

TIM SEVERIN

Đỗ Thái Bình - Vũ Diệu Linh dịch

BÈ TRÈ VIỆT NAM

Du Ký

5500 dặm vượt Thái Bình Dương



NHÀ XUẤT BẢN TRẺ

BÈ TRẺ
VIỆT NAM
DƯ KỶ

THE CHINA VOYAGE.

Copyright © 1994 by Tim Severin

Bản tiếng Việt © NXB Trẻ, 2014

BIỂU GHI BIÊN MỤC TRƯỚC XUẤT BẢN DO THƯ VIỆN KHTH TP.HCM THỰC HIỆN
General Sciences Library Cataloging-in-Publication Data

Severin, Timothy

Bè tre Việt Nam du ký : 5500 dặm vượt Thái Bình Dương / Tim Severin ; Đỗ Thái Bình, Vũ Diệu
Linh dịch. - T.P. Hồ Chí Minh : Trẻ, 2014.
416tr. : minh họa ; 23cm.

1. Severin, Timothy -- Du lịch. 2. Bè gỗ. 3. Thái Bình Dương -- Khám phá và thám hiểm. I. Đỗ Thái
Bình. II. Vũ Diệu Linh.

910.02164 -- dc 23
S498

TIM SEVERIN

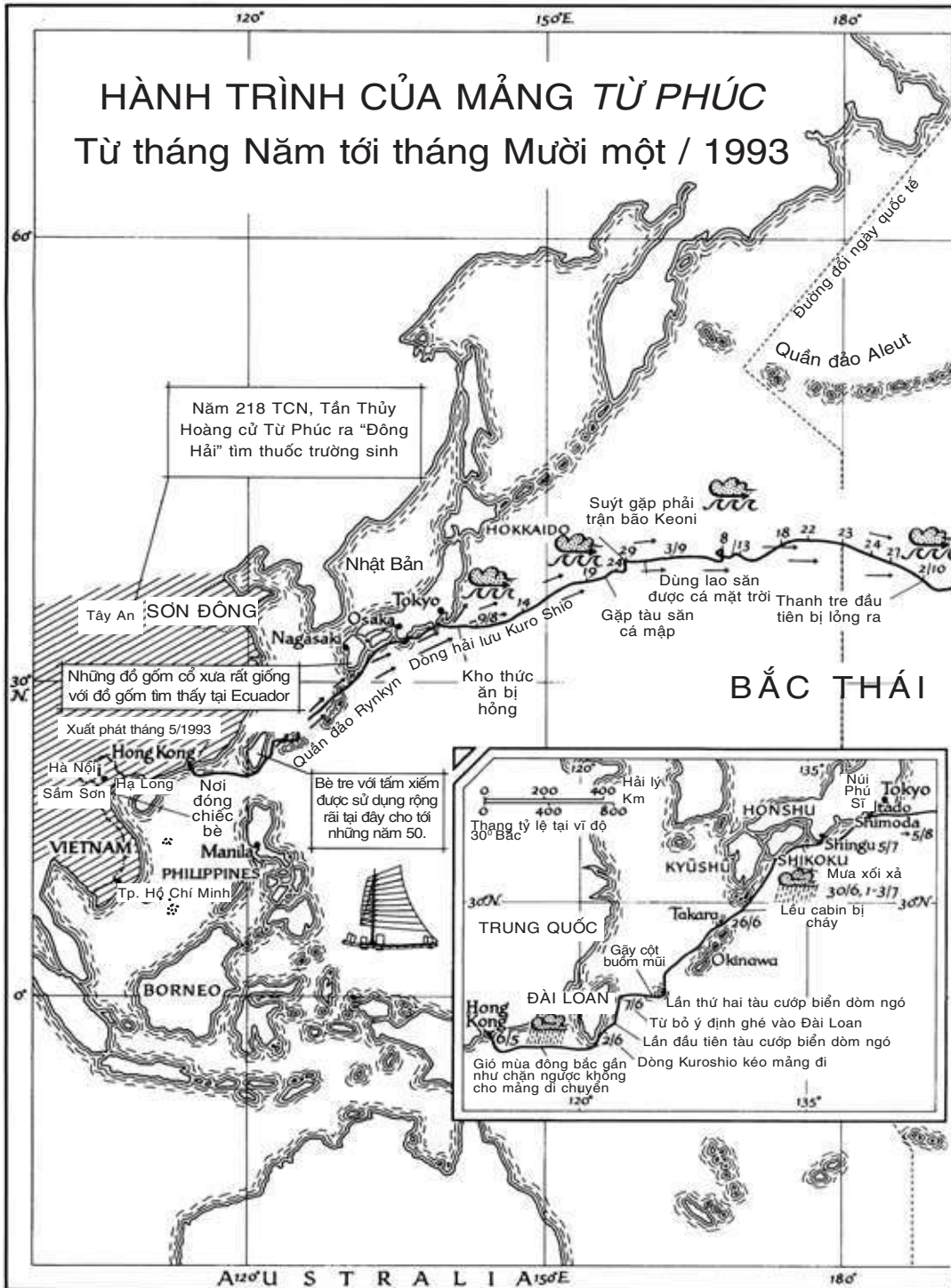
Đỗ Thái Bình - Vũ Diệu Linh dịch

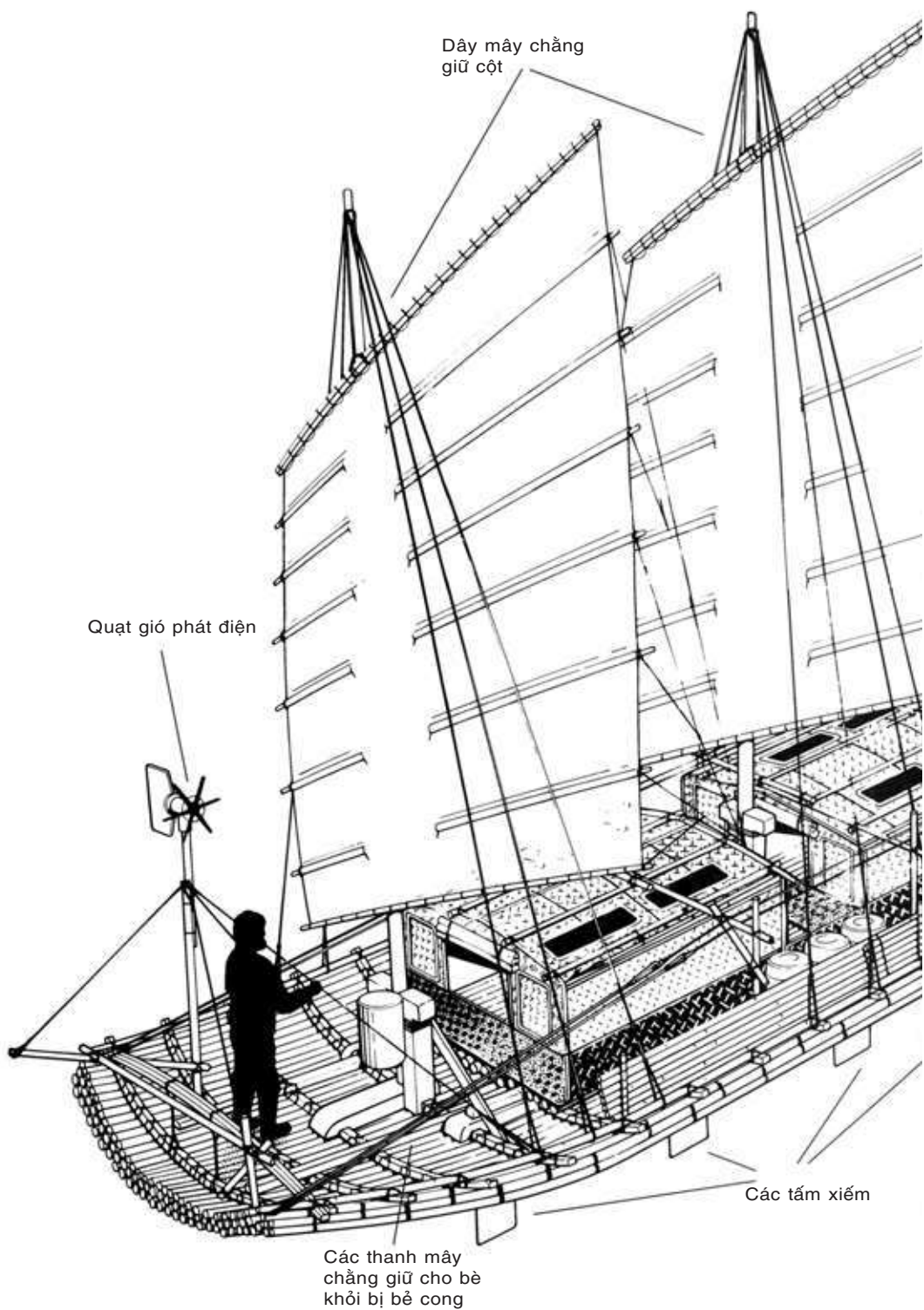
BÈ TRÈ
VIỆT NAM
DƯ KỶ

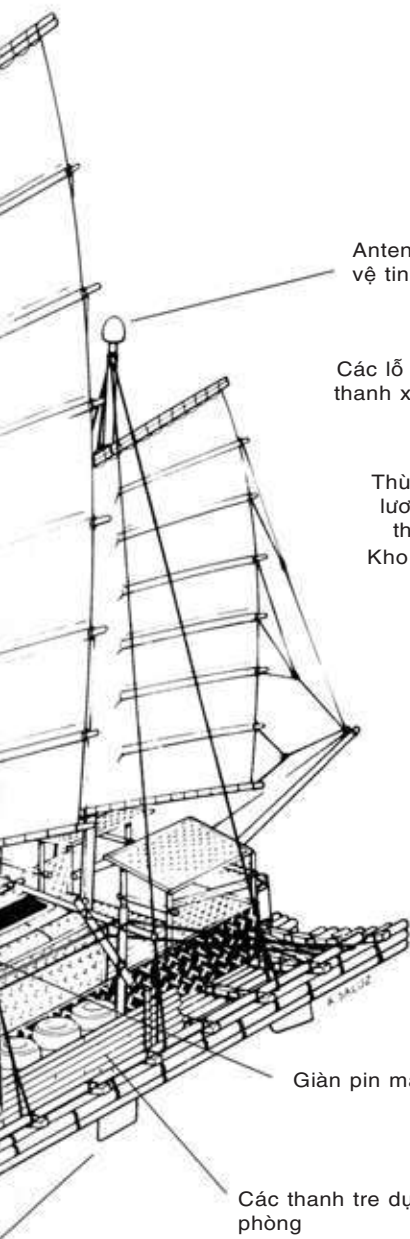
5500 dặm
vượt Thái Bình Dương

NHÀ XUẤT BẢN TRẺ

HÀNH TRÌNH CỦA MẢNG *TỪ PHÚC*
 Từ tháng Năm tới tháng Mười một / 1993







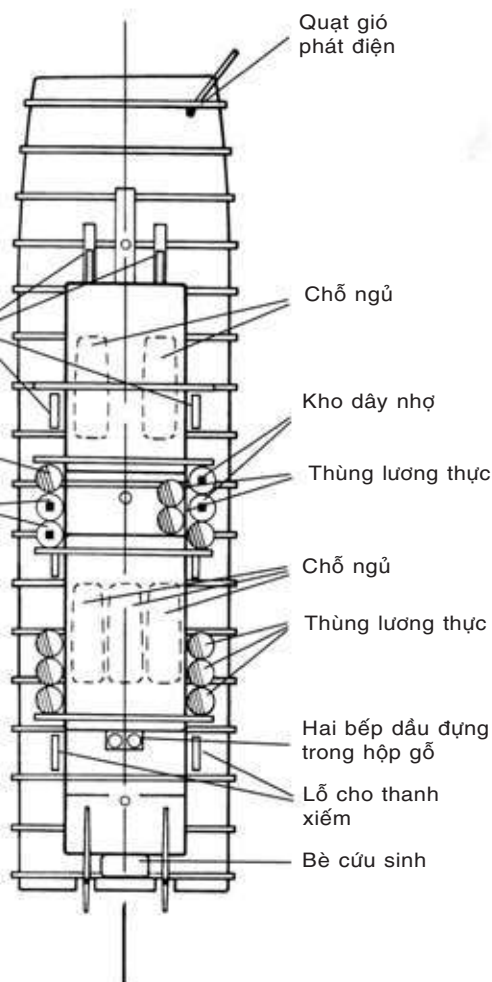
Anten VTĐ
vệ tinh

Các lỗ cho
thanh xiêm

Thùng
lương
thực
Kho dây
nhợ

Giàn pin mặt trời

Các thanh tre dự
phòng



Quạt gió
phát điện

Chỗ ngủ

Kho dây nhợ

Thùng lương thực

Chỗ ngủ

Thùng lương thực

Hai bếp dầu đựng
trong hộp gỗ

Lỗ cho thanh
xiêm

Bè cứu sinh

MĂNG TRE TỪ PHÚC

Chiều dài: 18,3 mét

Rộng: 4,6 mét

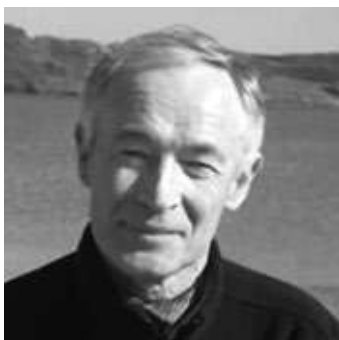
Mớn nước ban đầu:

Khi nhấc xiêm và bánh lái: 0,41 mét

Khi có xiêm và bánh lái: 1,3 mét

Diện tích buồm khoảng 74,3 mét vuông

LỜI NÓI ĐẦU



Cuốn sách này đưa các bạn làm cuộc phiêu lưu cùng chiếc mành Sầm Sơn vượt Thái Bình Dương cách đây 20 năm với một thủy thủ đoàn 5 người, chỉ huy là nhà nghiên cứu Tim Severin và thủy thủ Việt Nam là anh Lương Viết Lợi người phường Trung Sơn, thị xã Sầm Sơn, Thanh Hóa. Trước khi đọc cuốn sách, chúng ta cùng làm quen với tác giả cũng là người cầm đầu của chuyến du hành.

1- TIM SEVERIN – NHÀ DU HÀNH KHÔNG MỆT MỎI

Cuộc du hành quốc tế đầu tiên Tim thực hiện khi đang còn là một cậu sinh viên 21 tuổi của trường Đại học Oxford. Nghiên cứu lịch sử, đọc lại nhật ký chuyến đi của nhà du hành người Ý Marco Polo sang Trung Quốc vào thế kỷ thứ 13, Tim đã rủ hai bạn cùng học dùng mô tô để làm lại chuyến đi này. Khởi hành từ Venice nước Ý vào năm 1961, ba người qua Thổ Nhĩ Kỳ, sang Iran, tới Afghanistan... theo đúng vệt mà xưa kia Marco Polo

đã đi, với nhiều trận bão cát sa mạc, đói khát, xe mô tô hỏng, bị cầm tù bởi các bộ lạc. Tới biên giới Trung Quốc, họ không xin được visa nhập cảnh, nên phải dùng tàu biển trở về Anh

Chuyến đi đầu tiên không thành công, nhưng đã mở đầu cho sự nghiệp của Tim Severin để trở thành nhà văn, nhà nghiên cứu, nhà du hành chuyên thực hiện theo các “vết” đi của người xưa. Có lẽ máu “xê dịch” đã ngấm sâu trong Tim, một công dân Anh gốc đảo Cork Ireland, sinh năm 1940 tại Ấn Độ, tốt nghiệp phổ thông trung học tại một trường tư thục nổi tiếng nằm phía đông nam London, nơi học phí rất cao và học sinh được chú trọng đào tạo về thể thao và các hoạt động ngoài trời.

Mười năm sau chuyến đi theo Marco Polo, Tim thực hiện một chuyến vượt biển bằng chiếc thuyền dân gian dài 11 mét từ Ireland, vượt Đại Tây Dương để sang châu Mỹ và cập bến Newfoundland phía bắc Canada. Chuyến đi này lặp lại chuyến đi của một vị thánh tên là Brendan (489-583) và cuốn hồi ký có tên là *Chuyến du hành Brendan* trở thành một cuốn sách bán chạy, được dịch ra 16 thứ tiếng, góp phần cho Tim đoạt huân chương của Hội Địa lý Hoàng gia Anh.

Câu chuyện *Nghìn lẻ một đêm* với chàng thủy thủ Sindbad đã thúc đẩy Tim thực hiện một chuyến đi với sự tài trợ của Quốc vương Oman. Chiếc thuyền theo kiểu Ả rập cổ xưa dài 26 mét xuất phát từ Oman vào ngày 26/11/1980, cùng với thủy thủ đoàn 25 người, hoàn toàn chỉ dựa vào những ngôi sao dẫn đường, đã trải qua bao gian nguy để mãi tới ngày 6/07/1981 mới cập được bến Quảng Châu, Trung Quốc. Cuốn sách *Chuyến du hành của chàng Sindbad* cũng đã mang lại cho Tim giải thưởng về các câu chuyện phiêu lưu hay nhất, một giải thưởng mang tên nhà hàng hải người Anh Thomas Cook.

Trước khi tới Việt Nam để thực hiện dự án Mảng Sầm Sơn, Tim còn thực hiện mấy chuyến đi nữa. Thần thoại Hy Lạp kể về Jason vượt biển trên chiếc thuyền Argo và chuyến Ulysses trở về đã tạo nguồn cảm hứng cho Tim thực hiện chuyến đi



Thuyền hai buồm cánh dơi, mũi tên đỏ chỉ cái xiêm

vào năm 1984. Một chiếc thuyền đóng hệt như Thời Đồ đồng với 20 tay chèo đã cùng Tim vượt 2400 km theo vết của người xưa. Chuyến đi đã giúp cho Tim cùng các nhà sử học phát hiện nhiều điều về cổ sử Hy Lạp. Bốn năm sau, Tim lại cùng những dân du mục Mông Cổ thực hiện chuyến hành trình theo các bước chân của Thành Cát Tư Hãn, một thời ngang dọc khắp Á Âu.

2- BUỒM CÁNH DƠI, MỘT PHÁT MINH CỦA DÂN TỘC VIỆT

Điều gì đã khiến Tim Severin tìm tới Việt Nam vào năm 1993 để thực hiện dự án vượt Thái Bình Dương bằng chiếc mảng tre chạy buồm? Đó là vì khi nghiên cứu sự phát triển của các nền văn hóa, người ta thấy nhiều sự trùng lặp kỳ lạ giữa hai bên bờ Thái Bình Dương và chỉ có thể giải thích rằng từ xa xưa đã có

sự giao lưu, tức là đã có những chuyến vượt đại dương bằng những phương tiện thô sơ. Sau một hồi khảo sát tìm kiếm, Tim thấy rằng chỉ có Việt Nam là nơi đã từng sản sinh ra các loại phương tiện vượt biển này và hiện nay vẫn còn sử dụng. Cùng với miền Nam Trung Quốc, Việt Nam là nơi đã đóng góp cho nhân loại hai phát minh trong việc sử dụng sức gió để đẩy thuyền, đó là buồm cánh dơi và chiếc xiểm. Để hiểu được hai phát minh này, chúng ta trước hết cần tìm hiểu những nguyên lý hoạt động của thuyền buồm.

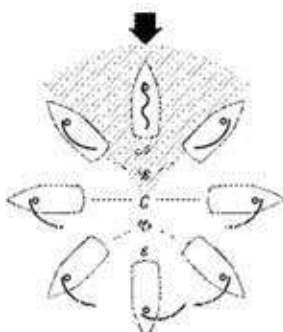
2-1 Một chút lý thuyết về gió và buồm

Chúng ta thử tìm hiểu lực tác dụng vào một cánh buồm ra sao. Ta biết rằng gió tác dụng vào buồm tạo thành lực nâng, theo nguyên lý Bernoulli, tương tự như lực nâng cánh máy bay. Lực đó được phân thành hai thành phần: một để đẩy thuyền tiến về phía trước, và một làm thuyền giạt ngang (hình 1). Chiếc xiểm thò xuống đáy thuyền nhằm triệt tiêu lực khiến cho thuyền giạt ngang, cũng là một phát minh quan trọng của



người Việt từ xa xưa cùng với chiếc buồm cánh dơi. Gió thổi tới thuyền được xác định theo hướng mà từ đó nó thổi tới, ví dụ ta nói gió đông bắc tức là gió thổi từ hướng đông bắc tới, và ta phải phân biệt đầu gió và cuối gió. Như hình vẽ bên, (hình 2) phía trái là đầu gió phía phải là cuối gió. Trong thời đại các tàu chiến dùng buồm, vị trí của con tàu với hướng gió rất quan trọng. Con tàu đứng ở đầu gió, hay còn gọi là trên gió, là “thượng phong”

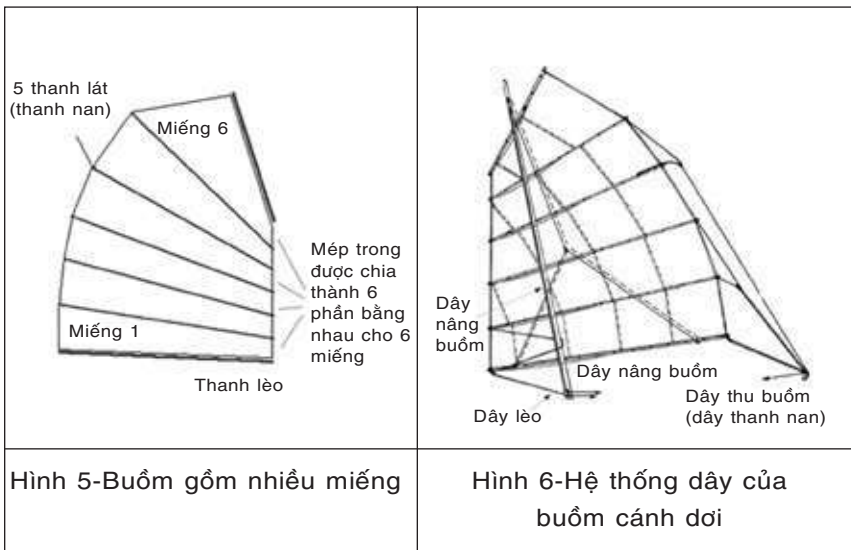
có điều kiện tiến thẳng về phía đối phương đang ở cuối gió, trong khi đối phương không thể thực hiện được như vậy. Vì thế mới có thành ngữ “chiếm thế thượng phong”. Nếu chọn con tàu nằm dưới gió làm tâm đường tròn thì những điểm nằm trên ba phần tám đường tròn tức là những con tàu D và E được lợi thế về mặt chiều gió hơn là các con tàu A và B nằm dưới gió. Mạn tàu hướng về phía mà gió thổi tới được gọi là mạn đầu gió còn mạn phía đối diện được gọi là mạn cuối gió.

	
Hình 3-Trên đường tròn hình vẽ, các tàu ở vị trí A và B hoàn toàn bất lợi về hướng gió. Ngôn ngữ dân gian gọi các tư thế khi thuyền chạy so với hướng gió như sau: E- chạy cánh cào, D -chạy vát, C- chạy pha chằng.	Hình 4-Việc chuyển lèo: hướng gió (màu đỏ) 1-đang đi lèo phải, 2-quạt ngược gió để chuẩn bị chuyển lèo, 3- ngược gió, 4- chuyển sang lèo trái, 5- chạy lèo trái

2-2 Cấu tạo của buồm cánh dơi

Khác với buồm bình thường chỉ gồm một miếng cho một tấm buồm, buồm cánh dơi được chia thành nhiều miếng nhỏ nhờ các thanh lát, có khi còn gọi là thanh nan (hình 5) như những chiếc nan của một cái quạt giấy. Nhờ các thanh lát này mà ta có thể giương hết buồm hay thu nhỏ diện tích lại giống như khi

ta xếp một chiếc quạt. Để điều khiển buồm cánh dơi ta phải sử dụng một hệ thống dây (hình 6) bao gồm dây nâng buồm, dây lèo để điều khiển buồm tùy theo hướng gió và dây thu buồm tức là dây điều khiển các thanh lát. Nếu buồm cánh dơi hình tam giác thì các tấm buồm cánh kẹo có hình tứ giác và cũng được phân chia thành từng miếng với một loạt các thanh lát để thu hay giương hết buồm. Các thanh lát bằng những thanh tre được luồn vào trong các cái túi nhỏ gọi là túi lát để phân chia buồm thành nhiều miếng khác nhau.



3- Chuyển đi của mảng Từ Phúc

Trước khi tới Việt Nam, Tim Severin đã khảo sát miền Nam Trung Quốc và Đài Loan nhằm tìm kiếm một nơi còn sử dụng và có thể chế tạo được mảng tre và buồm. Tất cả vì Tim đã đọc và ảnh hưởng thuyết xuyên dương của một nhà nghiên cứu người Anh tên là Joseph Needham (1900-1995). Nhận thấy có nhiều sự tương đồng về văn hóa giữa hai vùng ven bờ Thái Bình Dương, giữa châu Á và Nam Mỹ, Needham cho rằng đã có một cuộc giao lưu văn hóa bằng các phương tiện vượt biển



Tượng An Kỳ Sinh trên núi Yên Tử, Quảng Ninh

thô sơ của người Trung Quốc và các dân tộc khác từ cách đây vài nghìn năm. Theo sử sách của Trung Quốc, Tần Thủy Hoàng (259-210 TCN) đã phái nhiều đoàn người đi tìm thuốc trường sinh bất tử. Ngoài nhiều đoàn đi bằng đường bộ, trong đó có một nhân vật là An Kỳ Sinh, hiện nay còn có một di tích được gọi là tượng của ông ta trên núi Yên Tử – Đông Triều, Quảng Ninh, Việt Nam – còn có đoàn vượt biển hướng về phía Đông mà người cầm đầu là Từ Phúc. Trong một số sử sách như *Sử ký* của Tư Mã Thiên, *Tam Quốc chí* của Trần Thọ có ghi chép chuyến đi của ông sang Nhật Bản để tìm thuốc trường sinh bất lão. Sự kiện này đã tạo ý tưởng cho Tim Severin thực hiện chuyến đi bằng mảng tre vượt đại dương và đặt tên cho chiếc mảng tre này là *Từ Phúc* còn chuyến du hành này mang tên “*Chinese Voyage*” tức *Hải trình Trung Hoa*. Nhưng thực ra, do hạn hẹp về nguồn thông tin nên Tim Severin không biết rằng, mảng tre cùng với buồm cánh dơi và xiêm là những sản phẩm độc đáo của dân tộc Việt mà nhiều nhà nghiên cứu như đô đốc

Paris¹, Claeys JYC, Công Văn Trung, Phạm Văn Chung² đã dày công nghiên cứu. Bởi vậy, mặc dù chuyển đi mang tên *Hải trình Trung Hoa*, chiếc mảng tre mang tên *Từ Phúc* nhưng bản thân toàn bộ chiếc mảng được chế tạo bởi những bàn tay tài hoa của ngư dân Sầm Sơn, Thanh Hóa, hoàn toàn dùng vật liệu tự nhiên, theo quy trình dân gian, không dùng vật liệu mới như dây nylon, sơn hóa chất... và người điều khiển là một ngư dân “chân quê”, chưa từng ra tới Hà Nội, đã nói lên tất cả. Đó là sức sống mãnh liệt của chiếc mảng tre được chế tạo ngay tại quê hương của văn hóa Đông Sơn, đã có khả năng vượt đại dương hàng vạn kilômét. Đó là khả năng kỳ diệu của những cánh buồm cánh dơi, cánh kẹ do bàn tay người thợ vùng Phong Cốc, đảo Hà Nam, Yên Hưng, Quảng Ninh, ngay sát trận địa thủy chiến trên sông Bạch Đằng, là cỗ máy đưa chiếc mảng tre vượt được hai phần ba quãng đường Thái Bình Dương sang

¹ Pâris François-Edmond (1806-1893): đô đốc hải quân Pháp, nhà nghiên cứu lịch sử hàng hải. Ông là một trong những nhà nghiên cứu đầu tiên và bàn luận về khía cạnh văn hóa của thuyền bè Việt Nam. Tập sách của ông với tựa đề “*Essai sur la construction navale des peuple extra-européens*” do Arthur Bertrand Paris xuất bản năm 1841-1843. Gần 4 thập niên sau. Pâris lại cho ra đời một sưu tập, kèm theo nhiều hình vẽ, với tựa đề “*Souvenirs de marine: Collection de plans ou dessins de navires et de bateaux anciens ou modernes, existants ou disparus*” (Kỷ niệm hàng hải 6 tập; Tuyển tập các sơ đồ và bản vẽ tàu thuyền cổ hay hiện đại, còn tồn tại hoặc đã biến mất) gồm 6 tập do Gauthier — Villars Paris phát hành trong những năm 1882-1908. Cuốn đầu tiên xuất bản năm 1882 đặc biệt giành riêng cho các tài liệu bàn về ghe thuyền Đông Dương và Nhật Bản. Vị Đô đốc học giả này tìm ra nhiều điểm tương đồng về hàng hải chứng tỏ rằng đã có sự giao tiếp trong quá khứ xa xưa giữa Việt Nam với châu Mỹ xa xôi thông qua con đường trên biển, trước những phát kiến của Colombo. Những luận cứ của ông đã gây tranh cãi sôi nổi và hấp dẫn nhiều nhà khoa học đi vào đề tài nghiên cứu các chuyến xuyên dương của người châu Á cùng như của người Việt cổ xưa.

² Tác phẩm đầu tiên nghiên cứu về mảng tre của Claeys JYC và Công Văn Trung, Phạm Văn Chung đăng trên BIIEH năm 1942 có tựa đề “*Les Radeaux de Peche de Luong Nhiem Thanh Hoa en bambous flottants*”

châu Mỹ. Chúng ta cần tìm hiểu kỹ hơn về chiếc mảng tre mà Tim sử dụng ra sao.

4- MẢNG TRE VƯỢT THÁI BÌNH DƯƠNG

So với chiếc mảng tre thông thường hiện đang sử dụng tại Sầm Sơn, chiếc mảng tre mang tên *Từ Phúc* này to gấp hơn hai lần. Để chế tạo chiếc mảng này, Tim đã mời vợ chồng kỹ sư thiết kế tàu Colin Mudie và Rose Mary người Anh làm cố vấn và chuyên viên tàu thuyền dân gian người Úc Nick Birmingham làm cố vấn trong khi chế tạo. Là những người có nhiều kinh nghiệm trong việc nghiên cứu thuyền dân gian trên toàn thế giới, Colin Mudie (sinh năm 1927) là một chuyên gia hàng đầu về thuyền buồm, đã bỏ công sức hàng chục năm nghiên cứu từ các thuyền buồm Hy Lạp tới những chiếc Yacht hiện đại. Cách làm việc của Tim Severin và các cộng sự thể hiện một phong cách tôn trọng kỹ thuật truyền thống, kết hợp với tư duy hiện đại. Toàn bộ vật liệu sử dụng đều từ thiên nhiên: sử dụng tranh tre nửa lá, lạt mây buộc, sơn ta để quét, tuyệt đối không dùng đinh hay dây nylon để lắp ghép. Cách thi công truyền thống của ngư dân Sầm Sơn được tôn trọng. Tất cả các dữ liệu đo đều được Tim thường xuyên thông báo về Anh cho Colin biết để phân tích. Ngoài ra Rose Mary còn chạy chương trình máy tính để kiểm tra độ ổn định, độ bền của mảng theo ngôn ngữ của công nghệ đóng tàu hiện đại. Kết quả cuối cùng là ngư dân Sầm Sơn đã chế tạo được một chiếc mảng hoàn toàn bằng vật liệu và công nghệ dân gian tại chỗ nhưng được phân tích kỹ lưỡng theo ngôn ngữ đóng tàu thế kỷ 20. Động cơ đẩy mảng đã được những chuyên gia này tìm đúng chỗ. Trên đất nước ta hiện nay còn nhiều nơi có thể chế tạo được buồm dân gian nhưng nơi bảo lưu được truyền thống đó chỉ có Phong Cốc thuộc đảo Hà Nam, huyện Yên Hưng, Quảng Ninh. Làng quê này chỉ cách sông Bạch Đằng, nơi diễn ra các trận thủy chiến

chống quân Đại Hán, một hai kilômét. Ba chiếc buồm tứ giác được gọi là buồm cánh kẹo do ông Phạm Văn Chính³ cùng ba người con trai chế tạo đúng theo công nghệ dân gian đã hoạt động có hiệu quả suốt cuộc hành trình. Một bộ buồm được lắp cho máng ngay tại Quảng Ninh, còn bộ thứ hai được gửi gấp sang Nhật để thay mới trước khi chiếc máng bước vào cuộc hành trình vượt Thái Bình Dương. Để điều khiển những chiếc buồm, chiếc xiểm, để bảo quản chiếc máng tre trong quá trình hoạt động, không ai tài giỏi hơn là những ngư dân Sầm Sơn đã tham gia làm nên chiếc máng này. Bởi vậy, tuy đã có ba bốn bạn cùng đi là những thủy thủ thuyền buồm có hạng trên thế giới, bản thân Tim Severin cũng là một thủy thủ trải qua nhiều chuyến thử thách vượt địa dương, nhưng công việc hàng đầu mà ông quan tâm là tìm một thủy thủ bản xứ. Người được chọn là Lương Viết Lợi⁴, một thợ mộc, người đã cùng cha mình tham gia vào việc chế tạo máng cùng với gần 100 ngư dân khác. Qua cuốn chuyện này, các bạn sẽ được Tim kể lại quá trình tìm tòi phát hiện nhân tài trong khi đóng máng để cuối cùng quyết định chọn Lợi, một thanh niên “chân quê”, xuất thân từ một gia đình nhiều đời làm nghề chài lưới trên bè máng Sầm Sơn, chưa từng đặt chân tới thủ đô Hà Nội. Bởi vậy, chuyến đi “xuất ngoại” đầu tiên trong đời, chuyến đi ra biển lớn của Lợi là một thử thách lớn. Không phải là những khó khăn chống chọi với cảm dỗ trước ánh đèn rực sáng tại Hong Kong hay Tokyo, không phải là sức hút trước miền “đất hứa” America mà là sự cô đơn giữa một nhóm thủy thủ xa lạ, sự khác biệt giữa các nền văn hóa mà lần đầu tiên trong đời Lợi đã phải va chạm. Tuy nhiên, đoàn thủy thủ dưới sự lãnh đạo của Tim Severin đã trở thành một đội ngũ có văn hóa cao,

³ Ông Phạm Văn Chính năm nay 73 tuổi, sống tại đội 7, Phong Cốc, Yên Hưng, Quảng Ninh.

⁴ Lương Viết Lợi hiện nay vẫn cư trú tại phường Trung Sơn, thị xã Sầm Sơn Thanh Hóa.

mọi việc được giải quyết thắm đậm tình người. Và thật cảm động, trên trang bìa sách tặng cho Lợi, người chỉ huy chuyến đi đã viết những dòng chữ: “Tặng Lợi, một người bạn tốt, một thành viên tốt, một thủy thủ tốt. Chúng tôi đánh giá cao tài nghệ của bạn và việc lao động chăm chỉ cùng tinh thần phục vụ tốt trong suốt chuyến vượt Thái Bình Dương” ký tên Tim Severin.

Chúng ta tự hào về những con người như Lương Viết Lợi và ngư dân Sầm Sơn đã chế tạo và điều khiển chiếc mảng vượt Thái Bình Dương. Như Tim Severin đã nhận định, tuy mảng chưa đạt tới bờ châu Mỹ nhưng chuyến đi được hai phần ba quãng đường đã chứng tỏ sức sống mãnh liệt của chiếc mảng, đã góp phần chứng tỏ cách đây hai nghìn năm nhiều thủy thủ châu Á (như bình luận của tờ *The New York Times* khi điểm sách này) trong đó có người Việt Nam, Trung Hoa... đã đi rất xa trên đại dương. Điều đó minh chứng cho truyền thống hàng hải của dân tộc, cho chủ quyền của nhiều đảo xa mà tiền nhân đã đặt chân tới và khai phá tạo nên giang sơn gấm vóc ngày nay. Qua câu chuyện này của Tim Severin chúng ta cũng thấy được cách làm việc nghiêm túc, kết hợp công nghệ dân gian với hiện đại, và rút ra những bài học trong việc nghiên cứu văn hóa biển đảo truyền thống của dân tộc, để xây dựng một nền kinh tế biển hùng mạnh trên những vùng biển và hải đảo mà tiền nhân đã đổ biết bao công sức và xương máu.

Đỗ Thái Bình

Kỹ sư đóng tàu

Thành viên SNAME (Hội Đóng tàu Hoa Kỳ)

NHỮNG CHIẾC BÈ CỔ XUYỀN THÁI BÌNH DƯƠNG

Từ trong bóng tối, chiếc thuyền hải tặc tiến về phía chúng tôi. Tất cả những gì chúng tôi có thể thấy được là những ánh đèn, xanh, đỏ, và trắng của một chiếc tàu nhỏ lái thẳng về phía chúng tôi từ phía sau. Những chiếc đèn ấy đến rất nhanh và ngày càng gần hơn cho đến khi chúng tôi bắt đầu nghe thấy tiếng động cơ ầm ầm át cả tiếng sóng, và thấy lấp ló theo sau một đợt sóng đầu bạc lớn là bóng đen của tàu có vẻ như là tàu đánh cá. Đó là một đêm tối không trăng, chỉ một vài ánh sao và biển êm đềm. Lúc đó chỉ có Nina, một họa sĩ người Nhật, và tôi đứng gác. Phần còn lại của thủy thủ đoàn – Mark, Joe, và Lợi đang say sưa giấc nồng trong những chiếc túi ngủ trong chiếc lều của mảng. Chiếc tàu lạ hẵn đã nhìn thấy chúng tôi trên radar, và tỏ ra có mối quan tâm đặc biệt. Nó lại gần, tắt động cơ, và mon men sát bên mạn tàu. Một chùm tia sáng chói lòa từ đèn pha phát lên và quét ngang dọc suốt chiều dài chiếc bè của chúng tôi, dò xét kỹ càng. Những gì chúng nhìn thấy thật là kỳ lạ - một cái giàn bằng tre cong cong chỉ vừa đủ nổi lên trên mặt nước, mang theo hai chiếc lều lợp nan mây het như những túp lều người ta chỉ nhìn thấy sâu trong rừng rậm nhiệt đới. Phía trên, to như những chiếc quạt to lớn là ba chiếc buồm cánh dơi hình thù rất đặc biệt. Chúng tôi gần như

không di chuyển, giống hệt một con mồi dễ dàng để bị vồ bắt. Ánh đèn pha tiếp tục thăm dò chúng tôi một lúc nữa, rồi bất chợt, tiếng động cơ rú lên và chiếc tàu rời đi.

“Không biết họ muốn gì nhỉ?” tôi quay sang hỏi Nina. “Xem kìa! Họ đã dừng tàu và đang quay lại.” Quả đúng như vậy, chiếc tàu đã quay ngoắt lại và lại tiến thẳng về phía chúng tôi, lần này ở phía mạn bên kia. Giờ đây, nó đến gần hơn nữa và đánh một vòng quanh, sát đến nỗi nước tràn cả lên boong bè chúng tôi. Tôi soi ngọn đuốc lên các vị khách tò mò này và thấy một thân tàu màu xanh lam với một dải sơn trắng bao quanh. Một nhóm người, thấp thoáng như những bóng đen, tụ tập lại giữa tàu. “Có lẽ họ định kéo chúng ta đi nhờ,” tôi thì thầm với Nina. “Được vậy thì đỡ quá. Giờ chúng ta đang ở hải phận của Nhật rồi. Thử gọi họ xem sao.” Nhưng trước khi Nina kịp lên tiếng, chiếc tàu lạ quyết định rời chúng tôi một lần nữa. Khuấy tung mặt nước, nó băng qua mũi tàu chúng tôi và tiến thẳng về bóng tối. Ba ngày sau, khi chúng tôi cập bến tại đảo Miyako của Nhật gần đó, chúng tôi mới vỡ lẽ. Một sĩ quan cảnh sát biển người Nhật đã đến phỏng vấn Nina về chuyến du hành của chúng tôi từ Hong Kong, khi cô ấy nhắc đến chuyến viếng thăm của chiếc tàu đánh cá kỳ lạ kia. Ngay lập tức, viên sĩ quan trở nên cảnh giác.

“Cô có thể tả lại con tàu đó? Nó màu gì?” anh ta hỏi. Nina kể lại với anh ta. “Con tàu đó,” viên sĩ quan trả lời thẳng thừng, “là một tàu hải tặc có tiếng. Chúng tôi đang cố gắng ngăn chặn nó cả mấy tuần nay rồi. Thường thì tàu hải tặc không dám vào hải phận Nhật Bản, nhưng riêng con tàu này thì bạo gan đến nỗi nó dám lên cả đảo và quấy nhiễu. Các anh may lắm đấy. Có lẽ chúng đã quyết định rằng cái bè của các anh chẳng bỏ tấn công làm chi.” Vậy mà, tôi thầm nghĩ, suýt nữa chúng tôi định nhờ chúng kéo đi.

Ba năm trước, khi bắt đầu chuẩn bị cho chuyến đi thám hiểm này, tôi đã không liệt kê nạn hải tặc vào trong danh sách các mối quan tâm. Lúc đó, đầu óc tôi chỉ nghĩ đến những vấn đề

hiển nhiên hơn như là nguy cơ bão nhiệt đới, làm cách nào để kiếm đủ tiền cho dự án này, hay liệu chiếc bè tre này có đủ sức mang năm sáu người vượt qua Thái Bình Dương bao la đến được châu Mỹ. Trước hết, tôi phải đoan chắc rằng cuộc hành trình đầy hiểm nguy này là một chuyến đi đáng thực hiện. Kể từ khi nghiên cứu về lịch sử các cuộc thám hiểm tại Đại học Oxford, tôi đã biết về một giả thuyết nói rằng rất lâu trước khi Columbus đến được Tân Thế giới, các nhà hàng hải châu Á đã đến thăm châu Mỹ nhiều lần và đã gây ảnh hưởng lớn tới nền văn minh phát triển rất cao, nhất là tới vùng Trung Mỹ, nơi cư ngụ của người Maya. Tôi đã bỏ qua ý tưởng này bởi thấy nó phi thực tế. Thái Bình Dương rộng gấp hai lần Đại Tây Dương, và có thể sản sinh các cơn bão có đường kính tới 3000 dặm. Tôi ngờ rằng các thủy thủ thời đó khó có thể vượt qua những cơn bão diện rộng như vậy.

Hơn nữa, những bằng chứng cho thấy sự giao lưu văn hóa ban đầu giữa châu Mỹ và châu Á cổ xưa không đủ sức thuyết phục. Gần hai thế kỷ trôi qua, nhiều học giả không chính thống đã xác nhận những điểm tương đồng giữa văn hóa châu Á cổ và châu Mỹ về kiến trúc, các hình thức nghệ thuật, lịch, ngôn ngữ và nhiều điều khác. Các bằng chứng đưa ra xuất phát từ những môn khoa học đỉnh cao – ví như các điểm tương đồng trong cấu trúc ADN của người châu Mỹ bản xứ và các tộc người châu Á – cho đến các quan điểm chủ quan và đôi khi có cả chút kỳ quặc. Vào những năm 1920 có một trường hợp gây náo động dư luận, đó là một nhà nhân chủng học kiêm du hành xuất chúng - Ngài Graton Elliot Smith - đã quả quyết rằng một tượng điêu khắc bằng đá của người Maya thuộc thế kỷ thứ 18, được tìm thấy tại Honduras, Trung Mỹ, minh họa lại đầu và vòi của hai con voi với các quần tượng. Voi là loài đã tuyệt chủng tại Tân Thế Giới hàng ngàn năm qua, vì vậy người ta khẳng định rằng những nghệ nhân tạc tượng chỉ có thể biết được về loài voi nếu họ đã được dịp tiếp cận với châu Á. Tranh cãi gay gắt nổ ra giữa những người tin là mình nhìn thấy voi vòi dài trong bức tượng,

và những người phản đối, chế giễu rằng đó chỉ là cái mỏ dài của loài vẹt đuôi dài, một loài chim phổ biến ở châu Mỹ. Tranh luận cứ nóng lên rồi nguội xuống nhiều lần qua hàng thập kỷ, và trong thời gian đó thì bức tượng đã bị ăn mòn bởi thời tiết và giờ thì khó có thể nhận ra vẹt đuôi dài hay voi hay bất kỳ thứ gì từ tượng đá nguyên bản đó nữa, và cuộc tranh luận giờ đây phụ thuộc vào bản vẽ của bức tượng kỳ bí đó.

Và cứ như thế, các cuộc tranh luận về việc liệu có mối liên kết xuyên Thái Bình Dương vẫn tiếp tục. Không có gì là chắc chắn, và các chứng cứ tràn ngập cùng với những thông tin kèm theo lại càng khiến cho người ta hoang mang bối rối. Sau đó, tôi có đọc được một ý kiến của một học giả danh tiếng lẫy lừng trong giới Đông phương học. Giáo sư Joseph Needham⁵ của Đại học Cambridge được công nhận là chuyên gia hàng đầu về lịch sử văn minh và khoa học Trung Hoa. Bộ sách bảy tập về chủ đề này, được xuất bản không dưới hai mươi lăm lần, được xem như là bộ sách uyên thâm, toàn diện nhất thời nay. Trong đó, giáo sư Needham đồng dục tuyên bố ông tin vào sự tồn tại của sự giao lưu văn hóa bằng đường biển giữa châu Mỹ và châu Á thời xưa. Hơn nữa, ông đề xuất – và đây là điểm đã bắt được sự chú ý của tôi – rằng loại thuyền mà người Trung Quốc đã sử dụng cho những chuyến hành trình xuyên đại dương có nhiều khả năng chính là bè mảng làm bằng tre. Needham tin rằng trong văn hóa Trung Hoa, bè là vật cổ xưa đến nỗi nó có thể là tổ tiên thực sự của thuyền buồm Trung Hoa với hình dáng cong cong và chiếc đuôi tù tù, những nét đặc trưng của bè mảng. Chính vì thế, một hình vẽ nhỏ xíu của một vật trông giống như một cái bè đã thành một trong những chữ tượng hình cổ của người Trung Hoa mang ý nghĩa một chiếc thuyền.

Trí tò mò của tôi đã được kích thích, không chỉ về bè tre, mà về cả giáo sư Needham. Ba mươi năm trước, tôi là một cậu sinh

⁵ Joseph Needham (1900-1995): nhà Đông phương học người Anh, xuất thân là một nhà sinh học. Cuốn *"Science and Civilization in China"* gồm 7 tập, gây ra nhiều tranh cãi.

viên đang chuẩn bị cho cuộc thám hiểm đầu tiên của mình, đó là đi xe máy theo tuyến đường bộ tới Trung Quốc mà Marco Polo⁶ đã từng thực hiện. Vào thời điểm đó thì Joseph Needham đã là một trong những học giả Đông phương học nổi tiếng, và tôi viết thư cho ông để xin lời khuyên. Tôi thật sự ngạc nhiên là không những ông hồi âm cho tôi mà còn mời tôi đến gặp trao đổi với ông tại Đại học Cambridge. Tại đó, tôi, một cậu sinh viên non nớt, đã gặp một người đàn ông cao to, oai vệ, rất lịch thiệp và hào hứng giúp đỡ, dành ra thời gian để khích lệ một nhà sử học tập sự hãy lên đường tìm hiểu và làm việc chuyên môn của mình. Lòng hảo tâm của ông đã để lại ấn tượng sâu sắc trong tôi, và sau chuyến du hành Marco Polo của tôi đã thành công, tôi đã rất vui khi có thể gửi cho ông một quyển sách như một lời cảm ơn.

Giờ đây, ba mươi năm sau, khó có thể tin được rằng vị giáo sư Joseph Needham đó vẫn còn sống. Quả thực, ông vẫn còn sống: chín mươi hai tuổi, đầu bạc trắng và gầy guộc, thân hình to lớn của ông còng hẳn xuống bởi bệnh thấp khớp và bị giới hạn trong chiếc xe lăn, nhưng vẫn lịch thiệp và khôn ngoan như ngày nào. Lần này, tôi giải thích cho ông về việc thử nghiệm ý tưởng bè tre có thể băng qua Thái Bình Dương, và cách tiến hành của tôi sẽ là làm một bản sao bè tre bằng các vật liệu truyền thống, và khởi hành từ Hong Kong đi theo đường biển của Đài Loan và Nhật Bản để xem liệu chiếc bè có đến được bờ biển California. Liệu ông có cho rằng ý tưởng này là khả thi và nó có thể mang lại đóng góp hữu ích cho cuộc tranh luận về khả năng giao lưu xuyên Thái Bình Dương? Một lần nữa, Joseph Needham lại khích lệ động viên tôi. Ông vẫn tin rằng các thủy thủ từ châu Á đã đến được bờ Tân Thế Giới từ rất lâu, trước cả Columbus, và thậm chí ông còn xuất bản một tập tài liệu chuyên khảo về chủ đề này. “Chuyến du hành này,” ông khẳng định, “là rất quan trọng, không chỉ đối với ngành

⁶ Marco Polo (1254-1324) nhà buôn và nhà du hành thành Venice, Ý.

khoa học nghiên cứu về các cuộc thám hiểm nói riêng mà còn đối với cả bộ môn nghiên cứu về các nền văn minh nói chung.”

Hiển nhiên, bước tiếp theo của tôi là tìm hiểu xem liệu bè tre còn có thể được tìm thấy ở châu Á, và nếu có, thì cố gắng học cách tạo nên chiếc bè và điều khiển nó. Khi Needham hoàn tất cuộc nghiên cứu của ông về kỹ thuật hàng hải Trung Hoa xuất bản năm 1971⁷, hàng ngàn chiếc bè tre được tìm thấy ở bờ phía Tây của Đài Loan, đối diện với Trung Quốc lục địa. Ở đó, bè tre được dùng để đánh cá và vận chuyển ven biển, và có vẻ như trước đó đã băng qua bè rộng chín mươi dặm của eo biển Đài Loan đến thẳng đất liền, vì Needham đã trích dẫn các tài liệu lịch sử Trung Hoa có nói về cướp biển từ Đài Loan đặt chân lên lục địa Trung Quốc trên những chiếc thuyền làm bằng từng bó tre, buộc lại với nhau và cuối cùng cướp biển cũng dùng bè tre này để tẩu thoát. Và vào thế kỷ thứ mười chín, một nhà du hành người Nhật, ông Hata, trong lúc đi tàu hơi nước ngang qua Đài Loan đã vẽ lại hình một chiếc bè tre ở xa xa trên biển, do một cụ già ngồi trong túp lều tre phía đuôi bè (cầm) lái. Nhưng đó là tất cả những hình ảnh mà tôi có thể tìm được, và khi tôi đến Đài Loan để tìm hiểu thì có vẻ như tôi đã quá chậm chân.

Đúng là Đài Loan có rất nhiều bè, hàng trăm cái, và vẫn hoạt động ở khu vực ven biển đối diện với Trung Quốc. Nhưng trong hai mươi năm qua, đã có hai thay đổi rõ rệt. Thứ nhất là các chiếc bè bây giờ chạy bằng động cơ. Không còn buồm và mái chèo nữa. Thứ hai là bè không còn được làm bằng tre mà bằng các ống nhựa được uốn cong một cách cẩn thận để bắt chước hình dạng của chiếc bè tre truyền thống. Tôi được một người Đài Loan làm bè trên bờ biển vui vẻ kể lại rằng rất khó khai thác

⁷ Nhiều ý kiến (ví như Pierre-Yves Manguin, Robert Finlay) phản biện lại công trình này của Needham, cho là đề cao quá mức công nghệ hàng hải Trung Hoa cổ xưa, nhiều thành tích của các nước nhỏ láng giềng cũng được coi là của Trung Hoa. Nhiều ý tưởng này hiện nay được Trung Quốc vay mượn trong chiến lược tuyên truyền nhằm tiến lên làm bá chủ đại dương. (người dịch)

tre, vì tre nhanh mục, và không đủ sức để chịu được động cơ lớn. Quả thật là những chiếc bè ống nhựa rất phù hợp với các động cơ công suất lớn đến nỗi tôi nghĩ rằng nếu dùng để chở hàng lậu sẽ rất hiệu quả. Mạn chúng thấp sát mặt nước, chạy nhanh và ra-đa khó phát hiện ra chúng giữa các tàu đánh cá. Ít ra tôi nhận ra một sự thật là hình dáng của chiếc bè tre rất hiệu quả khiến người ta sao chép nguyên xi khi làm bè bằng các vật liệu thời nay. Điều tôi cần bây giờ là tìm ra nơi nào đó vẫn đang sử dụng bè tre đúng nghĩa, và những người biết làm ra chúng.

Sau đó, một sự trùng hợp may mắn đã xảy ra. Một người bạn khác vốn là quản lý của Bảo tàng Hàng hải Exeter ở Anh, bỗng gọi cho tôi và kể về kế hoạch triển lãm bộ sưu tập các tàu thuyền bản địa truyền thống của bảo tàng. Anh ta vừa đến thăm Việt Nam để mua một cái thuyền thúng tre, một loại thuyền có hình dáng kỳ lạ trông như một cái bát to tương để làm bánh pudding của người Anh. Được dịp tôi hỏi luôn: Anh có thấy chiếc bè có buồm nào không? Và tôi thật ngạc nhiên và vui mừng biết bao khi anh ấy trả lời, “Có!” Anh ta đã thấy chúng vẫn được dùng để đánh cá tại một thị xã nhỏ ven biển tên là Sầm Sơn, cách Hà Nội, nơi từng được gọi là Bắc Việt Nam, khoảng một trăm dặm về phía nam. Anh ấy cũng nói trước với tôi rằng xin giấy phép đi thăm khu vực này sẽ khó đấy, vì Việt Nam vẫn rất ít khi quan hệ với các nước ngoài khối Xã hội Chủ nghĩa. Trong chuyến viếng thăm của anh ta, các cơ quan có thẩm quyền đã rất cảnh giác với các khách phương Tây đến xin du hành ở những nơi ngoài điểm du lịch thông thường. Không nản lòng, tôi viết thư gửi Bộ Văn hóa Việt Nam, trình bày rằng tôi muốn xem các loại thuyền truyền thống của Việt Nam, và sau hai tháng chờ đợi, tôi đã nhận được visa. Vì vậy, vào tháng mười năm 1991, từ Bangkok đến Hà Nội trên một chiếc máy bay Nga cũ kỹ của hãng Hàng không Việt Nam, tôi tự hỏi có thể trông đợi điều gì ở một đất nước đã từng là nước nghèo nhất châu Á. Ngồi cạnh tôi là một người Nhật nghiêm nghị tầm ba mươi tuổi. Anh

ta kể mình đang làm việc cho một công ty Nhật lớn nhưng có sở thích nghiên cứu côn trùng. Việt Nam đã tạo hứng thú cho anh ấy bởi khoa sâu bọ ở nước này gần như bị bỏ bằng kể từ những năm 1950. Anh ấy đã dành dụm tiền và thời gian nghỉ phép cho chuyến đi này. Khi anh ta vừa dứt lời, một con gián lớn từ khoang hành lý phía trên đầu chúng tôi rớt xuống lòng anh ta. “Con bọ đặc chủng Việt Nam đầu tiên của anh đây,” tôi không ngăn được mình thốt ra một nhận xét.

