

Jules Verne

vingt mille lieues sous les mers

illustré par Sébastien Pelon

4

NHÀ XUẤT BẢN
SÓNG MỎI

Bản dịch của
NGUYỄN QUÂN

20.000 dặm dưới đáy biển

Jules Verne

Bản dịch của
Nguyễn Quân

**20.000 dặm
dưới đáy biển
(tập 4)**

Jules Verne
Bản dịch của Nguyễn Quân

Bìa: Sebastien Pelon
Nguồn: Internet
Trình bày: Muôn Phương

Muôn phương góp lại, trả về muôn phương

**20.000 dặm
dưới đáy biển**

JULES VERNE
Bản dịch của Nguyễn Quân

Nhà xuất bản **Sống Mới**
30b Phạm Ngũ Lão – Saigon
1962

MỤC LỤC

35. Chương 35 Biển Sargasses	10
36. Chương 36 Cá nhà táng và cá voi	32
37. Chương 37 Núi băng	58
38. Chương 38 Nam Cực	83
39. Chương 39 Tai nạn hay sự cố	111

40. Chương 40	132
Thiếu hơi thở	
41. Chương 41	158
Từ mũi Horn đến Amazone	
42. Chương 42	177
Những con bạch tuộc	
43. Chương 43	204
Dòng nhiệt lưu (Gulf stream)	
44. Chương 44	231
Tại 47°24 vĩ tuyến và 17°28 kinh tuyến	
45. Chương 45	250
Một cuộc tàn sát	
46. Chương 46	274
Những lời nói cuối cùng của thuyền trưởng Nam Mộ	
47. Chương 47	292
Kết cuộc	

CHƯƠNG 35

BIỂN SARGASSES

Tàu vẫn đi không thay đổi chiều hướng. Bao nhiêu hy vọng trở lại miền biển Âu châu đã tạm thời tiêu tan. Thuyền trưởng Nam Mộ quay mũi tàu về phía Nam. Tôi chưa dám nghĩ ông ấy sẽ đưa chúng tôi đến nơi nào đây?

Một ngày kia, tàu Nam Tị Lũy vượt qua một khoảng đường đặc biệt trên Đại Tây Dương:

Tại đây có một luồng nước nóng tên là “dòng nhiệt lưu”. Vừa ra khỏi eo biển Floride, tàu hướng về Spilzberg. Nhưng trước khi vào vịnh Mễ Tây Cơ nơi 44 vĩ độ phía bắc dòng nước này chia thành hai nhánh: nhánh chính về phía Ái Nhĩ Lan và Na Uy nhánh thứ hai về phía nam trên Acores, đến gần bờ biển Phi châu, thành một vòng hình thuẫn, dần rồi trở lên quần đảo Antilles.

Nhánh thứ hai này là một chiếc vòng nước nóng bao quanh một vùng biển lạnh lẽo, êm đềm, yên lặng mà người ta gọi là biển Sargasses, một cái hồ ở giữa Đại Tây Dương. Nước của dòng thủy lưu này phải cần ít nhất ba năm mới chạy hết một vòng.

Biển Sargasses bao bọc tất cả vùng của lục địa Atlantide đang chiếu dưới nước.

Nhiều văn sĩ đã kể có nhiều thứ có trên dòng nước này đã nhổ tận các đồng cỏ của các lục địa. Nhiều loại cỏ, rêu và hải thảo, trôi từ bờ biển Âu châu và Mỹ châu, đã bị dòng “nhiệt lưu” mang về đến chốn này.

Thật là một cánh đồng bát ngát, một tấm nệm đầy rong, rêu, nho của miền nhiệt đới, dày và đặc đến nỗi mũi tàu cũng không xé ra được dễ dàng. Vì vậy nên thuyền trưởng Nam Mộ chỉ cho tàu lặn sâu độ ít thước nước, để tránh cho các chong chóng khỏi bị vướng vào các giồng này.

Danh từ Sargasses do tiếng Tây Ban Nha “Sargazzo” nghĩa là “Rong biển”. Loại rong biển này họp thành từng bãi mênh mông. Và sau đây, theo nhà thông thái Maury, người đã soạn bộ “địa lý hình thể của quả đất” đã cho biết lý do vì sao

loại hải thảo này tập trung tại miền lưu vực yên lành của Đại Tây Dương được.

Người ta đã lý giải theo kinh nghiệm mà ai cũng biết. Nếu ta bỏ những nút chai hay những vật nhẹ vào một bình nước rồi đem xoay tròn, thì những vật này sẽ tập trung vào chính giữa là nơi ít bị chuyển động nhất. Trong trường hợp này thì “Đại Tây Dương là cái bình lớn, tròn; nhiệt lưu là sức nước xoay tròn vì biển Sargasses là trong trung tâm tập hợp các vật nhẹ”. Nhận xét của Maury đã chứng minh một cách cụ thể trên khu vực này. Nơi đây các tàu bè ít lui tới. Trên đầu chúng tôi, nổi lênh bênh đủ đồ vật khắp nơi trôi về, tập trung giữa đám cỏ màu hoe, những thân cây nhỏ từ vùng núi Rocheuses, trôi qua các dòng sông Amazone hay Mississippi, vô số ván tàu

nát bị hàu đóng nặng trĩu, không nổi được trên mặt nước.

Suốt ngày 22 tháng hai chúng tôi đậu trên biển Sargasses. Tại đây có những các thứ hải thảo và sò ốc, nguồn thực phẩm rất dồi dào cho giống cá.

Sáng hôm sau, biển trở lại trạng thái bình thường như các nơi khác.

Kể từ lúc này và liên tiếp trong 20 ngày sau, từ 23 tháng hai đến 12 tháng ba, tàu Nam Tị Lũy chạy giữa Thái Bình Dương theo tốc độ thường xuyên một trăm dặm trong 24 giờ.

Thuyền trưởng Nam Mộ đang tiến hành theo chương trình dự định và tôi nghĩ ông ta có thể trở lại các biển miền Nam Đại Tây Dương sau khi vượt qua mũi Horn.

Nễ Lang e ngại là phải, vì ở nơi biển rộng không có hải đảo chớ nên mạo hiểm tẩu thoát. Ngoài ra cũng không một biện pháp nào có thể chống lại ý muốn của thuyền trưởng Nam Mộ.

Chỉ có một điều là tuân theo mà thôi, không thể nào dùng mưu lược hay bạo lực, mà chỉ chờ mong nơi sự tuân hành. Thuyền trưởng Nam Mộ có thể phóng thích chúng tôi sau khi hoàn thành cuộc du hành, nếu chúng tôi cam kết giữ bí mật không? Chúng tôi có thể lấy danh dự để cam đoan được.

Nhưng cần phải có sự điều đình với thuyền trưởng. Làm sao tôi có thể đòi tự do được, vì chính thuyền trưởng đã từng trịnh trọng tuyên bố sẽ giữ chúng tôi suốt đời trên tàu Nam Tị Lũy vì phải bảo mật cơ mà? Sự yên lặng của tôi suốt bốn tháng qua, há không phải là một thái độ

mặc nhiên chấp nhận hoàn cảnh mình hay sao? Nêu lại vấn đề này, chỉ gây thêm nghi ngờ càng làm khó khăn thêm cho hành động sau này, khi có dịp thuận tiện. Tôi luôn luôn suy nghĩ cân nhắc các ý tưởng này. Lắm lúc tôi tự hỏi ý kiến Côn Sơn thì anh ta cũng lúng túng như tôi.

Dù không phải hạng người mau nản chí, nhưng tôi cũng nhận thấy hy vọng gặp lại người đồng loại càng ngày càng bớt dần, nhất là từ khi thuyền trưởng Nam Mộ mạo hiểm tiến về miền Nam Đại Tây Dương.

Suốt 19 ngày qua, không có gì đặc biệt xảy ra. Tôi cũng ít gặp thuyền trưởng. Ông ta làm việc và nghiên cứu. Tôi thường gặp trong phòng đọc sách, nhiều cuốn vạn vật đang đọc và mở bỏ lờ dờ. Tài liệu của tôi đang nghiên cứu về đáy biển cũng được ông ta đọc nhiều

lần, có ghi chú thêm ngoài lề và nhiều khi viết cải chính lại những sự nhận xét hay những lý thuyết của tôi. Ông ta chỉ giúp tôi bằng lối ấy. Chứ ít khi bàn cãi thẳng với tôi. Đôi khi tôi được nghe tiếng đại phong cầm của ông ta réo rắc não lòng, nhưng chỉ về đêm mà thôi, nhất là trong những đêm yên lặng, tối âm u, khi tàu Nam Tị Lũy nằm ngủ trong biển vắng.

Trong giai đoạn này, có khi chúng tôi chạy suốt ngày trên mặt nước. Biển vắng tanh, thỉnh thoảng có vài tàu buồm đi Ấn độ, theo hướng mũi Hảo vọng. Có một hôm một chiếc tàu đánh cá theo chúng tôi. Chắc họ lầm với một con cá voi khổng lồ chứ gì? Nhưng để họ khỏi theo đuổi mất công, thuyền trưởng Nam Mộ cho lặn ngay xuống biển sâu. Những cuộc gặp gỡ bất ngờ đưa lại cho Nễ Lang nhiều hy vọng. Có lẽ anh ta đang tiếc rẻ

vì con cá voi khổng lồ này không bị chiếc lao của các thủy thủ ấy hạ sát.

Các loại cá mà tôi cùng Côn Sơn đang nhận xét tại đây, không khác những loại đã gặp trước là những giống cá có xương sụn rất đáng ghê sợ, gồm có ba hạng, và ba mươi hai thứ khác nhau: Những con cá mập khoan dài đến năm thước, đầu dẹp rộng hơn thân mình, vây trên gáy hơi tròn và lưng có bảy sọc dài màu đen. Tiếp đến là loại cá xà xám tro, mang có bảy lỗ và chỉ có một cái vây trên lưng ở gần giữa thân mình.

Nhiều “hải cầu” háu ăn, rất lớn đã bơi qua. Những đoàn cá heo chạy đua suốt ngày theo con tàu. Chúng nó đi từng nhóm năm sáu con như những đàn chó sói đang đi săn mồi. Con nào cũng dài trên ba thước mình đen bụng trắng hồng, lốm đốm từng chấm nhỏ.

Sau cùng, Côn Sơn ghi chép thêm một số nhiều giống cá chim. Không có gì lạ lùng bằng trông thấy cá heo theo săn bắt cá chim một cách rất tài tình. Dù bay cao, bay xa đến đâu, có lúc bay qua khỏi tàu Nam Tị Lũy, chúng cũng không thoát khỏi mõm cá heo đang há rộng để đón chờ. Đó là những giống pirapèdes miệng có lân tình sáng. Sau đêm chúng vạch thành những lần sáng trên trời, đáp thẳng xuống mặt nước tối mò như những ngôi sao băng.

Tàu cứ tiến mãi theo điều kiện trên cho đến ngày 13 tháng ba. Ngày ấy tàu Nam Tị Lũy áp dụng phương pháp dò nước, vừa lạ lùng và thú vị.

Kể từ lúc bắt đầu khởi hành trên miền Bắc Thái Bình Dương đến nay, chúng tôi đã vượt qua gần mười ba nghìn dặm. Vị trí hiện tại là 45 độ 37' vĩ tuyến Nam

và 37 độ 53' kinh tuyến Tây. Chính tại nơi đây thuyền trưởng Denham chỉ huy tàu Herald đã thả mười bốn ngàn thước chưa tới đáy biển. Và cũng tại nơi đây, trung úy Parcker chỉ huy tàu hàng hải Mỹ Congress đã thả mười lăm ngàn một trăm bốn chục thước cũng vẫn chưa tới đáy.

Thuyền trưởng Nam Mộ muốn đưa tàu Nam Tị Lũy xuống chỗ sâu nhất để dò xét. Và tôi cũng chuẩn bị ghi chép kết quả cuộc thí nghiệm này.

Các nắp cửa phòng khách đã mở rộng, cuộc bố trí bắt đầu để đến tận các vực sâu thăm thẳm của trùng dương.

Người ta không thể nào lặn xuống bằng cách bơm nước đầy các phòng chứa. Nước làm tăng sức nặng để tàu chìm xuống sâu, nhưng lúc trôi lên, các

máy bơm không đủ chống lại sức ép quá cao bên ngoài để tháo nước ra.

Thuyền trưởng Nam Mộ quyết định thám hiểm đáy biển bằng một đường chéo dài, nhờ những bánh lái ngang đặt theo một góc nghiêng 45 độ với mặt nước của tàu. Rồi các cánh quạt mở hết tốc lực đến mức tối đa, quay mạnh không thể tả.

Với sức đẩy mãnh liệt này, vỏ tàu Nam Tị Lũy rung chuyển như một dây đàn và lặn từ từ xuống nước. Tôi và thuyền trưởng cùng đứng tại phòng khách, chăm chú nhìn kim máy áp kế nghiêng đi rất lạ. Dần dần tàu qua khỏi khu vực có cá. Nếu phần đông loại cá chỉ sống trên mặt nước biển hay sông, thì chỉ có một số ít hơn cũng có thể sống dưới một mực sâu khá lớn. Trong các giống ấy tôi nhìn thấy conexanche, là một loại hải cầu, mang có sáu khe để thở, telescope

có mắt to tướng, con malaromat cuirasse có cù xám vây đen và một lớp áo giáp màu đỏ lợt. Sau hết là con grenadier, sống dưới một ngàn hai trăm thước sâu, và chịu đựng được sức ép một trăm hai mươi lần nhiều hơn sức ép bình thường.

Tôi hỏi Thuyền trưởng Nam Mộ, dưới các mực nước thật sâu có loại cá hay không?

Ông ta trả lời:

– Cá ít lắm, nhưng theo nhận xét của khoa học hiện nay, thì người ta đã biết và giải thích như thế nào về vấn đề này?

– Thưa Thuyền trưởng: Càng xuống sâu, các loại thực vật càng ít hơn động vật.

Nơi nào có sinh vật, thì chỉ còn có một giống thủy sinh thực vật mà thôi.

Người ta biết, giống sò ở được hai ngàn thước và Ông Mac Clintock, người anh hùng miền biển Bắc cực đã bắt được một con sò sao bề ở hai ngàn lẻ năm thước sâu. Thủy thủ tàu Bult Dog của hạm đội Hoàng gia câu được một con chuy chúy ở tận hai ngàn sáu trăm hai chục sải, tức là sâu hơn một dặm. Nhưng, thưa thuyền trưởng có thể ông cho người ta còn dốt chưa biết gì cả chăng?

– Không, thưa giáo sư, tôi đâu dám vô lễ như thế, tôi muốn ông cho biết nhờ đâu mà các giống này có thể sống ở mực nước quá sâu như thế được.

– Vì hai lẽ: Lẽ thứ nhất vì có những dòng nước phát sinh từ trên xuống dưới do nước biển mặn và trọng lượng khác nhau đã tạo nên một sức chuyển động giúp cho sức sống của các loại này.

– Đúng!

– Lẽ thứ hai là dưỡng khí, nhiên liệu căn bản cần thiết cho sự sống, càng xuống sâu nhờ sức ép của nước nên càng nhiều hơn.

– Người ta cũng biết rõ nguyên nhân này sao?

Thuyền trưởng nói với thái độ hơi ngạc nhiên:

– Người ta đã lý giải rất đúng, vì sự thật đã hiển nhiên. Tôi xin nói thêm là trong bong bóng cá có nhiều chất đậm hơn dưỡng khí. Nếu cá ở dưới sâu thì có nhiều dưỡng khí hơn chất đậm. Điều này chứng minh lý giải vừa rồi của giáo sư. Chúng ta tiếp tục quan sát.

Nhìn máy áp kế thấy chỉ độ sâu sáu ngàn thước. Tàu Nam Tị Lữ đã lặn hơn

một giờ rồi, và vẫn tiếp tục theo chiều đi xuống mãi. Nước vắng tanh, trông mờ mờ tuyệt đẹp.

Một giờ sau, chúng tôi đến mười ba ngàn thước, và vẫn chưa thấy gần tới đáy biển.

Nhưng đến 14 ngàn thước, tôi đã thấy nhiều mỏm núi đen lờm chờm. Nhưng núi này rất có thể cao bằng dãy Hy mã Lạp sơn, Bạch đầu sơn, hoặc hơn nữa và nếu như thế thì bề sâu của đáy biển chưa biết sẽ đến mức nào.

Mặc dù phải chịu một sức ép kinh khủng, tàu Nam Tị Lữ vẫn tiếp tục xuống. Tôi cảm thấy vỏ thép rung động ở các nơi vụn đỉnh ốc, sườn tàu hơi cong, các cửa kêu răng rắc, các tấm kính hình như bị nước đè cong vào. Tôi ngại tàu bị vỡ tung mặc dù thuyền trưởng cho biết

nó đủ sức chịu đựng mọi sức ép như một khối đồng đặc.

Nhìn theo triền núi chìm sâu dưới nước, tôi vẫn thấy một vài con ốc, vài con serpul, spinorbis và một ít astéries.

Những giống này cũng biến mất dần dần, và tàu Nam Tị Lũy đã xuống quá cái mức mà không còn một sinh vật nào có thể sống, cũng như lúc quả khinh khí cầu lên thượng tầng không gian.

Chúng tôi đến độ sâu 16 ngàn thước, tức là bốn hải lý. Và vỏ tàu đã chịu đựng sức ép một nghìn sáu trăm lần, nghĩa là một ngàn sáu kí lô mỗi phân vuông. Tôi buột miệng nói lớn:

– Trời, một trạng thái không tưởng tượng! Mình đã đến một vùng sâu mà loài người chưa ai đến. Thuyền trưởng

có nhìn thấy không, bao nhiêu vách đá xinh xắn, những hang bỏ trống, đây là đáy sâu vực thẳm của địa cầu không sinh vật nào có thể sống được. Biết bao nhiêu thắng cảnh vô danh, mà chúng ta chỉ có thể nhớ lại trong ký ức mà thôi.

Thuyền trưởng Nam Mộ hỏi:

– Ông có muốn giữ lại những gì hơn kỷ niệm trong cảm tưởng không?

– Ông Thuyền trưởng nói gì tôi chưa hiểu?

– Tôi muốn nói, không có gì khó, và nếu muốn chụp một tấm ảnh của đáy biển này cũng được.

Trong khi tôi chưa biết làm gì để biểu lộ hết sự ngạc nhiên thì thuyền trưởng đã ra dấu và người ta mang vào một máy ảnh. Qua cửa kính, ánh điện

roi vào nước trong ngần, sáng rõ, không một bóng đen, không một lợn cợn. Dù mặt trời cũng không soi sáng một cách thuận tiện hơn.

Tàu Nam Tị Lũy, nhờ sức đẩy của cánh quạt giữ thăng bằng với chiều nghiêng của bánh lái, đã đứng yên lặng. Máy ảnh chiếu ngay vào những cảnh này, và vài giây sau đã xong một tấm hình âm bản rất rõ ràng.

Khi sang thành dương bản người ta nhận thấy những ghềnh đá từ hồi nguyên thủy chưa từng tắm ánh nắng mặt trời, những lớp đá hoa cương làm nền móng vững chắc cho quả đất, nhiều hang đá sâu thăm thẳm trống không, miệng hang nhô ra và càng xa càng đen dần như một nét bút kỳ diệu của họa sĩ. Đàng xa, dạng núi lở mờ và dợn sóng là tấm phong sau của bức ảnh. Tôi không thể tả được tất

cả những tảng đá đen bóng láng, không rong rêu, không vết bẩn, nổi trên thảm cát mịn và có ngời dưới ánh điện của con tàu.

Nhưng thuyền trưởng bảo tôi, ngay sau khi chụp ảnh xong:

– Chúng ta nên trời lên, không nên để tàu Nam Tị Lũy phải chịu đựng sức ép kinh khủng này trong thời gian quá lâu.

– Vâng.

– Ông nên cẩn thận nhé!

Tôi chưa hiểu vì lẽ gì có lời dặn ấy, thì vừa bị ngã nhào trên tấm thảm.

Theo dấu hiệu của thuyền trưởng, chong chóng quay mạnh tung đứng con tàu lên như chớp nhoáng, như một quả bóng bay lên trời. Tiếng xé rít vang, không

có cảnh vật nào nhìn thấy rõ. Trong bốn phút, vượt qua bốn hải lý, tàu Nam Tị Lũy vọt thẳng ra ngoài nổi trên mặt bể như một con cá chim rồi rơi xuống làm tung nước lên rất cao.

CHƯƠNG 36

CÁ NHÀ TÁNG VÀ CÁ VOI

Đêm 13 rạng ngày 14 tháng ba, tàu trở lại theo hướng Nam. Tôi đoán sau khi qua mũi Horn, tàu sẽ rời hướng tây, qua Thái Bình Dương dè hoàn thành cuộc du hành vòng quanh trái đất. Nhưng không phải thế. Tàu vẫn đi thẳng vào vùng Nam Băng Dương

Đi đâu đây? Về Nam cực chẳng? Điên à? Tôi bắt đầu nhận thấy sự mạo hiểm

của Thuyền trưởng Nam Mộ. Sự dự đoán của Nễ Lang đã được chứng minh phần nào.

Mấy ngày nay, Nễ Lang không còn bàn tới chuyện trốn đi nữa. Anh ta ít hoạt động, thường nín thinh. Tôi nhận thấy cuộc du hành càng kéo dài càng làm cho anh ta đau khổ tức giận nhiều. Khi gặp thuyền trưởng mắt anh ta long lên, tôi rất ái ngại sợ bản chất vũ phu lỗ mãng sẽ đi quá trớn chẳng.

Ngày 14 tháng ba, Nễ Lang và Côn Sơn tìm tôi trong phòng. Tôi hỏi mục đích cuộc gặp gỡ này thì Nễ Lang nói:

- Chỉ cần một câu hỏi ngắn thôi.
- Ông cứ nói.
- Theo ông đoán, tàu này có bao nhiêu thủy thủ?

– Tôi không thể biết rõ được.

– Theo tôi nghĩ chắc tàu này không cần phải đông người.

Tôi nói thêm:

– Theo tôi nghĩ thì con tàu này độ mười người cũng đủ để điều khiển.

– Tại sao thế? Không thể nhiều hơn à?

– Để làm gì?

Tôi hỏi lại và nhìn thẳng vào Nễ Lang để tìm hiểu ý định của anh ta.

Bởi vì, theo tôi hiểu ít nhiều về đời sống của thuyền trưởng, thì tàu Nam Tị Lũy chẳng những là một con tàu mà là nơi trú ẩn của bao nhiêu người muốn sống tách rời mọi liên hệ với nhân loại, cũng như vị thuyền trưởng của họ.

Côn Sơn tiếp lời:

– Có lẽ đúng, nhưng tàu Nam Tị Lũy chỉ chứa một số người có hạn thôi. Thầy có thể ước đoán được số tối đa hay không?

– Làm thế nào đoán được hờ Côn Sơn?

– Làm toán! Thầy biết trọng lượng con tàu và số không khí có thể chứa đựng. Ngoài ra khi biết rõ mỗi người cần dùng bao nhiêu hơi để thở và cứ 24 tiếng đồng hồ, tàu Nam Ti Lũy phải trôi lên mặt nước để thay không khí...

Câu nói của Côn Sơn chưa hết, nhưng tôi đã đoán biết được ý muốn của anh ta rồi.

– Tôi đã hiểu. Bài toán này tuy rất dễ

làm nhưng chỉ cho một con số rất phỏng chừng mà thôi.

Nễ Lang nài thêm:

– Cũng không sao.

– Vậy tôi xin tính ra nhé. Mỗi giờ một người dùng một số dưỡng khí trong một trăm lít không khí. Vậy trong 24 giờ cần hai ngàn bốn trăm lít. Ta chỉ cần xem tàu Nam Tị Lũy chứa được bao nhiêu lần 2400 lít không khí là đủ.

Côn Sơn nói:

– Đúng thế.

Tôi nói tiếp:

– Tàu Nam Ti Lũy chứa một ngàn rưỡi tô-nô, mỗi tô-nô một ngàn lít. Dem sức chứa một ngàn năm trăm ngàn lít chia với hai ngàn bốn trăm...

Tôi dùng bút chỉ làm vội một bài tính, và nói:

– Như thế không khí trong tàu đủ dùng cho 625 người trong 24 giờ.

– Sáu trăm hai mươi làm à? Nễ Lang lặp lại.

– Nhưng chắc chắn là kể cả hành khách thủy thủ và thuyền trưởng, chúng ta không quá số một phần mười đâu nhé.

Côn Sơn lẩm bẩm:

– Vẫn còn nhiều hơn ba người!

– Bạn Nễ Lang, bây giờ tôi chỉ khuyên ông nên chịu khó.

Côn Sơn tiếp lời:

– Còn hơn chịu khó nữa. Phải nhẫn nại!

Côn Sơn đã dùng rất đúng chữ ấy.

Anh ta nói tiếp:

– Dù sao Thuyền trưởng Nam Mô cũng không thể đi mãi về hướng Nam. Ông ta phải dừng lại vì gặp núi băng, rồi trở lại miền biển các xứ văn minh. Chừng ấy chúng ta sẽ tiếp tục chương trình của Nễ Lang vậy.

Nễ Lang không trả lời, chỉ lắc đầu, đưa tay xoa trán rồi đi ra.

Côn Sơn nói tiếp:

– Tôi xin có một nhận xét. Nễ Lang lúc nào cũng mơ ước đến những điều không thể có. Lúc nào anh ta cũng luyến tiếc dĩ vãng và những thứ gì bị cấm đoán. Ta cũng công nhận, anh ấy không có việc gì đáng làm ở đây. Không phải là một nhà bác học như thầy, anh ta đâu có hứng

thú trong việc nghiên cứu hay quan sát những kỳ quan của biển cả? Anh có thể hy sinh tất cả để được vẽ ngòi trong quán rượu của xứ mình.

Thật ra đời sống quá bình thản trên tàu làm cho Nễ Lang, con người đã quen tự do và hoạt động phải chán nản. Những điều làm anh ta thích thật hiếm có. Có lẽ một biến cố bất ngờ sẽ làm anh nhớ lại chuỗi ngày tươi sáng của đời thủy thủ xưa kia.

Đúng 11 giờ trưa, trên mặt biển, tàu Nam Tị Lũy đi vào giữa một bầy cá voi. Sự gặp gỡ này không có gì đáng ngạc nhiên vì tôi biết rằng giống cá voi bị săn đuổi khắp nơi đã về lẩn trốn tại miền cực Nam này rất nhiều.

Giống cá voi giữ một vai trò quan trọng trong sự hoạt động hàng hải, và

giúp nhiều cuộc khám phá về địa dư. Chính loại cá voi đã hấp dẫn và lôi kéo những dân Basques, dân Anh và dân Hòa Lan bất chấp mọi gian nguy, mạo hiểm vượt biển đi từ đầu này đến đầu nọ của quả đất.

Chúng tôi ngồi trên tàu nhìn mặt biển phẳng lặng. Tháng mười ở vùng này vẫn còn vẻ đẹp và sự ấm áp của mùa thu. Chính Nễ Lang đã trông thấy dạng cá voi từ chân trời phía Đông. Nhìn kỹ, chúng tôi thấy những cái lưng xám đen nổi lên lặn xuống trên mặt sóng cách tàu Nam Tị Lũy độ 5 hải lý.

Nễ Lang kêu lớn:

– Trời ơi, nếu tôi được ở trên một chiếc tàu đánh cá voi thì thú vị biết mấy! Đây là một con cá voi cỡ lớn! Kia nhìn luồng nước phụt iên cao, mạnh biết

đường nào! Tiếc quá, tại sao tôi cứ bị buộc chân trên mảnh sắt này mãi.

Tôi hỏi:

– Sao ông Nễ Lang? Ông đang nhớ lại thời kỳ hoạt động trước kia ư?

– Thưa ông, có lẽ nào một thủy thủ lành nghề đã vội quên nghề mình được. Làm sao tránh sự cảm xúc trước cảnh này?

– Ông đã đánh cá voi trên biển này lần nào chưa?

– Thưa chưa. Tôi có đánh ở miền Behring và Davis ở Bắc Băng Dương.

– Vậy thì ông chưa hiểu giống cá voi của Nam Băng Dương. Không bao giờ chúng nó vượt qua đường xích đạo.

Nễ Lang có vẻ hồ nghi, hỏi tôi:

– Giáo sư bảo sao?

– Tôi nói thật đấy.

– Tôi xin đưa một ví dụ. Cách đây hai năm rưỡi tôi đánh được gần Groeland một con cá voi có mang nơi hông chiếc lao của một tàu săn cá voi Behring. Xin hỏi, vì sao bị thương ở miền Tây Mỹ châu nó có thể về bờ biển phía Đông để bị giết chết? Chẳng lẽ nó qua mũi Horn, vòng mũi Hảo Vọng, vượt qua đường xích đạo sao?

Côn Sơn nói theo:

– Tôi cũng thắc mắc như Nễ Lang và đang chờ thầy giải thích.

Tôi nói:

– Giống cá voi chỉ sống quanh quần trong một địa phương, tùy theo loại, ít khi

đi xa. Nếu con cá đã từ eo biển Behring qua eo biển Davis là vì có một ngõ đi nối liền hai biển này qua phía Bắc châu Mỹ hay châu Á.

Nễ Lang nheo mắt hỏi tôi:

– Làm sao dám tin lời được?

Côn Sơn nói:

– Phải tin nơi thầy tôi chứ?

