50. Có nghĩa là cách tọa độ anh vẫn định ninh đến mười độ: hơn sáu trăm hải lý. Thảo nào ! Anh có cảm giác như mình vừa bị nện một cú vào đầu. Vô cùng thất vọng, anh cầm mái chèo, lái chiếc xuồng cập sát mạn tàu, miệng lẩm bẩm:

"Thầy kệ... Dù sao ta cũng chịu đựng năm mươi ba ngày rồi. Bỏ cuộc thôi".

-Ngài muốn lên tàu chăng? Nghe hỏi, anh lại nghĩ:

"Thầy kệ. Ta yêu cầu họ cho lên vậy. Cuộc thực nghiệm kết thúc ở đây. Dù sao cũng đã qua năm mươi ba ngày. Thử thách như vậy đủ rồi!" Anh lên tàu. Đó là chiếc A-ra-ka-ka vừa chở hàng vừa chở khách, từ cảng Li-vơ-pun (Anh) đến. Một người thấp nhưng vạm vỡ, khoảng năm mươi tuổi nồng nhiệt bắt tay anh. Đó là thuyền trưởng Ca-tơ người Li-vơ-pun. ông nói ngay:

-Chúng tôi sẵn sàng chở ông cùng với tất cả vật liệu, đo đạc đến Gióc-giơ -tao, thuộc Guy-an. Chúng tôi đến cảng ấy. Anh buột miệng đáp :

"Vâng", nhưng chững lại ngay. Rồi bao nhiêu bạn bè sẽ nói:

"Đấy, mà có vượt được Đại Tây Dương đâu". Năm mươi ba ngày chịu đựng của anh sẽ chẳng mang lại lợi ích gì. Muốn cho mọi người hoàn toàn tin tưởng, muốn cho công trình của anh có thể cứu sống nhiều nhân mạng, nó phải thành công hoàn toàn. Có như thế niềm hy vọng nó mang lại cho các giới đi biển mới thật sự to lớn. Vì vậy, anh xin thuyền trưởng cho suy nghĩ một chốc rồi sẽ trả lời. Trong khi chờ đợi, thuyền trưởng mời anh tắm nước ngọt. Vừa khoan khoái hứng nước phun ra từ hương sen, anh vừa nhẩm tính : nếu cứ đi với tốc độ như những ngày vừa qua, thì khoảng hai mươi ngày nữa sẽ tới đất. Như vậy, vào khoảng mừng ba tháng giêng năm

sau sẽ cập bờ. Và anh quyết định: tiếp tục cuộc hành trình đơn độc. Thuyền trưởng hỏi, trong lúc anh đang tắm:

-ông dùng chút gì nhé? Anh kiên quyết từ chối. Thuyền trưởng nài:

-ông không thể khước từ một bữa ăn uống chúng tôi mời. Bữa ăn ấy, anh sẽ còn nhớ lâu, bữa ăn đầu tiên sau năm mươi ba ngày, gồm một quả trứng lập là, một mẩu bê, rất bé, gan bê, một thìa cải bắp, cùng hai, ba trái cây. Sau này nhiều bạn bè chỉ trích anh về bữa ăn này. May mà nó không gây rối loạn nghiêm trọng cho bộ máy tiêu hóa. Tiếp đó, anh nhờ đánh một bức điện cho vợ. Thuyền trưởng mời đi thăm tàu. Tiện nghi trên tàu rất sang, đầy sức cám dỗ với một người vừa chịu đói khát, gian nan. Anh nhắc đi nhắc lại để tự động viên mình:

"Hai mươi ngày, chỉ còn hai mươi ngày nữa thôi mà". Thế là bước chân loạng choạng tay cũng còn khá vững, anh đến chỗ mạn tàu, nơi người ta móc sẵn một thang dây cho anh xuống trở lại chiếc Ngược đời. Thuyền trưởng rất xúc động. Đoàn thủy thủ khích lệ anh. Họ hẹn sẽ gặp nhau trên mặt đất. Vừa lúc anh xuống hết thang dây, thuyền trưởng thiết tha gọi với:

-Tôi có thể làm gì nữa giúp ông? Nhất định tôi làm được một việc gì cho ông chứ? ông thích gì? ông có yêu cầu gì không? Sực nhớ từ khi lên đường vượt đại dương, anh chưa lần nào được nghe Bách, một nhạc sĩ yêu thích, anh liền đáp: ước mong của mình là được, trong đêm Nô-en, nghe bản Hòa tấu số 6 Bran-cơ-buốc của nhạc sĩ này.

-Nếu cần, tôi sẽ khuấy động cả thế giới để thực hiện cho bằng được điều mong ước của ông. Xin hứa danh dự là đêm Nô-en, ông sẽ được nghe bản nhạc ông thích. Chiếc A-ra-ka-ka đợi xuống anh ra khá xa mới nổ máy, để cho nó khỏi bị cuộn trong luồng sóng xoáy do chân vịt tạo thành. May sao, vừa lúc ấy gió lên. Anh giương buồm, nhằm hướng tây thẳng tiến. Trong tiếng còi rúc vang, chiếc A-ra-ka-ka kéo cờ hiệu ba lần, long trọng chào tạm biệt. Cuộc gặp gỡ diễn ra chừng một giờ.

cái đôi bị đánh thức

Hỡi ôi, còn những sáu trăm hải lý nữa cơ. Nhưng tinh thần anh phấn chấn. Anh biết chính xác tọa độ của mình. Gia đình anh hẳn yên tâm vì được báo tin. Anh đã lấy lại giờ đúng cho đồng hồ. Lại được biểu cả một bộ pin mới để nghe đài. Vì sao anh đã nhầm khi tính kinh độ? ấy là bởi hôm rời quần đảo Ca-na-ri, một ngày có sóng lớn, anh nhầm, lấy đầu một ngọn sóng làm đường chân trời. Chẳng qua do ngẫu nhiên mà vĩ độ anh tính không sai nhưng giờ thì sai mất 45 phút, tương ứng với mười độ kinh. Bây giờ điều chỉnh, tọa độ đúng của anh không phải là 60o mà là 50o. Có nghĩa là phải đi hơn một nghìn ki-lô-mét nữa. Anh sẽ cố gắng hướng mũi xuống sao cho tốt nhất là cập bờ đảo Mác-ti-ních. Nếu có gió bắc mạnh thì vào đảo Bác-bát, và nhớ có bị hụt, không cập bờ được cả đảo này nữa thì sẽ phải đi thêm năm trăm ki-lô-mét, ắt chạm lục địa châu Mỹ. Ngày

Thứ ba tính từ hôm gặp tàu A-ra-ka-ka, anh phải chống chọi một cơn bão to, đúng vào một giờ khuya. Xuồng Ngược đời đã chịu hai mươi ngày có bão, nhưng chỉ bị nước tràn vào có hai lần. ấy thế mà trong mười hai ngày tới, nó sẽ bị tràn tới bốn lần. Nhưng anh đã có kinh nghiệm tát nước, cho nên cũng không đến nỗi quá vất vả như lần đầu. Điều sung sướng nhất là cuối cùng, nhìn thấy cánh buồm căng phồng và nghe tiếng không khí hút bên tai: gió đã lên. Chiếc Ngược đời đang lướt với tốc độ lớn nhất của nó, khoảng bảy ki-lô-mét một giờ. Một hôm, anh đang ngủ, hoàn toàn yên tâm, chợt giật mình thức giấc, với cảm giác có một chuyện gì bất thường xảy ra. Anh ngồi dậy.