Tại sân bay Hà Nội, tôi đứng xếp hàng cùng các hành khách khác, hầu hết là các nhà ngoại giao cùng gia đình của họ, và đây đó là vài đoàn đại biểu Việt Nam trở về từ nước ngoài trong những chiếc áo khoác bằng vải cô-tông rẻ tiền và những chiếc mũ phớt cong vành lạc điệu vốn được các công dân khối Đông Âu ưa chuộng. Chúng tôi đợi kiểm tra thị thực. Sân bay tồi tàn. Nhân viên an ninh mặc đồng phục xanh, mặt lạnh tanh. Tôi đưa mắt lướt quanh dải ngăn cách giữa những hành khách đang đến và khu vực ba-ga bụi bặm nơi chúng tôi sẽ nhận hành lý của mình. Đứng bên kia cửa kính đầy bụi là một người đàn ông Việt Nam thấp, mũm mĩm tầm ba mươi lăm tuổi. Anh ta mặc một chiếc áo ca-rô vàng sọc đen nhẵn nhúm bỏ ra ngoài một chiếc quần lếch cỡ. Chân anh ta đi dép lê không mang vớ, và một tay thì cầm điếu thuốc lá với tàn thuốc đang rơi trên sàn. Anh ta có ria mép thưa và lộn xộn, mặt hơi mụn, và mắt lờn ra khiến anh ta trông hơi giống một con ếch. Anh ta nhìn lướt qua hàng người đến. Và tôi thật hụt hẫng khi thấy anh ta đang cầm một tấm biển các-tông rách có tên tôi viết nguệch ngoạc trên đó. Tôi vẫy tay với anh ta, và gương mặt mũm mĩm liền nở một nụ cười chào đón, lộ ra một cái miệng đầy những chiếc răng nâu không đều đặn. Sau màn chào hỏi thông lệ, tôi được biết anh ta tên là Trúc, làm ở Bộ Thông tin – mà anh ta cứ phát âm là Quân đội Thông tin⁸ – đến làm hướng dẫn viên cho tôi. Một số

⁸ Ministry of Information/Military Information —Trúc ngọng l/n

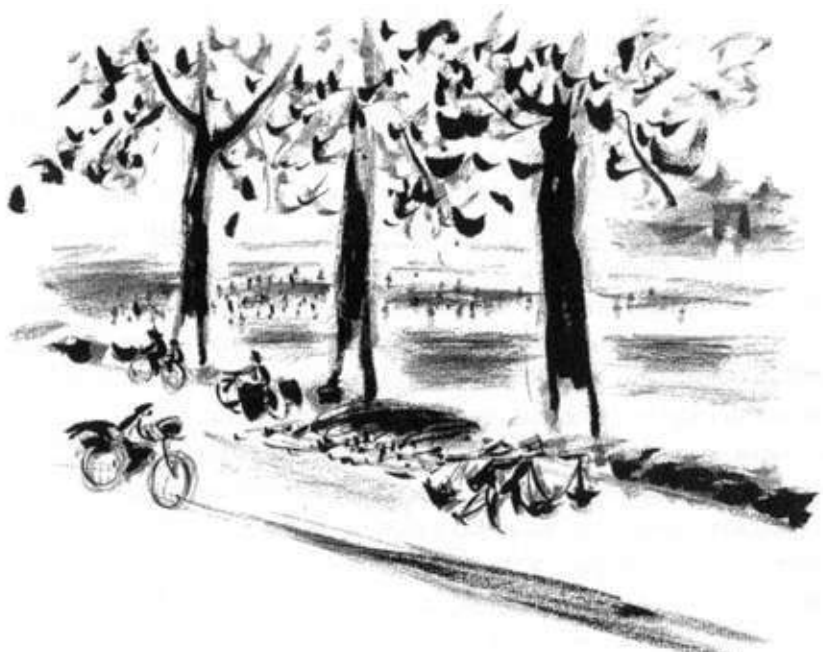
ít người tuy có thể có ấn tượng ban đầu không tốt nhưng hóa ra lại trở thành đồng minh tích cực sau này. Trong suốt mười tám tháng tiếp theo, Trúc đã từ một người dẫn đường kiêm giám sát viên của Bộ trở thành một đồng nghiệp, đồng minh, một Ngài Fixit⁹, và một người bạn chân thành của tôi. Trong cái xã hội vẫn bị ràng buộc bởi những quy định và chế độ quan liêu, anh ấy đã “hỗn xược” đến mức kỳ lạ. Anh ta chẳng sợ ai hay bất cứ thứ gì. Anh ấy đã dọa nạt, dỗ ngọt, phỉnh phờ, hay trơ cả mặt ra để vượt qua mọi tình huống. Và anh luôn tỏ ra hóm hỉnh. Chúng tôi có thể mệt, đuối sức, dơ bẩn và ngán ngẩm sau những tình huống hết sức mệt mỏi, ví dụ như đi xin cấp một giấy phép, song Trúc vẫn nhận ra khía cạnh hài hước của vấn đề, ngả đầu ra sau, cười khúc khích, để lộ hàm răng đến phát sợ. Trong lúc dẫn tôi ra một chiếc xe Liên Xô cũ xiêu vẹo đậu dưới một tán cây già nua với người tài xế của Bộ đang nằm ngủ dài ở băng ghế sau, anh ta giải thích với tôi rằng Trúc cũng là tên một loài cây thuộc họ tre. Quả là phù hợp!

Xe chúng tôi vượt một quãng đường bốn mươi dặm từ sân bay Nội Bài đến trung tâm Hà Nội, khoảng hơn một giờ lái về hướng nam băng qua đồng bằng sông Hồng đỏ nặng phù sa. Lúc đó là khoảng năm hoặc sáu giờ tối, và con đường vẫn hiển nhiên là xa lộ chính dù có rất nhiều ổ gà và chỉ rộng có một làn rưỡi. Đường luôn tắc nghẽn với dòng xe đạp và thỉnh thoảng một chiếc xe tải kéo kẹt đi cùng tốc độ với dòng xe đạp và phun khói đen sì. Những chiếc xe tải này tồi tàn đến nỗi bản thân việc chúng đi được cũng đã là một điều phi thường. Tình trạng sút càng gây gọng kình niên của xe cộ càng thể hiện rõ ở những chiếc xe hư máy nằm bên vệ đường, tựa lên một đồng đá khiến ta có cảm giác sự hỏng hóc là vô phương cứu chữa. Đôi khi ta có thể thấy được những người tài xế hay thợ máy

⁹ Mr Fixit (Fix-it)-tên lóng để chỉ những người đàn ông có tài, có những thủ thuật vượt qua mọi rắc rối, có khả năng sửa chữa (Fix, repair) những chỗ lật vệt. Tên này xuất phát từ phim truyền hình *Mr Fixit* những năm 1955-1965.

cần cù nện búa, bẻ cong hay hàn vài món phụ tùng tạm thời để sửa xe ngay tại chỗ. Rõ ràng là ở đây không có bất cứ nguồn cung cấp phụ tùng nào cả. Như tôi đã biết, Việt Nam vẫn chịu sự cấm vận kinh tế của Hoa Kỳ, và điều hiển nhiên là đất nước này thiếu thốn cả những vật liệu đơn sơ nhất. Song ấn tượng đầu tiên mà họ đem lại là hình ảnh mọi người vẫn làm việc một cách bình tĩnh với tác phong công nghiệp, dù vật liệu và công cụ đều khan hiếm. Đường được đắp trên một con đê, hai bên đường là các ruộng lúa trải dài, được phân chia chính xác bởi những con mương nhỏ. Trên cánh đồng, những người nông dân làm việc chăm chỉ, cuốc những mảng đất và đập vụn chúng ra, hay sử dụng một cái gàu múc nước trông như một cái xẻng lớn treo trên một cái giá ba chân. Người dùng, thường là phụ nữ, đu đưa cái gàu qua lại, nhip nhàng múc nước từ mương chảy lên đồng. Tất cả đều rất trật tự và gọn gàng. Không hề có rác ở bên đường, không có mùi hôi, và khi chúng tôi lái qua một làng nhỏ có những ngôi nhà gạch hai tầng, những sạp bán hàng bên đường được dọn ra cẩn thận và bày bao nhiêu là thức ăn, những món quà vật, rau củ, chiếu tre, có cả vài món hàng tiêu dùng nữa - ở một chỗ nọ có hẳn một hàng trưng bày những chiếc bồn cầu trắng bóng.

Trong khi ấy, Trúc niềm nở tiếp chuyện, dù đôi khi tiếng Anh của anh ấy hơi khó hiểu. Vợ của anh ấy, anh kể với tôi, làm công việc phiên dịch ở văn phòng thống kê thuộc chính phủ. Họ đã gặp nhau ở trường cao đẳng Anh ngữ, giờ có một cậu nhóc ba tuổi, Trúc rõ ràng là cứng thẳng cu lắm. Nhưng có vẻ như Trúc vẫn chưa rõ tại sao tôi lại đến Việt Nam. Không ai ở Bộ nói gì với anh ta cả. Tôi nói rằng tôi rất thích được xem bè tre, và nghe nói có thể tìm thấy chúng tại một nơi gọi là Sầm Sơn. Gương mặt Trúc sáng hẳn lên. Vâng, vâng, anh ấy biết chính xác điều tôi vừa kể. Thật trùng hợp, anh ấy cùng vợ con vừa đi nghỉ hè ở Sầm Sơn trở về. Chúng tôi đã vào đến thành phố, và Trúc bảo tài xế lái xe về nhà của anh. Hãy chờ một chút, anh ta nói với anh tài xế, và chạy vội vào trong. Một lúc sau, anh ấy trở



Miền quê ngoại thành Hà Nội

lại cầm theo một món đồ lưu niệm đã mua ở Sầm Sơn cho cậu con trai – đó là một mô hình nhỏ, hơi thô sơ của một chiếc bè tre với hai cột buồm và cánh buồm màu đỏ. Có vẻ như tôi đã đi đúng hướng rồi đây.

Hà Nội như bị kẹt lại trong một chiều thời gian khác. Phần lớn do cấm vận mậu dịch, Hà Nội đã bỏ lỡ ba mươi năm viện trợ và phát triển từ cộng đồng quốc tế vốn đã giúp nhiều thành phố ở châu Á thay đổi đến mức khó tin. Nằm ở ngoại ô Hà Nội là những dãy nhà cùng một kiểu xây dựng theo phong cách Xô Viết xấu xí, nhưng ở trong trung tâm vẫn còn những ngôi nhà như lúc người Pháp ra đi bốn mươi năm trước, dù đã bị xuống cấp trầm trọng. Những đại lộ chính được phủ bóng mát nhờ những cây xà cừ đường bệ, cùng với những tòa nhà thuộc địa Pháp có vườn nhỏ ở phía trước, cửa chớp tróc sơn màu xanh lá, và tường vàng sẫm loang lổ mốc vùng nhiệt đới. Nhưng điều

làm cho ta có cảm giác thời gian ngừng lại chính là sự vắng mặt của những chiếc xe hơi. Người Việt Nam không đủ sức nhập khẩu xe hơi. Vì vậy, các đại lộ của Hà Nội chỉ có những dòng xe đạp bình thản đi trên con đường rộng thênh thang, không có tiếng ồn và mùi hôi của xe hơi và xe tải như phần lớn các thành phố thủ đô khác của châu Á. Âm thanh chói tai nhất là tiếng còi bíp bíp của những chiếc xe máy ngày càng thịnh hành nơi đây. Chúng len lỏi vượt qua những chiếc xích lô chậm chạp với người đạp xe đầu đội mũ cối vốn là kiểu mũ chuẩn được sản xuất tại Nhà máy Mũ số 1 nằm ở ngoại ô thành phố, một nét nhấn để hoàn tất cái cảm giác thời gian ngưng đọng.

Các chợ quán và khu phố cổ vẫn còn giữ được nét xưa. Ở đó, những ngôi nhà nằm sát cạnh nhau, cao không quá hai lầu, mái ngói đỏ, và ăng ten tivi chĩa khắp hướng được gắn trên những sào tre thay vì những cọc bằng kim loại. Một lần nữa, sự thiếu thốn nguyên vật liệu và sự hiện diện của các sản phẩm tự chế thật hiển nhiên. Trên một con đường nọ, người ta đang làm xe đạp từ những cái ống, hàn lại với nhau từng phần một rồi sơn lại. Trên một con đường khác, các bộ phận, thiết bị điện tử được bày bán trên các sạp hay ngay trên vỉa hè, song có vẻ như chúng đã quá lỗi thời và không còn sử dụng được nữa – các thiết bị của Đông Đức to và nặng nề cũng phải khoảng mười đến mười lăm năm tuổi, các cuộn dây điện chẳng chít, các bộ phận điện tử để gắn vào tủ lạnh hay máy lạnh đã không còn được sử dụng ở phương Tây hay các nước đang phát triển vùng Đông Nam Á nữa. Những con đường nhỏ xuyên chợ không đủ rộng cho xe ô tô đi vào nên chúng tôi lại bắt gặp cảnh giao thông chỉ có xe đạp và xe gắn máy. Nhiều người ra vào lối cửa chợ để ngồi buôn chuyện, và nấu nướng trên những bếp than nhỏ dựng trên những phiến đá vỡ trên vỉa hè. Họ ngồi trên những chiếc ghế nhỏ xíu chỉ lớn hơn cái guồng quay tơ một chút, khom người xuống bàn để ăn – có vẻ như lúc nào họ cũng ăn – vài tô phở trong tiếng chuông lanh lảnh của xe đạp và tiếng còi bíp bíp của xe gắn máy vốn không hề có ý xin đường mà chỉ để báo

cho người ta biết là mình đang đến thôi. Dù chật chội như vậy mà nơi này vẫn sạch đến mức ngạc nhiên. Thì ra mỗi tối, Trúc giải thích, có tiếng cồng báo rằng xe gom rác đang đến, và mọi người đặt bịch rác của mình gọn gàng vào xe.

Trúc nói là xe sẽ thả tôi xuống khách sạn, và chiếc xe dừng lại bên ngoài một căn nhà nhỏ trên phố. Nó nằm ở trong góc, giữa một cửa hàng đồ sắt bán những chiếc xô mạ kẽm được gò bằng tay, và một cửa hàng bán bột màu để pha sơn. Tôi được dẫn lên một cầu thang hẹp ở phía sau đến một căn phòng trắng có một chiếc giường rất cứng ở một góc phòng. Bên ngoài phòng là một buồng tắm, có một cái xô, một vôi hoa sen, và sà n xi-



Chợ Hà Nội

măng. Những chỗ nối điện thì lẫn lộn đủ loại điện áp và các kiểu phích cắm, châu Âu, Anh, Mỹ, và Liên Xô. Toàn bộ mạng điện nằm lộ ra bên ngoài, nhiều dây dẫn điện bị sờn hỏng lớp bọc, và những con thần lẫn chạy ngang dọc trên trần nhà.

Dưới nhà, tại phòng trước, tôi ngạc nhiên khi ngồi cùng bàn ăn tối với một khách nước ngoài khác, một người Pháp, một kế toán đến từ Dijon. Ông ta muốn đến thăm xem Việt Nam như thế nào, ông ta kể với tôi, vì mối liên hệ giữa Pháp với các thuộc địa trước đây. Đại sứ quán Việt Nam ở Paris đã từ chối cấp thị thực du lịch cho ông, nên ông ấy đã phải đến Bangkok và xin được thị thực nhờ một dịch vụ du lịch. Hai ba cô gái gọi đến tiếp cận chúng tôi khi chúng tôi đang dùng bữa và bị đuổi đi. Rõ ràng họ được đưa đến theo lệnh của người thanh niên lơ lửng kia, hình như là cháu của chủ nhà khách. Anh ta đang bận rộn sắp xếp lịch đặt phòng trong khi những người chị em ruột lẫn chị em họ đang ngồi sơn móng tay và xem tạp chí truyền hình để giết thời gian ở gian trước. Bất thành thành từ bên ngoài vọng vào một tiếng hú to của động cơ hơi nước. Tôi vội chạy ra xem. Đường ray xe lửa bắt ngang qua con đường hẹp, dẫn đường cho xe lửa bình bạch chạy qua giữa đám đông những người đi xe đạp đã dừng lại và xuống xe để cho xe lửa qua. Đêm tối và khói xám đen từ động cơ bao trùm đám đông làm tôi có cảm giác mình đã lạc vào một cuốn phim trắng đen những năm 1930.

Sáng hôm sau, Trúc và tôi bị trễ mất nhiều giờ vì Trúc phải đến Bộ Nội vụ để thuyết phục họ cấp cho tôi giấy phép đi Sầm Sơn. Sau đó, chúng tôi lại lên đường trong chiếc xe ọp ọp đã đón chúng tôi tại sân bay. Lần này chúng tôi thẳng tiến hướng Nam, ra khỏi thành phố, dọc theo Quốc lộ 1, con đường nối liền thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, nơi mà hầu hết mọi người vẫn quen gọi là Sài Gòn. Xe không thể đi nhanh được. Lúa vừa được gặt xong, nông dân liền tận dụng các con đường qua lại, rải các bó rơm trên mặt đường để bánh xe hơi và xe tải làm bung ra những hạt lúa cuối cùng còn sót lại. Quốc lộ

1 chỉ rộng có một làn rưỡi đường, vì vậy mà vài lần chúng tôi suýt gặp tai nạn khi xe chúng tôi đang chạy trên thảm rơm và phải len lỏi giữa mấy bác nông dân không sợ chết cứ chốc chốc lại lon ton đi ra để chỉnh sửa lại sân lúa của mình, mà đầu và tay của họ chỉ cách bánh xe đang lăn có vài phân. Một lần nữa, chúng tôi lại nhìn thấy những chiếc xe tải bị hỏng, thỉnh thoảng có xe hơi và xe jeep, đôi khi có một xe do trâu kéo, móng chân bít sắt gõ lọc cọc trên mặt đường nhựa. Ít nhất chín phần mười phương tiện giao thông là xe đạp. Thậm chí, xe đạp còn được dùng để vận chuyển hàng hóa. Đã hai lần chúng tôi vượt qua những hàng dọc cả trăm người, đi bộ và kiên trì đẩy chiếc xe đạp bên cạnh mình. Mỗi chiếc xe đạp chất gọn gàng những bao lúa căng phồng hay những bó cành cây được chặt và sẽ được dùng làm phân bón. Như những đàn kiến cần cù bền bỉ theo những hàng dọc di động phi thường, những người đàn ông và phụ nữ này, không một chút thở dốc hay than vãn, đang cần mẫn đẩy gánh nặng với nụ cười trên môi.

Tôi chợt nhận ra rằng không ai ngồi không cả. Không có những kẻ lười nhác, không có những người bàng quan đứng nhìn, không ai chỉ ngồi bên đường ngắm cảnh trôi qua. Tất cả mọi người dường như đều làm việc hay đang vội vã đi từ nơi này đến nơi khác trong lúc đang mang vác một vật gì đấy. Không khí đầy tác phong công nghiệp và lòng quả quyết với tôi thật ấn tượng. Và một lần nữa, tôi lại thấy sự thiếu thốn nguyên vật liệu nghiêm trọng. Quốc lộ 1, con đường độc đạo quan trọng nhất toàn quốc, thậm chí không có được một cây cầu cho riêng nó. Nó phải dùng chung cầu của đường ray xe lửa chạy song song với con đường. Vì vậy, mỗi lần chúng tôi gặp một con sông, lập tức phải chuyển qua đi trên cầu đường sắt, dọc theo đường ray.

Mất đến bốn giờ đồng hồ để đi hết quãng đường khoảng một trăm dặm từ Hà Nội đến một nhánh đường đưa chúng tôi vào Sầm Sơn. Hoàng hôn đã buông xuống khi chúng tôi đến nơi,

và xe chúng tôi rẽ vào khu văn phòng Ủy ban Nhân dân thị xã Sầm Sơn. Buổi tối, các văn phòng đóng cửa, không đèn và không ai đến chào chúng tôi cho đến khi một người đàn ông cường tráng khoảng gần năm chục tuổi đi xe gắn máy rẽ vào bãi đậu xe và xuống xe. Ông ta mặc bộ đồ đông xuân. Trúc giới thiệu ông tên là Khiêm, chủ tịch Ủy ban Nhân dân. Tôi có cảm tình với ông Khiêm ngay. Ông ấy không giống một quan chức quan liêu. Thật vậy, ông xin lỗi vì đã đến trễ, nói là ông vừa đi đá bóng với đội địa phương về. Ông có khuôn mặt chữ điền, có vẻ thông minh và trầm tính toát lên sự tự tin. Trong chiến tranh chống Mỹ, ông được cử đi học ở Moskva, và từ đó ông tiếp tục học về nông nghiệp thêm ba năm tại Cuba trước khi về lại Hà Nội để hoàn tất một bằng đại học khác. Ông Khiêm không hề bảo thủ. Ông rất mạnh mẽ, suy nghĩ thoáng, và rất quyết tâm phát triển kinh tế cho thị xã nhỏ của mình bằng mọi cách có thể. Hơn thế nữa, cha và ông của ông cũng là ngư dân, và khi tôi hỏi về bè tre đánh cá thì ông ấy biết rõ như lòng bàn tay. Vâng, ở Sầm Sơn vẫn còn bè tre đánh cá. Đây là nơi cuối cùng tập trung một lượng lớn bè tre ở Việt Nam.

Có khoảng ba bốn trăm mảng tre rải rác khắp các bờ biển xung quanh, song lượng bè mảng tập trung đông nhất là ở phường Trường Sơn, thị xã Sầm Sơn. Mỗi mảng thuộc sở hữu và được một hai người sử dụng. Cứ mỗi rạng sáng, trong làn gió mát buổi sớm, họ chèo mảng ra cách bờ biển khoảng một dặm, đánh cá đến tận trưa, rồi chèo về trong ráng chiều. Mẻ lưới thường khá nhỏ, chỉ vài con cá con tôm, vừa đủ để làm cơm nuôi gia đình qua ngày và còn dư một ít để bán cho những bà bán cá trong chợ hay chạy xuống bờ biển mua cá. Sáng hôm sau, ông Khiêm sẽ sắp xếp cho tôi gặp vài người dân chài, có thể đi luôn ra biển trên một chiếc mảng.

Trúc và tôi ngủ đêm lại đó, tại một trong số nửa tá khách sạn hướng ra biển, thật xấu xí và chưa được hoàn tất. Chúng bằng bê tông lắp ghép theo kiểu Liên Xô và chưa gì đã bắt đầu nứt nẻ,





loang lổ các vết bẩn, thậm chí mục rữa trước khi được hoàn tất. Xen lẫn giữa những khách sạn là những nhà nghỉ duyên dáng hơn với mái ngói đỏ, và thấp thoáng chỗ này chỗ khác là những căn nhà hai gian của dân chài, thường dùng luôn làm quán cà phê hay tiệm ăn mỗi dịp hè sang. Tôi thức dậy vào buổi sáng hôm sau và chợt nhận ra đường phố thật vắng vẻ bởi đang là mùa đông, không ai đến Sầm Sơn trong thời tiết ẩm thấp, ẩm đạm và lạnh lẽo này cả. Những khách sạn trống trơn và ẩm ướt, các cửa hàng đóng cửa nằm im, song ngoài biển kia là một cảnh tượng khiến tôi vô cùng kinh ngạc. Nơi đường chân trời chỉ chít những cánh buồm tam giác của hàng trăm chiếc mành tre. Dù nhỏ, mỗi chiếc mành có đến ba buồm khiến người ta có cảm giác toàn bộ mặt biển được bao phủ bởi những cánh buồm, đan vào nhau như cùng lướt đi trong vũ điệu minuet¹⁰. Không mành nào trang bị động cơ dù là nhỏ nhất, chúng hoàn toàn chạy bằng sức gió hoặc mái chèo, di chuyển tới lui theo luồng cá như một đàn bướm khổng lồ. Phần lớn các cánh buồm có màu trắng ngà vàng, đôi khi có ngư dân khâu vào cánh buồm của mình một dải màu xanh hoặc đỏ, tạo nên những vệt màu tươi sáng trong đoàn thuyền đánh cá. Chưa bao giờ trong đời tôi được nhìn thấy nhiều thuyền đánh cá vận hành chỉ bằng buồm như thế, và có lẽ tôi sẽ không thể chứng kiến cảnh tượng tương tự ở bất kỳ nơi nào khác trên thế giới.

Trưa đến, đoàn thuyền đánh cá bắt đầu quay đầu vào bờ, và tôi nghiệm ra rằng vì lẽ gì mà mành tre đã trụ lại được ở Sầm Sơn. Bờ biển dài, bằng phẳng và thoải thoải nhẹ nhàng đến nỗi không có loại thuyền nào có thể vào bờ mà không bị mắc cạn. Nhưng riêng đối với chiếc mành tre vốn chỉ cần mực nước ít hơn ba mươi phân để nổi, nó có thể lướt vào chỗ nước nông để

¹⁰ minuet hay đọc theo tiếng Pháp menuet, một vũ điệu thời kỳ Baroque. Đó là một vũ điệu khoan thai nhịp ba, có tính cách thanh lịch và trang nghiêm, mặc dù vào cuối thế kỷ thứ mười tám, vũ điệu này đôi khi được chơi với một tốc độ sôi động hơn. Các bản giao hưởng cổ điển đều có minuet, ví dụ minuet in G của Beethoven

dàng. Từ xa, trên những chiếc mảng thấp lè tè dường như vô hình giữa những gợn sóng lăn tăn, những người dân chài trông như đang đứng trên mặt biển. Khi mảng chạm vào bờ cát, họ có thể nhảy xuống nước và bước lên bờ vì mực nước chỉ đến đầu gối. Ở đó, họ gặp lại người thân trong gia đình háo hức ra giúp họ xách lưới, các cột buồm, và các dụng cụ thuyền bè về những túp lều dựng giữa các hàng thông viền quanh bờ biển. Sau đó, sáu người sẽ đứng vào vị trí quanh chiếc mảng, luồn dây thừng ở bên dưới, mắc nó vào những cái ách trên vai và nâng thân mảng ra khỏi mặt nước, mang nó chạy nhanh lên bờ rồi đặt xuống tại chỗ mà mớn thủy triều cao nhất không thể chạm tới.

Tôi lại gần để xem một trong những chiếc bè mảng đã được đưa lên bờ. Chúng có kiểu dáng thật duyên dáng mà lại đơn giản. Mười tám cây tre luồng lớn được buộc lại với nhau để làm thành một cái sàn, chiều dài lớn hơn chiều ngang khá nhiều. Các vết cháy sém dọc theo thân luồng cho thấy chúng đã được hơ nóng bằng lửa để tạo thành đường cong như một cây cung. Ba cột buồm được đặt trên những khối gỗ thô, nối với mặt trên của sàn mảng, và mọi thứ được cột lại với nhau bằng một thứ hình như là lạt tre. Không hề có một cây đinh hay bất cứ thứ gì bằng kim loại cả. Có một đặc điểm thú vị đáng quan tâm nhất là có có ba khe hẹp được cắt xuyên qua thân mảng. Qua những khe này, những người dân chài luồn vào những miếng sống thuyền dài và hẹp có thể rút ra rút vào, được gọi là những miếng xiểm, giúp mảng giữ thăng bằng khi đi trên biển. Theo giáo sư Needham, những miếng xiểm này là một đặc trưng văn hóa quan trọng làm nên mối liên hệ giữa châu Á với Tân Thế Giới. Xiểm là một phát minh chỉ thấy ở các phương tiện thủy thô sơ vùng Đông Á và vùng bờ biển Thái Bình Dương của Nam Mỹ, hai vùng đối diện nhau và được ngăn cách bởi Thái Bình Dương. Hoặc là hai bên đã cùng nhau sáng tạo ra xiểm, hoặc là một bên đã sao chép từ bên còn lại. Có thể là bè mảng từ châu Á, hoặc là từ phía bên kia, đã mang công nghệ này vượt đại dương bao la.

Nhờ sự giúp đỡ của Trúc, tôi được dịp tới tập hỏi han các bác ngư dân. Tre luồng được lấy ở đâu để làm mảng? Chúng được đưa về từ khu rừng cách đây một trăm dặm sâu trong đất liền, và phải là một loại tre cực lớn đặc biệt dành cho việc làm mảng. Họ dùng cái gì để buộc mảng lại với nhau? Thường là dùng lạt tre, phải được luộc nước sôi để dễ uốn và chống mối mọt. Song đôi khi họ dùng lạt mây, một giống cây rừng có các tua dài khiến chúng thành vật liệu buộc nổi tự nhiên. Và bây giờ là câu hỏi chính của tôi: theo các bác thì mảng tre có thể nổi được bao lâu? Các bác ngư dân có vẻ ngại ngần. Họ không thể cho tôi câu trả lời chính xác theo kinh nghiệm của mình vì họ chiều nào cũng đem mảng của mình đặt lên bờ cho ráo. Họ chỉ biết rằng tre có thể nổi được ít nhất là ba tháng và đoán là mảng tre có thể nổi được lâu hơn. Một điểm cũng quan trọng không kém là sức bền của các mối dây buộc. Cứ ba tháng một lần, ngư dân lại phải tháo mảng ra thành từng miếng và buộc lại bằng các lạt tre mới hoặc, vào thời nay, là dùng dây nylon vẫn thường làm dây câu. Vậy các bác nghĩ thế nào về việc dùng một mảng tre lớn đi xuyên Thái Bình Dương? Các ngư dân có vẻ ngạc nhiên. Sau đó, có lẽ vì không muốn tỏ ra thiếu tin tưởng về chiếc mảng mà họ vẫn luôn tự hào, họ đáp rằng: Sao lại không?

Hai ngày tiếp theo, tôi lội ngược lội xuôi dọc bãi biển Sầm Sơn, đo đạc các bè mảng, thu thập chiều dài của lạt tre và vài mảnh luồng rời ra để làm mẫu, quan sát dân chài sửa chữa thuyền bè, hỏi thêm cái này cái kia, và ghi chép lại để đem về cho Colin Mudie¹¹. Đó là một kỹ sư đóng tàu ở Anh, người đã giúp tôi thiết kế ba chiếc thuyền mô phỏng các con thuyền cổ: một chiếc xuồng bọc da đã dùng vào năm 1976-1977 để đi xuyên Bắc Đại Tây Dương nhằm chứng minh rằng các vị tu sĩ người Ireland đã có thể đến được châu Mỹ cả ngàn năm trước

¹¹ Colin Mudie (1927-): kỹ sư đóng tàu Anh, chuyên vẽ thuyền buồm từ hiện đại tới thô sơ. Tàu buồm của Hải quân Ấn Độ mang tên *Shudarshini* đã vào thăm cảng Đà Nẵng năm 2011.

Colombus; một chiếc thuyền buôn kiểu Ả Rập cổ thuộc thế kỷ thứ tám với những miếng ván thuyền được ghép với nhau bằng dây dừa, đi từ Muscat thuộc bờ biển Ả Rập đến Trung Quốc vào năm 1980-1981 để vẽ lại những con đường thông thương buôn bán buổi đầu của vương quốc Ả Rập vốn là nơi khởi nguồn những câu chuyện nổi tiếng về chàng thủy thủ Sinbad; và một bản sao của chiếc thuyền chèo thời đồ đồng vốn cần tới hai mươi tay chèo thuyền, khởi hành vào năm 1984 từ Hy Lạp đến nước Georgia trên bờ biển Đen, để tìm lại lộ trình của Jason và những người trên thuyền Argo¹². Lần này, tôi sẽ nhờ Colin thiết kế cho tôi một chiếc thuyền hoàn toàn khác: một chiếc mảng có thể vượt 6.500 hải lý, đoạn đường tương đương với hải trình từ châu Âu băng qua Đại Tây Dương để đến Bắc Mỹ và quay lại.

Cuối cùng Trúc cũng giới thiệu cho tôi hai ngư dân đồng ý đưa tôi đi một chuyến ra khơi thử nghiệm bằng bè mảng đánh cá. Tôi đã đi cùng họ, hai người dân chài mỗi người chỉ mặc có áo thun và quần đùi, đẩy mảng ra khỏi vùng nước nông cho đến lúc nước ngang đùi. Sau đó cả ba chúng tôi leo lên mảng và hai ngư dân bắt đầu khua các mái chèo và từ từ đưa mảng hướng về khu vực những dãy sóng vỗ bờ nằm giữa chúng tôi và biển khơi. Khi chúng tôi đến được những dãy sóng vỗ bờ, một chiếc thuyền nhỏ hẳn sẽ bắt đầu trời lên thụt xuống khi đương đầu với những ngọn sóng. Song mảng tre từ từ rẽ sóng tiến lên một cách êm ái. Thay vì bị nhấc lên trên không mỗi đợt sóng qua, chiếc mảng bình thản hấp thụ từng ngọn sóng xuyên qua nó. Nước biển chảy tràn lên mặt mảng qua những kẽ hở giữa những cây luồng, và cứ như thế ngọn sóng chồm xuyên qua mảng tre. Đó là một cảm giác thật lạ lẫm: tuy chiếc mảng thật sự đang ngập trong nước và cả ba chúng tôi đều bị ướt đến mắt cá chân, tôi

¹² Jason và những người đi trên thuyền Argo — theo thần thoại Hy Lạp Jason cùng những người đi trên thuyền Argo trước khi xảy ra chiến tranh thành Troy để đi tìm bộ lông cừu vàng



Ngư dân Sầm Sơn

không hề cảm thấy như mình đang lênh đênh trên biển, không trông chừng nghiêng ngả hay trời lên thụt xuống gì cả. Và khi chúng tôi qua được lằn ranh những đợt sóng vỗ bờ, căng ba chiếc buồm lên, cảm giác còn kỳ thú hơn. Phần mũi mẳng cong lên thì không hề chạm nước, hai bên hông mẳng cũng vậy. Nhưng bề mặt chính của mẳng thì ngang bằng với mực nước biển, thậm

chỉ còn ngập trong nước. Tôi theo dõi một chú cá nhỏ, không lớn hơn cá lòng tong là bao, bơi đến một bên hông mảng, tìm được khe hở giữa hai luồng tre, luồn lách xuyên qua mảng, và bơi ra từ hông bên kia rồi quay ra biển.

Hai ngư dân hoàn toàn thoải mái làm việc trên mặt sàn mảng luôn ngập nước. Họ điều chỉnh những cánh buồm làm từ vỏ bao bố vớt đi, và khê trượt những chiếc xiểm lên xuống tùy theo hướng gió trong khi chiếc mảng của họ đang kéo một chiếc lưới vét có mắt lưới khá mịn đang ngập sâu trong nước. Họ có vẻ hài lòng khi chỉ bắt được chừng một bát đầy những con tôm nhỏ. Về sau tôi mới được biết rằng, tôm này rất được giá tại Hà Nội, đủ tiền cơm một ngày cho gia đình họ. Bữa trưa của họ chỉ có một nắm cơm nguội đựng trong một ống kín nước được làm rất khéo léo bằng cách chặt một đầu đoạn ống tre và dùng lại đầu đó làm nắp. Một ống tre khác được dùng đựng nước uống. Sau vài giờ, chúng tôi quay đầu vào bờ, giương buồm cho đến khi gặp lại làn sóng vỗ bờ và dùng mái chèo lèo lái mảng tre để hướng nó đi thẳng qua những đợt sóng một lần nữa lại đi xuyên qua mảng và tràn lên làm ướt chân chúng tôi. Các ngư dân không ngại ngần gì nước biển vốn vẫn còn ấm dù đã vào tháng mười, và tôi nhận ra rằng lối sống thủy cư của họ đã sản sinh ra những đôi vai cuồn cuộn cơ bắp nhờ khua đảo mái chèo, và những đôi bàn chân to bè với những ngón linh hoạt có khả năng bám chặt lấy bề mặt ướt nhem của mảng luồng.

Ngay khi rảo bước trên nền cát ẩm đi lên bờ đến chỗ Trúc đang đứng đợi, tôi đã đi đến một quyết định: đất nước, nơi tôi nên làm chiếc bè vượt đại dương để chứng minh học thuyết “Xuyên dương” của Needham chính là Việt Nam. Nước này nằm trong vùng chịu ảnh hưởng văn hóa Trung Hoa¹³; con người

¹³ Trong quá khứ, các nghiên cứu cho rằng các phát minh này xuất phát từ văn hóa Trung Hoa, nhưng theo nhiều nhà nghiên cứu, xiểm là một phát minh của người Việt cổ.

nơi đây rất chăm chỉ và đáng tin cậy; và tại Sầm Sơn có những ngư dân và thủy thủ sử dụng mảng tre với kỹ năng đặc biệt và họ có đủ kiến thức để chế tạo ra chiếc mảng. Nếu ông Khiêm đồng ý, tôi sẽ quay lại Sầm Sơn ngay khi tôi có bản thiết kế của chiếc mảng vượt đại dương, và sau đó chúng tôi sẽ tiến hành các bước kế tiếp theo kế hoạch.



LÀM MẢNG TẠI VIỆT NAM

Colin cảnh báo với tôi: “Ai cũng biết rằng mảng có vấn đề về tính ổn định khi bị nghiêng góc lớn, và việc lật lại một chiếc mảng lớn càng khó hơn sau khi nó bị lật úp vì nó có độ ổn định ban đầu rất lớn.” Nói thẳng ra là, mảng tre của Việt Nam rất ổn định, song đó cũng là nhược điểm nguy hiểm nhất của nó: khi mảng bị nghiêng đến một góc nhất định, nó sẽ bất thành linh bị lật úp, và một khi đã bị lật úp thì gần như không thể lật nó ngửa trở lại. Và tất nhiên là, đang đi ở giữa đại dương mà mảng bị lật úp thì thủy thủ đoàn sẽ gặp rắc rối to. Tôi đã đem theo những đoạn mẫu luồng lấy từ Sầm Sơn và cả những lát tre dùng để buộc luồng khi đến gặp kỹ sư đóng tàu tại nhà của ông ở phía nam nước Anh. Colin tỏ ra rất thích thú với bất kỳ thử thách kỹ thuật lạ thường nào, và ông đã phát huy hàng loạt những kỹ năng đáng nể. Là một nhà thiết kế hàng đầu về các tàu buồm huấn luyện, ông còn là một tự điển sống về các loại thuyền buồm cổ, truyền thống. Nhờ đó ông đã cho ra vô số bản thiết kế nhiều loại thuyền, từ bản sao chiếc thuyền buồm của thế kỷ thứ mười bảy cho đến chiếc thuyền buồm Trung Hoa. Bây giờ ông đã sẵn sàng thiết kế sơ bộ một chiếc mảng tre vượt đại dương dựa theo các số liệu tôi đã thu thập được tại Sầm Sơn và Đài Loan, cũng như là tham khảo các mẫu bè cổ và thuyền buồm trong sử sách Trung Hoa. Ông còn cẩn thận

cùng vợ là bà Rosemary viết và cho chạy một chương trình máy tính nhằm nghiên cứu tính ổn định lý thuyết của mảng khi chịu các tải trọng khác nhau. Colin rất nể các dân tộc bản địa đã xây dựng và phát triển các phương tiện thủy của mình qua nhiều thế kỷ. Vì vậy, chúng tôi đã nhất trí sẽ tiến hành công việc theo từng bước với sự tham gia sát sao của những người thợ làm mảng ở Sầm Sơn.

Đầu tiên, Colin đưa ra bản thiết kế sơ bộ một mô hình mảng dài khoảng nửa mét, chính xác đến từng chi tiết. Tôi sẽ đem mô hình này đến gặp những người dân chài ở Sầm Sơn và nhờ họ làm một mảng mẫu, với chiều dài bằng phân nửa chiếc mảng thật. Với cách làm này, chúng tôi hy vọng sẽ học hỏi được thêm vài điều về các kỹ thuật cần thiết để làm một chiếc mảng lớn hơn rất nhiều so với mảng tre Sầm Sơn. Và chúng tôi cũng sẽ dùng mảng mẫu này để đi thử. Sau khi Colin đưa thêm vào các chi tiết cho bản thiết kế cuối cùng, tôi sẽ tiến hành làm mảng tre với kích thước thật dành cho chuyển đi xuyên đại dương.

“Anh tính nó sẽ dài bao nhiêu?” Colin hỏi tôi.

“Khoảng mười tám mét. Cho một thủy thủ đoàn khoảng năm hay sáu người.” Tôi đáp.

Colin nhắm tính nhanh. “Theo những điều anh đã quan sát được ở những mảng đánh cá ở Sầm Sơn thì kích thước này cũng vừa phải đấy. Tôi cũng đoán là mảng xuyên dương của anh sẽ dài khoảng mười sáu đến mười tám mét, với ba lớp luồng để cung cấp đủ sức nổi cho thủy thủ đoàn cùng tất cả các đồ dùng.”

Đến tận thời điểm này tôi vẫn chưa có suy nghĩ cụ thể nào về thành phần thủy thủ đoàn của mình. Chắc chắn nhất là tôi phải tuyển được một ngư dân Sầm Sơn, người biết cách thao tác và làm việc với tre luồng, đồng thời có thể dạy lại cho mọi người kỹ thuật lái mảng sử dụng xiêm. Anh ta phải sẵn sàng rời quê hương đi biển không chỉ vài hải lý xa bờ mà cả ngàn dặm vượt đại dương, sống khoảng sáu tháng trên mảng cùng với những người nước ngoài không cùng ngôn ngữ với anh. Việc

chọn lựa thủy thủ đoàn dù sao cũng có thể đợi đến lúc tôi bắt đầu cho làm mảng. Tôi đã rất ngạc nhiên khi trên đường quay về nhà ở Ireland, tôi nhận được một cú điện thoại. Đó là tiếng của một người phụ nữ nói tiếng Anh với giọng nước ngoài, cô ta hỏi liệu có phải tôi đang tìm thủy thủ đoàn đi thám hiểm các vùng biển châu Á không. Ban đầu tôi có chút khó khăn để nhận ra giọng nước ngoài này.

“Xin lỗi đã làm phiền ông,” giọng nói rất lịch sự. “Xin phép cho tôi nói chuyện với ông Tim Severin?”

“Cô đang nói chuyện với Tim Severin đây.”

Một khoảng lặng, có lẽ là do ngạc nhiên. “Ồ, xin lỗi ông. Tôi cứ tưởng là mình sẽ nói chuyện với thư ký của ông trước. Tôi tên là Nina Kojima, tôi đang gọi từ Tokyo.” Làm cách nào mà người này biết được tôi đang chuẩn bị đi du hành bằng bè mảng? Tôi tự hỏi. Quả là một sự tình cờ. “Thuyền trưởng một tàu huấn luyện của Nhật đã cho tôi tên của ông,” Nina nói. “Tôi là một họa sĩ, và ước mơ của tôi là được tham gia thủy thủ đoàn một chuyến thám hiểm và vẽ lại những điều tai nghe mắt thấy.”

“À thì, đúng là tôi có thể sắp đi du hành xuyên Thái Bình Dương,” tôi nói một cách thận trọng. “Nhưng chuyến đi này ít nhất một năm nữa mới khởi hành, và điều kiện sẽ rất khó khăn. Ngay cả phương tiện là một chiếc bè mảng còn chưa được làm nữa.”

“Tôi có học về cách đi thuyền buồm, và rất sẵn lòng học hỏi thêm,” Nina nói giọng quả quyết. Sau này tôi mới biết Nina không phải tay vừa. Cô ấy rất quyết tâm, và đến cuối cuộc đối thoại, tôi đồng ý rằng nếu Trúc lấy được thị thực cho Nina thì cô ấy sẽ đến gặp tôi ở Việt Nam và vẽ vài bức tranh ở Sầm Sơn để tôi kiểm tra tay nghề cô trong khi cô tìm hiểu thêm về chuyến du hành này.

Chúng tôi gặp nhau ở sân bay Bangkok vào đầu tháng Sáu, trong lúc đang chuẩn bị đón cùng chuyến bay đi Hà Nội. Tôi nhận ra ngay người phụ nữ Nhật nhỏ bé đang đứng tại quầy

đăng kí – hẳn là người họa sĩ tôi đã nói chuyện qua điện thoại vì cô ta đang cầm một cái ba lô vải màu nâu thò ra khúc cuối của một cuộn giấy vẽ. Nina chỉ tầm một mét sáu, người nhỏ nhắn, ăn mặc xuề xòa với một chiếc áo sơ mi trắng dài nhàu nát có cây bút kẹp ở cổ áo. Đuôi áo của cô vắt ra ngoài một chiếc quần bó ống bằng vải cô-tông rộng thùng thình chắp vá lung tung. Chiếc quần màu xanh điểm những ngôi sao trắng, ống quần chỉ dài tới nửa bắp chân để lộ ra đôi chân nâu nhỏ trong đôi dép lê. Sau này tôi được biết, chiếc quần dị dạng này cực kỳ lỗi thời, nó giống như quần lao động mà chỉ có những bà bốn mươi ở các làng quê của Nhật hay các bà ở Tokyo đã lên chức ngoại mới mặc. Tôi tự giới thiệu, và trong lúc chúng tôi đang đợi chuyển bay, tôi thử đoán tuổi của Nina. Điều đó gần như không thể. Nina có một khuôn mặt tròn trịa, da hơi xanh và tóc cắt ngắn. Cô ấy có thể đang ở cuối tuổi vị thành niên, cuối hai mươi, hoặc đầu ba mươi. Điều làm người ta rối nhất khi cố đoán tuổi cô chính là cách xử sự của cô ấy. Cô ấy hoàn toàn không ý thức đến bản thân khi trò chuyện và cư xử, và có vẻ như đang sống trong một thế giới vô tư và hay quên. Cô ấy có cái nhìn tò mò lộ liễu khi quan sát những hành khách khác, làm rớt hộ chiếu, đôi khi để nhầm vé của mình, quên ba lô và phải quay lại lấy, bỏ dép ra ngay khi vừa ngồi xuống ghế, và rướn cổ nhìn ra cửa sổ máy bay. Đối với cô, mọi thứ đều có vẻ rất kỳ lạ và thú vị, và cô ấy hoàn toàn không để ý đến hình ảnh của mình đối với những người xung quanh.

Nina kể với tôi căn nguyên của lối xử sự tự do phóng túng này là do cha cô, cũng là một họa sĩ muốn nuôi dạy cô con gái duy nhất của mình theo kiểu tự do. Ông ấy để cho con gái mình lớn lên mà không phải chịu bất kỳ sự ràng buộc, khống chế nào. Khi Nina còn nhỏ, ông cho cô đi cùng khi đi vẽ tranh, đưa cho cô các dụng cụ vẽ để chơi và tự vẽ tranh, và để cô tự phát triển mà không phải chịu lối nuôi dưỡng truyền thống nghiêm khắc của Nhật Bản. Cũng là điều dễ hiểu thôi khi Nina cảm thấy môi trường giáo dục chính quy của Nhật thật gò bó,

dù cô học Anh văn rất giỏi. Nina đã phải tốn thêm vài năm để hoàn tất cao đẳng nghệ thuật, và sau đó cô làm nhiều công việc khác nhau như thông dịch viên, hướng dẫn viên du lịch, xuất hiện trong chương trình truyền hình “Tự học Anh văn” trước khi tìm ra công việc thực sự yêu thích – làm họa sĩ tự do vẽ tranh minh họa cho sách và tạp chí. Dù cô ấy không nói, tôi cũng thấy rằng đó là một nghề không ổn định. Để mua vé máy bay đến Việt Nam, cô ấy phải làm thêm công việc phục vụ bàn ở một nhà hàng sushi.

Trúc đón chúng tôi tại Hà Nội có vẻ mệt mỏi, và xin thứ lỗi cho bộ dạng này vì anh vừa hộ tống một đoàn khách Bắc Triều Tiên thăm Hà Nội suốt bốn ngày vừa qua. Anh có gọi điện cho ông Khiêm, chủ tịch Ủy ban Nhân dân thị xã Sầm Sơn, và ông Khiêm đã rất nhiệt tình giúp đỡ dự án này của tôi. Ông đã sắp xếp một nhóm ngư dân, sẵn sàng làm mặng thử nghiệm, và chúng tôi sẽ khởi hành đi xuống đó vào sáng ngày mai bằng tàu lửa. Chúng tôi đến ga Hà Nội lúc sáu giờ sáng, Trúc phải mất nửa tiếng để thuyết phục nhân viên an ninh đường sắt rằng tôi có giấy phép đi tàu đường hoàng. Những nhân viên an ninh không để ý gì đến Nina. Khi vào đến khoang của mình, chúng tôi phải kiên nhẫn ngồi đợi thêm một tiếng đồng hồ nữa trên băng ghế gỗ cứng ngắc trong lúc giờ khởi hành bị hoãn vì đèn tín hiệu hư, cũng như các dịch vụ tàu lửa quan trọng khác bị chậm trễ. Cuối cùng thì tàu cũng bắt đầu lăn bánh và suýt bỏ lại Nina. Cô ấy đã bước xuống ga để vẽ mà hoàn toàn không để ý tới những gì xảy ra xung quanh, cô vẫn đứng đấy khi tàu lửa bắt chuyển bánh chậm chậm và quên mất rằng lẽ ra mình phải ngồi trên tàu rồi mới phải. Lúc ấy, Trúc đang tựa vào khung cửa sổ của khoang, vẫn còn ngái ngủ, chợt nhận ra tình huống này liền nhảy xuống ga chụp lấy Nina và kéo vội cô ấy lên tàu trước khi bị bỏ lại.

Tôi nhận thấy tình huống này có lẽ đã không xảy ra nếu Nina trông ít giống người Việt hơn. Trong khi tôi rõ ràng là một ông

Tây và có lẽ sẽ bị nhân viên an ninh đường sắt ngăn cản nếu có ý định chụp hình hay vẽ vờì gì đó, thì Nina hoàn toàn không bị để ý vì người ta cứ nghĩ cô là người địa phương. Thật vậy, sự nhầm lẫn này tiếp tục xảy ra rất nhiều lần trong vài tháng sau đó. Đối với tôi thì Nina trông rất giống người Nhật. Song cái phong cách quần áo nông dân và vẻ ngoài châu Á của cô khiến nhiều người Việt, vốn chưa nhìn thấy một người Nhật bao giờ và cứ nghĩ rằng họ rất giàu và ăn mặc sang trọng, tưởng cô đến từ một vùng quê nào đó của Việt Nam. Họ gặp phải bế tắc khi thấy rằng Nina không biết nói tiếng Việt, và họ cố gắng lặp lại nhiều lần thật chậm rãi và rõ ràng cho Nina hiểu trong khi cô chỉ biết mỉm cười và lắc đầu.

“Họ cố gắng nói cho cô hiểu vì họ tưởng cô là người dân tộc thiểu số ở đâu đó gần biên giới Lào” – Trúc cười như nắc nẻ.

Chuyến đi bằng tàu hỏa xuống Sầm Sơn còn tẻ nhạt hơn so với khi đi bằng ô tô, và ở giữa đường đã xảy ra một sự nhầm lẫn tương tự giúp chúng tôi có thêm một cái nhìn mới mẻ về Trúc. Trong lúc tàu đang lăn bánh, một viên công an say khướt lão đảo đi xuống hàng ghế cuối, trông thấy Nina và tôi, liền ngồi phịch xuống ghế đối diện, đuổi những người đang ngồi ở đó đi một cách hết sức thô lỗ. Viên công an đầm đìa mồ hôi, trông khá u mê, mang theo một khẩu súng. Anh ta trườn tới cố gắng bắt chuyện với chúng tôi trong tình trạng say xỉn. Chúng tôi lúng túng nhìn ra cửa sổ, hoặc mỉm cười vì phép lịch sự, thầm mong anh ta sẽ bỏ đi. Nhưng anh ta càng lấn tới, bắt đầu sờ soạng và xô đẩy chúng tôi. Một người soát vé xuất hiện, trông thấy đồng phục và súng, hiển nhiên nghĩ rằng tốt hơn là không nên can thiệp và đi mất. Chúng tôi được Trúc cứu, lúc này anh đang ngồi ở băng ghế đằng xa và cố ngủ bù. Tôi thật sự bất ngờ khi Trúc bình thường mồm mĩm và dễ tính là thế bỗng xông đến nơi, túm ve áo của viên công an say khướt, dù Trúc thấp hơn anh ta một cái đầu, lôi anh ta đến cuối toa và ném phịch anh ta xuống ghế. Sau đó, tôi thấy Trúc đưa tay ra túi sau lấy

ra một thẻ plastic và chìa vào mặt anh ta, rồi la mắng thậm tệ. Viên công an trông có vẻ run lẩy bẩy.

“Cảm ơn anh rất nhiều, anh Trúc. Anh đã cứu chúng tôi,” tôi lên tiếng khi anh quay lại. “Mà anh cho anh ta xem cái gì vậy?”

Trúc cười lớn. “Thẻ nhà báo của tôi,” anh nói. “Nó có một sọc đỏ khá rõ ở trên đó, nên tôi giả bộ mình là một cán bộ Đảng cấp cao. Hắn ta xin quá nên không nhận ra sự khác biệt. Tôi thấy mình như một trọng tài vừa rút thẻ đỏ trong một trận bóng đá vậy,” anh ta cười ngả cả đầu ra sau để lộ ra những chiếc răng nâu và đen.

Khi đến Sầm Sơn, chúng tôi thấy một cảnh tượng rất khác so với thị xã biển yên tĩnh, ẩm đạm mà tôi đã đến thăm vào mùa thu năm ngoái. Giờ là mùa hè, một mùa nghỉ đã bắt đầu. Người từ các nhà máy và cơ quan ở Hà Nội đến đây nghỉ một hai tuần để tận hưởng không khí của thành phố biển. Họ lũ lượt kéo vào các khách sạn quốc doanh tồi tàn hay thuê phòng ở những nhà nghỉ nhỏ. Bãi biển dài đầy cát hồi mùa đông vắng vẻ, lèo tèo vài chiếc thuyền lật úp thì giờ đây có ít nhất một trăm cái quầy nhỏ bằng chiếu tre bán nước giải khát và trà xanh hay cho thuê sấm xe tải. Những chiếc sấm này được đánh số bằng sơn trắng, dùng làm phao bơi cho các vị khách. Những hoạt động diễn ra song song tạo nên một cảnh tượng thật thú vị, những người dân chài vẫn tiếp tục công việc hằng ngày, đưa mảng ra biển, kéo lưới lên bờ, và thu lượm rong biển trong khi các gia đình dân thành phố đi vòng qua họ, chơi té nước trong vùng nước nông hay ngồi trên những chiếc ghế xếp ngấm đường chân trời xa xa. Chuyển du ngoạn ưa thích của các vị khách này là tản bộ đến điểm cực nam của bãi biển, băng qua xóm chài, và leo lên những bậc thang đá dẫn lên ngôi chùa nằm trên đỉnh đồi đá. Ngôi chùa mái đỏ và chạm khắc hình rồng trên đường nóc nằm giữa những rặng cây đu đủ và cây thông là nơi thờ vị thành hoàng của Sầm Sơn. Tiếng trống dồn cách vài tiếng lại vang lên để xua đuổi tà ma và cầu xin thượng đế



Kéo lưới ở Sầm Sơn

ban phước lành. Dưới đồi, xa xa cuối của bãi biển, một tá thợ thuyền đang đợi chúng tôi. Họ là nhóm thợ mà ông Khiêm đã giao làm mảng thử nghiệm.

Ông Khiêm đã đề cử những ngư dân lớn tuổi nhất trong xóm vì họ có nhiều kinh nghiệm, và đồng thời theo tôi đoán, cũng



là vì công việc này sẽ mang lại một ít thu nhập cho các vị cựu chiến binh đã về hưu này. Họ là một nhóm người khá vui tính và thuộc nhiều hạng người khác nhau. Bác Lương, khoảng tám mươi mấy, là người già nhất, trông giống như hình ông lão đánh cá đứng câu trên mỏm đá thường được chạm khắc trên ngà voi.

Bác đội một chiếc nón rơm đã cũ, mặc một chiếc áo khoác đỏ đã phai màu và một cái quần ngư ông xắn đến đầu gối. Trên khuôn mặt nhăn nheo của bác là chòm râu bạc trắng. Một bác nữa tên Lược mà tôi hay gọi vui là anh hề, trẻ hơn bác kia khoảng mười tuổi, đeo kính và luôn làm trò để chọc cười. Tôi khá ngạc nhiên khi biết rằng bác này đã dành gần nửa cuộc đời phụ giúp cho sư ông ở ngôi chùa trên đồi. Anh trai của bác là bác Nhiêu, cũng tham gia nhóm thi công, đã từng giữ chức phó chủ tịch Ủy ban Nhân dân, song đã được cho về vườn sớm vì thiếu năng lực tổ chức công việc. Bác Nhiêu lúc nào cũng mang bên mình một cuốn sổ để ghi chép lung tung, nhưng mỗi lần xem lại sổ, bác chẳng hiểu gì cả, thành ra bác chỉ đứng đó gãi đầu, lật hết trang này đến trang kia trông rất lúng túng và chán nản. Thật không may, ông Khiêm lại giao cho bác phụ trách đội thi công, vì vậy tiến độ làm việc hay bị khựng lại mỗi khi bác Nhiêu cố gắng ra một quyết định. Không có gì tai hại hơn là cố gắng điều khiển công việc của một tá các vị phụ lão vì mỗi người đều có ý riêng về cách tiến hành thi công và quả quyết rằng cách của mình mới đúng. Đồng thời, vì đã lớn tuổi nên họ rất sẵn sàng lớn tiếng nói lên chính kiến của mình và phản đối ý kiến của người khác. Tôi dần hiểu vì sao mà bà con trong thị xã Sầm Sơn nói về những ngư dân của họ là “ăn như vũ bão, nói như sấm truyền.” Điều đó có nghĩa là họ ăn rất nhiều, và lúc nào cũng lớn tiếng nói chuyện như hét vào mặt nhau trong khi họ chỉ đứng cách nhau có một mét. Việc này có thể làm cho người khác nhụt chí, và ban đầu tôi cứ tưởng họ sắp ẩu đả đến nơi. Song đó chỉ đơn thuần là cách họ bàn luận với nhau làm thế nào để làm mảng giống như cái mô hình nhỏ tôi đã đem đến.