Nễ Lang nói tiếp:

– Vì chưa khi nào đi đánh cá ngà này nên tôi không rõ những loại cá voi nào sống ở đây.

– Tôi đã nói cho ông rõ rồi cơ mà.

Côn Sơn nói:

– Thêm một dịp nữa để làm quen với chúng nó.

Bồng Nễ Lang nói lớn với giọng run run vì thích thú:

– Xem kìa, kìa! Nó đến gần ta đấy! Coi bộ nó xem thường tôi quá lẽ vì nó biết tôi không thể làm gì nó được.

Anh ta dậm chân múa tay giả bộ phóng ra một chiếc lao tưởng tượng rồi hỏi thêm:

– Cá voi miền này có lớn bằng cá voi ở Bắc cực không nhỉ?

– Cũng gần như nhau, Nễ Lang ạ.

– Tôi đã từng thấy nhiều cá voi sơn, dài trên một trăm bộ. Người ta nói loại cá ở các đảo Aléoutiennes có con dài hơn một trăm rưỡi bộ phải không?

– Người ta nói hơi quá đáng. Vì đây là giống cá voi đặc biệt có vây trên lưng,

và cũng như cá nhà táng, thường nhỏ hơn loại cá voi thông thường.

– Kìa, nó đến gần, bên cạnh tàu Nam Tị Lũy.

Nễ Lang la lớn, mắt không rời con cá voi:

– Ô kìa không phải một con, mà hàng mười con, hai chục con, cả một đoàn cá voi! Nhưng mình có làm gì được! Tay chân mình bị trói buộc cả rồi.

– Ông Nễ Lang ạ, tại sao ông không xin phép thuyền trưởng để săn cá voi?

Vừa nghe chưa hết câu nói của Côn Sơn, Nễ Lang đã nhảy phóc qua cửa đi tìm Thuyền trưởng. Một chập sau cả hai đều bước ra sàn tàu.

Thuyền trưởng Nam Mộ ngắm đoàn

cá voi đang bơi cách con tàu độ một hải lý.

Ông ta bảo:

– Đây là giống cá voi của Nam Băng Dương. Bao nhiêu đây cũng đủ gây sự nghiệp cho một đoàn tàu đánh cá rồi.

Nễ Lang nói:

– Thưa thuyền trưởng, xin cho tôi được săn một bữa để khỏi quên nghề cũ.

– Tôi thấy không nên săn để bỏ phí, vì trên tàu đâu có cần mỡ cá voi...

– Nhưng lúc ở Hồng Hải, ông lại cho chúng tôi săn một con Dugong đấy!

– Lúc ấy cần thịt tươi cho thủy thủ. Bây giờ chỉ săn để mà giết hại. Tôi muốn tôn trọng đặc quyền của mọi người, nhưng tôi không đồng ý lối sát sinh

để tiêu khiển. Giết cá voi ở Nam Băng Dương cũng như ở các nơi khác, đồng bào ông đã có một hành động đáng tiếc. Chính họ đã tiêu diệt cả giống này ở vịnh Baffin. Chúng ta nên để chúng nó được yên thân kéo tội nghiệp. Chúng còn chống lại nhiều đối thủ lợi hại như cá nhà táng, cá đao, cá kiếm, v.v...

Không cần nói chúng ta cũng đoán được nét mặt của Nễ Lang sau bài luận lý này. Đưa những lý lẽ ấy với một thợ săn, cũng uống lời. Nễ Lang nhìn thuyền trưởng, không hiểu ông ta muốn nói gì! Dù sao, thuyền trưởng vẫn có lý: Lối đánh cá quá man rợ của các ngư phủ có thể khiến cho về sau, không còn cá voi ở các biển nữa.

Nễ Lang cho tay vào túi, huýt sáo và quay lưng đi. Trong lúc ấy thuyền trưởng Nam Mộ xem xét đoàn cá voi và bảo tôi:

– Tôi có thể nói, ngoài loài người ra, giống cá voi còn nhiều kẻ thù thiên nhiên nữa. Chúng sắp gặp một đối thủ ghê gớm trong khoảng gần đây. Giáo sư có thấy, độ tám hải lý phía đuôi gió, có nhiều điểm đen đang chuyển động hay không?

– Vâng, tôi có thấy.

– Đó là cá nhà táng, một giống dễ sợ, tôi đã gặp từng đoàn hai ba trăm con. Chính chúng mới là loại hung dữ và vô ích cần nên tận diệt.

Nghe câu ấy, Nễ Lang quay lại.

Tôi nói:

– Để giúp cho đoàn cá voi, tôi thiết tưởng nên ra tay bây giờ cũng chưa muộn...

– Không cần Giáo sư ạ. Tàu Nam Tị Lũy cũng đủ để giải tán đoàn cá nhà táng này. Trước tàu có một mũi lao rất nhọn tôi chắc cũng bằng chiếc lao của ông Nễ Lang.

– Giết chúng bằng mũi tàu à? Thật chưa từng nghe câu chuyện này bao giờ!

– Rồi ông sẽ xem. Chúng ta sẽ tổ chức một cuộc săn kỳ lạ chưa từng có. Không cần phải nhân đạo với loại cá nhà táng. Chúng nó chỉ có mỡ và răng.

Mỡ và răng! Người ta không diễn tả loại này bằng cách nào hơn. Chúng dài đến hai chục thước, với cái đầu to tướng chiếm gần một phần ba thân hình. Hơn cá voi, hàm trên chúng có nhiều răng nanh, cả thảy 21 chiếc răng to tướng dài trên hai tấc, nhọn hoắt, mỗi cái nặng hai cân. Chính trong cái đầu to tướng này, ở

phía trên, trong những lớp xương sụn, chứa từ ba đến bốn trăm kí lô dầu rất quý báu, gọi “mỡ cá voi”.

Đoàn cá quái gở này từ là tiến dần tới. Chúng đã thấy bầy cá voi đang chuẩn bị để tấn công. Người ta cũng đoán trước thắng thế của cá nhà táng, vì không những chúng sinh ra để cắn nhau, mà còn có đủ điều kiện chiến đấu hơn loài cá voi. Ngoài ra, chúng có thể ở lâu dưới nước không cần trồi lên để thở như cá voi, Cần phải tiếp cứu gấp cho bầy cá voi. Tàu Nam Tị Lũy tiến mạnh giữa hai dòng nước. Côn Sơn, Nễ Lang và tôi cùng ngồi trước tấm kính của phòng khách. Thuyền trưởng đến ngồi cạnh viên hoa tiêu để điều khiển con tàu như sử dụng một vũ khí chiến đấu. Túc thì các chong chóng xoay mạnh và tốc lực gia tăng rất mau.

Lúc tàu đến nơi thì cuộc chiến đấu giữa bầy cá voi và đoàn cá nhà táng đã bắt đầu khai diễn. Thuyền trưởng lái tàu xông thẳng đến rẽ hai đoàn cá nhà táng ra. Thấy có một con quái vật tham gia cuộc chiến đấu, ban đầu chúng chưa sợ nhưng sau tìm cách lẩn tránh.

Thật là một trận đánh khủng khiếp và kỳ lạ! Nễ Lang vỗ tay thích thú reo mừng. Tàu Nam Tị Lũy đã biến thành một chiếc lao khổng lồ do thuyền trưởng sử dụng.

Tàu phóng thẳng vào thân hình những con cá nhà táng, từ bên này sang bên kia cắt thành hai khúc. Những cái đuôi quật vào thân tàu tuy rất mạnh nhưng vẫn không nghĩa lý gì.

Hạ xong con này, nhắm qua con khác, khi tới khi lui, trở tả sang hữu

theo sự điều khiển khéo léo của tay lái, để đuổi theo mỗi. Lúc lặn xuống lúc trôi lên, với cái mũi nhọn, ghê gớm ấy tàu đã không bỏ lỡ một con mỗi nào. Có khi đâm ngang hông, có khi xéo một bên, có khi chẻ đôi cả thân hình cá nhà táng.

Thật là một cảnh tàn sát ghê hồn. Mặt bể chuyển động vang âm. Tiếng rền của máy tàu, tiếng rít của những ác thú đang hoảng sợ xen lẫn. Đuôi của chúng quật mạnh làm nổi sóng cả một vùng biển đang yên lặng.

Cuộc tàn sát kéo dài trên một giờ nhưng đoàn cá nhà táng vẫn chưa nao núng. Nhiều lúc, cả 10 đến 12 con hợp nhau tấn công, muốn giày xéo con tàu Nam Tị Lữ. Nhìn qua cửa kính, chúng tôi thấy rõ ràng những chiếc đầu khổng lồ lờm chờm những hàm răng nhọn, những cặp mắt trũng lên đầy sát khí. Nế

Lang không giữ được bình tĩnh, hò hét chửi bới lũ cá om sòm. Chúng tôi có cảm tưởng bầy cá bám chặt vào thân tàu như đoàn chó săn vật mỗi trong khu rừng. Nhưng tàu Nam Tị Lữ gia tăng tốc độ lướt tới vun vút, mang theo cả thân hình to tướng của lũ cá, vụt thẳng lên mặt nước, bất chấp khối thịt khổng lồ hay hàm răng của chúng đang bám chặt.

Dần dần đoàn cá nhà táng tẩu thoát, biển trở lại yên tĩnh, tàu nổi lên mặt nước, nắp mở rộng, chúng tôi kéo nhau ra tàu xem.

Mặt biển đầy xác cá chết. Chưa từng có một trận chiến nào dù ghê gớm đến đâu, có thể banh, xẻ, tủng xẻo, những khối thịt vĩ đại ấy một cách quá phũ phàng như vậy. Chúng tôi ở giữa những xác cá khổng lồ, lưng xanh, bụng trắng, sừng bấu và rách nát khắp chỗ. Nhiều

con cá nhà sáng sợ hãi, lẫn trốn tận chân trời xa. Sóng nhuộm đỏ cả máu hồng trên nhiều hải lý. Tàu Nam Tị Lũy đang lội trên một biển máu! Thuyền trưởng Nam Mộ cũng bước vội ra và gọi lớn:

– Sao, ông Nể Lang?

– Thưa Thuyền trưởng, sau khi lòng bông bột lắng xuống, cảnh tượng diễn ra đã làm cho tôi quá sức kinh khủng, rùng rợn. Tôi không phải một đồ tể mà chỉ là một thợ săn thôi. Vừa rồi quả là một cuộc sát sinh.

– Đây là một cuộc tàn sát những ác thú phá hại. Tàu Nam Tị Lũy đâu phải lưỡi dao của người đồ tể!

– Tôi thích chiếc lao của tôi hơn.

Thuyền trưởng trả lời và nhìn thẳng vào mặt Nể Lang:

– Ai có vũ khí nấy chứ?

Tôi ngại anh ta sẽ lỗ mãng vì nóng tính có thể gây một hậu quả tai hại. Nhưng cơn nóng giận của anh ta đã tan lúc thấy tàu Nam Tị Lũy đến kề bên một con cá voi lớn.

Con này bị cá nhà tảng cắn chết, trôi nghiêng trên mặt nước. Đây là một giống cá voi miền Nam Băng Dương, đầu đẹp, đen sì. Bên chiếc vây bị thương nặng, có dính theo một con cá voi nhỏ mà nó không thể cứu thoát được trong cuộc tàn sát vừa qua. Mồm cá há rộng, nước chảy rỉ ra qua hàm răng, tiếng kêu như sóng vỗ.

Thuyền trưởng lái tàu lại gần xác cá voi.

Hai thủy thủ leo lên hông và nhìn thấy vú cá cảng đầy sữa.

Thuyền trưởng đưa tôi một tách sữa còn nóng hổi. Tôi tỏ ý ngại ngần không uống, nhưng ông ta quả quyết là sữa cá voi rất ngon không thua gì sữa bò. Tôi nếm thử và cũng nhận là đúng.

Sữa này làm được kem và bơ để đổi bữa cũng thú vị. Từ ngày ấy trở đi, Nể Lang luôn luôn có thái độ hần học cùng thuyền trưởng đến nỗi tôi phải luôn luôn lưu tâm theo dõi để ngăn ngừa.

CHƯƠNG 37

NÚI BĂNG

Tàu Nam Tị Lữ tiếp tục chạy về hướng Nam với tốc độ kinh khủng. Thuyền trưởng Nam Mộ muốn đi luôn đến Nam cực chẳng? Tôi không tin thế, vì từ xưa đến nay biết bao nhiêu người đã thám hiểm vùng này, nhưng thảy đều thất bại.

Vào lúc này thời tiết còn sớm. Vì tính theo ngày 13 tháng ba ở Nam cực tương đương vào tiết đông phân.

Ngày 14 tháng ba, trên 55 độ vĩ tuyến, tôi bắt đầu gặp những tảng băng, dưới ánh trăng đục mờ trôi tản mát, sóng vỗ chập chờn. Mỗi tảng đá cao từ 20 đến 25 bộ. Nề Lang thường đánh cá ở miền băng dương nên đã quen với băng rồi. Nhưng tôi và Côn Sơn vì mới thấy lần đầu, nên trông lạ lắm. Cả một dãy trắng sáng chói hiện ra tận chân trời phía Nam. Các nhà đánh cá nước Anh thường gọi là “ice blink”. Dù mây dày đến mấy cũng không che khuất nổi.

Dần dần hiện thêm những tảng đá to tướng, màu sắc thay đổi theo sương mù. Có nhiều tảng ẩn gân xanh như thanh phàn. Có tảng trong suốt như tứ thạch, ánh sáng có thể xuyên qua và dội thành muôn ngàn ánh lấp lánh trên các cạnh góc. Nhiều tảng mới trông như đá, có thể dùng xây đủ đô thị bằng cẩm thạch.

Càng về Nam, các tảng băng càng nhiều. Hàng ngàn giống chim miền Nam cực xây tổ ở đây và kêu hót thật ồn ào, nhức tai.

Trong lúc tàu len lỏi giữa rừng băng này, thuyền trưởng Nam Mộ thường đứng trên sàn tàu và nhìn khắp nơi rất chăm chỉ.

Có lúc ông ta tỏ vẻ băn khoăn, trước những vùng mà loài người chưa ai vượt qua nổi. Ông cứ lặng thinh đứng thờ người, và chỉ cử động lúc cần phải điều khiển tàu.

Ông ta lái tàu hết sức khéo léo, tránh tất cả sự đụng chạm với những tảng băng dài dòng mấy hải lý, cao từ 70 đến 80 thước. Có lúc cả chân trời như bị che khuất hẳn. Đến 60 độ vĩ tuyến, các đường đi gần như bị bít tắt.

Nhưng cuối cùng, thuyền trưởng vẫn tìm ra lối đi, mặc dù ông biết trước đường này sẽ khép lại ngay khi tàu vượt qua. Nhờ tài khéo léo đó mà tàu Nam Tị Lữ đã vượt tất cả các tảng băng lớn, nhỏ, cao thấp, ngắn dài đủ cỡ, đủ hình, đến nổi Côn Sơn phải buột miệng trầm trồ khen ngợi mãi. Khi trời đã khá lạnh, hàn thử biểu chỉ 2, 3 độ dưới số không ở ngoài trời. Nhờ mặc nhiều đồ ấm bằng da hải cẩu và có điện sưởi ấm trong tàu, nên chúng tôi không thấy lạnh. Nếu cần, tàu sẽ lặn sâu dưới ít thước nước để có một khi hậu dễ chịu hơn.

Nếu đến sớm hơn, chúng tôi sẽ hưởng tại đây một ngày dài vô tận. Nhưng ở đây trong vài hôm nữa chúng tôi sẽ bị sống trong màn đen tối, suốt sáu tháng trường trên miền Nam cực.

Ngày 15 tháng ba, chúng tôi vượt qua vĩ tuyến cách đảo New Setland và Orkney.

Ngày 16 tháng ba, lúc 8 giờ sáng, tàu Nam Tị Lũy theo 55 độ kinh tuyến vượt ngang qua vòng tròn bao quanh Nam cực. Các tảng đá đã vây bốn phía, che khuất chân trời. Nhưng Thuyền trưởng Nam Mộ vẫn tìm ra đường và vượt xa lần mãi.

Tôi lẩm bẩm:

– Không biết rồi sẽ đi đến đâu đây?

Côn Sơn trả lời:

– Thì đi đến trước mặt chứ còn đi đâu nữa. Lúc nào hết đường, ông sẽ dừng lại chứ gì.

– Tôi chưa chắc thế.

Thành thật mà nói, tôi thấy cuộc mạo hiểm này đầy thú vị. Cảnh đẹp của miền băng tuyết mới lạ gây nên nhiều cảm xúc khó tả. Các tảng đá nổi có nhiều hình dáng rất đẹp đẽ.

Nơi đây giống hình một đô thị phương Đông. Chỗ này vô số tháp và đình chùa. Chỗ kia hình như một thành phố đổ nát vì động đất. Cảnh tượng luôn luôn biến đổi dưới ánh thái dương và che khuất sau những làn sương mù và gió tuyết.

Bỗng chốc tứ bề có tiếng động âm âm, bao nhiêu núi băng sập đổ hình như đang thay đổi một cuộc dàn cảnh.

Khi tàu đến gần các núi băng đang vỡ đổ, tôi nghe tiếng động vang âm khắp mặt biển một cách khủng khiếp, làm xáo trộn đến tận đáy nước sâu. Con tàu bị

chao động như một chiếc thuyền giữa cơn giông tố. Chúng tôi có cảm tưởng sẽ bị vùng đá ấy nhốt kín lại, nhưng nhờ tài của thuyền trưởng, tìm được ngõ ra ngay.

Không bao giờ ông ta lầm đường nhờ khéo nhận xét các làn nước xanh mờ mờ đang lẫn lộn giữa các núi băng. Tôi đoán chắc ông ta đã từng đưa tàu Nam Tị Lũy đến miền Nam Băng Dương này nhiều lần rồi.

Tuy nhiên, trong ngày 15 tháng ba, băng giá đã đóng kín tất các lối đi. Bây giờ không phải là núi băng mà cả một vùng bao la đông đặc vì khí lạnh, và cứng như xi măng.

Nhưng, thuyền trưởng Nam Mô không chịu thua, vẫn đưa tàu Nam Tị Lũy xông mạnh vào mảnh băng rẽ được một

lối đi bằng cách rạch đôi vách nước đá với những tiếng bể ầm ầm kinh khủng.

Những mảnh nước đá bị vỡ, bắn lên cao và rơi lả tả khắp nơi. Chỉ một cái hút mạnh, tàu đã rạch ra một con lạch. Có khi trốn đi mau đến nỗi leo lên mặt đá rồi chìm xuống vì quá nặng, hoặc lặn xuống rồi vượt tới, vừa đi vừa lắc mạnh để rọc một đường rộng rãi.

Trong những ngày đó, mưa đá nặng hạt sương mù che kín, đến nỗi hai đầu tàu không trông thấy nhau. Gió mạnh cuốn quanh, khắp nơi. Tuyết đọng thành từng tảng cứng phải dùng xẻng để phá ra. Đến 5 độ dưới số không xung quanh thân tàu nước đã đông thành đá.

Trong lúc này, phong vũ biểu chỉ rất thấp, có lúc 73cm 5. Địa bàn không bảo đảm được phương hướng. Vì đã đến

đầu địa điểm từ trường Nam cực, kim địa bàn thường chỉ phương hướng trái ngược, lộn xộn.

Đến ngày 18 tháng ba, sau gần 20 lần cố thoát vô hiệu quả, tàu Nam Tị Lũy đã bị hoàn toàn giam hãm. Bấy giờ không còn là tảng nước đá, hay băng tuyết, mà cả một dãy núi đã dính liền với nhau, bao bọc khắp nơi.

Nễ Lang bảo tôi:

– Đây là núi băng!

Tôi đã hiểu, dù với Nễ Lang hay bao nhiêu người đã đi trước chúng tôi, đều biết đây là chướng ngại vật không thể nào vượt qua nổi nữa.

Mặt trời đứng bóng, thuyền trưởng tìm ra vị trí gần như chắc chắn là 51 độ 30' kinh tuyến và 67 độ 39' vĩ tuyến.

Đây đã là một miền quá sâu vào Nam cực.

Trước mắt tôi không còn gì có vẻ là mặt biển có nước nữa. Dưới mũi tàu, một đồng bằng mênh mông.

Quá 2 giờ chiều, đá non đã đông dần trên hông tàu rất mau lẹ. Tôi nhận thấy hành động của thuyền trưởng thật bất cần. Ông ta đang đứng trên sàn tàu quan sát tình thế và bảo tôi:

– Giáo sư nghĩ sao?

– Tôi nghĩ là chúng ta đã bị giam hãm rồi!

– Giam hãm à! Như thế nghĩa là gì?

– Nghĩa là chúng ta không thể tới, lui hay sang hai bên. Đó là danh từ giam hãm thường dùng ở các lục địa có người ở.

– Như vậy, Giáo sư cho là con tàu không thể nào thoát ra được sao?

– Thưa Thuyền trưởng, khó lắm. Biết chừng nào nước đá mới tan ra?

Thuyền trưởng bảo tôi bằng một giọng hài hước:

– Lúc nào ông cũng chỉ thấy toàn trở ngại và khó khăn. Tôi xin quả quyết là tàu Nam Tị Lũy sẽ thoát ra và đi xa nữa.

Tôi nhìn Thuyền trưởng và hỏi:

– Đi xa thêm vào phía Nam ư?

– Vâng, sẽ đến tận Nam cực.

Tôi lặp lại, không tin:

– Nam cực à?

– Vâng, đến trung tâm Nam cực, nơi tập trung tất cả các đường kinh tuyến

của trái đất. Tôi có thể dùng tàu Nam Tị Lũy để thực hiện tất cả điều tôi muốn.

Tôi có ý muốn hỏi thuyền trưởng đã từng đến nơi đây, nơi mà từ xưa chưa một người nào đặt chân đến, thì ông ta trả lời:

– Không đâu, đến nay chúng ta mới cùng nhau đến đây lần đầu. Nơi mà nhân loại thất bại, tôi sẽ thành công. Tôi chưa hề đưa tàu Nam Tị Lũy đến Nam Băng Dương; nhưng lần này nó sẽ đi xa hơn nữa.

– Tôi cố gắng tin lời thuyền trưởng. Những thôi, chúng ta tiến lên đi! Không có gì ngăn cản ta được. Phá vỡ núi băng này đi, nếu không được cứ chắp cánh cho tàu Nam Tị Lũy bay lên trên mà qua!

Thuyền trưởng điềm nhiên trả lời:

– Không lên trên mà phải xuống dưới thôi!

– Xuống dưới à?

Tôi đã hiểu và đoán phân nửa dự tính của thuyền trưởng. Với khả năng vô tận của tàu Nam Tị Lũy, ông có thể làm những việc phi thường.

Thuyền trưởng mỉm cười, bảo tôi:

– Bây giờ xin ông nghe tôi nhé! Chúng ta đã có cách, không phải để thử thách mà thành công. Tàu Nam Tị Lũy có thể làm tất cả những gì mà các tàu thường không làm nổi. Nếu có lục địa chắn ngang đường thì nó phải đứng lại. Trái lại nếu là biển, thì nó sẽ tiến tới Nam cực.

Dựa theo những lý giải của Thuyền trưởng, tôi nói tiếp:

– Trong lúc mặt biển đóng thành băng thì phía dưới nước vẫn lỏng. Nếu tôi không lầm thì phần chìm sâu của núi băng hơn phần nổi đến bốn lần.

– Thưa Giáo sư, gần đúng như thế. Núi băng nổi lên trên một đỉnh thì ở dưới có ba chân. Khi núi này không cao quá một trăm thước, thì phần dưới chìm sâu ba trăm thước. Đối với tàu Nam Tị Lũy ba trăm thước có nghĩa lý gì đâu?

– Thật không nghĩa lý gì hết, đúng thế.

– Tàu có thể lặn sâu nhiều hơn nữa để tìm một nhiệt độ như nước biển bình thường, cao hơn mức lạnh trên mặt hàng ba bốn mươi độ.

Tôi vui vẻ tán thành:

– Thật đúng! Rất đúng!

Thuyền trưởng nói tiếp:

– Điều khó khăn là phải lặn dưới nước nhiều ngày không thay được không khí.

– Chỉ có thể mà ta ngại sao? Tàu Nam Tị Lũy có nhiều phòng chứa, ta cần bơm đầy đủ dự trữ đủ số dưỡng khí mà dùng lâu ngày cũng được chứ?

Thuyền trưởng mỉm cười:

– Giáo sư tưởng tượng cũng khá đấy; nhưng để ông khỏi bảo tôi quá liều lĩnh nên tôi xin cho biết trước tất cả những điều cần chất vấn.

– Thuyền trưởng còn ngại gì nữa chẳng?

– Một điều mà thôi. Rất có thể Nam cực là biển, nhưng biển hoàn toàn đóng thành băng thì làm sao nổi được?

– Thuyền trưởng đã quên tàu Nam Tị Lũy có một mũi nhọn vô cùng ư? Nếu cần chúng ta cho tàu phóng mạnh theo một đường xéo để mở đường trong tảng băng chứ sao?

– Bây giờ, Giáo sư đã có nhiều ý kiến hay.

Phấn khởi thêm, tôi nói tiếp:

– Hơn nữa, tại sao chúng ta không gặp biển ở Nam cực cũng như ở Bắc cực? Ở hai miền Nam bắc cực, không thể lẫn lộn được đất hay nước. Đến ngày nay người ta còn chưa biết đó là một lục địa hay là một đại dương đầy băng giá.

– Tôi cũng nghĩ như giáo sư. Một điều tôi nhận định là sau khi đưa ra nhiều trở ngại để chống lại dự tính của tôi, bây giờ giáo sư đã thắng tôi rồi.

Thuyền trưởng đã nói đúng. Chính tôi đã táo bạo và thắng lý ông ta. Chính tôi đã thúc đẩy ông ta đến Nam cực! Tôi đã vượt qua ông chẳng?... Không thể được, thật là chuyện điên rồ! Chính thuyền trưởng hiểu biết hơn tôi về điều hơn lẽ thiệt và đã đưa tôi đến đây để cho tôi ước mơ những điều không thể có.

Không để mất thì giờ, thuyền trưởng ra dấu và người phụ tá đến. Hai người dùng ngôn ngữ riêng không hiểu được, và không biết người ấy đã được dặn trước, hay chính ông ấy cùng cho là việc làm có thể thực hiện được nên không lộ vẻ ngạc nhiên cả.

Nhưng sự bình thản của ông ấy vẫn chưa bằng Côn Sơn. Lúc được tôi báo tin sẽ đến Nam cực, anh ta chỉ trả lời một câu: “nếu thầy muốn”. Còn Nế. Lang thì nhún vai bảo tôi:

– Ông đã thấy chưa? Xin ông và thuyền trưởng nên nghĩ thương tôi với.

– Nhưng chúng ta đi Nam cực chứ có sao đâu?

– Vâng, có thể được, nhưng đi mà không trở về!

Nế Lang bỏ vào buồng riêng sau khi nói:

– Để khỏi thành kẻ xấu số.

Tuy nhiên mọi sự chuẩn bị cho cuộc phiêu lưu táo bạo đã bắt đầu. Máy đã bơm hơi vào các phòng dự trữ với một sức ép cao độ. Đến 4 giờ các tấm cửa sẽ đóng kín.

Tôi đưa mắt nhìn khắp các núi băng sắp vượt qua. Trời sáng thanh bạch, lạnh quá 12 độ dưới số không.

Nhờ không có gió, nên khí hậu không đến nỗi khó chịu lắm.

Gần mười người thủy thủ dùng cuốc, xẻng đập những lớp băng đóng trên thân tàu. Công việc làm cũng lẹ vì lớp băng còn mỏng. Mọi người đều vào bên trong, các phòng được bơm nước vào và tàu Nam Tị Lũy lặn dần xuống sâu.

Tôi ở phòng khách với Côn Sơn. Chúng tôi nhìn làn nước Nam Băng Dương qua các khung cửa kính. Hàn thử biểu tăng dần trong lúc máy áp kế cử động.

Sâu đến 300 thước như thuyền trưởng đã nói trước, chúng tôi đã ở phía dưới chân núi băng. Nhưng tàu Nam Tị Lũy vẫn lặn sâu mãi đến 800 thước. Nhiệt độ trên mặt biển 12 độ dưới số không nay chỉ còn 11 độ dưới số không. Nhờ

các máy sưởi đặc biệt, nhiệt độ trong tàu Nam Tị Lũy đã lên cao hơn nhiều. Tất cả mọi công cuộc sắp đặt đều thực hiện rất đúng đắn và chu đáo.

Côn Sơn bảo tôi:

– Đã vượt qua được rồi! Chắc ông hài lòng lắm.

– Vâng.

Tàu Nam Tị Lũy chạy về hướng Nam cực trên 52 độ kinh tuyến. Còn 22 độ vĩ tuyến phải vượt qua nghĩa là gần năm trăm hải lý nữa. Tốc độ trung bình là 26 hải lý, nghĩa là bằng tốc độ của một con tàu suốt. Cứ như thế này thì chỉ còn 40 giờ sẽ đến Nam cực.

Suốt một phần đêm, tôi và Côn Sơn nhìn qua khung kính của phòng khách, ngắm cảnh biển dưới ánh điện qua đèn

roi. Không một giống cá nào chịu ở nơi đây, một nơi để lưu thông giữa Nam Băng Dương và các biển khác. Cuộc hành trình quá mau lẹ. Người ta chỉ nghe tiếng con tàu rít lên vì sức lướt quá mạnh với nước và băng,

Lối hai giờ sáng, tôi nằm nghỉ chút ít. Côn Sơn cũng bắt chước theo. Tôi không hề gặp thuyền trưởng Nam Mộ. Có lẽ ông ta ở trong phòng hoa tiêu.