Mặt biển sau anh ánh lên những vệt lân tinh do đường bơi của một con vật to tương tạo nên. Một con cá kiếm hay lại một con cá mập? Lần này, con vật có vẻ "cao cường" hơn nhiều so với những loài anh đã gặp. Nó đâm bổ vào anh, rồi ngụp xuống, sát đến nỗi sống lưng chạm đáy xuống. Thần kinh căng thẳng, anh định chủ động tấn công trước thì bỗng dung nó biến mất, cũng đột ngột như khi xuất hiện. Sáng hôm sau thức dậy, anh thấy mình ướt sũng, mặc dù đêm qua không có ngọn sóng nào ập vào xuống. Có lẽ vây lưng con vật còn cọ mòn đáy xuống ở một chỗ nào đó, khiến nước rò vào.. May sao, các ngăn phao vẫn nguyên lành, áp lực hơi vẫn căng như trước. Không có cách nào sửa chữa vì không tìm ra lỗ rò. Thành thử cứ sau năm giờ, nước trong xuống lại dâng lên mấp mé tấm ván lát. Và từ hôm ấy trở đi, suốt mười ngày ròng, anh phải thường xuyên làm công việc khổ sai là tát nước. Suýt nữa thì xảy ra tai họa tồi tệ nhất vào một ngày đẹp trời. Hôm đó, quay mặt về sau, anh chợt nhìn thấy một đám đen dèn dẹt đang di động.

Đám đen ấy đến gần, anh phân biệt rõ những đốm trắng trên nền đen. Và khi nó chỉ còn cách chiếc xuống chừng mười lăm mét, anh nhận ra đấy là một con cá đuối khổng lồ đang đuối theo mình. Không lo lắng nhiều, vì đây là một loài cá mà thịt của nó "người ăn được". Anh bình thản chụp ảnh, không mấy may nghĩ rằng lúc này mình đang trải qua nguy cơ bị cá ăn. Con cá leo đẹo theo sau chiếc xuống chừng hai giờ. Rồi có lẽ đâm chán, cái đám dèn dẹt ấy từ từ chìm xuống và mất tăm, như thể nó bị đáy sâu hút xuống vậy. Về sau, một người đánh cá từng trải ở cảng Đa-ca cho hay: đó chính là lúc anh trải qua cơn nguy hiểm lớn nhất cuộc hành trình, hơn cả nguy cơ bị cá mập ăn thịt hoặc cá kiếm đâm thủng xuống. Chỉ cần con cá đuối ấy quấy mạnh đuôi là chiếc xuống bị lật úp và thêm một động tác rướn tới nữa là anh bị nó đớp luôn. Càng đi

càng gặp nhiều chim chóc. Và cuối cùng, ngày 13-12, xuất hiện một con hải âu. Cũng ngày hôm đó, anh quan sát được cảnh chim "tàu buồm" bắt cá một cách tài tình. Đã nhiều lần anh tự hỏi, không hiểu sao loại chim này lại có thể rình các con cá chuồn từ dưới nước bay lên để vồ mỗi đúng lúc. Bao giờ cũng vậy, cứ mỗi lần một con chim từ trên không bổ nhào xuống là y như có một chú cá chuồn bị nó cấp vào mỏ. Hóa ra loài chim này phối hợp với đồng minh là cá đơ-rát. Cá đơ-rát hay nhào vào giữa đàn cá chuồn, khiến những con cá bé bỏng này hoảng hốt vọt lung tung.