Thực tế họ tốn một khoảng thời gian rất ngắn, chỉ ba tuần, để hoàn tất chiếc mảng thử nghiệm, sẵn sàng ra khơi. Dù đã nhiều tuổi song họ vẫn rất nhanh nhẹn. Để đơn giản hóa vấn đề, họ quyết định làm ba chiếc mảng cỡ bình thường, sau đó chồng chúng lên nhau theo chiều dọc để tạo thành ba lớp có sức nổi như Colin Mudie đã tính toán. Họ dùng rựa tước lớp

vỏ ngoài bóng lộn của những cây sào tre, rồi hơi nóng sào bằng lửa để tạo độ cong cần thiết cho măng. Trước đây, người ta uốn cong bằng cách hơi một bó đuốc nhỏ bên dưới cây tre tại một số điểm nhất định, đồng thời tạo sức ép lên cây tre để các thớ tre co lại và như vậy cây tre sẽ có độ cong vĩnh cửu. Ngày nay, người ta đốt vỏ xe đạp thay vì đốt các bó củi. Sào tre đã uốn cong được đem ra bờ biển để rửa sạch bỏ hóng bằng cát và nước biển, sau đó được đặt lên một giàn khung trông như một khung giường lớn, mà các ông cụ đã dựng lên trên bãi biển. Ở đó, họ buộc chặt các sào tre lại với nhau thành bó nằm ngang, cột chúng vào vị trí bằng lạt tre đã luộc nước sôi. Các cụ làm việc theo từng cặp, một người đặt lưng nằm trên cát dưới giàn khung, trong khi cộng sự của mình ngồi trên măng và chọc lạt mây xuống giữa các cây tre cho đồng đội của mình. Sào được thắt chặt bằng cách kéo lạt thật căng trong khi một người dùng vỗ gõ gõ lên sào tre để sào rung lên và được buộc chặt hết sức với sào bên cạnh. Tiếng vỗ nện rền vang, như thể các bác đang chỉnh âm cho một cây đàn t'rưng Tây Nguyên¹⁴ khổng lồ.

Quan sát họ làm việc, Trúc và tôi học được nhiều bài học giá trị. Điểm mấu chốt là khi bắt tay làm chiếc măng thực, chúng tôi phải nghĩ ra một trình tự thi công khác. Khi làm ba chiếc măng riêng biệt, mọi việc rất thuận lợi, nhưng khi phải buộc ba lớp măng chồng lên nhau, các bác ngư dân nhận thấy không thể buộc chúng lại với nhau một cách thật chắc chắn. Thật khó có thể luồn lạt tre xuyên qua cả ba lớp măng và thắt chúng lại thật chặt. Đồng thời, những cây tre của mỗi lớp không chồng chính xác lên nhau nên khe hở để đặt xiêm phải được cắt xuyên qua thân măng và làm măng yếu đi. Một bài học nữa về quản lý nhân sự. Cảnh tượng ba chiếc măng được chồng lên nhau khá lạ lẫm nên đã thu hút ngư dân đi măng từ đầu đến cuối bờ biển tụ tập đến xem. Khi làm xong phần việc trong ngày, họ liền dạo quanh, rồi đứng lại và chăm chú quan sát, vừa hút

¹⁴ Nguyên bản: xylophone.



thuốc lá hay nhâm nhi chén trà vừa góp ý kiến. Và tất nhiên, ngay khi họ vừa cho lời khuyên, các bác đang đóng máng liền hạ vồ gỗ xuống hay chui ra từ phía dưới máng để đáp lại và cùng bàn luận các hướng thay đổi khả thi. Họ khoan khoái tận hưởng vị trí quan trọng mới mẻ này của mình, và những đoạn đối thoại, thường rất to tiếng, đã làm ngưng lại cả tiến trình công việc. Trúc và tôi đã nhất trí rằng máng thực sẽ được đóng bên trong một khu đất rào kín để ngăn cách với mọi người, nếu không thì công việc sẽ chẳng bao giờ có thể hoàn tất. Trúc còn đề nghị treo bảng trên cổng ra vào khu đất, với những dòng chữ “Không vào! Không xem! Không góp ý!”

Trong lúc đó Nina đang tận hưởng khoảng thời gian tuyệt vời nhất. Như chúng tôi đã thống nhất, cô phác họa và vẽ lại cảnh làm máng, đồng thời cô cũng bị hấp dẫn bởi đời sống của những người dân chài cùng gia đình của họ tại Sầm Sơn. Trong trang phục quần nông dân và áo lụng thụng, Nina ngược xuôi trên bãi biển phác họa cảnh những người phụ nữ kéo lưới, những người đàn ông đánh thuyền ra khơi, hay bất kể điều gì

thu hút sự chú ý của cô. Rất dễ biết được Nina đã ở những đâu dù ở giữa đám đông đi nghỉ mát vì cô luôn là trung tâm của lũ trẻ con. Chúng bu quanh khi cô đứng phác thảo, ngó xem cô vẽ gì, và xin phép được dùng bút chì hoặc cọ vẽ. Lẽ tự nhiên là Nina sẽ cho phép chúng làm như vậy, và ngày qua ngày, lũ trẻ đón nhận Nina như là một thành viên trong đám bọn chúng. Khi chúng biết về cô nhiều hơn, những đứa lớn tự động xua đi những đứa nhỏ hơn để Nina có thể làm việc mà không bị quấy rầy nhiều, hay chúng đem cho cô vài cốc trà, một cái nón của ngư dân che cho đỡ nắng, và một ngày không may nọ, đưa cho cô cả một cây kem. Nina ăn cây kem một cách ngây thơ, và tất nhiên, nó đã hành hệ tiêu hóa của cô một trận. Cuối ngày hôm đó, một đứa trẻ phải chở Nina về chỗ Trúc và tôi, Nina ngồi yên sau của chiếc xe đạp còn đứa bé thì hí hục đứng đạp pê-đan.

Với tư cách là người giám hộ của chúng tôi, Trúc đã cảnh báo tôi và Nina rằng chúng tôi nên ở gần khu vực đóng mảng và đừng đi quá xa vào thị xã một mình. Theo Trúc đó là vì lý do an ninh, do công an Sầm Sơn và đơn vị quân đội quy định. Tất nhiên, Nina hoặc là quên hoặc là làm ngơ với mệnh lệnh nói trên, thường xuyên để lũ trẻ dắt đến nhà của chúng hoặc đưa đến những nơi có phong cảnh mà chúng nghĩ rằng cô muốn vẽ. Việc Nina lang thang bất hợp pháp được minh chứng khi tôi và Nina được đưa đi dạo quanh thị xã. Trong lúc chúng tôi tản bộ qua nhiều con đường chính thức ngoài vùng quy định, lũ trẻ hoặc cha mẹ chúng cứ cách hai ba căn nhà lại bước ra gọi “Nina! Nina!”, và vẫy tay mời cô vào nhà.

Không có hư hại nào xảy ra và không ai coi việc phạm quy này là quá nghiêm trọng cả, cho đến một ngày nọ Nina đi hết ba hay bốn kilomet dọc bờ biển và đến được một cái vũng được dùng làm cảng nhỏ cho tàu thuyền. Khung cảnh nơi đây đẹp như một bức tranh, và Nina bắt đầu đưa bút ra phác họa. Không may, một cảng dù không quan trọng lắm thì cũng là nơi xuất phát của bộ đội biên phòng Việt Nam, và họ bắt ngay Nina vì nghi ngờ hoạt động tình báo. Trúc và tôi không hề biết gì

về việc này cho đến cuối buổi tối, có người báo với chúng tôi rằng Nina đang bị bắt giữ. Trợn mắt nhìn trời trước sai lầm của Nina, Trúc bảo tôi cầm hộ chiếu Nhật Bản của Nina và đi cùng đến doanh trại bộ đội biên phòng. Ở đó, chúng tôi gặp lại Nina đang lơ ngơ bất an sau khi bị tạm giam suốt năm tiếng đồng hồ. Nina không thể nào hiểu nổi vì sao không được phép đi về. Chúng tôi giải thích cho Nina rằng cô đã đi vào vùng cấm, và mong cô kiên nhẫn chờ thêm chút nữa trong lúc Trúc nói chuyện với đồn. Trúc phân trần, Nina là người nước ngoài và cô ấy không thông hiểu luật lệ của ta. Cô ấy đã vô tình vi phạm và chân thành xin lỗi. Ngay cả vị chỉ huy đa nghi của đồn biên phòng cũng nhận ra Nina không thể là gián điệp được khi Trúc lật từng trang trong tập phác thảo của cô cho ông ta xem những bức tranh vẽ những lão ngư đang cột sào tre lại với nhau, chân dung những đứa trẻ, những con lợn, và người dân thị xã trên xe đạp. Song, vẫn mất đến hai giờ nữa mới thuyết phục được ông ta trả Nina về và chúng tôi phải hứa sẽ không để cô ấy đi lung tung nữa. Tất nhiên, Nina rất giận vì cô không thể hiểu nổi tại sao lại làm lớn chuyện như vậy.

Mười ngày sau, chúng tôi quay lại cái vũng đó, nhưng lần này ông Khiêm đã thông báo trước với bộ đội biên phòng ý định của chúng tôi. Mảng phải bắt đầu chạy thử nghiệm, và cái vịnh nhỏ này là nơi duy nhất đủ an toàn để đậu mảng trong thời gian chúng tôi tiến hành các chuyến đi thử. Tôi cũng tới chào xã giao vị chỉ huy của đồn biên phòng cùng với một nhóm gồm có Trúc, hai ngư dân, và bác Nhiêu, người ghi chép, trước khi chúng tôi bắt đầu hướng ra biển. Bác Nhiêu khẳng định đi theo vì bác là người quản lý lực lượng lao động địa phương. Bác ta không hề tin tưởng chút nào về khả năng đi biển của chiếc mảng ba lớp. Mặc dù tôi đã cam đoan với bác rằng chúng tôi chỉ đi ra xa bờ vài trăm mét thôi, bác Nhiêu đã có mặt với lương thực dự trữ và vài lít nước uống phòng khi chúng tôi bị cuốn ra biển lớn cả tuần. Thì ra mảng ba lớp của chúng tôi còn ổn định hơn mảng đánh cá bình thường. Khi chúng tôi cố tình



lật úp nó, mảng thử nghiệm vẫn không thềm lật cho đến khi nó bị nghiêng đến góc gần tám mươi độ. Điều đó làm chúng tôi thực sự hài lòng, và bù đắp cho nỗi thất vọng vì dù đã rất cố gắng, chúng tôi cũng không thể làm mảng chạy nhanh hơn một hải lý rưỡi, tức là gần bằng tốc độ đi bộ vậy.

Một anh thợ mộc Sầm Sơn, người đã đóng các dầm ngang cho chiếc mảng mẫu cũng là một trong số các thủy thủ tham gia chạy thử nghiệm. Tôi đã chú ý đến anh ta ngay ngày đầu tiên tôi đến Sầm Sơn vì anh ta trông giống như mafia từ trong phim Ý bước ra. Anh ta có gương mặt nhọn và hốc hác, đôi gò má cao trông giống mặt sói và đầy sát khí, còn được nhấn thêm bởi chiếc mũ đen thường hay đội. Anh ta là một người thợ tuyệt vời, một mình cũng đủ để làm việc nhíp nhàng theo kịp với đội buộc mảng. Cắt gọt các miếng gỗ để lắp ráp bằng bộ dụng cụ sơ sài chỉ gồm có ba cái đục, một cái cưa hình cung, và một khối gỗ dùng làm búa, người thợ mộc khoảng cuối tuổi ba mươi này vỗ vào ngực mình, chỉ vào tôi, rồi chỉ ra phía chân trời, ra hiệu rằng anh muốn tham gia chuyến du hành. Giờ đây, qua việc anh tham gia chạy mảng thử nghiệm, tôi còn nhận ra rằng anh là một người thủy thủ rất có năng lực, rất linh hoạt

và nhiệt tình trong công việc. Trúc nói với tôi rằng người thợ mộc đó tên là Lợi. Lợi đã lập gia đình, có ba con, và rất muốn tham gia chuyến du hành này, dù anh chưa bao giờ đi xa hơn Hà Nội. Nhìn Lợi di chuyển thoăn thoắt trên mảng thử nghiệm, điều chỉnh những cánh buồm, thắt dây thừng, và dùng vỏ gỗ cùng những cây đục siết chặt các mối ghép, tôi tin rằng mình đã tìm được đúng thành viên người Việt cho thủy thủ đoàn.

Qua lần thực nghiệm này, tôi cũng nhận thấy rằng tre luồng đòi hỏi bàn tay thợ lão luyện. Các nhà thực vật học đã phân loại được hàng trăm giống tre khác nhau, song chỉ có người làm mảng mới biết chính xác loại tre nào được dùng vào việc gì. Ví dụ, một loại tre cho lớp vỏ dẻo dai dùng làm lạt, một loại khác dùng làm nẹp để giữ các mấu nối gỗ lại với nhau, loại thứ ba dùng làm cột buồm, và còn nhiều loại nữa. Danh sách các giống tre còn dài, và tất nhiên, loại tre quan trọng nhất mà người làm mảng gọi là luồng. Đó là một giống tre khổng lồ, cung cấp các sào dài dùng làm thân mảng, và có sức nổi lớn vì mỗi đốt tre có vách mỏng và khoảng không gian lớn bên trong. Các nhà thực vật học đã đặt tên cho giống tre này theo một huyện của tỉnh Thanh Hóa, Việt Nam, và nó mọc trong những rừng rậm gần biên giới Lào, khoảng một trăm dặm sâu trong đất liền. Một điểm đáng lưu ý mà tôi đã được những người có thiện chí hay các nhà phê bình nhắc nhở nhiều lần, là tre không thể nào nổi đủ lâu để vượt qua Thái Bình Dương. Các sào rồng có thể sẽ nứt và hút nước, hay bị sâu ăn mục, hoặc bị ngâm nước lâu quá mà yếu đi, hay bị chìm vì một lý do nào đó. Tôi đã quyết định nếu tôi muốn đặt tính mạng của nhiều người vào một chiếc mảng tre thì tôi nên đến tận khu rừng và tìm hiểu thêm về loài cây mà chúng tôi đang trông cậy vào.

Rừng cũng là một khu vực cấm người nước ngoài, nên Trúc phải đi xin giấy phép đặc biệt từ Hà Nội, và từ chính quyền địa phương Thanh Hóa. Ngoài ra, người những người thu hoạch tre không phải người Kinh, mà là một dân tộc thiểu số nói tiếng

Thái. Thật may là trong đội ngũ nhân viên của ông Khiêm có một đại úy vốn là dân miền ngược. Anh này sẵn sàng đưa chúng tôi lên rừng, làm thông dịch viên cho chúng tôi và giới thiệu chúng tôi với mọi người. Rõ ràng là người đội trưởng này trông khác hẳn những người Việt Nam mà tôi đã gặp. Anh ta có khuôn mặt bẹt hơi giống người Trung Quốc. Khi cười, mắt của anh ta chỉ còn là hai làn kẻ. Dáng vóc thấp hơn và đậm hơn người Bắc Việt Nam, ít khi nào tôi gặp một người trông dữ dằn như vậy. Trông anh ta như được đúc ra từ cao su đặc, hoàn toàn trở trước nóng lạnh hoặc mọi điều kiện khắc nghiệt.

Trong suốt chuyến đi dài bảy giờ đồng hồ nhấp nhô trên xe jeep, anh ngồi thoải mái như đang trên ghế bành trong khi chiếc xe lắc lư vật lộn trên những con đường xấu bằng qua những ngọn đồi thấp trồng mía, và sau đó dọc theo một lối mòn lỏm chồm đá trèo lên những rặng núi. Hành trang duy nhất của anh là một bìa nhựa đựng một tờ giấy duy nhất, cũng chính là giấy phép đi lại của chúng tôi, một đèn pin rẻ tiền, và một khẩu súng lục giắt bên hông. Dù trời trở lạnh và bắt đầu mưa, anh ta không có thêm bất kỳ mảnh áo khoác hay áo mưa nào để phủ lên lớp áo ka-ki mỏng, và trông anh ta có vẻ như cũng không cần tới chúng. Điều ấn tượng nhất về anh là khi dân làng trong một thôn nhỏ bên đường nhận ra anh ta và mời chúng tôi vào nghỉ ngơi uống nước. Chúng tôi được mời dùng trà xanh hoặc một thứ chất lỏng trong như nước, nhưng chỉ với một ngụm nhỏ đã làm tôi nhận ra đó là một thứ nước có độ cồn chẳng kém gì rượu mạnh. Vị đại úy uống ba cốc vội đầy thứ nước này một cách thần nhiên, và quay lại xe jeep như thể vừa đi điều binh trở về.

Cuối buổi tối, chúng tôi cũng đến được làng của đội trưởng, một nơi đẹp đẽ như một xứ thần tiên. Một con sông nước nông uốn quanh ngôi làng như múc nó ra khỏi rặng núi đá vôi. Những dải sương mờ lững lờ trôi quanh mạn dốc của thung lũng được phủ kín bởi rừng nhiệt đới dày và xanh thẫm chỉ

trừ một vài chỗ như vách núi hay một tảng đá lớn lộ ra từng mảng màu xám xen lẫn với dây leo. Thỉnh thoảng có một cây khô vượt lên cao hơn hẳn những đám bụi rậm nhỏ. Những vách đá quanh thung lũng bắt và dội âm rất tốt, một lần động cơ xe chúng tôi dừng lại, không có âm thanh nào ngoài tiếng gà gáy, tiếng chẻ củi của ai đó, và tiếng gọi í ới của đám trẻ con chơi đùa. Nhà ở đây là những ngôi nhà dài truyền thống, với những kiến trúc gỗ đồ sộ đặt trên hàng cột kèo vững chãi, phía dưới là trâu bò, lợn sề ủn ỉn dẫm đạp lên những lớp bùn. Mái nhà dốc nhọn lợp cỏ tranh không hề có ống khói hay lỗ xả khói nên khói lam tỏa ra từ bếp cơm, bay chậm chậm xuyên qua mái nhà hay cuộn lại quanh mái hiên khiến cho nhà dài trông như đang bốc hơi nhẹ nhẹ. Mỗi nhà dài có một mảnh vườn riêng, trồng nào là rau, đu đủ, chuối và sắn, và ở chỗ này chỗ kia có màu tươi sáng đặc trưng của những lá cọ. Không điện, không nước máy, không thấy nhựa hay kim loại, chỉ có thôn làng với những căn nhà bản địa trông như chúng đã có ở đó từ ngày xưa ngày xưa. Trong nhà là một bầu không khí cũng rất hài hòa với môi trường xung quanh, chỉ có đúng một gian phòng lớn trải dài bởi những dầm ngang to, ám khói đen nghịt, các cửa sổ rộng rãi đủ cho ánh sáng và không khí lùa vào và có thể được che lại bằng màn tre khi thời tiết xấu, và sàn làm bằng tre nứa qua sử dụng đã trở nên nhẵn bóng. Điều này có nghĩa là nội thất bên trong nhà dài lúc nào cũng rất sạch sẽ. Mọi bụi bẩn được quét và rút qua các khe hở rơi xuống gia súc bên dưới.

Sáng hôm sau, chúng tôi đi vào khám phá khu rừng. Để nhận ra những bụi tre khổng lồ vì chúng rất cao, mười hai đến mười lăm mét, xuyên qua thảm thực vật chung, và ngọn của chúng trông như những búi tóc xanh đu đưa trong gió. Để đến được các bụi tre, đầu tiên chúng tôi phải băng qua con suối với dòng nước xanh như ngọc, sau đó men theo một lối mòn nhỏ dẫn lên sườn núi. Những người sống trong rừng đi ngang qua chúng tôi, đó là những người nhỏ con nhưng rắn chắc mang theo rựa và có cả một cây cung để săn chim. Bất thành linh, một tiếng kêu

lớn vang lên trên đầu chúng tôi, vọng khắp núi rừng. Anh đại úy liền kéo tôi qua một bên tránh khỏi lòng đường. Có tiếng động và va chạm ở xa xa, dội lại từ sườn núi. Tiếng động ngày càng đến gần. Đột nhiên từ phía trên chúng tôi một cây gỗ nặng dài khoảng sáu mét xông đến, trượt xuống đoạn đường như xe trượt tuyết. Nó nảy lên và âm ầm đi ngang qua trong khi chúng tôi phải lùi sâu hơn vào trong bụi rậm, rồi cây gỗ xuống dốc và biến mất trong đám lá cành rơi vãi, tiếp tục lăn xuống phía con sông. Có vẻ như là con đường mòn chúng tôi đang đi cũng là đường thả gỗ, và tiếng kêu vừa rồi là để cảnh báo cho những người đi đường đứng tránh sang bên.

Đàn ông đồn và vận chuyển những cây gỗ rừng nặng, song việc thu hoạch tre thì lại do phụ nữ dân tộc đảm nhiệm. Cùng đi với chúng tôi có năm người, tất cả đẹp tuyệt vời, với nước da nâu vàng và mái tóc dài óng mượt được cột lại và đính thêm một bông hoa màu đỏ rực hoặc màu hồng. Với bước đi duyên dáng, thanh thoát, và khỏe khoắn, họ đi lên những lối dốc trong những chiếc áo cánh trắng và những chiếc váy dài hơi bó màu đen có trang trí đường viền với những họa tiết thêu bằng chỉ lụa màu nâu, xanh sẫm, đỏ và vàng. Quanh hông họ quấn những chiếc khăn lụa màu sắc tươi sáng và một đai bản rộng có bạc trang trí làm nổi bật hơn hình dáng mảnh mai và vòng eo thon thả, đồng thời cũng cho họ một vẻ gang hồ vì dây đai còn phục vụ một mục đích rất thiết thực. Đó là chỗ cắm dụng cụ - một cái rựa dài sắc như dao cạo.

Khi chúng tôi đến được bụi tre đầu tiên, những người phụ nữ bắt đầu dọn những bụi cây thấp, phạt đi những bụi nhỏ và dây leo. Trong sắc màu tươi tắn, họ trông như một nhóm tạo vật kỳ lạ của núi rừng đang bình thản tận hưởng không gian sống tự nhiên của chính mình. Sau đó họ bắt đầu đồn tre bằng những nhát chặt chuẩn xác vào thân những cây tre cao chót vót, và như thế, tre ngã vật xuống đất. Đây chỉ là thu hoạch chứ không phải đồn hết tất cả, vì tôi thấy những người phụ nữ chỉ cần thận chặt những cây tre đã trưởng thành mọc từ cụm rễ



Bè tre nổi xuôi sông



tre nửa nằm dưới đất và tránh động đến những búp măng non đang trỗi lên khỏi mặt đất. Tre mọc giống như một bụi cỏ khổng lồ hơn là cây. Mỗi năm từ cụm rễ các búp măng non lại trỗi lên và vươn cao với tốc độ chóng mặt, đạt chiều cao trưởng thành chỉ trong hai đến ba tháng. Tôi nghe kể rằng, để làm măng nên dùng tre hai năm tuổi vì chúng vẫn còn đủ non và mềm dẻo để có thể hơi cong bằng lửa. Nếu dựng nhà hay làm giàn giáo thì nên dùng những thân tre ba tuổi cứng hơn. Hàng năm, họ thu hoạch khoảng hơn 11.000 cây tre và để chúng ở bờ sông nơi thượng nguồn có dòng chảy nhanh. Những cây tre vừa cắt được bó lại thành từng bó và được những người lái bè chuyên nghiệp lèo lái xuống hạ nguồn. Đó là một công việc rất nguy hiểm, nhiều khi phải đánh đổi cả mạng sống. Ở thượng nguồn nơi có dòng nước chảy xiết, những chiếc bè vốn đã khó điều khiển có thể bị lật khi gặp những mỏm đá nhô ra, và nhiều khi người lái bè sẽ chết đuối. Một điểm nọ nơi có rất nhiều lái bè đã thiệt mạng, được gọi là Động Ma.

Thiết kế mảng mười tám mét của Colin Mudie cần khoảng 220 thân tre chất lượng cao, mỗi cây dài chín mét. Đồng thời tôi cũng cần 36 miếng gỗ từ những cành cong tự nhiên để làm dầm ngang đúng kích cỡ thực của mảng. Anh đại úy cam đoan sẽ sắp xếp cho người làng mình đi tìm trong rừng những khúc gỗ có hình dạng chính xác. Họ có dư thời gian vì những người phụ nữ sẽ không đi chặt tre làm măng trong vòng bốn hoặc năm tháng nữa. Vì sao vậy? Tôi hỏi anh. Vì nếu tôi muốn chất lượng tre tốt nhất thì mùa duy nhất để thu hoạch là tháng mười một và tháng mười hai. Đây là lúc thân tre có ít nhựa nhất. Anh đại úy nhặt lên một khúc tre ngắn vừa được chặt chưa đến một phút trước. Nhựa tre dính dính ứa ra từ vết cắt, và đã có khoảng gần chục con côn trùng bay đến đậu lên nhựa để ăn. Anh giải thích với tôi rằng có một loại côn trùng đặc biệt có hại đối với tre. Nó đậu lên vết cắt, ăn nhựa, rồi đẻ trứng nở thành những ấu trùng bé tí ti ăn sâu vào thân tre, đục thủng lỗ chỗ như tổ ong. Nếu tôi làm mảng bằng tre bị một như vậy



Nhà dài người dân tộc thiểu số

thì măng sẽ mục thành bột trong vòng vài tuần. Khi chúng tôi quay lại làng của đại úy, anh bình thản bẻ một mảnh tre khô từ hàng rào quanh vườn, cho tôi thấy những lỗ kim bé xíu trên bề mặt, rồi ấn cho vỡ ra. Măng tre trông như một miếng đồ gỗ đã bị mối mọt hoành hành. Anh ấy nói đối với loại ấu trùng háu đói kia thì chỉ cần ba hoặc bốn tuần là có thể phá hoại được đến mức này. Tre có thể bị mối mọt nhanh đến nỗi nếu bạn ngồi trong một túp lều tre bị nhiễm mối nặng thì có thể nghe được cả tiếng chúng đang nhai gỗ. Lúc đó tôi cứ tưởng anh ấy nói quá, nhưng sau này tôi mới thấy anh nói đúng.

Tối hôm ấy tôi phát hiện ra một chức năng nữa rất hay của tre. Gia đình đại úy tổ chức một bữa tiệc chung trên nhà sàn. Lợn được mổ thịt, vịt mang vào vẫn còn đập cánh kêu quang quác, và hai bếp lửa được dựng lên trên những phiến đá to lớn được dùng làm lò sưởi trong nhà sàn. Trong khi thịt nướng và

nồi bếp bốc khói, đại úy giải thích cho tôi về công dụng của cái chóe lớn bằng đất nung. Bình cao gần một mét, cổ rộng, dung tích khoảng 75 lít, được đổ đầy một thứ gì đó trông như phôi gỗ màu sẫm hay vỏ cây được băm ra. Cắm vào bình là khoảng nửa tá cần tre dài mảnh mai, trông như những ống hút quá khổ, và đúng là chúng được dùng với công dụng này thật. Khi bữa ăn đã sẵn sàng, hai người phụ nữ xuống suối múc đầy nước vào một ống tre mập mạp. Nước được cẩn thận đổ vào chóe cho đến khi đầy ắp. Đại úy giải thích rằng anh, với tư cách là chủ nhà, và tôi, là trưởng đoàn khách, sẽ bắt đầu buổi tiệc bằng cách hút những ống cần này. Để đảm bảo chúng tôi đều uống một cách công bằng, anh ta giữ một chiếc sừng bò rừng rỗng ruột cũng đựng đầy nước suối ngay phía trên miệng chóe. Chóp sừng đã được đục một lỗ để thoát nước mà anh ta đã bịt lại bằng ngón tay cái. Trong lúc chúng tôi cùng uống, đại úy sẽ bỏ ngón cái ra để tiếp nước từ sừng bò vào chóe. Tất nhiên, chúng tôi phải hút cần đủ nhanh để nước trong chóe không tràn ra ngoài.

Chỉ hợp một cái là tôi biết ngay mình đã đoán đúng: chóe đựng rượu, cùng loại rượu mà chúng tôi đã được mời khi dừng lại giữa đường. Song không có cách nào khước từ được nghĩa vụ xã giao. Trong lúc khoảng ba mươi người bạn bè lẫn gia đình của đại úy tung hô và vỗ tay cổ vũ, chúng tôi cùng chia nhau đoạn sừng bò đầu tiên. Sau đó một nhóm khác tiếp quản, rồi nhóm tiếp theo, và tiếp theo nữa, cho đến lúc tất cả mọi người trong nhà kể cả phụ nữ và trẻ em đều đến phiên mình uống qua ống cần và buổi tối trở nên vui nhộn. Rượu chảy ra từ chóe dường như là vô kể. Mỗi lần mực nước trong chóe hạ xuống, người ta lại đổ thêm nước suối vào, và mặc dù đã thử cố gắng nhưng tôi vẫn không thể nào khám phá ra chính xác cái gì trong chóe đã biến nước thành rượu ngay tức thì như vậy. “Cây lá rừng và củ sắn bào”, người ta chỉ nói với tôi như vậy.

Thứ rượu này mát rượi, có mùi hương dễ chịu, và rất dễ khiến người ta say. Điều này tạo một lợi thế khi các món ăn được đem ra. Các khay bày đủ loại chén bát được dọn ra trên sàn nhà, và

chúng tôi ngồi xếp bàn tròn thành từng nhóm. Một lần nữa, với tư cách là khách danh dự, tôi phải là người bắt đầu nếm thử trước món khai vị đặc biệt. Đó là một bát nhỏ, sóng sa sóng sánh, trông như bát mứt dâu tây màu đen. “Đó là cái gì vậy?” Tôi hỏi, và được bảo rằng đó là máu của những con vịt mà tôi đã trông thấy lúc nãy. Máu được chiết ra cẩn thận khi người ta làm vịt. Chân vịt được luộc lên, băm nhỏ, và trong lúc còn nóng, bỏ vào tô huyết vịt như một nét điểm xuyết. Một lần nữa, không có cách nào tránh được nghĩa vụ xã giao. Cố gắng dùng đũa để ăn từng miếng huyết vịt đã đông lại làm tôi trông giống như vị bá tước Dracula với một vệt đỏ kéo dài đến cằm trong lúc tôi tự nhủ rằng patê gan ngỗng cũng được ăn sống như vậy.



CÂY SƠN VÀ MỘT TRE

Khi được chế tạo xong, mảnh xuyên đại dương sẽ cần một cái tên, và sau khi đọc sách của giáo sư Needham, tôi cảm thấy một cái tên khá phù hợp là Từ Phúc¹⁵, một thủy thủ Trung Hoa được vị hoàng đế đầu tiên của Trung Quốc phái đi để khám phá các đảo trong Thái Bình Dương. Từ Phúc đã đi hai chuyến, và từ chuyến đi thứ hai, ông cùng đoàn du hành không bao giờ quay trở lại. Những nhà sử học thời xưa của Trung Quốc cho rằng Từ Phúc có thể đã tìm thấy một vùng đất tốt lành khiến ông không còn lý do gì để quay lại nữa. Hiển nhiên là họ đã không tính đến việc Từ Phúc và 3.000 người cùng đi có thể đã bị đắm tàu.

Câu chuyện về Từ Phúc được trích từ một nguồn thông tin đáng tin cậy, được củng cố với nhiều bằng chứng chi tiết. Hai chuyến thám hiểm của ông đã được nhắc đến trong *Sử Ký*, cuốn biên niên sử vĩ đại của Trung Quốc hoàn tất vào năm 91 trước công nguyên bởi viên thái giám Tư Mã Thiên, một nhà sử học nổi tiếng triều Hán. Tư Mã Thiên đã dành mười chín năm để biên soạn, thuật lại toàn bộ quá trình lên ngôi và trị vì của vị hoàng đế tàn bạo cũng là hoàng đế đầu tiên của Trung Quốc,

¹⁵ Từ Phúc tên Hán là 徐福, phiên âm Xu Fu hay Hsu Fu, một nhân vật theo truyền thuyết Trung Hoa.

Tần Thủy Hoàng, người được biết đến nhiều nhất qua ngôi mộ khổng lồ của ông với một đội quân gần 6.000 chiến binh đất nung để làm đội cận vệ hoàng gia tại thế giới cõi âm. Vào năm 219 trước công nguyên, năm Tử Phúc thực hiện chuyến du hành đầu tiên, hoàng đế tin rằng ông có thể được bất tử và sống mãi mãi. Lúc đó ông đã bốn mươi tuổi và đã tận hưởng một chuỗi các thành công liên tục từ khi lên ngôi ở tuổi mười ba nên sinh chứng hoang tưởng, tự cao tự đại. Ông có ít nhất hai mươi người con, đã thoát chết một cách thần kỳ một kế hoạch ám sát tinh vi, và quân đội của ông đã xâm lược tất cả các nước láng giềng cho đến khi biên giới đất liền của ông được mở ra đến tận biển cả. Khi đó, ông tin rằng sự bất tử cũng nằm trong tầm tay của mình. Tham vọng này được các thầy pháp, thầy bói và thầy đồng tự tập lại trong triều đình cổ vũ. Chúng củng cố thêm niềm tin được vị hoàng đế chia sẻ với quần thần, rằng có linh hồn ở trần gian và các vị tiên ông tiên bà vẫn thường xuống thăm hạ giới. Từ lâu trong truyền thuyết Trung Hoa có kể về sự tồn tại của một loại cây thần kỳ có thể được chiết xuất làm thuốc trường sinh. Tần Thủy Hoàng đã bỏ rất nhiều tài nguyên và sức lực cho việc tìm ra loại cây kì diệu này cho bản thân mình. Ông cho người đi về phương Tây và phương Nam để lùng sục khắp các sa mạc và núi rừng, nơi mà theo truyền thuyết là nơi ở của các vị tiên, ở đó, sứ giả của hoàng đế có thể thu về được những trái đào trường sinh, thực phẩm của các vị tiên, phải mất 3000 năm trái đào mới chín.

Một cơ hội khác để tìm ra thuốc trường sinh nằm ở hướng đối diện, đó là phương Đông. Theo truyền thuyết, ở đâu đó trên đại dương xa xôi có Bồng Lai Tam Đảo – đảo Bồng Lai, đảo Phương Trượng, và đảo Doanh Châu – nơi núi non được bao phủ bằng vàng, bên trong có động ngọc bích. Muôn thú và chim chóc nơi đây đều có màu trắng thuần khiết, và những người đã được ăn hoa quả mọc ở nơi này thì không bao giờ già đi hay chết cả. Bồng Lai Tam Đảo rất khó tìm bởi chúng

trôi nổi trong không trung và thay đổi vị trí, hoặc ẩn trong làn sương dày đặc, hoặc chúng nằm trên lưng của một con rùa biển khổng lồ. Chưa kể, những người tìm ra nó phải tránh được những vị tướng nhà trời phun lửa canh gác nơi đây. Không hề nản chí trước những khó khăn, theo như ghi lại trong *Sử Ký*, Tần Thủy Hoàng đã cử Từ Phúc ra biển để tìm kiếm những sinh vật huyền diệu và những vật thần kỳ. Khi trở về, ông biện minh rằng: “Ở giữa biển khơi, thần đã gặp một vị đạo tiên nói với thần rằng, ‘Có phải ngươi là sứ thần của hoàng đế phương Tây?’ và thần đáp rằng phải. Đạo tiên hỏi: ‘Vậy ngươi đến đây có việc chi?’ thần đáp rằng thần đang đi tìm kiếm vị thuốc có thể kéo dài tuổi thọ và làm người ta trẻ mãi không già. Vị đạo tiên nói ‘Tặng phẩm của vua Tần nhà ngươi còn kém; ngươi chỉ được phép nhìn, không được phép đem thuốc đi.’ Sau đó, lúc đi về hướng Đông Nam, chúng thần đã đến được đảo Bồng Lai, và thần đã nhìn thấy điện Chí Thành. Đứng gác đằng trước là một vị tướng da màu đồng thân rồng với ánh hào quang thấp sáng cả vùng trời. Tại nơi này, thần cúi lạy vị đạo tiên hai lần, và hỏi ngài muốn chúng thần đem đến những vật tế nào. Vị đạo tiên nói ‘Đem cho ta những đồng nam và đồng nữ, cùng với nghệ nhân muôn ngành: khi đó, ngươi sẽ được đem thuốc về.’ Tần Thủy Hoàng rất hài lòng, ban cho Từ Phúc 3000 người nam nữ, giao cho hạt ngũ cốc, và nghệ nhân muôn ngành, để ông cất thuyền ra đi một lần nữa. Lần này Từ Phúc tìm được một vùng đất lành, đất đai màu mỡ, rừng rậm bạt ngàn, đồng bằng phì nhiêu, ông xưng vương ở đó và không bao giờ quay trở lại Trung Quốc nữa.

Lời phán của thầy bói cũng được những ngư dân thời nay tuân theo, chẳng kém gì các vị hoàng đế quá cố. Những nghệ nhân làm mảng Sầm Sơn luôn xin ý kiến vị sư của ngôi chùa trên đồi trước khi họ bắt tay vào làm bất kỳ một dự án lớn nào. Sư ông sẽ xem ngày và chọn ra một ngày tốt hay còn gọi là “ngày vàng” để khởi công. Để bắt đầu tiến hành làm mảng đúng với kích thước thật, sư ông đã chọn ngày những ngư dân Sầm

Sơn tưởng niệm ông tổ của mình, một người thủy thủ vô danh trong quá khứ, người mà họ cho rằng đã sáng lập nên ngôi làng của họ rồi biến mất vào biển khơi. Trùng hợp thay, sư ông đã chọn ngày ngày giáng sinh, và mặc dù thời tiết ngày 25 tháng mười hai rất xấu, trời lạnh và ẩm đạm, mưa và gió mạnh quét qua bãi biển bằng phẳng, những ngư dân Sầm Sơn vẫn đến để tham gia khởi công. Run rẩy trong những chiếc áo khoác vải mỏng, khăn quần qua đầu, và được che chắn bởi mỗi một tấm áo mưa trên lưng, họ làm việc khoảng một tiếng đồng hồ để bắt đầu công trình rồi lẩn về nhà. Tôi không bực mình vì sự trì hoãn này vì giờ đây tôi đã hoàn toàn tin tưởng vào những người tôi đang cộng tác. Dù là các anh dân miền núi trong rừng tre hay những ngư dân Sầm Sơn, khi những người Việt đang làm việc cùng tôi nói rằng họ sẽ đến vào ngày nào thì, họ luôn giữ lời hứa. 350 cây tre khổng lồ từ trên rừng đã được chuyển xuống, đúng như anh đại úy đã hứa. Nhiều hơn số lượng cần thiết, những sào tre giờ được chất thành đống trên bãi biển, xanh rục và bóng loáng với lớp vỏ vẫn còn nguyên, chất lượng và kích thước rất tốt khiến những thợ làm máng gỗ vào đống tre gặt gù và chỉ cho nhau xem cây sào lớn nhất, dài tới 9 mét và có đường kính khoảng 15 phân. Trên chuyến xe cuối cùng chở những cành cong từ trên núi về làm dầm ngang cho máng, đích thân đại úy lái xe tải. Bị một quan chức vô cơ giữ lại, anh đã rút súng lục hăm dọa nên chuyến hàng mới được đem về.

Vào đêm giáng sinh, tôi đã giới thiệu một gương mặt mới trên bãi biển Sầm Sơn. Nick Burningham chính là viên “kỹ sư” mà các thợ làm máng đã yêu cầu. So với những chiếc thuyền thông thường, chiếc máng này lớn hơn nhiều, những người làm máng lo lắng nên đã yêu cầu tôi tìm một chuyên gia để hướng dẫn. Nick là một nhân vật lý tưởng cho nhiệm vụ này. Anh nhận được sự giới thiệu đầy nhiệt tình của một người bạn đã cùng đi biển với tôi, một nhà khảo cổ hàng hải, người đã cùng tôi đi chuyến du hành Ả Rập, thực hiện cuộc phiêu lưu của Sinbad, và giờ đang sống ở Australia. Tại đây, bạn tôi đã gặp Nick, người phụ

trách Bảo tàng Lãnh thổ phương Bắc của Australia và là một chuyên gia về bảo quản các phương tiện thủy của địa phương. Nick đã đóng những chiếc thuyền buồm truyền thống ở bờ đông Indonesia và lái chúng đến Úc, và anh có một lượng kiến thức khổng lồ về cách đóng thuyền bè truyền thống. Hơn thế nữa, theo tôi và có lẽ theo cả ý của những thợ làm mản Sầm Sơn, Nick trông giống như một người thủy thủ dày dạn. Ở độ tuổi bốn mươi, Nick cao lớn và hơi gầy, nước da hồng hào và đôi mắt xanh sáng ngời. Anh có thói quen đội một chiếc mũ thủy thủ đã sờn và để râu quai nón quần xám làm cho anh có vẻ già trước tuổi. Trông anh như bước ra từ tiểu thuyết của Conrad¹⁶ khi anh đi ngược xuôi bãi biển Sầm Sơn, đo đạc, đánh dấu lên gỗ và tre, và diễn đạt các hướng dẫn của mình với cử chỉ uyển chuyển. Anh ấy có cả tâm hồn văn chương, sự hài hước châm biếm, và tử lượng không thua bất kỳ ngư dân nào.

Nick xuất hiện ở Sầm Sơn vào một thời điểm khá thích hợp. Vào đêm giáng sinh, tôi và Nick được vài ngư dân mời đi nhậu buổi tối. Họ mời chúng tôi một thức uống màu nước trà có nhãn ghi rượu whisky của Đài Loan. Song họ cũng thú thật là chai này đã uống hết phân nửa, nên họ đã chế thêm cho đầy bằng “rượu tự nấu”. Rượu pha kiểu này cực mạnh, mùi rất khó chịu, và tôi đã phải xin hàng sau một tiếng đồng hồ vì cảm thấy như muốn đổ bệnh. Tuy nhiên, Nick vẫn trụ lại và cuối cùng rời buổi tiệc, cưỡi một chiếc xe đạp ọp ẹp vừa mượn được, chở đằng sau một ngư dân say mềm. Nick đã vượt qua được đoạn đường ngắn về chỗ trọ nơi chúng tôi đang ở, còn người ngư dân thì loạng choạng ngã chúi mặt vào một vũng nước, say đến nỗi suýt chết đuối. Nick nổi danh từ đó. Từ mờ sáng hôm sau vào ngày thời tiết xấu, Nick báo lại rằng những nhân công dày dạn nhất của đội thi công đã đem bia và rượu nếp đến làm bữa ăn sáng và mời anh cùng tham gia.

¹⁶ Joseph Conrad (1857-1924): nhà văn Anh gốc Ba Lan, xuất thân từ thuyền trưởng, nổi tiếng với cuốn tiểu thuyết *Heart of Darkness*.

Công việc đầu tiên là lột vỏ những cây tre khổng lồ. Rựa được dùng như dao bào, cạo đi lớp vỏ cứng bóng bẩy bên ngoài và loại bỏ những mấu ở đốt tre để chúng có thể được cột thật khít vào nhau. Lúc này có đến gần bốn mươi thợ, tất cả đều là ngư dân, có các bô lão đã làm chiếc máng thử nghiệm và một nhóm những người trẻ hơn, cường tráng hơn. Khi tôi hỏi việc gì đã xảy ra với chiếc máng thử nghiệm để ở vịnh biên phòng sau đợt đi thử, người ta chỉ cho tôi hàng rào làm bằng cọc bao quanh khu vực thi công. Nó là một lưới mắt cáo bằng tre. Máng thử nghiệm đã được tháo ra và chặt nhỏ để làm hàng rào này. Có vẻ như không có gì bị bỏ phí ở Sầm Sơn cả. Kể cả vỏ bào từ vỏ tre cũng được giữ lại để làm mồi lửa, và thứ này đã thành một miếng mồi thu hút đám trẻ con bu quanh hàng rào ngó vào xem. Mỗi khi bác gác cửa già và cái kỉnh mà ông Khiêm đã giao trách nhiệm trông coi khu đất rào này nhìn đi chỗ khác, lũ trẻ lại chọc những cái cào dài tự chế xuyên qua hàng rào để móc vỏ bào, rồi chạy đi tay ôm đầy một mớ khi bác gác cửa phát hiện và bắt đầu đuổi bắt bọn trộm ranh. Cuối cùng, chúng tôi tìm ra một giải pháp hay hơn, đó là kêu đứa trẻ nhanh nhất và bạo gan nhất và trả lương hằng ngày cho nó để đuổi lũ nhóc đã từng là đồng bọn của chúng.

Những thợ làm máng lo ngại về mối nguy hiểm do côn trùng đẻ trứng lên những cây tre vừa cắt, mặc dù những sào tre này đã được cắt vào mùa thu và có ít nhựa tre nhất. Ngay khi tre vừa được cạo vỏ, các ngư dân liền bôi lên chúng một lớp thuốc tự nhiên để chống sâu bọ. Thuốc này làm từ những lá xanh nhất của cây sống đời, bỏ vào cối giã nhuyễn, rồi pha với nước biển và vôi sống để làm thành một thứ chất lỏng màu vàng xanh. Chất này được bôi lên tất cả 350 sào tre, và có vẻ có hiệu quả. Bây giờ đến phần quan trọng là uốn những cây sào đến độ cong nhất định. Những cây sào dài 9 mét không đủ làm thành nguyên chiều dài của máng 18 mét nên cần phải được nối đôi lại với nhau. Điều quan trọng là các mối nối phải nằm trên cùng một mặt phẳng và Nick đã nghĩ ra một vài cách khác nhau để uốn.

Lúc này những ngư dân uốn cong bằng cách hơ nó trên ngọn lửa của vỏ bánh xe đạp đang cháy. Khi uốn mẻ tre đầu tiên, mọi việc đã không thuận lợi. Từng cây tre một lần lượt bị gãy, hoặc vách tre bị cong vào trong, nên phải vứt đi. Lúc đầu, các ngư dân cho rằng rắc rối nằm ở chỗ tre còn quá tươi, nên họ đợi hai ngày nữa cho sào tre thật khô. Tình hình có cải thiện, nhưng các thợ làm mủng vẫn không hài lòng. Họ đã không thể uốn tre theo đúng độ cong mà họ mong muốn. Sau khi hội ý, họ đã nhất trí cho rằng rắc rối chính là những ngọn gió thổi từ biển vào mỗi trưa. Gió làm cho ngọn lửa của những vỏ xe đạp cháy khó tập trung vào những điểm chính xác. Họ nhờ Trúc đến trình bày với tôi tình hình khó khăn.

“Họ nói là không thể uốn cong tre chính xác trong điều kiện thi công như vậy,” Trúc giải thích cho tôi. “Gió làm lửa tạt nhiều quá.” Tim tôi như chùng xuống. Đây có phải là lý do để bỏ cuộc khi mà công việc chỉ mới bắt đầu? Nhưng Trúc vẫn chưa nói xong. “Họ xin phép anh cho họ đổi giờ làm việc. Gió chỉ bắt đầu thổi vào cuối buổi sáng, nên họ đề nghị có thể bắt đầu công việc sớm hơn trong ngày thì họ có thể hoàn thành chỉ tiêu của cả ngày khi trời đứng gió.”

“Sớm hơn bao nhiêu?” Tôi hỏi.

“Họ muốn bắt đầu từ bốn giờ sáng và đảm bảo sẽ hoàn thành công việc theo đúng tiến độ.” Đây là lần đầu tiên tôi được nghe công nhân tình nguyện đi làm trước khi mặt trời mọc. Sớm hôm sau, trước lúc bình minh, tôi ra bãi biển và thấy một cảnh tượng như trong phim *Địa ngục*: ba mươi người đàn ông đang làm việc hăng say theo từng cặp bên trong khu đất rào, một người bò ở dưới hơ ngọn đuốc dưới sào tre trong khi cộng sự của mình kéo đầu sào xuống để tạo đường cong. Những ngọn lửa rực sáng, những đôi tay đen kịt bồ hóng và những khuôn mặt căng thẳng, ánh lửa nhảy múa trong mắt những người thợ, và từng cụm khói dày đặc trôi vào bầu trời đêm như thách thức ánh trăng tạo nên một cảnh quan vô cùng ấn tượng.

Còn có một mối đe dọa nữa ẩn giấu phá hủy toàn bộ dự án. Tôi đã rất lo lắng khi nhận được cảnh báo về con hà ăn tre. Hà có tác hại vô cùng khủng khiếp đối với vỏ làm bằng gỗ của tàu thuyền đi biển. Giống như một tre, các ấu trùng con hà trôi nổi sẽ xâm nhập vào gỗ qua các lỗ nhỏ xíu, sau đó ăn dọc theo chiều dài ván gỗ, làm thành những khoang dài ngang dọc trong thớ gỗ cho đến khi nó gãy vụn. Tôi đã biết đến số phận thảm thương của một bản sao tàu buồm cánh dơi, tên là *Tai Ki*¹⁷ được đóng tại Hong Kong hai mươi năm trước và cố gắng chạy đến châu Mỹ theo đúng hành trình mà tôi đã đề xuất. *Tai Ki* đã bị nhai vụn ngay giữa đại dương. Không ai biết được là con hà đã vào thuyền khi còn đang ở cảng Hong Kong hay lúc giữa biển khơi. Nhưng hậu quả này đã kết thúc một trong những nỗ lực dũng cảm song đầy mệt mỏi trong lịch sử hàng hải khi cố gắng băng qua Thái Bình Dương. Thủy thủ đoàn *Tai Ki* đã làm việc ngày đêm để khều các con hà ra và bịt lại các lỗ, và sau mười sáu tuần cố gắng, họ đã đầu hàng. Lúc đó, các mảng lớn của ván sàn gỗ đã rớt ra, nước biển tràn ngập hết các khoang, và thủy thủ đoàn đã sáng suốt bỏ tàu lại giữa đường xuyên Thái Bình Dương. Đó là một nỗ lực lớn lao bị phá hủy bởi một đám ấu trùng màu trắng bé xíu chỉ bằng cỡ những con ấu trùng nhìn thấy trong một quả táo rữa.

Tôi đã cố gắng tìm hiểu liệu có một phương pháp bảo vệ truyền thống nào chống lại được hà ăn hại không. Ở Sầm Sơn không ai có thể cố vấn cho tôi. Mảng của ngư dân hằng ngày được đem ra khỏi nước nên đã hạn chế được sự phá hoại của con hà. Tuy nhiên, tôi có đọc được một số tài liệu tham khảo về việc người Trung Quốc đã sử dụng một loại dầu, gọi là dầu tung hay dầu trấu, ép ra từ trái của một loài cây, nghe nói là có cả tính năng bảo quản lẫn chống hà. Song tôi vẫn còn nghi ngại. Đoàn thủy thủ kém may mắn của *Tai Ki* đã đặt niềm tin của họ vào nhiều lớp dầu trấu và không đạt được hiệu quả.

¹⁷ *Tai Ki*: chiếc thuyền buồm đóng tại Hong Kong năm 1974 với 8 thủy thủ.

Sau đó, Nick đã đem về từ một quầy sách nhỏ ở Hà Nội, một quyển sách tái bản được viết vào thời Pháp thuộc có mô tả cách đóng tàu truyền thống của người Việt Nam. Nó nhắc đến một loại sơn thiên nhiên dùng để sơn phủ vỏ tàu. Sơn là một trong những sản phẩm nổi tiếng có nhiều tính năng, tôi tự hỏi liệu nó có thể đuổi được con hà luôn không. Trúc vô tình cho tôi một đáp án khả thi. Anh ấy nói với tôi rằng cây sơn vẫn được trồng ở Việt Nam và phía Nam Trung Quốc. Nhựa của cây sơn ứa ra khi bị rạch vào vỏ và được thu hoạch tương tự như cách người ta thu hoạch cao su. Trúc nhớ lại trong thời gian đi nghĩa vụ quân sự, anh cùng các đồng đội của mình đã bị ngứa và sưng vù khi trung đoàn của họ đi lạc đến gần những cây sơn. Tôi lập tức nhận ra nhựa cây sơn là một trong những độc tố thiên nhiên. Theo những gì Trúc kể lại, có vẻ như cây sơn đã tiết ra một chất tự vệ tự nhiên để chống côn trùng. Nếu vậy, nhựa sơn có thể sẽ đuổi được con hà.

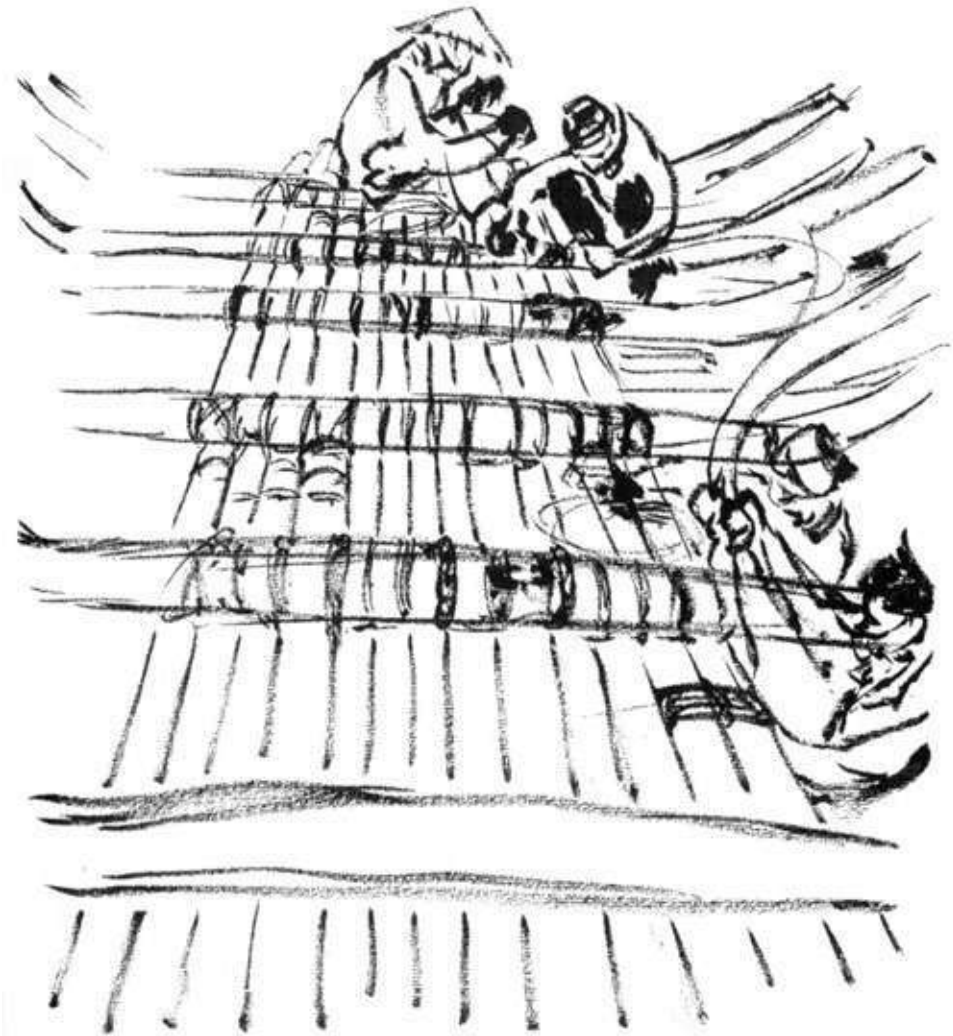
Tôi quyết định sẽ sơn tất cả các sào tre bằng sơn sống trước khi buộc chúng lại. Quyển sách tiếng Pháp đó có một hình vẽ nhỏ mô tả mặt cắt của một thùng đựng đầy nhựa sơn. Lớp sơn trong nổi trên bề mặt được dùng trong hội họa và đồ sơn mài. Lớp sơn đặc quánh ở đáy thùng mới là lớp dùng để sơn phủ vỏ tàu. Nhờ sự giúp đỡ của Trúc, tôi đã lấy được 150 kí lô sơn mà chúng tôi cần và chở về Sầm Sơn. Sơn được gói trong các túi nhựa, được bọc lại cẩn thận và cột lại bằng dây. Tôi đã không suy nghĩ gì nhiều và mở ngay túi đầu tiên, đổ ra một cốc đầy sơn, trông giống như dầu máy đặc, và thử sơn nó lên một cây tre. Trúc đứng gần đấy và nói rằng anh không muốn tiến gần hơn vì lần trước anh chạm phải sơn tươi, cả cánh tay của anh đã sưng phồng lên và bác sĩ phải tiêm cho anh một mũi để kiểm soát dị ứng. Tôi thì chỉ cảm thấy hơi ngứa ngứa. Song, tôi vẫn nhờ Trúc cảnh báo cho thợ làm mảng để họ cẩn thận.