Sáng ngày 19 tháng ba, hồi 5 giờ, tôi trở lại phòng khách. Đồng hồ điện báo hiệu tàu giảm bớt tốc lực và tháo bớt nước để nổi dần lên gần mặt trên. Tôi hỏi hộp không biết có nổi lên được nơi nước trống chẳng? Một tiếng chạm mạnh báo hiệu con tàu đụng phải phía dưới của núi băng, có lẽ núi ấy cao lắm so theo tiếng động. Thật vậy chúng tôi bị “chạm

nóc” lối ba ngàn bộ bề sâu. Như thế là bốn ngàn bộ băng đá ở trên đầu chúng tôi, kể cả một ngàn bộ nổi trên cao. Núi băng này cao nhất so với bao nhiêu núi băng đã gặp và đã được ghi chép. Thật là một điều đáng lo lắng! Suốt ngày nay, tàu Nam Tị Lũy tiếp tục thu lại nhiều lần, nhưng vẫn bị chạm phải khối băng trên nóc. Có lúc gặp lối 900 thước, nghĩa là ở dưới một bề dài 1200 thước, kể cả 300 thước đã nổi lên cao, băng hai lần hơn núi băng khi tàu bắt đầu lặn xuống sâu. Tôi ghi chép tỉ mỉ và đoán rõ mức cao thấp của dãy núi băng trên mặt biển.

Cho đến chiều không có gì thay đổi mới. Lúc nào cũng gặp băng từ 400 đến 500 thước sâu.

Tuy có giảm bớt dần, nhưng bề dài của lớp băng giữa tàu và mặt biển vẫn

còn quá lớn!

Lúc này đã tám giờ sáng, nghĩa là hai mươi bốn giờ qua, vẫn chưa đổi được không khí trong tàu như thường lệ. Nhưng chúng tôi chưa thấy khó chịu, mặc dù thuyền trưởng chưa dùng số hơi dự trữ.

Đêm nay tôi ngủ không yên giấc. Hy vọng và lo ngại luôn luôn đến ám ảnh tôi. Tàu Nam Tị Lũy vẫn tiếp tục tìm lối ra. Lúc ba giờ sáng tôi nhận thấy bề dày núi băng chỉ còn ở khoảng sáu năm mươi thước thôi. Nghĩa là chỉ còn là một lớp băng dày. Tôi không rời máy áp kế. Tàu nổi lên dần dần theo đường nghiêng nghiêng, mặt băng chói lọi dưới ánh sáng của điện lực.

Lớp băng cứ mỗi hải lý mỗi mỏng dần. Cuối cùng vào khoảng sáu giờ sáng,

ngày 19 tháng ba đáng ghi nhớ, cánh cửa phòng khách được mở, và thuyền trưởng ra hiệu cho biết:

– Đã đến mặt biển rồi!

CHƯƠNG 38

NAM CỰC

Tôi lật đật chạy lên sàn tàu. Vâng, đã đến mặt biển!

Rải rác chỉ còn một vài tảng nước đá lưu động, nổi trên mặt biển xa. Trên không chim chóc đầy đây và dưới nước cá lội vô số. Màu nước đổi thay tùy chỗ cạn hay sâu, từ màu xanh đậm qua màu xanh lá cây. Hàn thử biểu ghi ba độ dưới số không. Đây là một mùa xuân tươi

sáng. Đàng xa dây băng sơn chồng chất và kéo dài khuất dạng tận chân trời phía bắc.

Tôi hỏi hộp hỏi Thuyền trưởng:

– Chúng ta đã đến Nam cực chưa?

– Tôi chưa rõ. Đến trưa sẽ tìm và định vị trí.

Nhìn trời xám xịt, tôi hỏi thêm:

– Nhưng mặt trời có thể chìm trong lớp sa mù quá dày này không?

– Chút ít ánh nắng cũng đủ rồi.

Cách tàu độ mười hải lý về phía bắc có một hòn đảo nhỏ cao độ một trăm thước. Chúng tôi cẩn thận tiến dần đến, vì mặt biển có rất nhiều đá ngầm.

Chúng tôi đến đảo một giờ sau. Và

hai giờ nữa, chúng tôi đi vòng quanh đảo độ bốn, năm hải lý. Một cái lạch nhỏ chia cách hòn đảo và một vùng đất bằng menh mông. Có lẽ là một lục địa, nhưng không biết ranh giới đến đâu.

Dãy đất này đã xác nhận giả thuyết của ông Manry, một người Mỹ đã cho biết giữa Nam cực và vĩ tuyến sáu mươi, mặt biển chứa đầy tảng băng nổi khổng lồ, không bao giờ có ở miền bắc Đại Tây Dương.

Vì vậy, ông ta đã kết luận rằng ở vòng đai Nam Băng Dương có nhiều đất menh mông, vì lẽ các tảng băng không thể có ở đất liền mà chỉ ở ven bờ biển mà thôi. Theo sự tính toán của ông ta thì khối nước đá xung quanh Nam cực họp thành một cái chóp rất lớn rộng trên bốn ngàn cây số.

Tuy nhiên để tránh sự va chạm, tàu Nam Tị Lũy đậu cách ba đường neo xa mỏm ghềnh có những tảng đá lớn chập chồng.

Ca nô được hạ thủy. Tôi cùng Côn Sơn theo thuyền trưởng và hai thủy thủ có mang đầy đủ dụng cụ lên thuyền. Lúc bấy giờ đã mười giờ sáng. Nễ Lang không có mặt ở đây, hình như anh ta chưa tin là đã tới Nam cực.

Chỉ mấy mái chèo, ca nô đã đến bờ cát. Côn Sơn muốn bước lên nhưng tôi cản lại và quay nói với thuyền trưởng Nam Mộ:

– Thưa thuyền trưởng, xin thuyền trưởng nhận vinh dự đặt chân đầu tiên trên dãy đất này.

Thuyền trưởng trả lời:

– Sở dĩ tôi không ngần ngại đi sâu vào miền này của Nam cực là vì từ xưa đến nay chưa một người nào đã lưu dấu chân nơi đây.

Nói xong ông ta nhảy nhẹ nhàng trên cát. Có lẽ tim ông cũng đập mạnh vì cảm xúc. Ông ta leo lên trên một mỏm đá cao, đứng thẳng người, khoanh tay trước ngực, đưa mắt sáng ngời lặng thinh nhìn bốn phía, hình như để hãnh diện vì đã chiếm cứ được miền Nam cực.

Sau năm phút nhìn ngấm say sưa, ông ta quay lại bảo chúng tôi:

– Xin mời các ông lên, còn chờ gì nữa?

Tôi và Côn Sơn bước lên bờ, để hai người thủy thủ ở lại ca nô.

Trên một khoảng đất rộng có màu

đỏ như bột gạch, nhiều phún thạch, đã nổi rải rác khắp cả, chứng tỏ nơi đây là vùng núi lửa xưa kia. Đôi nơi có mùi lưu hoàng thoảng qua, hiện tượng núi lửa vẫn còn hoạt động. Leo lên cao nhìn xa hơn vẫn không thấy một hòn núi lửa nào.

Theo James Ross thì ở vùng Nam Băng Dương vào khoảng 167 kinh độ và 77,32 vĩ độ còn các núi lửa Erébus và Terror vẫn còn phun lửa.

Cây cỏ rất hiếm. Bờ biển rải rác nhiều lớp sò ốc, đủ hình, dài, ngắn, trái tim, tròn và không biết cơ man nào là hải thảo, và các loại sinh thực vật.

Nhưng nhộn nhịp nhất là ở không trung. Nơi đây hàng ngàn loại chim, đủ các thứ, đang bay lượn kêu hót vang cả một vùng. Có thứ không biết sợ hãi, chạy

theo bên chân chúng tôi. Đó là giống đoản đục (Pingouin: chim cánh cụt) rất lạnh lẽo nhẹ nhàng ở dưới nước. Nhưng chậm chạp nặng nề lúc ở trên cạn.

Chúng kêu rống và ở tập hợp thành đoàn rất đông đúc, ồn ào.

Trên trời, thêm nhiều giống kền kền biển, cánh to và mạnh thường rình bắt các con hải cầu và vịt nước.

Đi gần nửa hải lý, trên mặt đất la liệt những ổ chim vịt (manchots) hình như những cái chậu nhỏ, bên trong lô nhô nhiều chim con. Sau này thuyền trưởng cho bắn hàng mấy trăm con, vì thịt giống ấy rất ngon. Loại chim này kêu như lửa rống, lớn bằng con ngỗng, trên lưng đen, bụng trắng viền vàng da cam, có thể ném đá cũng chết vì không bao giờ chúng tẩu thoát.

Đến 11 giờ mặt trời vẫn chưa qua khỏi màn sương còn dày đặc. Thật là điều đáng ngại, vì nếu không có mặt trời không thể nào định được vị trí để tìm biết được đã đến Nam cực hay chưa.

Khi tôi tìm thuyền trưởng thì thấy ông ta đang chống tay vào một tảng đá, yên lặng, chăm chú nhìn mặt trời, lộ vẻ bức bối nóng nảy. Con người phi thường đã làm chúa tể Đại dương nhưng chắc không thể điều khiển được mặt trời?

Trưa đến, mặt trời vẫn không lộ dạng. Người không thể đoán được mặt trời lên đến đâu sau tấm màn sương dày đặc ấy, một chập sau sương mù đã biến thành tuyết.

Thuyền trưởng bảo:

– Thôi để ngày mai vậy.

Chúng tôi trở về tàu Nam Tị Lữ giữa lúc những cơn gió lốc thổi khắp nơi.

Khi chúng tôi lên bờ, tàu có thả lưới và bắt được một số cá, toàn là những loại đặc biệt sống tại miền băng giá này.

Trận bão tuyết kéo dài qua ngày hôm sau. Không ai có thể ở trên sàn tàu được. Nơi phòng khách tôi ghi chép lại những sự việc xảy ra trong cuộc du ngoạn ở miền lục địa Nam cực. Tai tôi còn văng vảng tiếng kêu của những con chim trong cảnh tượng quá hỗn độn vừa qua.

Tàu Nam Tị Lữ tiến thêm mười dặm về phía Nam trong quang cảnh lờ mờ. Mặt trước hình như đã xuống sát chân trời.

Rạng ngày 10 tháng ba, tuyết thôi rơi, khí hậu trở lại lạnh hơn. Hàn thử

biểu chỉ hai độ dưới số không. Sương mù đã giảm bớt, tôi hy vọng hôm nay có thể thấy được mặt trời để tìm vị trí. Thuyền trưởng chưa đến. Tôi và Côn Sơn đã lên ca nô xuống đất. Chất đất vẫn là vùng núi lửa.

Đâu đâu cũng có phún thạch, đá nổi... tôi có gặp những miệng núi lửa đã phun các thứ này ra.

Xa gần đâu đâu cũng có bóng chim đem lại cảnh náo nhiệt cho miền Nam cực hoang vu này.

Chúng đậu lẫn lộn với các loại thú có vú đang nhìn chúng tôi với cặp mắt hiền từ. Đó là những con hải cẩu: có con đang nằm dài trên đất, có con dựa trên những tảng băng trôi dạt dờ, nhiều con đang lặn hụp dưới nước. Chúng không biết sợ lúc chúng tôi đến. Tôi ước lượng

có đủ số để cung cấp thịt cho hàng trăm chiếc tàu.

Đã 8 giờ sáng. Chỉ còn hy vọng chờ mặt trời được 4 giờ nữa thôi,

Tôi bước đến một cái vịnh giữa những mỏm đá rỗng trên bờ biển.

Xung quanh, thẳng tắp tận chân trời, trên mỗi tảng băng đều có đầy cả thú có vú miền biển, phần nhiều là giống hải cẩu.

Chúng ở từng nhóm đực, cái riêng biệt. Con đầu đàn chăm sóc cả gia đình, con cái cho con bú: nhiều con bé đã có đủ sức khỏe đang tập đi lững chững. Lúc cần đi lại, chúng búng mình nhảy tới, và dùng cặp vị trước chống đỡ một cách rất vững vẻ như một cánh tay ngăn. Lúc ở dưới nước, giống này lợi rất tài. Lưng nó

mềm mại, hông nhỏ lông dài và ngắn, chân có màng mỏng như chân vịt lúc ở trên bờ, chúng nó nằm dài cử chỉ rất dễ thương.

Tôi chỉ cho Côn Sơn thấy loại cá có vú khôn ngoan này. Loại này sọ rất lớn. Trừ giống người ra chưa có con thú nào hơn nó được về điểm này.

Chúng nó rất dễ dạy và dễ nuôi. Nếu khéo luyện, chúng có thể trở thành loại chó săn cá rất tốt.

Phần nhiều hải cẩu nằm ngủ trên bãi cát hay ở các mỏm đá. Ngoài những con hải cẩu thông thường không có vành tai ngoài, có những loại đặc biệt tai lồi và nhiều thứ có đầu như đầu chó, dài 3 thước, lông trắng, mỗi hàm có mười cái răng, 4 răng cửa và hai răng nanh dài,

chĩa từ trên xuống dưới như hình hoa lái.

Ngoài ra có giống voi biển là một giống hải cẩu có vòi ngắn, lớn đến mười thước bề dài. Lúc chúng tôi đến gần nó vẫn nằm không nhúc nhích.

Côn Sơn hỏi:

– Giống này có nguy hiểm không?

Tôi trả lời:

– Không, nếu người ta không phá phách nó thì nó rất hiền. Lúc nó bênh con thì hung dữ vô cùng, có khi nó phá tan cả chiếc thuyền đánh cá.

Côn Sơn nói tiếp:

– Chúng làm như thế là phải.

– Tôi cũng không cho là sai.

Cách đó hai dậm chúng tôi dừng lại trước một vực đá thẳng đứng trên một cái vịnh xoay về hướng Nam.

Nơi đó vang lên những tiếng gầm thét rùng rợn như một đoàn thú thuộc loại nhai lại.

Côn Sơn nói:

– Có lẽ một bầy bò rừng chăng?

Tôi cãi lại:

– Không phải, đó là tiếng của một bầy hải mã.

– Chúng cắn nhau phải không?

– Chúng đang đùa giỡn đấy.

– Lại gần xem thử thế nào?

– Côn Sơn nên đến xem cho biết.

Chúng tôi bước qua những tảng đá đen, mặt băng trơn chúi rất dễ trượt.

Tôi bị trượt té, Côn Sơn vững hơn, chạy tới đỡ dậy và nói:

– Thầy cần bước chân rộng ra mới giữ được thăng bằng.

Lúc đến mỏm đá ngoài đầu ghềnh, tôi nhìn thấy một cánh đồng mênh mông đầy hải mã, đang nô đùa, học, trũng giỡn với nhau.

Giống hải mã chân gần giống như hải cẩu nhưng mõm không có răng cửa ở hàm dưới. Răng nanh ở hàm trên thì rất nhọn và dài đến tám tấc và vòng chân răng đo gần ba mươi ba phân. Răng này cấu tạo bởi một loại ngà đặc, không rạn nứt, cứng hơn ngà voi, màu vàng, và rất hiếm có. Vì vậy mà thợ săn rất ham tìm

hải mã. Hàng năm, họ giết trên bốn ngàn con, bắt kể cái, đực, lớn bé.

Tôi có thể đến gần để xem kỹ vì chúng nó không hoảng sợ. Da dày và nhám màu đỏ hung, lông ngắn và sậm, có con dài trên bốn thước. Hiền và dạn hơn giống ở miền Bắc, chúng nó không có ý tự vệ.

Xem xong, tôi muốn trở lại thuyền, nhưng vào khoảng 11 giờ Thuyền trưởng Nam Mộ thấy có điều kiện để xét hướng, và định vị trí, nên cũng muốn ở lại xem. Tuy nhiên tôi vẫn ngại mặt trời chưa ló ra trong hôm nay, vì bị mây dày còn che phủ kín cả. Hình như mặt trời cũng ganh ghét không muốn giúp cho chúng tôi biết đây là nơi nào của quả đất.

Bây giờ muốn trở về tàu, chúng tôi phải đi theo một ngõ hẻm chật hẹp trên

đầu ghềnh. Đúng 11 giờ rưỡi thì về tới ca-nô. Tôi trông thấy thuyền trưởng đứng trên một tảng đá huyền vũ nham, các dụng cụ để bên cạnh, mắt chăm chăm nhìn về phía chân trời phía Bắc.

Tôi bước đến bên cạnh, và lặng yên. Trưa đã đến, mà mặt trời vẫn không thấy. Công việc phải hoãn lại. Nếu ngày mai vẫn như thế này nữa, chắc không thể nào định được vị trí hiện tại.

Chúng tôi đang ở vào ngày 20 tháng ba. Ngày mai, 21 rồi, qua ngày đông phân, mặt trời sẽ lặn mãi trong sáu tháng ròng để vạn vật bị chìm đắm trong đêm dài của miền Nam cực! Đối với miền Nam cực, ngày mai là chí điểm của thời kỳ đông phân, mặt trời chỉ còn soi sáng một lần chót trước khi bắt đầu lặn xuống. Tôi có tỏ bày cho thuyền trưởng biết nỗi lo âu này.

Ông ta nói:

– Giáo sư nghĩ rất đúng. Nếu ngày mai không thấy mặt trời để tìm vị trí thì phải chờ đến sáu tháng sau. Tuy nhiên, nhờ sự tình cờ khiến tôi sẽ làm được dễ dàng nếu trưa đến, mặt trời ló ra.

– Thưa ông tại sao vậy?

– Bởi vì lúc mặt trời đi một vòng quá dài, rất khó mà đo được độ cao, và các máy đo rất có thể tính lầm.

– Vậy thuyền trưởng sẽ làm thế nào bây giờ?

– Tôi chỉ dùng đồng hồ của tôi mà thôi. Ngày mai 21 tháng ba, đến trưa, nếu mặt trời, (kể cả ảnh hưởng khúc xạ), đứng bóng trên đường chân trời hướng Bắc, là đang ở tại Nam cực.

– Rất có lý, tuy nhiên e không tính được một cách xác đáng và giờ đông phân không phải khi nào cũng gặp vào lúc trưa.

– Phải, nhưng sự sai lạc ấy không thể quá một trăm thước, và ta không có cách nào hơn nữa. Xin chờ ngày mai vậy.

Thuyền trưởng trở về tàu. Tôi và Côn Sơn ở lại, đi dọc theo bãi biển đến năm giờ để quan sát và nghiên cứu. Tôi không tìm thấy điều gì mới lạ, ngoại những tiếng chim Pingouin khổng lồ. Nếu có người thích chúng tôi có thể bắt nó bán đến ngàn quan. Trứng màu vàng lợt, có nhiều nét sâu giống chữ cổ tự rất đẹp, như một món đồ chơi quý giá. Tôi trao một trứng cho Côn Sơn giữ coi như một món đồ cổ, vì anh ta cẩn thận và đi đứng vững vàng bảo đảm có thể mang được về tới tàu. Về đến tàu tôi đặt trứng vào

trong một lồng kiếng, tôi đi ngủ sau khi cầu nguyện.

Sáng ngày 21 tháng ba, tôi vừa lên sàn tàu đã thấy thuyền trưởng Nam Mộ ở đó rồi. Ông ta bảo tôi:

– Trời có vẻ sáng hơn, có hy vọng lắm. Ăn xong chúng ta lên bờ để chọn nơi quan sát nhé.

Tôi đi tìm Nễ Lang, muốn rủ anh ta cùng đi. Nhưng anh ta từ chối và càng ngày anh ta càng thấy bức bối. Tôi cũng không trách anh ta được.

Thật ra có rất nhiều hải cẩu những người ta không cho phép anh ta được tự tiện săn bắn.

Ăn trưa xong, tôi lên bờ. Tàu Nam Tị Lũy đậu ngoài khơi cách bờ biển do một

dặm và cách nơi có mỏm núi cao độ 4, 5 trăm thước.

Ca-nô chở tôi cùng thuyền trưởng và hai thủy thủ với các dụng cụ gồm có một đồng hồ, một ống dòm và một phong vũ biểu.

Trên đường đi, chúng tôi gặp rất nhiều loại cá voi. Giống cá này bơi từng đoàn trong làn nước phẳng lặng. Đàng xa, người ta đã trông thấy và biết nó là nhờ những lượng nước phụt mạnh lên trời như khói tỏa. Tôi thấy chính miền Nam cực mới là nơi ẩn thân của giống cá này vì chúng bị lòng bắt quá gắt ở khắp các mặt biển khác.

Đến 9 giờ chúng tôi lên bờ. Trời sáng hơn, mây bay về hướng Nam. Màn sương mù đã xa dần mặt nước lạnh giá. Thuyền trưởng đi thẳng lại chớp núi,

nơi mà ông ta đã chọn làm nơi quan sát. Cuộc trèo núi hết sức chật vật vì những tảng đá nổi, phún thạch lởm chởm, và đượm một mùi huu hoàng rất khó ngửi. Thuyền trưởng leo một cách nhẹ nhàng và lanh lẹ, tôi không theo kịp. Có lẽ ông ta là một thợ săn lành nghề.

Cần phải hai tiếng đồng mới đến đỉnh núi. Tại đây có thể nhìn bao quát mặt biển rộng với đường chân trời rất rõ rệt ở cuối hướng Bắc đằng xa. Dưới chân, là những khối trắng phản chiếu sáng rõ. Trên đầu, bầu trời một màu xanh, ít sa mù. Phía Bắc, mặt trời như một khối lửa đang bị đường chân trời cắt ngang.

Từ mặt biển, phụt lên hàng trăm cột nước. Đàng xa, tàu Nam Tị Lũy giống như một con cá voi đang nằm ngủ kỹ. Sau lưng, về phía Nam và phía Đông, là một miền đất rộng mênh mông lởm

chởm những tảng đá và băng nổi nhau dài đến vô tận.

Tôi chớp núi, thuyền trưởng dùng phong vũ biểu quan sát độ cao một cách rất cẩn thận.

Lúc 12 giờ kém 15, mặt trời chỉ lộ ra theo luật khúc quang, như một đĩa vàng đang tỏa ánh hào quang trên miền hoang vu từ xưa vắng bóng người. Với một ống kính có phân chữ thập, và một tấm gương, thuyền trưởng sửa đổi lại khúc quang và chăm chú nhìn theo mặt trời từ từ xuống dưới hồ. Tim tôi đập mạnh. Nếu mặt trời khuất đúng một nửa vừa lúc 12 giờ trên đồng hồ, thì chúng tôi ở đúng vị trí của Nam cực.

Tôi la lớn:

– Đúng trưa!

Thuyền trưởng Nam Mộ, với một giọng trầm trầm cũng vừa hô lên:

– Nam cực.

Vừa nói ông ta chỉ cho tôi xem trong ống kính, bóng mặt trời vừa bị đường chân trời chia đúng làm hai mảnh.

Tôi nhìn những tia sáng cuối cùng còn rọi trên đỉnh núi và màn đêm đã lên dần trên mặt biển.

Lúc bấy giờ thuyền trưởng vịn vai tôi nói:

– Năm 1600 người Hòa Lan Ghé-ritbe bị nước và bão cuốn đưa đến 64 vĩ tuyến phía nam và tìm ra New-Shetland. Năm 1773, ngày 17 tháng giêng, nhà trứ danh Cook, theo đường kinh tuyến 38 đến 67° 30 vĩ tuyến. Rồi đến năm 1774 ngày 30 tháng giêng trên 109 độ kinh

tuyến ông ta đến 71° 15 vĩ tuyến. Năm 1820 người Anh Brunofield đến vĩ tuyến 65. Năm 1825 người Anh Pouvel đã vượt khỏi 62 độ vĩ tuyến. Cũng trong năm ấy, một người săn hải cẩu, ông Weddel đã đến tận 72°14' vĩ tuyến trên 35 độ kinh tuyến đến 74°15' trên số 36. Năm 1891, người Anh Biscoé, ngày 1 tháng hai tìm ra Enderby trên 68°50' kinh tuyến. Năm 1892, ngày 5 tháng hai, tìm ra xứ Adelaide trên 67° vĩ tuyến, ngày 21 tháng hai, tìm ra đất Graham trên 64°45 vĩ tuyến. Năm 1838 người Pháp Dumont d'Urville đứng lại trước núi băng trên 62°57' vĩ tuyến tìm ra đất Louis-philippe; hai năm sau, trong một địa điểm mới của miền Nam, đất Adéhé đã tìm được ngày 21 tháng giêng trên 66°30; sau đó Clarie ở 64°60 vĩ tuyến. Năm 1838 người Anh Wilkes đi đến 90° vĩ tuyến và 100 kinh tuyến. Sau cùng năm 1812 Jame Ross,

trên tàu Erebus và Terror, ngày 12 tháng giêng đã tìm xứ Vietria nằm 76° vĩ tuyến, $171^{\circ}7$ kinh tuyến. Cũng ngày 25 tháng ấy, ông ta tới 74° vĩ tuyến nơi xa nhất đã tìm được đến ngày nay. Ngày 27, ông ta đến $76^{\circ}8'$ ngày 28 đến $77^{\circ}32'$. Ngày 2 tháng 2 đến $78^{\circ}4'$ và qua năm 1842 ông ta trở lại 71° và không thể vượt ra xa nữa được. Nay, ta, thuyền trưởng Nam Mộ, ngày 21 tháng ba 1868, đã đến tại Nam cực trên 90° vĩ độ và ta đã nắm quyền chinh phục miền này, bằng một phần sáu những lục địa đã tìm ra được đến ngày nay.

– Nhân danh ai vậy, thuyền trưởng?

– Nhân danh riêng tôi.

Nói xong Thuyền trưởng Nam Mộ trưng một lá cờ lớn màu đen có thêu một chữ N bằng kim tuyến. Rồi hướng về phía mặt trời còn le lói những tia ánh

sáng cuối cùng trên mặt biển cả, ông ta nói:

– Vĩnh biệt, hỡi vầng thái dương! Hãy khuất đi, hãy ra khỏi giới hạn của vùng biển tự do này. Hãy để cho đêm Nam Cực dài sáu tháng phủ lên vùng đất mới của ta!

CHƯƠNG 39

TAI NẠN HAY SỰ CỐ

Sáu giờ sáng hôm sau, 22 tháng 3, tàu bắt đầu chuẩn bị lên đường. Băng giá ngày càng dữ dội. Sao trên trời đặc biệt sáng. Nhiệt kế chỉ 12°. Gió quất vào mặt rất rát.

Trên mặt biển ngày càng có nhiều băng tảng. Biển sắp đóng thành băng liền. Lúc đó các bể chứa được bơm đầy nước, tàu Nam Tỵ Lũy từ từ lặn xuống.

Đến độ sâu ba trăm mét, nó dừng lại. Sau đó chong chóng hoạt động, đẩy tàu về hướng bắc với tốc độ mười lăm hải lý một giờ.

Gần tối, tàu đã chạy dưới lớp băng liên. Cửa sổ phòng khách đóng lại, để phòng tàu có thể vô tình va phải tảng băng trôi. Vì vậy, suốt hôm đó tôi ngồi viết lại những ghi chép của mình. Đầu óc tôi hoàn toàn bị thu hút vào những kỷ niệm vừa qua ở Nam cực. Thế là chúng tôi đã tới được cái địa điểm chưa có dấu chân người, tới một cách tốt đẹp, không vất vả gì lắm, hết như một toa tàu lăn bánh trên đường sắt. Giờ đây đường về của chúng tôi bắt đầu. Nó có hứa hẹn cho tôi nhiều điều kỳ diệu như vậy không? Tôi nghĩ chắc chắn là có, vì dưới biển sâu này: có bao giờ hết những hiện tượng kỳ diệu!

Năm tháng rưỡi trước đây, sự tình cờ đã xô đẩy chúng tôi đến tàu Nam Tị Lũy. Chúng tôi đã vượt qua một vạn bốn ngàn dặm nghĩa là hơn chiều dài của xích đạo. Và biết bao chuyện phiêu lưu khủng khiếp và kỳ thú làm cho cuộc hành trình của chúng tôi thành huyền ảo: cuộc đi săn ở đảo Crét-xpô, thoát nạn ở eo biển Torrès, nghĩa địa san hô, cảnh mò trai ở Xây-lan, con đường ngầm Arabian, những kho vàng ở vùng biển Vi-gô, lục địa Át-Lan-tích, Nam Cực!

Những kỷ niệm đó suốt đêm nối tiếp nhau sống lại khiến đầu óc tôi không phút nào được nghỉ. Đến ba giờ sáng một chấn động dữ dội làm tôi tỉnh giấc. Tôi vừa nhòm dậy lắng nghe thì bỗng bị xô ra giữa phòng. Rõ ràng là tàu Nam Tị Lũy vừa va chạm vào một vật gì. Tôi lần sang phòng khách. Tất cả đồ đạc đều bị

lật đổ. Rất may là những chiếc tủ kính được vít chặt xuống sàn nên còn đứng nguyên. Tàu bị nghiêng về bên phải và cứ nằm như vậy. Trong tàu có tiếng chân bước và tiếng người nói nghe không rõ. Nhưng thuyền trưởng Nam Mộ không xuất hiện. Đúng lúc tôi định ra khỏi phòng khách thì Côn Sơn và Nễ Lang bước vào.