Chim "tàu buồm" ta chờ dịp này. Hễ trông thấy cá đơ-rát nhào vào đàn chuồn thì nó từ trên cao bổ xuống. Và khi nó lấy đà để bay trở lên thì đã có một con mồi nằm ngang mỏ. Lên tới một độ cao nào đấy, nó buông cho cá rơi tự do, rồi với một tốc độ lớn hơn nó lại bổ xuống theo đúng đường rơi của cá chuồn. Trong nháy mắt cá lọt gọn vào cái mỏ há hốc của chim. Bằng cách ấy, chim "tàu buồm" vừa bay vừa bắt cá vừa ăn mồi. Anh ghi được cảnh kỳ thú ấy vào phim. Bữa ăn nhẹ nhàng dùng trên tàu A-ra-ka-ka có hậu quả đáng ngạc nhiên. Ngay hôm sau, chúng đau bụng khởi hẳn. Anh tưởng mình sẽ đi ngoài nhiều hơn, vì rau quả là thức ăn nhuận tràng. Điều đáng ngạc nhiên nữa là bữa ăn ấy làm cho anh từ bấy trở đi cứ cảm thấy thòm thòm. Bụng thường xuyên cồn cào. Mặc dù bữa nào cũng ăn nhiều cá sống hơn những ngày trước đó, anh vẫn cứ ngáp luôn miệng đúng hệt như một người háu đói, điều chưa từng xảy ra suốt năm mươi ngày qua. Đêm mơ toàn những món ăn ngon, và -không hiểu tại sao -lặp đi lặp lại giấc mơ thấy mình ăn món gà hầm. Ra dạ dày có thói quen của nó. Do ăn cá sống một thời gian dài, dạ dày anh tạm quên rằng nó từng có thời sống theo chế độ khác. Quả trứng lập là và mẩu gan bê đánh thức dậy thói quen cũ. Thế là dạ dày kêu gào, đòi hỏi được trở lại chế độ chính đáng của nó. Như những tấm ảnh chụp chứng minh, mười hai ngày cuối, kể từ khi gặp tàu A-ra-ka-ka cho đến lúc cập bờ, anh gầy xẹp hẳn đi, gầy hơn nhiều so với năm mươi ba ngày trước đó.

ánh sáng hải đăng

Đã gần tới đích. Anh cất tấm hải đồ khái quát toàn Đại Tây Dương, để dùng một bản đồ chi tiết, với thước tỉ lệ lớn hơn, về vùng biển Ăng-ti. Để kỷ niệm sự kiện này, anh ném xuống biển một thông báo bỏ trong cái lọ gắn kín. Thông báo viết:

“Cuộc thử nghiệm đã thành công. Chuyến đi trên thực tế đã hoàn thành. Yêu cầu những ai bắt được thông báo này, vui lòng chuyển tiếp đến đến địa chỉ v.v...” Anh muốn thử xem một "thông điệp" gửi bằng đường biển thế này có bao giờ tới địa chỉ của nó hay không. Ngày 21-12, gặp một chiếc tàu nữa trên đường. Đánh dấu chính xác tọa độ đã được xác nhận trên bản đồ, anh vui mừng nhận ra chỉ còn phải đi chừng bảy mươi hải lý nữa thôi, theo hướng tây nam, thì sẽ gặp bờ bắc đảo Bác-bát. Gió đang thổi mạnh. Dựa vào tốc độ ước lượng của xuồng, anh nhắm tính cứ đà này, khoảng từ nửa đêm đến hai giờ sáng mai sẽ trông thấy ánh sáng ngọn hải đăng ở mũi cực bắc đảo. (Cuốn sách chỉ dẫn ghi cụ thể đặc điểm của ngọn đèn biển này: ánh sáng trắng, nhấp nháy kép, cách nhau mười giây một, tầm chiếu xa hai mươi hải lý). Ngày hôm ấy khá mệt. Tuy vẫn biết lúc này chưa nhìn thấy gì đâu, anh vẫn cứ trưng mắt ra chằm chằm dò xét chân trời, như hy vọng một sự thần kỳ sẽ xảy ra. Ngủ đến nửa đêm, anh thức dậy bắt đầu "phiên trực". Đến mười hai giờ rưỡi, bầu trời bỗng lóe lên một tia chớp, tiếp sau đó ngay lập tức một tia thứ hai.