Ngày hôm sau, các thợ làm mảng bắt đầu nhiệm vụ sơn phủ những cây tre, và hậu quả thật là kinh khủng. Năm hay sáu ngư

dân bị sưng phồng như bong bóng chỉ trong vài giờ, và đều phải tiêm thuốc. Những người còn lại, từng người một cũng xuất hiện những triệu chứng tương tự trong những ngày tiếp theo, và phàn nàn về mặt bị ngứa và da bị rộp, dù phần lớn họ vẫn tiếp tục làm việc. Chỉ có hai người ngoài tuổi bốn mươi là không có biểu hiện bị dị ứng, và cuối cùng họ phải đảm nhiệm toàn bộ việc sơn quét, có đeo mặt nạ và bao tay. Kể cả Nick, người đã cố gắng hết sức để tránh tiếp xúc với sơn cũng bị rộp da nặng, nhức mồm và chóng mặt. Tôi không khỏi thắc mắc vì trong suốt quá trình nghiên cứu của mình, tôi chưa bao giờ gặp tài liệu nào nhắc đến chứng sơn ăn, và tự hỏi liệu có phải mình đã mắc một lỗi sơ đẳng nào chăng. Nina nói với tôi điều ngược lại. Vâng, cô ấy nói một cách chắc nịch. Khi còn học mỹ thuật ở Nhật Bản, cô đã học mấy khóa về sơn mài. Các sinh viên học khóa này thường bị chế giễu vì mặt của họ bị sưng lên và họ đi lại trong khuôn viên trường với đầu quấn đầy băng. Việc này là bình thường, và giáo sư của họ đã nói rằng tuy không có thuốc chữa, nhưng cũng không có hậu quả lâu dài. Khi tiếp xúc quá lâu với sơn, một số người sẽ trở nên miễn dịch với sơn, nhưng tốt nhất là nên tránh tiếp xúc trực tiếp khi làm việc với nó. Điều này vẫn không thể giải thích tại sao những người thợ lại bị ảnh hưởng nặng như vậy. Sau này, Trúc mới biết hóa ra là những ngư dân đã dùng trò mê tín để tự bảo vệ bản thân. Khi họ bắt đầu công việc vào buổi sáng, mỗi người sẽ chụm một ngón tay vào hũ đựng sơn và liếm nó rồi niệm “Sơn kia, tao không sợ mày. Mày không thể làm hại tao.” Kết quả tất nhiên là rất là thảm hại. Như Nina đã nói, nguy hiểm nhất là trực tiếp chạm vào sơn. Tôi chỉ mong là những con hà háu đói mà cắn thử vào lớp sơn cũng sẽ bị đánh gục như vậy.

Cũng may là bệnh dị ứng hầu như đã biến mất khi sơn khô, đem lại một vẻ đẹp rực rỡ sẫm màu mặt ong cho những cây tre khổng lồ. Một lần nữa, chúng tôi dựng giàn đóng mảng, và lần này là một chiếc giàn dài hơn và rộng hơn cái chúng tôi đã làm cho chiếc bè thử nghiệm. Và thay vì làm ba lớp mảng

riêng rồi buộc chúng lại, chúng tôi đóng mảng từ trung tâm ra ngoài, buộc tre lại bằng lạt mây thay cho lạt tre. Những người thợ rất vui vì được dùng lạt mây, loại dây rừng thường được dùng làm đồ nội thất. Lúc trước họ có dùng lạt mây để làm mảng nhưng lấy được nó về rất khó và tốn kém hơn dùng lạt tre địa phương. Giờ đây Trúc đã cho đem đến một đồng lạt



Buộc mảng tre

mây từ bờ biển phía Bắc của Hà Nội, nơi mà thủy thủ vẫn sử dụng nó để làm thừng và các loại dây khác. To bằng một chiếc bút chì, mây được chẻ dọc theo chiều dài của nó để dùng làm dây cứng cột tre lại. Cuối cùng, các mối buộc mây được phủ một lớp bảo vệ bằng sơn bởi “người thép”, hai người thợ duy nhất không bị sơn ăn.

Tiến độ làm mảng nhanh một cách đáng ngạc nhiên. Chỉ đến đầu tháng hai, chiếc mảng trông giống như bộ xương của một con cá trích khổng lồ với xương sống bằng tre và xương sườn bằng dầm ngang. Chỉ ba tháng sau, phần thân của mảng đã được hoàn thành, và đội thi công đã dùng hết 46 kilomet lát mây và buộc hơn 3000 mối. Dù với nhiều mối buộc như vậy, mảng vẫn rất linh động. Nếu bạn trèo lên mảng và nhảy lên xuống, cả khối cấu trúc dài 18 mét, nặng khoảng 4 tấn này sẽ rung lên và cong lại như một cần câu cá bằng tre khổng lồ. Đây là điều nhà thiết kế Colin Mudie đã cố ý: chỉ bằng cách linh hoạt với sóng như vậy thì mảng mới chịu được sức mạnh của đại dương. Tôi chỉ hy vọng rằng tất cả sự mềm dẻo và vặn xoắn này sẽ không làm bứt 3000 mối lát mây.

Chỗ ở cho thủy thủ đoàn là cả một vấn đề đau đầu. Mảng chắc chắn là rất ướt. Nước sẽ tràn đến từ mọi phía. Nào là mưa từ trên xuống, bọt biển bắn lên ở hai bên, những ngọn sóng tràn qua ngay bên dưới, và nước dâng lên từ bên dưới mỗi lần sóng lớn đi xuyên qua những cây tre của thân mảng. Nếu những người thủy thủ xưa kia đã vượt đại dương bằng mảng tre thì họ đã làm thế nào để đối phó với việc sóng đi xuyên qua hết cả thân mảng? Không ai có thể sống lâu được trong môi trường mà cứ mỗi đợt sóng qua là nước dâng đến tận mắt cá chân, thậm chí có khi ngang đầu gối. Với điều kiện đó thì bất kể thủy thủ đoàn nào cũng sẽ ngã gục do tiếp xúc quá lâu với nước. Tôi có đọc được rằng khi những bè nhỏ được dùng làm phà qua sông ở Đài Loan, hành khách được khô ráo nhờ ngồi trong một cái bồn tắm bằng gỗ cột trên boong tàu trong khi thủy thủ đoàn làm việc với đôi chân trần. Sao ta lại không tận

dụng ý tưởng đó cho mảng xuyên đại dương, nhưng với kích thước lớn hơn và sử dụng những bồn nhẹ đan bằng tre được trét dầu? Mỗi ngày ở Sầm Sơn tôi nhìn thấy những ngư dân chèo ra biển trong chiếc thuyền thúng nhỏ của họ, trông như nửa vỏ quả hạch, cứ lắc lư liên hồi trên những ngọn sóng. Tôi chợt nhận ra đây là một thiết kế mà chúng tôi có thể áp dụng làm chỗ ở trên mảng. Nếu mảng mang trên boong của mình hai hoặc ba thúng tre, trét dầu để kín nước, thì chúng sẽ là nơi nướng nấu cho thủy thủ đoàn. Theo sự tích kể lại, trong một trong những câu chuyện về chàng thủy thủ Sinbad, anh ta đã thoát khỏi một vụ đắm tàu bằng cách chèo ra xa trong một chiếc bồn tắm bằng gỗ. Nếu dùng những chiếc rổ trét dầu thay cho bồn tắm thì tôi có thể làm được điều tương tự, mặc dù đi biển bằng một cái rổ nghe có vẻ không thoải mái cho lắm.

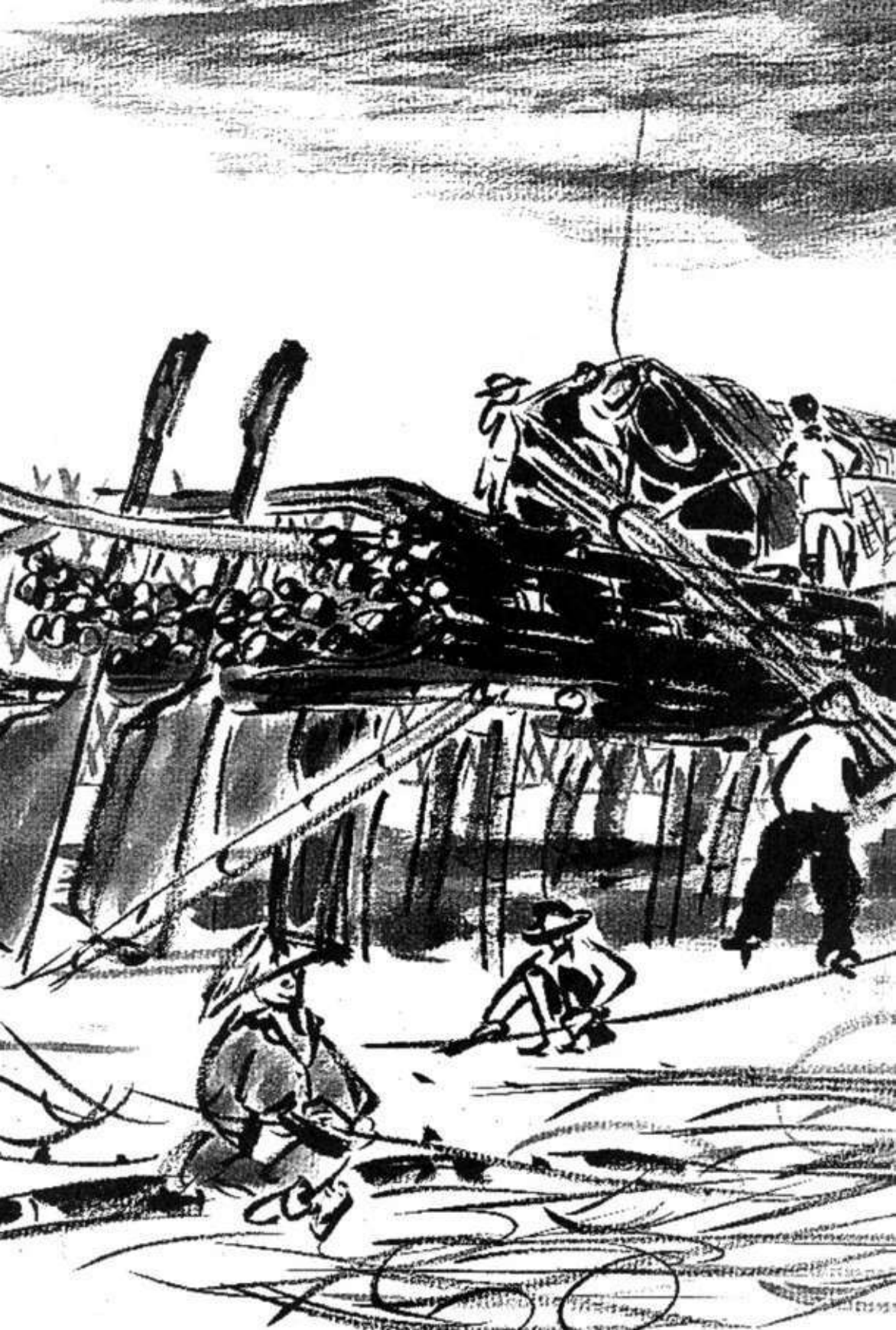
Và như vậy, những người thợ thuyền đan ba cái thúng nông, trét dầu rái đen lên, và buộc chúng lên boong mảng. Hai thúng được dùng làm nền cho các cabin trong khi thúng còn lại được để mở để làm buồng lái cơ bản nơi thủy thủ đoàn sẽ điều khiển mảng.

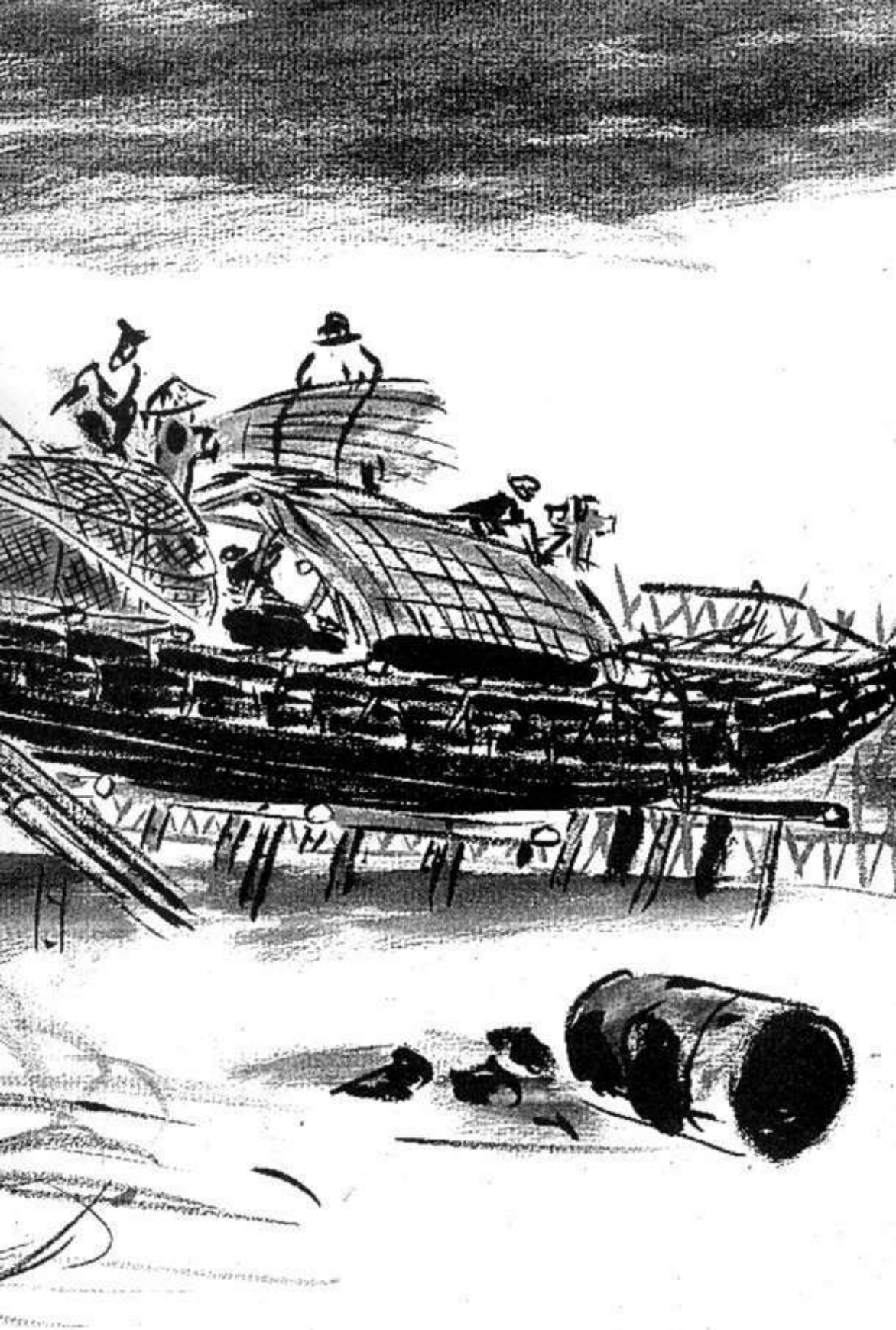
Ý tưởng làm cabin của tôi đã thất bại thảm hại. Tôi nhờ những người thợ làm chúng theo đúng kiểu thúng trét dầu, nhưng cuối cùng đành từ bỏ ý tưởng khi những chiếc “cabin” này không giữ được hình dạng, bị vồng xuống một cách đáng thương cho đến khi chúng trông như những quả bóng nhiều dầu bị xì hơi. Đã gần đến ngày xuất phát, và thời gian ngày càng ngắn lại, nên giải pháp nhanh nhất và dễ nhất là làm luôn hai túp lều tranh thấp đứng ngay bên trong những cái thúng trên boong. Những người thợ đập xe đến chỗ bán tre xây dựng của địa phương, và đập về với những sào tre vắt thẳng bằng trên vai để buộc chúng lại làm khung lều. Hai bác lớn tuổi xuất hiện với một bó những lá cọ khô, đã được nhúng nước biển rồi gấp lại và cột vào một khung nhẹ làm bằng phiến tre để gắn lên làm tường và mái. Thêm một lớp chiếu tre nữa là hoàn tất công việc. Tất cả quá trình gấp gáp này diễn ra chỉ trong vòng hai ngày, và

đến cuối buổi, một cặp lều tranh tồi tàn ngồi chễm chệ trong thúng, trông như vừa được vận chuyển từ trong rừng sâu ra. Vì lý do nào đó mà nóc của một lều cong lên như cái lưng của một con lợn bình thường, trong khi cái còn lại trũng xuống như lưng lợn sề. Nhìn vào sự kết hợp rõ ràng không có tính hàng hải chút nào, tôi tự hỏi những cái lều tranh này sẽ chịu đựng được đến đâu những cơn thịnh nộ của đại dương, và liệu chúng có nằm nguyên trên mảng hay không. Nếu không thì hai túp lều tranh trong những cái thúng đen của chúng sẽ ra đi trông hết như một cặp thuyền Noah song sinh vậy.

Gần đến ngày hạ thủy, chúng tôi phải chạy nước rút bởi vị sư trên chùa đã chọn được ngày lành để đưa mảng xuống biển. Sư ông đã chọn ngày 16 tháng ba, cũng là ngày làm lễ thờ thần Độc Cước năm đó. Độc cước có nghĩa là ‘một chân’ và chuyện kể rằng ngài từ thiên đình xuống hạ giới để bảo vệ thôn làng khi làng bị giặc tấn công. Giặc tấn công cả trên đất liền lẫn dưới biển nên thần Độc Cước đã lấy gươm chẻ dọc thân mình thành hai. Một nửa đánh giặc ở biển, nửa còn lại đánh trên bờ. Ở gian giữa của đền, gần như vô hình dưới tượng Phật mạ vàng và bát hương nghi ngút khói, là hòn đá mà thần Độc Cước đã đặt chân lên. Trên mặt đá lõm xuống vết một bàn chân duy nhất.

Lễ hạ thủy được tổ chức thành một sự kiện ăn mừng lớn của cả cộng đồng, và việc chọn ngày lành này của sư ông đã hay hơn rất nhiều với cái ngày ảm đạm mười hai tuần trước khi chúng tôi bắt đầu khởi công. Vào ngày 16 tháng ba, trời trong xanh và đầy nắng, ngày đẹp đầu tiên trong năm. Khi tia nắng đầu tiên rọi xuống, tôi có mặt ở lều ngư dân nơi có khoảng ba mươi các bà các cô của thôn chăm chú soi gương để chỉnh trang lại lần cuối trang phục lễ hội, son phấn và tóc tai. Họ mặc quần lụa rộng rãi, và áo dài gấm đỏ hoa vàng. Họ sẽ đem các vật cúng lên chùa – các khay xôi và hoa quả, các lẵng hoa, và tâm điểm là một cái đầu lợn béo đặt ngửa mà những người thợ đã thịt tối qua. Thủ lợn luộc nằm trên một mâm xôi, mũi ướt bóng lợn. Từ tai này đến tai kia cũng phải gần một mét. Khi bầu trời đỏ rực





của bình minh chuyển thành màu xanh trong, đó là lúc chúng tôi bắt đầu hành trình nửa dặm đi lên chùa. Hai tiếng trống lớn dẫn đường, đàn bà con gái đứng thành hai hàng, mỗi người đặt thẳng bằng một chiếc khay đồ cúng hay lẵng hoa trên đầu. Tôi để ý thấy các cô cũng có bôi môi son, song đôi môi của các bà đỏ thắm hơn rất nhiều nhờ nhai trầu. Sau trống lớn là một nhóm nhạc công có bốn người, mặc áo dài đen và đội khăn xếp đen. Họ vừa bước đi vừa chơi những nhạc cụ cổ truyền Việt Nam – một cái trống nhỏ, một cây sáo, và một cây đàn nhị. Nhạc cụ thứ tư là một khối gỗ rỗng ruột trông như một vỏ sò lớn mà người nhạc công dùng hai cây gậy gỗ vào lóc cóc nghe như một bộ castanet. Là người chủ kiêm thuyền trưởng của chiếc mảng, tôi là người chính thức dâng lễ cho thần Độc Cước, nên tôi cũng được đứng vào trong hàng. Như những nhạc công, tôi cũng mặc áo dài đen và đội khăn xếp đen.

Đoàn chúng tôi di chuyển dọc theo lưng bãi biển và đi ngang qua chiếc mảng đang chờ được hạ thủy. Hàng rào đã được gỡ ra để chuẩn bị, và mảng trông trần trụi và yếu ớt một cách lạ lùng như một con chim non mới nở. Đống sào tre khổng lồ được đặt trên bãi biển lúc trước đã biến mất, nhập mình vào chiếc mảng. Hai sào dư được cắm trên cát làm cột cờ, treo lá cờ Việt Nam và cờ Ireland cạnh nhau. Tôi cảm thấy hơi buồn khi biết rằng mình sắp phải xa mảnh đất này, nơi suốt mười tám tháng qua đã là tâm điểm sự chú ý của tôi. Đoàn người băng qua túp lều ngư dân nhỏ, có bác gái vợ của ngư dân bán trà, trái cây, thuốc lá, và các cây pháo gói trong giấy tím cho những người hành hương lên đền. Tại đây, các thợ làm mảng đã chơi bài vào giờ nghỉ trưa, hay dựng những chiếc xe đạp của họ trong khi họ đi làm. Bên cạnh lều là một bảng đen nơi người thợ ảnh của bãi biển bày các tấm ảnh chụp khách du lịch bằng chiếc máy chụp hình cổ lỗ sĩ và rửa ảnh trong thau tại nhà. Giờ đây phủ kín tấm bảng là những tấm ảnh chụp nhóm, ảnh những người thợ làm mảng đứng tạo dáng để chụp hình



Lễ rước thần Độc Cước

kỷ niệm trong ngày thi công cuối cùng. Tất cả đều mặc áo màu nâu bởi một lời hứa tôi đã nói với họ trong ngày thi công đầu tiên. Tre và dầu rái và sơn đã làm hỏng quần áo của họ nên tôi đã hứa là mỗi người sẽ nhận được đồng phục làm việc mới khi công việc được hoàn tất.

Đoàn người đã đến chân cầu thang dài và dốc dẫn lên đền. Những người phụ nữ chỉnh lại khay trên đầu để giữ thăng bằng tốt hơn và bắt đầu đi lên trong khi nhạc tiếp tục chơi. Trống lớn đã đi trước, và giờ được gắn lại vào vị trí cũ của nó trong ngôi đền vì tôi đã có thể nghe rõ tiếng trống rền tùng, tùng, tùng. Âm thanh ngày càng lớn đến inh tai khi chúng tôi vào đến khu vườn nhỏ và cúi đầu trước khi vào gian chính của chùa. Nó rộng khoảng 40x30m, và bị tối hết phân nửa vì dòng người đứng che khuất ánh sáng vào cửa. Không có cửa sổ, chỉ có những cây trụ ám khói đen đội mái chùa lên, và phía trước bàn thờ là nơi các bà các cô đặt khay đồ cúng xuống cho đến khi các thứ đồ cúng

chỉ còn cách những vật cúng cũ một hai phân, nào là kẹo bánh, các tượng nhỏ, và những ly đựng đầy cát để cắm nhang. Ở hai bên của bàn thờ có tượng gỗ hình con hạc cao một mét tám, là loài chim của trời, đứng trên lưng rùa, biểu tượng cho tuổi thọ và sự thông thái. Bên cạnh chúng là hình hai vị hộ pháp canh gác trông rất đáng sợ, gương mặt nhẵn nhọt màu đen, lưỡi đỏ và đôi mắt trắng dã, mỗi thần cầm một thanh gươm.

Một người phụ nữ lớn tuổi, môi nhai trầu đỏ thắm, bắt đầu đọc lớn một cáo thị dài – đó là sớ tâu ông trời – Trúc thì thầm vào tai tôi. Để tỏ lòng tôn kính, anh ấy đã diện một bộ vét rất nghiêm chỉnh, trông anh như một nhà môi giới trẻ và thành đạt. Một tiếng gõ lớn từ cái cồng bằng đồng thau vang lên làm tôi giật mình, và được đáp lại bằng một tiếng trống lớn. Và cứ qua lại như vậy, trống và cồng thay phiên nhau nổi lên ầm ầm cho đến lúc sư ông, một ông lão nhỏ thó trong bộ áo dài quần vải màu xám, niệm một tràng kinh. Sư ông đọc lớn từ một quyển kinh chữ Nôm. Mỗi lần giọng run run của sư ông ngưng lại, khoảng trống được lấp đầy bằng tiếng gõ phách, tiếng sáo vui vẻ, và tiếng rền vang của trống treo. Khói bốc lên nghi ngút từ những cây nhang làm mắt tôi cay xè. Giờ đây tôi có thể thấy được hầu hết các lăng hoa đều có hoa hồng ở trên cùng và hoa cúc ở dưới, và chính giữa có những điều thuốc lá được cắm trên que xiên bằng gỗ. Có vẻ như các vị thần cũng thích hút thuốc lá.

Người phụ nữ dẫn đầu đoàn bưng quả tiến lên phía trước hướng về bàn thờ vừa đi vừa nhảy, rồi quỳ xuống và đưa tay lên khấn cầu. Bà lấy một cành con xanh tươi của một loại cỏ, cọ chúng vào nhau, sau đó đặt chúng lên một đĩa nhỏ trước bàn thờ. Bà quay trở lại đội hình những người phụ nữ, và họ lần lượt từ từ tiến lên làm lễ dâng quả - những bó nhang màu tím, những bình màu xanh và trắng đựng rượu nếp. Mỗi món theo nghi thức được đem vào gian phòng ở sau đền và đặt gần dấu chân thần Độc Cước. Cuối cùng cũng đến lúc sư ông cầu nguyện cho sự an toàn của mảng, thủy thủ đoàn cùng thuyền

trưởng của nó. Sư ông đọc một tờ giấy vàng đặt trên bục, và tôi đã nhận ra tên mình trong một tràng tiếng Việt.

“Sư thầy đang đọc lý lịch của anh cho các vị thần,” Trúc thì thầm với tôi.

Sớ màu vàng được đóng một con dấu to màu đỏ tươi, và khi sư ông đọc xong, người phụ nữ lớn tuổi nhất thốt lên một tiếng than khóc và các sớ được đem đến một lò than để đốt, bằng cách này khói sẽ đưa thông điệp đến các vị thần tiên. Lúc đó tôi phải bước ra ngoài để hít thở khí trời, tránh đi làn khói ngột ngạt và hơi người nóng bức. Tôi đứng trên ban công nhìn xuống bãi biển, qua những ngọn đu đủ quanh đền nơi vờn vờ những con chuồn chuồn đang tận hưởng hơi ấm của ngày đẹp đầu tiên. Xa bên dưới, chiếc mảng nằm đợi giữa những đường cò sặc sỡ sắc màu, và xa hơn nữa là bãi biển Sầm Sơn dài với những khách sạn giá rẻ và những chiếc thuyền thúng đen nằm úp, một vài chị ngư dân đi nhặt tảo ở vùng nước nông. Tôi cầu nguyện đến thần Độc Cước cho một chuyến đi thuận buồm xuôi gió – thần Độc Cước dù sao cũng có phân nửa là thần biển và tôi sẽ hoan nghênh mọi thứ có thể giúp dự án này thành công.

Mọi người quay lại nơi bốn mươi người thợ làm mảng đứng đợi bên cạnh chiếc mảng, sẵn sàng đẩy mảng xuống biển. Trước đây chưa ai từng hạ thủy một chiếc mảng lớn như vậy, và Nick đã yêu cầu những trục lăn để đem mảng vượt qua bờ cát. Nhưng Sầm Sơn là một thị xã nghèo và tất cả những gì chúng tôi có thể tìm thấy được là vài ống nước gỉ sét. Người đại diện cho ông Khiêm đã leo lên mái của cabin chính nơi trống lớn đã được kéo lên. Anh ta bắt đầu hô hào những người thợ, họ kê vai vào mảng, chờ đợi. Một tràng trống vang lên, rồi ba hồi trống thật to, và cú đẩy đầu tiên. Mảng không hề nhúc nhích. Thử lại, và lần này mảng di chuyển được hơn một mét theo hồi trống. Lại nào, một cú đẩy nữa và thêm được vài mét nữa. Nick và tôi buộc dây thừng vào mũi cong của mảng và nhờ những người đi đường vào giúp một tay. Có một đám đông lớn đứng xem, có cả các bà các cô trong đoàn bưng quả cũng xuống để xem màn

trình diễn. Mảng từ từ tiến từng phân về phía trước, thời tiết ngày càng nóng hơn. Đồng phục làm việc màu nâu của những người thợ giờ đây ướt đầm mồ hôi và bản thân họ cũng bắt đầu nản. Sau đó, mảng rút ra khỏi trục lăn và phải được nâng lên bằng đòn bẩy để canh lại. Tiếng xì xầm bắt đầu, và dường như chỉ có phân nửa đội lao động đang cố gắng di chuyển mảng. Những người còn lại đứng cúi gục xuống, trông có vẻ gắt gỏng. Trúc bình thường vẫn hiền lành thì giờ đây đang giận dữ la hét Nina, người đang ngồi trên mảng để phác lại toàn cảnh.

Một lúc sau Trúc đến nói với tôi. “Tại Nina,” anh vừa nói vừa thở dốc. “Họ nói mảng sẽ không chịu hạ thủy khi có một người phụ nữ ngồi trên. Họ tin rằng đó là điềm xấu. Nina phải xuống thôi. Nhưng cô ấy không chịu. Làm ơn nói với cô ấy!” Trúc năn nỉ tôi.

Sắp xảy ra cãi nhau đến nơi. Tôi đến chỗ Nina và yêu cầu cô leo xuống. Cô ấy rất bức tức. “Nhưng anh đã cho phép tôi cơ mà. Tôi chỉ xuống khi anh ra lệnh cho tôi với tư cách là thuyền trưởng!” cô nổi giận đùng đùng.

“Tôi rất tiếc. Có lẽ đó là do mê tín nhưng những người thợ sẽ không tiếp tục làm việc trừ khi cô đi xuống. Cô phải xuống thôi.”

Nina trừng mắt, leo xuống rồi giận dỗi bỏ đi chỗ khác. Những người thợ lại vào vị trí để thử lần cuối. Những ống nước giờ đây đã dập và cong queo và mắc lại với nhau bên dưới mảng. Nhưng chúng tôi chỉ cần đem mảng đến dưới mực nước thủy triều để khi nước triều đến sẽ nâng nó lên. Tùng! Tùng! Tùng! Tiếng trống phối hợp kêu gọi mọi người nỗ lực cho cú đẩy cuối cùng, và mảng trượt đi gần 15 mét trên cát. Những ống nước bị uốn vặn và cong như mì spaghetti tạo nên tiếng kim loại cạ vào nhau như thể mảng đang nghiền cái gì đó bên dưới. Cuối cùng mảng cũng được đặt xuống nghỉ ngơi, nằm vừa dưới mực thủy triều.

Lúc *Từ Phúc* nổi thì đã là hoàng hôn, và phần lớn đám đông không còn hứng thú đã bỏ về. Nick, Trúc và tôi chờ nước lên

ôm mảng vào lòng. Đây là thời khắc để người ta suy ngẫm trong yên lặng, và những gợn sóng thủy triều từ từ tiến lên băng qua làn cát ẩm cho đến khi chúng bắt đầu vỗ lên tầng thấp nhất của mảng ba lớp. Lần cuối cùng những sào tre này gặp nước là khi nào? Tôi tự hỏi. Có lẽ là lần những cây tre được thả xuống từ thượng nguồn bởi tộc người trên núi chỗ có rừng tre. Và lần cuối cùng một chiếc mảng xuyên đại dương ngồi đợi biển như thế này? Không thể đoán được, có lẽ là hai trăm năm trước, hay năm trăm năm trước. Thủy triều lên vỗ về mảng, và *Từ Phúc* bắt đầu động dậy như thể vừa tỉnh dậy sau một giấc ngủ dài. Ánh sáng cuối cùng trong ngày cũng tắt, rừng cây quanh chùa phía trên như một mảng đen vói lên bầu trời, và *Từ Phúc* cuối cùng cũng được nâng lên khỏi mặt cát, chính thức trở thành thuyền sống.



Mảng *Từ Phúc* trong ngày hạ thủy

ĐI THỦ VÀ LÊN ĐƯỜNG

Cả mới hạ thủy được mấy giờ, biển suýt nữa đã xé nát mảng *Từ Phúc*. Những ngư dân lo ngại sóng dội bờ tại điểm hạ thủy sẽ đẩy mảng đến những tảng đá dưới chân chùa nếu chúng tôi không di chuyển mảng ngay lập tức khi nó vừa nổi. Thời tiết không còn đẹp như ngày hạ thủy nữa. Hoàng hôn vừa buông xuống, gió từ biển bắt đầu thổi vào đất liền tạo nên những đợt sóng lớn vỗ lên bờ cát, và *Từ Phúc* bị tròng trành theo từng con sóng như đang chơi kéo co với cái mỏ neo giản đơn do ngư dân tự chế. Khoảng nửa đêm, gió chuyển mạnh, trong bóng đêm đã diễn ra một cảnh tượng đầy kịch tính. Những người thợ đã tốn nhiều kỹ năng và công sức để đóng *Từ Phúc* giờ đây dứt khoát không để nó bị hủy hoại. Hơn cả trăm người đàn ông đến từ các xóm chài tạo thành những bóng đen chập chờn trong màn đêm, tay nắm chặt lấy những sợi dây thừng xơ xác đang cột giữ lấy mảng trên bãi biển. Bằng sức người, họ bắt đầu kéo mảng sang một bên, đưa nó ra khỏi vùng nguy hiểm. Nhưng những sợi dây thừng đã mục nát, nhiều lần căng đứt giữa chừng mặc dù chúng to bằng cổ tay cánh đàn ông. Các ngư dân phải liên tục sửa chữa và buộc lại những sợi dây chính rồi tiếp tục kéo mảng xô dịch sang một bên, công việc khó nhọc chậm chạp chỉ di chuyển được từng phân một cho đến khi mọi người tình nguyện mệt đến thở không ra hơi. Sau ba tiếng đồng hồ,

Từ Phúc được kéo ra khỏi vùng nguy hiểm trước mắt, song đó chỉ là tạm thời. Cả đêm đó, rồi cả ngày hôm sau, gió lớn quật vào vùng ven biển, và mảng trầm mình trong những đợt sóng cuộn cuộn, chỉ được giữ lại bởi những sợi dây thừng không lấy gì làm chắc chắn như thế. Mọi người tụm lại dưới những tấm chiếu và áo mưa ny-lon thay nhau giám sát gặt gao, sẵn sàng báo động nếu mảng có dấu hiệu sắp bị trôi giạt đi.

Ông Khiêm đã liên lạc được với một thuyền trưởng tàu tuần tra và họ sẵn sàng kéo *Từ Phúc* đi trú ẩn ở một vùng nước yên tĩnh ngoài vịnh Hạ Long, tại đây sẽ lắp đặt cột buồm và cánh buồm. Mặc dù biết rõ là bị hớ, song tôi không thắc mắc gì cả mà trả ngay 300 đô-la tiền công vận chuyển như người ta đòi. Tàu tuần tra này là một cái ghe cũ và có nhiều lỗ rỉ sét đến nỗi có thể nhìn thấy ánh sáng ban ngày xuyên qua phần nóc cabin. Song thủy thủ đoàn có vẻ rất có trình độ, và để tránh những thủ tục pháp lý phức tạp trong việc chuyển chiếc mảng từ tỉnh này đến tỉnh khác trong nước Việt Nam, tôi không thể mừng tượng có một biện pháp nào khác hay hơn là nhờ chính những người chịu trách nhiệm tuần tra ven biển. Hai người được phân công ở trên mảng phòng trường hợp có rắc rối trong quá trình vận chuyển, và thợ mộc Lợi đã xung phong ngay lập tức. Khi gió bắt đầu giảm, Lợi cùng một người nữa từ Sầm Sơn nhảy lên *Từ Phúc* trong khi Trúc và tôi đi qua đi lại như con thoi trên chiếc thuyền thúng để mang đồ tiếp tế phục vụ cho chuyến đi. Tàu tuần tra rỉ sét đã đến, dây lai được buộc chặt, và *Từ Phúc* được kéo đi tiến về phía bắc. Khi Trúc và tôi dùng thuyền thúng quay lại bờ, vùng trời ở phía đuôi mảng trông như đang có mưa bụi. Hóa ra là Lợi đang đứng ở khoang điều khiển, vừa chấp tay trước mặt cầu xin các vị thánh thần bảo vệ vừa rướn người ra phía trước để đốt vàng mã. “Đám mưa bụi” chính là tro sau khi đốt bay lên trời. Đột nhiên, đường chân trời trước mắt tôi chợt đong đầy bọt nước trắng khi một con sóng lớn chạy qua dưới chiếc thuyền thúng nhỏ của chúng tôi làm chao đảo cả thúng và hất tôi, Trúc, và người chèo thuyền xuống nước. Chúng tôi



Thuyền trên Vịnh Hạ Long

lội vào bờ sặc sụa nước biển và ướt như chuột lột. Lên tới bờ, Trúc vốn là người chưa đi thuyền bao giờ, đổ gục vào người tôi.

“Vây là xong!” Trúc nói. “Mảng đã được hoàn thành và giờ đang trên đường đi. Đã nhiều lúc tôi cứ tưởng chúng ta sẽ không bao giờ làm được cơ đấy.”

Vịnh Hạ Long là niềm hy vọng của ngành du lịch còn non trẻ của Việt Nam. Những ngọn núi thấp đẹp như trong tranh thủy mặc bao quanh lấy vịnh rộng và nông, cùng những ngọn đồi tròn trịa mọc thẳng lên thành những hòn đảo hình dáng kỳ lạ giữa mặt nước yên bình. Khi sương mù bao phủ quanh vịnh, cảnh trí như từ một bức tranh bước ra hiện thực. Tôi đã chọn Hạ Long là nơi thực hiện bước tiếp theo của dự án vì nơi này gần với biên giới Trung Quốc, những ngư dân nơi đây vẫn sử dụng thuyền mảnh để đánh cá, và tôi muốn trang bị cho *Từ Phúc* một bộ cánh buồm mảnh kiểu Trung Hoa cổ. Ba tháng trước tại Hạ

Long, Trúc và tôi đã đặt làm ba cánh buồm mảnh truyền thống ở chỗ ông Chính, một người thợ làm buồm. Ông Chính không phải là loại người trong khi làm việc phải để người khác thúc giục vì ông đã huy động bà vợ, chị em gái và những bà hàng xóm cùng làm buồm theo lối cổ xưa, mỗi đường may đều làm bằng tay. Họ dùng loại chỉ dai nhất hiện có, ở Việt Nam là loại tơ tằm nguyên chất, để may những tấm bạt vải lại với nhau. Sau đó mỗi cánh buồm được xử lý bằng một dung dịch đặc biệt để tránh nấm mốc và mục nát. Dung dịch này được chế từ rễ củ nâu thái nhỏ, sau đó đem đun liu riu cùng với vải buồm từ mười đến mười hai giờ đồng hồ. Buồm được lấy ra, phơi khô, và đun lại lần nữa cho đến khi mỗi cánh buồm đã qua xử lý bốn lần. Giờ đây chúng lên một màu đỏ sậm tuyệt đẹp, giống như màu của cánh buồm trong những bức tranh xưa.

Ông Chính cùng ba người con trai đã chèo thuyền đánh cá đi tới một trong những hòn đảo xa xôi nhất của Hạ Long để tìm những cây làm cột buồm cho *Từ Phúc*. Họ đã chọn cây dẻ, điều này làm tôi khá ngạc nhiên vì cây dẻ thường không được dùng để lấy gỗ làm cột buồm. Nhưng tôi không nói gì cả vì tôi hoàn toàn trông cậy vào họ. Ông Chính là một thủy thủ lão luyện, một con người nhỏ nhắn, ít nói và hơi nhút nhát ở độ tuổi năm chục, rất thiện nghệ và luôn làm việc theo cách của mình. Khi Nick đề nghị một cách cải tiến trong việc gắn cột buồm, ông Chính tỏ vẻ ngần ngại trước lời đề nghị. Những người con trai của ông Chính là lực lượng lao động chính của chúng tôi và họ răm rắp vâng lời cha mình, nên tôi nghĩ tốt nhất cứ để ông Chính tiến hành theo cách của mình. Đó là lần duy nhất Nick mất kiên nhẫn và phàn nàn với giọng đầy phẫn nộ khi lời cố vấn và chỉ dẫn nghiệp vụ của anh bị coi thường. Sự kích động của anh cũng là dấu hiệu cho thấy anh đã quan tâm rất nhiều đến sự thành công của mảng. Cũng như *Từ Phúc* là thành quả lao động của những người thợ làm mảng, là thiết kế của Colin Mudie, nó cũng là sản phẩm sáng tạo của Nick nữa, và giờ đây nhiệm vụ kỹ sư của anh đã sắp kết thúc. Rồi anh sẽ sớm phải

quay về Úc để trở về công việc của anh ở viện bảo tàng, song việc chia tay *Từ Phúc* cũng khiến anh buồn nhiều. Vì vậy, khi chúng tôi căng buồm để *Từ Phúc* chạy thử lần đầu tiên, tôi đã yêu cầu dút khoát phải để Nick là người cầm lái, và bè của chúng tôi lướt đi trên mặt nước phẳng như gương của Hạ Long trong làn gió dịu mát.

Đó là khởi đầu bình yên cho cả chặng đường dài và đầy nguy hiểm của *Từ Phúc*, từ điểm xuất phát ở Hong Kong, băng qua eo biển Đài Loan, vòng lên phía đông bắc đến Nhật Bản. Từ đó, chúng tôi sẽ dẫn thân vào chuyến đi thử nghiệm vĩ đại nhất: băng qua 4.500 dặm biển Thái Bình Dương, hướng đến Bắc Mỹ để kiểm chứng xem liệu một mảng tre có buồm, vốn được xem là phương tiện thủy chỉ đi ven biển, có sống sót qua hành trình xuyên đại dương hay không.

Giờ đây tôi đã có mảng tre, nhưng hầu như không có thủy thủ đoàn. Éo le thay, trong khi việc làm mảng diễn ra thật suôn sẻ, một chuỗi những việc không may đã làm chậm lại việc thành lập thủy thủ đoàn. Một tuần trước khi tới hạn họp mặt ở Hạ Long, một tình nguyện viên đã phải rút lui vì bác sĩ của anh ta đã chẩn đoán tình trạng sức khỏe có thể nguy hiểm đến tính mạng và bảo anh ta phải luôn ở gần một bệnh viện. Kể cả Lợi, người rất quyết tâm tham gia, cũng gặp khó khăn khi xin hộ chiếu. Ngoài ra, Lợi vẫn chưa biết nói một từ tiếng Anh nào. Lý tưởng nhất là có một bác sĩ, một nhiếp ảnh gia, một họa sĩ, và một thợ đóng tàu. Trong danh sách này, lựa chọn đầu tiên mà tôi nghĩ ngay tới là họa sĩ Trondur Patursson, sống ở quần đảo Faroe xa xôi nằm giữa Scotland và Iceland. Thuộc dòng dõi Viking, Trondur là người thủy thủ truyền thống cừ khôi nhất mà tôi từng gặp, đã đi cùng tôi trong ba chuyến du hành trước đây. Nhưng anh ta không thể tham gia cùng tôi đợt này vì còn đang bận nhiều việc. Nina rất hăm hở thay thế anh ở vị trí họa sĩ trên tàu nhưng cô ấy quá mảnh dẻ nên chắc không thể phụ giúp những công việc nặng nhọc khi điều khiển mảng. Sau một hồi bàn luận, tôi nhất trí với Nina rằng giờ *Từ Phúc* đã đi được

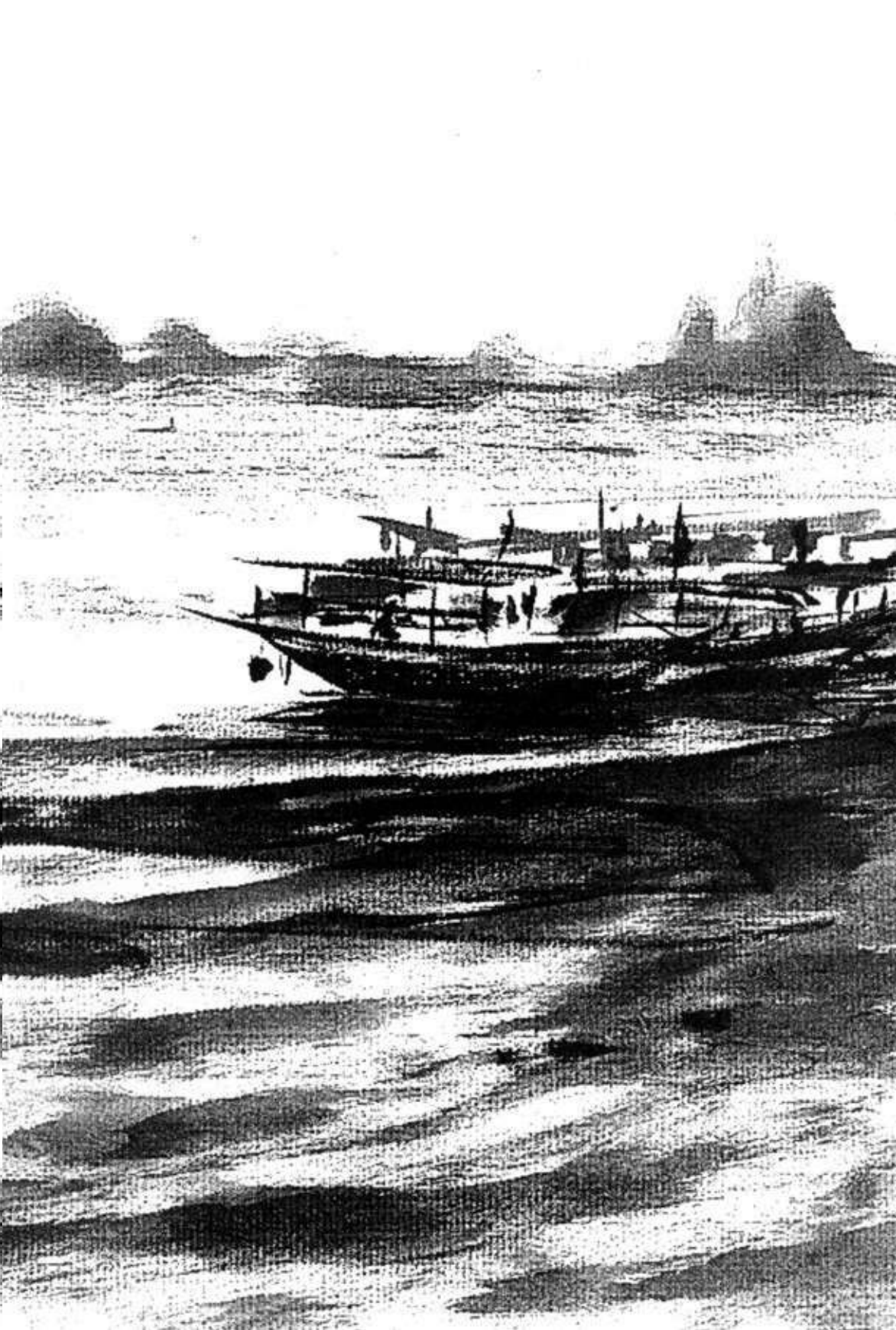
rồi, cô sẽ về Nhật vài tuần để quay lại công việc của cô là họa sĩ vẽ tranh minh họa cho tạp chí và sách. Sau khi chúng tôi lái mǎng từ Hong Kong đến Đài Loan và đã học cách điều khiển mǎng thành thạo hơn thì Nina sẽ nhập hội với chúng tôi ở Đài Loan. Từ Đài Loan, Nina sẽ đi cùng chúng tôi đến Nhật, vừa đi vừa vẽ lại những điểm dừng chân và cuộc sống trên mǎng. Tôi cảm thấy nhẹ cả người khi biết Nina sẽ có mặt ở đó để làm thông dịch viên cho chúng tôi trong các cuộc tiếp xúc với nhà chức trách Nhật, song ở thời điểm hiện tại thì chỉ có một người nữa chắc chắn sẽ tham gia chuyến du hành này, đó là bác sĩ Joe.

Những thông tin chi tiết về trình độ chuyên môn của Joe Beynon được lưu giữ ở Trung tâm Du khảo của Hội Địa lý Hoàng gia Anh tại London, nơi lưu giữ hồ sơ đăng ký những người thích đi du hành. Khi đọc qua hồ sơ của Joe, điều thu hút sự chú ý của tôi chính là Joe không chỉ là một bác sĩ mà còn là một nhiếp ảnh gia. Sự hội tụ của cả hai kỹ năng trong một thành viên của thủy thủ đoàn nhỏ nhoi như vậy là một ưu thế, và tôi lập tức liên lạc với Joe để hẹn ngày phỏng vấn. Joe đã đi từ bệnh viện nơi mình làm việc đến điểm hẹn trên một chiếc xe đạp, trông rất khỏe mạnh và đặc chất Anglo-Saxon với mái tóc rối màu vàng, đôi mắt xanh và gương mặt trẻ trung. Thực tế, anh ta trông còn trẻ hơn cái tuổi hai mươi tám của mình khiến người ta khó mà tin được anh ấy đã có bằng bác sĩ. Joe rất hài hước và dễ tính, tôi biết ngay thế nào anh ấy cũng nhập cuộc dễ dàng mặc cho điều kiện sống chật chội trên mǎng. Thậm chí, Joe rõ ràng sẽ là một thành viên tốt đến nỗi tôi sẵn sàng chấp nhận một khuyết điểm duy nhất của anh – cả đời Joe chưa bao giờ đi thuyền buồm.

Joe hứa sẽ đi học một lớp thuyền buồm, đồng thời học lấy bằng điều khiển điện đàm để bè tre được cấp giấy phép đem theo radio vệ tinh. Chiếc radio vệ tinh công nghệ cao này là một yếu tố mang tính quyết định của việc tiến hành chuyến du hành vượt Thái Bình Dương này. Dù cho mǎng tre có thể nổi lâu hơn dự đoán của các nhà phân tích, vùng phía bắc Thái



Đi thủ trên Vịnh Hạ Long



Bình Dương vẫn tiềm ẩn nhiều phong ba bão táp. Nếu trong trường hợp khẩn cấp, ví dụ như bè bị lật úp hay bắt đầu vỡ thành từng mảnh, thì việc thông báo cho thế giới biết địa điểm chính xác của chúng tôi để nhà chức trách trên bờ có thể đến cứu là một yếu tố sống còn. Tất nhiên, tôi hy vọng thảm họa đó sẽ không bao giờ xảy ra, song tôi cũng hạ quyết tâm rằng chuyến du hành phải được trang bị đầy đủ những thiết bị cứu hộ an toàn. Radio vệ tinh là tâm điểm của toàn bộ kế sách an toàn. Nó đủ nhỏ để cho vào cặp táp, và có thể chạy bằng bình điện xe hơi được nạp điện bằng pin mặt trời hay một chong chóng nhỏ phát điện nhờ sức gió. Chiếc radio này không được thiết kế để truyền giọng nói, nó được điều khiển bằng máy tính xách tay. Các thông điệp gõ từ bàn phím có thể được gửi đến vệ tinh liên lạc và truyền vào đường dây điện thoại bình thường. Trên thực tế, radio cho phép *Từ Phúc* gửi fax đến mọi nơi trên thế giới. Tôi định sẽ dùng radio này để gửi đi báo cáo địa điểm hằng ngày của mảng đến trạm trên bờ nhằm theo dõi tiến trình của chúng tôi. Nếu không nhận được tin của chúng tôi thì trạm trên bờ sẽ lập tức thông báo đến đội giải cứu. Tuy nhiên, Thái Bình Dương quá mênh mông đến nỗi nếu *Từ Phúc* bị đắm giữa đại dương thì máy bay từ điểm đất liền gần nhất có thể sẽ mất năm đến sáu giờ mới đến được nơi, và tàu thì chắc phải mất ba hoặc bốn ngày. Vì vậy, bên cạnh radio vệ tinh, mảng cũng cần một radio phát tín hiệu định vị và pháo sáng, và mỗi thành viên phải có một bộ đồ cứu sinh. Bè cứu sinh cũng nằm trong danh sách các thiết bị an toàn, mặc dù nó có lẽ là vật ít được dùng nhất. *Từ Phúc* kiểu gì cũng là một cái bè nên trừ phi nó vỡ tan tành hay tre bị chìm, nếu không bản thân nó đã là một bè cứu sinh.

Mua sắm các thiết bị an toàn là một khoản chi lớn. Tiền trả trước từ nhà xuất bản và quỹ cá nhân của tôi đã dành gần hết cho việc làm mảng, và khi *Từ Phúc* chuẩn bị khởi hành thì tiền còn lại rất ít, mà tôi vẫn còn phải mua nhiều thứ, như dụng cụ bếp núc và lương thực. Quả là không ngờ, chiếc radio vệ tinh

đã giúp tôi thoát khỏi cơn khủng hoảng tiền bạc. Nhà sản xuất chiếc radio vệ tinh này, Trimble Navigation, đã đồng ý cho tôi mượn cả bộ khi tôi liên lạc với Bảo tàng Hàng hải ở Newport News, Virginia, để hỏi xem liệu bảo tàng có muốn thu mẩu về để triển lãm sau khi chúng tôi hoàn thành chuyến đi không, và nếu có thì họ có vui lòng trả chi phí chế tạo không. Câu trả lời là không, bảo tàng không có đủ chỗ để trưng bày cả chiếc mẩu. Song có một đề nghị khác cũng thú vị không kém: chúng tôi có thể sắp xếp tạo đường kết nối vệ tinh giữa các trường học ở Virginia và mẩu. Lời đề nghị là các lớp học sẽ gửi câu hỏi đến viện bảo tàng, và họ sẽ chuyển đến cho tôi qua vệ tinh. Sau đó, tôi sẽ trả lời các câu hỏi từ giữa đại dương. Đây chính xác là một loại hình tương tác mà tôi hết sức ủng hộ. Chia sẻ trải nghiệm về cuộc hành trình cho các em nhỏ trong lớp học cách xa cả ngàn cây số là một viễn cảnh kích thích sự tò mò, và bảo tàng rất thích tiềm năng giáo dục của dự án đến nỗi sẵn sàng trợ cấp, và điều đó có nghĩa là dự án có thể tiếp tục được triển khai.

Khả năng liên lạc với thế giới bên ngoài đã chứng tỏ đó là yếu tố quan trọng để xin tài trợ. Hong Kong Telecom, một công ty viễn thông của Hong Kong, đã nhận chi trả thời gian sử dụng vệ tinh, và thêm một đề nghị hào phóng nhất đến từ một công ty liên lạc nữa, đó là công ty chuyển phát nhanh toàn cầu DHL. Họ đã đồng ý chuyển tất các phụ tùng cho chuyến du hành đến Hong Kong miễn phí, và đề nghị được là trung tâm liên lạc của chúng tôi trong suốt chuyến đi. Nếu tất cả các thiết bị đều hoạt động tốt, những thông điệp hằng ngày của chúng tôi sẽ đi từ chiếc radio vệ tinh trong chiếc hộp kín nước trên mẩu, xuyên qua lớp khí quyển đến một vệ tinh liên lạc hàng hải bay trên trời, rồi quay lại mặt đất và đến Hong Kong nơi đội ngũ nhân viên của DHL sẽ tiếp tục truyền đi. Trong những tháng sắp tới, đó sẽ là đường dây sống còn của chúng tôi.