Tôi hỏi ngay:

– Có việc gì thế ?

Côn Sơn nói:

– Tôi đến để hỏi thăm đây.

Nễ Lang nói lớn:

– Thật mà, tôi đã đoán trước rồi mà! Tàu Nam Tị Lũy đã bị nạn. Chỉ còn tìm xem tai nạn gì mà thôi. Không biết lần

này có thoát được như kỳ ở eo biển Torres không ?

Tôi hỏi thêm:

– Ít nhất còn biết rõ tàu đã lên được mặt biển chưa?

Côn Sơn trả lời:

– Chúng tôi chưa rõ.

Tôi bảo:

– Cũng dễ hiểu lắm.

Nhìn vào phong vũ biểu tôi rất ngạc nhiên thấy con tàu nằm sâu tận 360 thước. Tôi tự hỏi: “Không biết chuyện gì như thế này?”

Côn Sơn bảo:

– Chúng ta cần hỏi Thuyền trưởng Nam Mộ.

Nễ Lang nói:

– Nhưng biết ông ấy ở đâu mà tìm?

Tôi bảo hai bạn:

– Xin theo tôi.

Rời phòng khách, chúng tôi qua phòng đọc sách nhưng vẫn không có ai cả. Tôi đoán ông ta ở phòng hoa tiêu nên cần phải chờ đợi. Chúng tôi trở lại phòng khách. Tôi lặng yên trước sự hân học và nóng nảy của Nễ Lang.

Suốt hai mươi phút, không có một tiếng động nào trên tàu. Thuyền trưởng bước vào, vẻ mặt lo âu hơn ngày thường.

Ông xem địa bàn, máy áp kế, để tay trên quả cầu và chỉ vào một chấm trên miền Nam Băng Dương.

Tôi không muốn hỏi. Tuy nhiên một lúc sau, ông ta quay lại phía tôi. Tôi dùng câu nói mà trước kia ông ta hỏi tôi khi ở eo biển Torrès.

– Thưa Thuyền trưởng, một bất ngờ chẳng?

– Không, một tai nạn.

– Có quan trọng không?

– Có lẽ.

– Sự nguy hiểm có cấp bách không?

– Không?

– Tàu Nam Tị Lũy bị chạm phải vật gì?

– Vâng.

– Vì sao vậy ?

– Do sự ngẫu nhiên của tạo hóa chứ không phải sự bất lực của con người. Chúng ta có thể vượt qua định luật của con người, nhưng không chống nổi định luật của tạo hóa.

Đây là một dịp đặc biệt để Thuyền trưởng trình bày cảm tưởng về tâm lý. Tuy nhiên tôi cũng chưa hiểu gì hết, và hỏi tiếp:

– Thưa ông, tôi có thể biết nguyên nhân của tai nạn này chăng?

– Một hòn núi băng, nguyên cả một trái núi vĩ đại bị đảo lộn, xoay chiều! Khi dưới chân các băng sơn bị nước nóng hay bị sóng vỗ lâu ngày sẽ bị tan dần.

Trọng lượng thay đổi, tất bị lay chuyển và xoay lộn, đổi chiều. Đó là sự việc đã xảy ra.

Một trái núi đã ngã lộn xuống và đập phải tàu Nam Tị Lũy đang lặn dưới sâu. Sau khi cố gắng tiến thêm với một tốc độ phi thường, tàu đã đến một nơi ít nặng hơn và nằm nghiêng một bên hông.

– Người ta có thể xả nước ở một vài phòng bên hông để đem thăng bằng lại cho con tàu chăng?

– Đó là điều hiện đang làm. Chắc ông nghe tiếng máy bơm đang hoạt động.

Nhìn kim máy áp kế tôi thấy tàu đang nổi lên và cả tảng núi băng cũng đang nổi lên. Nếu gặp một trở ngại khác ngăn lại, con tàu sẽ phải ở vào trình trạng lúc trước.

Tàu Nam Tị Lũy vẫn nằm nghiêng phía hông bên phải, nhưng tiếp tục nổi lên. Bỗng tảng núi băng dừng lại. Có lẽ

con tàu chạm phải dưới chân núi và đang bị ép giữa hai sức nặng kinh hồn.

Tôi liên tưởng đến những tai hại có thể xảy ra. Thuyền trưởng Nam Mộ vẫn không rời máy áp kế. Từ lúc xảy ra tai nạn, tàu nổi lên được gần một trăm rưỡi bộ, nhưng vẫn theo chiều đứng. Thành linh một chuyển động nhẹ làm rung chuyển thân tàu. Có lẽ tàu đã xoay lại chút ít. Những đồ vật treo đã trở lại dần dần vị trí cũ, gần như thẳng đứng. Không ai nói một tiếng nào. Chúng tôi hồi hộp theo dõi. Sàn tàu đã bằng phẳng dưới chân chúng tôi, sau mười phút qua. Tôi la lên:

– Chúng ta đã đứng thẳng được rồi.

Thuyền trưởng tiến đến cửa phòng và trả lời:

– Vâng.

Tôi hỏi thêm:

– Chúng ta đã nổi lên chưa?

– Khi nào các hầm nước đã tháo hết, tàu sẽ nổi trên mặt biển ngay.

Thuyền trưởng bước ra, ra lệnh cho tàu ngừng, không cho nổi lên nữa. Sự thật tàu đã chạm phía dưới chân núi băng, và chỉ có cách giữ cho tàu nổi giữa hai sức ép.

Côn Sơn nói:

– Chúng ta đã thoát nạn rồi sao?

– Vâng, chúng ta rất có thể bị ép giữa tảng núi hay đã bị giam hãm Chùng ấy, không thể thay đổi thông khí để thở... Nhưng bây giờ chúng ta đã thoát nạn.

Nễ Lang lẩm bẩm:

– Thế là xong.

Tôi không muốn cãi cùng anh ta, nên nín thinh. Các nắp cửa đã mở, ánh sáng bên ngoài theo cửa kính rọi vào.

Chúng tôi đang ở giữa lòng nước. Cách 10 thước, bên cạnh tàu, hai bên tàu, sừng sững một bức thành băng sáng rực rỡ. Bên trên, phía dưới đều có thành băng cả. Phía trên là chân núi băng vì như một cái trần vĩ đại. Phía dưới cũng có băng vì hòn núi bị xoay chiều, có 2 vách đứng cũng xoay chiều và bọc xuống dưới để giữ thẳng băng lại.

Tàu Nam Tị Lũy đã bị nhốt trong một cái hầm băng rộng độ hai chục thước. Cần phải đi tới hay thụt lùi, lặn thêm độ mấy trăm thước, hoặc qua khỏi chân núi,

để tìm lối đi.

Ánh điện trên trần đã tắt, nhưng phòng khách vẫn sáng, vì nhờ vách nước đá phản chiếu ánh điện của đèn rọi.

Thật không thể tả hết sắc đẹp của ánh sáng, qua những tảng băng; cứ mỗi cạnh có một màu sắc khác nhau tùy cách cấu tạo của khối nước đá, đủ thiên hình vạn trạng. Nhiều tầng rọi chiếu ngũ sắc như hột xoàn, chói lọi. Lặn vào nhiều chỗ, lại có ánh sáng mờ mờ, êm dịu nhẹ nhàng.

Nhờ sức phản chiếu ánh sáng, ngọn đèn tăng thêm hàng trăm lần rực rỡ.

Côn Sơn luôn luôn trầm trồ:

– Đẹp quá, ô, đẹp không thể tả!

Tôi nói:

– Vâng, thật là một cảnh đẹp hiếm có, phải không bạn Nễ Lang ?

Nhưng Nễ Lang vẫn hần học nói:

– Thật đẹp! Tôi rất tiếc vì phải nhìn nhận là đẹp, nhưng trái lại chúng ta phải trả giá quá đắt. Nơi đây, chúng ta đã nhìn thấy những gì mà trời không để cho loài người được thấy.

Bỗng Côn Sơn kêu một tiếng lớn làm tôi giật mình, xoay lại hỏi:

– Việc gì thế Côn Sơn?

Côn Sơn vừa kêu vừa bịt mắt:

– Xin thầy nhắm mắt, đừng xem nữa? Tôi bị chói lòa gần mù mắt rồi.

Tình cờ tôi nhìn qua khung kính, một luồng sáng rọi vào làm tôi không chịu nổi nữa. Tôi chột hiệu.

Tàu Nam Tị Lũy vừa tăng gia tốc lực, cọ xát mạnh vào thành băng làm xẹt ra những tia sáng rực rỡ, lẫn lộn với ánh phản chiếu của muôn ngàn mảnh kim cương. Có thể nói tàu Nam Tị Lũy đang chạy trong cái bọc đầy tia chớp nhoáng.

Cửa đóng lại, chúng tôi bịt mắt để chờ tan những ánh chói quá mạnh của bao nhiêu ánh sáng tập trung, quá đột ngột, chạm vào con người. Phải một chập lâu lắm mới bớt, và mới lấy tay ra được.

Côn Sơn nói:

– Thật tôi chưa hề tưởng tượng như thế này.

Nễ Lang nói thêm:

– Còn tôi, tôi vẫn chưa thỏa.

Côn Sơn nói tiếp:

– Với bao nhiêu kỳ quan mà chúng ta đã gặp, lúc trở về đất liền, chúng ta sẽ thấy lục địa của loài người quá nhỏ mọn tầm thường, không xứng đáng với chúng ta nữa.

Một câu nói phi thường đã thốt từ miệng một người đã nổi tiếng là trầm lặng! Như thế đủ chứng tỏ những mối kích thích đang sôi nổi trong lòng chúng tôi dường nào. Nhưng Nễ Lang lạnh lùng vừa nói vừa lắc đầu:

– Thế giới loài người ư? Bạn Côn Sơn ạ, chúng ta không thể nào trở về với họ được nữa.

Lúc bấy giờ đã 5 giờ sáng. Bỗng một tiếng chạm mạnh trước mũi tàu. Chắc mũi nhọn đã xấn vào một tảng băng.

Có lẽ đây là một sự vô ý, vì con đường hầm đầy cả băng giá, không phải nơi để đi. Tôi đoán thuyền trưởng Nam Mộ sẽ xuyên thẳng tới hay chạy vòng theo các nẻo quanh co. Dù sao không phải dễ mà đi đường thẳng được, và như đã đoán trước, tàu Nam Tị Lũy đã phải đi thụt lùi lại.

Côn Sơn nói:

– Chúng ta đi lùi lại rồi.

Tôi trả lời:

– Vâng, vì theo hướng này không đi tới được nữa.

– Làm sao bây giờ...?

– Khó gì đâu. Chúng ta trở lại đường cũ, rồi trở ra cái lỗ ở hướng Nam, có thể thôi!

Tôi cố nói thế để che giấu nỗi lo âu. Tuy nhiên tàu vẫn thụt lùi; các chong chóng quay ngược chiều khá mạnh.

Nễ Lang nói:

– Lại bị chậm trễ rồi!

– Sớm muộn mấy giờ không ngại. Chỉ cần thoát ra được thôi.

Tôi đi bách bộ từ phòng khách qua phòng đọc sách, các bạn tôi ngồi yên. Tôi lấy một cuốn sách, lại ghế nằm đọc. Mười lăm phút sau, Côn Sơn lại gần tôi hỏi:

– Cuốn sách ông đang xem có hay không?

– Hay lắm.

– Tôi tưởng ông đã đọc lại cuốn sách của tự ông viết đấy chứ?

– Sách của tôi à?

Thật ra tôi đang cầm cuốn “dưới đáy biển” mà tôi không để ý. Tôi gấp sách đi lại trong phòng. Nễ Lang và Côn Sơn cùng đi ra. Tôi giữ lại, nói:

– Chúng ta nên ở chung với nhau cho đến khi tàu ra khỏi nơi này.

Nhiều giờ trôi qua. Nhìn các dụng cụ trên bàn tôi thấy máy áp kế chỉ mực sâu thường thường ba trăm thước, địa bàn chỉ hướng Nam, và đồng hồ tốc lực chỉ 20 hải lý mỗi giờ. Thật là một tốc độ phi thường trong con đường khó đi và chật hẹp này.

Chắc Thuyền trưởng đã biết không thể đi nhanh hơn nữa. Bấy giờ một phút thấy lâu bằng một thế kỷ!

Đến 8 giờ 25 phút một sự va chạm lại xảy ra ở phía sau. Tồi tái mặt. Các bạn tôi chạy lại gần không nói một lời.

Lúc bấy giờ thuyền trưởng bước vào, tôi đến gần ông ta và hỏi:

– Thưa ông, đường bị trở ngại rồi chăng?

– Vâng, núi băng đã xoay chiều và ngăn mất lối đi.

– Chúng ta bị giam hãm rồi à?

– Vâng.

CHƯƠNG 40

THIẾU HƠI THỞ

Xung quanh tàu, đâu đâu cũng toàn là vách băng kiên cố. Chúng tôi đã bị giam hãm giữa những tường băng sơn rồi.

Nễ Lang đập tay vào mặt bàn. Côn Sơn ngồi lặng thinh. Tôi nhìn thuyền trưởng. Ông ta vẫn giữ nét mặt thản nhiên thường ngày, khoanh tay và suy nghĩ. Tàu Nam Tỵ Lũy nằm yên không cựa quậy. Thuyền trưởng bình tĩnh nói:

– Các ông ạ, có hai lối chết trong trường hợp của chúng ta hiện nay.

Con người khó hiểu này có vẻ một giáo sư toan đang giảng bài cho học sinh.

Ông nói tiếp:

– Lối thứ nhất là bị đè bẹp. Lối thứ hai là chết ngạt. Tôi không nói đến chết đói, vì thức ăn dự trữ trong tàu nhiều quá sự cần dùng của chúng ta. Chúng ta chỉ cần tìm cách thoát khỏi ngạt thở hay đè bẹp? Tôi thấy không ngại bị chết ngạt vì chúng ta có dự trữ đầy hơi rồi.

– Đúng. Nhưng chúng ta chỉ có số dự trữ trong hai ngày mà thôi. Chúng ta đã nằm dưới nước trên 36 giờ rồi, hơi trong tàu cần phải thay đổi. Sau 48 giờ, số dự trữ sẽ cạn hết.

– Chúng ta có hy vọng thoát khỏi trước 48 tiếng đồng hồ không?

– Đang cố gắng bằng cách đục xuyên vách tường bằng đang bao bọc chúng ta.

– Đục phía nào?

– Cần phải dò xem đã. Tôi sẽ cho tàu hạ xuống đáy và cho các thủy thủ mặc áo lặn, đem xẻng phá vỡ nơi nào mỏng nhất.

– Có thể mở cái nắp ở phòng khách không?

– Vô hại, vì chúng ta đã dừng lại rồi.

Thuyền trưởng bước ra. Bỗng có tiếng rít vì nước bị bơm vào các buồng chứa, tàu chìm thêm xuống năm trên mặt bằng phía dưới ở mức sâu 350 thước. Tôi nói:

– Tình trạng nguy ngập quá, tôi tin tưởng vào can đảm và ý chí cương quyết của các bạn.

Nễ Lang nói:

– Tôi sẽ không phụ lòng ông trong lúc này. Tôi sẵn sàng phục vụ vì lợi ích chung.

Tôi bắt tay Nễ Lang và nói:

– Tốt quá.

Nhưng anh ta nói tiếp:

– Tôi sử dụng xẻng cũng lạnh lẽo như phóng lao vậy. Nếu Thuyền trưởng cần dùng, tôi xin hết lòng.

– Chắc ông ấy không từ chối sự hợp tác của bạn đâu. Chúng ta cùng đi, ông Nễ Lang ạ.

Tôi đưa Nễ Lang đến nơi các thủy thủ đang mặc áo lặn, và giới thiệu. Thuyền trưởng bằng lòng.

Nễ Lang mặc áo và cùng theo các thủy thủ đi làm việc. Mỗi người mang trên lưng máy Rouquayrot với những bình chứa đầy hơi để thở, rút trong số không khí của con tàu. Tuy phải mất nhiều hơi nhưng rất cần thiết. Nơi đây ánh sáng chiếu và phản chiếu rục rở tưởng không cần mang theo đèn rọi nữa.

Khi Nễ Lang mặc đồ xong, tôi và Côn Sơn về phòng khách, nhìn qua khung kính, trông những vách tường băng xung quanh. Một chập sau 12 thủy thủ đã bước lên nền băng sơn; trong đó tôi nhận ra Nễ Lang với thân hình cao lớn hơn cả. Thuyền trưởng cũng có đi theo.

Trước khi đào, ông ta cho dò xét tìm

nơi nào mỏng hơn. Nhiều máy dò thọc sâu gần 15 thước vẫn bị vách băng cản lại. Thấy không nên đào phía trên vì bề dày của núi băng có thể trên 400 thước. Thuyền trưởng cho soi dò phía dưới, bề dày lớp băng ở đây chỉ độ 10 thước thôi.

Bấy giờ cần đào một khoảng bằng con tàu, nghĩa là gần 6500 thước khối để soi thành một cái lỗ cho tàu chìm được xuống dưới lớp băng này.

Công việc tiến hành rất nhanh chóng, sự điều khiển rất thông thạo. Thay vì đào xung quanh tàu, phải cần nhiều công phu hơn. Thuyền trưởng cho đào cái hầm này cách hông bên trái độ 8 thước.

Tức thì mọi người tập trung đào trên nhiều điểm xung quanh hầm. Lưỡi xẻng xắn mạnh vào băng làm bể ra từng mảnh lớn. Vì băng nhẹ hơn nước, cho nên theo

quy luật của trọng lượng, các mảnh băng được rời ra lập tức nổi lên phía trên cao. Vì vậy phía dưới càng mỏng bớt thì phía trên càng dày thêm.

Sau hai giờ làm việc, Nễ Lang đã mệt trở về tàu với các thủy thủ. Một số người khác đến thay thế.

Tôi và Côn Sơn cũng đồng đi theo toán này. Người phụ tá thuyền trưởng điều khiển chúng tôi. Nước lạnh buốt, nhưng dùng sức mạnh, nên cũng đỡ lạnh. Mặc dù ở dưới sức ép 30 lần nhiều hơn, tôi vẫn sử dụng được dễ dàng.

Sau hai giờ tôi trở về tàu để nghỉ và kiểm thức ăn lót lòng. Tôi cảm thấy không khí trên tàu đã nặng nề và nhiều chất thán khí hơn trong máy thở. Không được thay đổi trên 48 tiếng đồng hồ,

không khí bắt đầu khó thở vì ít dưỡng khí.

Suốt 12 giờ chúng tôi chỉ đào được một khoảng băng dày một thước, nghĩa là cả thầy chỉ có 600 thước khối mà thôi. Như thế cần phải năm đêm và bốn ngày nữa mới hoàn thành xong công việc này!

Chúng tôi chỉ còn không khí đủ thở trong hai ngày thôi!

Nễ Lang nói tiếp:

– Đó là chưa kể, sau khi thoát khỏi cái hầm này, mình còn bị ngăn chặn dưới dây băng sơn, chưa liên lạc được với không khí bên ngoài.

Thật là một dự đoán chí lý. Vì có ai đoán được mức thời gian tối thiểu để thoát khỏi nơi này? Rất có thể chúng tôi sẽ bị ngạt thở trước khi tàu Nam Tị Lũy

trôi lên mặt biển. Phải chăng định mệnh đã dành cái mỗ chung để chôn vùi nơi băng giá này, tất cả bao nhiêu người và vật chứa trong tàu: Tình thế nguy ngập và quan trọng. Nhưng mọi người đều thấy trước và cùng quyết tâm hành động đến đích cuối cùng.

Như đã dự tính trước, một đêm đã đào thêm một thước nữa trên cái hầm vĩ đại này.

Nhưng sáng ngày mai, lúc mặc áo lặn vào, tôi nhận thấy nhiệt độ của nước biển là bảy độ dưới số không, và vách băng hai bên đã dần dần tiến tới gần nhau hơn. Nước nơi đây đã bắt đầu muốn đông lại. Trước nguy cơ mới này, chúng tôi chỉ còn mong vào sự rủi may của định mệnh may ra có thể còn ngăn được nước khỏi đông đặc và ép bể các cửa kính của con tàu.

Tôi không tiện nói cho các bạn tôi biết vì sợ họ nản chí. Hiện đang cần sức lực của họ để cứu vãn tình thế được phần nào.

Nhưng lúc về tàu tôi trình bày cùng thuyền trưởng nhận xét này, nhưng ông ta bình tĩnh nói:

– Tôi đã biết trước rồi. Đó là một nguy cơ thêm nữa mà tôi chưa thấy cách nào để giải quyết. Chỉ có một cách cứu vãn duy nhất là chúng ta hành động mau hơn nước đông. Chúng ta cần phải cướp thời gian. Chỉ có thể thôi.

Trong ngày ấy tôi đã đào cuộc tận lực mất nhiều giờ. Công việc này đã giúp nhiều cho tôi, vì có đi làm mới được thở không khí riêng dự trữ sẵn trong các máy hơi của mỗi người.

Chiều tối, sau khi đào thêm một thước nữa, chúng tôi về tàu. Tôi suýt bị ngạt thở vì không chí ở đây quá nặng nề. Có thể dùng pin riêng lọc dưỡng khí ngay trong nước biển. Tuy nhiên thán khí do chúng tôi bài tiết ra đã lẫn lộn khắp nơi. Muốn rút bớt thán khí, phải chứa hơi vào những thùng potasses và lắc mạnh. Chất này, trên tàu có sẵn, và cũng không có thứ nào khác để thay thế.

Tối hôm ấy, Thuyền trưởng phải mở hơi ở phòng dự trữ cho vào tàu, nếu không, chúng tôi không thể chịu nổi nữa.

Sáng mai, ngày 26 tháng ba, tôi trở lại công tác của người phu mỏ, và đào đến thước thứ năm.

Sự thất vọng xâm chiếm lòng tôi. Xẽng như muốn rời khỏi tay. Thôi đào bới mà làm gì nữa? Nếu phải chết ngạt

và chết ép trong khối nước biển thành đá thì từ xưa đến nay loài người dù đã man đến đâu cũng chưa dùng đến cực hình ấy. Tôi có cảm tưởng bị hai chiếc hàm vĩ đại của con quái vật đang khép chặt, không thể nào cưỡng nổi.

Cũng vừa lúc ấy, thuyền trưởng Nam Mộ đang điều khiển công việc làm, lại gần tôi. Tôi nắm tay ông ta và chỉ vách đá phía bên phải đã đông lại, dẫn cách tàu hơn bốn thước.

Thuyền trưởng đã hiểu và ra dấu bảo tôi đi theo về tàu. Bỏ ý phức lặn nước, tôi theo ông ấy vào phòng khách.

– Giáo sư Long Đắc ạ, chúng ta cần có một biện pháp tích cực hơn để khỏi bị giam cầm trong khối nước đông cứng như xi măng.

– Vâng, nhưng biết làm sao bây giờ?

– Chà! Giá tàu Nam Tị Lũy có đủ sức chịu đựng không bị bẹp nát?

Tôi chưa hiểu ông ta nói gì, hỏi thêm:

– Tại sao thế?

– Ông chưa hiểu là khi nước đông lại sẽ giúp ta được việc hay sao? Ông không biết rằng nếu nước đông lại sẽ làm nó vỡ cả khối băng đang bao bọc chúng ta cũng như có thể làm nổ tung cả những tảng đá sâu nhất sao? Chắc ông cũng nhận rằng lúc ấy nó sẽ là cứu tinh hơn là thù địch.

– Vâng, có lẽ đúng, thưa Thuyền trưởng. Nhưng chừng ấy tàu Nam Tị Lũy làm sao chịu nổi sức ép ghê hồn này, hay sẽ bẹp xuống như một tấm tôn mà thôi.

– Tôi đã biết. Nhưng ta cần tự giải quyết hơn là chờ trời. Chúng ta cần chống lại sự đông cứng này, phải ngăn cản nó lại. Chẳng những hai bên đang tiến tới mà cả phía trước, phía sau chúng ta cũng chỉ còn độ mười bộ nữa thôi. Xung quanh ta nước đã bắt đầu đông cứng rồi.

– Số không khí dự trữ còn bao nhiêu thời gian nữa?

Thuyền trưởng nhìn ngay mặt tôi và nói tiếp:

– Ngày mốt, tất cả số hơi này đều hết sạch!

Mồ hôi lạnh đã rịn trên trán tôi. Câu trả lời này có gì đáng ngạc nhiên chẳng? Ngày 22 tháng ba, tàu Nam Tị Lũy lặn xuống biển Nam cực. Hôm nay là 26.

Đã năm ngày nay chúng tôi thở so không khí dự trữ.

Ngoài số cần để dành riêng cho các người đi làm, có còn hơi đã thở nữa chẳng? Trong lúc viết những dòng chữ này, một nỗi lo âu tràn ngập cả người tôi và hình như trong phổi tôi đã thiếu khí trời!

Thuyền trưởng suy nghĩ, trầm lặng, không nhúc nhích. Hình như có một ý nghĩ vừa thoáng qua. Ông cố xua đuôi, tự thấy không hiệu quả, và sau cùng, đã mấp máy mấy tiếng:

– Nước sôi!

Tôi giật mình, nói lớn:

– Nước sôi à!

– Phải. Chúng ta đang bị giam hãm

trong một phạm vi quá hẹp. Nếu có một luồng nước sôi bơm mạnh vào đây, sẽ làm tăng thêm nhiệt độ và chặn nước khỏi đông lại ngay.

– Nên thí nghiệm thử xem thế nào?

– Vâng, thí nghiệm ngay bây giờ.

Bên ngoài, hàn thử biểu chỉ 7 độ dưới số không. Thuyền trưởng đưa chúng tôi xuống bếp, nơi để nhiều lò nấu lọc nước uống. Sau khi cho nước vào điện được chuyển trong những ống chạy vòng tròn bên trong. Vài phút sau nước sôi 100 độ và chuyển ra vòi bơm trong khi số nước khác được hút tới thay thế ngày. Sức nóng của điện cao đến nỗi khi nước ở biển bơm vào vừa qua cái ống đã sôi ngay.

Nước phun trong ba giờ hàn thử biểu ghi sáu độ dưới số không nghĩa là có hạ bớt một độ, và sau hai giờ nữa chỉ còn 4 độ thôi.

Sau khi theo dõi kiểm soát các nơi, tôi hỏi thuyền trưởng:

– Chúng ta đã thành công chưa?

Thuyền trưởng đáp:

– Có lẽ. Chúng ta khỏi bị đè bẹp rồi. Bây giờ chỉ còn phải chống nạn chết ngạt nữa.

Đêm đến, nhiệt độ nước biển xuống một độ dưới số không. Tuy nước bơm không thể làm nóng hơn nữa, nhưng chúng tôi yên chí khỏi sợ bị đông cứng, vì nước biển chỉ có thể đông lại với hai độ dưới số không mà thôi.

Qua ngày sau, 27 tháng ba, đã đào sâu được sáu thước, chỉ còn 4 thước nữa thôi, nghĩa là phải đào thêm 18 giờ nữa. Không thay được không khí trên tàu. nên càng lúc sự hô hấp càng trở nên khó chịu. Sức nặng đè trên người tôi. Cảm giác bị quan càng mạnh thêm vào lúc 3 giờ chiều. Tôi ngáp mãi muốn sái quai hàm. Phổi tôi hồi hộp vì thiếu khí trời. Dưỡng khí càng lúc càng loãng dần.

Tôi trở nên ngầy ngật, nằm dài gãn như hôn mê. Côn Sơn cũng như tôi, nặng nề cả thể xác lẫn tâm hồn, không rời tôi nửa bước. Anh ta nắm tay tôi. khích lệ tôi qua những lời nói như rên rỉ:

– Trời ơi, ước gì tôi đừng thở nữa để dành bớt không khí cho thầy dùng!

Tôi ứa lệ khi nghe những lời nói chí thiết ấy.

Trong tàu chúng tôi phải chịu đựng bao nhiêu vất vả khó chịu nên mong mỗi sớm được mặc y phục lặn để đi đào băng, lúc phiên mình đã đến. Tiếng xẻng chạm mạnh vào lớp băng khô khan! Tay phồng, bóc da, mệt mỏi nhưng chúng tôi không quan tâm. Điều cần thiết là được đủ hơi cho buổi phổi. Cần có nhiều không khí để thở.

Tuy nhiên, không ai có thể kéo dài quá hạn định. Lúc mãn giờ ai cũng phải giao lại cho người khác, những bình hơi đã đem sinh sống lại cho mình. Chính thuyền trưởng là người tuân kỷ luật hơn hết. Ông ta trao lại cho người thay thế và lẳng lặng về tàu không một lời than van hay nản chí.

Ngày ấy, việc đào băng đang tiến mạnh. Chỉ còn lại hai thước nữa mà thôi. Nhưng số không khí dự trữ đã hết.

Trừ số hơi dành riêng cho những kẻ đi làm, trên tàu hoàn toàn không còn một tý không khí để thở.

Lúc về tàu, tôi gần như nghẹt thở. Tôi không thể tả được cái đêm kinh khủng ấy nữa. Không có sự đau đớn nào hơn. Đầu óc tôi choáng váng, nặng như búa bổ, đi loạng choạng như người say rượu. Các bạn tôi cũng thế. Nhiều người đã thở khò khè.

Qua ngày thứ sáu kể từ khi bị giam hãm, Thuyền trưởng Nam Mộ nhận thấy dùng xẻng, cuốc quá chậm chạp nên quyết định phá vỡ lớp băng còn lại bằng cách khác.