Anh vội vàng dán mắt vào đồng hồ đeo tay. Chưa đến mười giây, bầu trời lại lóe lên hai ánh chớp nữa. Đúng là ánh sáng hải đăng, gặp mây phản chiếu xuống biển. Lần đầu tiên từ 65 ngày, anh tiếp cận đất. Lúc này chiếc Ngược đời ở cách điểm cực bắc của đảo Bác-bát khoảng mười sáu hải lý. Như vậy, anh còn mười hai giờ để chuẩn bị việc cập bờ sao cho an toàn. Thật ra, anh có thể đi ngủ tiếp. Nhưng anh vẫn cứ ngồi yên như phỗng suốt hai tiếng đồng hồ, đếm từng ánh chớp, sau đó mới hoàn toàn tin chắc không phải mình đang mơ. Bờ phía đông của đảo Bác-bát rất khó ghé đối với những ai chưa quen thuộc. Phần bắc của bờ đông này là những ghềnh đá thẳng đứng. Xế về phía nam, cách bờ chừng một hải lý, có một chuỗi đá ngầm và cồn nổi, tạo thành một rào cản. Giữa các mỏm đá ngầm có lạch, thuyền bè đi lại được. Nhưng phải là người rất thông thuộc thì mới dám mạo hiểm cập bờ bằng lối này. Thời xưa, khoảng đầu thế kỷ 18, một viên chúa đảo đã lợi dụng địa hình ấy để đánh bẫy tàu nước ngoài. Hắn cho trồng hai dãy dừa song song, treo đèn đỏ đèn trắng trên ngọn, làm như thể đấy là lối vào cảng. Tàu lạ vào húc phải đá ngầm. Thế là tên chúa đảo xua những nô lệ của hắn ra cướp bóc, tàn sát, không cho bất kỳ ai sống sót, để khỏi bại lộ hành vi tàn bạo. Nô lệ nào trở về mà không mang theo ít nhất một đầu người, sẽ bị hắn ra lệnh hành hình ngay tức khắc. Nhờ những vụ cướp bóc này, tên chúa đảo ấy giàu không thể nào tưởng tượng nổi. Như vậy, đối với anh, chỉ còn hai lối: hoặc là cố gắng cập bờ ở đoạn ngắn ngủi nơi cực bắc (dài chừng bảy ki-lô-mét), hoặc vượt sang bên kia, neo xuồng gần bờ, rồi dùng gương phản chiếu, đánh tín hiệu gọi hoa tiêu của cảng ra giúp. Trời sáng. Xuồng đã vào gần bờ hơn ước lượng của anh, chỉ còn cách chừng bốn, năm hải lý. Lần đầu tiên kể từ khi khởi hành, anh buông bánh lái phụ để điều khiển chiếc xuồng tránh va vào bờ đá. Những lời vị đồ đốc dặn dò lúc anh ghé lại Ca-da-blăng-ca thật cực kỳ bổ ích. Người bị nạn chớ nên bao giờ quên rằng 90% tai nạn xảy ra là vào lúc sắp đến bờ. Nôn nóng lúc này là hỏng việc. Hãy kiên nhẫn. Hãy dừng lại, quan sát và lựa chọn. Phải tìm ra nơi sóng nhẹ hơn cả, chỗ ấy sẽ là bãi cát dài, chứ không phải là một mỏm đá ngầm tai hại. Hãy quan sát kỹ mặt biển.