Và như vậy, giai đoạn ở Việt Nam của dự án đã kết thúc hết sức vui vẻ lạc quan vào ngày 10 tháng Tư khi *Từ Phúc* rời Hạ

Long, được chở trên một tàu Việt Nam cũ kỹ, lần này là một con tàu vận tải nhỏ, chuyên đi lại giữa Hạ Long và Hong Kong. Nick đã quay về Úc, Nina về Nhật, Trúc đi Hà Nội cùng Lợi để giúp anh ấy lấy hộ chiếu, còn tôi lên đường đi Hong Kong để gặp Joe. Tôi đã dự tính dành ba tuần ở Hong Kong để lắp đặt các thiết bị an toàn, chạy thử một vài lần nữa, và bắt đầu tích góp lương thực cho chuyến đi.

Chỗ thả neo tạm thời cho *Từ Phúc* nằm giữa các du thuyền bóng lộn ở cảng Aberdeen nơi đông đảo những tay phục vụ sửa chữa tàu thuyền ngang lưng dắt điện thoại di động hoặc máy nhắn tin, và những nhà hàng nổi rất lớn nhấp nháy các biển hiệu neon và dòng chữ vàng chói. Ở đây Joe và tôi đã cố gắng đương đầu với những thủ tục giấy tờ cuối cùng, mua sắm thêm ít đồ dùng trong khi các thành phần cuối cùng của thủy thủ đoàn dần dần lộ diện. Đầu tiên chúng tôi đợi và gặp được Lợi. Khi đến nơi, Lợi ngỡ ngàng trước sự giàu có của đất Hong Kong so với Việt Nam khắc khổ và nghèo nàn, song anh cũng nhập cuộc rất nhanh và chuyển lên sinh sống ngay trên mảng. Sau đó chúng tôi đợi Rex, thành viên thứ tư. Cũng như Joe, Rex Warner đến từ London, có trình độ chuyên môn xuất sắc – giảng viên thuyền buồm và hàng hải học, có kinh nghiệm qua một số chuyến du hành trên biển, một mình đi thuyền gỗ vượt 40.000 dặm trên biển, vân vân. Rex nghe nói về chuyến du hành này qua cuộc phỏng vấn của tôi trên đài phát thanh, và rất muốn tham gia nếu được chấp thuận. Khó khăn của Rex là trên đường trở về từ chuyến du hành kỷ niệm 400 năm chuyển đi đầu tiên đến Tân Thế giới của Columbus thì bị kẹt lại giữa Đại Tây Dương. Vì thể thông điệp cứ đến liên tục, lúc báo gió ngược, khi biển lặng, rồi lại gió ngược, nhiều cơn gió mạnh mà thuyền của Rex lại không có động cơ. Tất cả những việc đó làm Rex không thể nào đến Hong Kong kịp thời để họp mặt cùng chúng tôi trước khi xuất phát. Cuối cùng Rex cũng thu xếp đến được điểm dừng chân đầu tiên của chúng tôi và nhập hội tại đó.

Tuy nhiên, vào thời điểm hiện tại, một thành viên bất ngờ đã bước lên bè mảng. Mark Reynolds đang ở cuối độ tuổi hai mươi, cao lớn và rất gầy, tóc dài ngang vai, đội một mũ len chụp đầu. Anh ta đeo vòng kiềng quanh một bên mắt cá chân, mặc một cái áo rộng và chiếc quần Thái lòng thòng. Một chiếc túi vải đã sờn vắt ngang vai khiến anh trông như một người híp pi hay kẻ du hành đương đại. Xuất thân từ một trang trại ở Yorkshire, Mark đã đi chu du khắp thế giới để học đánh trống trước khi dừng chân tại Hong Kong, nơi anh hiện đang sống trên một đảo xa bờ với cô bạn gái người Nhật. Không có cách nào biết được thật sự chiếc túi trên vai anh chứa những gì, đó là bộ đồ nghề mộc cũng như việc Mark là một thợ mộc tài ba kiêm thợ làm dây thừng. Hơn nữa, Mark còn có niềm đam mê được đi thuyền buồm.

Mark tình cờ biết được về chuyến du hành của bè mảng này. Bình thường Mark không bao giờ đọc báo hay nghe đài. Song vào một chủ nhật nọ, anh cần thay một bóng đèn, và vì cửa hàng trong thôn đã đóng cửa, anh phải đón phà công cộng đi vào Hong Kong. Khi các hành khách rời khỏi phà ở trạm cuối, Mark để ý thấy hình chụp một chiếc thuyền mảnh ở trang trước của một tờ báo vút đi nằm chổng chơ trên sàn. Anh đã nhặt nó lên, nhìn thấy tấm hình của *Từ Phúc* và đọc về chuyến du hành. Ngay hôm sau, anh đã xuống cảng Aberdeen và tìm được đến mảng của chúng tôi. Chúng tôi trò chuyện một lúc và Mark đề nghị được giúp việc sửa sang dây nhợ trên mảng, và chiều hôm đó tôi đã mời anh ta tham gia đoàn. Lúc đầu Mark còn ngại, và đồng ý rằng chỉ cùng đi đến Đài Loan. Về sau, Mark trở thành thành viên quan trọng của thủy thủ đoàn suốt đoạn đường đến Nhật. Mark cho rằng đây quả là một tình huống kỳ thú khi anh chỉ định đi mua bóng đèn và giờ đây thấy mình ở trên một phương tiện thủy nửa chìm nửa nổi trên con đường biển tới Nhật Bản.

Tờ báo viết về chuyến du hành của chiếc mảng tre cũng đề nghị Hiệp hội Từ Phúc ở Hong Kong ra tay giúp đỡ. Tôi hoàn

toàn bất ngờ. Tôi chưa bao giờ nghe đến Hiệp hội Từ Phúc và không hề biết nó là cái gì cho đến khi tôi thấy mình ở trong khung cảnh xa hoa lộng lẫy của khách sạn Mandarin để dùng trà với một thương nhân lớn tuổi và giàu có của Hong Kong cùng các nhân viên của ông ta. Danh thiếp của ông Zai Chung Ling cho tôi biết ông là giám đốc điều hành của Nhà cung cấp vật liệu xây dựng Wishing Long Hong, Công ty đầu tư Always Wide, Công ty Nghĩa trang Trung Quốc tại Hong Kong, Công ty Dịch vụ Tang lễ Fook Hing, và đồng thời là chủ tịch của một công ty đúc vàng thỏi, một công ty thương mại hàng hóa và một công ty tài chính. Song niềm tự hào trong tấm danh thiếp của ông là hàng chữ Giám đốc điều hành của Hiệp hội Từ Phúc Hong Kong, và một tấm hình của một người đàn ông Trung Hoa cao lớn mặc đồ truyền thống và đội mũ quan. Rõ ràng đây là một bức họa chân dung của Từ Phúc. Qua thông dịch viên, ông Ling giải thích rằng lần đầu tiên ông đến Hong Kong là lúc ông còn là một thanh niên nhập cư đến từ Trung Hoa lục địa và khởi nghiệp từ nghề cung cấp vật liệu xây dựng. Trong một chuyến đi Nhật, Ling tình cờ đến thăm tỉnh Shingu, nơi có một ngôi đền thờ Từ Phúc, người được cho rằng đã dừng chân tại đây trong những chuyến du hành được phái đi bởi hoàng đế đầu tiên của Trung Quốc. Trong những năm tiếp theo, việc kinh doanh của ông Ling đã rất phát đạt, và ông còn đến Nhật Bản nhiều lần, lần nào cũng viếng thăm đền Từ Phúc tại Shingu. Ít lâu sau ông đã xem Từ Phúc là vị thần hộ mệnh của mình và đến viếng thăm đều đặn hàng năm.

Đây là một khúc ngoặt mới, rất quan trọng của câu chuyện về Từ Phúc. Là một người phương Tây, tôi những tưởng Từ Phúc là một thủy thủ đã chết đuối trong chuyến đi xuyên Thái Bình Dương, là biểu tượng của sự khám phá buổi sơ khai của châu Á. Song ở phương Đông, Từ Phúc còn là một biểu tượng tâm linh và tín ngưỡng, một biểu tượng được tôn kính. Ông Ling đã dành nhiều thời gian để tìm hiểu về câu chuyện của Từ Phúc, và ông không chỉ có một mình. Ông kể cho tôi là có

một Hiệp hội Từ Phúc ở Nhật, một ở Đài Loan, và một ở Trung Quốc. Hiệp hội ở Hong Kong đã được thành lập hai mươi lăm năm. Lúc này ông giới thiệu một thành viên trong nhóm của ông. Người này từ đại lục đến thăm Hong Kong và là thư ký của Hội Từ Phúc Trung Quốc, có khoảng 20.000 hội viên. Tôi thấy rất thú vị. Đối với ông Ling, Từ Phúc là một tín ngưỡng; đối với người khách đến từ đại lục, Từ Phúc có vẻ như là tâm điểm của nhóm có thành viên ở cả nước ngoài, từ Trung Quốc đến Hong Kong và Nhật cũng như mang nhiều người từ khắp nơi trên thế giới đến với Trung Quốc. Song một lần nữa, tại Đài Loan, Từ Phúc là một vị tổ tiên được tôn kính bởi những người tự xưng là hậu duệ của ông, họ còn là thành viên chung một thị tộc hay một tổ chức địa phương. Ông Ling và những người bạn đồng liêu từ Trung Quốc rất vui mừng khi thấy tôi đã nhìn nhận rằng câu chuyện về Từ Phúc trong *Sử Ký* là có thật. Từ Phúc không phải là một hình ảnh tưởng tượng, mà là một người thật làm quan trong triều của Tần Thủy Hoàng. Vào năm 1984, các nhà sử học đã xác định được quê của Từ Phúc ở tỉnh Sơn Đông. Ghi chép về gia đình ông được bảo tồn, và các nhà nghiên cứu đã có thể truy lại những hậu duệ trực tiếp của vị thủy thủ vĩ đại này, những người vẫn còn sống quanh đó. Họ là hậu duệ đời thứ bảy mươi ba. Với sự giúp đỡ của Hiệp hội Từ Phúc, chính quyền Trung Quốc đã cho xây dựng một đình quán để vinh danh người thủy thủ vĩ đại này.

Ông Ling cũng đề nghị giúp đỡ tôi một cách thiết thực. Ông sẽ trả tiền thuê thầy phong thủy đến chủ trì buổi xuất phát từ cảng Aberdeen. Thầy phong thủy sẽ cầu khẩn các linh hồn giúp đỡ cho hành trình của chúng tôi. Tôi cảm ơn lòng hảo tâm của ông và trả lời rằng những nhà tài trợ Hong Kong của chúng tôi đã đi gặp thầy phong thủy rồi. Song tôi vẫn rất sẵn lòng chấp nhận một đề nghị khác của ông Ling, đó là khi chúng tôi xuất phát, chúng tôi sẽ căng biểu ngữ tuyên bố rằng cuộc hành trình của chúng tôi là để vinh danh Từ Phúc và có liên kết với Hiệp hội Từ Phúc.

Để mọi việc được thuận buồm xuôi gió, thầy phong thủy đã chọn một ngày đẹp, ngày tốt lành theo lịch Tàu, để chúng tôi rời cảng Aberdeen cho “được ngày”. Vị thầy này là một phụ nữ tuổi trung niên, đã đến bến tàu và lập một bàn làm lễ ở góc cảng. Ở đó, bà gõ chuông leng keng để kêu gọi các linh hồn, đọc lời cầu nguyện bình an cho chúng tôi, đốt vàng mã, và tiến hành mọi nghi thức làm lễ tương tự như lần chúng tôi đã thấy ở Sầm Sơn. Sau đó, chúng tôi nhổ neo và tiến ra khỏi cảng Aberdeen chật chội, không đi thẳng ra biển mà chỉ tìm chỗ thả neo ở hòn đảo nhỏ Po Ti¹⁸, nơi chúng tôi sẽ hoàn tất việc chất đồ lên máng và đợi gió thuận. Tôi chủ ý học hỏi từ những người hành hương Ả Rập thời trung cổ, khi thực hiện chuyến hành hương dài ngày đến Mecca, họ đều bắt đầu bằng một bước nhỏ. Ngày đầu tiên của cuộc hành trình họ không bao giờ đi xa nhà quá một dặm. Họ dừng lại và dựng lều nghỉ để tất cả mọi người có thể phát hiện ra mình đã bỏ quên vật gì và... chạy về nhà lấy. *Từ Phúc* sẽ phải đi một chuyến khoảng 6.500 dặm nên tôi nghĩ sẽ là khôn ngoan nếu làm theo bài học trên.

Xuất phát điểm giản dị của chúng tôi đã cho phép một tình nguyện viên thứ năm, ngoài Joe, Lợi, Mark và tôi, được nhập hội. Geoffrey Dobbs là một thương gia Hong Kong thành đạt đã đi cùng tôi trong hai chuyến du hành vừa rồi. Ngay từ đầu Geoffrey đã rất hào hiệp giúp đỡ chúng tôi chuẩn bị cho *Từ Phúc*, cho chúng tôi mượn hai chú người Hoa làm dịch vụ chăm sóc thuyền bè, vốn đang đảm nhiệm việc trông coi chiếc du thuyền *Hard Times* của anh, và cũng chính chiếc *Hard Times* đã kéo chúng tôi ra điểm thả neo ở Po Ti. Khi ngày xuất phát đến gần, cơ hội làm một chuyến hành trình ngắn trên máng càng trở nên hấp dẫn hơn với Geoffrey, cũng là để có chuyện mà ba hoa với em trai anh ta. Theo lý thuyết thì đoạn đầu tiên của cuộc hành trình sẽ là băng qua 120 dặm để đến Đài Loan

¹⁸ thực ra là Po Toi (蒲台), *pinyin* là Botai, Bồ Đài (hay Bồ Thai), là đảo cực nam Hong Kong

mà dựa vào tính toán của tôi thì sẽ mất khoảng một tuần đến mười ngày là nhiều nhất. Geoffrey thấy mình có thể bỏ ra ngần ấy thời gian ngoài văn phòng. Đó sẽ chỉ là một thời gian vắng mặt ngắn thôi. Sau đó mới biết, cả hai chúng tôi đều sai lầm.

Chúng tôi thả neo ở đảo Po Ti cả ngày với hy vọng gió ngược sẽ đổi hướng có lợi cho chúng tôi. Nhưng rồi cuộc nó chỉ chuyển thành một cơn gió nhẹ, và cho chúng tôi cơ hội đi chéo ra khỏi vùng nước Hong Kong để thực tập đi thử vài dặm. Trừ Lợi ra, tất cả chúng tôi đều cảm thấy như dân tập sự trong ngày 17 tháng Năm khi chúng tôi nhổ neo, giương buồm và bắt đầu ra khơi. Lợi di chuyển quanh mảng thoăn thoắt như thể đang một mình lèo lái, xoay buồm theo hướng gió và điều chỉnh xiêm để tránh cho mảng giạt ngang sang một bên. Song *Từ Phúc* giờ đây với tất cả các phụ tùng nặng tới bảy hoặc tám tấn, và nó không phản ứng lại nhanh lợi như chiếc mảng đánh cá của Sầm Sơn. Nó bình thản di chuyển chậm chạp xuyên qua bến cảng. Chúng tôi như lê bước băng qua các làn nước trên tuyến vận chuyển chủ chốt với tàu chở dầu và tàu buôn hú còi inh ỏi khó chịu bảo chúng tôi tránh đường. Chúng tôi đã thất bại trong việc vượt qua những hòn đảo canh gác cửa ra vào cảng và phải quay lại Po Ti. Song khi chúng tôi đến được Po Ti thì do lèo lái vụng về, chúng tôi đã mất vị trí và trôi xa hơn chỗ xuất phát. Vì vậy, chúng tôi phải quay đầu mảng một lần nữa, chầm chậm vượt qua tuyến đường hàng hải.

Một lần nữa những chiếc tàu đi ngang lại hú còi và phải bẻ lái. Một lần nữa chúng tôi lại thất bại và không đạt được tiến bộ nào cả nên đành quay lại. Giờ đây trời đã tối, và chúng tôi lái mảng bằng ánh sáng phát ra từ đường chân trời đêm tuyệt đẹp của Hong Kong lấp lánh ánh đèn của hàng trăm cao ốc chọc trời, của những khu chung cư và các panô quảng cáo. Xung quanh chúng tôi là đèn biển của những chiếc tàu tiến vào hoặc rời khỏi cảng Hong Kong nhộn nhịp. Giờ này qua giờ khác, chúng tôi nửa lèo lái, nửa trôi dạt tới lui, không đi được đến đâu cả

và phải mò mẫm các sợi dây thừng trong bóng đêm. Bình minh đến và chúng tôi thấy vẫn nằm trong nơi thả neo của những con tàu lớn, mảng bị đưa tới đưa lui bởi thủy triều. Việc này bắt đầu làm tôi lúng túng, và khi gió chuyển hướng một chút cho phép lái về hướng nam, tôi đã nghĩ là sẽ sáng suốt hơn nếu chúng tôi lẩn ra khỏi Hong Kong dù chúng tôi có phải đi một góc chín mươi độ so với con đường đã định để đến Đài Loan.

“Hãy coi như đây là một chuyến chạy thử,” tôi lạc quan nói với đoàn thủy thủ kiên nhẫn. “Chúng ta đang làm quen với mảng và học cách sống trên mảng.”

Họ tỏ vẻ thấu hiểu.

Lợi và Mark để túi ngủ của họ trong cabin trước; Geoffrey, Joe và tôi ngủ ở cabin đuôi tàu. Không có cabin nào đủ cao để đứng thẳng người được. Thực tế, chúng chỉ lớn hơn cái cũ chớ một chút, và bạn chỉ có thể quỳ hoặc nằm xuống. Chúng cũng chẳng che nước được từ bên trên hay bên dưới. Một cơn mưa rào ngắn làm nước nhỏ giọt xuống qua vô số những lỗ trên mái tranh, và mỗi khi có sóng đi qua mảng, chúng tôi nghe nước sóng sánh ở đáy thùng. Có vẻ như mấy cái thùng này cũng không chắn nước được nhiều như dự tính. Nhưng chí ít thì chúng tôi cũng giữ cho mình được khô ráo nhờ một sàn tre mỏng tránh cho chúng tôi khỏi những vũng nước. Nhiệt độ ngoài trời khoảng 21°C, và khi mặt trời ló dạng, mọi việc trở nên dễ chịu hơn khi đi quanh mảng, chỉnh lại dây buồm, kiểm tra lại kho lương thực, và chăm sóc mảng. Dù *Từ Phúc* khá chậm chạp, nhưng cuộc sống trên nó khá dễ dàng. Sự ổn định của mảng quả là đáng khâm phục. Nó không trôi lên hay trôi xuống khiến bạn mất thăng bằng hay phải bám vào chỗ vịn tay. Khi con tàu lớn đầu tiên đi ngang qua chúng tôi và gửi kèm một con sóng khổng lồ tiến về phía chúng tôi, Mark hô lên báo hiệu cho mọi người bám vào. Nhưng con sóng chỉ đến và đơn giản đi xuyên qua lớp tre. *Từ Phúc* gần như không lắc lư. Điều đó thật dễ chịu.

Nấu ăn và thực đơn là những chủ đề mà mọi người đều quan tâm. Thức ăn của chúng tôi sẽ như thế nào? Liệu có đủ khẩu phần hằng ngày cho mỗi người không? Món nào sẽ nhanh bị hư và nên được ăn trước? Tôi đã giao việc phụ trách kho lương thực cho Geoffrey và nhiệm vụ của anh ấy là phát lương thực theo chỉ tiêu. Chúng tôi sẽ lần lượt thay phiên nhau nấu nướng. Mỗi người trong chúng tôi đều băn khoăn không biết người kia có giỏi làm bếp trên thuyền và hy vọng không ai nấu ăn quá tệ. Lợi là người đầu tiên trong bảng phân công, một phần vì Lợi nài nỉ, song cũng là vì ít nhất anh ấy cũng biết điều khiển hai bộ bếp. Đó là những thiết bị rất đơn giản – hai cái bếp dầu hỏa đặt trong hộp thiếc vuông cho lửa vừa phải. Chúng hoạt động giống như chiếc đèn bão và chỉ tốn có ba đô-la cho cả bộ tại chợ Hà Nội. Tôi mua cái bếp này dựa trên nguyên tắc cái gì càng đơn giản càng dễ sử dụng. Và đó là một lựa chọn đúng đắn. Hai bộ bếp dùng được sáu tháng, đun nấu tốt ngay cả khi bếp bị ướt do sóng đập vào buồng lái. Chỉ cần lắc ráo nước, chờ một chút, và châm lại lửa.

Tuy nhiên, nấu ăn bằng bếp dầu đòi hỏi một chút kỹ năng thực hành, và Joe đã sớm chứng tỏ điều đó. Vốn tốt tính, Joe xung phong nấu bữa tối sau khi Lợi đã nấu bữa trưa ăn khá ngon với cơm có cá. Sĩ quan hậu cần Geoffrey đã phát cho Joe ba kí gạo, hai cái bắp cải khô, và một ít thịt lợn khô. Chúng tôi ngồi chờ xem điều gì sẽ xảy ra và cố gắng không lộ vẻ thích thú quá lộ liễu. Nhưng thật khó mà phớt lờ những hoạt động bếp núc đang diễn ra vì hai cái bếp được đặt trong hộp gỗ nằm ở một góc của buồng lái, chỗ duy nhất mà thủy thủ đoàn tập trung và thư giãn.

“Tôi phải cho vào gạo bao nhiêu nước?” Joe hỏi. Mark và tôi nhìn nhau cười.

Việc chuẩn bị cho bữa ăn kéo dài khá lâu. Trời bắt đầu tối. Joe tiếp tục mò mẫm, và liên tục hỏi xin Geoffrey thêm một ít đồ trong kho lương thực. Cuối cùng Joe cũng tuyên bố bữa tối

đã sẵn sàng, nhưng giọng nói có vẻ hơi ngượng ngùng. Có một mùi khét rõ ràng vờn vờ trong buồng lái.

“Ahem”, Joe hắng giọng, do bị suyễn nhẹ và có thói quen hắng giọng trước khi nói. “Các anh muốn ăn cơm trước? hay là món như xúp? hay là ăn cả hai cùng lúc?”

Cái món “như xúp” là một hỗn hợp nước màu cam, lổn nhổn đậu và cà-rốt. Sau cú sốc ban đầu thì thực ra món này cũng không đến nỗi tệ, mà chúng tôi thì đói cào cả ruột rồi. Nhưng món chính gồm có bắp cải và cơm thì trông như một món cháo màu bùn trộn với rau được đặt trên cơm khét.

“Có ai muốn ăn nữa không?” Joe hỏi sau khi bốn người đàn ông đói bụng đã lặng lẽ ăn sạch những gì đựng trong những cái tô nhỏ. Mỗi người cố gắng đưa ra những lời từ chối khác nhau. “Tôi sẽ ăn thêm sau”, “Để chút nữa”, “Có lẽ tôi sẽ uống cà phê trước.” Nhưng Joe đâu có dễ bị lừa.

“Có lẽ tôi nên đổ hết phần còn lại?” Joe đề nghị với một nụ cười nhả nhở đầy thiện chí. “Có ai phản đối không?” Mọi người xỏ ra một tràng cười. “Cứ coi như đây là một bài học cho sự khéo tay của tôi,” Joe nói. “Món ăn tệ quá nên tôi hy vọng mình sẽ không được yêu cầu nấu ăn nữa.” Thật ra sau này Joe đã trở thành một đầu bếp khá giỏi trong việc sử dụng bộ bếp dầu đơn giản này, song cái câu “như xúp” của anh vẫn được dùng để chỉ những món ăn làm người ta thất kinh trong suốt chuyến du hành.

Trong buổi tối đầu tiên đó, bài học thật sự là việc mọi người đã đối phó với tình huống rất tốt, quyết tâm không để bữa ăn dở làm hỏng bầu không khí hòa thuận giữa thủy thủ đoàn. Khi chúng tôi ngồi uống cà phê, tôi có thể nghe tiếng Lợi, người đã xung phong dọn dẹp, cười khúc khích một mình vì anh ấy phải dùng mũi dao rựa để cạo đi lớp cơm cháy khét ở đáy một cái nồi và bắp cải cháy ở chiếc nồi còn lại.

Và như thế, *Từ Phúc* đã rời khỏi Hong Kong như một người say bước loạng choạng ngang dọc ra khỏi nhà chủ tiệc sau một

bữa no say, và mỗi thành viên trong đoàn bắt đầu tỏ rõ tính cách của mình. Ví dụ như Geoffrey lúc nào cũng sạch sẽ, cạo râu mỗi ngày và giặt đồ để gột sạch những vết dầu đen dính từ đáy thùng của buồng điều khiển. Mỗi ngày qua, Mark lại gầy hơn trước và ra dáng một người đi biển với đôi chân đất và ở trần, tóc dài chạm vai, và quần Thái xắn lên đến đầu gối. Nước da trắng của Joe bị phát ban và thâm nhiều chỗ, chân anh sưng lên vì cháy nắng, và Joe rất ngạc nhiên khi thấy mình dễ bị mệt – một triệu chứng của bệnh say sóng và sẽ biến mất chỉ sau một tuần. Trong khi đó thì Lợi như khởi sắc. Đối với anh, sống trên mảng như một giấc mơ đã biến thành hiện thực. Lợi sướng đến run lên và bị kích động bởi mọi thứ - bởi Hong Kong, bởi chiếc mảng khổng lồ, bởi bộ đồ đi biển mà anh được phát, bởi những sản phẩm nước ngoài và mọi thứ đồ lặt vặt. Một điều không ngờ là Lợi cũng bị rộp da vì cháy nắng, và anh chưa bao giờ dùng đến kem chống nắng cả. Lợi bôi thuốc mỡ lên mi mắt, mồ hôi làm nó chảy xuống mắt nên anh cứ nheo mắt liên tục khi Joe đang kiên nhẫn chỉ cho anh những từ cần biết trên mảng: “*Rope, knife, big bowl, small bowl, lemon, orange, milk, leeboard* (Dây thừng, dao, tô to, tô nhỏ, chanh, cam, sữa, xiểm)”, một thể giới vi mô gồm các vật dụng quan trọng trên chiếc mảng nhỏ ở giữa đại dương mênh mông.

Như thường lệ đối với một chiếc thuyền mới khi bắt đầu một cuộc hành trình, có một danh sách dài những thứ cần điều chỉnh. Mark hài lòng tận dụng hết giờ này đến giờ khác để tháo ra mớ dây thừng đã cột buộc sẵn dùng để điều khiển ba cánh buồm, còn Lợi thì bận rộn với việc tháo ra buộc lại nhiều chỗ trên mảng. Chúng tôi đã mang theo 3000 mét lạt mây từ Việt Nam, nhưng với tốc độ sử dụng của Lợi tôi tự hỏi không biết lượng dự trữ này có thể tồn tại được bao lâu. Geoffrey và Joe bận rộn sắp xếp lại mớ hỗn độn các đồ đạc được chất lên mảng vào những phút cuối. Gần như tất cả kho lương thực của chúng tôi đã được mua ở chợ Tàu của Hong Kong, nên có nhiều túi gạo và mì khô, vài chai nước tương, vài khối đậu hũ, rong biển

khô, tôm khô, khô mực, và khô cá với những con nhỏ xíu như cá trích, cùng với vài hũ dưa muối và gia vị dân nhàn tiếng Hoa khiến chúng tôi không ai đọc được. Hầu hết lương thực được để vừa vận vào tám thùng nhựa, loại vật dụng được cư dân ở cảng Aberdeen rất ưa chuộng. Những chiếc bồn cũ kỹ này đã được dùng để vận chuyển lương thực từ Trung Quốc đến Hong Kong, và giờ biến thành những hộp kín nước vững chãi bảo vệ lương thực của chúng tôi khỏi những con sóng tràn qua mảng. Chúng tôi không cố tình bắt chước điều kiện sống của những thủy thủ châu Á xưa kia bằng cách mặc đồ cổ và chỉ ăn đồ truyền thống, song những đồ nhựa trên mảng tre nhìn thật xấu xí và không ăn nhập gì với xung quanh. Theo đề nghị của Mark, chúng tôi dành hẳn một thùng để chứa rác và nhờ vậy, ít nhất chúng tôi cũng có thể không vứt rác bừa bãi xuống biển.

Giờ đây biển có một màu xanh trong và tươi sáng, khác hẳn với làn nước đục màu vàng xám ở Hong Kong. Nhìn qua khe xiêm, chúng tôi có thể thấy mình đã cùng nhập bọn với khoảng hai tá đàn cá thuyền đi theo hộ tống, những sinh vật nhanh nhẹn chỉ nhỏ bằng ngón cái có những dải màu vàng và đen khéo léo để chúng không bị phát hiện dưới thủy cung. Chúng bơi cách mảng vài phân hoặc phóng qua các khe hở giữa những sào tre. Bên dưới chúng là những con cá màu tím hoa cà, gần như trong suốt, dài độ 20 phân thoát ẩn thoát hiện như những bóng ma. Tôi tự hỏi liệu một cái vợt cá của trẻ con có bắt được chúng hay không, và thủy thủ đoàn thì đã bắt đầu nghĩ về món cá cho bữa tối. Lợi gần vào lưới câu một con mực phát sáng bằng nhựa làm mồi trên một dây câu chắc chắn, nhưng anh không bắt được con nào, và con cá duy nhất có kích thước có thể ăn được là một con cá nhám nhỏ, dài khoảng 1 mét, đang lảng vảng dưới mảng để kiếm ăn.

Tóm lại, những ngày đầu chậm chạp trong chuyến hành trình đầy tham vọng của mảng *Từ Phúc* đòi hỏi tính kiên nhẫn và sự hài hước, và chúng tôi đã có cả hai đức tính đó, một bầu không khí vui vẻ đã hình thành trong khi mọi người đều quyết

tâm tạo mối quan hệ tốt với nhau. Chúng tôi đã chuẩn bị để học cách sinh sống tốt nhất cùng nhau trong môi trường chật hẹp này, và thậm chí còn biết pha trò khi chúng tôi phát hiện ra một đám hành khách nguy hiểm đáng báo động trên mảng, đó là một tre.

Lúc đầu tôi không thể tin là có mọt. Sau tất cả mọi chăm chút bảo dưỡng, nào là chặt tre vào mùa thu, rồi sơn nó bằng nước lá xoan, tôi cứ ngỡ là mảng sẽ không bao giờ bị nhiễm mọt. Nhưng mọi bằng chứng đã phơi bày trước mắt, mỗi sáng thức dậy trong cái túi ngủ của mình đặt trong cabin và nhìn lên trần. Tôi có thể thấy một lớp bột tre mỏng rơi xuống trong những tia nắng mặt trời. Và trên tấm túi ngủ của tôi phủ một lớp bột, mịn như bột lúa mạch; và mỗi khi có ai đi bộ dọc trên nóc cabin, lối đi tự nhiên xuyên suốt chiều dài mảng, cả cabin rung lên và làn bột tre mỏng trong không khí biến thành một lớp sương dày hơn, từ từ đáp xuống. Tôi hồi tưởng lại toàn bộ quá trình làm mảng trong dầu và không mất nhiều thời gian để nhận ra chỗ sơ suất. Đó là khi chúng tôi từ bỏ ý tưởng dùng thùng chài làm nóc cabin, tôi đã nhờ những người thợ làm hẳn hai lều tranh nhỏ. Trong lúc vội vàng, họ đập xe về làng và lấy ngay cây tre vừa nhìn thấy để làm khung lều. Những cây tre họ sử dụng đã bị nhiễm mọt, và giờ đây tốc độ phá hủy nhanh đến đáng báo động. Những đoạn cuối cây tre trôi ra khỏi cabin xuyên vào buồng lái trông vẫn còn cứng và chắc chắn vào ngày chúng tôi xuất phát, nhưng ba ngày sau đã trở nên mềm và xốp như bột biển đến nỗi bạn có thể chọc ngón tay vào chúng như vào tủy xương.

Dựa vào cuốn từ điển Việt-Anh, tôi thảo luận tình hình với Lợi, chuyên gia về mây tre của chúng tôi, anh có vẻ chẳng có gì lo lắng. Lợi ra hiệu cho tôi rằng lũ mọt tre sớm muộn sẽ bị tiêu tùng bởi gió biển. Sau đó anh cùng với Joe mất vài ngày để thay những sào tre bị mọt bằng những cây tre mới lấy từ trong kho vật liệu dự trữ, đơn giản chỉ là dùng vồ chen những khúc cây mới này vào bên cạnh khung vật liệu thủng lỗ chỗ. Nhưng

những con mọt sẽ nhảy từ lớp tre cũ sang lớp tre mới mất. Tôi hỏi Lợi. Nhưng anh ấy lắc đầu. Tôi hy vọng là Lợi đúng. Chúng tôi có thể chịu được cảnh sống trong những cabin ọp ẹp, nhưng nếu lũ mọt tre nhảy sang những cây bương khổng lồ của thân măng, thì cuộc hành trình của chúng tôi sẽ kết thúc trước khi nó thực sự bắt đầu. Và như vậy, những đêm yên tĩnh nhất của những ngày êm đềm đầu tiên, khi không có mưa rào trên biển hay tiếng kéo kệt của cột buồm, tôi nằm không và lắng nghe, biết rằng những điều người ta nói với tôi là đúng sự thật: bạn có thể nghe tiếng mọt tre cột kệt ăn gỗ.

VƯỢT QUA EO BIỂN ĐÀI LOAN

Tôi tưởng rằng chiếc bè tre chạy buồm hình dáng lạ kỳ, trông như đến từ một thiên niên kỷ xa xưa với phần nửa chìm dưới nước và phía trên là ba cánh buồm mảnh sẽ làm cho thuyền bè địa phương phải chú ý. Sự thật thì hoàn toàn ngược lại. Vào đêm thứ hai ngoài khơi Hong Kong, chúng tôi dò dẫm lọt ngay chính giữa một đoàn thuyền đang đánh bắt gần bờ. Quanh chúng tôi, những chiếc tàu nhỏ lượn vòng rồi dừng lại trong quá trình thả và thu lưới. Hàng loạt những ánh đèn pha sáng trưng chĩa xuống mặt nước để dụ cá lên, những chiếc máy phát điện chạy bằng dầu diesel kêu uỳnh uỳnh liên hồi. Trong hơn một tiếng đồng hồ, bè *Từ Phúc* chậm chạp trôi qua đoàn thuyền, đột ngột xuất hiện trong rừng đèn sáng rồi đi qua và biến mất vào bóng đêm. Rất nhiều lần chúng tôi chỉ cách một thuyền đánh cá khoảng 15 mét. Song không ai chú ý đến chúng tôi, chỉ trừ một lần, chúng tôi được nghênh đón bằng một tràng la ó tiếng Quảng Đông, chắc là bảo chúng tôi tránh sang bên. Buổi sáng hôm sau cũng không có ai thèm để ý gì đến chúng tôi hơn khi một hàng bốn thuyền đánh cá cỡ trung đi ngang qua, rõ ràng là hướng về phía cảng Aberdeen. Họ đi cách chúng tôi khoảng 90 mét và cũng chẳng buồn bẻ tay lái để lại gần mà xem. Khi mỗi thuyền đến gần, chúng tôi thấy khoảng năm – sáu người đàn bà đang rửa sạch và moi ruột cá

trong mẻ lưới bắt được, họ ngồi trên mạn thuyền nhìn chúng tôi chăm chăm. Mỗi người đội một chiếc nón lá đặc trưng cho dân đánh cá, nên trông họ như một dàn diễn viên phụ trong một vở kịch. Thuyền nào đi qua, chúng tôi cũng hồ hởi vẫy tay. Nhưng không ai vẫy lại với chúng tôi cả, những thuyền đánh cá cứ thẳng tiến.

Geoffrey nhún vai nói, “Ờ thì, chắc họ tưởng chúng ta bị điên, hoặc là nhầm với thuyền nhân Việt Nam. Đây là châu Á mà.”

Chẳng bao lâu sau, từ phía đường chân trời xuất hiện một chiếc tàu khác hẳn. Nó chạy hết tốc lực thẳng về phía chúng tôi, mũi tàu cày trên những bọt nước lớn trắng ngầu. Đó không phải là một tàu đánh cá. Nó chạy quá nhanh, và có đường dáng từ từ của một con tàu chiến cỡ nhỏ.

“Tàu cảnh sát biển Hong Kong,” Geoffrey mừng rỡ thốt lên. “Chắc là họ đến xem thử ra sao.” Nhưng khi chiếc tàu đến gần hơn, chúng tôi nhận ra nó không cắm cờ Hong Kong, mà là cờ Trung Quốc. Cuộc thanh tra này có vẻ đầy hăm dọa. Chiếc tàu tuần tra lớn giảm tốc độ khi nó đến gần, thân tàu sơn màu xám quân sự chúi xuống mặt nước. Nó đi dọc bên mạn chúng tôi, tiếng động cơ gầm gừ. Trên đài chỉ huy có khoảng một tá người mặc đồng phục, hai hay ba người có ống nhòm. Tất cả bọn họ nhìn xuống chúng tôi chăm chăm và chăm chú dò xét mảng *Từ Phúc*. Tôi cũng lấy ống nhòm của mình ra xem. Nhóm người đứng trong đài chỉ huy có vẻ mặt rất hình sự. Không ai cười. Tôi giơ một máy bộ đàm nhỏ lên và chỉ vào nó – một dấu hiệu quốc tế với ý nghĩa là tôi muốn liên lạc qua sóng VHF. Không có gì xảy ra. Buồm của *Từ Phúc* vẫn đang căng, gió thổi nhẹ, và chúng tôi đang di chuyển không tới một hải lý trên biển loang loáng dầu. Một vị sĩ quan trên đài chỉ huy ra hiệu bực tức. Chúng tôi đoán đó là một sĩ quan vì ông ta có mang quân hàm trên áo đồng phục. Ông ta cộc cằn đưa tay lên làm dấu chữ T. Rõ ràng đó là một mệnh lệnh bắt phải dừng lại.

“Hạ buồm xuống,” tôi yêu cầu thủy thủ đoàn. Họ làm theo ngay lập tức. Mọi người đều cảm thấy rất căng thẳng. Chúng tôi đã phạm luật gì chẳng? Liệu chúng tôi có đến nỗi bị bắt giữ vì đã đi lạc vào hải phận Trung Quốc? Về mặt của tất cả những sĩ quan Trung Quốc kia đều không thân thiện nên tôi đã lường trước những khoảnh khắc không lấy gì làm dễ chịu khi phải cố gắng giải thích chính xác những điều chúng tôi đang làm, và có lẽ chúng tôi sẽ bị giải đến một cảng gần nhất để thẩm vấn kỹ hơn. Chúng tôi có đem theo một chiếc xuồng cao su nhỏ có thể bơm căng, và tôi đã nhờ Mark và Joe bơm nó lên, sẵn sàng cho tôi đi sang tàu tuần tra cùng với mọi thứ giấy tờ. Ngay lúc đó, một người đàn ông béo lùn xuất hiện giữa những khuôn mặt kém thân thiện. Trông ông ta giống đầu bếp trên tàu hơn là một sĩ quan vì ông ta mặc một cái áo thun nhóp nhép màu trắng. May thay hình như ông ta còn là người hay pha trò trên tàu. Ông ta nhìn chúng tôi một lát, la lớn một điều gì đó không thể hiểu được, và sau đó cười nghiêng ngả đến nỗi suýt rớt khỏi tàu. Dù ông ta nói điều gì – có lẽ là một lời chế giễu – đã làm cho tình huống bớt căng thẳng. Những sĩ quan trên đài chỉ huy dịu đi thấy rõ. Người có quân hàm trên vai làm dấu một lần nữa, và lần này thô lỗ xoa tay đuổi chúng tôi đi. Có vẻ như trước đó họ có muốn gì đi nữa thì giờ đây họ chỉ ra lệnh cho chúng tôi rời khỏi hải phận Trung Quốc ngay lập tức.

Nếu phải lên tàu tuần tra Trung Quốc, tôi đã định nhờ họ gửi giùm một thông điệp đến Hong Kong. Chiếc radio vệ tinh của chúng tôi đang dở chứng. Trong hai ngày đầu, tôi đã dùng được nó và gọi điện tín về cho văn phòng DHL ở Hong Kong để thông báo vị trí của bè. Nhưng sau đó, tôi đã không thể kết nối với vệ tinh. Về nguyên tắc thì Joe có bằng điều khiển điện đàm, nhưng trên thực tế thì tôi là người chịu trách nhiệm liên lạc vì Joe phải làm nhiệm vụ phó nháy của mình nữa, còn tôi thì đã biết sử dụng radio của tàu trong tất cả những chuyến du hành trước đây. Mặc dù đã hết sức cố gắng, tôi cũng không thể gỡ rối được tình hình. Mark đã dời vị trí ăng-ten, buộc nó

lên chớp của cột buồm nhỏ làm nó trông như một quả trứng phục sinh lớn màu trắng, nhưng vẫn không thể nào bắt được tín hiệu. Sau đó tôi mới phát hiện thủ phạm chính là bình ắc quy. Radio vệ tinh chạy bằng bình ắc quy 12 vôn được sạc bởi chong chóng gió hoặc là pin mặt trời gắn trên nóc cabin. Bình ắc quy này được cất trong buồng điều khiển và phải phơi sương phơi gió nên nó là một ắc quy đặc biệt, không thấm nước, được niêm kín và đổ đầy keo thay vì dung dịch điện giải nên sẽ không bị sánh ra khi biển động. Thật ra, bình ắc quy bị lỗi, nhiều lúc không cung cấp đủ điện để chạy radio. Thêm vào đó, điện từ bình ắc quy tụt xuống đã không đủ để chạy chương trình phần mềm điều khiển radio.

Tàu hải quân Trung Quốc rõ ràng là không rảnh để gửi điện tín đi giùm chúng tôi, và một tàu chở container xuất hiện hai tiếng sau cũng vậy. Tàu đi qua chúng tôi, cách khoảng hai dặm và rõ ràng là nó từ cảng thương mại lớn của Đài Loan ở Cao Hùng đang hướng về Hong Kong. Một lần nữa tôi bật chiếc máy bộ đàm lên và gọi chiếc tàu lạ kia qua kênh quốc tế. Không có hồi âm. Tôi thử lại. Lần này có một giọng phát âm rất nặng trề lời, “Anh là ai?” Lúc đó thì tàu đã đến đủ gần và chúng tôi có thể đọc được tên của nó – Arce. “Xin chào Arce, đây là mẩu *Từ Phức* từ Hong Kong đến Đài Loan. Anh làm ơn gửi một thông điệp an toàn khẩn cho tôi được không? Radio của chúng tôi bị hư.” Một khoảng lặng dài. “Tôi không thấy anh.” Rồi yên lặng. Tàu chở container tiếp tục con đường đang đi. Không ai thêm giúp đỡ chúng tôi.

“Nên đợi một tàu châu Âu thì hơn,” Geoffrey nói, “hãng Maersk Line của Đan Mạch chẳng hạn. Trong công việc hằng ngày tôi thường dùng các dịch vụ của họ, và họ thường xuyên đi lại giữa Hong Kong và Đài Loan.”

Quả thật như vậy, khoảng một tiếng sau, một tàu container lớn xuất hiện, cũng đi cùng tuyến đường giữa Đài Loan và Hong Kong cứ như là có một lối mòn trên mặt biển vậy. Có dòng chữ MAERSK rất lớn trên vỏ tàu. Lần này, cuộc gọi bằng bộ đàm

của tôi được đáp lại ngay bằng một giọng Đan Mạch. Vâng, họ đang đi đến Hong Kong, và vâng, họ sẽ nhờ người trên bờ của mình gọi điện cho DHL và báo rằng radio chúng tôi tạm thời không hoạt động, mọi việc trên *Từ Phúc* đều tốt, và chúng tôi vẫn đang thẳng tiến về Đài Loan như dự định. Hai lần nữa trong hai mươi bốn giờ tiếp theo chúng tôi đã gửi được cùng một thông điệp như vậy, một lần nhờ tàu Đức của hãng Hansa Line, và một lần nhờ một con tàu từ trong bóng tối mà chúng tôi chỉ nhìn thấy những ngọn đèn hàng hải, có giọng kết thúc đường truyền một cách rất chuẩn mực – “Đây là tàu Nhật Bản.”

Tôi chắc chắn rằng ít nhất một trong các thông điệp sẽ được chuyển đến (thực ra cả ba đều đến) và, thật lạ lùng là việc radio không hoạt động lại mang đến cho tôi một cảm giác được giải phóng. Nó giúp tôi tập trung hơn vào những việc trên mảng trong buổi đầu của chuyến du hành. Báo cáo radio hằng ngày là để bảo đảm an toàn, nhưng nó làm chúng tôi phân tâm khỏi tình hình thực tế đang phải đối mặt. Chúng tôi cần chú tâm đến việc học cách điều khiển mảng thuần thục và quen với việc biển không chỉ bao quanh chúng tôi như thể chúng tôi đang ở trên du thuyền hay canô mà thực sự biển đi xuyên qua cả mảng, nên chúng tôi đúng nghĩa là đang nằm trong ranh giới giữa trời và những con sóng hơn bất cứ chiếc tàu, thuyền nào chúng tôi đã từng đi. Tất nhiên, tôi nghĩ rằng nên xử lý cho xong vấn đề radio và làm đường dây cứu sinh hoạt động trở lại, nhưng vào lúc đó, sự vắng mặt của đường dây radio đã làm chúng tôi nhận biết rõ ràng hơn là mình đang ở một mình trên biển, và chỉ có thể trông cậy vào bản thân để làm chủ tình hình.

Kiệt sức cũng là một vấn đề bất cập nữa. Những ngày vừa qua, mọi việc quay như chong chóng. Chúng tôi vội vàng chất những vật dụng cuối cùng lên mảng trước khi xuất phát. Ngoài ra còn phải dành thời gian để cảm ơn và chào tạm biệt những người bạn, những người đã cầu nguyện cho chúng tôi và những người đã giúp đỡ chúng tôi. Trong tâm tư của chúng tôi luôn canh cánh nỗi lo về chiếc mảng – nó có đủ an toàn không? chúng tôi đã có

đủ dụng cụ cần thiết chưa? Liệu thời tiết ngoài biển có gây trở ngại cho chúng tôi? Vân vân. Tất cả cộng dồn lại, và kết quả là khi chúng tôi rời khỏi Hong Kong, toàn bộ thủy thủ đoàn đều mệt mỏi về thể chất lẫn tinh thần. Thật ra thì việc rời cảng đã thối vào chúng tôi một nguồn năng lượng mới. Niềm háo hức và khoái cảm phiêu lưu đã kích thích chúng tôi, nên mỗi thành viên trong đoàn đều háo hức, bận rộn chăm sóc đến những việc như chắp nối, điều chỉnh, và làm quen dần với những chức năng phức tạp của chiếc bè mảng mới toanh này. Song sự kích thích đó chỉ kéo dài trong vòng bốn mươi tám tiếng, và sau đó, việc mất ngủ liên miên, môi trường chưa quen thuộc và chế độ ăn uống thất thường, cùng với lao động nặng thường xuyên bắt đầu ảnh hưởng tới chúng tôi. Là thuyền trưởng, tôi lo sợ rằng nếu thủy thủ đoàn không có được ít nhất hai đêm nghỉ ngơi yên tĩnh thì chúng tôi sẽ bắt đầu phạm lỗi do kiệt sức.

Nhưng chúng tôi được nghỉ rất ít. Vào đêm 24 tháng Năm, Lợi và tôi đang trông chừng trong buồng lái thì cái xà trên cùng của cánh buồm chính bị gãy. Đó là một đêm tối trời, chỉ le lói vài ngôi sao và cơn gió nhẹ cứ liên tục đổi hướng. Lúc đó *Từ Phúc* đang di chuyển từ từ trên một con sóng tối dịu dàng khi cánh buồm chính âm thầm đu đưa từ bên này sang bên kia như một cánh quạt khổng lồ, và chúng tôi nghe một tiếng rắc rõ gọn ngay trên đỉnh đầu. Nhìn lên trời, chúng tôi thấy cạnh trên của buồm chính không còn thẳng nữa, và treo lủng lẳng như một cánh chim gãy. Cánh buồm đã bị tê liệt.

“Tai nạn kiểu này luôn xảy ra vào lúc hai giờ sáng đây” tôi thở dài, “nhưng gió quá nhẹ không thể gây thêm bất kỳ hư hại nào. Chúng ta thì quá mệt nên cũng chẳng làm được gì. Tốt hơn là tìm cách giải quyết vấn đề khi trời sáng.”

Sau bữa sáng, chúng tôi hạ cánh buồm bị hư xuống boong, kéo dây thừng qua những ròng rọc mới toanh, chúng kêu cọt két như lên giọng phản đối. Sào tre cứng, đường kính 10 phân mà ông Chính đã cung cấp cho chúng tôi để nâng phần trên của

buồm đã bị gãy đôi. Chúng tôi tháo buồm ra, Lợi và Mark đã mất bốn giờ đồng hồ ngồi xếp bằng trên mái tranh của cabin để đeo gọt một cái xà mới từ một khúc cứng của đám tre dự phòng và buộc nó vào buồm. Lợi có dịp trở tài. Anh tước những đoạn mây làm lạt để buộc buồm vào thanh xà, cuốn lạt mây vào chỗ, rồi dùng hàm răng chắc khỏe như một cái kim siết chặt đầu lạt và căng cổ ra kéo thật mạnh. Cuối cùng thanh xà thay thế đã vào vị trí sẵn sàng, tất cả thủy thủ đoàn tập trung xung quanh thang dây leo lên cột chính để kéo tào vạt mới của chúng tôi lên đỉnh cột buồm. Chúng tôi cảm thấy khá tự hào, rất hài lòng vì đã sử dụng những nguồn vật liệu sẵn có để vượt qua tình huống khó khăn. Nào, đô ta! – và chúng tôi cùng kéo buồm một cách nhịp nhàng, sau vài đợt kéo suôn sẻ như giương một cái màn che cửa sổ. Kéo nào! Kéo! – và chớp buồm được nâng lên và nâng lên cho đến khi nó đạt đúng độ cao, treo ở đó được một lúc, rồi sau đó một tiếng bốp rõ to bật lên, và thanh xà mà chúng tôi đã cất công làm cả buổi sáng bây giờ gãy làm đôi! Không ai nói một lời - tất cả chúng tôi đều cố tỏ ra kiên cường. Song Lợi và tôi là những người duy nhất biết rằng thanh xà đó được cắt ra từ một cây luồng dự phòng, loại tre khổng lồ dùng để làm thân mảng. Nếu sức của một thanh luồng chỉ được đến thế thì cái thân mảng nhấp nhô trên sóng kia có thể cứng cáp đến chừng nào?

Lợi và Mark kiên nhẫn làm một thanh xà nữa. Lần này, vì không còn cây luồng nào đủ dài, họ buộc lại ba khúc tre mảnh và ngắn hơn thành một bó và có vẻ hiệu quả. Trong lúc làm việc, Lợi cứ quay lại ngó dây câu chúng tôi đã thả xuống từ lúc rời khỏi Hong Kong. Nó vẫn treo lủng lẳng. Phải có cá dưới nước chứ, nếu không thì thuyền đánh cá đã không có mặt ở những vùng xung quanh. Vậy mà chúng tôi vẫn chưa thấy gì ngoài đám cá nhỏ chạy theo và con cá nhám hộ tống, giờ đã được thay thế bởi một con khác lớn hơn, dài khoảng 1 mét 2. Sau đó, tầm năm giờ chiều, vùng nước ở phần cong lên phía mũi mảng bỗng nhiên vỡ òa. Một đàn cá ngừ nhỏ, mỗi con dài khoảng 30

đến 50 phân, nhảy lên khỏi mặt nước. Bình thường, người ta sẽ đoán là những con cá này đang hoảng hốt chạy trốn kẻ săn mồi đang tấn công từ phía bên dưới, hoặc là chúng đang nhảy lên để bắt mồi. Nhưng không phải vậy, lũ cá ngừ trông rất thần nhiên. Chúng nhảy lên rồi đáp xuống, tung mình lên khỏi mặt biển vài phân rồi rớt xuống tại chỗ, rồi lại khoái chí nhảy lên. Trông chúng như đang khiêu vũ vậy. Một đàn cá ngừ khác cùng cỡ nhập hội với đàn đầu tiên, chúng cũng nhảy múa và hành xử cùng một kiểu cách lạ lùng đó, nhưng lần này ở cách đuôi mảng vài mét. Ít lâu sau, một đàn cá ngừ thứ ba xuất hiện và cũng bắt đầu nhảy tứ tung theo đúng kiểu kỳ quặc đó, cứ như chúng đang phát cuồng vậy. Hoạt cảnh kỳ lạ tiếp diễn khoảng mười phút và sau đó, tất cả lũ cá đột nhiên lặn mất tăm.

“Có vẻ như là một vũ điệu báo mưa,” tôi nói với Mark và hất đầu về đường chân trời phía nam, “có lẽ lũ cá đã cảm nhận được thay đổi áp suất không khí trước khi xảy ra thời tiết xấu, và điều đó đã làm chúng có những hành vi lạ thường.” Ở đằng kia, về phía nam, những đám mây đen nặng nề đang tụ lại.

Một tiếng sau, mưa nhiệt đới ập tới đổ xuống chúng tôi. Nước trút từ trên trời xuống như thể một hòng nước cứu hỏa đã được mở. Không thể nhìn thấy gì trong vòng hai chục mét ở bất kể hướng nào qua làn mưa dày đặc. Những hạt mưa lớn rơi xuống lộp độp. Chúng dội xuống tấm màn hình tre trên nóc cabin và bắn tóe ngang ra ngoài. Nước mưa nhỏ giọt vào trong cabin làm ướt sũng mọi thứ quần áo không được cất giữ trong túi. Chiếc radio im lìm nằm trong vỏ hộp đã đóng kín. Màu đỏ sậm tuyệt đẹp của cánh buồm giờ ngả sang màu nâu sẫm dầm nước, và chất xử lý chống mục của ông Chính đã chảy ra thành những rãnh nhỏ đỏ rực màu máu. Trong buồng lái, mọi thứ đều ướt dầm - thủy thủ đoàn, hai cái bếp dầu, dây thừng, nồi niêu xoong chảo. Hai cái xô treo phía đuôi mảng chỉ trong một lát đã hứng được vài phân nước. Mưa làm hạ nhiệt độ của mặt biển nên mỗi lần sóng đi qua thân mảng đều thấy lạnh hơn trước. Khi cơn giông mạnh nhất, chúng tôi có cảm giác bị bao phủ hoàn

toàn bởi nước, nước biển xung quanh và bên dưới chúng tôi, không khí bão hòa hơi nước phía trên chúng tôi, và không khí bão hòa hơi ẩm đi vào phổi chúng tôi.

Đến cùng cơn giông là một cơn gió từ hướng nam, lúc đầu vừa phải nhưng ngày càng mạnh hơn đến khi nó thành một cơn lốc. Trong một giờ đầu tiên, chúng tôi vui mừng vì gió thổi căng buồm và đưa mảng lướt đi với tốc độ đều đặn, cũng là điều chúng tôi mong chờ sau một thời gian dài biển lặng. Nhưng không lâu sau, gió trở nên quá mạnh và không còn an toàn; cột buồm bằng cây dễ bắt đầu bị uốn cong và rên lên những tiếng đáng báo động, nên chúng tôi phải hạ buồm. Theo lý thuyết, đây là một trong những lợi thế của buồm mảnh. Bằng cách nói chỉ một dây thoi, buồm mảnh bắt đầu trượt xuống theo cột buồm và tự động gấp lại một cách gọn gàng, nhỏ hơn hình dáng ban đầu. Nhưng vải buồm đã sưng nước trong mưa, và áp lực của gió đẩy buồm sát vào cột buồm làm nó bị kẹt và mắc lại trên đó. Lợi, Mark và Joe phải trèo lên buồm, dùng những ván tre như một cái thang nhảy lên nhảy xuống để nhờ trọng lượng và sự chuyển động mà bắt buộc cánh buồm phải rơi xuống.

Chúng tôi hạ từng thếp buồm xuống trong khi gió ngày càng mạnh. Cuối cùng, chúng tôi cũng hạ được hết cả ba cánh buồm và mảng *Từ Phúc* bắt đầu vượt qua cơn lốc đầu tiên trong cuộc đời của nó.