Con người này đến lúc này vẫn giữ vững can trường và nghị lực, dùng sức mạnh tinh thần vượt qua những đau đớn của thể xác. Ông ta đang nghĩ, để

phối hợp và hành động.

Theo lệnh thuyền trưởng, chiếc tàu được xả bớt nước cho nổi lên và lái dần đến bên cái hồ đã đào sẵn. Lập tức máy bơm hút vào đây các phòng chứa, tàu chìm thẳng xuống.

Lúc bấy giờ mọi người đã ở trong tàu và các nắp cửa đều đóng kín. Tàu Nam Tị Lũy đã nằm trên đáy hồ. Nhiều máy dò khắp nơi cho biết chỉ còn một thước bằng mà thôi.

Tất cả các vòi nước đều mở, hàng trăm thước khối nước tuôn vào, tăng thêm sức nặng của con tàu.

Chúng tôi chờ đợi, nghe ngóng, hồi hộp, quên cả sự đau đớn chật vật về thể xác, và hy vọng. Chúng tôi chỉ còn một lần chót chiến đấu với định mệnh. Mặc

dù đầu óc tôi đã lúng búng, tôi lắng nghe tiếng rầm rắc dưới đáy tàu Nam Tị Lũy. Một tiếng động vang lên như xé giấy, và tàu Nam Tị Lũy chìm sâu xuống nước.

Vì quá nặng, con tàu chìm thẳng vút xuống nước như một trái cầu rơi xuống khoảng không. Tức thì máy điện chuyển động để bơm gấp bớt số nước chứa ra ngoài. Trong vài phút đã bớt rơi xuống, máy áp kế cho biết tàu đã bắt đầu nổi lên.

Chong chóng quay hết tốc lực, con tàu chuyển động đến tận các đỉnh ốc, đâm thẳng về hướng Bắc. Nhưng chưa biết hành trình dưới chân núi băng này sẽ được bao lâu nữa mới đến biển.

Nếu phải đi cả ngày nữa, chắc tôi phải chết trước. Nằm trên chiếc ghế dài trước tủ sách tôi bắt đầu ngạt thở. Mặt

tôi bầm tím, môi tái mét, các giác quan hết cảm xúc được nữa. Tôi không thấy, không nghe được gì cả. Bắp thịt không còn đủ sức cử động. Thời gian qua bao lâu tôi không biết rõ Nhưng tôi biết giờ hấp hối đã tới. Tôi sắp chết! Bỗng tôi tỉnh dậy. Một vài luồng hơi vừa lọt vào phổi. Tôi không hiểu đã đến mặt nước chưa?

Chúng tôi đã qua khỏi núi băng hay chưa? Không, đây chỉ là Côn Sơn và Nễ Lang, hai người bạn đã hy sinh để cứu mạng tôi. Họ rút hết chút không khí còn lại ở một bình hơi. Đáng lẽ họ dùng để thở, trái lại họ tặng cho tôi. Trong lúc ấy họ cũng bắt đầu ngạt thở và đời sống của họ cũng tính từng giây từng phút.

Tôi đẩy bình hơi đi, nhưng họ nắm tay tôi và trong phút chốc tôi thở được đầy đủ.

Nhìn vào đồng hồ thấy đúng 11 giờ sáng. Chúng tôi đang ở vào ngày 28 tháng ba. Tàu Nam Tị Lữ đang tiến tới với tốc độ ghê hồn, 40 hải lý một giờ.

Hình như nó đang vận mình dưới làn nước. Không hiểu thuyền trưởng đang ở đâu? Ông ta đã ngạt thở chàng? Các thủy thủ đã chết với ông rồi chẳng? Lúc bấy giờ máy áp kế cho biết chúng tôi còn cách mặt biển chỉ 27 thước thôi. Chỉ còn một lớp băng chia cách chúng tôi và khí trời. Chúng tôi có thể phá vỡ được chẳng? Dù sao tàu Nam Tị Lữ sẽ làm thử. Tôi cảm thấy tàu đi theo chiều ngang, đằng sau hạ xuống, đưa mũi nhọn lên phía trước. Một ít nước vừa bơm vào đủ làm thay đổi mức thăng bằng của nó. Tiếp đó, dưới sức đẩy mãnh liệt của chong chóng, tàu húc mạnh vào lớp băng như một con sơn dương khổng lồ. Xấn sâu được một

lớp, tàu, thụt lùi lại lấy trớn và tiến mạnh tới xé rách cả lớp băng. Và trớn đi tới quá mau, con tàu vượt hẳn lên trên lớp nước đá. Nắp tàu vừa mở, không khí trong lành tràn ngập vào khắp các nơi trong tàu Nam Tị Lũy!

CHƯƠNG 41

TỪ MŨI HORN ĐẾN AMAZONE

Không hiểu vì sao tôi lên được trên sàn tàu. Có lẽ Nễ Lang đã mang tôi ra. Tôi hít, thở gió biển trong lành. Hai bạn tôi cũng đang hưởng sự sung sướng bên cạnh tôi. Thèm khát lâu ngày, ai cũng đổ xô đến món ăn tối cần thiết.

Riêng chúng tôi, không cần hạn chế, mạnh ai nấy hít mạnh cho đầy phổi với luồng gió nồm đang thổi tới.

Côn Sơn trầm trồ:

– Thật quý hóa, không có gì quý hơn là dưỡng khí nữa! Mọi người cứ thở cho vừa sức. Không khí đã dư dùng cho tất cả mọi người.

Riêng Nễ Lang, anh ta không nói năng gì cả, chỉ há miệng thở như muốn dọa loài cá mập. Anh ta thở mạnh làm sao! Mới nghe hình như tiếng một nồi nước lớn đang sôi bùng.

Chúng tôi phục sức rất mau lẹ. Nhìn quanh chỉ có chúng tôi, ngoài ra không có một thủy thủ nào hết, cả thuyền trưởng Nam Mộ cũng vắng mặt luôn. Các thủy thủ chỉ thở trong tàu, không cần ra ngoài nữa.

Câu nói đầu tiên của tôi là tỏ lòng biết ơn hai bạn. Chính hai người đã kéo

dài cuộc sống của tôi trong giờ phút hấp hối. Tất cả niềm tri ân của tôi cũng chưa xứng đáng với lòng tận tâm của họ.

Nễ Lang bảo tôi:

– Thôi, tưởng không có gì để nói nữa! Chúng tôi đâu có quý giá. Mạng sống của giáo sư mới cần thiết hơn. Vì vậy nên cần phải hết lòng bảo vệ.

Tôi trả lời:

– Không phải như thế đâu ông Nễ Lang ạ, Không ai có thể hơn được tấm lòng hy sinh và cao thượng như các ông.

Lúng túng và bối rối, Nễ Lang chỉ biết nói:

– Tốt lắm, thôi tốt lắm rồi.

Quay qua Côn Sơn, tôi hỏi:

– Sao, Côn Sơn có đau đớn lắm không?

– Không đến nỗi nào. Tôi thiếu ít hơi thở. Và bây giờ đã quá đầy đủ rồi. Lúc trông thấy thầy tái lần, tôi hết muốn thở nữa. Bao nhiêu đó cũng đủ cắt đứt hơi của tôi...

Rồi lúng túng, Côn Sơn không nói được hết lời. Tôi nói:

– Tôi rất cảm động thấy chúng ta đã nối liền với nhau bởi tình thân ái chân thành, Các bạn, đối với tôi, có quyền...

Nễ Lang nói lại:

– Tôi sẽ lợi dụng.

Côn Sơn ngập ngừng, thì Nễ Lang nói thêm:

– Vâng, tôi có quyền kéo ông cùng

theo, khi nào tôi rời con tàu quái gở này.

Côn Sơn nói:

– Thôi được rồi. Bây giờ chúng ta có đi theo hướng tốt không?

Tôi đáp:

– Có, vì chúng ta đi về hướng mặt trời: kìa nơi có mặt trời là hướng Bắc đấy.

Nễ Lang tiếp theo:

– Đành vậy, nhưng cần biết chúng ta sẽ về Thái Bình Dương hay Đại Tây Dương, nghĩa là đến miền có người hay miền không có người.

Tôi chưa rõ chắc chắn về việc này. Nhưng tôi e rằng thuyền trưởng Nam Mộ sẽ đem chúng tôi về biển Á châu và Mỹ châu. Sau khi đi vòng quanh thế giới, ông ta sẽ trở về nơi mà tàu Nam Tị

Lũy được tự do nhất. Nhưng nếu về Thái Bình Dương, là lục địa có người ở, thế thì chương trình dự định của Nễ Lang sẽ ra sao?

Chúng tôi cần tìm hiểu vấn đề này trước tiên. Tàu Nam Tị Lũy chạy rất mau, vượt qua vòng hải đạo Nam Băng Dương tiến tới mũi Horn. Chúng tôi đến vùng biển Mỹ châu lúc 7 giờ tối 31 tháng ba.

Dần dần chúng tôi quên hết nỗi đau đớn, và kỷ niệm những ngày bị giam hãm cũng mờ dần trong ký ức. Chỉ còn nghĩ đến tương lai.

Thuyền trưởng Nan Mộ không đến phòng khách phòng sách, hay lên trên sàn tàu. Hàng ngày người phụ tá ghi vị trí con tàu trên quả địa cầu giúp tôi hiểu rõ hướng đi của con tàu. Và một buổi chiều nọ, chúng tôi rất hân hoan khi được biết

tàu đang trở về Đại Tây Dương.

Tôi báo tin cho hai bạn rõ. Nễ Lang nói:

– Tin đáng mừng thật, nhưng sẽ đi về đâu?

– Chưa biết được Nễ Lang ạ.

– Thuyền trưởng muốn sau khi đến Nam cực sẽ về Bắc cực và trở lại Thái Bình Dương qua ngõ Tây bắc chẳng?

Côn Sơn nói:

– Không nên thách đố như thế chứ?

Nễ Lang nói:

– Chúng ta đã lỗi hẹn với ông ấy rồi.

Côn Sơn nói thêm:

– Dù sao, thuyền trưởng vẫn là một

nhân vật siêu phàm, chúng ta không nên tiếc vì đã được biết ông từ trước ấy.

Nễ Lang đáp:

– Nhất là khi đã xa ông ấy rồi.

Hôm sau, một tháng tư, khi tàu Nam Tị Lũy trời lên mặt nước trước mười hai giờ độ mấy phút, tôi nhìn thấy bờ biển ở hướng Tây. Đó là “đất có lửa” (terre de feu) danh từ do các nhà hàng hải này thường gọi khi thấy khói bay lên các nóc nhà dân bản xứ.

Đây là một nơi có nhiều hải đảo 30 dặm bề dài, chín chục dặm bề ngang, giữa 53 và 56 vĩ độ Nam, giữa 70 độ 50 và 77 độ là kinh tuyến Tây. Bờ biển có vẻ thấp, nhưng đằng xa có nhiều dãy núi cao. Tôi còn thấy núi Saraiento cao 2070 thước, đỉnh cao và nhọn hoắt. Người ta chỉ cần

nhìn đỉnh núi có sa mù hay không, để đoán biết thời tiết tốt hay xấu.

Tàu Nam Tị Lũy lại lặn xuống nước, đến gần bờ và chạy dọc theo cách vài hải lý. Qua cửa kính phòng khách, tôi thấy nhiều giống dây leo dài vô kể. Loại này ở các biển miền Nam cực cũng có. Với những dây dẻo và láng, nhiều khi dài hàng ba trăm thước, lớn hơn ngón chân cái, người ta thường dùng làm dây neo tàu. Có một loại nữa có lẽ dài hàng 4 bộ lẫn trong các tảng san hô khắp mặt biển.

Chúng dùng món ăn và làm một nơi ẩn núp cho các loại sò, cua, mực.

Tàu vẫn lặn gần sát đáy, và chạy hết tốc lực. Buổi chiều, tàu đến gần dãy Malouines. Và sáng hôm sau tôi thấy rõ được những mỏm núi cao nhất.

Nơi đây, mảnh lưới kéo được nhiều loại rong biển có dính theo nhiều con sò ăn ngon nhất thế giới.

Nhiều ngỗng và vịt trời, từng đàn trên mười con, đậu ngang trên sàn tàu.

Ngoài ra có những con sứa tuyệt đẹp, có hình bán cầu, như những chiếc dù xò ra láng bóng màu đỏ có sọc nâu, có lúc như hình những chiếc giỏ có lá nhiều chiếc lá và những nhánh nhỏ màu hồng. Lúc bơi các tua cử động như những chùm hoa rất đẹp. Tôi muốn lưu vài con làm mẫu, nhưng vừa vớt khỏi nước sứa rửa ngay và tiêu tan như mây khói.

Khi các mỏm núi của dãy Malouines đã mờ khuất sau chân trời, tàu Nam Tị Lũy lặn xuống sâu từ 20 đến 25 thước dọc bờ biển Mỹ châu.

Thuyền trưởng vẫn không ra mặt.

Mãi đến ngày ba tháng tư, chúng tôi chưa rời khỏi miền Patagoné, khi nổi khi lặn bất thường. Tàu Nam Tị Lũy qua khỏi cửa Plata, và ngày 4 tháng tư ngang xứ Uruguay, độ 50 hải lý ngoài khơi, hướng về Bắc, quanh co theo bờ biển Nam Mỹ. Đến nay chúng tôi đã vượt qua mười sáu ngàn dặm, kể từ khi rời biển Phù Tang. Lúc 11 giờ sáng, đông chí tuyến vừa gặp 37 độ kinh tuyến, và chúng tôi đi ngoài khơi mũi Pris. Trái với ý muốn của Nễ Lang, thuyền trưởng Nam Mộ không muốn đi gần bờ biển Ba Tây và lúc nào cũng đi với một tốc độ rất mau.

Tốc độ này vẫn giữ mãi nhiều ngày liên tiếp, và đến ngày 4 tháng tư, chúng tôi gặp mũi đất phía đông miền Nam Mỹ tức là mũi San Roque. Nhưng tàu Nam Tị Lũy lại đi ra xa, tìm một nơi sâu nhất

của miền thung lũng dưới đáy biển giữa mũi Sierra Léone và bờ biển Phi châu. Thung lũng này rẽ ngang dãy Antilles và cuối cùng về phía Bắc có một hố sâu 9000 thước. Nơi đây, nếu cắt ngang thì thấy biển đến tận Antilles với một ghềnh đá cao 6 cây số, cao sừng sững, và ngang đảo “mũi xanh” (Cap vert) một dãy núi nữa cao không kém gì, đã bao trùm lục địa Atlantide bị chôn vùi dưới biển sâu. Đáy biển của vùng thung lũng bao la này, thỉnh thoảng nổi lên vài ngọn núi, làm cho quang cảnh thêm lạ lùng, đẹp đẽ hơn.

Tôi ghi chép theo bản đồ tại phòng sách. Bản đồ tự tay thuyền trưởng vẽ lấy, căn cứ theo sự quan sát riêng của ông ta.

Trong hai ngày tàu viếng các đáy sâu của vùng này theo chiều nghiêng. Nhưng ngày 7 tháng tư, tàu bỗng nổi lên, và đất

liền trước mặt chúng tôi là châu thổ sông Amazonas; cửa sông rất rộng, chảy xiết làm nước biển mất mặn trên một vùng nhiều hải lý.

Đã vượt qua xích đạo rồi. Hai mươi hải lý phía Tây là xứ Guyane, đất thuộc địa Pháp, mà chúng tôi có thể dùng làm chốn ẩn núp rất tốt.

Nhưng gió thổi quá mạnh, sóng nổi nhiều đến nỗi không thể bỏ ca nô xuống được. Nễ Lang cũng hiểu rõ nên không hề bàn chuyện trốn thoát, và tôi cũng không muốn thúc giục anh ta làm một sự mạo hiểm chắc chắn thất bại.

Tôi thừa dịp này để nghiên cứu. Trong hai ngày 11 và 12 tháng tư, tàu Nam Tị Lũy vẫn nổi lên và kéo lưới được vô số sinh thực vật, cá và giống bò sát.

Đặc biệt nhất là một giống cá đuối. Loại này mình đẹp, đuôi ngắn, hình giống một cái đĩa, nặng độ 20 kí-lô. Mình trắng phía dưới, hồng hồng phía trên lưng, với nhiều chấm tròn màu xanh thẫm có vòng đen, da láng, vây đôi. Bỏ nằm trên sàn tàu, con cá giẫy dụa, cố đập mình lật lại, đến nỗi muốn phóng luôn xuống biển. Côn Sơn lật đật chạy tới, tôi chưa kịp ngăn cản, anh đưa tay chụp lấy.

Nhưng bỗng anh ta té nhào, chống cằm lên trời la lớn:

– Thầy ơi, cứu tôi với!

Đây là lần đầu tiên, mà anh chàng gọi thầy tôi với lối xưng hô thông thường không khách sáo. Tôi và Nễ Lang cùng chạy đến đỡ dậy, xoa bóp. Một lúc, anh ta lẩm bẩm:

– “Loại xương sụn, giống chondoptérygiens, có mang cứng; thuộc loài cá đuối thủy lôi!

Tôi nói:

– Phải, chính loài thủy lôi đã khiến anh nên nông nổi này!

– Xin cứ tin rằng tôi sẽ trả thù.

– Bằng cách nào?

– Ăn thịt nó, ngay chiều nay.

Anh chàng Côn Sơn đã bị con vật nguy hiểm nhất vật ngã.

Thú cá lạ lùng này ở trong nước có thể phát điện giết các loại cá khác cách xa chúng. Điện lực của chúng rất mạnh, bộ phận phát điện của chúng, cả hai bề, đo gần được 27 bộ vuông.

Sáng hôm sau mười hai tháng tư, tàu Nam Tỵ Lũy đến gần bờ Hòa Lan, tại cửa sông Maroni.

Nơi đây có rất nhiều hải ngư. Loại này, hiền lành dễ thương sống yên thân, dài từ 6 đến 7 thước, cân nặng ít nhất là 4.000 kí-lô.

Các thủy thủ giết hơn nửa tá và giết rất dễ dàng vì chúng nó không bao giờ chống cự lại. Thịt rất ngon. gần mấy ngàn kí-lô được xẻ phơi khô và dự trữ làm lương thực.

Cũng ngày hôm đó, lưới kéo được một giống cá đầu hình chuẩn xung quanh có thịt vun lên. Loại cá này có thể bám chặt vào mọi vật như lối ống hút (ventouse). Đây là loại cá ép.

Đánh cá xong, tàu Nam Tị Lũy đến gần bờ biển. Chỗ này có rùa nằm ngửa trên mặt nước. Giống rùa (hay đồi mồi) này rất khó bắt vì thoáng nghe tiếng động nhẹ là lẩn trốn ngay. Vỏ chúng rất cứng, không thể dùng lao đâm được. Nhưng nếu dùng cá ép mà câu thì bắt chúng rất dễ dàng.

Các thủy thủ tàu Nam Tị Lũy buộc một cái vòng nơi đuôi cá ép. Vòng làm hơi rộng dễ dàng, có cột theo một cái cây thật dài. Cá này được thả xuống biển, tìm đến bám chặt vào yếm con rùa. Nó bám chặt đến nỗi thà bị xéo đứt thân mình hơn là chịu rời con mồi. Rồi người ta chỉ cần kéo nó về, cả con rùa dính theo luôn.

Người ta bắt được nhiều con đồi mồi rộng trên một thước, nặng hai trăm kí-lô. Vỏ nó gồm có nhiều tấm đồi mồi lớn, trong, màu nâu, có lốm chấm trắng và

vàng, rất quý giá. Ngoài ra thịt nó cũng rất ngon. Cuộc săn rùa này chấm dứt thời gian ghé lại bờ sông Amazone. Đêm đến tàu Nam Tị Lũy lại trở ra khơi.

CHƯƠNG 42

NHỮNG CON BẠCH TUỘC

Trong mấy ngày, tàu Nam Tị Lũy rời xa bờ biển Mỹ châu và không muốn đến vịnh Mê Tây Cơ và biển Antilles. Mặc dù nước không thiếu vì trung bình nước sâu 18 thước, nhưng thuyền trưởng Nam Mộ không ghé vào nơi mà có nhiều đảo nhỏ và tàu bè qua lại.

Ngày mười sáu tháng tư chúng tôi đến Martinique và Guadeloupe, cách bờ

độ 30 hải lý. Tôi thoáng thấy dạng những dãy núi cao nhất.

Nễ Lang muốn thực hiện ý định tại vịnh này, hoặc ghé vào bờ, hoặc nhảy qua một trong những chiếc tàu thường đi lại giữa các đảo. Cuộc tẩu thoát rất có thể thực hiện nếu Nễ Lang lấy được chiếc ca nô. Tuy nhiên vì ở quá xa bờ, nên chưa nghĩ đến chuyện đó.

Tôi, Côn Sơn và Nễ Lang đã bàn cãi rất nhiều về vấn đề này. Chúng tôi bị giam cầm trên tàu đã sáu tháng rồi. Chúng tôi đã vượt mười bảy ngàn dặm, và theo Nễ Lang thì không vì lẽ gì có thể để kéo dài mãi. Anh ta có đưa ra một đề nghị bất ngờ là hỏi thẳng thuyền trưởng có dự định giữ chúng tôi vĩnh viễn không?

Tôi không bằng lòng lối ấy. Theo tôi thì không có kết quả tốt. Không nên

trông cậy vào thuyền trưởng, mà phải tự liệu lấy mình thôi.

Hơn nữa, mấy dạo sau này, ông ta có vẻ buồn, ít nói, ít giao thiệp. Hình như ông ấy muốn tránh tôi. Trước kia ông rất ưa giải thích cho tôi hiểu rõ những sự lạ lùng dưới đáy biển. Bây giờ ông ta để mặc tôi nghiên cứu, không mấy khi lui tới phòng khách nữa.

Ông có dự định gì mới chẳng? Vì sao? Tôi rất phân vân. Có lẽ ông không thích sự có mặt của chúng tôi ở đây nữa chẳng? Tuy nhiên tôi vẫn chưa hy vọng ông ta sẽ trả tự do cho chúng tôi.

Tôi yêu cầu Nễ Lang để tôi suy nghĩ trước khi hành động. Vì nếu hành động không kết quả, ông ta có thể làm trở ngại cho chương trình dự định của Nễ Lang. Chúng tôi xét không thể đưa lý do sức

khỏe ra được. Nếu ta chịu được những thử thách nặng nề của Nam cực thì hiện tại chúng ta rất khỏe mạnh

Ăn uống sạch sẽ bổ dưỡng, không khí trong lành, cuộc sống điều độ, khí hậu không thay đổi nhiều, thì không thể mắc bệnh được. Đối với một người như thuyền trưởng Nam Mộ, không còn liên hệ gì với xã hội loài người, muốn đi đâu tùy ý, qua lại những con đường không ai biết rõ, tôi đã hiểu lối sống của ông ta rồi. Phần tôi, tôi không muốn bỏ dở sự học hỏi nghiên cứu và bao nhiêu điều mới mẻ lạ lùng này.

Tôi có thể viết một cuốn sách thực sự về biển cả. Cuốn sách ấy tôi muốn nó ra đời.

Ngày 20 tháng từ chúng tôi trôi lên một độ cao trung bình một nghìn rưỡi

thước. Đất gần nhất là quần đảo Lucayes. Ở đây có những ghềnh đá ngầm vách dựng đứng, nền rộng, có nhiều hàng hiểm hóc đèn rọi không tới nơi, bao phủ đầy các loại hải thảo cao lớn.

Lối 11 giờ, Nễ Lang chỉ cho tôi thấy một đám động vật lúc nhúc trong những cây rong cao lớn.

Tôi nói:

– Đây chắc là sào huyết của giống mực.

Côn Sơn nói:

– Đây chỉ là giống mực thông thường sao?

– Không, đây là những con bạch tuộc, loại mực ma khổng lồ. Nhưng có lẽ ông Nễ Lang đã trông lầm, vì tôi chẳng thấy gì cả.

Côn Sơn nói:

– Tôi rất tiếc, và tôi mong được nhìn tận mắt loại bạch tuộc này. Tôi có nghe nói đôi khi chúng có thể kéo cả một chiếc tàu xuống tận đáy biển. Đó là loại Krak...

Nễ Lang mĩa mai:

– Krak đủ rồi.

Côn Sơn nói rõ thêm vì hình như anh ta không để ý đến sự bông đùa của Nễ Lang:

– Krakens chứ!

Nễ Lang nói:

– Không bao giờ tôi tin có giống kỳ lạ này.

Côn Sơn nói:

– Tại sao lại không? Phải tin thầy tôi chứ.

– Chúng mình đã nghĩ sai, Côn Sơn

ạ.

– Chính thế! Nhưng rất có thể nhiều người vẫn tin như thế.

Tôi trả lời cho Côn Sơn:

– Có thể lắm! Nhưng phần tôi, tôi chỉ tin có giống này khi nào tôi bắt được tận tay.

Côn Sơn hỏi lại:

– Vậy Thầy chưa tin có loại bạch tuộc khổng lồ này sao?

Nễ Lang nói:

– Ma nào mà tin được.

– Vậy mà nhiều người tin đó, Nễ Lang ạ.

– Chắc không phải là dân đánh cá.
Có lẽ các nhà bác học.

– Xin lỗi Nễ Lang. Cả dân đánh cá
và cả các nhà bác học.

Rồi Côn Sơn nói thêm với giọng
nghiêm nghị hơn:

– Chính tôi, tôi nhớ đã thấy rõ ràng
một con bạch tuộc kéo một chiếc thuyền
xuống đáy biển.

Nễ Lang hỏi:

– Ông đã thấy à!

– Vâng.

– Chính mắt ông à?

– Vâng.

– Ở đâu?

– Ở Saint Malo.

Nễ Lang hỏi đùa:

– Có phải trong hải cảng không?

– Không, trong nhà thờ.

Nễ Lang cười lớn:

– Trong nhà thờ à?

– Vâng. Đó là một bức ảnh vẽ con
bạch tuộc mà tôi vừa kể.

Nễ Lang cười một lúc rồi nói:

– Hay làm, bạn Côn Sơn đã đưa một
ví dụ.

Tôi nói:

– Sự thật, Côn Sơn nói có lý. Tôi có
nghe nói về bức ảnh này. Nhưng đề tài
này đã rút trong một câu chuyện thần kỳ.

Chúng ta nên nêu chuyện thần kỳ trên hình vẽ vạn vật học. Khi nói tới quái vật thì óc tưởng tượng chỉ gây thêm điều sai lạc.

Chẳng những người ta kể giống bạch tuộc này có thể nhận chìm tàu, nhưng có một tác giả, ông Olais Magnus; đã kể một con bạch tuộc dài một hải lý.

Quả là một hải đảo hơn là một con vật.

Người ta thuật lại đức Giám mục Nidres dựng một bàn thờ trên một tảng đá menh mông. Làm lễ xong, tảng đá di chuyển và chìm xuống biển. Thì ra đó là một con bạch tuộc.

Nễ Lang hỏi:

– Chỉ có vậy thôi ư?

– Chưa hết. Một vị Giám mục khác, Đức Pontop Bidam de Berghem kể lại có cả một trung đoàn kỵ binh diễn hành trên mình một con bạch tuộc.

– Các vị Giám mục ngày xưa tài quá!

– Các nhà vạn vật học thời xưa đã kể nhiều con quái vật há mồm to như một cái vịnh và không qua lọt eo biển Gibraltar.

Nễ Lang reo lớn:

– Lại càng hay hơn nữa.

Côn Sơn hỏi tôi:

– Nhưng những câu chuyện này có thật không?

– Không, đây chỉ là những chuyện bịa đặt để viết thành cổ tích hoang đường. Những tưởng tượng của các tác

giả nêu ra không có nguyên nhân, cũng không có chứng minh. Người ta biết có nhiều giống bạch tuộc và mực ma khổng lồ, nhưng vẫn bé hơn cá voi. Aristote kể một con mực ma ba mươi thước bề dài. Các nhà chài lưới chúng ta gặp nhiều con quá một thước tám. Viện bảo tàng Trieste và Montpellier còn giữ những bộ xương bạch tuộc dài hai thước.

Hơn nữa theo sự tính toán các nhà vạn vật, một con bạch tuộc mình dài chỉ sáu bộ, nhưng tua dài hai mươi bảy bộ. Bao nhiêu đó cũng đủ thành một quái vật đáng khủng khiếp rồi.

Nể Lang hỏi:

– Ngày nay người ta có câu loại ấy không?

– Dù không câu nhưng các dân chài

lưới cũng đã gặp. Thuyền trưởng Paul Bos một người bạn của tôi, chỉ huy tàu Hovre quả quyết có gặp nhiều con khổng lồ ở Ấn Độ Dương. Nhưng trường hợp lạ lùng đã xác nhận quả có giống vật khổng lồ này thật, hiện ra đây mấy năm, vào khoảng 1861.

Nể Lang hỏi:

– Câu chuyện xảy ra như thế nào?

– Năm 1861, về phía Đông đặc Ténériffe, gần vĩ tuyến mà chúng ta hiện đang đến bây giờ, các thủy thủ tàu Alec-ton gặp một con mực ma lớn quá cỡ đang bơi dưới nước. Thuyền trưởng Bonguer đến gần, phóng lao và bắn nhiều lần nhưng vô hiệu quả, vì đạn và lao xuyên qua thịt mềm nhũn của nó không được. Sau nhiều lần cố gắng, họ đã tròng được một gút dây vào đuôi nó để kéo lại.