Gần bờ mà có sóng bạc đầu, có nghĩa chỗ ấy sóng gặp vật cản, hãy tránh xa. Chỉ nên ghé vào những nơi thoáng và sóng vỗ nhịp nhàng. Vượt quá được điểm cực bắc, anh bắt đầu dùng gương phản chiếu báo hiệu cho những trang trại và lò sản xuất đường rải rác ven bờ. Đến một bãi ngang thấy có bốn năm người dân địa phương đang bắt nhum, anh quyết định cập bờ ở đây. Bây giờ chẳng còn gì đáng lo cho tính mạng của anh cũng như an toàn của chiếc xuồng và mọi thứ mang theo. Những điều ghi chép được rất bổ ích. Anh quyết định giữ gìn nó bằng bất cứ giá nào. Việc cập bờ tuy vậy cũng không đơn giản đối với một người đã kiệt sức như anh. Những người dân đánh cá trông thấy chiếc Ngược đời. Ba, bốn chiếc thuyền xúm lại. Mấy chú bé da đen nhảy đại lên xuồng cao su, lục lọi mọi thứ. Điều cực kỳ quan trọng đối với anh lúc này là phải bảo vệ cho nguyên vẹn số lương thực dự phòng, cùng với bộ đồ cá nhà nghề mà anh đã kiên quyết không động tới, qua đó chứng minh những người đấm tàu có khả năng tự xoay sở để sống còn. Bởi vì, nếu đấm tàu thật sự, thì làm sao có những thứ dự phòng mang theo? Vào cách bờ chừng hai mươi mét, anh nhảy ào xuống nước, vừa bơi vừa nắm sợi dây kéo chiếc xuồng cao su vào bờ. Lúc này đã có thêm nhiều dân địa phương đến xem. Họ tiếp tay giúp anh lôi hẳn chiếc xuồng lên bãi. Cát trên bờ thụt, khó đi, nhưng anh vẫn bước được.

Người bàng hoàng, sung sướng đến quên cả đói. ấy cũng là một điều hay, vì lúc này không cần thận, ăn ngay thức ăn đặc, có thể chết ngay lập tức. Anh hỏi từ đây đến đồn cảnh sát gần nhất bao xa. Một viên cảnh sát lúc ấy cũng vừa có mặt, cho biết cách ba ki-lô-mét. Anh hiểu từ đây đến đồn, mình không thể nào mang theo các thức ăn dự phòng. Mà cũng chẳng có cách gì bảo vệ nguyên vẹn những thứ đó trước sự tò mò của các em bé. Vì vậy anh yêu cầu dân địa phương xác nhận các túi đựng thức ăn còn nguyên dấu niêm phong như lúc mới ra đi. Hai người có học thức hơn cả, tức là viên cảnh sát và cô giáo trường làng, được cử ra ký biên bản. Làm xong thủ tục, anh mở thức ăn chia cho các em bé đứng quanh. Anh cũng không hiểu làm sao mình có thể lê tới được đồn cảnh sát. Viên đồn trưởng lộ vẻ phân vân ra mặt: Không rõ người đến trình diện đây thật đúng là một nhà đi biển cực kỳ dũng cảm, hay chỉ là một tên cướp biển sa cơ. Khoảng mười một giờ trưa, có điện thoại của ngài đại tá chỉ huy biên phòng toàn bộ quần đảo Ăng-ti (lúc bấy giờ là thuộc địa của Anh) đích thân nói chuyện. ông ta báo tin, một chiếc xe hơi đã lên đường, lát nữa sẽ đón anh về thủ phủ Brit-tao. Xe đến thành phố này khoảng hai giờ chiều. Đại tá chỉ huy cùng viên lãnh sự Pháp tại quần đảo đang chờ. Bác sĩ trưởng của thành phố cũng có mặt. Anh yêu cầu bác sĩ kiểm tra và xác nhận thể trạng của anh, để sau này công bố cho mọi người cùng rõ. Mặc dù sụt hai mươi lăm ki-lô-gam so với lúc khởi hành, người anh còn tươi tỉnh lắm. Anh còn đi lại thoải mái và tự mình lên thang gác được, không cần có người giúp. Mấy ngày sau, thể lực anh mới suy sút rõ rệt, mới xuất hiện thật sự hậu quả của hai tháng sinh hoạt không bình thường. Vừa làm xong thủ tục nhập cảnh thì có ba người vừa reo hò vừa chạy đến ôm chàng lấy anh. Thật 185 186 hết sức bất ngờ! Đó là ba trong số các nhà thể thao đi một chiếc du thuyền đã gặp anh trước lúc anh rời châu Phi. Họ mời anh, trong thời gian chờ đợi trở về Pháp, đến nghỉ tại du thuyền. Trước mắt, ít nhất là trong thời gian tám ngày, anh còn phải ăn toàn thức ăn lỏng.