Đó là một trải nghiệm khó quên. Tất cả những kịch tính của một cơn giông lớn đều hiện diện: gió hú và gào thét ầm ỹ xuyên qua đám dây nhợ trên mảng, tấm bạt rời bay phàn phật điên cuồng, các dây thừng đập lạch cạch vào cột buồm, biển dấy lên những con sóng cao tới 6 mét cuộn cuộn ầm ầm hướng về phía mảng. Lúc này trời đã tối, và thế giới quanh chúng tôi chỉ là một vòng tròn mờ nhạt trong dòng nước màu chàm, sỏi bọt và hỗn loạn. Đây là một cảnh tượng mang tính cổ điển mà trong đó, một chiếc thuyền nhỏ bé vật lộn để sống sót qua những đợt tấn công kinh hoàng của biển cả. Nhưng ở đây có một điều hoàn

toàn khác biệt, đó là phản ứng diềm đạm của mảng *Từ Phúc*. Trên tất cả những chiếc thuyền nhỏ bé khác mà tôi đã từng đi, chúng tôi hẳn sẽ phải cố bám vào những chỗ vịn tay hay dốc hết sức mình để chống lại sự tròng trành và nhấp nhô của con thuyền. Tất cả những vật dụng nhỏ sẽ trôi tuột khỏi hàng ghế trong buồng lái và rớt xuống sàn. Nước nóng phải được cầm thật cẩn thận để nó không bị đổ ra mỗi khi thuyền lắc lư, và sẽ thường xuyên có tiếng cảnh báo rung chấn khi những cơn sóng đập ngang mạn thuyền. Nhưng *Từ Phúc* thì không như vậy. Mảng chỉ đơn giản êm đềm nhô lên và nhún xuống một chút mỗi đợt sóng qua. Mảng vẫn giữ cân bằng. Không bao giờ có một cú tròng trành đột ngột. Bạn có thể đặt một cốc cà phê lên sàn buồng lái, và ngay cả khi cơn giông đang ở đỉnh cao thì mực chất lỏng cũng không bao giờ tràn ra khỏi miệng cốc. Bản thân chiếc cốc thì không trượt đi đâu cả. *Từ Phúc* là một mặt bằng ổn định đến đáng kinh ngạc. Nó là minh họa kiểu hàng hải cho câu chuyện ngụ ngôn phương Đông về loài tre đã sống sót qua cơn bão vì nó uốn mình theo chiều gió trong khi những cây lớn cứng nhắc kiên quyết chống đỡ và đã bị hủy hoại. Mảng của chúng tôi cũng vậy. *Từ Phúc* không chống cự lại những cơn sóng mà đơn thuần hấp thụ năng lượng của chúng vào cấu trúc mở của thân mảng bằng tre. Cứ mỗi lần sóng đánh vào thân mảng, bọt của nó cuộn tròn trong buồng lái và thúng cabin, tiếp tục đi và thoát ra phía bên kia. *Từ Phúc* chỉ lắc lư nhẹ nhẹ trước đợt công kích dữ dội. Cứ như thể sức mạnh dữ dội của biển cả đã được biến hóa trở thành làn nước dịu hiền như ca dao tục ngữ thường ngợi ca. *Từ Phúc* tuyệt đối an toàn.

Đối với một người thủy thủ dày dặn kinh nghiệm thì cần một chút thời gian để làm quen với phản ứng lạ thường của chiếc mảng. Trong ba hoặc bốn giờ đầu tiên, mọi người vẫn có thói quen nhìn ra một cơn sóng lớn đang từ trong bóng đêm và căng thẳng chờ đợi cú va chạm. Nhưng khi không có một cú đập mạnh bất chợt, và việc này đã diễn ra khoảng năm chục hay cả trăm lần thì bạn bắt đầu thả lỏng và thừa nhận rằng mảng là

một mặt bằng rất dễ sử dụng và không có lý do gì phải đặc biệt cẩn thận cả. Thủy thủ đoàn trong buồng lái, kể cả Joe là người vốn chưa gặp cơn giông nào trong đời, bắt đầu thư giãn. Môi trường xung quanh quá ồn ào và náo động khó ngủ, nên mọi người đều thức, ngồi trong buồng lái, co ro trong bộ quần áo chống thấm lấp lánh trong mưa như trút. Không có gì để làm cả trừ việc ngồi đợi cho cơn giông tạnh đi trong lúc chúng tôi để *Từ Phúc* trôi theo chiều gió. Thực tế, bầu không khí trở nên thật thư giãn đến nỗi người ta có thể quên mất là mảng đang phải vượt qua một cơn giông vốn sẽ làm người ta rất không thoải mái nếu ở trên một chiếc thuyền bình thường. Điều duy nhất nhắc chúng tôi nhớ đến kích thích của những con sóng là khi một ngọn sóng đánh thẳng vào một bên mạn của thúng buồng lái và vỡ òa lên thủy thủ đoàn. Việc này xảy ra khi Mark đang cầm nửa cốc cà phê, anh nhìn xuống và thấy chiếc cốc ngập tới miệng đầy nước biển. Chúng tôi thật sự sốc khi nhận ra bên kia vách thúng mỏng manh là những con sóng khổng lồ.

Tuy nhiên, chúng tôi cũng có một lần thất kinh. Đó là vào khoảng hai giờ sau khi trời tối, khi mặt trăng hoàn toàn bị che khuất sau đám mây mưa. Chúng tôi vừa ăn xong bữa tối với một chén xúp và vài cái bánh quy. Nấu một món gì cầu kỳ hơn chỉ phí thời gian. Mưa như trút nước, rót vào đồ ăn làm nó nguội và loãng ngay tức thì. Cả năm người chúng tôi đang ngồi trên thanh ghế trong buồng lái cố gắng tránh gió. Không ai nói chuyện cả vì âm thanh của gió và sóng khiến người ta không thể trò chuyện bình thường. Đột nhiên, Lợi ngẩng đầu lên và chăm chú lắng nghe. Tôi để ý thấy nét mặt anh có vẻ căng thẳng, và tôi nhào người ra nhìn về phía trước, cũng cố gắng lắng nghe. Tôi đã nghe thấy điều làm Lợi chú ý - tiếng động cơ đập rất mạnh của một tàu lớn. Tầm nhìn xa rất kém, chỉ khoảng hai ba chục mét, và tôi không thể nhìn thấy bất cứ thứ gì. Song con tàu hẳn phải ở rất gần đến mức nguy hiểm khiến chúng tôi có thể nghe được tiếng động cơ của nó trong cơn giông đang gào thét này. Trong khoảng nửa phút chúng tôi cố gắng xác định vị

trí phát ra tiếng động cơ. Tất cả chúng tôi đều nhận thấy mình không thể làm gì, kể cả có muốn tránh. *Từ Phúc* đang bị cơn giông cuốn đi sang ngang, và chúng tôi thì bất lực. Lợi hết lên và chỉ tay. Trong khoảnh khắc đứng tim đó, chúng tôi thấy một cái bóng to màu đen đi ngang qua chúng tôi, ngay phía trước mặt, gần đến nỗi chúng tôi phải ngẩng đầu lên mới nhìn thấy một đốm đỏ của đèn hàng hải ở rất cao phía trên chúng tôi. Đó là một tàu buôn lớn đang đi trong bóng đêm với tốc độ 15 đến 20 hải lý và cách mảng chúng tôi khoảng hai ba chục mét. Tàu này hẳn đang dò đường bằng ra-đa để tránh các chướng ngại vật, nhưng *Từ Phúc* nằm quá thấp trên mặt nước đến nỗi sóng ra-đa của nó hẳn đã bị che khuất bởi những chùm sóng biển dù cho chúng tôi đã cột thiết bị dò sóng ra-đa trên cột buồm phòng tình trạng này. Không có cách nào giúp con tàu kia có thể thấy hay biết rằng chúng tôi đang ở đó, ngay dưới mũi tàu. Cái bóng đen khổng lồ lướt qua, gần đến nỗi chúng tôi có thể cảm thấy nhịp đập của chân vịt rung rung qua thân mảng, và con tàu biến mất vào bóng tối chỉ sau vài giây. Thật là một phen hú vía.

Cả đêm đó thời tiết xấu tiếp tục hoành hành, và sáng hôm sau, trời đầy mây và u ám như thể bình minh chưa bao giờ lộ dạng. Dần dần gió nhẹ đi cho đến khi chúng tôi lại có thể giương buồm lên và bắt đầu thẳng tiến về phía trước. Nhưng sóng vẫn còn cao, và *Từ Phúc* đi xuyên qua chúng, liên tục oằn mình, và kêu cọt két. Âm thanh của mảng khi đi biển thật độc đáo - tiếng kéo kẹt và rên rỉ của tre cạ vào nhau như muốn bứt ra khỏi những lạt mây, tiếng nước xoáy ùng ục qua khe giữa những cây tre, và một âm thanh đặc biệt nữa ở đuôi mảng nơi đầu ống tre hoạt động như một cây đàn ống với nước chảy róc rách và dội vào thùng thùng. Trên những âm thanh nền này là hàng tá tiếng rít cọt két cọt kẹt của thân mảng nơi mọi thứ đều chuyển động, cọ vào nhau hay trượt lên nhau hay vụn vẹo với tất cả sự uốn cong mềm dẻo của mảng.

Không có gì đứng yên cả. *Từ Phúc* nhún mình và cong theo những con sóng, hay vặn theo chiều xoắn nên ba cột buồm của nó xoay theo những hướng khác nhau cùng một lúc, trông giống như chúng thuộc về ba chiếc thuyền riêng lẻ vậy. Mảng phải uốn cong mới tồn tại được, nhưng đó cũng là một vấn đề nghiêm trọng: sự dịch chuyển liên tục tạo nên một lực mài mòn lớn. Dây thừng, thúng chài, cánh buồm, dây cột buồm, cabin, những cây tre dự phòng, hộp trữ lương thực, mọi thứ đều cọ vào đồ bên cạnh làm chúng mòn đi. Vì vậy, dây thừng bị đứt, nóc cabin có lỗ, và góc thúng chài bị sòn. Khi bạn bước ra khỏi thúng chài buồm lái và đứng lên thân mảng, bạn phải thật cẩn thận khi đặt chân xuống. Chỗ hở giữa các cây tre chính cứ mở ra và đóng lại cùng với chuyển động của mảng, nếu trượt chân và kẹt vào giữa hai cây tre, chân có thể bị nghiền nát. Khi một dây thừng vô tình trượt vào giữa hai cây tre, nó lập tức bị nhai nát bấy, cứ như là bị một con chó dữ dần tóm được. Chiếc mảng uốn cong không ngừng nghỉ này luôn luôn chi phối cuộc sống hằng ngày của chúng tôi.

Không cần chú ý nhiều lắm đến việc điều khiển mảng. Chỉ cần hai người cùng làm việc nhịp nhàng để nâng và hạ buồm mảnh cho phù hợp với sức gió. Một người, nếu đủ khéo léo cũng có thể chỉnh xiêm theo mong muốn. Sau đó, bạn chỉ cần chỉnh cặp bánh lái đúng góc, rồi dùng chốt gỗ cố định vị trí đó lại, và mảng sẽ tiến thẳng theo lịch trình y như nó được điều khiển bằng máy tính. Nhưng xử lý những chỗ mòn và hư hỏng lại là công việc bận rộn suốt ngày. Sáng, trưa, và tối, một người phải đi một vòng kiểm tra quanh mảng để xem có chỗ nào xơ ra trên dây thừng, nơi nào cần cột chặt lại những mối buộc, và có cây tre nào bị thủng lỗ do mài vào nhau trong lúc chuyển động. Việc chà xát mài mòn xảy ra với tốc độ chóng mặt. Khi chúng tôi giương buồm lên sau cơn giông đầu tiên, chúng tôi thấy rằng tấm buồm đã cọ nhẹ lên nóc cabin khi nó được buộc ở đó cho an toàn. Trên một chiếc thuyền bình thường thì sẽ không có gì xảy ra. Nhưng trên *Từ Phúc* liên tục bị uốn cong, vặn

và xoắn, tấm buồm đã bị gặm dần dần trong chưa đầy 24 tiếng. Buồm chính giờ có nhiều lỗ như thể bị sâu bướm khổng lồ ăn.

Một cơn giông ngay buổi đầu của cuộc hành trình cũng có cái lợi. Nó đã giúp chúng tôi thấy tự tin hơn về mảng của mình, và trong ba ngày tiếp theo, thủy thủ đoàn bắt đầu làm việc ăn ý hơn như một đội hình cùng lao động thật sự khi họ đã an tâm về sức chịu đựng sóng gió của mảng. Mark và Lợi là hai thành viên chủ chốt. Cả hai người đều có những kỹ năng thực hành tốt về dây nhợ và làm mộc để chăm sóc mảng và chỉ dẫn cho những người còn lại. Ưu tiên tức thời của chúng tôi là làm một cánh cửa bạt cho cabin để chặn nước bắn vào, và nhiều tấm bạt để che chắn quanh các mặt bên của buồng lái cho có chỗ trú tốt hơn khi đang canh gác. Toàn bộ thủy thủ đoàn ngồi trên nóc cabin chính, tay cầm những cây kim to và chỉ. Mark khâu tấm bạt dày thật khéo chứng tỏ anh đã thực hành rất nhiều.

“Anh đã học ở đâu vậy?” Joe hỏi.

“À, ở Hong Kong tôi đã tự may cho mình một cái lều vải theo kiểu của người da đỏ,” Mark đáp lại, “và sống trong đó tại một công viên cho đến khi nhà chức trách bắt phải dỡ đi.”

Những đường khâu của Joe không đều, và Geoffrey, một tay mới vào nghề nữa trên mảng, cứ chọc ghẹo Joe.

“Đừng nói quá sớm,” Joe lém lỉnh cảnh báo. “Hãy nhớ rằng nếu cậu bị thương thì tớ là người sẽ khâu cho cậu đấy.”

Sự đùa giỡn là một dấu hiệu tốt chứng tỏ thủy thủ đoàn đã sẵn sàng hợp tác và xây dựng tình bạn vững chắc dựa trên sự chịu đựng lẫn nhau. Ví dụ như Joe có thói phàm ăn. Joe thú nhận rằng khi còn là một cậu học trò, gia đình của một người bạn trong trường đã cấm con trai dẫn cậu vào bếp vì Joe luôn để lại một tủ thức ăn trống rỗng khi ra về. Giờ đây mỗi sáng khi thức dậy, Joe chui ra khỏi cái túi ngủ và hỏi đúng một câu: “Tớ bữa sáng chưa?” phòng khi anh bị lỡ bữa. Là người quản lý kho lương thực, Geoffrey nói đùa rằng vào những đêm đi gác, Joe đã lãng vãng kiếm ăn, cố gắng ăn trộm thùng lương

thực. Bản thân Geoffrey thì không ai còn có thể nhận ra là một thương nhân thành đạt ở Hong Kong nữa. Anh đã sứt cân, da bắt đầu rám nắng, và mỗi khi mặt trời lên là Geoffrey cời trần, suốt ngày đọc một cuốn tiểu thuyết dày cộp. Vạm vỡ và cao trên 1m8, Geoffrey khiến Lợi trông thật nhỏ bé. Người ngư dân kiêm thợ mộc Việt Nam này hằn nặng chưa đến 50 kí, với đôi chân vòng kiềng và đôi cánh tay khăng khịu như cây gậy treo lủng lẳng ở hai bên. Song Lợi lại là người ăn nhiều nhất, vui vẻ dùng bữa sáng bằng bất kỳ món nào còn thừa lại đêm hôm trước, ngay cả khi đó là món mì Ý lạnh ngắt. Lợi luôn hồ hởi và nhiệt tình với công việc, trừ lúc trời mưa. Lợi ghét làm việc trong trời mưa, có lẽ vì anh thấy lạnh, và thích để công việc lại sau tạnh mưa mới làm, nhưng điều đó gần như không thể vì *Từ Phúc* đòi hỏi được sửa chữa không ngừng. Điều duy nhất làm tôi lo lắng là Lợi không biết nói tiếng Anh. Tôi lo anh ấy sẽ bắt đầu cảm thấy cô đơn và tự cô lập nếu trong vài tuần tới mà Lợi vẫn không thể nói chuyện với những người còn lại trong đoàn. Song trong thời điểm hiện tại thì có vẻ như chưa có rắc rối gì đáng kể. Lợi rất vui tính và luôn cười, và chúng tôi đã hoan hô hết mực khi anh ấy nói được từ tiếng Anh đầu tiên sau cả tuần trên biển, “good-night (ngủ ngon)” rồi đi vào cabin phía trước.

Mark dùng chung cabin trước với Lợi, và tôi đã hy vọng hai người sẽ sống hòa thuận với nhau. Mark là người quan trọng cho việc vận hành mảng nên tôi muốn đảm bảo là tinh thần luôn ở mức cao, song tôi sợ điều đó sẽ khó. Cách sống của Mark luôn độc lập và không chấp nhận uy quyền hay luật lệ, nên lối sống và làm việc có kỷ luật trong môi trường chật chội của mảng đã tạo nên căng thẳng cho Mark. Sự việc sớm trở nên trầm trọng. Tôi đã yêu cầu thủy thủ đoàn tập trung lại lúc tám giờ sáng mỗi ngày để có thể thảo luận trước chương trình của ngày hôm đó. Điều này có nghĩa là kể cả người gác đêm qua vừa phải thức trắng bốn tiếng cũng phải tham gia thay vì quay

về cabin để nghỉ ngơi. Ngày đầu tiên Mark đến đúng giờ, nhưng ngày hôm sau anh ấy đến trễ mười phút, và những ngày tiếp theo thì lang thang trong buồng lái khoảng hai mươi phút trong khi mọi người ngồi chờ đợi. Không phải là Mark cố tình đến trễ, chỉ là Mark đã quen với việc sống theo ý mình, thức dậy lúc nào mình thích, đến và đi lúc mình muốn, không có một công việc ổn định, và sự tự do này rất quan trọng đối với anh. Mark cũng là người rất nhạy cảm với mọi sự khinh thường tưởng tượng ra, và cuối cùng tôi đã mất lòng tin vào anh. Nhưng tốt hơn vẫn là phải đối diện với vấn đề một cách thẳng thắn.

“Mark,” tôi nghiêm giọng nói với anh trước mặt toàn bộ thủy thủ đoàn sau khi mọi người đã ngồi đợi Mark xuất hiện, “Việc mọi người đến đúng giờ và có mặt ở đây lúc tám giờ là rất quan trọng. Đó không phải chỉ là vấn đề tuân thủ giờ giấc. Mà đây là thời gian chúng ta ngồi lại cùng nhau như một đội hình, tìm hiểu xem mọi người sống ra sao, và thảo luận cách tốt nhất để vận hành mảng.”

Mark nhận lời khiển trách một cách tích cực. “Tôi rất xin lỗi,” Mark nói. “Tôi không cố ý gây rắc rối. Tôi không biết mấy giờ rồi. Tôi không có đồng hồ đeo tay, còn cái đồng hồ của tôi thì nằm lẫn đâu đó trong đồng hành lý. Lần sau xin gọi tôi trước bữa sáng năm phút, và nếu tôi không đến thì hãy gọi lớn hơn. Tôi sẽ có mặt ngay.”

Đã biết tính dễ tự ái của Mark, nghe vậy mọi người đều thở phào nhẹ nhõm. Và Mark đã giữ lời: vì *Từ Phúc* anh ấy đã chấp nhận sự nghiêm khắc về giờ giấc.

Ba ngày tiếp theo sau cơn giông, trời đẹp và đầy nắng, thời tiết lý tưởng để khâu vá bạt và làm việc lật vạt, nhưng không phải thuận lợi để mảng di chuyển. Chúng tôi đã tạo cho mình nhiều không gian hơn bằng cách sắp xếp lại đồng đồ đạc trong buồng lái. Hai cái bếp để trong hộp gỗ giờ nằm ở đầu buồng lái, thuận tiện cho việc làm các đồ uống nóng, nhưng hơi bất tiện khi Joe, Geoffrey và tôi phải trèo qua cái bếp để vào cabin

của mình. Những thứ khác - khẩu phần cam tươi cho một ngày, một hũ cà phê, một hũ đường, một can sữa bột, các chén để ăn và dưa - chúng tôi để ở dưới băng ghế. Các gia vị, tỏi, gừng, và những thứ còn lại được giữ khô trong ống tre lấy từ Sầm Sơn, và mỗi sáng Geoffrey dùng ống nhỏ đóng khẩu phần lương thực cho một ngày lấy ra từ những thùng trữ lương thực. Có một buổi sáng được dành trọn để loại bỏ những giấy gói, đồ đựng không cần thiết trong kho thực phẩm làm cho mọi thứ được xếp gọn gàng hơn. Tất cả những đồ bỏ đi được cho vào một thùng rác đặc biệt phòng khi chúng tôi cần dùng đến cho một mục đích khác. Ví dụ như những hộp thiếc và giấy bạc có thể dùng làm mồi nhử cá dù chúng tôi vẫn không mấy may mắn trong việc câu cá. Nhiều lần chúng tôi nhìn thấy bóng xanh và trắng của một con cá lớn hình chiếc lá cứ vờn vờ phía dưới mảng khoảng hai mét. Nó sẽ bơi lên lúc đói để xem có miếng rau hay đồ ăn nào được ném ra ngoài không. Nhưng con cá đó luôn quay đi, từ chối đồ ăn, ngay cả khi Mark đã cố nhử nó bằng một củ cà rốt thối đã được gọt cẩn thận thành hình cá lòng tong.

Nhịp đi nhẹ nhàng của mảng hợp với những loài nhỏ và lành hơn vốn giờ coi mảng như nơi trú ẩn hấp dẫn. Một con chim nhỏ từ đất liền đã tạm trú trên nóc mảng trong cơn giông. Chú chim có cái đuôi mảnh, tõe ra giống như một con nhạn hay con én, ức trắng, đầu đen, và mặt đỏ sậm cứ như một con chim sẻ vườn đã phạm lỗi khi trang điểm. Trong hai ba ngày, vị khách này trông rất thảm, lông mào và lông cổ rất lộn xộn. Chúng tôi cho nó thức ăn và nước uống cho đến khi nó có vẻ tỉnh táo hơn. Đến lúc đó thì chú chim có vẻ miễn cưỡng mỗi khi phải rời tổ ấm mới này và đã trở thành một thành viên thường trực của thế giới muôn loài khiêm tốn của *Từ Phúc*. Từ những vũ điệu của đoàn cá ngừ đến một đàn cá heo hăng hái bơi vượt qua một chiều nọ, *Từ Phúc* ngày càng có thêm nhiều bạn đường. Lớp vảy rong rêu xanh thẫm màu rừng đã phát triển với một tốc độ đáng ngạc nhiên trong vùng nước ấm của cảng Aberdeen đến khi vài lá rong dài đến nửa mét giờ đây là chỗ trú cho một

đàn cá; chú én kia không bao giờ bay xa mảng quá 20 mét và lại lượn về giường cánh đáp xuống bất cứ điểm nào nó thích; kể cả cộng đồng một tre thân nhiên nhâm nhi dần những sào tre trên cabin cũng có vẻ là những hành khách thích hợp với nhịp sống chậm rãi trên mảng. Và còn có chiếc thuyền nào khác có thể làm nhà cho một chú nhện. Chúng tôi biết rõ là có một con trên mảng vì lúc rạng sáng có thể nhìn thấy vài sợi tơ nhện lấp lánh giăng ra giữa những sào tre bên mạn và với các cabin. Thật đáng tiếc chúng tôi phải làm phiền tới chúng khi tiến hành những công việc hằng ngày trên mảng.

Vào một đêm, *Từ Phúc* đang lướt nhẹ nhàng về phía trước dưới bầu trời sáng trắng và sao bỗng phút chốc những dải mây trôi đến từ hướng nam như hăm dọa. Ký ức về cơn giông vừa qua còn quá mới mẻ để ta có thể làm ngơ trước một cơn giông lạnh buốt da nữa có thể xảy ra, khi mà ta cần phải mặc áo chống thấm vẫn còn ướt từ cơn mưa trước, và không thể bỏ qua những mối hiểm nguy có thể đến với các cột buồm và dây nhợ. Tôi cảm nhận được sự khác nhau một trời một vực giữa viễn cảnh mây trôi lãng mạn trong đêm trăng sáng khi đứng nhìn từ đất liền và cũng cùng đám mây đó dưới ánh mắt của người thủy thủ cẩn thận nheo lại dò xét xem liệu có cơn giông bão nào ẩn nấp trong bóng đêm phía dưới hay không. Vì vậy, tôi đã gọi thủy thủ đoàn giảm buồm để đề phòng. Có lẽ tôi đã quá cẩn thận. Nhưng mỗi khi *Từ Phúc* gặp một cơn gió mạnh bất thành linh, tôi có thể nghe thấy âm thanh của loại vật liệu mỏng manh chưa qua thử nghiệm này: tiếng cọt kẹt của tre hay tiếng rên đột ngột của thùng chảo và xà ngang đang hấp thụ cơn gió đột ngột ủa tới. Mảng như đang rên rỉ, giống như một cơn viêm khớp bất ngờ đến với những cơ bắp yếu ớt. Thế nên quy tắc của tôi là luôn nhẹ nhàng hết mức có thể, nhằm giảm nguy cơ, và để *Từ Phúc* có được những cơ hội tốt nhất. Tôi ý thức được rằng chúng tôi mới đang trong phần đầu của cuộc hành trình, và còn nhiều điều nữa phải học hỏi. Chúng tôi không phải đang đua thuyền vượt đại dương hay như những nhà leo

núi phải đến đúng điểm hẹn vào đúng thời gian hẹn. Chúng tôi lái *Từ Phúc* để trải nghiệm lại việc đi bè xuyên đại dương 2000 năm trước, và có lẽ để khám phá rằng liệu một phương tiện thủy như vậy có thể vượt đại dương hay không. Không phải là đích đến mà bản thân chuyến đi mới là điều quan trọng.



BỊ DÒNG HẢI LƯU ĐEN CUỐN ĐI

Dòng Kuroshio hay còn gọi là dòng hải lưu Nhật Bản có nước ấm và tối màu, tập trung sức chảy của nó giữa các đảo của quần đảo Philippines, chảy qua đảo Đài Loan, rồi lượn về phía Nhật Bản trước khi đổ ra biển Bắc Thái Bình Dương và tan thành dòng hải lưu Bắc Thái Bình Dương. Điều lạ thường về Kuroshio không hẳn là ở lượng nước nó vận chuyển, dù lượng nước đó rất lớn, mà ở cách nó thu mình trong một dải hẹp. Dòng hải lưu này ít khi nào sâu hơn 400 mét, các nhánh và xoáy nước của nó phân ra và lưu hành theo những con đường riêng qua các vịnh và eo biển, song dòng hải lưu chính của Kuroshio thì cô đặc lại một cách đáng kể. Ở bờ biển phía nam của Nhật Bản, dòng hải lưu nằm gọn trong một hành lang chỉ rộng 25 đến 40 kilomet. Ở bờ biển phía đông của Đài Loan nơi dòng hải lưu đạt tốc độ tới 5 hải lý, bề rộng của nó còn hẹp hơn. Vì lý do đó người Nhật đặt cho hiện tượng này một cái tên đặc biệt thích hợp, đó là Kuroshio có nghĩa là “Hắc Lưu - dòng chảy đen”, và dòng hải lưu Kuroshio đúng là một con sông mạnh mẽ trong lòng đại dương.

Tôi xem lại lịch trình và thấy rằng *Từ Phúc* phải mất hai tuần để băng qua eo biển Đài Loan trong lúc tháng Năm đang đến gần. Kế hoạch ban đầu của tôi là đi thẳng từ Hong Kong đến bến

đậu gần nhất ở góc tây nam của Đài Loan. Đoạn đường ngắn này sẽ được xem như là đợt chạy thử. Song, giờ đây, thấy mảng đi chậm hơn nhiều so với dự tính, tôi bắt đầu đổi ý. Đích đến cuối cùng ở Đài Loan là một cảng nhỏ ở phía cực bắc, không xa Đài Bắc cho lắm, là nơi chúng tôi đã được Hiệp hội Thuyền buồm Đài Loan mời đến. Để đến được đó, chúng tôi cần phải được kéo đi một chặng dài ngược chiều một xoáy nước của Kuroshio nếu chúng tôi đi theo mạn tây của Đài Loan. Một lối đi tốt hơn là đi vòng qua điểm cực nam của hòn đảo này, tìm dòng hải lưu đi về hướng bắc của Kuroshio, và để dòng hải lưu đưa chúng tôi tới điểm đến. Dầu sao thì đây cũng là con đường mà Robert Wu, phó chủ tịch của Hiệp hội Thuyền buồm Đài Loan đã khuyên tôi khi tôi gặp ông ta ở Hong Kong trước khi bắt đầu chuyến du hành này. Hiển nhiên là hai hay ba hải lý một giờ của Hắc Lưu cũng đã là gấp đôi tốc độ trung bình của *Từ Phúc* rồi. Tôi đang cân nhắc lựa chọn này thì một tàu buôn đi ngang qua đã làm tôi đưa ra quyết định cuối cùng. Tôi dùng máy bộ đàm để gọi tàu đó xem liệu họ có thể báo cáo vị trí của *Từ Phúc* cho Hong Kong biết được không, và họ thông báo rằng eo biển Đài Loan đang có thời tiết xấu đến nỗi những con tàu 4 vạn tấn cũng đang tránh xa.

Bởi vậy, chúng tôi hướng đến eo biển Bashi băng qua mũi đất cực nam của Đài Loan, và ngay lập tức vận may của chúng tôi đã khởi sắc. Khởi đầu là chúng tôi bắt được một con cá lớn đầu tiên, một khoảnh khắc quan trọng trong bất cứ cuộc hành trình nào. Nó móc vào dây câu mà Lợi đã thả. Chúng tôi đã thả câu bằng con mồi giả màu hồng rất lâu rồi, đến nỗi khi Geoffrey gọi, “Xem con cá đó nhảy lên kìa! Tuyệt vời!”, chúng tôi quay lại nhìn hướng Geoffrey đang chỉ mà không nhận thấy điều gì đang diễn ra. Một con cá rực rỡ, màu xanh dương và vàng kim, dài hơn một mét đang nhảy và lộn nhào trên không trung, đằng xa phía sau chúng tôi, ánh nắng lóe lên trên vảy của nó. Sau đó một người phát hiện cái gì màu hồng trong miệng cá.

“Nó cắn câu rồi!” Mark mừng rỡ la lên, và chạy đến đuôi máng bắt đầu kéo dây câu. Con cá chống cự quyết liệt, quẫy và lao mình xuống nước trong khi Lợi và Mark kéo nó lại gần hơn, còn con cá lao đi mạnh hơn khi nó nhận ra sự hiện diện của chiếc máng. Chúng tôi như nín thở trong khi Lợi cẩn thận kéo vài mét dây câu cuối cùng. Mark cúi xuống trên những cây tre trơn trượt ở phía cuối máng, tay cầm một vòng thép vừa làm tạm thời để tròng vào đuôi cá. Lần thứ nhất, lần thứ hai, và một lần nữa, Mark cố gắng tròng dây vào con cá đang quẫy và lại thất bại. Mỗi lần nó nhảy đều làm tung lên những lớp bọt trắng. Nhưng cá đã mắc câu rất chặt, và lần thứ tư thì nó đã gần lắm rồi, Mark bỏ vòng thép xuống, dùng tay nắm lấy đuôi con cá và giật một phát làm nó bay lên trong không trung rồi rớt vào buồng lái, tiếp tục quẫy đập điên cuồng, máu và vảy văng khắp nơi. Đó là một con cá nục heo¹⁹, một loài săn mồi dữ tợn chủ yếu bắt những con cá chuồn. Nó có thân dài, lực lưỡng, có cái trán cao và tù như một cái rìu nhỏ, mắt tròn gườm gườm làm cho nó có vẻ hoang dại như sói lại từ thời tiền sử. Lợi hầm hờ làm thịt cá, đầu tiên anh cắt thành những khoanh dày khoảng hai phân, sau đó chiên trong dầu và nước tương, ngon cực kỳ. Phần còn lại - gan, đầu, xương sống, ruột, và mang - Lợi đem nấu cháo để ăn khuya. Món này nhạt thêch và đầy xương.

“Hy vọng chúng ta không phải ăn món này cho bữa sáng,” Mark lầm bầm với miệng vừa bị xương châm. Song đối với Lợi thì bữa ăn vẫn rất đạt.

Qua mức độ ô nhiễm của nước, chúng tôi có thể đoán được mình đang đến gần bờ biển Đài Loan. Rác khắp nơi - hộp vỡ, thùng nhựa, giày cũ, túi ny-lông, kể cả những hộp kim loại đáng lý phải chìm nhưng không hiểu sao vẫn nổi và gia nhập phần còn lại của đống rác lênh bênh trên một lớp bọt mỏng dơ dáy. Tối ngày 1 tháng Sáu, chúng tôi thoáng thấy bờ biển màu xám

¹⁹ Dorado: tên khoa học là *Coryphaena hippurus*, dân Nam Bộ gọi là cá dứa, có đầu tù và vây lưng dài chạy dọc suốt chiều dài cơ thể.

của Đài Loan, và nhờ có gió thuận chúng tôi đã đi qua O-Luan (鵝鑾鼻 - Nga Loan tị), mũi đất cực nam của đảo. Cách bờ một dặm, một tàu tuần duyên đang đi tuần, tôi đoán chừng là họ canh phòng chống trộm cướp hay các tàu chiến từ đại lục. Tàu canh gác tiến đến gần chúng tôi, lượn một vòng, rồi quay về vị trí, tỏ vẻ không hứng thú. Nó cũng không trả lời tín hiệu radio. Khi *Từ Phúc* rút rề đi chéo lên dòng hải lưu đen vốn chạy ngang qua mũi đất, tôi hình dung mảng của chúng tôi như một anh hai lúa vừa lên phố, lần đầu tiên nhìn thấy những tấm sàn di động hay những thang cuốn, và ngần ngại trước khi bước lên một bề mặt đang chuyển động. Song, gió thổi lên từ hướng nam, gần mạnh như một cơn giông, nên không còn có thể quay đầu lại được nữa. *Từ Phúc* bị đẩy ngay vào dòng hải lưu đen.

Kuroshio chảy qua Đài Loan băng qua các rặng đá ngầm và những vùng nước nông khiến cho nước của nó chất thành sóng cồn. Trên những đợt sóng nhấp nhô này, cơn gió mạnh giờ đây đang tạo nên những con sóng lạ, đưa *Từ Phúc* nâng lên và hạ xuống như đi tàu lượn. Gió thổi thẳng từ phía đuôi mảng là hướng gió nguy hiểm nhất vì những cánh buồm hình quạt có thể quay từ bên này sang bên kia và đập vào nhau nát bét. Ba hay bốn giờ sau, chúng tôi nghe tiếng thanh xà của cánh buồm trước gãy làm hai y như đã xảy ra với cánh buồm chính lần trước. Vì không dám để lỡ mất cơn gió và dòng hải lưu, chúng tôi không dừng lại để sửa chữa. Trong vòng chưa đầy tám giờ, chúng tôi được quét đi năm mươi dặm đến bờ Đông của Đài Loan. Quả là một tốc độ đáng phấn khởi, và còn ngoạn mục hơn nữa khi bên trái chúng tôi là những vách đá cao vút và những rặng núi sâu của bờ Đông Đài Loan với đỉnh núi màu đen pha lẫn màu chàm lúc ẩn lúc hiện sau những dải mây xám như khói thuốc súng. Đó là một chặng đường khá mạo hiểm vì *Từ Phúc* lúc đó ở rất gần bờ. Phương tiện thủy của chúng tôi là một chiếc mảng vụng về chứ không phải một chiếc thuyền buồm nhanh nhẹn, và chỉ cần gió đổi chiều là nó sẽ bị đẩy vào bờ vô phương cứu chữa.

Chúng tôi trợ trợ một mình. Những người bạn từ Hiệp hội Thuyền buồm Đài Loan đã nói rằng họ sẽ đi tìm chúng tôi, nhưng họ không thể nào biết chính xác nên tìm ở đâu vì chúng tôi không có radio để thông báo vị trí chính xác. Và thời tiết cũng không giúp ích gì. Tầm giữa sáng, một cơn mưa nữa lại đổ xuống, và tầm nhìn xa rất tệ. Từ trong cảnh u ám xuất hiện một đoàn lớn các tàu chiến. Họ hiện ra rồi lại biến mất trong làn sương. Vì ở quá xa nên họ không thấy được chúng tôi. Đó là Hải quân Đài Loan đang đi tuần vòng quanh đảo, ra-đa dò tìm quay tít, từng chiếc màu xám nối đuôi nhau, ngày đêm canh phòng trong không khí căng thẳng và nghi ngờ theo sắc lệnh cảnh giác với Trung Quốc đại lục đã được ban hành từ bốn mươi năm rồi. Đây là vùng nước đang bị tranh chấp nên có rất ít hoạt động thương mại qua lại vùng bờ biển này. Chúng tôi đã nhìn thấy hai tàu buôn nhỏ vào đêm trước, và một tàu vận chuyển lớn của Nhật, nó đã xác nhận qua radio rằng có một cơn giông lớn ở eo biển Đài Loan phía bên kia hòn đảo. Có vẻ như quyết định đi vòng qua Đài Loan đã khiến chúng tôi thu hời lớn.



Chuyển lèo

Kỹ năng vận hành buồm của chúng tôi giờ đã khá thành thục. Dù *Từ Phúc* bị đu đưa theo những con sóng cứ dâng lên từ phía đuôi mảng và sủi bọt trong boong suốt chiều dài mảng, chúng tôi vẫn thực hiện được những thao tác rắc rối một cách nhịp nhàng. Chúng tôi hạ thấp cánh buồm trước bị gãy xuống, chữa nó bằng những thanh tre mới, và lại kéo nó lên. Mọi động tác diễn ra đều đặn như một cái máy, và khi chúng tôi cần đổi hướng, một thao tác lạ để đón một cơn gió lớn, thì có cảm giác như chúng tôi đã lái mảng cả đời rồi vậy. Dưới sự hướng dẫn của Lợi, chúng tôi kéo hai cái xiêm trước lên và cột chắc lại buồm trước để tăng tốc độ theo chiều gió. Sau khi phán đoán tình hình, chúng tôi đảo buồm trước từ mạn này sang mạn bên kia, và một chốc sau đó, đẩy tới buồm nhỏ phía đuôi giống như điều khiển cánh lái phụ phía đuôi của máy bay. *Từ Phúc* bắt đầu chuyển hướng, chiếc buồm chính màu đỏ đảo một đường lớn oai vệ, và mảng chúng tôi giương buồm chuyển sang lèo khác theo chiều gió. Chúng tôi thậm chí không cần chạm đến bánh lái.

Vào buổi trưa ngày 4 tháng Sáu, cơn gió mạnh đang có lợi cho chúng tôi đã tan đi, và được thay thế bằng một cơn gió ngược đến từ phía bắc, đẩy chúng tôi ra xa bờ suốt ngoài biển khơi trong hai ngày tiếp theo. Đó là những ngày xám xịt, ẩm ướt, bầu trời luôn u ám và mưa liên tục nên chúng tôi phải mặc bộ đồ chống thấm suốt ngày. Những bộ đồ chống thấm trở nên lạnh và ẩm ướt từ bên trong bởi mồ hôi tụ lại. Trời không lạnh và tất cả chúng tôi đều để chân trần, nhưng cái ẩm thấp và mưa liên miên khiến sàn buồng lái bằng tre cứ ộp à ộp ộp.

Tôi đang ngồi cạnh Mark trên nóc cabin chính, giúp anh khâu sửa lại buồm chính, bỗng thấy một bóng thuyền ở xa xa nơi đường chân trời. Có lẽ nó đã nhìn thấy chúng tôi qua ra-đa vì nó đang tiến thẳng về phía chúng tôi với tốc độ rất nhanh.

“Có lẽ đó là những người bạn từ Đài Loan đi tìm chúng ta,” tôi nói, “mặc dù họ đến từ hướng khác. Dù sao thì rõ ràng là nó đến để gặp chúng ta.”

Khi kẻ lạ đến gần hơn, chúng tôi nhận ra đó là một tàu quân sự kiểu cũ. Nó thấp và hẹp, có mớn nước nông không phù hợp với điều kiện thời tiết hiện tại nên nó lao đi một cách nặng nề. Dù chiếc tàu này có thuộc hải quân nước nào đi nữa thì hẳn là quỹ quốc phòng của họ rất eo hẹp nên mới phải đưa một chiếc tàu, vốn phù hợp với chạy ven bờ hơn, ra vùng biển xa.

“Có thể biên phòng của Đài Loan ra kiểm tra chúng ta,” Geoffrey hy vọng. Nhưng tôi thì thấy rất khó hiểu. Càng nhìn gần, con tàu lạ này trông càng kỳ quặc. Nó không được bảo dưỡng tốt, có vẻ xập xệ và gỉ sét. Mặc dù nó rõ ràng là kiểu tàu tuần tra, song nó không mang cờ nào cả, trừ một miếng vải nhỏ màu đỏ dơ dáy, và nó cũng không có số hiệu sơn trên thân tàu. Có vẻ như thiết bị duy nhất hoạt động là cái ra-đa của nó đang quay tít, và động cơ đang đưa tàu đi rất nhanh.

“Cờ Hải quân Đài Loan trông như thế nào nhỉ?” Tôi hỏi Geoffrey.

“Tôi không biết,” Geoffrey đáp lại, “nhưng cờ Hải quân Trung Quốc có ký hiệu đặc biệt riêng.”

“Tôi nghĩ không hải quân nước nào muốn nhận chiếc tàu tồi tàn đó là của mình đâu,” tôi nói. “Tôi có linh cảm là họ không thuộc hải quân bất cứ nước nào.”

Chiếc tàu tuần tra gầy gò bần thủ bây giờ đã ở ngang tầm với chúng tôi. Không có dụng cụ đánh cá hay súng lớn nào, chỉ một boong tàu dài, thấp, và yên ắng. Trên đài chỉ huy móp méo có một nhóm người đứng quan sát chúng tôi qua ống nhòm. Không ai trong số họ mặc đồng phục. Trên boong tàu ngay dưới chân đài chỉ huy có khoảng năm, sáu người đứng xì xào, cũng không có ai mặc đồng phục. Họ chăm chú dò xét chúng tôi. Chúng tôi vui vẻ vẫy tay. Không ai trên chiếc tàu đáng nghi kia cử động. Một trong những người đứng trên đài chỉ huy bắc loa lên miệng. Hẳn ta định ra lệnh gì đấy, sau lại đổi ý và hạ loa xuống.

“Họ làm cái quái gì ở tận ngoài này nhỉ?” Joe hỏi. “Họ đang ở nhằm bên của đảo Đài Loan.” Con tàu lạ có vẻ nham hiểm kia không phải là tàu buôn hay tàu quân sự.

Một suy nghĩ cùng xuất hiện trong tâm trí chúng tôi.

“Có lẽ chúng là hải tặc,” Geoffrey nói. “Ngay cả trong hải phận Hong Kong, tàu buôn vẫn bị những nhóm cướp từ đất liền Trung Quốc ra cướp, đôi khi chúng có mặc đồng phục, đôi khi không. Chúng vơ vét những đồ trên tàu như tivi màu hay nữ trang rồi bỏ đi. Nếu có bất kỳ sự kháng cự nào, chúng bắn cả đoàn.”

“Chúng sẽ không tìm thấy cái tivi màu nào trên mảng tre này đâu,” Joe bình luận. Và tàu cướp biển, nếu đúng là như vậy, rút động cơ lên và quay đi. Mười phút sau, nó chỉ còn là một mẩu xám lớn vón nơi đường chân trời, nó đi tuần trên biển để chặn cướp thuyền bè khác.

Giờ đây, chúng tôi đã ở trên biển 19 ngày, gấp đôi thời gian dự định cho chặng đường đầu tiên. Hiển nhiên, lương thực của chúng tôi đang cạn dần. Geoffrey kiểm tra lại xem lương thực và nước uống trong kho còn đủ dùng đến bao giờ với mức độ tiêu thụ hiện thời. Anh ta thấy là chúng tôi đã ăn hết 8 ký mì, 5 ký gạo, 10 ký cam và trái cây khô, 40 củ hành tây. Tất cả chỗ bắt cải Trung Quốc đã bị ôi và lầy nhầy trong tuần đầu tiên, và sau hai tuần số cam còn lại từ 120 quả ban đầu đã bị thối. Còn lại 6 trái chanh tây. Chúng tôi không còn trái cây và rau. Đồng thời, sở thích của chúng tôi trở nên khá rõ ràng: chúng tôi thích uống cà phê (5 hũ) hơn là uống trà (160 túi trà), và thêm đồ ngọt-chúng tôi đã dùng hết 10 gói bánh ngọt và ăn hết 6 kí đường, còn nhiều hơn ăn cơm. Chúng tôi cũng ăn được rong biển khô, đậu hũ khô, và tôm khô (hết sạch), nhưng không đụng đến món cá khô vì nó quá mặn.

Thói quen ăn uống của chúng tôi còn được phản ánh qua lượng nước ngọt đã tiêu thụ. Mỗi lần chúng tôi ăn món gì quá mặn hay quá cay, sức tiêu thụ nước tăng từ 16 lít/ngày cho đoàn 5 người lên 18 lít/ngày. Chúng tôi đã cố thử tiết kiệm nước ngọt bằng cách trộn nước biển vào khi nấu cơm hay nấu mì nhưng không mấy thành công. Chúng tôi dùng ít nước ngọt khi nấu, nhưng sau đó lại uống nhiều nước hơn, nhất là khi

chúng tôi pha trộn sai tỉ lệ. Ví dụ như mì sợi to có thể được nấu trong hỗn hợp tỉ lệ 50:50, nhưng mì sợi nhỏ và gạo chỉ dùng một chút nước biển, bằng không sẽ rất mặn. Geoffrey kết luận rằng chúng tôi có đủ nước ngọt cho 20 ngày nữa, và mặc dù chúng tôi đang dùng tới gói đường cuối cùng, can sữa bột cuối cùng, và hũ cà phê cuối cùng, những thứ này là hàng xa xỉ và còn khoảng hai ngày nữa chúng tôi mới cần phải thiết lập khẩu phần khắt khe hơn đối với những thực phẩm hằng ngày như gạo và mì. Geoffrey không dả động gì đến tình trạng gay go của bản thân. Đáng lý Geoffrey phải trở về văn phòng ít nhất một tuần trước rồi. Radio không hoạt động nên anh không thể nào thông báo cho nhân viên của mình việc gì đang diễn ra, và nếu Geoffrey nói đã bị hải tặc dòm ngó khi nằm ngoài bờ biển Đài Loan thì có lẽ họ đã nghĩ rằng chẳng bao giờ còn có dịp để gặp lại anh nữa!

Cho đến hết ngày hôm đó, *Từ Phúc* nằm lặng yên trong biển nâu vàng bọt, khó có thể đoán được sắc màu này là do ô nhiễm hay là do chất hữu cơ tự nhiên trong nước xung quanh. Tôi nhân cơ hội thối căng một cái xuồng nhỏ và chèo ra để quan sát mảng từ đằng xa. Nó quả là một cảnh tượng khác thường, chỉ có ba cột buồm với những cánh buồm ủ rũ hiện ra trên những gợn sóng thấp loang loáng dầu, thỉnh thoảng nhìn thấy nóc cabin, và rất hiếm khi thấy được phân nửa thân mảng chìm trong nước, như thể nó là một bè gỗ thả trôi. Ở cách xa vài chục mét, nếu lắng nghe kỹ, bạn có thể nghe thấy tiếng nước chảy ồ ạt và tiếng sóng vỗ xuyên qua những cây tre luồng.

Đêm tiếp theo, cũng lặng gió như vậy, trăng sáng vằng vặc hiện ra phía trên những rặng núi của Đài Loan khiến chúng như được khảm đen lên đường chân trời dù Đài Loan ở cách đây đến 40 dặm. Những dải mây chậm chậm trôi qua mặt trăng, và trong những khoảng cách giữa các đám mây lộ ra hiện tượng nguyệt thực từng phần kiểu như chụp ảnh từng bức rồi tua nhanh theo thời gian. Khi ánh trăng sáng nhất, nó xuyên thủng làn nước xung quanh chúng tôi và phản chiếu lại trên thân của

ba hay bốn con cá heo đang bơi dạo dưới mảng. Những con cá biến thành những trái ngư lôi mờ ảo ánh lên màu xanh lục, và khi chúng dang hai vây trước, trông như chúng đang giữ thăng bằng trên những đôi cánh màu xanh ngũ sắc. Đẹp đến mê hoặc lòng người.

Tất cả chúng tôi bắt đầu trông mong đến lúc lên được bờ Đài Loan. Geoffrey cần đi thẳng đến sân bay và đáp ngay chuyến đầu tiên trở về Hong Kong để quay lại văn phòng của mình. Những người còn lại thì mong đợi chuyến viếng thăm sẽ là cơ hội để làm giãn gân giãn cốt trên đất liền và thăm thú di sản văn hóa của Đài Loan. Đặc biệt, tôi muốn đến thăm di tích những ngôi đền trên cao mà giáo sư Needham đã dùng để so sánh với các đền trên đồi của người Aztec và người Maya ở Trung Mỹ, thậm chí ở nơi thật xa như Peru. Giả thuyết cho rằng có mối giao lưu văn hóa giữa những người thợ xây đền tại những vùng đất quanh Thái Bình Dương suốt từ Đông Nam Á cho đến Nam Mỹ vì những đền thờ trên cao họ dựng nên để làm nơi thờ cúng khá tương đồng về mặt bố trí và thiết kế. Hầu hết đều có hình kim tự tháp với bệ thờ được cất giữ trên đỉnh. Cá nhân tôi thì thấy lập luận này không thuyết phục cho lắm vì hình dạng này có vẻ là cách xây dựng bình thường khá phổ biến, và những so sánh đưa ra còn rất mập mờ và chung chung.

Lý do lớn nhất để cập bến Đài Loan là rất thiết thực: *Từ Phúc* sắp dùng hết các phụ tùng thay thế. Mỗi lần chúng tôi thay một cành tre bị gãy, hay củng cố thêm sườn cabin, hay gia cố các mối buộc, hay thực hiện một vài cải tiến về cấu trúc cho mảng, chúng tôi dùng dần mớ tre và lạt mây dự trữ đã đem theo trên mảng. Khi khởi hành từ Hong Kong, những cây tre dự trữ đã được buộc vào hai bên mạn của cabin chính như một lớp rào thô giúp cản bớt lực sóng đập vào từ phía giữa mảng. Bây giờ thì hàng rào này gần như biến mất vì tre đã được dùng để sửa chữa nhiều chỗ. Tương tự, đồng lạt mây dự trữ của Lợi giờ chỉ còn phân nửa. Tôi hy vọng là ở Đài Loan chúng tôi có thể bổ sung lại những vật liệu thiết yếu.

Song trong 24 giờ đồng hồ tiếp theo, chúng tôi nhận ra *Từ Phúc* không còn nằm trong tay lái của mình nữa. Dòng hải lưu đen đã đoạt lấy quyền chỉ huy.

Vấn đề khá đơn giản. Ban đầu, chúng tôi thuận buồm xuôi gió đi dọc theo bờ biển Đài Loan. Trong vòng hai ngày gió và dòng hải lưu luôn ở sau chúng tôi khi chúng tôi hướng đến mục tiêu của mình là mũi đất San-tiao (三貂角 - Tam Điều Giác) ở góc đông bắc của đảo. Nhưng khi gió đổi chiều sang hướng bắc, chúng tôi bị đưa ra xa bờ. Gió Bắc, rồi đứng gió, rồi lại gió Bắc, nên chúng tôi không thể quay lại bờ mà bị đánh tới đánh lui, chờ gió thuận. Trong lúc đó, dòng hải lưu đen rất mạnh đã đưa chúng tôi đi quá khỏi Đài Loan. Mãi về sau chúng tôi mới nhận ra là mình đang bị đưa đi sai hướng, và chúng tôi hoàn toàn bất lực. Vào ngày 6 tháng Sáu, hai ngày sau chuyến ghé thăm của tàu cướp biển, nhìn trên hải đồ tôi có thể thấy được rằng dòng hải lưu đen đang nắm giữ đường đi của chúng tôi. Lúc trưa chúng tôi đã ở cách mũi San-tiao 35 dặm và đang hướng về điểm đó nhờ một ngọn gió thuận khá nhẹ. Sáu tiếng sau, chúng tôi đã cách xa 40 dặm. Dòng hải lưu đen rõ là mạnh hơn sức gió.

Tôi gọi thủy thủ đoàn họp mặt ở buồng lái.

“Nếu chúng ta không có được gió thuận mạnh hơn,” tôi tuyên bố, “có lẽ chúng ta sẽ không thể cập bến Đài Loan được. Tôi sẽ chờ thêm 24 tiếng nữa, nhưng tôi nghĩ chúng ta nên bắt đầu xem xét những phương án khác. Đầu tiên là chúng ta có thể nhấn nút phao báo sự cố, và chờ cho ai đó đến cứu. Nhưng tôi không nghĩ đây là một giải pháp vì ta chỉ nên làm khi nguy hiểm gần kề. Cách thứ hai, chúng ta có thể nhờ một tàu đi ngang qua chuyển một thông điệp đến Đài Loan để ai đó gửi tàu kéo ra. Nhưng tôi nghĩ không dễ gặp tàu nào đâu vì chúng ta không còn ở trong tuyến đường hàng hải chính nữa. Cách thứ ba, những người bạn ở Đài Loan có thể sẽ bắt đầu lo lắng và đi tìm chúng ta. Cách thứ tư, chúng ta nên tìm những chỗ cập bến

khác. Khả thi nhất là đến quần đảo Ryukyu của Nhật nằm cuối dòng hải lưu. Okinawa là đảo lớn nhất và cách đây 300 dặm. Chúng ta có thể đến đó trong vòng 7 đến 10 ngày, nhưng điều đó đồng nghĩa với việc đặt ra một chế độ khẩu phần nước và lương thực nghiêm ngặt hơn.”

Thủy thủ đoàn chăm chú lắng nghe tôi. Rồi Joe lên tiếng. “Tôi nghĩ nhấn nút phao báo sự cố không phải là một lựa chọn tốt. Người ta có nhiều việc để làm hơn là chạy ra đây tìm chúng ta.”

“Tôi rất lo cho Geoffrey,” tôi nói. “Anh ấy có việc kinh doanh phải làm và đáng lý chỉ đi khoảng một tuần đến mười ngày thôi. Cho đến giờ phút này Geoffrey vẫn rất nhẩn nại và tôi biểu dương anh vì điều đó.”

“Ờ thì, chúng ta cũng đâu thể làm gì hơn,” Geoffrey nhún vai với vẻ cam chịu.

“Thay vì huyết sáo để cầu gió thuận theo cách cổ xưa,” Mark nhe răng cười, “Tôi sẽ chơi trống bongo để xem có hiệu quả hơn không.”

Tôi thấy an tâm vì đã có một đội hình thật kiên gan bền bỉ. Chuyển du hành bắt đầu rẽ sang một chương khác không có trong lịch trình.

Khó khăn này của chúng tôi chính là ví dụ thực tế về điều có thể đã xảy ra 2000 năm trước. Trái ngược với mong muốn của mình, chúng tôi đã chứng minh rằng những con thuyền xa xưa đã có thể đi lạc vào vùng nước lạ một cách tình cờ. Các học giả có viết về “những chuyến đi ngẫu nhiên” khi gió và dòng hải lưu đưa những thuyền bị gãy cột buồm hay hỏng hóc gì đó đến những vùng đất mới. Ở đây, *Từ Phúc* đã cho thấy rằng chỉ vài ngày gió ngược hay đứng gió cũng có thể gây ra hậu quả tương tự. Khi một phương tiện thủy chậm chạp như bè mảng bị vướng vào một dòng hải lưu mạnh như Kuroshio, nó sẽ như một quả bong bóng đầy khí nóng theo gió đi bất cứ đâu. Nếu ở một thời điểm nào đó 2000 năm trước, một mảng chạy buồm

từ Trung Quốc hay Đài Loan đã đi ra quá xa và gặp dòng hải lưu trong khi gió đứng, thì đoàn thủy thủ đó cũng có thể rơi vào đúng hoàn cảnh khó khăn này. Dòng hải lưu đen có thể đã quét con thuyền không may đó đi thật xa khỏi đất liền, đầu tiên theo hướng bắc, rồi hướng đông, tiến về Nhật và có lẽ ra cả Thái Bình Dương và hướng đến châu Mỹ.