Người ta tìm cách kéo nó lên tàu, nhưng vì thân hình quá vĩ đại đến nỗi làm đứt mất khúc đuôi và con vật đã chìm luôn xuống biển.

Nễ Lang nói:

– Đây mới là một việc sắp xảy ra.

– Trường hợp này đã hiển nhiên rồi, nên người ta đã gọi con bạch tuộc ấy là giống “mực Bonguer”.

Nễ Lang hỏi tiếp:

– Nó dài được bao nhiêu?

Côn Sơn đang ngồi nhìn các mép ghềnh đá qua khung cửa kính, nghiêm nhiên trả lời:

– Có lẽ độ sáu thước chứ gì?

– Đúng.

– Đầu nó có tám cái tua vùng vẫy uốn khúc như một bầy rắn phải không?

– Phải.

– Mắt nó ở trên đầu, có to lớn lắm không?

– Lớn lắm, Côn Sơn ạ.

– Mồm nó, có phải giống mỏ két, một cái mỏ quá sức lớn phải không?

– Vâng, đúng thế.

– Như vậy nếu không phải con bạch tuộc Bonguer thì đây cũng là một con đồng loại với nó rồi.

Tôi nhìn Côn Sơn và Nễ Lang cũng hấp tấp chạy lại cửa kính la lớn:

– Trời, con vật khủng khiếp quá sức!

Tôi nhìn kỹ và không giấu được sự

kinh ngạc. Trước mắt tôi rõ ràng là một quái vật dễ sợ, một quái vật của mẩu chuyện thần kỳ về quái hình học.

Đây là một con bạch tuộc quá cỡ, bề dài trên tám thước. Nó bơi thụt lùi một cách mau lẹ về phía con tàu, cặp mắt lục lam to tướng nhìn trùng trùng chúng tôi. Tám cánh tay, nói tám chân thì đúng hơn, dính từ trong đầu, nên người ta gọi nó là loại đầu túc, dài gấp đôi thân hình, đang uốn khúc như một mớ tóc đang tung lên. Người ta trông thấy rõ 250 cái ống giác sắp hàng bên trong những tua, như những cái chân hình bán cầu. Có khi các ống giác này hút chặt vào mặt kính. Miệng con quái vật giống như mỏ kết khổng lồ, đang mở ra và khép lại. Một cái lưỡi bằng chất giác mô, có nhiều hàng gai chơm chớm đang lè ra ngoài cái mỏ khổng lồ này rất dễ sợ. Thật là một

quái gở của tạo vật. Loại mực ma có mỏ chim! Thân hình nó thon, hình như một đồng thịt nặng từ hai mươi đến hai mươi lăm ngàn cân. Màu da không nhất định, thay đổi liên miên tùy sức cử động của con vật, có lúc màu xám, có lúc qua màu nâu hay hung.

Chẳng biết nó đang tức giận cái gì? Có lẽ vì thấy con tàu Nam Tỵ Lũy có phần to lớn hơn nó và nó đã nhiều lần dùng tua quấn nhưng kéo không nổi. Tạo hóa đã dành cho con vật này quá nhiều sinh lực và một sức khỏe phi thường. Nó có đến ba quả tim!

Sự tình cờ khiến cho tôi gặp được con bạch tuộc này, nên tôi không bỏ dịp may để quan sát tường tận. Tôi đánh bạo trước thân hình quái gở ấy, lấy bút chì, bắt đầu vẽ. Côn Sơn nói:

– Có lẽ nó cũng một cỡ như con mực ma Bonguer.

Nể Lang cãi lại:

– Không phải đâu. Vì con này nguyên hiện, còn con trước bị sút đuôi cơ mà.

Tôi nói:

– Đó không phải là một lý lẽ vững chắc. Loại này có thể mọc đuôi và tua lại sau một thời gian nào. Đến nay quá 7 năm rồi, con mực Bonguer vẫn có đủ thì giờ mọc đuôi khác được.

Nhưng Nể Lang vẫn cãi:

– Nhưng tôi chắc không phải con ấy mà là một trong những con cùng loại nó.

Quả thật, có nhiều con nữa cũng vừa hiện ra bên kính phía trái. Tôi đếm được bảy con. Chúng nó lập một đoàn hộ tống

con tàu. Tôi lắng tai nghe tiếng mỗ của chúng cạp mạnh vào các mảnh thép của thân tàu. Tôi cứ tiếp tục vẽ. Những con vật này đeo cứng vào tàu không cựa cựa, tôi có thể đo và vẽ nhỏ lại ngay trên tấm kính. Tàu chạy với tốc độ không mau lắm.

Thình lình tàu Nam Tị Lũy bỗng dừng lại. Một sự đụng chạm làm rung động cả thân tàu.

Tôi hỏi:

– Tàu bị nạn phải không?

Nể Lang đáp:

– Dù có đụng chạm cũng không hề gì vì tàu vẫn nổi.

Tàu nổi thật, nhưng không chạy nữa. Chong chóng không đập nước nữa. Một

phút qua, thuyền trưởng và người phụ tá vào phòng khách.

Lâu lắm tôi chưa được gặp. Ông ta có vẻ khó chịu. Không nói cũng không nhìn chúng tôi, ông đi thẳng lại cửa kính xem các con bạch tuộc và nói vài tiếng với người phụ tá. Người này đi ra, tấm cửa khép lại và điện sáng trên trần tàu.

Tôi lại gần thuyền trưởng. Ông ta nói như một nhà sưu tập đang đứng trước tấm kính của một hồ nước:

– Chúng ta có đủ kiểu bạch tuộc.

– Thừa nhà vạn vật, bây giờ chúng ta phải tranh thủ với bọn chúng sao?

Tôi nhìn ông ta; tưởng ông ta chưa nghe rõ nên nói thêm.

– Phải tranh thủ với chúng?

– Vâng, đã ngưng chạy. Tôi đoán một con trong đoàn này đã kẹt mỏ vào chong chóng khiến nó không xoay được nữa.

– Bây giờ tính sao đây?

– Nổi lên và hạ sát chúng nó.

– Có lẽ hơi khó.

– Đúng vậy. Thịt chúng nó quá mềm, các đạn điện tử không thể nó được. Nhưng ta sẽ dùng rìu để chặt.

Nể Lang nói:

– Dùng lao, nếu ông vui lòng cho tôi góp sức vào.

– Vâng, tôi sẵn sàng nhận sự giúp sức của ông.

Theo thuyền trưởng đến tam cấp chúng tôi thấy đã có trên mười mười

người cầm búa, sẵn sàng làm phận sự.

Tôi và Côn Sơn cầm hai cái búa. Nể Lang lấy một cái lao.

Tàu Nam Tị Lũy vừa nổi lên mặt nước. Một thủy thủ vặn tháo đỉnh ốc của tấm cửa. Ốc vừa tháo cả cánh cửa bật tung với một sức hút mạnh phi thường vì ống giác con bạch tuộc.

Tức thì một tua mực dài như con rắn lớn lòn vào cửa và hơn hai chục tua khác đang vùng vẫy bên trên. Thuyền trưởng dùng búa chặt đứt phăng một tua rớt xuống thang vừa lặn vừa cuộn khúc.

Trong khi chúng tôi chen nhau để ra ngoài thì hai tua khác đập vun vút trên không rồi cuốn người thủy thủ đứng phía trước thuyền trưởng, vút tung lên không với một sức mạnh ghê hồn. Thuyền

trưởng thét lớn, phóng ra ngoài. Chúng tôi chạy theo.

Thật là một cảnh tượng đáng sợ. Người thủy thủ bị cuốn chặt vào tua mực, dính sát vào những ống giác, bị tung lên trên không cao vút.

Anh ta thở khò khè, ngạt hơi và la lớn:

– Cứu tôi, cứu tôi!

Những tiếng gọi bằng Pháp ngữ làm tôi sửng sốt. Tôi đã có một hay nhiều bạn đồng hương trên tàu! Suốt đời tôi không quên được tiếng kêu cứu này. Kẻ vô phước này sẽ chết mất? Ai có đủ sức gỡ thoát cánh tay dễ sợ này? Thuyền trưởng Nam Mộ xông tới, vung búa chặt đứt một nửa. Người phụ tá đang chống cự mãnh liệt với các con khác đang bò la liệt trên

tàu Nam Tị Lũy. Cả đoàn thủy thủ dùng búa để chặt. Nễ Lang, Côn Sơn, và tôi cùng sử dụng tận lực các vũ khí để đâm chém vào các khối thịt khổng lồ.

Thật hãi hùng! Một chớp qua, tôi mong nạn nhân sẽ thoát khỏi các ống giắc và cánh tay con bạch tuộc.

Tất cả bảy tua đều bị chặt đứt, còn một tua cuốn người ấy đang vung vẩy trên không nhẹ như một cái lông. Nhưng lúc Thuyền trưởng nhảy tới quái vật phun một luồng nước đen, chứa trong bụng, Chúng tôi bị tối tăm mặt mũi.

Đến lúc trông thấy được thì con bạch tuộc đã lặn mất, cuộn theo người bạn đồng hương bạc phước của tôi!

Đoàn thủy quái đã làm cho chúng tôi càng thêm căm tức, không tự chủ

được nữa. Từ mười đến mười hai con bạch tuộc bao phủ khắp sàn tàu và đeo hai bên hông tàu. Chúng lăn lộn giữa những khúc răn cuộn khúc rơi rụng trên sàn tàu hay dưới biển lẫn với luồng nước mực đen và máu đỏ.

Trong khi Nễ Lang đâm lao làm bể tung những con mắt lục lam của quái vật, thành linh anh ta bị một tua mực đập trúng ngã nhào xuống sàn tàu. Chiếc mỏ khổng lồ mở rộng muốn cắt đứt làm đôi người anh ta, tôi vội chạy đến tiếp cứu. Nhưng thuyền trưởng Nam Mộ đã xông tới trước, cả lưỡi búa ngập lút trong mõm bạch tuộc. Được cứu thoát một cách thần tình Nễ Lang ngồi dậy, phóng ngọn lao đâm suốt vào cả ba quả tim con quái vật. Thuyền trưởng Nam Mộ nói với Nễ Lang:

– Tôi xin đáp lại cái ơn trước.

Nễ Lang nghiêng mình đáp lại, không nói được nửa lời.

Cuộc chiến đấu tiếp diễn trên mười lăm phút. Các quái vật bị thất bại, đã nhường chỗ và rút lui xuống biển. Thuyền trưởng, mình đầm cả máu, yên lặng đứng bên đèn chiếu, mắt đăm đăm nhìn xuống biển, nơi vừa chôn vùi một người bạn xấu số, hai hàng lệ từ từ tuôn nơi khóe mắt.

CHƯƠNG 43

DÒNG NHIỆT LƯU

(GULF STREAM)

Chúng tôi không thể nào quên được cảnh tượng quá hãi hùng trong ngày 20 tháng tư ấy. Tôi ghi chép lại với lòng xúc động mãnh liệt. Tôi đọc lại cho Côn Sơn và Nễ Lang nghe. Họ cũng nhận thấy đúng như đã xảy ra, tuy cảm giác có phần khác nhau. Muốn diễn tả hết tinh thần của cảnh tượng này, phải

Dịch giả: Nguyễn Quân

cần ngòi bút của một văn sĩ nổi tiếng nhất, tác giả cuốn “những người làm việc trên biển cả”.

Thuyền trưởng khóc lóc nhìn làn sóng. Nỗi đau lòng không thể nguôi. Đây là người thứ hai của bao nhiêu bạn đồng hành, đã bỏ mạng kể từ khi chúng tôi đến nơi đây! Người bạn này đã bị cuốn đến nghẹt thở, bóp nát dưới cánh tay một quái vật bị cắn từng miếng trong cái mỏ cứng như sắt, và không hân hạnh được chôn ở nghĩa địa San hô như những bạn khác.

Đối với tôi, tiếng gọi tuyệt vọng của người bạn đồng hương giữa cuộc chiến đấu hãi hùng, đã xé nát con tim. Người Pháp khốn nạn này đã quên những dấu hiệu riêng trên tàu, dùng tiếng mẹ đẻ để gọi cấp cứu trong giờ phút nguy ngập nhất! Trong bao nhiêu người cùng

Chương 43 - Dòng nhiệt lưu (Gulf stream)

tận tâm tận lực, sống thác một lòng với thuyền trưởng Nam Mộ, tôi đã gặp một kẻ đồng hương! Có phải ông ta là kẻ duy nhất đại diện cho nước Pháp trong nhóm người của nhiều quốc gia chẳng? Đây là câu hỏi luôn luôn ám ảnh tôi mãi đến nay chưa trả lời được.

Thuyền trưởng Nam Mộ trở về phòng và từ ngày ấy ít khi tôi gặp ông ta. Ông ta đột nhiên tỏ ra buồn bực, thất vọng. Tôi đã nhìn thấy trạng thái này lúc theo dõi hoạt động của tàu Nam Tị Lũy mà ông ta là linh hồn!

Tàu Nam Tị Lũy không còn theo một chiều hướng nhất định, khi tới, khi lui, khi qua khi lại như một xác chết trôi theo dòng nước. Chong chóng tuy đã sửa chữa nhưng ít hiệu lực và đi không có chủ đích. Đến nay tôi vẫn chưa quên được hình ảnh của cuộc chiến đấu vừa

qua trên mặt biển đã cướp mất thêm nhiều bộ hạ.

Mười ngày trôi qua như thế. Mãi đến ngày 1 tháng 5 tàu Nam Tị Lũy mới dứt khoát trở lại hướng Bắc sau khi qua Lucayes trước dòng lớn nhất của Đại dương, một dòng sông có bờ riêng, cá riêng, và nhiệt độ riêng biệt. Tôi gọi đó là dòng Nhiệt Lưu (Gulf stream) Đây quả là một dòng sông đang chảy giữa dòng Thái Bình Dương.

Nước dòng sông không hòa chung với nước biển. Nước sông mặn hơn nước biển. Bề sâu trung bình ba ngàn bộ, bề ngang vào khoảng sáu chục hải lý.

Có nơi nước chảy với tốc độ 4 cây số một giờ. Khối nước của nó vượt qua tất cả các dòng sông lớn nhất của thế giới.

Nguồn của dòng nước này, nghĩa là nơi bắt đầu có, theo thuyền trưởng Maruy là từ vịnh Gascogne.

Nơi đây nước bắt đầu tụ hợp, màu sắc, nhiệt độ chưa có gì đặc biệt, chảy về phía Nam.

Theo bờ Phi châu gần xích đạo, nước nóng dần qua những miền nhiệt đới, xuyên qua Đại Tây Dương. đến mũi San Roque trên bờ biển Ba Tây, chia làm hai nhánh, một nhánh qua miền biển của quần đảo Antilles. Dòng nhiệt lưu điều hòa nhiệt độ giữa miền nhiệt đới và miền Bắc cực. Bị nung đốt từ vịnh Mễ Tây Cơ, dòng nước chảy theo bờ biển Mỹ châu, đến Terre Neuve, bị luồng nước lạnh của eo biển Davis, đẩy lệch qua, theo đường xuyên Đại dương thành một vòng rất lớn trên địa cầu, phân làm hai nhánh tại 43 độ, một nhánh, nhờ gió Đông Bắc, trở

về vịnh Gascogne và Açores, còn nhánh kia, sau khi sưởi ấm bờ biển Ái Nhĩ Lan và Na Uy, chảy đến qua Spitzberg, nhiệt độ xuống 4 độ và hợp thành miền biển không bị đóng giá của Bắc cực.

Tàu Nam Tị Lữ xuôi theo dòng nhiệt lưu này. Ra khỏi eo biển Panama, với chiều rộng là 14 hải lý và 350 thước bề sâu, dòng nhiệt lưu chảy trung bình 8 cây số một giờ. Tốc độ này giảm bớt dần khi hướng và miền Bắc. Mong rằng nước trung bình này không thay đổi máy, vì người ta nhận thấy có nhiều thay đổi về hướng và tốc độ. Khí hậu của miền biển Âu châu đã chịu ảnh hưởng không ít của dòng nhiệt lưu này.

Trưa đến, tôi và Côn Sơn đứng trên sàn tàu. Tôi giải thích những đặc điểm của dòng nhiệt lưu. Sau đó tôi yêu cầu Côn Sơn nhúng tay thử vào dòng nước.

Côn Sơn nghe theo và rất ngạc nhiên thấy không nóng mà cũng không lạnh.

Tôi cắt nghĩa:

– Sở dĩ được như thế là vì nước dòng nhiệt lưu lúc vừa ra khỏi vịnh Mễ Tây Cơ có nhiệt độ khác hơn nhiệt độ của máu. Chính dòng nhiệt lưu đã sưởi ấm và giúp cho bờ biển Âu châu lúc nào cũng có cây cỏ xanh tươi. Theo chứng minh của Maury thì sức nóng của dòng nhiệt lưu nếu tận dụng được hoàn toàn, sẽ đủ sức để giữ nhiệt độ của một con sông băng sắt lỏng lớn bằng Amazone hay Missouri.

Lúc bấy giờ, tốc lực dòng nhiệt lưu là hai thước 25 mỗi giây. Dòng nước phân biệt rõ ràng trên mặt biển lạnh. Đậm hơn và mặn hơn, dòng nước xanh màu chàm

đã nổi bật trên nền xanh lá cây của nước biển xung quanh.

Dòng nước này đã cuốn theo cả một thế giới sinh vật đủ các loại. Ban đêm dòng nước có lẫn nhiều chất lân tinh, chiếu sáng lóng lánh như muốn thi đua cùng ánh điện của đèn rọi. Rõ ràng hơn nữa là trong những đêm giông tố hay biển động.

Ngày 8 tháng năm, chúng tôi đến mũi Halteras ngang miền Bắc Carobine. Bề rộng, dòng nhiệt lưu được 75 hải lý và bề sâu 210 thước, Tàu Nam Tị Lũy vẫn tiếp tục cuộc phiêu lưu.

Không cần phải xem xét hay cảnh giác gì nữa. tôi cũng nhận lúc này có điều kiện thuận tiện để trốn thoát. Hơn nữa bờ biển có dân cư càng dễ ẩn nấp hơn. Mặt biển có rất nhiều tàu đi lại giữa

Nữ Ước hoặc Boston và vịnh Mễ Tây Cơ. Những thuyền buồm cỡ nhỏ luôn luôn chạy khắp các miền trên bờ biển Mỹ châu.

Thật là một cơ hội thuận tiện mặc dù tàu Nam Tị Lũy đậu cách bờ biển gần ba chục hải lý.

Nhưng một trường hợp bất ngờ đã ngăn trở công việc dự liệu. Thời tiết quá xấu. Luôn luôn có giông tố, với những cây nước và gió cuốn, do luồng nhiệt lưu gây ra. Vượt biển trên một chiếc xuống con trong thời tiết này là đi đến chỗ thất bại hiển nhiên. Nễ Lang cũng nhận thế. Tuy nhiên vì quá nhớ nhà, anh vẫn luôn luôn giữ ý định ra đi. Một ngày nọ Nễ Lang nói với tôi:

– Thưa ông, chúng ta cần giải quyết dứt khoát. Thuyền trưởng Nam Mộ cứ

xa lần đất liền đi về Bắc cực. Tôi đã quá ngán Nam cực nên không thể đi theo về Bắc cực nữa.

– Biết làm thế nào hơn? Lúc này đâu có điều kiện thuận tiện để đi.

– Tôi trở lại ý kiến trước là hỏi thuyền trưởng. Lúc ở gần biển của xứ ông, ông không chịu nói. Bây giờ gần biển miền tôi, tôi quyết phải nói. Khi nào tàu Nam Tị Lũy đến ngang Nouvelle Ecosse, tới Terre. Neuve, có một con sông mênh mông có dòng sông Saint Laurent chảy ra, đó là dòng sông của quê hương xứ sở tôi. Nghĩ đến đó, tôi nóng bừng cả mặt, tốc tối muốn dựng đứng lên, Thà tôi nhảy xuống biển để chết dưới, còn hơn ở mãi đây.

Quả thật Nễ Lang đã hết cả kiên nhẫn. Bản chất của anh ta đâu có hợp

với lối sống giam hãm kéo dài như thế này được. Anh ta trở nên ngày càng hốc hác. Tôi cũng bắt đầu nhớ quê hương. Đã gần bảy tháng qua, tôi chưa hề được một tin gì của quê hương. Hơn nữa thái độ thờ ơ của thuyền trưởng kể từ ngày gặp bạch tuộc, trở nên trầm lặng, khiến cho tôi nhận thấy cuộc sống có một sắc thái khác hẳn.

Tôi không còn thấy những niềm hào hứng lúc đầu. Phải một người như Côn Sơn để chịu đựng một không khí, một đời sống dành riêng cho chốn này, nơi của cá voi và ngư phủ. Thật ra, nếu Côn Sơn thở bằng mang thì anh ta sẽ sống nơi đây thật sự. Thấy tôi không trả lời, Nể Lang hỏi thêm:

– Thế nào, ông nghĩ sao?

– Vâng, tôi sẽ hỏi Thuyền trưởng có dự định gì về định mệnh của bọn ta?

– Vâng, nhưng độ này ít khi gặp mặt ông ta. Hình như ông muốn lánh mặt nữa.

– Đó là một lẽ để dễ tìm gặp chứ.

– Tôi sẽ hỏi ông ta, Nể Lang ạ.

– Chừng nào?

– Khi có dịp được gặp.

– Thưa ông, hay là để tôi tìm gặp cũng được.

– Không, để mặc tôi, ngày mai nhé...

– Bây giờ thì hơn.

– Được, ngay bây giờ, tôi sẽ tìm gặp ông ấy.

Nễ Lang đi rồi, tôi suy nghĩ và muốn giải quyết cho xong.

Tôi vào phòng tối. Và nghe tiếng người đi bên phòng thuyền trưởng Nam Mộ. Không để lỡ dịp, tôi gõ cửa, nhưng không nghe trả lời. Tôi gõ lần nữa và vặn chốt, cửa mở, tôi bước vào. Thuyền trưởng có mặt ở đó. Đang cúi mình trên bàn giấy, ông ấy không nghe tôi gõ cửa.

Đã dự định không trở ra trước khi trình bày, tôi bước lại gần.

Ông ngẩng đầu dậy, nhả mày, với một giọng hơi xẵng:

– Ông đến đây à! Ông cần gì đến tôi?

– Thưa Thuyền trưởng, tôi muốn nói tý chuyện.

– Nhưng tôi bận quá. Tôi đang làm việc. Tôi đã để tự do cho quý ông ở riêng, quý ông cũng nên cho tôi được như thế chứ?

Cuộc gặp mặt có phần nặng nề. Nhưng tôi đã quyết chí nên cần phải nói để biết kết quả.

Tôi lạnh lùng đáp:

– Tôi muốn thưa cùng ông một vấn đề mà không thể để chậm hơn nữa!

– Vấn đề gì đó. Hay là ông vừa tìm ra một điều gì mới lạ mà tôi chưa biết. Hoặc hiểu thêm một bí ẩn gì của biển cả chăng?

Ý nghĩ chúng tôi rất xa nhau. Nhưng trong khi tôi chưa kịp trả lời, ông ta chỉ vào một tập bản thảo, để trên bàn và nói một cách trịnh trọng:

– Thưa ông Long Đắc, đây là một bản thảo viết bằng nhiều thứ tiếng. Nó bao gồm tất cả sự nghiên cứu của tôi về biển cả, và tôi cầu mong sao nó đừng chôn vùi theo tôi. Bản thảo này do tôi ký và kể thêm mẩu chuyện của đời tôi, sẽ được để trong một cái máy không thể chìm được. Người sống sót cuối cùng giữa chúng ta sẽ ném nó xuống biển cho trôi theo dòng nước.

Tên của ông ta, mẩu chuyện của cuộc đời, do ông ta tự viết? Bí mật của ông ta sẽ được khám phá một ngày gần đây chẳng? Nhưng dù sao tôi nhận thấy đây chỉ mới nhập đề.

Tôi nói:

– Thưa Thuyền trưởng, tôi không nghĩ trái lại ý muốn và việc làm của ông. Đừng để cho kết quả nghiên cứu của

ông bị thất lạc. Nhưng phương pháp ông chọn thấy chưa ổn. Ai biết ngọn gió nào sẽ đưa đây, và bàn tay nào sẽ nhận được? Không thể có cách nào hơn sao? Ông, hay thủ hạ của ông, có thể...?

Thuyền trưởng cắt ngang lời tôi nói:

– Không thể được.

– Nhưng tôi và các bạn, tôi sẵn sàng giữ các bản thảo này, nếu ông cho chúng tôi tự do...

Thuyền trưởng Nam Mộ ngạc nhiên và đứng dậy hỏi:

– Tự do à?

– Vâng. Và chính vì vậy mà tôi muốn gặp ông, để hỏi. Đã bảy tháng nay, chúng tôi ở đây. Ngày nay, nhân danh tôi và các bạn tôi, xin thuyền trưởng cho biết ý

định có giữ chúng tôi mãi mãi chẳng?

– Ông Long Đắc, tôi xin trả lời ông ngày nay, như tôi đã trả lời trước đây 7 tháng: “người nào đã ở trên tàu Nam Tị Lũy thì không thể đi đâu được”.

– Ông muốn chúng tôi thành nô lệ sao?

– Muốn dùng danh từ nào tùy ý ông.

– Nhưng người nô lệ vẫn có quyền tìm lại tự do, bằng cách này hay cách khác, lúc thuận tiện.

– Quyền này, chúng tôi đâu có chối cãi. Chưa khi nào tôi có ý trối buộc quý ông bằng một lời cam kết?

Thuyền trưởng hỏi tôi và khoanh tay trước ngực. Tôi trả lời:

– Thưa ông, xin trở lại vấn đề một lần nữa, không phải vì ý muốn của ông hay của tôi. Nhưng vì chúng ta đã vào đề, cần kết thúc. Tôi xin lặp lại, đây không phải vì cá nhân tôi. Đối với tôi sự học hỏi là một điều khao khát, một lối giải trí lành mạnh, một sự tập luyện, một sự say mê để quên hết tất cả. Cũng như ông, tôi muốn sống riêng biệt, vô danh, với hy vọng mỏng manh là một ngày tương lai thả trôi kết quả bao nhiêu công trình nghiên cứu theo định mệnh, theo sóng lôi, gió cuốn đưa đi. Tóm lại, tôi cảm phục ông, muốn bắt chước ông trong một nhiệm vụ bí ẩn của đời ông mà chúng tôi chưa hề được nhiều thấu. Đôi khi, nêu tim chúng tôi phải cảm xúc vì một vài sự đau khổ của ông, hay kích thích bởi những hành động phi thường do can đảm của ông, chúng tôi vẫn giữ mãi nơi cõi lòng tất cả sự mến phục, vì

tôi đã thấy tất cả những điều hay ho tốt đẹp mặc dù chưa biết ông là bạn hay một kẻ thù.

Đó là tất cả cảm tưởng đối với chúng tôi, những người xa lạ tôi đang cố gắng xua đuổi những cái gì không thể làm, không thể công nhận được, nhưng đối với Nễ Lang thì không muốn được kẻ khác nghĩ đến mình. Đôi khi ông ta cũng tự hỏi thế nào là ý chí tự do, thế nào là lòng căm thù nô lệ. Những ý kiến này có lẽ làm nảy nở bao nhiêu dự tính trả thù, suy nghĩ, mạo hiểm và thử thách, nhất là đối với một kẻ có bản chất ngang tàng như Nễ Lang.

Tới đây tôi nín thinh. Thuyền trưởng đứng dậy nói:

– Không cần. Đâu phải vì quyền lợi riêng tôi mà phải giữ ông ấy trên tàu này.

Riêng đối với ông, ông Long Đắc, ông là người hiểu biết cả dù trong yên lặng. Tôi không có gì để trả lời nữa. Lần này là lần đầu và cũng là lần chót mà ông đưa vấn đề này ra bàn cãi. Tôi không thể nghe ông trình bày lần thứ hai nữa.

Tôi lui ra. Từ hôm ấy, hoàn cảnh chúng tôi trở nên gay go và căng thẳng. Tôi thuật lại cho hai bạn tôi nghe. Nễ Lang nói:

– Tôi đã hiểu chúng mình không thể trông mong gì nơi con người ấy cả. Tàu Nam Tị Lũy đã đến gần Long Island. Gặp dịp chúng ta thoát đi ngay.

Nhưng trời càng ngày càng xấu. Nhiều hiện tượng bão tố đã có. Bầu trời trắng đục như sữa.

Nhiều đám mây kéo nhau bay mau

lắm. Mặt biển nổi sóng ngày càng dữ dội. Các loại chim đều rủ nhau trốn nấp cả. Phong vũ biểu càng ngày càng hạ thấp, chúng tỏ không khí bị nhiều sức ép của hơi nước.

Ngày 18 tháng năm, bão bắt đầu khi tàu Nam Tị Lũy nổi ngang bờ biển Long Island, cách ngõ vào Nữ Ước ít hải lý. Tôi cũng chưa hiểu như thế nào nữa. Vì đáng lẽ lặn xuống đáy biển, thuyền trưởng Nam Mộ lại muốn cho tàu nổi trên mặt sóng.

Gió thổi mạnh từ Tây Nam, mỗi giây từ 15 thước đến 25 thước, vào lúc 3 giờ chiều. Đó là sức gió của một trận bão tố.