bản hòa tấu của Bach và bức điện của ca-tơ

Còn lại một mình trong phòng, anh hết sức xúc động, không sao ngủ được, mặc dù khá mệt. Anh lấy chiếc đài thu thanh ra khỏi túi ny-lông, lúi húi lau chùi, để đưa nó về Pa-ri nguyên vẹn. Khoảng mười giờ tối, anh bấm nút, tìm làn sóng một đài phát thanh nước ngoài, nghe tin tức. Anh cực kỳ sửng sốt khi nghe xướng ngôn viên của đài nói bằng tiếng Pháp:

-Thưa bác sĩ Bôm-ba, chúng tôi đã nhận được bức thông điệp do thuyền trưởng tàu A-ra-ka-ka chuyển tới. Xin cảm ơn công việc ông đang tiến hành giữa đại dương vì tính mạng của những người đắm tàu. Tối mai, đúng vào giờ này, đài chúng tôi sẽ trình bày hầu ông Bản hòa tấu Bran-đơ-buốc của Bách mà ông ưa thích, trên làn sóng... mét. Xin mời ông chú ý đón nghe. Sáng hôm sau, được tin anh đã cập bờ an toàn, chính đài phát thanh lại gửi trực tiếp một bức điện từ châu Âu, khẳng định với anh là bản hòa tấu sẽ được trình bày tối hôm ấy. Ngoài sự kiện ấy ra, còn hai việc khác làm anh xúc động: bức điện của vợ anh, và bức khác của thuyền trưởng tàu A-ra-ka-ka:

"Chúc mừng người dũng sĩ đã vì niềm tin của mình có gan khước từ tiện nghi sang trọng mà tiếp tục cuộc thử thách gian nan".

Ký tên CA-Tơ.

lời khuyên bạn trẻ

Kết thúc cuốn sách tường thuật chi tiết cuộc thực nghiệm lớn, A-lanh Bôm-ba viết những dòng sau đây:

“Hy vọng là vươn tới một tình trạng tốt đẹp hơn. Sau khi tai biến xảy ra, không còn có gì trong tay nữa, người đắm tàu chỉ còn biết hy vọng nữa mà thôi. Và nhất thiết anh phải hy vọng. Vấn đề đặt ra một cách tàn bạo trước mặt anh lúc này là: sống hay chết. Muốn sống, anh phải huy động mọi tiềm năng, dồn tất cả niềm tin vào sự sống, để có đủ dũng cảm và quyết tâm đương đầu với tuyệt vọng”. Anh viết tiếp:

“Hỡi những thiếu niên, hỡi những bạn trẻ nào tưởng rằng mình có thể dễ dàng nổi tiếng, hoặc đơn giản nghĩ rằng có thể dùng một chiếc bè gỗ thô sơ sang thăm châu Mỹ hoặc đi đến một nơi nào đó không tốn tiền, thì tôi van các bạn, xin các bạn hãy suy nghĩ cho kỹ, và xin mời các bạn đến gặp tôi. Nếu để cho ảo vọng làm lóa mắt, nếu nông nổi cho rằng việc mình sắp làm chỉ là một cuộc du ngoạn đầy hứng thú, thì lúc vào cuộc, khi các bạn nhận rõ cuộc phấn đấu để giành giật cái sống gay gắt đến thế nào, lúc ấy mới vỡ lẽ thì quá muộn rồi, các bạn sẽ không thể tập trung đủ dũng khí nữa. Nhất là khi nhận ra mình đã dẫn thân một cách vô ích vào nguy nan, sự kinh hoàng của các bạn sẽ càng thêm lớn... Nếu các bạn có thừa nghị lực và nhiệt tình, trong cuộc đời này thiếu chi cơ hội cho các bạn xả thân vì những sự nghiệp cao cả”.