Đêm đó tôi nằm nghe tiếng gió và tự hỏi đường đi đến Đài Loan của chúng tôi đã ra sao rồi. Liệu chúng tôi có đang đến được gần đất liền hơn? Hay là tiếng cọt kẹt và rên rỉ của mảng nghe như đang rẽ nước mà đi chỉ là ảo giác. Có phải chúng tôi đang nhấp nhô theo từng con sóng, nhưng thực tế không đi được đến đâu trừ nơi dòng hải lưu đen đang đưa chúng tôi đi?

Vào ngày 7 tháng Sáu, trời vừa sáng, tôi kiểm tra la bàn. Cái mũi tù của *Từ Phúc* vẫn đang chỉ về hướng Đài Loan. Nhưng tôi không thấy đất liền nào phía trước. Gió vừa đúng hướng nhưng lại rất nhẹ. *Từ Phúc* đang đi với tốc độ 1,5 hải lý một giờ. Tôi chấm vị trí của chúng tôi trên hải đồ, và mọi việc trở nên rõ ràng. Đêm qua với gió nhẹ, chúng tôi một lần nữa đã thua dòng hải lưu đen. Đài Loan xa dần. Gió có vẻ đang mạnh dần lên, nên để kiểm tra lại chính xác các tính toán, tôi đợi thêm hai giờ, và lại kiểm tra vị trí một lần nữa. Chúng tôi không hề tiến gần đến mục tiêu thêm một chút nào. Đã đến lúc phải thay đổi kế hoạch.

Một lần nữa tôi gọi thủy thủ đoàn ra buồng lái và cho họ thấy đường đi của *Từ Phúc* trên hải đồ. Tôi khen ngợi Mark đã gõ trống bongo và giải thích rằng chúng tôi đã có được gió thuận trong hai giờ qua và đang di chuyển đều. Song chúng tôi mới chỉ đi được có một dặm. Ở mức này thì cần ít nhất 40 tiếng gió thuận nữa để cập bến – một điều không thể vì gió thì luôn thay đổi. Giải pháp hợp lý là từ bỏ hy vọng đến Đài Loan, và chọn một tuyến đường mới dọc theo hải lưu và hướng đến quần đảo Ryukyu, nơi gần nhất cách đây 130 dặm. Song, tôi cảnh báo

thủy thủ đoàn, chúng tôi phải thay đổi lối sống. Đã qua rồi cái thời gian thoải mái ăn ba bữa một ngày và uống đồ nóng tùy thích. Ngay lập tức, chúng tôi tăng cường kỷ luật và giảm khẩu phần ăn. Bằng việc cắt bớt lượng thực phẩm tiêu thụ hằng ngày, chúng tôi sẽ có đủ nước và lương thực để cầm cự mười ngày nữa, đồng thời có thể hứng nước mưa và bắt cá. Nguồn nhiên liệu cho bếp mới đáng lo ngại. Chúng tôi chỉ còn lại hai lít dầu hỏa. Chừng này chỉ đủ nấu một bữa nóng mỗi ngày, và hai lần đun thức uống nóng cho bữa sáng và giữa trưa. Kể từ nay, chế độ ăn chỉ có một bữa nóng vào buổi tối. Vào giờ ăn trưa, Joe rầu rầu nhìn nắm đậu phộng và nho khô, hai lát xúc xích Ý mỏng, và một cái bánh quy trong tô của mình.

“Cho tôi xin một ít mứt được không?,” Joe hỏi Geoffrey.

“Không, nếu anh định ăn nó thay cơm,” Geoffrey trả lời. “Tôi thấy là mình phải cất gia vị vào tủ và khóa lại thôi.”

“Ờ thì,” Joe trả miếng lại, “anh muốn về Hong Kong trong tình trạng sứt kí và da đen sạm, anh sẽ được toại nguyện thôi.”

Thực tế, chúng tôi đã có một buổi chiều thuận buồm xuôi gió ngay khi đổi hướng và bắt đầu rời xa khỏi Đài Loan. Mặt trời ló dạng, và *Từ Phúc* vui vẻ rẽ sóng dọc theo dòng hải lưu đen vốn mang theo mình một hệ sinh vật biển rất phong phú. Một đàn nhỏ những con ó biển phương Bắc bay trên đầu chúng tôi, thỉnh thoảng lại lao thẳng xuống để bắt những con cá chuồn đang bay trong không trung do bị rượt đuổi bởi những con cá nục heo đang săn mồi phía trước mắt. Những con cá chuồn nhảy bật lên khỏi mặt nước theo từng cụm, bay là là, lấp lánh ánh bạc dưới ánh nắng như một túm đồng xu mới toanh được thả qua mặt nước. Những con cá chuồn không may này luôn là nạn nhân của biển khơi, là mồi cho tất cả, dù là cá hay chim săn mồi. Đôi lúc chúng nhảy lên không trung để chạy trốn khỏi hàm răng của những con cá nục săn mồi và bắt gặp mảng của chúng tôi ngay phía trước. Ngay lập tức, một sự hoảng hốt hiện lên trong đôi mắt tròn nhút nhát khi nhìn thấy chướng ngại vật, và

trông chúng như phân vân lơ lửng trong không trung, điều chỉnh đôi cánh mỏng để chuyển hướng bay trước khi nghiêng cánh lao dốc xuống để tránh đụng vào mảng, và rơi tõm xuống nước một cách vụng về, đôi khi rớt thẳng vào hàm của lũ cá nục heo.

Thật là phi thường làm sao, tôi thầm nghĩ, khi tất cả chúng tôi đã nhanh chóng làm quen với đời sống trên phương tiện thủy nửa chìm nửa nổi này. Bây giờ chúng tôi đã thấy việc nước biển xoáy quanh chân mình là điều hiển nhiên mỗi khi chúng tôi rời khỏi cabin hay buồng lái. Phần giữa và mũi mảng lúc nào cũng ngập sóng một cách hoàn toàn tự nhiên. Những con sóng đập lên đuôi mảng là nơi có hệ thống vệ sinh của chúng tôi. Ở đây, chúng tôi khom người xuống, sóng dâng đến ngang mắt cá chân, để tắm hay đi vệ sinh. Mọi thứ được xối đi bởi biển cả, rất là vệ sinh. Tất nhiên, hầu hết thời gian chân chúng tôi lúc nào cũng lạnh và ẩm ướt, và da nhẵn nheo trắng bệch. Nhưng khi mặt trời lên, sự tuần hoàn máu được phục hồi, chân chúng tôi bắt đầu khô, và chúng tôi có thể giữ cho nó không bị ướt bằng cách đứng trong buồng lái hay trên nóc cabin. Thật ra, hầu như suốt ngày chúng tôi ngồi trên tấm thảm tre trên nóc cabin. Ở đó, chúng tôi phơi khô đồ, ngồi vá buồm, viết nhật ký, còn Lợi biên soạn lại danh sách từ vựng với sự giúp đỡ của Joe. Lợi rất tin tưởng vào danh sách này, anh cẩn thận viết vào những cột song song các từ tiếng Việt và tiếng Anh trong một quyển sổ trông như một cuốn sổ cái kiểu cũ, với bìa đen và gáy đỏ, mà tôi mua tặng lúc ở Hong Kong. Mặt hạn chế ở đây là dù có cố gắng, Lợi cũng không thể nào nhớ được những từ mình đã viết. Cho nên, sau ba tuần lênh đèn trên biển, vốn từ vựng của anh vẫn rất ít. Song, điều đó chẳng hề hấn gì. Lợi vẫn rất nhiệt tình. Luôn thức dậy khi trời vừa hửng sáng dù không phải lượt trực nhật của mình, luôn là người đầu tiên xung phong cho bất cứ việc gì, luôn tỉ mỉ vò sạch quần áo trong cái thùng ở đuôi mảng bằng dầu gội đầu hay bánh xà phòng, có vẻ như lúc nào Lợi cũng hết sức hài lòng.

Chế độ ăn mới của chúng tôi thật ra cũng không quá kham khổ, tôi nghĩ vậy, mặc dù Joe luôn đói hẳn sẽ không đồng tình. Bữa tối là khẩu phần đầu tiên trong ngày của chúng tôi: gạo và hành tây, trộn chung với một nắm cá thu đao – những con cá khô trắng nhỏ mà chúng tôi phải ăn vì đó là những gì còn sót lại trong thùng lương thực. Không ai thích vị của loại cá này nhưng cũng không sao cả. Thực đơn tẻ nhạt đã làm cùn vị giác của chúng tôi nên bữa ăn như vậy cũng đủ dùng. Tuy nhiên, khi đến bữa sáng của ngày hôm sau, chúng tôi nhận phần cám và trái cây khô – món được ưa chuộng - thì khẩu phần bé tí chỉ có nửa tô làm cho mọi người cảm thấy vẫn còn đói. Bữa trưa thì khá sơ sài - phần cơm nguội còn lại từ đêm qua để tiết kiệm dầu song cũng khá ngon, ăn với một vài lát lạp xưởng, đậu phộng, nho và một cái bánh quy. Tất cả đều cố chịu đựng với khẩu phần này, trừ Mark, anh đưa tô ra hỏi Geoffrey, “Chỉ có nhiều đây thôi à?”

Mark có vẻ là người duy nhất trong chúng tôi gặp khó khăn với việc hội nhập hoàn toàn với lối sống trên mảng. Mark thường tỏ ra hơi giữ cửa, luôn xưng là đồ đạc “của tôi” hay cabin “của tôi” trong khi những người còn lại đều vui vẻ chia sẻ mọi thứ, và Mark còn hơi lỗ mẫn và thiếu ý tứ. Tôi đoán là Mark trước nay đã quen với lối sống tự lập và đơn thương độc mã nên Mark đã không nhận ra ảnh hưởng của mình đối với những người khác vốn đang cố gắng sống thật dễ tính và thoải mái theo hoàn cảnh cho phép. Tôi hy vọng qua thời gian, tính tình gai góc của Mark sẽ dịu đi khi anh học cách tin tưởng hơn vào những người cộng sự.

Ít ra chuyến thiếu nước ngọt chẳng kéo dài bao lâu. Một cơn mưa như trút theo gió mùa đã đổ xuống ngay khi hoàng hôn của tối hôm trước, sau đó, ngưng một chút rồi lại tiếp tục khi trời tối. Mưa như thác đổ khắp nơi, biển đen ngòm, những tia chớp lằng nhằng lóe sáng, chia ra mọi hướng và thắp sáng đường chân trời. Chúng tôi nhanh chóng lòi ra tấm biểu ngữ quảng cáo chuyển đi này của những nhà tài trợ chính như DHL,

Hong Kong Telecom và Khách sạn Mandarin, căng nó thẳng ra để hứng nước mưa vào các xô. Nước có vị nhựa của tấm biểu ngữ, song chúng tôi đã thu được 50 lít chỉ trong nửa giờ, đủ để dùng thoải mái cho ba hay bốn ngày.

Mục tiêu của chúng tôi là quần đảo trải dài từ điểm cách bờ Đông Đài Loan 60 dặm cho đến quần đảo chính của Nhật. Rải rác khắp một đường cung dài 650 dặm, quần đảo Ryukyu rất rộng đến nỗi không có cách nào biết chắc được là dòng hải lưu sẽ đưa chúng tôi đến đâu, liệu có đưa chúng tôi vào bờ hay là lọt thỏm giữa các đảo. Sau bài học thất bại khi cố gắng đến đảo Đài Loan, tôi quyết định chắc ăn nhất là lái *Từ Phúc* cưỡi dòng hải lưu đen dọc theo chiều dài của vòng cung Ryukyu. Tôi hy vọng sớm muộn gì, chúng tôi cũng sẽ gặp một hòn đảo của Ryukyu trên đường đi. Tôi hy vọng là điều này sẽ xảy ra trước khi chúng tôi hết sạch dầu đun bếp và phải ăn đồ nguội suốt ngày. Đồng thời, chúng tôi cũng phải hết sức cẩn thận khi tiếp cận những hòn đảo này. Nhiều đảo trong số chúng là đỉnh của những ngọn núi lửa trời lên khỏi mặt biển và được bao quanh bởi những rạn san hô ngầm chết người.

Chúng tôi lại bắt đầu nhìn thấy tàu thuyền qua lại. Thỉnh thoảng một tàu chở dầu lớn, hay loại tàu chở khí hóa lỏng với những bồn chứa to như silo chứa lúa, ngũ cốc hay thức ăn cho gia súc, đi ngang qua mảng chúng tôi. Chắc là họ đi từ vùng Trung Đông mang dầu thô về cho các ngành công nghiệp Nhật Bản đang khát nhiên liệu. Vào ngày 9 tháng Sáu, chúng tôi dùng bộ đàm bắt liên lạc được với một tàu chở dầu, đó là chiếc *Venus Victory*, và người điều hành radio của tàu hứa là sẽ thông báo vị trí của chúng tôi cho phía Hong Kong. Ba giờ sau, trước sự ngỡ ngàng của chúng tôi, một tàu đánh cá nhỏ lon ton tiến về phía chúng tôi, bắn pháo hiệu đỏ lên trời. Tôi nhặt ống nhòm lên để xem cho rõ. Ở đó, trên boong của chiếc tàu đánh cá, nhảy lên nhảy xuống và vẫy tay cuồng nhiệt là bóng dáng nhỏ nhắn nhưng không lẫn đi đâu được của người họa sĩ Nhật Bản của chúng tôi, Nina.

Lần cuối cùng tôi gặp Nina là ở Hong Kong. Cô từ Tokyo đến đó để tiễn chúng tôi và về lại cảnh chúng tôi xuất phát. Ngay từ đầu khi còn ở Việt Nam, Nina đã luôn quyết tâm phải tham gia bằng được hành trình này, và ở vịnh Hạ Long, Nina và tôi đã nhất trí rằng sẽ hợp lý hơn nếu cô ấy đợi đến khi mảng cập bến Đài Loan và nhập hội cùng thủy thủ đoàn tại đó. Rốt cuộc sự chậm trễ lại hóa ra là điều may mắn. Những ngày cuối cùng ở Việt Nam, Nina ngã bệnh vì bị viêm gan siêu vi A, và khi quay lại Nhật đã phải nằm bệnh viện hết một tháng. Cố gắng đến tiễn chúng tôi tại Hong Kong, Nina đã tự tạm thời xuất viện, và vẫn còn rất yếu đến nỗi người ta phải đưa Nina xuống máy bay trên xe lăn khi đến nơi. Nina đã giấu tôi chuyện này, và nhất quyết đòi gia nhập thủy thủ đoàn. Song tôi đã kiên quyết - hãy gặp chúng tôi ở Đài Loan, tôi nói, và sau đó lên mảng nhập hội cùng đi quãng đường đến Nhật Bản. Bởi vậy Nina đã quay về để hoàn tất việc điều trị tại bệnh viện, rồi đến Đài Bắc và chờ đợi. Có điều *Từ Phúc* đã đi ngang qua mất rồi!

Song, vẫn rất kiên gan và quyết tâm, Nina đã không để mình bị ngăn cản. Khi những người bạn của Hiệp hội Thuyền buồm Đài Loan không nhận được tin tức gì từ phía mảng, họ đã thuê một chiếc tàu đánh cá để đi tìm. Nina đã nài nỉ bằng được để lên tàu. Theo lý thuyết thì cuộc tìm kiếm này chẳng khác nào mò kim đáy bể. Biển thì mênh mông và họ không biết phải tìm chúng tôi ở đâu, xác suất tìm thấy mảng gần như bằng không. Tuy vậy, những người thuộc Hội Thuyền buồm Đài Loan, dẫn đầu bởi Robert Wu, vẫn lên đường, với những dự đoán chính xác về vị trí của *Từ Phúc*, và đi ngang dọc tới lui, kiểm tra mọi thứ họ thấy trên ra-đa. Họ tìm kiếm suốt một ngày một đêm và đã không tìm thấy gì. Thuyền trưởng tàu đánh cá muốn quay về vì tàu sắp hết dầu, nhưng Nina và Robert Wu đã cố nài nỉ - ráng thêm hai giờ nữa thôi. Sau đó họ nhìn thấy một lóe sáng trên màn hình ra-đa, liền tiến hành xem xét và rất thất vọng khi thấy đó chỉ là một tàu chở dầu. Anh có thấy một cái bè có

buồm nào không? Họ hỏi qua radio. Và một may mắn đột ngột đã xảy ra, chiếc tàu chở dầu đó chính là *Venus Victory* liền đáp lại, “Có, chúng tôi vừa nói chuyện với bè *Từ Phúc* cách đây một giờ.” Và thế là lúc này đây, Nina đang vẫy tay và hét lên chào mừng, đồng thời cố gắng phác thảo nhanh bức tranh ghi lại khoảnh khắc này.

“Geoffrey, đây là cơ hội để anh đi nhờ về Đài Loan và sau đó quay lại Hong Kong,” Tôi nói. “Chiếc tàu cá sẽ đưa anh đi.”

Geoffrey có vẻ hơi thất vọng. “Tôi cảm thấy rất buồn khi phải để các anh ở lại mà đi đột ngột thế này,” anh nói. “Đây là một trải nghiệm hết sức tuyệt vời.”

“Chúng tôi luôn nhớ anh, sĩ quan hậu cần ạ,” Tôi nói. “Nhưng chúng ta vẫn không biết là sẽ cập bến ở nơi đâu và vào lúc nào. Nên tận dụng cơ hội này khi anh còn có thể.”

Và Geoffrey trèo lên tàu đánh cá Đài Loan, Nina thì lên *Từ Phúc*. Sau khi những người bạn của Hội Thuyền buồm Đài Loan kiểm tra thấy chúng tôi vẫn ổn và đã để lại hoa quả tươi cùng với những chai nước uống cho chúng tôi, chiếc tàu đánh cá quay về nhà. Chúng tôi dọn cho gọn lại những túi cam và chuối, sau đó tất cả - Mark Joe, Lợi, Nina, và tôi cùng ngồi trong buồng lái để nâng ly.

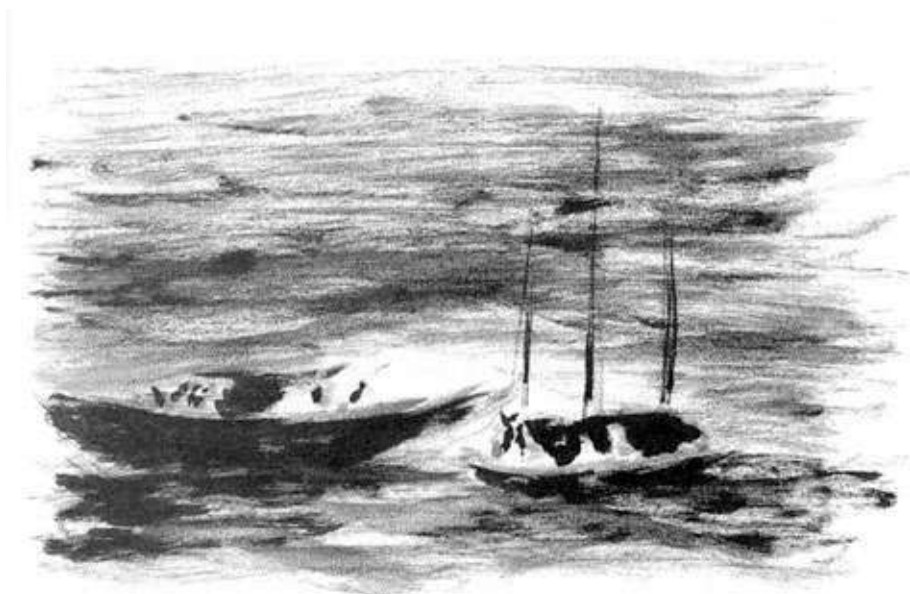
“Tự nhiên không có Geoffrey ở đây tôi thấy lạ quá,” Mark trầm ngâm. “Chỉ là anh ấy phải về đột ngột quá, mà cả chúng ta và bản thân Geoffrey đều chưa sẵn sàng tâm lý cho cuộc chia tay.”

“Lúc nào cũng vậy,” tôi nhận xét. “Dù chúng ta không ý thức được điều đó, thủy thủ đoàn đã sống và làm việc cùng nhau dần dần trở thành một đội hình gắn bó khăng khít. Rồi tới một lúc nào đó, có ai mới đến đến nhập hội hay ra đi, tất cả luôn đem đến cho chúng ta một sự thay đổi sâu sắc.”

“Geoffrey là một sĩ quan hậu cần xuất sắc,” Joe nói. Và chúng tôi cùng nâng ly. “Vì cuộc hành trình của *Từ Phúc*, vì những đồng minh từ Hiệp hội Thuyền Buồm Đài Loan... và vì những người bạn đã vắng mặt.”

Nina đến vừa đúng lúc. Chiều hôm sau vào lúc 4 giờ ngày 10 tháng Sáu, một máy bay hai động cơ xuất hiện từ phía tây bắc hạ dần độ cao và tiến thẳng về phía chúng tôi. Khi nó bay lượn vòng trên đầu, tôi có thể nhìn thấy quốc huy hình mặt trời mọc của Nhật Bản trên thân máy bay và dấu hiệu Lực lượng Tuần duyên Nhật. Tôi chỉ cho Nina cách sử dụng bộ đàm, và Nina bắt đầu trả lời các câu hỏi đến từ bầu trời: Chúng tôi là ai? Chúng tôi có cần giúp đỡ? Chúng tôi đến từ đâu và hướng về đâu? Chúng tôi còn lại bao nhiêu lương thực và nước trên bè? Hải lòng với những câu trả lời của chúng tôi, chiếc máy bay bay đi. Chỉ ít lâu sau, chúng tôi mới nhận ra rằng đó cũng là chuyến bay tuần tra chống hải tặc. Cũng chính đêm hôm đó, *Từ Phúc* đã gặp một tàu hải tặc màu xanh lá và trắng mà Nina và tôi lại còn suýt nhờ chúng kéo đi giùm.

Cảm giác được che chở bảo vệ dưới chiếc dù của một đất nước giàu có và hùng mạnh càng trở nên rõ rệt hơn nữa vào buổi sáng tiếp theo khi một chiếc phi cơ biên phòng nữa - lần



Tuần tra chống hải tặc

này là một chiếc trục thăng lớn - xuất hiện và bay lơ lửng trên đầu chúng tôi cùng một đoàn quay phim chụp ảnh. Một lần nữa, Nina nói qua chiếc bộ đàm nhỏ nhắn, và sau vài phút trao đổi nhút nhát ban đầu, cô bắt đầu nói chuyện líu lo. Nina nói cho đoàn trục thăng biết rằng chúng tôi đang cố đi về đảo Miyako cách đây khoảng 80 dặm về hướng tây nam, tùy theo hướng gió. Nếu Lực lượng Tuần duyên có thể thông báo cho nhà chức trách ở bên, có lẽ họ có thể sắp xếp cho một tàu đánh cá địa phương ra giúp chúng tôi cập bến.

Chiếc trục thăng bay đi thì vừa vắn cơn gió Bắc chúng tôi mong đợi cũng nổi lên, và *Từ Phúc* đạt được tốc độ 3 hải lý, khá khiêm tốn cho những chiếc tàu thuyền thông thường nhưng rất vừa vắn đối với chiếc mảng nửa chìm nửa nổi của chúng tôi. Chúng tôi hết sức hài lòng mặc dù mưa bắt đầu trút xuống. Vừa chỉnh xong các cánh buồm và xiềng theo như ý và đang thư giãn trong buồng lái thì có một âm thanh to, gãy gọn vang lên và cột buồm trước đã gãy. Ngay tức khắc, một phần ba trên của cột buồm biến mất trong một đồng thanh xà, vài buồm và dây buồm, để lại chóp cột buồm gãy lỏm chồm chĩa thẳng lên trời. Khi tai nạn xảy ra, gió đang cấp 3 cấp 4 và trời vẫn còn sáng, trừ mưa thì đây là thời điểm dễ xảy ra gãy cột buồm nhất. Thật vậy, mặc dù điều này có vẻ như là một cơn khủng hoảng tiềm tàng song sự việc diễn ra ở đây không hề có chút gấp gáp kịch tính nào - Mark chạy ngay ra đằng trước để thu buồm và những xà gãy đang ngâm trong nước. Lợi đến ngay sau đó, theo sát là Joe. Họ cùng nhau vật lộn kéo đồng sừng nước nào dây thừng, nào vải, nào xà tre lên nóc của cabin trước, cột mọi thứ lại thật chặt. Không hoảng loạn, không hò hét, chỉ có công việc được tiến hành một cách nhịp nhàng và đúng hướng trong khi tôi giữ tay lái, duy trì hướng đi. Dây néo buồm được tháo ra, dây thừng cuộn lại, công việc giảm thiểu thiệt hại đã hoàn tất. Sau đó, mọi người quay lại buồng lái, tất cả ướt như chuột lột do mưa và nước biển dâng lên đến đầu

gối tại boong trước. Nhưng ai cũng vui vẻ. Tình huống khẩn cấp dù nhỏ đã làm cho mọi người gắn bó hơn khi họ cùng chia sẻ cảm giác hài lòng vì đã phản ứng kịp thời và hiệu quả. Tôi thấy thật yên tâm khi *Từ Phúc* nằm trong những bàn tay chăm sóc chu đáo.

DỌC THEO QUẦN ĐẢO RYUKYU

Bao quanh bởi những rạn san hô ngầm, Miyako là một hòn đảo thấp, xanh rì và hiền hòa; ở đó người dân sống an nhàn không vội vã vì họ biết rõ mình được thừa hưởng những điều tốt đẹp nhất từ cả hai thế giới. Một mặt, họ được hưởng tất cả những lợi ích do là công dân Nhật, và chính phủ cũng có nhiều khoản trợ cấp hào phóng. Mặt khác, họ sống trong một vùng khí hậu bán nhiệt đới, cách xa hàng trăm dặm về địa lý lẫn tinh thần với nơi có cuộc sống áp lực cao để tạo nên những khoản viện trợ kinh tế đó. Dân đảo Miyako trồng một ít mía đường, mong mỏi cho ngành du lịch phát triển, đánh bắt cá thu và cá ngừ từ ngoài khơi Thái Bình Dương, và chờ đợi những khoản viện trợ kế tiếp từ các quỹ ở Tokyo. Họ có cả sân bay, có hệ thống y tế và viễn thông tân tiến, và một bến cảng tuyệt vời, vắng vẻ, nơi mằng *Từ Phúc* cập bến vào ngày 12 tháng Sáu.

Đợi chúng tôi trên bến là một hàng các viên chức, mười bốn người cả thảy. Họ gồm có đại diện của Sở Hải quan, Sở Y tế, Cảng Vụ, Cục An toàn Hàng hải, Cục Xuất nhập cảnh, và Lực lượng Tuần duyên. Xếp thành một hàng dài bên mép của cầu tàu, đồng phục nghiêm chỉnh, vài người đội mũ kê pi, hầu hết đều đem theo tập hồ sơ hay cặp táp, một số người còn đeo găng tay trắng. Đây là màn chào đón ấn tượng nhất mà tôi từng thấy, và bình thường tôi có lẽ sẽ bắt đầu nản lòng trước

viễn cảnh làm thủ tục và khai báo hồ sơ trước một cuộc tập hợp như thế này. Dù sao thì, Miyako cũng là một điểm dừng không tính trước của mảng *Từ Phúc*. Đảo này thuộc lãnh thổ Nhật, một phần của tỉnh Okinawa, và không ai trong chúng tôi có thị thực Nhật Bản cả. Thêm vào đó, thể nào cũng sẽ có một mớ thủ tục giấy tờ cần làm cho bất cứ tàu ngoại quốc nào cập bến một nước khác. Song tôi cảm thấy có điều gì đó khác thường về đám viên chức này, điều gì đó không giống với bản chất thông thường. Sau đó, tôi nhận ra ngay. Tất cả những vị viên chức đang đứng đó, cố tỏ vẻ đứng đắn và nghiêm trang, nhưng phần lớn bọn họ đều không giấu nổi nụ cười trên môi. Trông họ không hề giống những viên quan chức nghiêm nghị, mà như một đám trẻ hơn hờ chờ quà thì đúng hơn.

Các viên chức đổ bộ lên *Từ Phúc* như đi trăng hội. Họ dòm ngó khắp nơi, hỏi han đủ điều như lũ học trò đi tham quan viện bảo tàng, và hí hoáy ghi chép xuống tờ giấy kẹp trên tờ bìa những câu trả lời của Nina. Chúng tôi còn đủ nước và lương thực khi mới đến không? Và chính xác thì chúng tôi đã ăn gì ở trên mảng? Chúng tôi có thể giải thích lộ trình từ Hong Kong đến Miyako ra sao? Xin chúng tôi vui lòng liệt kê những thiết bị cứu hộ, thiết bị thông tin liên lạc, phao báo sự cố, vãn vãn và vãn vãn? Các viên chức trong bộ đồng phục vui vẻ chống tay và đầu gối xuống sàn để bò vào cabin, lăm bắm ra vẻ thích thú, và í ới gọi nhau để chia sẻ những lời bình luận. Sau đó, họ lại trèo lên cầu tàu, giữ thăng và phủi bụi đất trên những chiếc quần đồng phục, rồi cố lấy lại dáng vẻ trịnh trọng và uy nghiêm. Khi họ chuẩn bị rời đi, tôi thấy rằng họ nghĩ mình cần phải lý giải cho buổi tham quan trên mảng. Thật may, một anh hải quan đã nhìn thấy những trái cam và chuối còn sót lại mà thuyền đánh cá Đài Loan đã cho chúng tôi. À, anh ta lên tiếng nhắc nhở, đây là sản phẩm ngoại quốc, và sẽ là trái luật cách ly nếu đem chúng vào nước Nhật. Chúng tôi có thể ăn cam và chuối trên mảng khi đang ở cảng Miyako, song không vì bất cứ lý do gì mà chúng tôi được phép dùng nó trong một buổi

cắm trại trên bờ. Và như vậy, nông nghiệp của Nhật mới được bảo đảm an toàn, và tất cả mới hài lòng. Nhắc nhở xong, họ liền chui vào các chiếc xe công vụ và đi khỏi. Sau này, tôi được biết nhiều viên chức đến chào đón chúng tôi hôm đó được điều động đặc biệt từ đảo láng giềng Ishigaki, bởi tàu ngoại quốc hiếm khi đến Miyako nên đảo này không có đủ các viên chức của các sở ngành. Những vị khách này định sẽ ở Miyako đến hết cuối tuần trước khi quay về.

Trước khi đi, nhân viên xuất nhập cảnh yêu cầu Nina và tôi đến văn phòng cảng sau giờ ăn trưa, đem theo tất cả những giấy tờ và hộ chiếu.

Hai tiếng sau, Nina và tôi có mặt tại tòa nhà hành chính của cảng và được đưa đến những căn phòng rộng rãi và rõ ràng là ít được sử dụng. Khi đó, các viên chức đã bỏ áo khoác đồng phục và xuất hiện trong những chiếc áo sạch tinh tươm cùng cà vạt đen. Bàn của họ cũng gọn gàng và sạch sẽ như vậy, với một chồng giấy tờ duy nhất. Sự có mặt của Nina với tư cách là thành viên của thủy thủ đoàn đã đem lại một lợi thế lớn cho chúng tôi. Nếu có một thành viên người Nhật thì hầu như mọi rắc rối về mảng *Từ Phúc* sẽ được giải đáp một cách thỏa đáng. Joe, Mark và tôi nhanh chóng được phép ở lại Nhật ba tháng và giương buồm thoải mái trong hải phận của Nhật Bản, một con dấu đã được đóng vào hộ chiếu của chúng tôi. Tuy nhiên, thị thực cho Lợi lại là một việc khác. Lúc này, vị trưởng phòng Xuất nhập cảnh trở nên nghiêm nghị. Lợi là người Việt Nam, anh chưa có thị thực, và Nhật Bản không cấp thị thực thăm viếng cho công dân Việt Nam trừ trường hợp đặc biệt. Lý lịch cần được thẩm tra cẩn thận đối với những đương đơn từ Việt Nam trong trường hợp họ là những người tị nạn kinh tế, và những người có học vị cao hoặc thỏa mãn các điều kiện sẽ được ưu tiên hơn sau một cuộc thẩm tra ròng rã kéo dài khoảng ba hay bốn tháng, ví dụ, thị thực có thể được cấp cho một người có bằng tiến sĩ. Tôi giải thích rằng Lợi chỉ là một ngư dân, và chưa bao giờ được đi học đại học. Vị thủ trưởng chân thành xin

lỗi, song cho đến khi trường hợp của Lợi được xác định bởi cơ quan có thẩm quyền cao hơn thì Lợi không được phép rời khỏi mảng. Lợi phải ở lại trên mảng *Từ Phúc*, thậm chí không được bước chân lên bờ. Thế còn việc đi vệ sinh thì sao? Tôi hỏi. Anh ấy phải dùng nước ở ngay bến cảng à? Một cuộc hội ý diễn ra chớp nhoáng, và lệnh cấm được nói lỏng. Lợi có thể lên bờ để đi vệ sinh, rồi phải quay lại mảng ngay lập tức. Trong lúc đó, phòng xuất nhập cảnh Miyako sẽ gửi báo cáo về trường hợp của Lợi đến tổng cục của họ trên đảo Honshu.

Trong hai mươi bốn giờ tiếp theo, Nina và tôi đi qua đi lại như con thoi giữa mảng và văn phòng cảng trong lúc Phòng Xuất nhập cảnh Miyako tiến hành giải quyết trường hợp của Lợi theo cách riêng của mình. Lần viếng thăm thứ hai, chúng tôi được người ta cho biết Cục Xuất nhập cảnh tại Tokyo đã xác nhận rằng Lợi sẽ không được cấp thị thực. Nhưng, vị viên chức của Phòng Xuất nhập cảnh Miyako nói rằng tôi có thể đệ đơn xin phúc thẩm. Tôi điền vào đơn xin phúc thẩm và đơn này được gửi đi bằng máy fax. Tới lần thứ ba, người ta vẫn bảo đơn xin phúc thẩm đã bị từ chối, Lợi vẫn không được cấp thị thực. Nhưng có thể gửi một đơn xin phúc thẩm nữa đến tòa án Nhật nếu có cơ sở chắc chắn để làm như vậy. Lần này, tôi điền vào đơn nói rằng vai trò của Lợi rất thiết yếu cho sự an toàn của mảng vì Lợi là người duy nhất biết cách buộc các lạt mây. Vị viên chức Phòng Xuất nhập cảnh đọc qua với vẻ hài lòng, sau đó hỏi hộ chiếu của Lợi. Một lúc sau, tôi nghe tiếng lộp cộp của dấu đóng vào giấy, ngó sang đã thấy vị trưởng Phòng Xuất nhập cảnh đóng dấu thị thực vào hộ chiếu của Lợi trước khi tờ đơn được đưa vào máy fax. Tôi nhận ra tất cả những thủ tục quan liêu này chỉ là diễn trò. Phòng Xuất nhập cảnh Miyako chỉ làm theo quy định hành chính, song họ đã hoàn toàn có ý để Lợi được lên bờ.

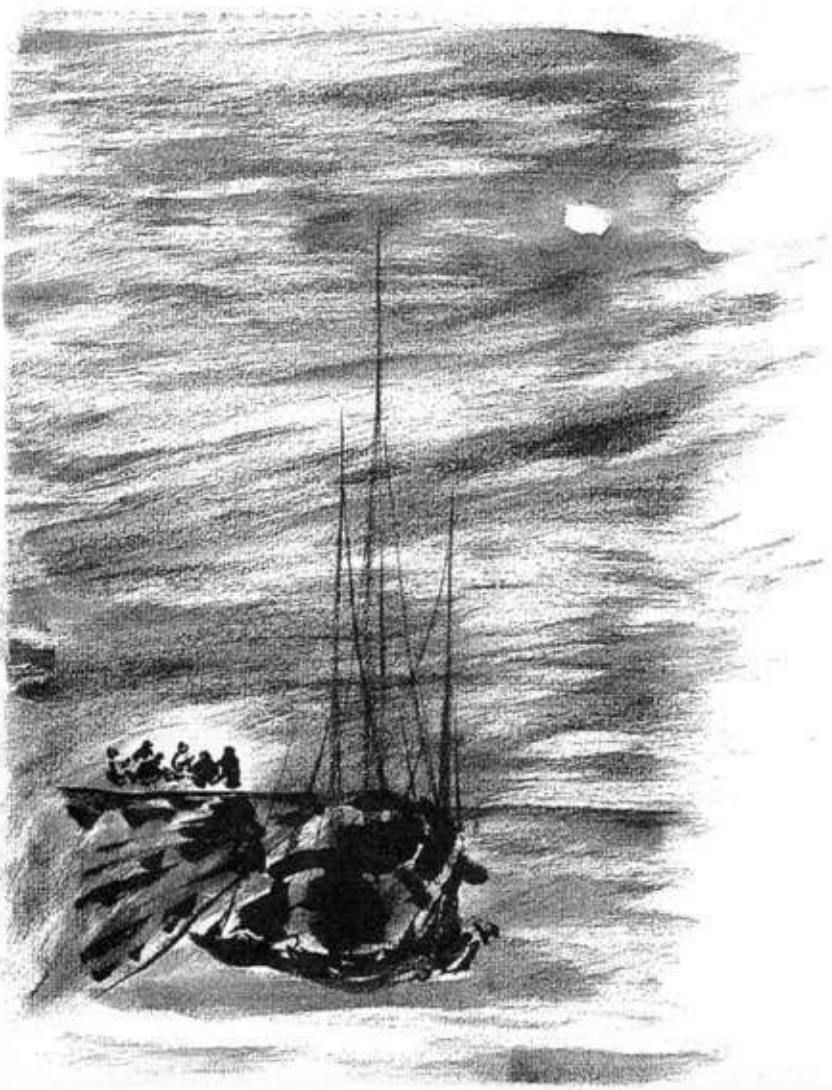
Vị trưởng Phòng Xuất nhập cảnh bèn khóa tủ đựng hồ sơ lại và nói rằng mọi người đang đợi Nina và tôi ở một phòng khác trên lầu. Tôi đã đoán là lại có một vòng điền thủ tục giấy tờ nữa.

Nhưng khi chúng tôi bước qua cánh cửa có đề chữ “Hải quan”, chúng tôi gặp lại hầu hết các viên chức đã có mặt ở cảng để đón chúng tôi ngày hôm trước. Họ ngồi quanh một bàn đầy bia và rượu *Sake*. Họ tuyên bố đây là một bữa tiệc và ngỏ ý muốn giới thiệu với chúng tôi một phong tục của Miyako, tục *omori*. Tục này bao gồm việc chủ cái phát biểu vài lời, sau đó đi vòng quanh bàn tiệc với chai rượu *Sake*, rót đầy ly cho mọi người, rồi nâng ly với từng người một. Sau đó, chủ cái sẽ tiến cử một người tiếp theo, và cả quá trình được lặp lại cho đến khi tất cả mọi người trong bàn đều đã đi hết một vòng, tiếp theo, vòng tròn sẽ được lặp lại. Sau này tôi mới biết Miyako nổi tiếng khắp quần đảo Ryukyu về lượng rượu tiêu thụ, và là hòn đảo duy nhất trong quần đảo này có tuổi thọ thấp hơn tuổi thọ trung bình của Nhật. Mặt khác, thật khó mà không cảm thấy ấm lòng trước cái cách giải quyết thủ tục hành chính của Miyako, và tôi nhận ra chúng tôi đã đến được một bến đỗ may mắn.

Những người dân đảo rất tự hào về thanh danh của họ, nhất là khi được so sánh với những người láng giềng ở đảo Ishigaki. Vào thế kỷ thứ mười chín, quần đảo Ryukyu đã từng là một vương quốc độc lập được trị vì bởi một lãnh chúa trên đảo Naha hay Okinawa, và Ishigaki lẫn Miyako là hai đảo xa xôi hẻo lánh nơi chính quyền dùng để tù đày những kẻ gây rối và tội phạm đã thành án. Nhưng trong khi phân loại tội phạm đã có một sự phân biệt. Những tù nhân chính trị và có học thức được đưa đến Ishigaki, trong khi những tội phạm thông thường, giết người và trộm cướp thì phải thụ án ở Miyako. “Người ở Ishigaki lúc nào cũng suy nghĩ bằng đầu, lãnh đạm và nhanh trí.” Tôi được nghe kể ở Miyako. “Song chúng tôi thì tự hào là hậu duệ của những tội phạm thông thường vốn hành xử theo con tim. Ở đây, mọi người vẫn hay nói rằng, chúng tôi rất tốt bụng!” và người kể chuyện với tôi tự vỗ vỗ lên bụng mình.

Trên thực tế, người dân Miyako trước hết xem mình là dân đảo gốc, rồi gần đây mới thấy mình là người Nhật. Dù có gốc

là tiếng Nhật, nhưng không một ai trên những hòn đảo chính của Nhật Bản lại nghe hiểu được tiếng địa phương của họ, và cư dân của quần đảo này là một chủng tộc pha trộn giữa người Nhật đến từ phương Bắc và những người đi biển đến từ Đông Nam Á. Quần đảo Ryukyu đã từng bị cai trị bởi người Trung



Lợi cùng một gia đình Miyako trên bến tàu

Quốc, người Nhật, và gần đây nhất là Hoa Kỳ đã đóng quân tại những hòn đảo chiến lược này trong Thế chiến thứ hai, trước khi trao trả cho Nhật vào năm 1972. Trong suốt thời kì diễn ra những biến đổi này, người dân đảo Miyako vẫn giữ nguyên lối sống an nhàn và truyền thống hiếu khách của mình. Tại mọi nơi trên Miyako mà thủy thủ đoàn của mủng *Từ Phúc* đặt chân đến, chúng tôi đều nhận được những món quà nho nhỏ, được mời vào dùng cơm chung, và nhận được những lời đề nghị giúp đỡ. Một căn hộ trống trong tầm đi bộ quanh cảng được tìm thấy đã giúp chúng tôi làm chỗ nấu nướng, nghỉ ngơi và giặt giũ. Mỗi tối, câu lạc bộ bơi lội địa phương đến mời chúng tôi tham gia buổi họp mặt thân mật, nơi họ nướng cá và tôm cua thu lượm được trong ngày và sau đó *omori* đến hết buổi tối.

Lợi nói rằng anh vẫn thích ngủ trên mủng hơn ngay cả sau khi đã được cấp thị thực. Lợi thấy ở đó thoải mái hơn. Vì vậy, sau bữa tối với những thợ lặn Miyako, tôi cùng Nina đến thăm xem Lợi có ổn không. Khi gần tới cầu tàu, tôi đã thấy một nhóm nhỏ đang ngồi trên bến tàu. Đó là một gia đình người dân Miyako, gồm có cha mẹ và hai đứa con nhỏ tụ tập quanh một cây đèn lồng đặt trên mặt đất. Lợi đang ngồi cùng gia đình đó, trông rất hài lòng trong lúc họ trò chuyện với nhau bằng cách ra hiệu. Nina hỏi những vị khách xem họ có cần cô phiên dịch. “Ồ không!” Họ cười phá lên. “Tụi tôi nghĩ là anh chàng thủy thủ Việt Nam này có thể sẽ thấy cô đơn nên tụi tôi đến bầu bạn cùng. Tụi tôi có đem đồ ăn cho anh, và sẽ cố dạy anh vài từ tiếng Nhật, và đảm bảo là anh ấy sẽ thấy vui khi ở đảo của tụi tôi.” Sau đó, tối nào gia đình đó cùng bạn bè của họ cũng đến trò chuyện với Lợi đến tận đêm.

Thị trấn Miyako chẳng chật những con đường nhỏ hẹp từ cảng kéo dài vào phía trong với hai bên là những tiệm nhỏ đầy chật hàng hóa. Mọi thứ dường như được thu nhỏ. Kể cả giao thông cũng chủ yếu là những xe con và xe tải nhỏ lăn bánh ngược xuôi trên đường, hay chạy ra ngoài ô với những ngôi nhà gỗ



Nhà truyền thống ở Miyako

một tầng và thỉnh thoảng đến những trung tâm mua sắm khá khiêm tốn. Mọi người có vẻ khá dư thừa thời gian. Ban ngày, một đoàn xe tải nhỏ nối đuôi nhau lăn bánh xuống bến tàu rồi đỗ lại, và người tài xế chỉ ngồi lặng im dăm mười phút ngắm nhìn chiếc mảng rồi lái xe đi.

Trong khi đó, chúng tôi bắt đầu công việc quan trọng là thay cột buồm trước đã bị gãy. Nhìn từ xa Miyako trông có vẻ xanh rì, nhưng cây cối ở đây không thích hợp cho việc làm cột buồm. Chúng tôi được phép đi bất cứ đâu và đốn bất cứ cây nào vừa ý. Nhưng cây ở đây rất yếu, người ta nói với chúng tôi như vậy. Mỗi lần bão đổ bộ lên đảo, ngọn cây thường bị gãy rời ra giống như cột buồm làm từ cây dẻ mà ông Chính đã cấp cho chúng tôi. Sau đó, với sự giúp đỡ của ông Sugama, một đại lý hàng hải tại địa phương, chúng tôi đã tìm đến sân sau của một công ty điện thoại và bới được hai cây cột gỗ dùng để mắc đường dây điện thoại đã bị loại bỏ. Chúng tôi quyết định dùng cả hai cây cột vì cột buồm chính của mảng *Từ Phúc* có một điểm yếu làm Mark lo ngại và anh sợ rằng nó cũng sẽ gãy luôn. Tốt hơn

là thay cả cột buồm chính lẫn cột buồm trước trong khi còn có cơ hội. Sau đó Mark dành ra cả tuần ở cầu tàu để gọt lại rất cẩn thận cây cột điện thoại cho vừa đúng kích cỡ. Suốt ngày, ngư dân và công nhân xây dựng ở Miyako thường ghé qua để mang cho Mark những đồ ăn vặt, nước giải khát, và cả những món quà nho nhỏ. Có ngày là một cái cưa gấp lại được để cắt gỗ, ngày tiếp theo là một cái cán búa dự phòng được làm từ đoạn gỗ cứng nhất của một cây kiếm gỗ kendo.

Lúc đầu Mark chỉ tình nguyện đi cùng mảng đến Đài Loan. Giờ đây Đài Loan đã ở sau chúng tôi cả vài trăm dặm, nên tôi hỏi liệu anh có muốn rời đoàn và quay trở về Hong Kong không. Không! Mark đáp lại ngay không chút chần chừ. Mark đang có quãng thời gian rất vui và muốn được tiếp tục cùng đi đến Tokyo nếu trên mảng vẫn còn chỗ. Là một người thợ thiện nghệ nên tôi không chút đắn đo khi nhận lời Mark, mặc dù mảng *Từ Phúc* sẽ trở nên đông đúc hơn với thủy thủ đoàn sáu người bởi khi đến Miyako, nhập hội cùng chúng tôi là thành viên cuối cùng cũng là người tình nguyện đầu tiên, Rex.

Điều đầu tiên bạn thấy ở Rex là bộ ria mép rậm rạp màu đỏ, nó làm cho anh có dáng vẻ của người đi biển thật sự. Điều thứ hai làm bạn phải chú ý là cặp mắt kính dày cộm khiến bạn nghĩ rằng Rex có thể là một học giả hay tiến sĩ. Ấn tượng thứ hai này được củng cố thêm bởi cách cư xử của anh: ít nói, lịch thiệp, và luôn xem xét mọi việc rất cẩn thận. Thực thế, Rex là người tuân thủ phương pháp và có tổ chức nhất trong cánh đàn ông. Mọi thứ anh làm đều được lên kế hoạch trước. Anh lên danh sách, xem xét các lựa chọn, xem lại các hướng đi khác nhau, anh biết trước chính xác việc mình sẽ sử dụng quỹ thời gian như thế nào trong vòng mười hai tháng kế tiếp. Có chiều cao và dáng vóc trung bình, không có điều gì - ngoại trừ bộ ria mép đỏ - nói lên anh là một thủy thủ đầy nhiệt huyết. Rex bị mê hoặc bởi biển khơi theo cách những người khác mê đánh golf hay theo dõi chim chóc. Rex đọc sách về biển, viết các bài tạp chí về biển và đi thuyền buồm, kết bạn với những người

cũng yêu thích biển, và thậm chí còn kiếm sống được nhờ biển. Rex tổ chức những chuyến đi trên chiếc du thuyền cũ kỹ của mình, khôi phục lại những chiếc thuyền gỗ chạy buồm dù với đồng lương khiêm tốn và tình nguyện tham gia bất kỳ chuyến du hành trên biển nào được tổ chức trên những chiếc thuyền buồm cổ xưa. Anh không có tay nghề như Mark, song Rex làm được nhiều việc như khâu buồm, bện dây thừng, điều khiển cánh buồm, lái và định hướng trên biển. Rex hội đủ điều kiện để xứng đáng có một chỗ ngủ trên bất cứ chiếc thuyền nào, đặc biệt Rex thích thuyền gỗ chạy buồm cánh dơi. Anh có thể ở tháng này qua tháng khác trên biển mà không bận tâm đến việc mình có bị ướt, lạnh, hay không thoải mái. Nói tóm lại, Rex là tuýp người lý tưởng phù hợp với chuyến đi dài ngày bằng buồm trên một chiếc bè tre ngày càng thấm đẫm nước.

Chúng tôi ở lại Miyako chín ngày, không chỉ làm được việc là thay hai cột buồm mà còn giải quyết được vấn đề của chiếc radio vệ tinh. Tôi đem đến Okinawa và một kỹ sư người Mỹ làm việc gần căn cứ không quân đồ sộ đã cài đặt lại chương trình bị lỗi. Tuy nhiên, việc thiếu điện bình vẫn còn làm phiền chúng tôi cho đến khi bình ắc-quy chính được thay tại điểm dừng chân kế tiếp tại Nhật. Trong lúc đó, Joe được giao trách nhiệm quản lý kho lương của mảng *Từ Phúc* sau khi Geoffrey đi khỏi. Đây cũng là áp dụng nguyên tắc lấy độc trị độc. Nếu anh Joe hám ăn phụ trách kho lương, tôi lý luận, chúng tôi sẽ được đảm bảo về chất lượng cũng như số lượng thực phẩm dự trữ. Song khi mua thực phẩm ở Miyako, chúng tôi bị sốc nặng. Giá cả cao ngất trời. Nhiều thứ đắt gấp ba hay bốn lần đồ ở châu Âu hay Hong Kong, và ngân sách du hành khiêm tốn của chúng tôi khó mà theo nổi. Nina và Joe lượn khắp các dãy kệ ở siêu thị, Nina dịch tên sản phẩm trên các gói hàng trong khi Joe làm tính cộng. Cuối cùng họ cùng nhau tha về đủ loại lương thực rẻ nhất để bổ sung vào kho đồ mua từ Hong Kong, đủ để chúng tôi cầm cự trong chuyến đi dài ba hay bốn tuần

đến những hòn đảo chính của Nhật, chặng đường tiếp theo trong cuộc hành trình.

Vào ngày 21 tháng Sáu, chúng tôi đã sẵn sàng ra đi, và ông Sugama đang oang oang trên cầu tàu, vẫy tay gọi một chiếc tàu kéo để đưa *Từ Phúc* ra khỏi bến cảng. Nhiều người bạn mới quen ở Miyako đã đến tiễn chúng tôi. Có những người thợ lặn trẻ từ trường lặn Miyako. Có các đại diện từ văn phòng Cảnh Vụ và Cục An toàn Hàng hải, những người đã kiểm tra lại chiếc radio của chúng tôi, đến để chúc chúng tôi đi may mắn. Và có một người đàn ông nhỏ nhắn và ngượng ngùng hay đến bến tàu trên chiếc xe gắn máy mỗi ngày sau giờ làm việc chỉ để ngồi trên bến và nhìn chằm chằm xuống *Từ Phúc* cho đến giờ phải quay về nhà ăn tối. Tôi được cho biết anh ta là một công chức nhà nước tại địa phương, và hôm nay anh đã xin nghỉ phép một ngày để đến tiễn chúng tôi. “Gia đình” của Lợi cũng có mặt, và họ đem theo rất nhiều quà cho anh: một chiếc đồng hồ đeo tay, một đồng hồ báo thức, và một chiếc radio bỏ túi. Ruy băng giấy được tung ra giữa mảng và những người ở lại trong lúc *Từ Phúc* từ từ được kéo đi, và những dải băng màu vàng và xanh lá cây được kéo dần ra, dần ra cho đến lúc đứt hẳn, và như thế chúng tôi đã từ biệt hòn đảo hạnh phúc của mình. Tất cả chúng tôi đều thấy buồn khi phải rời khỏi Miyako, song đồng thời chúng tôi cũng vui mừng vì lại được lên đường tiếp tục cuộc hành trình. Chúng tôi đã dừng chân tại trạm đầu tiên để hoàn thiện và sửa chữa lại mảng *Từ Phúc* bằng mọi cách tốt nhất trong khả năng, và chúng tôi đều cảm thấy mình thật may mắn khi dòng hải lưu đen và ngọn gió đã đưa đến một điểm dừng chân thân thiện và gần gũi đến như vậy.

Quay lại biển khơi, những người thủy thủ đã nhập cuộc nhanh đến kinh ngạc. Phút trước họ còn ở trên bờ, cảm nhận và cư xử như những người dân đất liền, mỗi người đều có kế hoạch và mối quan tâm riêng, tự do đến và đi theo ý muốn. Phút tiếp theo, họ đã ở trên bè mảng và quay về với biển khơi, lúc nào cũng giáp mặt nhau, và nhanh chóng lặp lại những công việc

quen thuộc và lẽ lối sinh hoạt hằng ngày như thể chưa hề có sự gián đoạn nào. Như một thỏa thuận chung không cần nói thành lời, mỗi người lại trở về như một bộ phận của đội hình.

Hai mươi bốn giờ đầu tiên sau khi rời khỏi Miyako thật đặc biệt. Bầu trời nhiệt đới trong xanh, đại dương xanh ngắt màu ngọc bích, dòng hải lưu đen chảy thuận theo ý chúng tôi, và một làn gió nhẹ từ hướng tây nam báo mưa vì vu đẩy những lùm mây trắng và mỏng theo hướng đông bắc. Chỉ trong một ngày chúng tôi đã đi được chín mươi chín dặm (tức là hơn 159 km). Lợi bắt được một con cá nục heo tuyệt vời, mang đến cho chúng tôi những lát phi lê cá tươi rói ngon lành. Chỉ có Nina là hơi bị lạc lõng. Nina thú nhận rằng sau khi dừng ở bất cứ cảng nào, cô đều cảm thấy bị say sóng trong hai hay ba ngày liền... và những ngày tiếp theo chứng minh điều đó.

Đương nhiên là chúng tôi theo dõi hai cây cột buồm mới khá sát sao để xem chúng có làm nên sự khác biệt không. Chúng trông to lớn và chắc chắn, nhưng rõ ràng là chúng nặng nề hơn cột buồm bằng gỗ hạt dẻ của ông Chính rất nhiều. Khối lượng gia tăng này đã tạo thành đòn bẩy khiến mảng *Từ Phúc* vặn mình và dễ hư hỏng hơn. Sau vài ngày trên bờ, tôi đã quên mất rằng mảng tre của chúng tôi mềm dẻo đến chừng nào. Giờ đây những ngọn sóng cao năm mét được gió dâng lên đã làm cho mảng uốn cong và xoắn lại đến mức báo động, và chiếc cột buồm trước đu đưa từ bên này sang bên kia, hoàn toàn không đồng bộ với cột buồm chính đến độ có lúc bạn thấy cột buồm trước nghiêng mình hẳn về phía bên trái của cột buồm chính, và chỉ vài giây sau nó lại đu mình sang phía bên phải. Tôi lo rằng mảng sẽ thật sự vặn mình đến nỗi gãy làm đôi dưới sức căng khổng lồ như vậy, và không biết rằng liệu tay nghề của những người thợ làm mảng ở Sầm Sơn và hàng dặm thước lạt mây mà họ đã buộc có giữ nổi mảng được nguyên vẹn hay không. Đồng thời phía đuôi mảng đã bị chìm xuống thấp hơn một cách đáng kể. Cái sào gỗ thò ra ở phần đuôi để giữ các sợi dây thừng điều khiển cánh buồm nhỏ phía đuôi, giờ đây

hầu như hoàn toàn ngập trong nước. Cùng với chuyển động lúc lắc của mảng, cây sào trời lên ngụp xuống giữa các con sóng, đôi lúc lại móc phải đường dây bám an toàn, dây câu cá của Lợi, hay vào dây cáp của chiếc chong chóng vốn dùng để cho chúng tôi biết mình đang đi với tốc độ ra sao. Tôi tự hỏi còn có nơi nào khác có thể tìm thấy một phương tiện thủy với cánh buồm được điều khiển bằng những sợi dây thừng ngâm dưới nước như mảng của chúng tôi không? Chúng tôi đã đem theo những cột buồm cũ để dự phòng trường hợp những cây cột điện thoại có một lỗi nào đó, và giờ thì không còn nghi ngờ gì, mảng *Từ Phúc* đã lún sâu hơn trong nước dưới khối lượng thêm vào của những cây cột mới và kho dự trữ. Sóng vỡ òa ra đã ập ngang qua khoảng không chính giữa hai cabin. Khi trời lên đập vào cột buồm chính, sóng vỡ tung và bắn bọt lẫn tia nước vào bên trong cabin.