Hình như không lay chuyển trước sức gió, thuyền trưởng Nam Mộ vẫn đứng lên sàn tàu. Tàu được cột neo ở giữa để khỏi bị sóng đập. Tôi cũng trèo lên đấy,

để ngắm xem cuộc đương đầu giữa con người siêu phàm với bão tố. Nhiều đám mây to bị thổi dạt xuống tận mặt biển. Xung quanh toàn là những ngọn sóng lớn và dài, mỗi lúc một cao và đập vào nhau. Tàu Nam Tị Lũy khi lặn bên này khi bị đội ngược lên như một cột buồm bị rung động một cách dữ dội.

Lúc 5 giờ, một cơn mưa đổ xuống như thác, nhưng cũng không làm bớt được sức gió và sóng biển.

Bão tố thổi mỗi giây 45 thước, nghĩa là gần 40 dặm mỗi giờ. Chính trong những điều kiện này, bão đã thổi lở vách, tróc nhà, xé nát rào sắt, đẩy cả súng thần công cỡ 24 ly đi nơi khác.

Tàu Nam Tị Lũy, trong cơn giông tố toại bời, đã cải chính câu nói của một nhà kỹ sư thông thái: “Không một vỏ tàu nào

có thể đương đầu với sóng biển”. Đây không phải là một tảng đá mà là một kiến trúc bằng thép, hình dài, không cột buồm, lưu động, dễ khiến, luôn theo chiều sóng một cách dễ dàng.

Tôi theo dõi các lớp sóng. Bấy giờ sóng đã cao trên 15 thước dài trên 17 thước và tốc độ bằng nửa sức gió, mỗi giây 15 thước.

Sức mạnh càng lớn nếu biển càng sâu.

Sức ép kinh khủng nếu tính ra có thể đến 3.000 ki lô mỗi bộ vuông trên những nơi sóng đập vào. Càng khuya bão càng mạnh, phong vũ biểu, cũng như năm 1800 ở đảo Réunion, lúc có gió lốc, đã xuống tới 710 ly.

Lúc sấm tối tôi thấy tận chân trời

một chiếc tàu lớn đang chống với bão tố và khuất dần theo bóng tối.

Lúc 10 giờ khuya, bầu trời chớp nhoáng. Tôi không chịu nổi các làn sáng ấy, nhưng thuyền trưởng Nam Mộ, vẫn đứng nhìn về phía trước, hình như muốn tìm hiểu tận lòng bão tố. Một tiếng nổ kinh động khắp bầu trời, kéo dài, do sóng đập, gió cuốn và sấm sét liên hồi. Gió thổi khắp bốn phía, một luồng gió lốc từ phía Đông sang Bắc, rồi từ Tây sang Nam ngược lại với chiều bão đang xoay vần trên Nam bán cầu.

Dòng nhiệt lưu thật quả xứng với các tên “Vua của bão tố”! Chính vì sự cách biệt nhiệt độ của không khí và dòng nước nên đã gây thành gió mạnh.

Theo trận mưa, vừa tiếp đến một trận bão lửa.

Những hạt nước đá biến thành những chòm khói. Tàu Nam Tị Lũy lúc đầu đưa ngược mũi nhọn lên cao rồi xẹt ra những tia chớp hải hùng.

Bị dồi rất kiệt sức, tôi nằm úp sấp trên sàn tàu và bò dần đến nắp cửa, mở ra và leo xuống, về phòng khách. Bão tố đã đến tột độ, khiến không thể nào đứng vững trong tàu được nữa.

Mãi đến nửa đêm thuyền trưởng Nam Mộ mới vào trong tàu. Tiếp đến, tiếng máy bơm nước rít lên rồi tàu Nam Tị Lũy lặn xuống dưới đáy biển. Nhìn qua cửa kính phòng khách, tôi thấy nhiều con cá quá lớn đang lẩn trốn như những bóng đen trong biển lửa.

Tôi ngỡ tàu lặn xuống quá đến 15 thước là yên tĩnh, nào ngờ phía trên vẫn còn chuyển động dữ dội nên phải lặn

xuống tận 50 thước sâu. Nơi đây tư bề vắng vẻ phẳng lặng và tịch mịch. Thật không ai có thể nghĩ rằng cũng trong giờ phút này, một cơn bão mãnh liệt đang tàn phá, hoành hành dữ dội ở mặt biển.

CHƯƠNG 44

TẠI 47° 24 VĨ TUYẾN VÀ
17° 28 KINH TUYẾN

Sau cơn bão, tàu giạt về hướng Đông. Tất cả dự tính từ trước thấy đều tiêu tan như mây khói.

Vì quá thất vọng, Nễ Lang trở nên buồn rầu ít nói, hay lẩn tránh mọi người cả đến thuyền trưởng Nam Mộ. Tôi và Côn Sơn không xa rời anh ta nửa phút.

Tàu Nam Tị Lũy đi về phía Đông Bắc

như tôi đã nói trên. Trong mấy ngày qua tàu chạy không định hướng khi nổi lên mặt nước, khi lặn dưới sâu, giữa màn sương mù dày đặc mà nhà hàng hải nào cũng e ngại.

Sở dĩ có sương mù là vì băng đá tan ra nên khí trời lạnh và ẩm thấp.

Biết bao nhiêu tàu bè đều đi lạc hướng mãi cho đến khi nhìn thấy ánh đèn pha trên các bờ biển! Chính sương mù đã gây biết bao nhiêu thảm cảnh trong sự va chạm, mặc dù có kéo còi hay đánh chuông báo động trước.

Vì vậy mà đáy biển la liệt những xác tàu, cái thì đã mục nát, cái mới chìm, phản chiếu trước ánh đèn rọi với những thanh sắt và vỏ đồng còn sáng nhoáng. Biết bao nhiêu con tàu đã mất cả của lẫn người tại nơi nguy hiểm này, có dấu hiệu

báo trước từ mũi Race, đảo Saint Paul, eo biển Belle Ile và cửa Saint Laurent!

Ngày mười lăm tháng năm, chúng tôi đến phía Nam bãi Tân địa, nơi đây đầy những di vật do dòng nhiệt lưu hay luồng nước lạnh của Bắc cực đã lôi cuốn từ bốn phương đưa về.

Có cả những tảng đá băng vỡ và không biết cơ man nào là xương cá hay vỏ sò ốc.

Đáy biển tại bãi Tân Địa ít sâu, có chỗ độ vài trăm sải mà thôi. Nhưng ở phía Nam có một chỗ rất sâu đến ba ngàn thước. Nơi đây nước dòng nhiệt hru phân tán, bớt chảy và trở thành một cái biển.

Ngoài những loại cá đủ hình sắc khác nhau, thì cá thu là loại nhiều nhất ở chốn này.

Người ta có thể nói cá thu là giống cá của miền núi vì Tân Địa là một dãy núi ngầm dưới đáy biển. Tàu Nam Tị Lũy rẽ nước giữa một đoàn cá đang đi. Côn Sơn vội nói:

– Kìa cá thu! Tôi ngỡ cá thu đẹp như cá lờn bơn hay cá đánh chứ!

Tôi bật cười bảo rằng:

– Anh thật ngờ nghệch quá! Cá thu chỉ đẹp nơi hàng bán cá vì người ta đã xẻ và banh để muối phơi, chứ thật ra thân hình nó cũng thon dài, để thuận lợi cho việc bơi lội.

Côn Sơn trả lời:

– Tôi đã hiểu rồi! Ô kìa, quả là một đám mây hay một bầy kiến!

– Vâng, nếu không có loài người và

những loại cá tàn sát nó thì nó còn đông hơn thế nữa. Anh có biết một con cá cái sinh bao nhiêu trứng không?

– Tính cho cao, độ năm trăm ngàn chứ gì?

– Mười một triệu, bạn ạ.

– Mười một triệu! Ô, tôi không thể tin, nếu tôi không tự tay đếm lấy.

– Cứ tính đi, Côn Sơn. Anh sẽ thấy sớm hơn như tôi đã mong tưởng.

Hàng bao nhiêu ngàn người Pháp, Anh, Mỹ, Đan Mạch, Thụy Điển đi đánh cá thu, đã phung phí chúng nhiều, nếu chúng nó không đẻ nhiều như thế, có lẽ biển đã hết cá từ lâu rồi.

Riêng ở Anh và Mỹ đã có 5000 tàu đánh cá với 75.000 thủy thủ chuyên đánh cá này.

Mỗi tàu đánh trung bình được 40.000 và cả thủy được 25 triệu con. Trên bờ biển Na Uy cũng thế.

– Vâng, tôi xin tin theo lời thầy nói, khỏi phải đếm nữa.

– Đếm cái gì?

– Mười một triệu cái trứng. Nhưng tôi có một điều nhận xét.

– Điều gì vậy?

– Nếu tất cả các trứng đều nở cả, chỉ cần bốn con cá thu cũng đủ cung cấp cho các nước Anh, Mỹ và Na Uy rồi.

Khi chúng tôi qua bãi Tân Địa gặp từng hàng dài cần câu, móc trên 200 lưỡi câu, và mỗi con tàu có độ một tá. Mỗi cần câu có nhiều neo nơi đầu và có móc cột trên các đường dây cước dài, có phao

nổi. Tàu phải đi rất cẩn thận để khỏi mang lưỡi câu trong vùng này.

Không bao lâu, tàu nổi lên mặt nước tại 42 độ vĩ tuyến, phía trên Saint Jean và Heart's Content, nơi bắt đầu đường dây xuyên Đại Tây Dương.

Thay vì tiếp tục đi ra Bắc, tàu Nam Tị Lũy đi về phía Đông, hình như muốn theo đường dây điện tín để dò xét tìm cho dễ dàng hơn vị trí.

Hôm ấy mười bảy tháng năm, cách 500 hải lý Heart's Content vào khoảng 2800 thước sâu, chúng tôi nhìn thấy đường dây nằm trên đáy biển.

Lúc mới thấy, Côn Sơn ngỡ là một con rắn lớn và dự định ghi vào bảng phân loại theo thường lệ, nhưng tôi đã giải thích thêm về một vài đặc tính của đường dây điện tín này.

Đường dây đầu tiên đặt năm 1857 và 1863. Sau khi chuyển độ 100 bức điện tín thì bị hỏng.

Năm 1809, các kỹ sư đặt một đường khác dài 3400 cây số, nặng 4500 tấn, được chở trên tàu Great Eastern; nhưng lần này cũng thất bại luôn.

Ngày 25 tháng năm, tàu lặn sâu 3830 thước vừa đúng nơi trước kia dây bị đứt và làm khánh tận doanh nghiệp này. Vị trí này ở cách bờ biển Ai Nhĩ Lan 338 hải lý. Lúc hai giờ trưa, sự liên lạc với Âu châu bị gián đoạn. Các thợ chuyên môn đã quyết định cắt đứt dây trước khi vớt lên. Mãi đến 11 giờ mới thu lại một đoạn, nối xong lại thả xuống lần nữa. Nhưng sau một thời gian bị đứt nữa, và lần này không vớt lại được.

Tuy nhiên người Mỹ vẫn không nản

chí. ông Cyrus Field bị sạt nghiệp, lại gọi thêm phần hùn để làm một đường khác, tối tân hơn. Dây dẫn điện được bao bọc bởi một chất nhựa hắc ín, xung quanh có quấn thêm dây và ống sắt.

Đường Great Eastern được hạ thủy ngày 12 tháng 7 năm 1806.

Công cuộc tiến hành khả quan. Bỗng một vụ bất ngờ xảy ra: các nhân viên chuyên môn bắt gặp nhiều chiếc đinh đóng trên đường dây cốt ý phá hoại sau này.

Thuyền trưởng Anderson vội họp tất cả kỹ sư sĩ quan và quyết định nếu bắt được tên phá hoại nào sẽ lập tức ném xuống biển ngay. Từ đó không xảy ra sự gì rắc rối nữa. Ngày 23 tháng bảy, khi đường này còn cách Tân Địa 800 hải lý được điện tín từ Ai Nhĩ Lan cho biết

giữa Đức và Áo đã ký kết đình chiến sau trận Sadowa rồi. Đường dây vừa bắt tới Heart's Coment ngày 27 giữa lúc trời nổi sa mù khắp nơi. Công việc hoàn thành mỹ mãn và bức điện tín đầu tiên từ Mỹ chuyển qua Âu châu có một câu ý nghĩa sâu xa:

“Vinh quang thuộc về Chúa trên trời và bình an thuộc về người nhiệt tâm dưới đất!”

Tôi không tìm được đường dây như lúc mới thả xuống nước.

Khắp mình dây như một con rắn lớn đang bị hàu đóng, sò đeo lờm chờm. Bên ngoài bọc kim khí, trong bao một lớp hắc ín để tránh giống hà đục khoét.

Dây thả nằm trên mặt biển yên tĩnh, sức ép trung bình giúp việc dẫn điện dễ

dàng từ Mỹ sang Âu với thời gian 1 phần 32 của khắc đồng hồ.

Đây có thể chịu đựng vĩnh viễn, vì chất hắc ín này càng ngấm trong nước biển càng trở nên bền bỉ.

Hơn nữa người ta đã lựa nơi thuận tiện trên đồi cao, tránh cho dây khỏi bị đứt vì phải chìm quá sâu. Tàu Nam Tị Lũy đi đến nơi sâu nhất, tận 4431 thước, thấy dây nằm bình thường không bị lôi kéo xô dịch.

Xong, chúng tôi đến chỗ đã xảy ra tai nạn hồi 1863.

Đáy biển nơi đây là một một thung lũng rộng trên trăm hai chục cây số. Người ta có thể đem đặt cả dãy núi Bạch Đầu Sơn vào đây mà đỉnh núi khổng lồ lên trên mặt nước. Phía đông có một

tường núi dựng đứng chắn ngang, cao hai nghìn thước. Tàu Nam Tị Lữ đến cách Ai Nhĩ Lan 150 cây số vào ngày 28 tháng năm. Tôi nghĩ thuyền trưởng Nam Mộ sẽ lên đảo Anh Cát Lợi nhưng ông ta lại trở xuống miền biển Âu châu. Đi vòng qua đảo Hồng Lạc, tôi chợt trông thấy mũi Clear và hải đăng Fastenet đang soi đường cho hàng ngàn tàu bè từ của Liverpool hay Glasgow ra.

Tôi tự hỏi không biết tàu Nam Tị Lữ có dám vào biển Manche hay không? Kể từ khi đến gần vùng này, Nễ Lang thường đến hỏi thăm tôi nhiều bận. Tôi chưa biết trả lời sao, mà thuyền trưởng thì không gặp. Sau khi để Nễ Lang lỡ dịp tại bờ Mỹ châu ông ta muốn cho tôi nhìn thấy miền biển Pháp quốc nữa chăng?

Tàu vẫn xuôi về Nam, ngày ba mươi tháng năm đi ngang qua Laad's End, giữa

hai miền gần nhất của Anh Cát Lợi và Sorluigues.

Muốn vào biển Manche thì phải đi về hướng Đông nhưng tàu lại đi lối khác.

Cả ngày ba mươi một tháng năm, tàu cứ đi vòng quanh nhiều lần, làm tôi bức trí quá. Hình như ông ta muốn tìm một nơi vào nhưng chưa gặp được. Trưa đến, chính thuyền trưởng Nam Mộ định thầu được vị trí. Ông ta không nói chuyện và thái độ không được vui.

Có phải vì đã đến gần Âu châu, hay vì đang nhớ lại kỷ niệm của quê hương cũ? Không biết ông ta đang hối hận hay luyến tiếc? Tôi có linh tính đoán rằng sự tình cờ sẽ mở màn bí mật của ông ta một ngày gần đây.

Sáng hôm sau, ba mươi một tháng

sáu, tàu Nam Tì Lũy vẫn đi như cũ, chắc để tìm một điểm nhất định trên mặt biển. Biển lặng, trời thanh, thuyền trưởng lại nhìn mặt trời để tìm hướng như ngày qua.

Một chiếc tàu lớn chạy bằng hơi nước vừa ló dạng nơi chân trời, độ 8 hải lý về phía Đông. Vì không có cờ nên tôi không đoán được tàu của nước nào. Vài phút trước khi mặt trời đứng ngọ, thuyền trưởng dùng kính lục phân để tìm vị trí rất cẩn thận. Công việc làm được dễ dàng nhờ biển lặng. Tàu nằm yên không lúc lắc. Tôi cũng vừa lên trên sàn. Ngắm tìm vừa xong, Thuyền trưởng chỉ tôi nói mấy tiếng:

– Nơi đây rồi!

Ông ta bước qua cửa vào tàu. Không hiểu ông ta có nhận thấy chiếc tàu kia

đang tiến gần về chúng ta hay không?

Tôi vừa vào phòng khách, nắp cửa đóng lại.

Nước bơm vào rồi tàu Nam Ti Lũy từ từ lặn xuống, theo chiều thẳng đứng, chong chóng không động đậy. Ít phút sau tàu vừa chạm đáy biển, sâu 833 thước. Đèn trên trần tắt, nắp cửa được mở ra, qua các tấm kính tôi nhìn thấy nước biển chói lòa ánh sáng của đèn rọi xa gần nửa hải lý. Nhìn qua hông trái, tư bề cũng chỉ toàn là nước mênh mông và yên tĩnh. Bên hông phải, một đồng lớn lù lù làm tôi phải chú ý. Hình như những phê tích bị đổ nát và sò ốc bao phủ từng lớp trắng như tuyết. Nhìn kỹ tôi nhận thấy đó là một chiếc tàu không cột buồm bị lủng phía trước. Tai nạn có lẽ xảy ra đã lâu rồi. Xác tàu đóng đầy chất vôi, chứng tỏ đã trải qua nhiều năm trên đáy biển.

Không rõ đây là tàu nào? Vì sao tàu Nam Tị Lũy đến viếng? Có phải một tai nạn đã chôn vùi tại dưới nước sâu đáy chẳng?

Tôi đang suy nghĩ, bỗng nghe tiếng của Thuyền trưởng nói chậm rãi:

– Xưa kia con tàu này tên Marseillais. Hạ thủy từ 1762 trang bị đến 74 khẩu súng đại bác.

Năm 1778, ngày 13 tháng 8 dưới quyền chỉ huy của Poype một anh hùng. Năm 1774, ngày 1 tháng 7 nó tham gia hạm đội do Đô đốc Estang điều khiển để đoạt tượng thánh Grenade. Ngày 5 tháng 9 năm 1781 lại tham gia trận đánh vịnh Chesapt với công tước De Grasse. Đến 1794 cộng hòa Pháp quốc đặt tên lại. Cũng năm ấy, ngày 16 tháng 4 áp tải một đoàn tàu chở lúa mì của Mỹ quốc

đưa đến Brest dưới quyền chỉ huy của Đô đốc Mac Stabel. Ngày 11 và 12 tháng 8, đoàn này gặp chiến hạm của Anh Cát Lợi.

Hôm nay chính là ngày 15 tháng 8. Thế là đã 74 năm trôi qua, cũng tại chỗ này 47 độ 24 vĩ tuyến và 17 độ 28 kinh tuyến, sau một trận chiến đấu anh dũng, tàu ấy bị gãy cả ba cột buồm, ngập đầy nước, một phần ba số người bị giết, tàu ấy muốn được chìm sâu dưới nước với 356 thủy thủ, hơn là đầu hàng. Trương cờ phía sau lái, họ tự đánh đắm với những khẩu hiệu:

Nền Cộng hòa muôn năm!

Tôi buột miệng nói:

– Đó là chiếc “Phục Hận” rồi.

– Vâng, chính tàu “Phục Hận”, danh từ rất đẹp, dễ nghe lắm.

Thuyền trưởng lẩm bẩm câu này, tay khoanh trước ngực.

CHƯƠNG 45

MỘT CUỘC TÀN SÁT

Lỗi kể chuyện về cảnh tượng quá đột ngột của chiếc tàu quá yêu nước, và sự cảm động rõ rệt của con người lạ lùng này, khi thốt ra tên chiếc Phục hận, đã làm cho tôi đặc biệt chú ý. Những cảm tưởng này đã xâm chiếm mãnh liệt tâm hồn tôi. Tôi mắt đắm nhìn thuyền trưởng, hai tay đang đưa thẳng ra biển, mắt sáng ngời nhìn xác chiếc tàu đáng kính mến đó.

Lẽ ra tôi không cần tìm hiểu ông ta là ai, từ đâu đến, sẽ đi đâu, nhưng càng lâu ông ta càng bỏ mất bộ mặt của một nhà bác học. Không phải vì sự chán đời đã khiến thuyền trưởng này và bao nhiêu người phải cùng chung sống trên tàu Nam Tị Lũy, mà do một mối căm thù ghê gớm, một mối hận nghìn đời không phai. Mối căm thù này cần phải trả chăng? Tôi chắc sẽ hiểu rõ sau này.

Tàu Nam Tị Lũy nổi dần lên, bóng của xác tàu Phục Hận lơ mờ dần, và trong chốc lát chúng tôi đã nổi lên mặt nước.

Bỗng có một tiếng nổ lớn. Tôi nhìn thuyền trưởng, thấy ông ta không nhúc nhích, tôi gọi:

– Thưa thuyền trưởng!

Ông ta không trả lời, và lên sàn tàu.

Côn Sơn và Nễ Lang theo lên trước tôi.
Tôi hỏi tiếp:

– Tiếng nổ này do đâu đến?

Nhìn xa về phía trước mặt, chúng tôi thấy một chiếc tàu đang tiến về hướng chúng tôi. Nễ Lang nói:

– Đây là tiếng súng đại bác.

Tàu đó đang tăng thêm tốc lực và cách tàu Nam Tị Lũy độ 6 hải lý.

– Tàu nào đó, ông Nễ Lang?

– Theo bề cao và hình dáng, tôi chắc là một chiến hạm. Chưa biết có phải nó định đánh đắm chiếc Nam Tị Lũy hay không?

Côn Sơn nói:

– Ông Nễ Lang ạ, chưa chắc nó có

thể gây thiệt hại gì cho tàu Nam Tị Lũy vì nó không thể bắn dưới nước sâu được?

Tôi hỏi thêm Nễ Lang:

– Ông biết tàu đó thuộc nước nào không?

– Không thể biết được vì không có treo cờ. Nhưng tôi chắc là một chiến hạm.

Suốt 15 phút theo dõi chúng tôi nhận thấy còn tàu đang tiến dần đến. Cách ra như thế này, chắc nó chưa nhận ra tàu Nam Tị Lũy, và cũng chưa biết là thứ gì.

Bỗng Nễ Lang cho biết đây là một tàu chiến lớn, thuộc loại thiết giáp hạm có hai tầng. Hai ống khói tuôn mù mịt, đen ngòm. Buồm đã cuốn mép theo cột, không có một lá cờ nào, Thuyền trưởng Nam Mộ để yên cho nó tiến dần đến.

Thật là một dịp may mắn cho chúng tôi.

Nễ Lang nói:

– Nếu tàu này cách một cây số tôi sẽ nhảy xuống biển, và mong ông sẽ theo tôi.

Tôi không trả lời và chú ý nhìn chiếc tàu này đang lớn dần. Dù tàu Anh, Pháp, Mỹ hay Nga, tôi chắc họ sẽ vớt chúng tôi.

Côn Sơn bảo tôi:

– Tôi bơi cũng khá lắm. Nếu thấy muốn theo Nễ Lang, xin cứ nằm thẳng và tôi sẽ dìu đến tàu ấy.

Tôi sắp trả lời bỗng thấy một luồng khói xẹt trên tàu ấy. Và vài giây sau, một vật rơi phía sau tàu Nam Ti Lũy làm tung nước lên cao. Qua một lúc mới có tiếng nổ. Tôi lẩm bẩm:

– Sao, họ bắn ư?

Nễ Lang cũng nói nhỏ nhỏ:

– Được lắm!

– Họ không nghe là bọn mình đang bị cấm tàu và đang đeo vào một chiếc phao hay sao?

Vừa lúc đó một viên đạn làm tung nước bên cạnh Côn Sơn, và anh ta la lớn:

– Họ tưởng là một con cá lớn và cố bắn cho trúng chẳng?

– Nhưng họ cũng phải thấy mình và cần giải quyết đúng đắn với người ta chứ!

Nễ Lang nhìn tôi nói:

– Có lẽ như vậy.

Một ý nghĩ đến trong óc tôi. Có lẽ

bây giờ người ta đã biết rõ quái vật này. Lúc chạm với tàu Lanh Công và khi Nễ Lang phóng lao vào vỏ thép của con tàu, thuyền trưởng Phan Úc đã biết con cá này là một chiếc tàu ngầm còn nguy hiểm hơn là cá voi nữa. Có lẽ đúng như thế, và hiện nay trên khắp các mặt biển người ta đang tìm cách để diệt cho được thứ dụng cụ nguy hiểm này.

Thật đáng sợ! Người ta có thể nghĩ thuyền trưởng Nam Mộ dùng tàu Nam Tị Lũy để trả thù.

Có thể đêm nay, khi nhốt chúng tôi vào phòng này, ông ta sẽ tấn công chiếc tàu ấy.

Người thủy thủ được chôn ở nghĩa địa biển San hô có lẽ bị tử thương trong một cuộc đụng độ của tàu Nam Tị Lũy. Chắc có lẽ đúng như vậy. Tôi đã hiểu

dẫn được phần nào sự bí mật của thuyền trưởng Nam Mộ. Tuy chưa biết rõ về ông ta, nhưng nhiều quốc gia đã hợp nhau để chống ông, hiện nay không phải là một nhân vật hoang đường mà một người đang nuôi dưỡng một mối căm thù ghê gớm! Bao nhiêu dĩ vãng ghê gớm đang diễn ra trước mặt tôi. Trên tàu này chúng tôi không gặp bạn nhưng chỉ gặp toàn là thù nghịch.

Các hòn đạn lại tiếp tục rơi xung quanh, nhưng chưa hòn nào trúng tàu Nam Tị Lũy.

Chiếc chiến hạm còn cách xa độ ba hải lý. Mặc dù bị bắn nhiều, thuyền trưởng Nam Mộ vẫn chưa lên sàn tàu. Thế nào cũng có một hòn đạn rơi trúng vỏ tàu Nam.Tị Lũy.

Nễ Lang bảo tôi:

– Chúng ta nên tìm cách thoát khỏi nơi đây. Nên ra dấu hiệu! Có lẽ họ sẽ biết mình là người lương thiện.

Nễ Lang lấy một chiếc khăn tay. Nhưng lúc anh ta chưa kịp vung lên, đã có một bàn tay xô ngã xuống sàn tàu, mặc dù Nễ Lang rất khỏe mạnh.

Thuyền trưởng hét lớn:

– Khốn nạn! Người có muốn ta sẽ bỏ người vào mũi nhọn, trước khi lao vào con tàu kia chẳng?

Lời nói càng giận dữ, sắc diện của thuyền trưởng càng dễ sợ hơn. Mặt ông tái mét vì quá tức, mắt trợn tròn xoe, nói chẳng ra lời, chỉ găm gù, người khom xuống. hai tay bắt vai Nễ Lang và hăm hực.

Bỗng ông ta bỏ Nễ Lang, xoay qua

phía chiến hạm đang bắn như mưa xung quanh tàu Nam Tị Lũy và hét lớn:

– Hỡi con tàu khốn nạn! Ta không cần tìm hiệu kỳ cũng đủ hiểu biết người rồi. Hãy xem kỳ hiệu của ta đây!

Nói xong Thuyền trưởng trải trên sàn một lá cờ đen giống như lá cờ đã cắm tại Nam cực. Vừa lúc ấy một viên đạn rơi trúng vỏ tàu nhưng không lủng, chỉ trượt và nảy vọt qua bên thuyền trưởng rồi văng xuống biển. Thuyền trưởng nhún vai bảo tôi:

– Mời ông và các bạn vào tàu ngay.

Tôi nói lớn:

– Thuyền trưởng muốn tấn công chiếc tàu đó?

– Tôi sắp đánh đắm nó ông ạ.

– Xin ông đừng làm thế.

Thuyền trưởng lạnh lùng nói:

– Tôi phải làm. Xin ông đừng cản trở tôi. Định mệnh buộc ông phải nhìn những cái gì không đáng trông thấy. Giờ tấn công đã đến. Cuộc phản công sẽ khốc liệt. Cú vào đi.

– Đây là chiếc tàu nào?

– Ông không thể biết được, nhưng như thế càng hay. Quốc tịch của nó vẫn còn bí mật. Xin vào đi.

Chúng tôi chỉ biết tuân theo. Mười hai thủy thủ chăm chăm nhìn con tàu đang tiến tới với sắc mặt đầy căm thù. Tôi bước vào vừa đúng lúc một viên đạn thứ hai chạm trúng vỏ tàu Nam Tị Lũy. Thuyền trưởng hét lớn:

– Cứ bắn đi! Hỡi con tàu điên cuồng kia, cứ bắn cho hết đạn để rồi không thoát khỏi mũi tàu Nam Tị Lũy. Nhưng người không thể chìm nơi đây được. Ta không muốn người được hận. hạnh nằm bên cạnh xác tàu Phục Hận khả kính đâu.

Tôi vào phòng, thuyền trưởng và người phụ tá còn đứng trên bong tàu, chong chóng bắt đầu quay. Tàu Nam Tị Lũy chạy xa ngoài tầm đạn của chiến hạm. Cuộc đuổi bắt tiếp diễn và thuyền trưởng vẫn giữ khoảng cách y như trước.

Vào khoảng 4 giờ chiều, tôi sốt ruột quá, lần đến chân tam cấp chính. Nấp vẫn mở, tôi đánh liều leo ra. Thuyền trưởng đang đi bách bộ với thái độ hăm hực và nhìn về phía chiếc tàu đang ở phía đuôi gió độ 5, 6 hải lý. Ông ta cho tàu chạy xung quanh tàu địch như một con thú dữ

đang lồng lộn, rồi tiến về hướng Tây như nhử tàu địch đuổi theo nữa. Ông ta vẫn chưa cho tấn công, có lẽ còn e ngại. Tôi muốn can thiệp một lần thứ hai. Nhưng tôi vừa mới mở lời, ông ta đã ra lệnh tôi im và nói:

– Tôi là quyền lực, là lẽ phải. Tôi là kẻ bị áp chế và tàu đó là kẻ áp chế. Chính vì nó mà tất cả những gì thương yêu, kính mến, tôn thờ đều mất cả Tổ quốc, vợ, con, cha mẹ tôi, đều bị tan nát, sát hại. Tất cả lòng căm hờn của tôi hướng về đó cả. Ông hãy nín đi.

Tôi nhìn một lần chót chiến hạm đang cố tăng gia tốc lực thêm rồi quay lại Nễ Lang và Côn Sơn bảo lớn:

– Chúng ta tẩu thoát ngay.

Nễ Lang nói:

– Tốt lắm, nhưng chiếc tàu nào đó?

– Tôi không rõ: nhưng dù là của ai, nó cũng sẽ bị chìm trước đêm nay. Thà cùng chết theo nó còn hơn là ở đây để biến thành tòng phạm trong cuộc tàn sát vô nhân đạo này.

Nễ Lang lạnh lùng đáp:

– Tôi rất đồng ý. Xin chờ tối nay vậy.

Đêm đã đến. Trên tàu vắng lặng quá! Tàu Nam Tị Lũy vẫn không đổi hướng. Tôi lắng nghe tiếng chong chóng quạt nước rất mau và đều. Tàu nổi trên mặt nước, thỉnh thoảng chông chênh bên này bên kia.

Tôi và các bạn đã quyết định tẩu thoát một khi đã đến thật gần con tàu, để dễ nghe và thấy được chúng tôi. Trăng còn ít hôm sẽ tròn, đang chiếu sáng rực

rõ. Khi đã lên tàu, may ra chúng tôi sẽ có thể báo cho họ biết trước tai họa đang đe dọa. Nhiều lần tôi tưởng tàu Nam Tị Lũy sắp tấn công, nhưng nó chỉ đến gần một lúc rồi chạy ra xa.

Một phần đêm trôi qua, chưa có gì xảy ra. Chúng tôi chờ dịp thuận tiện để hành động.

Chúng tôi hồi hộp mong đợi!

Lắm lúc Nễ Lang muốn nhảy xuống nước bơi đi nhưng tôi cản lại. Tôi nghĩ rằng tàu Nam Tị Lũy sẽ tấn công lúc nổi lên mặt nước và chừng đó cuộc tẩu thoát sẽ dễ dàng hơn.

Lúc 3 giờ sáng, lòng tôi e ngại, nên leo lên sàn tàu. Thuyền trưởng vẫn ở đó, đứng phía trước, bên cạnh là hiệu kỳ đang phát phới bay trên không theo

chiều gió nồm thổi. Cặp mắt ông ta như muốn thôi miên, hấp dẫn chiếc tàu đi theo gần hơn cho tiện bề hạ thủ. Trăng đã lên tận đỉnh đầu. Sao Thiên vương đã mọc về hướng đông.

Trong quanh cảnh trời nước mênh mông yên tĩnh này, mặt biển phản chiếu ánh trăng như một tấm gương vĩ đại. So sánh sự hiền lành của cảnh vật và mọi cảm thù đang sục sôi trong tàu Nam Tị Lũy tôi bỗng rùng mình. Chiến hạm cách tôi độ hai dặm. Nó tiến tới mãi, gần làn nước sáng rực vì lân tinh bao xung quanh tàu Nam Tị Lũy.

Tôi thấy ánh đèn xanh đỏ và đèn hiệu màu trắng treo trên cột buồm. Một ánh sáng ửng lên mũi thuyền địch chứng tỏ lò lửa đang chụm quá đỏ. Nhìn tia lửa, chúng tôi thấy bụi than phụt ra ống khói, tung lên trời như sao sa.

Tôi ở đây mãi đến 6 giờ sáng và thuyền trưởng Nam Mộ hình như không nhận thấy.

Chiến hạm còn cách một hải lý rưỡi, và đợi ánh bình minh vừa lên thì bắt đầu nổ súng lại. Chưa biết lúc nào tàu Nam Tị Lũy mới tấn công quân thù, để chúng tôi từ biệt mãi mãi con người lạ lùng mà tôi không dám xét đoán.

Tôi sắp xuống để báo tin cho các bạn, thì viên phụ tá vừa lên, có nhiều thủy thủ theo sau. Thuyền trưởng chẳng để ý và cũng không cần để ý đến họ. Họ đang chuẩn bị bố trí để chiến đấu. Công việc rất đơn giản.

Lan can bao vòng quanh sàn tàu được hạ xuống ngay cả phòng hoa tiêu cũng thụt vào trong. chỉ còn ló ra chút ít thôi.

Tất cả thân tàu hình như điều xì gà và không còn một thứ gì làm trở ngại việc sử dụng nữa.

Tôi trở lại phòng. Tàu Nam Tị Lũy vẫn làm nổi những gợn sóng lô nhô bên cạnh cửa kính được nhuộm ửng vì ánh sáng mặt trời ban mai.

Ngày 2 tháng 6, ngày rùng rợn đã bắt đầu.

Lúc 5 giờ sáng, đồng hồ ghi tốc độ cho biết tàu Nam Tị Lũy đi chậm dần. Tôi hiểu nó muốn dụ địch thủ lại gần hơn. Đạn cày từng đường khắp mặt nước xung quanh, tiếng rít nghe lạnh mình.

Tôi nói:

– Các bạn ơi, giờ hành động đã đến, xin giã từ, xin ơn trên phù hộ!

Nễ Lang đã quả quyết, Côn Sơn vẫn bình tĩnh. Nhưng tôi không giữ được bình tĩnh. Chúng tôi qua phòng sách. Lúc tôi vừa mở cửa ra tam cấp chính thì nắp tàu ập lại. Nễ Lang xông ra tam cấp; nhưng tôi vội níu lại. Tiếng rít đặc biệt cho biết nước đang được bơm gấp vào tàu. Và một chập sau tàu Nam Tị Lũy lặn sâu ít thước dưới mặt nước.

Tôi đã hiểu lối sử dụng và điều khiển, nên dù muốn hành động cũng đã quá muộn rồi! Tàu Nam Tị Lũy không muốn xấn vào lớp thép kiên cố bên trên của địch thủ mà muốn tán công về phía chìm sâu dưới đường đáy, ít kiên cố hơn.

Chúng tôi đã bị giam cầm lại, và buộc phải chứng kiến tấm thảm kịch sắp bắt đầu.

Chưa đủ thì giờ suy nghĩ chúng tôi

nép vào phòng, nhìn qua cửa kính, không nói một tiếng. Óc tôi cảm thấy nổi lo sâu xa; không còn suy nghĩ được nữa. Tôi rất khổ tâm chờ đợi mãi tiếng nổ sắp xảy ra. Tôi chờ đợi, và lắng tai nghe! Tôi chỉ sống vì thính giác mà thôi. Tàu Nam Tị Lũy phóng tới, càng lúc càng mau để lấy trớn

Toàn thân tàu rung chuyển mạnh. Tôi vừa kêu thì một tiếng chạm cũng vừa vang lên, tuy không mạnh lắm. Tôi có thể nghe được tiếng mũi tàu xuyên qua thân chiến hạm và tiếng răng rắc vì rách vỡ. Theo trớn mạnh đang xông tới mãnh liệt, tàu Nam Tị Lũy đâm suốt qua chiến hạm như một cây kim nhọn xuyên qua tấm vải.

Tôi không chịu nổi nữa; hoảng hốt, mất bình tĩnh, rời bỏ phòng khách. Thuyền trưởng Nam Mộ đang ngồi yên

lặng, trầm tĩnh nhìn qua khung cửa kính bên trái.

Cả một khối đen vĩ đại đang chìm dần xuống nước. Tàu Nam Tị Lũy cũng chìm theo để quan sát giờ phút hấp hối của đối phương tận vực thẳm.

Cách mười thước, tôi nhìn thấy vỏ thân tàu lủng một khoảng lớn, nước tràn vào như thác đổ. Trên boong tàu, nhiều bóng đen đang vùng vẫy. Nước vẫn dâng lên. Các nạn nhân đeo lên dây buồm, trèo lên cột buồm rồi lăn lộn dưới nước. Cả một đám đông người lúc nhúc như bầy kiến bị chìm bất ngờ xuống đáy biển!

Kinh sợ và lo âu, trước cảnh tượng quá hãi hùng, tôi chỉ biết sững sờ, hồi hộp, trố mắt nhìn, không cử động hay nói năng gì được. Một sức mạnh vô hình lôi kéo tôi dán mắt mãi vào cửa kính.

Chiếc tàu khổng lồ đã từ từ ngập nước và chìm xuống biển. Tàu Nam Tị Lũy theo dõi tất cả trạng biến từ đầu đến cuối. Thành linh chiếc tàu ấy nổ một tiếng dữ dội làm vỡ tung cả boong tàu, hình như lửa đã từ hầm cháy ra.

Sức nước tung mạnh đến nỗi làm rung chuyển cả tàu Nam Tị Lũy. Chiếc tàu đó càng chìm mau hơn. Có nạn nhân đeo khắp pháo đài, các bao lơn, có người bám trên tận cột buồm rồi cũng chìm mất dưới một khoảng nước bị xoáy thật mạnh.

Nhìn lại thuyền trưởng Nam Mộ, người xử tội, hung thần của thù hận, đang đứng nhìn theo. Khi mọi việc đã xong, Thuyền trưởng trở về phòng, tôi đưa mắt ngoác theo. Ở phía trong cùng, phía dưới chân dung những vị lãnh tụ anh hùng, tôi nhìn thấy tấm ảnh của một

thiếu phụ còn trẻ và hai đứa con nhỏ.
Thuyền trưởng nhìn một chập, đưa tay
trước bức ảnh, quỳ xuống rồi gục đầu
thôn thức.

CHƯƠNG 46

NHỮNG LỜI NÓI CUỐI CÙNG CỦA THUYỀN TRƯỞNG NAM MỘ

Nắp cửa đã che kín quang cảnh rừng rợn này nhưng trong tàu Nam Tị Lũy vẫn tối đen. Sau cuộc tàn sát, tàu Nam Tị Lũy rời khỏi vùng này, dưới độ sâu một trăm bộ, và chạy với một tốc độ ghê hồn, không rõ về đâu.

Tôi bước vào phòng, gặp Nễ Lang và Côn Sơn đang ngồi lặng thinh. Tự nhiên

tôi cảm thấy ghê sợ thuyền trưởng Nam Mộ. Dù nhân loại có gây nên tang tóc và đau khổ, ông ta cũng không có quyền tàn nhẫn như thế. Ông ấy đã làm cho chúng tôi, nếu không phải là tòng phạm, cũng trở thành nhân chứng cho cuộc trả thù này. Thật quá đáng!

Đến 11 giờ trưa điện mới sáng lại. Tôi qua phòng khách thấy vắng người, nhìn các dụng cụ thấy tàu vừa chạy về hướng Bắc với tốc độ 25 hải lý mỗi giờ, khi trên mặt nước, lúc chìm xuống 30 bộ sâu. Tính trên bản đồ, tôi nhận thấy tàu đi ngang cửa biển Manche, và chạy hết tốc lực về Bắc Băng Dương, Đến chiều, tàu đã vượt qua hai trăm hải lý. Mặt biển tối om cho đến khi trăng mọc.

Trở về phòng tôi không thể ngủ được, cảnh tượng rừng rợn vừa qua luôn luôn ám ảnh tôi như những cơn ác mộng.

Kể từ hôm ấy trở đi, chúng tôi không cần biết rõ con tàu mang chúng tôi về hướng nào với một tốc độ bao nhiêu trên đại dương đang bao phủ trong màn sương dày miền Bắc cực.

Thời gian trôi qua không lường được nữa.

Hình như ngày cũng như đêm, miền băng giá này không còn giữ theo mức độ bình thường.

Nếu tôi không lầm, thì cuộc phiêu lưu mạo hiểm của con tàu Nam Tị Lũy đã đi được gần 50 ngày rồi. Nếu không có một biến cố xảy ra, chưa biết sẽ còn kéo dài bao lâu ngày tháng nữa, chúng tôi không còn gặp thuyền trưởng, hay người phụ tá. Ngay cả các thủy thủ cũng không có bóng một người nào. Tàu lặn thường xuyên và chỉ thỉnh thoảng trồi lên đối

không khí rồi trở xuống ngay. Không còn ghi vị trí trên quả cầu nữa, nên chúng tôi không biết hiện đang ở nơi nào. Ngay Nễ Lang, quá kiệt sức vì nản chí, cũng không ra mặt nữa, Côn Sơn lo ngại anh ta trong lúc nhớ nhà, quá nản chỉ có thể tự tử, nên lúc nào cũng xem sóc coi chừng rất cẩn thận. Tình trạng này thấy không thể nào kéo dài được nữa.

Một buổi sáng, tôi không còn nhớ là ngày nào, tôi cảm thấy bồn thần và khó chịu, bỗng Nễ Lang lại gần tôi nói nhỏ:

– Chúng ta tẩu thoát ngay.

Tôi giật mình đứng dậy hỏi:

– Chừng nào?

– Đêm mai. Hình như trên tàu không có canh gác gì nữa. Mọi người đều mê mết cả.

– Ông đã sẵn sàng chưa?

– Vâng. Nhưng chúng ta hiện đang ở đâu?

– Theo bờ biển mà tôi đang tìm thấy qua màn sương mù sáng nay hiện ở cách 20 dặm về phía đông.

– Xứ nào đấy?

– Tôi không được rõ. Nhưng dầu xứ nào, chúng ta cũng chôn thân được.

– Vâng, Nễ Lang ạ. Chúng ta sẽ thoát khỏi cảnh này, hay sẽ chìm trong biển cả?

– Biển xấu, gió thổi mạnh; nhưng với chiếc ca-nô này, đi trong 20 dặm không có gì đáng ngại cả. Tôi có dự trữ sẵn một số chai nước để cần dùng mà không ai biết.

– Tôi sẽ theo ông.

Nễ Lang nói thêm:

– Nếu bị bắt gặp tôi sẽ chống cự đến chết.

– Chúng ta sẽ cùng chết, Nễ Lang ạ.

Tôi đã quyết định dứt khoát rồi. Nễ Lang đi ra. Tôi lên sàn tàu, và đứng không vững lúc bị sóng nhồi.

Trời quá xấu, nhưng bên sau màn sương mù đã có bờ biển nên chúng tôi phải trốn ngay. Không thể nào chậm trễ một ngày, một giờ được nữa.

Trở lại phòng khách tôi vừa ngại và cũng vừa mong gặp thuyền trưởng Nam Mộ. Tôi sẽ không biết nói những gì, cũng không giấu được sự kính sợ đối với ông ta. Tốt hơn là đừng gặp nữa. Nên quên đi cho rồi.

Ngày cuối cùng trên tàu Nam Ti Lũy dài làm sao!

Tôi ngồi một mình. Côn Sơn và Nễ Lang không dám chuyện trò vì sợ lậu chuyện.

Sáu giờ rồi tôi không đói nhưng vẫn dùng bữa. Dù không muốn nuốt, tôi cũng rán ăn để có sức khỏe. Lúc sáu giờ rưỡi Nễ Lang vào phòng tôi và nói:

– Trước khi đi, chúng ta khỏi gặp nhau lại.

Lúc mười giờ, trăng chưa lên, có thể lợi dụng được đêm tối. Ông đến chỗ đề ca nô, chúng tôi chờ ở đấy nhé.

Nói xong, tôi chưa kịp trả lời, Nễ Lang đã bước ra ngay.

Để biết rõ hướng đi của con tàu, tôi

lại phòng khách. Tàu đang đi từ hướng Bắc sang Đông bắc, với tốc độ kinh khủng, và ở dưới 50 thước sâu.

Tôi đưa mắt nhìn lại lần chót cả một kỳ quan của vũ trụ, nhìn bao nhiêu tài sản quý giá về mỹ thuật được tàng trữ nơi đây không nơi nào sánh kịp và để sau này sẽ chôn vùi dưới đáy bể cùng chủ nhà. Tôi muốn giữ mãi hình ảnh này trong ký ức. Suốt cả giờ tôi trầm lặng ngồi trong phòng khách, rục rịch ánh điện, nhìn bao nhiêu sản vật chiếu nhấp nháy trong các tủ kính. Xong tôi trở về phòng và mặc áo quần đi biển. Tôi tập trung rất kỹ lưỡng những tài liệu ghi chép, giữ kỹ bên mình. Lòng tôi hồi hộp, tim đập mạnh Chắc những cử chỉ e ngại và dao động không qua được mắt của thuyền trưởng.

Không biết giờ này ông ta làm gì? Tôi để tai vào cửa phòng để nghe ngóng;

có tiếng chân đi lại. Thuyền trưởng vẫn còn đó, chưa ngủ. Mỗi lúc tôi thấy hình như ông ta sắp lại hỏi vì sao tôi muốn tẩu thoát. Luôn luôn tim tôi bị hồi hộp, lòng e ngại của tôi càng phút một tăng thêm. Có lúc sự e ngại quá cao, tôi muốn đi thẳng vào gặp tận mặt Thuyền trưởng xem sự nhận xét và hành động của ông ta ra sao.

Thật là một ý nghĩ ngông cuồng. Cũng may tôi đã cố nén được và nằm lên giường để côi lòng bớt bị xao xuyến.

Thần kinh căng thẳng, óc không lắng dịu, bây giờ tôi hồi tưởng lại kỷ niệm bao ngày sống trên tàu Nam Tị Lũy. Những sự việc vui buồn, thảm, thích đã từng trải qua, kể từ khi rời tàu Lanh Công, cuộc đi săn dưới đáy ở eo biển Torres, bọn mọi Bapon, cuộc đụng chạm, nghĩa địa biển San hô, đường ngầm Suez, đảo

Santor, người thợ lặn, vịnh Vigo, lục địa Atlantide, băng sơn, Nam cực, bị giam hãm dưới băng giá, cuộc chiến đấu cùng bạch tuộc, bão tố nơi dòng nhiệt lưu, tàu Phục Hận, cuộc đánh đắm hải hùng của chiếc chiến hạm và đoàn thủy thủ!... Cảnh tượng này lần lượt diễn ra như những màn trên sân khấu. Và hình ảnh thuyền trưởng Nam Mộ trở nên vĩ đại giữa khung cảnh lạ lùng này. Ông ta đã ra ngoài giới hạn của người. Ông ta không còn là một đồng loại của tôi, mà là người của nước, hung thần của biển cả.

Đã chín giờ rưỡi rồi. Tôi dùng hai tay ôm đầu để khỏi bị vỡ, nhắm mắt, không muốn suy nghĩ nữa. Nửa giờ chờ đợi! Nửa giờ đầy cả mộng khiến tôi hóa điên. Cũng trong giờ phút này, một điệu đại phong cầm nổi lên với một điệu hát trầm trầm khó tả, như tiếng nước nở của

một tâm hồn muốn thoát ly ra ngoài xã hội. Tôi để hết tâm tư lắng nghe và cũng muốn như thuyền trưởng, cho tâm hồn theo điệu đàn thoát khỏi sự khổ ải của trần gian.

Nhưng tôi hoảng hốt lúc nghe tiếng chân thuyền trưởng đi ra khỏi phòng. Ông ta đang ở phòng khách, nơi mà tôi phải đi qua để theo các bạn tôi. Những được gặp ông ta lần chót, có lẽ tôi sẽ nói chuyện. Một cử động nhẹ ông ta cũng đủ hạ tôi. một câu nói ông ta cũng đủ cột tôi trên tàu. Nhưng mười giờ đã sắp điểm.

Đến lúc phải rời phòng để theo các bạn rồi. Không do dự gì nữa, mặc dù thuyền trưởng đứng trước mặt tôi.

Tôi rón rén mở cửa, tưởng tượng sẽ có tiếng động mạnh lúc cánh cửa xoay trên bản lề.

Tôi bò dần qua đường hẻm trên tàu và chắc chắn dừng lại để nén bớt con tim đang đập mạnh.

Đến cạnh cửa phòng khách. Tôi mở nhẹ nhẹ. Phòng khách tối đen, tiếng đàn vang lên nho nhỏ. Thuyền trưởng đang ngồi đó nhưng không trông thấy tôi, vì đang mê ly theo cung đàn. Tôi trườn nhẹ nhẹ trên tấm thảm, cố tránh những sự đụng chạm có thể xảy ra để khỏi bị bắt gặp. Phải dùng đến năm phút mới đến cửa trong, để sang phòng đọc sách.

Tôi sắp mở, bỗng thụt tay vì một tiếng thở dài của thuyền trưởng. Tôi biết ông ta đã đứng dậy. Qua một vài tia sáng nhỏ từ phòng đọc sách rọi qua, tôi nhìn thấy ông ta yên lặng lướt nhẹ dần lại phía tôi, tay vòng trên ngực. Lồng ngực ông phập phồng vì thốn thức. Tôi còn lắng nghe

câu nói cuối cùng của Thuyền trưởng văng vẳng bên tai:

– Lạy Chúa đã giúp tôi đủ lắm rồi!

Phải chăng đó là lời thú lỗi hay tiếng ăn năn đã thoát từ cõi lòng của con người này!...

Tôi cuống quýt lật đật qua phòng sách, lên tam cấp chính, qua đường hẻm phía trên, đến cạnh chiếc ca-nô. Tôi lách mình vào chỗ trống mà hai bạn tôi vừa mới qua đến và nói:

– Đi, đi ngay!

Nễ Lang nói tiếp:

– Đi lập tức và đi ngay bây giờ!

Nễ Lang đã có sẵn một chìa khóa vạn năng để siết miếng sắt trên thân tàu Nam Tị Lũy. Anh ta bắt đầu mở cái ốc

nơi thân tàu, bỗng một tiếng nói vang ra từ bên trong. Nhiều tiếng nói khác đáp lại rất rộn rịp. Không biết có gì đã xảy ra? Người ta đã biết chúng tôi tẩu thoát rồi chăng? Nễ Lang đưa cho tôi một con dao găm.

Tôi nói nho nhỏ:

– Vâng, chúng ta cũng biết cách chết!

Nễ Lang ngừng tay. Một tiếng vừa thốt ra, lặp lại trên 20 bận và vang dội khắp tàu Nam Tị Lũy. Không phải người ta đang nhắm vào chúng tôi!

– Rún biển! Rún biển!

Cái tên rùng rợn trong một hoàn cảnh hãi hùng đã vang dội đến tai tôi.

Chúng tôi đang ở một nơi nguy hiểm trên hồ biển Na Uy. Tàu Nam Tị Lũy sẽ

bị cuốn lôi vào đấy, trong lúc chiếc ca-nô sắp rời khỏi hông tàu?

Trong lúc nước thủy triều dâng lên, nước biển bị dồn vào khoảng hẹp giữa đảo Foroe và Loffoden, bị lôi cuốn với một sức mạnh phi thường, biến thành một luồng xoáy mãnh liệt mà không một con tàu nào thoát ra khỏi.

Từ bốn phương, tận chân trời, những luồng sáng dị thường đổ ập đến và hợp lại thành một cái vực gọi là “Rún biển”, mà sức hút có thể xa đến 15 cây. Chẳng những chỉ có tàu bè, cá voi, mà ngay những giống gấu trắng của miền Bắc cực cũng bị hút vào vực này.

Nơi đây tàu Nam Tị Lũy, dù muốn dù không, cũng bị thuyền trưởng đưa đến. Con tàu chạy một vòng tròn ốc, càng lúc càng nhỏ, Chiếc ca-nô dính trên hông

tàu, cũng bị cuốn lôi theo với tốc độ kinh khủng!

Quá sợ hãi, máu tôi bị ngừng lại, thần kinh tê liệt, mồ hôi lạnh toát ra như sắp đang hấp hối! Những tiếng chuyển động vang quanh chiếc ca-nô quá mỏng manh! Tiếng nước đập âm âm vào những khối đá tận dưới đáy, có thể làm bể cả những vật cứng nhất.

Thật là hoàn cảnh đáng ghê sợ! Chúng tôi rợn cả người. Tàu Nam Tị Lũy chống cự mãnh liệt như một con người.

Sườn thép chuyển răng rắc. Có lúc dựng thẳng lên, mang chúng tôi theo.

Nễ Lang nói:

– Giữ cho vững để tôi vịn ốc lại nhé. Cần phải bám theo con tàu Nam Tị Lũy mới cứu vãn được chúng ta.

Chưa nói hết câu bỗng một tiếng rắc vang lên, con ốc không giữ nổi, chiếc ca-nô rời khỏi thân tàu tung ra như một viên đạn.

Đầu tôi va phải lớp sắt làm cho tôi bất tỉnh nhân sự.

CHƯƠNG 47

KẾT CUỘC

Nay đã đến giai thúc đoạn kết cuộc của hành trình phiêu lưu dưới đáy biển. Tôi không hiểu chiếc ca nô rời thân tàu giữa dòng nước cuốn của « Rún biển » đã ra sao. Tôi, Côn Sơn và Nễ Lang đã thoát khỏi vực thẳm này như thế nào?

Khi tỉnh lại, tôi thấy đang nằm trong một túp lều của một người dân chài đảo

Loftoden. Hai bạn tôi vẫn khỏe mạnh, đang ngồi bóp tay tôi. Chúng tôi chỉ biết ôm nhau mừng và tỏ lòng thương mến.

Bây giờ chưa thể nghĩ cách trở về nước Pháp và phương tiện giao thông giữa miền Nam và Bắc Na Uy rất nguy hiểm. Do đó chúng tôi buộc lòng phải chờ có chuyến tàu đến mũi Bắc hai tháng một kỳ.

Nơi đây, tôi đã thuật lại câu chuyện cho tất cả những người thân mến đến gặp tôi. Tôi không thêm bớt một chi tiết nào, giữa hoàn toàn thực tế ấy. Chính câu chuyện thành thật về cuộc du hành kỳ diệu dưới đáy biển đã hướng nhân loại tiến bộ và thực hiện công trình mai hậu.

Người ta tin hay không, tôi cũng không cần. Điều tôi có quyền nói là kể

lại những miền đại dương mà trong suốt 10 tháng trời, tôi đã đi vòng quanh trái đất, trên hành trình hai mươi ngàn dặm dưới đáy biển, xuyên qua Thái Bình Dương. Ấn Độ Dương, Hồng Hải, Địa Trung Hải. Đại Tây Dương, Nam Băng Dương và Bắc Băng Dương.

Con tàu Nam Tị Lũy hiện nay ra sao? Có chống nổi với sức nước xoáy tại rún biển chẳng? Thuyền trưởng Nam Mộ còn sống chẳng? Ông ta còn tiếp tục những cảnh tàn sát tận đáy biển như cuộc vừa qua chẳng? Sóng biển có đưa đẩy một ngày kia, tập hồi ký về mẩu đời kỳ lạ của con người này chẳng? Sau này tôi có biết được tên thật của thuyền trưởng, rõ quốc tịch của ông ấy, cũng như quốc tịch của con tàu bí mật đã mất tích này chẳng?

Tôi hy vọng sẽ biết. Tôi hy vọng rằng con tàu phi thường này đã chiến thắng

được biển cả tại vực thẳm ghê gớm đó và đã thoát khỏi nạn trong khi tất cả những con tàu khác đều phải chịu đắm hết.

Chừng ấy, Thuyền trưởng Nam Mộ vẫn tiếp tục sống trong lòng biển cả - mẩu quốc thứ nhì của ông ta. Và nơi đây bao nhiêu thù hận căm hờn sẽ tan dần trong con tàu tàn bạo ấy.

Tôi hy vọng những cảnh đẹp của trùng dương, sẽ xoa dịu tất cả ý chí phục thù, hình ảnh người xử tội sẽ được thay thế bằng hình ảnh nhà bác học trong cuộc thám hiểm êm đẹp này! Thật là một kiếp sống rất lạ lùng và kỳ diệu. Chính tôi cũng chưa hiểu rõ nổi. Chính tôi đã chung sống hơn mười tháng trường trong cuộc sống siêu phẩm này.

Sáu ngàn năm trước đây nhà thông thái Ecclesiaste đã đặt một câu hỏi “ai có

thể tìm hiểu?” Ngày nay chỉ có hai người đã tự hào và hãnh diện có thể đáp câu hỏi bất hủ ấy mà thôi. Đó là thuyền trưởng Nam Mộ và tôi.

HẾT

Giấy phép số: 5637 PTUDV/KSALP/
QN đề ngày 22/12/73.

Số lượng in: 2000 quyển.

Phát hành ngày 30 tháng 3 năm 1974.

Nhà in Huỳnh Văn 316, Bến Chương
Dương – Saigon 2

Giá: 800\$

JULES VERNE

20.000 DẠM DƯỚI ĐÁY BIỂN

(20.000 LIEUES SOUS LES MERS)



NHÀ XUẤT-BẢN SÔNG MŨI

Bản dịch của
NGUYỄN - QUÂN