Ở phần buồng lái cũng vậy, tôi thấy những con sóng lớn đuổi theo từ phía đuôi mảng giờ đã dâng lên xuyên qua mọi cấu trúc, va vào mặt sau của thúng buồng lái, và thường xuyên vỡ ra phía trên mép thúng làm bắn nước vào chân chúng tôi. Những đợt tấn công này chưa có gì đáng nguy hiểm; chúng chỉ là lời cảnh báo rằng một ngày kia biển dữ có thể đổ cả tấn nước vào buồng lái, làm ngập và kéo đuôi mảng xuống. Cứ mỗi đợt sóng đuổi theo là tiếng vút đều đặn của ngọn sóng dâng lên xuyên qua những cây tre đuôi mảng, xoáy cuộn giữa những ống luồng nay như các ống đàn, và sau đó quét qua hai bên thúng buồng lái, phủ lên mép thúng đầy bọt sóng. Mỗi con sóng đi qua, đẩy lên đập vào sàn nan tre mềm dẻo của buồng lái, làm chân người đang đứng phía trên bị nhích lên một chút khiến ta có cảm giác như đang đứng trên một miếng thạch rau câu. Tôi quan sát từng đợt sóng đi qua và thật sự lo lắng, liệu một ngày kia cái thúng buồng lái sẽ hoàn toàn bị đánh trôi đi bởi một cơn biển động mạnh, và tách rời khỏi thân mảng? Hoặc khi quan sát toàn bộ chiều dài của mảng nâng lên và uốn xuống trên lưng những con sóng khiến tôi e rằng mảng *Từ Phúc* sẽ gãy hẳn làm đôi. Mỗi lần

cưỡi lên đầu sóng, thân *Từ Phúc* treo lủng lẳng ở hai đầu theo một đường cong vồng xuống, chắc hẳn đã tạo nên một sức căng khổng lồ lên toàn bộ cấu trúc. Tôi đã thấy phần mũi mảng vồng xuống một cách yếu ớt khi lọt vào chỗ trũng giữa hai con sóng, rồi đột nhiên cong ngược lại khi con sóng đi qua, đẩy phần mũi lên làm cho mảng bị bẻ theo chiều ngược lại. Giống như việc lấy một chiếc bánh mì que đã ỉu rồi uốn ngược uốn xuôi. Và chắc chắn đến một lúc nào đó, tôi nghĩ, nó sẽ bung ra!

Buổi sáng ngày thứ hai chúng tôi phát hiện nhiều tao của hai dây thừng khổng lồ trong hệ thống nâng đỡ mà chúng tôi căng lên theo hình cây cung dọc hai bên mảng để giữ độ cong của mảng đã bị đứt do uốn vặn liên tục. Sợi dây thừng có chu vi mười ba phân và được làm bằng loại sợi manila tốt nhất để bện thừng, nhưng nhiều tao của nó đã đứt tung ra như thể bằng sợi cô-tông. Những mẩu bị đứt phải được gỡ ra, bện lại cẩn thận, rồi lại căng lên. Công việc này tốn cả buổi sáng, và trước khi chúng tôi kịp hoàn tất, một cơn giông nữa lại kéo đến, gầm rít trên mặt biển. Tôi hô lớn yêu cầu thủy thủ đoàn bỏ dở công việc và hạ bớt cánh buồm chính xuống chỉ còn để lại hai thếp buồm. Trong làn bụi mù của cơn giông, dường như không thể nhìn thấy gì xa hơn năm mươi mét, và mặt biển như bị đánh bằng, như bốc khói dưới sức nước trút xuống, và như mọi khi, nó làm bắn tia nước qua mọi khe hở và lỗ luồn dây trên nóc cabin. Rex, không hề nao núng, nhanh chóng cởi trần để tắm rửa và giặt đồ trong cơn lũ nước ngọt. Một giờ sau khi cơn giông đi qua, chúng tôi đi vòng quanh mảng để kiểm tra dây nhợ và cảm thấy rất hài lòng khi không có gì bị đứt hay hư hỏng qua cuộc tấn công vừa rồi. Thay vào đó, tất cả được lau rửa sạch sẽ tinh tươm.

Giờ thì chiếc radio vệ tinh đã hoạt động, hóa ra vấn đề chúng tôi gặp phải chỉ là nguồn điện. Theo lý thuyết, chúng tôi có đủ các tấm pin mặt trời, tám cái tất cả, để tạo đủ điện năng, nạp vào bình ắc-quy mười hai vôn, và bình này có thể dùng để chạy đèn hành trình của mảng, sạc lại các đèn pin dùng khi trực

đêm. Nhưng tám tấm pin mặt trời đã không thể hoạt động hết công suất. Chúng được buộc vào nóc cabin bằng dây, nơi còn lại duy nhất có thể lắp đặt được, và tùy vào thời điểm trong ngày, chỉ có phân nửa là đối diện trực tiếp với mặt trời. Đồng thời, trong những ngày gió mùa, mây mưa u ám có xu hướng làm giảm phân nửa nguồn năng lượng mặt trời có thể tạo ra. Chúng tôi cố tiết kiệm hết mức có thể, chỉ bật đèn trên đỉnh cột buồm khi có tàu thuyền khác đến gần để cảnh báo về sự hiện diện của chúng tôi, và hạn chế tối đa việc sử dụng đèn pin. Song vẫn không đủ. Chiếc radio có thể nhận được các thông điệp, nhưng khi tôi cố gắng gửi đi báo cáo hằng ngày, chỉ sau mười lăm giây bình đã hết sạch điện. Rõ ràng đã đến lúc chúng tôi phải gắn cánh quạt gió để tạo thêm điện năng, và chúng tôi đã thảo luận rất kỹ về việc nên đặt nó ở đâu và gắn như thế nào để đón gió một cách hiệu quả nhất, song đồng thời cũng phải tránh để cánh quạt của nó không làm ai bị thương trong khu vực làm việc. Mark cột quạt gió vào một sào tre, và chúng tôi thử dựng nó gần đuôi mảng. Song mọi người đều cảm thấy việc sắp đặt này là không ổn, quạt gió khá nặng, nó được đặt quá gần đầu và tay người đứng tại đó. Nếu quạt gió bị trượt và rớt xuống, nó sẽ rơi thẳng xuống buồng lái lúc nào cũng có người và sẽ gây ra thương tích. Cuối cùng, Mark tìm được cho nó một chỗ thật xa, ở phần cong lên của mảng, giờ trông nó giống như một cột buồm thứ tư tí hon. Ở đó, quạt gió vui vẻ quay tít trong bốn tháng tiếp theo, hoạt động rất xuất sắc, cung cấp đủ điện mà chúng tôi cần, và ở đủ xa để không gây ra nguy hiểm.

Thực ra, quạt gió đã cung cấp quá nhiều điện năng. Vào ngày 27 tháng Sáu, chúng tôi đang bình thản nhâm nhi bữa sáng tại buồng lái dưới bầu trời sáng trong thì Mark nói nhỏ một cách bình thường “Tim ơi, có cháy ở trong cabin kìa.” Tôi ngó qua thì thấy khói bốc ra khỏi cửa cabin và bên trong lấp lánh ánh lửa. Tôi vội đặt tô cơm sáng xuống và lao về phía cabin. Trên tường cabin có treo một hộp kín nước có chức năng làm

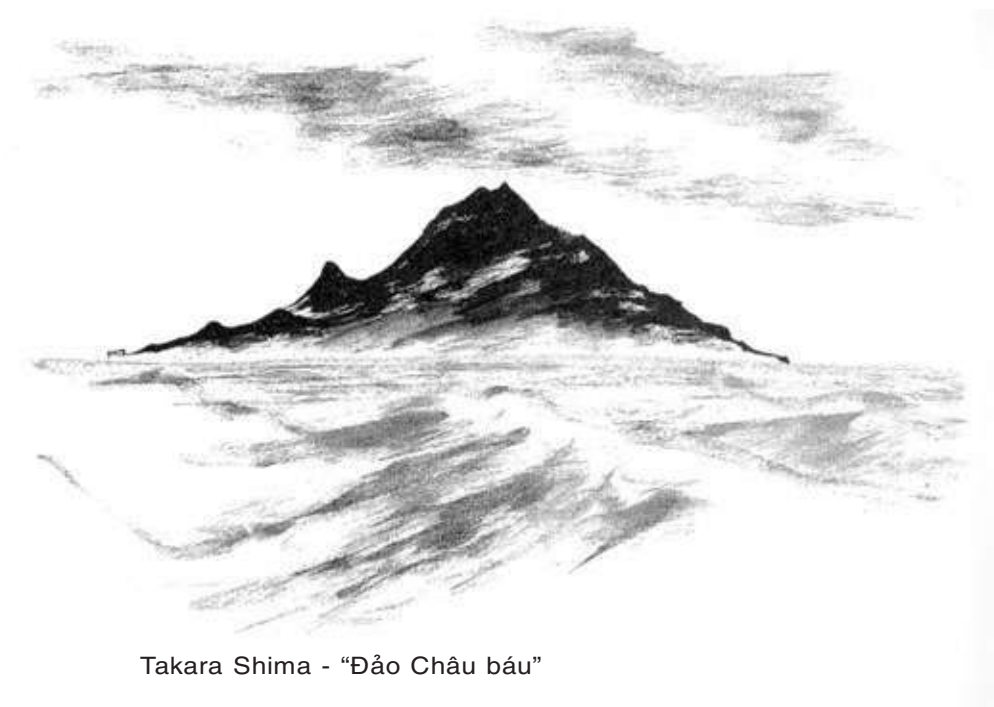
ổ nối điện cho các dây điện đến quạt gió và các tấm pin mặt trời. Ngọn lửa xanh chạy lên chạy xuống đường dây điện, và những giọt nhựa nóng chảy nhỏ giọt. Mái tre của cabin có thể bắt lửa bất kỳ lúc nào. Tôi quần miếng vải quanh tay, giật sợi dây điện đang cháy, và xem xét tình hình. Những phích cắm và ổ cắm nhựa đã bị chảy, và dây điện cháy đen. May mắn thay, đám cháy không lan ra các thứ khác và tôi có thể nối lại dây điện. Khi kiểm tra mạch điện, tôi tìm thấy một sợi xơ dừa bé tí đã bị lẫn vào trong phần cách ly và trở thành dây mồi, dẫn nước biển vào gây chập mạch.

Cách mọi người ứng xử bình tĩnh trước tình huống nhỏ vừa rồi cho thấy chúng tôi đã thay đổi thái độ đối với việc đi mảng kể từ lúc bắt đầu lên đường ở Hong Kong. Trong chặng đường đầu tiên, cuộc sống của chúng tôi có vẻ ảm đạm và không thoải mái và thiếu tổ chức trong khi *Từ Phúc* chậm chạp tiến tới hay đơn thuần chỉ là trôi đi. Giờ đây, khi đứng gió, chúng tôi hạ những cánh buồm vô ích xuống, và mọi người bắt tay vào việc bảo dưỡng và cải thiện mảng theo kế hoạch đã bàn trong bữa sáng. Lợi thay những mối buộc lạt mây đã sờn. Công việc của anh chẳng bao giờ kết thúc trong khi chiếc mảng vận mình và cọ xát liên tục. Mark thiết kế các cải tiến cho cột buồm và cánh buồm. Rex biến mình thành người coi sóc dây nhợ, thắt nút, bện dây thừng, chầu đầu dây, thay các chỗ bị sờn. Joe giúp mỗi người một tay, và chủ yếu là góp thêm sức lực. Nina đã khởi sắc sau khi không còn bị say sóng, luôn ngồi phác họa và vẽ, cũng như trả lời câu hỏi của mọi người về cuộc sống thường ngày ở Nhật. Cô vẫn cảm thấy thiếu tự tin về việc mình có mặt ở trên mảng, và một chiều nọ trong lúc đang ngồi vẽ trên nóc cabin chính, cánh buồm giữa bất chợt quay ngang gạt cô ngã xuống. Chúng tôi nghe một tiếng rên nhỏ, và gọi tìm Nina vì không trông thấy cô. Nina loạng choạng bò trở lên nóc cabin, một vệt máu loang từ vết cắt đằng sau tai trái, nơi thanh buồm đã đập va vào. Joe kiểm tra lại vết thương, và bắt Nina nằm

ngủ trong cabin trong vài giờ, song cô vẫn cảm thấy đủ khỏe để trực đêm hôm đó.

Buổi bình minh vào ngày thứ ba đã mang đến cho chúng tôi một cảnh đẹp có lẽ tuyệt vời nhất trong suốt cả chuyến đi. Đêm hôm trước, dòng hải lưu đen đã cuốn *Từ Phúc* đến sát một đảo núi lửa, và khi mặt trời mọc, đảo hiện ra như tác phẩm của một họa sĩ vẽ phong màn sân khấu. Cách chúng tôi chừng một dặm, phần thân khá bí hiểm của đảo vươn mình lên đến miệng chóp núi lửa ở trung tâm và kết thúc nơi lòng chảo tại chỗ một vụ bùng nổ núi lửa đã thổi bay mất ngọn núi. Thấp hơn ở phía dưới và dịch sang bên trái một chút mọc lên một ngọn núi thứ hai, mỏng hơn và nhọn hơn, là nhánh núi lửa phụ. Sườn của cả hai núi lửa phần trên đều có màu xám tro lẫn với đá đen, phần sườn thấp hơn thì xanh rì cây rừng. Trên bờ biển đối diện với chúng tôi, những tia sáng của bình minh đang tô đậm những điểm xanh sẫm của mảnh đất trồng phía sau bờ biển, và ba bãi cát hình trăng khuyết nổi bật lên trên nền đá nham thạch đen. Phía bên phải chúng tôi, tại mũi nam của hòn đảo, dựng thẳng lên một ngọn hải đăng, và xa hơn nữa mọc ra một cặp đá trông như sừng nhọn của vỏ ốc. Với mặt trời nấp sau ngọn núi, và những đám mây trôi lững lờ từ đỉnh núi lửa, trông nó thật xứng với cái tên - Takara Shima hay “Đảo châu báu”.

Ngang qua Takara Shima, tôi lái *Từ Phúc* hướng về phía đông để cắt ngang quần đảo Ryukyu nhằm hướng về các đảo chính của Nhật Bản. Chúng tôi rất hài lòng vì tới nay mọi việc tiến triển rất tốt. Tại đây diễn ra một cuộc tranh cãi duy nhất giữa thủy thủ đoàn khi Mark bắt đầu câu nhàu nạt nộ Lợi, nửa đùa nửa thật. Họ đang ngồi gỡ rối dây câu trong buồng lái, và Mark ngậm một phần dây câu trong miệng để có cả hai tay gỡ các nút rối. Do không để ý, Lợi đã giật mạnh dây câu làm miệng Mark bị sứt đau điếng. Giống như có lần tôi để ý thấy Mark khi bị va chân vào một miếng gỗ, anh ta giãy nảy lên, đánh Lợi và nạt anh ấy. Sau đó Mark lại chửi rủa, đánh Lợi lần thứ hai. Vốn dĩ không cố ý làm đau Mark, Lợi sưng sờ và tổn thương.



Takara Shima - “Đảo Châu báu”

“Yên nào, Mark!” tôi phải can thiệp vì Mark vẫn tiếp tục cáu giận.

“Đau ghê!” anh ta cắn nhằn. Sau đó quơ tay diễn đạt lại cảnh sợi dây bị giật ra khỏi miệng, và hằn học nhìn Lợi.

Thiệt thòi vì thiếu vốn tiếng Anh, Lợi trông rất không thoải mái và bị tổn thương. Tôi cảm thấy tiếc cho Lợi, vì không biết tiếng Anh nên không thể đáp lại, giải thích, hay xin lỗi. Anh chỉ có thể thu mình lại, buồn bã và giữ im lặng mấy tiếng đồng hồ sau. Lợi là người thẳng thắn và hết sức thân thiện nên sự cô lập về ngôn ngữ hẳn là rất khó khăn đối với anh. Tôi biết anh rất muốn có thể được trò chuyện cùng chúng tôi, và mỗi khi trực ca sáng, Lợi vẫn chăm chỉ đọc một danh sách các từ vựng mà anh đã liệt kê ra, cứ như thể nhìn chăm chăm vào nó sẽ giúp anh học được ngôn ngữ này. Nhưng việc học của anh ít có tiến bộ mặc dù Joe và những người khác đã dành thời gian giúp đỡ anh. May mắn thay, tai nạn xảy ra với Mark cũng qua

nhANH, và hai người lại câu cá và đùa giỡn cùng nhau sau đó, Mark cảm thấy xấu hổ và nhận thức được rằng mình đã hành động vô lý. Nhưng tôi vẫn lo sợ cô lập này đến một lúc nào đó sẽ là quá sức chịu đựng của Lợi.

Mỗi ngày mẢNG *Từ Phúc* như chìm sâu xuống một chút vào trong lòng nước biển. Khi chúng tôi rời Hong Kong, tôi để ý thấy mực nước đã dâng ở lớp tre chính giữa phía đuôi mẢNG. Giờ đây những cây tre này đã hoàn toàn chìm trong nước, và rong biển leo lên đến phân nửa lớp tre trên cùng vốn không có chút rong nào trước đây. Khi đuôi mẢNG chìm sâu hơn, nước biển bắt đầu trôi lên xuyên qua sàn của buồng lái, làm lớp nan tre và hắc ín dưới chân lúc nào cũng ướt. Sàn cabin vẫn khô ráo, nhưng chúng tôi vẫn cảm nhận được rằng *Từ Phúc* đã chìm thêm năm bảy phân trong vòng bảy tuần của chuyến du hành. Điều này sẽ còn tiếp diễn trong bao lâu? Tôi tự hỏi. Liệu mẢNG có đang chìm dần trong lúc từng ống tre nứt ra, không khí giữ bên trong thoát ra làm chúng mất độ nổi khi nước tràn vào? Hay liệu tốc độ chìm sẽ chậm lại và dừng hẳn khi mẢNG đạt được độ cân bằng? Dấu hiệu tích cực nhất là những mối buộc lạt mây của thân mẢNG vẫn còn bám trụ khá chắc. Không có điều gì cho thấy cái thân ba lớp này sẽ đứt gãy mặc cho tất cả những chuyển động cong lên võng xuống đáng gờm diễn ra khi mẢNG dập dờn cùng những con sóng. Tiếng cọt kẹt rên rỉ cũng không còn đáng sợ nữa khi giờ đây chúng đã được xác định. Có một tiếng rít từ trụ bánh lái cạ vào vành đuôi buồng lái; tiếng rên trầm của những thanh tre chạy dọc trên nóc cabin mà chúng tôi dùng làm lối đi lại, và tiếng đập thùm thụp bất thành hình khi những thùng đồ bằng gỗ trượt khỏi vị trí. Khắp nơi lúc nào cũng có cọ xát, kéo cọt, mài mòn trong lúc mẢNG vẫy và xoắn. Thật là nghịch lý khi chính tính mềm dẻo và đàn hồi là cần thiết cho cấu trúc của mẢNG, song bất kể lúc nào một sợi dây thừng bị sờn do bị cọ xát vào tre cũng có thể đứt tõe ra, hay một dây điện có thể bị ngắt và gây cúp điện, làm hư những thiết bị dùng điện.

Vào ngày 30 tháng Sáu tôi tỉnh giấc thấy Joe và Lợi, những người trực ca sớm, không ở trong buồng lái mà ngồi trên nóc cabin. Họ giải thích phải trèo lên đó vì những đầu sóng vỡ òa ra ở phần đuôi của thùng buồng lái và thường xuyên làm họ bị ướt. Như thường lệ, *Từ Phúc* không cần phải được giữ tay lái mà tiếp tục đi thẳng hướng khi tay lái được cố định vị trí bằng một thanh gỗ. Đầu sóng vỡ bắn vào buồng lái không có gì nghiêm trọng lắm, song đây chỉ là những con sóng nhỏ, và sau này trên Thái Bình Dương những con sóng có thể lớn hơn nhiều và quét hết toàn bộ mảng. Cần một giải pháp tức thời để làm nhẹ chiếc mảng nên tôi ra lệnh quăng đi cột buồm trước bị gãy và cột buồm chính cũ. Điều này đi ngược lại lẽ thông thường, bỏ đi gỗ dư trong khi *Từ Phúc* đã khan hiếm đồ dự phòng và chúng tôi không thể tìm được thêm một cây tre nào ở Miyako. Nhưng nếu chúng tôi vứt đi những cột buồm cũ, chúng tôi sẽ bỏ được ít nhất một phần tư tấn trọng lượng dư thừa. Thủy thủ đoàn cài dây an toàn và đứng thành hàng bên mép thân mảng, sóng trời lên qua chân họ trong khi họ nhích cây cột buồm cũ từng phân cho đến khi có thể đẩy nó rớt xuống những con sóng, và cây gỗ trôi đi trong niềm tiếc nuối của chúng tôi, tạm biệt người bạn đã đồng hành cùng chúng tôi ngay từ những ngày đầu chạy thử trên vịnh Hạ Long.

Khi *Từ Phúc* đến gần bờ biển của đảo chính Nhật Bản, một lần nữa chúng tôi thấy mình lọt vào giữa những chiếc tàu lớn. Gió đứng, rồi chuyển hướng bắc, và trời trở lạnh, u ám, và thật khốn khổ. Những cơn mưa rào, một số rất nặng hạt, tràn xuống từ đất liền, và chúng tôi lại đi biển với tầm nhìn hết sức đặc trưng như thể ta chơi trốn tìm với tất cả mọi thứ. Một chiều nọ, tôi nhìn thấy cái thân màu xám khổng lồ của một tàu chở dầu cỡ lớn đang hướng về phía chúng tôi, ở cách ba dặm trong bóng tối. Nhưng khi tôi nhìn lại lần nữa vào năm phút sau, chiếc tàu lớn này hoàn toàn biến mất mặc dù nó hẳn phải ở gần hơn. Song bóng tối không có vẻ gì dày đặc hơn. Trong phút chốc, một lần nữa tôi lại nhìn thấy nó, đang đi song song một cách

an toàn. Tôi biết chiếc tàu khổng lồ này hẳn đã đi qua chúng tôi ở khoảng cách một dặm, nhưng tôi không bao giờ nhìn thấy nó một lần nữa. Nó đơn thuần bị nuốt gọn trong bóng tối như một bóng ma. Một giờ sau lại xảy ra một việc tương tự. Một tàu chở ô tô như một hộp giày khổng lồ xám xịt màu kim loại lướt ngang qua mặt biển. Nó to bằng cả một khu căn hộ, hiện ra phía trước chỉ một dặm, không phải đi ra từ một làn sương mù mà từ một thứ trông như một đường chân trời xám trong đùa giỡn với đôi mắt trần.

Nina bị mệt mỏi vì kiệt sức, hệ quả của cả hai sự kiện: thanh căng buổi đập vào đầu và trước đây đã xuất viện quá sớm. Trông Nina thật bơ phờ và thảm hại nên tôi miễn cho cô nhiệm vụ nấu ăn và trực nhật để Nina có thể tập trung vào việc vẽ của mình khi cảm thấy đủ khỏe hay cuộn tròn trong túi ngủ và nghỉ ngơi. Joe cho Nina uống vài ngụm dung dịch muối điện giải để bù nước, và cô nằm đó cảm thấy tội nghiệp cho bản thân, thất vọng nặng nề vì sau tất cả những nỗ lực kiên cường để nhập hội, cô lại không đủ sức để tham gia hết mình. Thời tiết ẩm thấp u ám làm Nina càng chán nản hơn, và cô cắn môi khóc. Tất cả chúng tôi bắt đầu cảm thấy mệt theo, và một buổi tối nọ, Nina phàn nàn, đầu tiên với tôi, rồi với Joe, rồi lại với tôi lần nữa vào lúc 5 giờ sáng, đánh thức cả tôi dậy để than rằng từ nóc cabin có một giọt nước nhỏ xuống người và Nina muốn bàn xem nên làm gì việc đó, cô nhận được những câu trả lời cộc lốc. Joe gạt đi cho rằng đó chỉ là tưởng tượng, và rằng cô ấy nên ngủ tiếp đi. Tôi cũng bực mình như vậy khi Nina muốn bắt chúng tôi dịch túi ngủ của mình đi, không cần biết trong cabin không có chỗ nào để tránh dột. Hóa ra Nina chưa đi cắm trại hay ngủ trong lều lần nào trong đời và rất thắc mắc làm sao nước có thể làm ướt sũng cả chiếc khăn lông mà cô đã nhét vào chỗ dột. Sau đó tôi cảm thấy có lỗi vì đã để lộ sự giận dữ và bực tức. Tôi cảm thấy tội nghiệp cho Nina vì không được khỏe, và biết rằng tôi đã không cảm kích đúng mức vai trò của Nina đã làm nên khác biệt lớn trong công tác dàn xếp mọi việc lúc

ở Miyako cũng như bây giờ ở trên mảng mỗi lần chúng tôi sử dụng cái radio VHF để liên lạc với lính tuần bờ biển của Nhật và báo cáo tiến độ của chúng tôi bằng tiếng Nhật. Song đồng thời, cả Joe và tôi đều thấy Nina đã vô trách nhiệm khi cố gắng hết sức để nhập hội và ở lại trên mảng trong khi cô biết rằng mình chưa hoàn toàn bình phục khỏi lần ngã bệnh trước đó.

Chúng tôi đã không nhận ra rằng *Từ Phúc* đang đi qua mùa hè tệ nhất của lịch sử Nhật Bản trong vòng bốn mươi năm đổ lại. Trời ít nắng và mưa thì nhiều làm cho vựa lúa Nhật không thể trở bông, và vụ thu hoạch hàng năm trở thành một thảm họa. Ở trên *Từ Phúc* thật khó có thể tin được rằng thời tiết ẩm ướt khó chịu này có thể kéo dài ngày này qua ngày khác, và chúng tôi cứ hy vọng sẽ có biến chuyển vào ngày tiếp theo, mặt trời sẽ bắt đầu soi sáng, và mùa hè sẽ thực sự bắt đầu.

Ngày 2 và 3 tháng Bảy có lẽ là hai ngày xấu nhất trong chuyến du hành từ trước đến giờ. Nó khởi đầu bằng việc gió lìm dần và chuyển hướng đông - một cơn gió ngược - khi chúng tôi đến gần mũi Muroto, một mũi đất dốc đứng ở phía nam của Shikoku. Ý định của tôi là đậu gần mũi đất cho đến khi gió ngược đổi chiều. Song Muroto có vẻ như là một giao lộ hàng hải với ba tuyến đường đều tập trung vào nó - từ Tokyo và Yokohama ở phía đông bắc, từ điểm cực nam của Nhật, và từ vùng biển nội địa. Những tuyến giao thông này gặp nhau tại một điểm, nên bất kỳ lúc nào cũng phải có đến sáu hay mười tàu hiện ra trong tầm mắt cùng một lúc. Tất nhiên, để đảm bảo an toàn họ phải bố trí trực ca quan sát rất kỹ trong vùng nước đông đúc này. Nhưng họ đã không nhận ra bóng dáng nhỏ bé vô nghĩa của một chiếc bè tre chậm chạp. Những con tàu dầy sóng ngang qua chúng tôi, ở đằng trước, ở bên hông, ở đằng sau, đi qua trước mũi hay qua sau đuôi mảng, đi song song, đi chéo, tất cả đều chăm chú vào công việc thương mại của mình. Dường như tàu đến từ khắp mọi hướng và chúng tôi thì bất lực giữa dòng giao thông này.

Chúng tôi chỉ vừa mới quen được với cái cảm giác nằm lọt thỏm giữa thủy lộ hàng hải - ít ra thì cũng bớt run hơn mỗi lần thấy một con tàu hướng thẳng về phía mình - thì gió đứng và thời tiết nhanh chóng chuyển xấu. Vào cuối chiều, bầu trời tối tăm mù mịt, bóng tối dày đặc phủ xuống đại dương như thể đêm về sớm. Biển xanh đục ngầu. Gió bắt đầu nổi lên, nó vẫn thổi từ hướng đông và cản trở mọi bước tiến của mảng. Cơn gió mới đem theo mưa và không chỉ là mưa rào, mà là cả một cơn đại hồng thủy đôi khi đánh thẳng vào chúng tôi. Khi tốc độ gió thay đổi, sức mưa cũng thay đổi theo. Có lúc mưa như trút nước, có lúc nó là một cơn giông gói gọn tầm nhìn của chúng tôi trong một đường tròn bán kính khoảng năm mươi mét. Trong đường tròn đó, mọi thứ đều xám xịt - biển, không khí, đường chân trời. Giờ nối giờ mưa vẫn tiếp tục, suốt đêm, suốt cả ngày hôm sau, và gần như suốt cả đêm tiếp theo luôn. Không hề ngơi nghỉ. Ấm thấp và ướt át xâm nhập mọi nơi. Nó làm sưng khăn lông, làm túi ngủ ẩm ẩm, làm ướt nhẹ sàn buồng lái khiến nó rất trơn, khó chịu. Nước xâm nhập vào cả hai cabin, chảy xuống hai bên hông, tạo thành những vũng nước đọng, những giọt nước nhỏ xuống quần áo và đồ dùng cá nhân. Không thể nào tránh bị ướt được. Muốn ra ngoài cabin đồng nghĩa với việc phải mặc bộ quần áo chống thấm, bị ướt bên ngoài và ướt cả vải lót. Nói tóm lại, tình hình rất tồi tệ, và cabin bắt đầu bốc lên mùi quần áo ẩm và những người chưa tắm - thời tiết quá xấu để tắm, nếu có tắm rồi thì cũng không thể nào khô lại nổi. Những đôi chân bị nhả lại và trắng béc, những sợi dây thừng phồng lên và trở nên khó điều khiển vì những nút thắt bị kẹt; tóc thì bị ẩm và bết lại. Chúng tôi không còn nhìn thấy những con tàu dây sóng hướng về phía mình nữa. Chúng tôi có thể nghe thấy chúng, nhất là khi nằm trong cabin, chúng tôi cảm nhận được sự rung động do chân vịt của những con tàu xuyên qua lớp thân tre hay nghe tiếng gầm gừ của những động cơ diesel. Song để nhìn thấy chúng trong bóng tối này thì quả là việc không thể.

Ban đêm tình hình càng trở nên ngặt nghèo hơn. Một bình ắc-quy bị hư nên chúng tôi không có điện để bật đèn suốt trên đỉnh cột buồm được, và sương mù dày đặc đồng nghĩa với việc những tấm pin mặt trời trở nên vô dụng. Vì vậy, chúng tôi căng mắt ra nhìn vào khoảng không, cố gắng xác định ánh đèn của những con tàu xem chúng đang đi thẳng về phía mình hay chỉ đi ngang qua. Khi sợ bị va đụng, chúng tôi bật cái đèn bé tí trên đỉnh cột buồm lên, và bóng đèn chỉ tỏa ra một ánh vàng yếu ớt thay vì trắng sáng rực do bình điện của nó đã quá mệt mỏi. Nếu con tàu đang tiến tới không có phản ứng gì, không thay đổi hướng đi, thì chúng tôi sẽ hy sinh thêm vài miliwatt nữa từ bình điện để bật đèn nhấp nháy trên cột buồm chính. Và khi cả việc đó cũng không có hiệu quả, con tàu vẫn tiến thẳng mà không hay biết về sự có mặt của chúng tôi, chúng tôi sẵn sàng đốt đuốc hiệu - một trong sáu cái đuốc quý giá - để cảnh báo con tàu rằng chúng tôi đang nằm ngay trước hướng đi của nó. Có điều lần đầu cần dùng đến đuốc hiệu, tôi cà cà nó để bắt lửa theo hướng dẫn của nhà sản xuất, mà nó chỉ nháy lên một cái chứ không làm nên đốm sáng rực rỡ nào. Cơ cấu bắt lửa của nó bị ẩm. Tôi thăm rửa nhà sản xuất đã không chú ý đến chất lượng của sản phẩm mà mạng người phụ thuộc vào đó. Máng của chúng tôi không ướt hơn một cái bè cứu sinh ở giữa biển khơi là bao, và những người bị đắm tàu ngồi trên bè cứu sinh hẳn sẽ phụ thuộc vào đuốc hiệu hơn chúng tôi nhiều. Nhưng cái đuốc đó đã vô dụng nên tôi quăng nó đi. Tôi nhanh chóng lục lọi thùng đựng đồ thiết bị an toàn để ngay bên tay lái nhằm sử dụng trong trường hợp chúng tôi phải vội vàng bỏ mảng và một tìm thấy một cái đuốc hiệu khác, mới lửa, và trên tay bùng ra một vầng trắng sáng rực. Xài được rồi! Con tàu đang tiến tới chột né sang một bên để tránh hướng va chạm.

Chiều ngày thứ hai trong chuỗi ngày u ám và khốn khổ, tôi bắt đầu cảm thấy mệt mỏi và không chú tâm vào nghĩa vụ làm thuyền trưởng và người dẫn đường. Tôi quay sang phụ giúp công việc quanh mảng, buộc chặt lại các thùng đồ và thùng



lượng thực nên đã không kiểm tra lại vị trí của chúng tôi trong khi đáng lý đó là việc tôi phải làm. Tôi hết hồn khi bất ngờ nhìn thấy những vách đá ở phía bên hông máng. Gió đã đẩy chúng tôi vào gần bờ và vào vịnh Tosa, nơi chúng tôi khó lòng thoát ra. “Bị giam trong vịnh” là cụm từ dùng để diễn tả những chiếc thuyền vụng về bị mắc kẹt ở một nơi như vậy, không thể đi ra từ đường nó đi vào, kẹt giữa gió, thời tiết, và đất liền, và dần dần bị đưa vào bờ. Tôi giải thích tình trạng hiện nay cho thủy thủ đoàn, và nói với họ rằng chúng tôi không còn cách nào khác ngoài việc dập dìu tới lui như một chú thỏ rừng bị mắc bẫy cho đến khi, gió đổi chiều và cho phép chúng tôi thoát ra ngoài. Nếu việc không thành, cơ hội duy nhất còn lại của chúng tôi là thả neo và hy vọng nó sẽ giữ máng lại để không bị đưa sâu hơn vào cái bờ biển đáng vẻ mập mờ và không mền khách kia. Nhận được thông tin, mọi người tỏ ra khá bình tĩnh, và quan tâm nhiều hơn đến cơ hội gió đổi chiều. Lúc đó, một cơn gió lớn thổi từ phía đông đã tạo nên những đợt sóng dài từ trong bóng tối trời lên bên phải chúng tôi, rồi vỡ ra và lao vào bên dưới lẫn xuyên qua thân *Từ Phúc*. Máng đã chống đỡ giỏi giang đến mức đáng ngạc nhiên, nó không uốn cong quá mức,

và như thường lệ nó vẫn giữ được vị thế tương đối và không bị quá ướt. Sau này, Rex đã hết lời khen ngợi chiếc mảng đã cưỡi sóng tài tình như thế nào. Song vào lúc này, chúng tôi vẫn bị đẩy thẳng vào bờ, và khi ngọn hải đăng bắt đầu rọi phía trên đầu thì gần như có một phép nhiệm màu, gió đổi sang hướng tây nam. Chúng tôi quay đầu và chậm chạp bò ra khỏi vịnh, đếm ánh đèn phát ra từ những mái nhà trên bờ nhích từng phân ngang qua chúng tôi trong lúc chúng tôi đi được cứ hai hải lý về phía trước lại bị gạt sang ngang một hải lý. Mọi người gần như nín thở, hy vọng gió sẽ giữ nguyên hướng và sức mạnh, và vào lúc rạng sáng, chúng tôi thấy mình ở gần mũi Muroto đến mức đáng sợ, lạch bạch đi ra khỏi nanh vuốt của những hòn đá dưới chân dốc mũi.

NGÔI ĐỀN TỪ PHÚC Ở NHẬT BẢN

Chúng tôi vượt qua được mũi Muroto suýt soát có bốn trăm mét, thở phào và ị ạch ra khơi, lòng vẫn không khỏi cảm thấy run run. Vấn đề là *Từ Phúc* hơi khó điều khiển nên hoặc là bạn nhắm đi hẳn vào gần bờ và đối mặt với nguy cơ bị dầm, hay là bạn dừng lại ở một khoảng cách an toàn so với bờ và chịu rủi ro bị đưa đi quá đích như lần xảy ra tại Đài Loan vừa rồi. Để lái thành công một cái bè tre có buồm thì bạn cần gió thuận, hay dòng chảy thuận, hay cả hai, và phải đúng thời điểm.

Chúng tôi vừa đạt được một khoảng cách an toàn với mũi đất thì một tàu đánh cá nhỏ của Nhật xuất hiện, tiếng động cơ ùng ùng rē sóng tiến về phía chúng tôi. Tàu có dáng vẻ đặc trưng cho vùng này, được thiết kế như một xuồng cao tốc với thân dài và hẹp, boong tàu loe ra, các anten radio và thiết bị điện chĩa lung tung. Chỉ có một người điều khiển. Anh ta trông khoảng bốn mươi lăm tuổi, thấp và chắc nịch, tóc cắt sát đầu, da trắng, và đôi cánh tay vạm vỡ. Anh lái tàu rất điệu nghệ, quay tàu một phát để nó dừng sát dọc bên mạn chúng tôi để hét qua những câu hỏi. Chúng tôi là ai? Quốc tịch gì? Bộ chúng tôi không biết là có dự báo có giông với mưa nhiều và biển động hay sao? Bản thân anh ta cũng đang chạy về bến cho an toàn. Mảng của chúng tôi trông quá mỏng manh để ở ngoài biển trong điều kiện thời tiết xấu như vậy. Chúng tôi có chắc rằng

mình sẽ ổn không? Anh lặp lại câu hỏi cuối cùng nhiều lần để chắc chắn là Nina hiểu. Anh ấy có vẻ rất dẻo dai và tháo vát và chân thành lo lắng cho sự an nguy của chúng tôi.

“Không sao đâu,” Nina hét qua lại, “chúng tôi đã trải qua thời tiết xấu nhiều lần trước đây rồi, và coi vậy mà mảng rất an toàn.”

“Các bạn đến từ đâu?”

“Chúng tôi khởi hành từ Hong Kong!”

Anh ngư dân há hốc mồm ngạc nhiên. Trong phút chốc, trông anh như vừa bị một miếng ván phang vào đầu. Sau đó anh ta đến chỗ một cái hộp nhựa lớn đựng cá và lôi ra một con cá đại dương màu đỏ rất to. Anh ném qua cho chúng tôi và nó làm một tiếng “bịch” rõ to khi đáp xuống boong trước của *Từ Phúc*. Một món quà!

“Chờ chút,” Nina gọi anh. “Anh có thể chỉ cho chúng tôi đâu là dòng hải lưu đen?”

Anh ngư dân ra hiệu về hướng đông. “Đi ra xa hơn một chút nữa và ngoài đó nó chảy mạnh lắm,” anh ta hét lại. Sau khi thỏa mãn trí tò mò, anh có vẻ muốn vội vàng tiếp tục quay về bến, giơ tay với cái cần gạt tăng tốc động cơ.

“Hỏi anh ta về mấy cái phao câu cá bằng tre,” tôi giục Nina. “Nhanh lên! Cô hỏi xem chúng có thể nổi được bao lâu.” Ngoài mũi Muroto chúng tôi có đi ngang qua một hàng dây câu nổi có thấy phao bằng những ống tre.

Nina vẫy tay lia lịa để anh ngư dân chú ý, và anh ta quay tàu lại để cô có thể hỏi. “Cái phao câu cá bằng tre của anh có thể nổi được bao lâu?” cô nói với sang. Anh ngư dân vạm vỡ trông có vẻ khó hiểu, và Nina giải thích câu hỏi của mình một lần nữa. Anh ta hiểu ra, và nghĩ một lúc lâu trước khi trả lời. Nina đã không phải phiên dịch lại. Anh ngư dân đưa lên năm ngón tay để chắc là chúng tôi hiểu. “Anh ta nói là tre nổi được năm tháng,” Nina nói. Những người còn lại trong chúng tôi cười òa. *Từ Phúc* đã khởi hành gần bốn tháng trước, nên trên lý thuyết

thì chúng tôi chỉ còn một tháng nữa trước khi nó chìm. Song chúng tôi chỉ mới đi được gần một phần ba quãng đường giữa Trung Quốc và châu Mỹ, và phải tiếp tục đi ít nhất ba tháng nữa. Mark đi ra đằng trước để lấy một miếng tre nổi, đó là một cây gậy anh đã nhặt được trên biển hôm nay. Anh đập mạnh nó vào góc của buồng lái và cây tre vỡ vụn ra trong tay anh. Nó đã hoàn toàn bị úng và đang phân hủy.

“Hây da,” Mark cười toe toét, “vậy là còn có một tháng nữa.”

Lời cảnh báo của anh ngư dân về cơn giông hóa ra hoàn toàn chính xác. Nhưng lần này gió thổi đúng hướng chúng tôi muốn. *Từ Phúc* băng băng lướt đi theo chiều gió, và tôi mạo hiểm bẻ lái hướng thẳng đến mũi Shiono Misaki, điểm ngoặt tiếp theo trong chuyến đi Nhật này. Sự mạo hiểm này đã được đền đáp xứng đáng, và chúng tôi vượt qua được mũi đất, đi vào đúng con đường dẫn tới đích, đó là cảng nhỏ của Shingu, nơi mỗi năm đều làm lễ tưởng nhớ đến vị khách nổi tiếng nhất của họ chính là *Từ Phúc*, nhà hàng hải của vị hoàng đế Trung Quốc đầu tiên.

Dù câu chuyện về *Từ Phúc* đã cập bến Shingu vào 2.000 năm trước có là sự thật hay không, nhưng người dân Shingu vẫn tưởng nhớ và vinh danh ông. Thị trấn này có một miếu thờ *Từ Phúc*, một chỗ khác được coi là mộ của nhà hàng hải này, một đài tưởng niệm các môn đồ của ông, và có cả một chi nhánh rất phát đạt của Hiệp hội *Từ Phúc*. Hội này đã gửi một xuồng máy ra chào đón mảng khi chúng tôi tiến gần đến bờ biển trắng lè của những vách đá và mũi đất hùng vĩ, với núi non trùng điệp tới tận chân mây. Môi trường xung quanh Shingu thật hoang đại và phức tạp, trông ấn tượng hơn nhiều so với những gì tôi tưởng tượng. Biển quanh chúng tôi chuyển mình từ màu nước tối của dòng hải lưu đen, đầu tiên sang màu ngọc lam tươi sáng, sau đó sang màu xanh lá nhạt có vẻ sạm sạm khi nước vào vịnh Shingu ngày càng nông dần. “Hoan nghênh và chúc mừng!” một người đàn ông từ chiếc xuồng máy bắc loa nói sang.

Một nhóm nhỏ đã đứng sẵn sàng chào đón chúng tôi, bao gồm các quan chức, mà tất nhiên là không thể thiếu Biên phòng và Cục An toàn Hàng hải, nhưng lần này không có người từ Phòng Xuất nhập cảnh vì thị thực của chúng tôi và giấy phép đi lại cho mảng cấp ở Miyako vẫn còn hiệu lực. Thay vào đó, có một nhóm thiếu nhi từ ngôi trường địa phương đứng xếp hàng với những bó hoa trên tay, cùng với lời mời nghỉ lại tại Shingu với tư cách là khách chung của chính quyền thị trấn và Hiệp hội Từ Phúc. Trong năm ngày tiếp theo, chúng tôi được chiêu đãi những bữa tối thịnh soạn với gỏi cá và rượu Sake, một buổi đón tiếp có các bài phát biểu của những vị trưởng lão của thị trấn, và đi nhậu ở quán karaoke nơi Joe trở tài hát các bản tình ca êm dịu từ thập niên 60. Chúng tôi còn được mời đi tắm suối nước nóng, nơi mà Lợi, người mọi khi vẫn vui vẻ trần truồng bơi quanh mảng *Từ Phúc* thì giờ đây lại ngượng không dám khỏa thân trong bồn tắm công cộng kiểu Nhật. Tuy vậy, ở các bữa tiệc tối thì anh ta lại là người pha trò thành công nhất. Mỗi lần được mời uống bia Lợi đều uống cạn đến giọt cuối cùng. Sau đó Lợi chạy quanh để rót đầy lại ly cho mọi người. Những người bạn Nhật Bản của chúng tôi thấy rất khoái chí khi Lợi càng lúc càng say, giao tiếp bằng cách ra hiệu và nói tiếng Anh loạn xạ nhằm tỏ ý là anh rất vui. Lợi không thể phân biệt giữa Nhật Bản, Miyako và Shingu, mặc dù tôi đã cố gắng giải thích trên bản đồ nhiều lần. Ngón tay của Lợi cứ đi hết từ đảo này sang đảo khác, sau đó vạch một quãng lớn theo hướng Đông băng qua Thái Bình Dương trong lúc anh hô lên, “Việt Nam!... Hong Kong!... Japan!... Amelika!” rồi cười toáng lên và quơ quơ tay.

Chuyến viếng thăm của chúng tôi còn có tác dụng nghiên cứu học tập. Một ông giáo về hưu tên là Okuno là người hiểu biết hàng đầu tại thị trấn Shingu đã nói chuyện với chúng tôi về nhà hàng hải Từ Phúc. Theo văn học dân gian địa phương, Từ Phúc đã đem theo đoàn thuyền nhỏ, truyện không nói rõ đó là bè thường hay bè có buồm, đến cửa sông và thả neo tại

đó. Gần nơi thả neo, những người Trung Quốc đã lập nên một khu định cư nhỏ trên bờ sông cạnh một ngọn đồi nhỏ. Ở đó Từ Phúc và đoàn tùy tùng của ông sống yên bình trong ba năm, chỉ dạy cho người dân địa phương những kỹ năng và kỹ thuật họ đem đến từ Trung Quốc. Trước khi Từ Phúc đến, những người Nhật bản địa sống cuộc sống rất bình dị, săn bắn trong rừng, thu lượm trái dại và các loài cây ăn được, bắt cá trên sông hay nhặt nghêu sò ốc hến trên bờ biển. Từ Phúc đã chỉ cho họ các kỹ thuật đánh cá mới, cách săn cá voi, và đóng góp lớn nhất mà ông mang tới vùng đất này là nghề trồng lúa. Sau đó, có bản còn kể ông cùng các đệ tử tiếp tục giương buồm đi xa hơn dọc theo bờ biển và lặp lại quá trình truyền đạt tri thức như vậy. Theo một dị bản khác thì Từ Phúc đã sống đến ngày cuối cùng ở Shingu và được chôn cất ở đó. Ông được yên nghỉ trong ngôi mộ tại khu định cư trên bờ sông, và một ngôi đền đã được dựng lên để vinh danh ông. Nhưng những đệ tử của ông sau này đã dời hài cốt đến một nơi cách đó vài kilomet. Họ tin rằng Từ Phúc cần được tôn thờ bởi những tư tưởng và sự đóng góp của ông vào nền văn minh, chứ không phải thờ cúng như một vị thánh thần. Bằng cách di dời hài cốt của ông từ ngôi đền đầu tiên, họ có thể tách rời ý niệm sứ giả truyền bá văn hóa ra khỏi bất cứ khái niệm nào cho rằng Từ Phúc có lẽ là một vị Phật.

Quan niệm coi Từ Phúc là biểu tượng truyền bá văn hóa thực sự rất ấn tượng. Cũng với ý niệm đó mà tôi đã đặt tên chiếc mảng của mình để vinh danh nhà khai phá của vị hoàng đế đầu tiên. Ở Shingu, Từ Phúc được xem như là người đã đem tri thức Trung Hoa đến khu vực đó của Nhật Bản. Nhiều thị trấn và làng khác ở Nhật, theo lời giải thích của ông Okuno, cũng tự nhận là Từ Phúc đã dừng chân tại chỗ đó, và cũng đã truyền đạt kiến thức. Nhưng liệu Từ Phúc, hay bất kể chiếc thuyền nào trong đoàn của ông, có đi xa hơn không? Liệu có người nào trong số đó đã du hành xuyên qua Thái Bình Dương để mang những kiến thức đó đến châu Mỹ chưa? Liệu Từ Phúc có thể



Đền thờ Từ Phúc ở Shingu

là biểu tượng của sự truyền bá văn hóa đã vượt qua cả Thái Bình Dương? Đó là điều mà mảng *Từ Phúc* của chúng tôi đang chịu trách nhiệm kiểm chứng.

Ông Okuno dẫn chúng tôi đi xem những địa danh mang dấu ấn của Từ Phúc. Theo người xưa kể lại, ngôi mộ của nhà hàng hải vĩ đại này là một chiếc hòm nhỏ chứa hài cốt bằng đá cẩm thạch đặt trên một cái bệ nằm bên một ngọn đồi rậm rạp cây cối, nơi ông cùng đệ tử đã sống ở đó trong suốt ba năm tại Shingu. Ngôi mộ sau này nằm ở trung tâm thị trấn Shingu, trên một bãi đất, dưới bóng một cây cổ thụ xù xì, nơi có những phiến đá cổ với những dòng chữ khắc vào nói rõ đây là nơi yên nghỉ cuối cùng của Từ Phúc và những môn đồ đầu tiên của ông. Ông Okuno vui vẻ giải thích với chúng tôi rằng khi quyền đủ tiền, chính quyền thị trấn và Hiệp hội Từ Phúc đã đề nghị rào khu đất lại trong một bức tường, xây một cái cổng uy nghiêm hàng hoàng, và tuyên bố đây là khu vực di tích được bảo vệ. Theo

Okuno, chỉ trong khoảng mười đến mười lăm năm gần đây, tên của Từ Phúc mới được phổ biến khắp nơi tại Nhật Bản, mặc dù câu chuyện về cuộc tìm kiếm liều thuốc trường sinh đã rất quen thuộc với các em nhỏ Nhật như bài học vỡ lòng. Người ta kể rằng thánh địa nơi ông đi tìm thuốc trường sinh là Nhật Bản, có lẽ là ở sườn núi Phú Sĩ. Thế còn vị thuốc thì sao? Tôi hỏi. Có ai tìm ra không? Ông Okuno nói rằng có ít nhất cả tá các loại cây cỏ khác nhau được chọn là cây thuốc trường sinh, song tất nhiên là không có bất kỳ cây nào trong số đó có thể sản xuất được vị thuốc trứ danh này. Một trong số đó là loài cây mọc ở những ngọn đồi bao quanh Shingu, và ông chỉ vào một bụi cây thấp, trông không có gì ghê gớm cả, có lá màu xanh ô-liu, mọc bên cạnh đền thờ Từ Phúc. Okuno giải thích rằng cây này có thể chữa đau bụng và tăng cường tuần hoàn máu. Lúc trước người ta đào rễ cây để làm thuốc, nhưng vì nó mọc chậm quá nên bây giờ lá của nó cũng được dùng làm trà thảo dược.

Rõ ràng là Okuno không quá tin tưởng vào dược tính của bụi cây nho nhỏ này, song ông đã bổ sung thêm cho chúng tôi hoàn cảnh lịch sử của cuộc du hành nổi tiếng của Từ Phúc. Gần đây, các nhà sử học Trung Quốc đưa ra một giả thuyết rằng cuộc du hành của Từ Phúc là một cuộc lừa đảo ngoạn mục dành cho vị hoàng đế đầu tiên. Từ Phúc đã lợi dụng sự ám ảnh của vị hoàng đế với việc tìm kiếm liều thuốc trường sinh bất tử để tạo cơ hội cho người của mình chạy trốn khỏi chính thể bạo chúa của một đế chế mới đang được mở rộng. Quê của Từ Phúc ở tỉnh Sơn Đông vừa mới bị đội quân của hoàng đế xâm chiếm, và người dân đã chịu nhiều khổ cực dưới ách thống trị mới. Với câu chuyện hư cấu về những chuyến đi tìm kiếm liều thuốc trường sinh bất tử, Từ Phúc đã gạt được vị hoàng đế để ông ta cung cấp chi phí cho một đoàn tàu đi di cư, chở đầy những người đang cố gắng chạy trốn đi đến vùng đất mới. Ông Okuno nói rằng đây chính là nguyên nhân vì sao mà Từ Phúc và người của ông ta không bao giờ quay trở lại Trung Quốc nữa. Họ đã tìm được một đất nước mới và định cư ở một nơi nào đó.

Trong những ngày lưu lại ở Shingu, mảng của chúng tôi đã tiếp nhận những vị khách kỳ lạ tới thăm viếng. Tôi đang ở trên cầu tàu nơi *Từ Phúc* đậu, khi tất cả thủy thủ đoàn đang đi lên, thì có hai chiếc xe đua nhau chạy trên con đường dẫn xuống cảng. Chúng được lái theo kiểu cổ tình khiến mọi người phải chú ý, và bản thân những chiếc xe này trông cũng cực kỳ phô trương. Chiếc đầu tiên là một chiếc limousine Mercedes dài bóng nhoáng với ngôi sao trên mũi xe và trục bánh xe đều màu vàng kim. Chiếc thứ hai là một chiếc xe địa hình lớn ngự trên những cái bánh xe to kạch cồm, một dải đèn pha gắn trên nóc xe, và cũng được đánh bóng tới sáng loáng. Xe này chở đầy nhóc những người đàn ông Nhật to lớn, trông có vẻ như là đi tháp tùng theo chiếc limousine. Cả hai xe quay ngoắt một phát và đỗ lại, từ trong xe, người tài xế nhảy ra, vội vàng chạy ra phía sau và mở cánh cửa để vị khách của anh, một người đàn ông nhỏ bện bộ vết đen, có thể bước xuống và nhìn quanh một cái với phong cách một ông chủ. Lúc này chiếc xe địa hình đã phun ra đầy đủ những người ngồi trên nó, tất cả đều mặc vét xanh đen. Họ đứng thành hàng quanh người cầm đầu của mình và bước diễu hành đến góc cầu tàu rồi dừng lại và ngó xuống chiếc mảng. Một vài người đứng quanh đó liền cố tình quay mặt nhìn sang hướng khác, và tôi nhận ra đây là cuộc viếng thăm của một hội *yakuza* địa phương, một dạng cộng đồng những tay gangster Nhật. Họ hẳn đã nghe nói về chiếc mảng và muốn đến xem tận mắt. Và cũng như những viên chức ở Miyako, những con người to lớn, lực lưỡng này cũng không khác gì những đứa trẻ đi trầy hội. Một người trong số đám gangster nhìn quanh, để ý thấy tôi chắc là người nước ngoài ở trên mảng, liền tách nhóm. Anh ta đến gần và rụt rè hỏi liệu họ có được phép lên mảng xem không. Đó không phải là một lời thỉnh cầu mà tôi có thể từ chối, và đội *yakuza* vui vẻ đổ bộ lên mảng như những em nhỏ đi thám hiểm sân chơi. Sau đó, họ quay về những chiếc xe phô trương của mình và chạy đi với tiếng bánh xe kêu rìn rít.

Ngày hôm sau, ngày 10 tháng Bảy, một lần nữa chúng tôi lại chứng kiến quang cảnh vài tá băng giấy kéo dẫn ra và đứt hẳn giữa *Từ Phúc* và cầu tàu khi mảng rời bến cảng trong tiếng tung hô “Banzai! Banzai! Vạn tuế! Vạn tuế” và một nhóm nhỏ tụ tập giờ tay vẫy chào tạm biệt.

Chúng tôi bây giờ đã ở khúc cuối cùng của chặng đường đi trong vùng biển châu Á. Chỉ còn 200 dặm phía trước là cổng vào vịnh Tokyo nơi tôi dự định sẽ dừng một lần cuối trước khi tiến vào Thái Bình Dương mệnh mông. Ở đây chúng tôi sẽ kiểm tra lại dây nhợ, cải tiến vài chi tiết cuối cùng cho chiếc mảng, và chất thật nhiều lương thực và nước uống mà *Từ Phúc* có thể chở được trước khi chúng tôi thử cố gắng vượt qua 4.500 dặm để đến được châu Mỹ. Chúng tôi đã đi được khoảng 1.800 dặm và thấy được những người thủy thủ xưa kia từ lục địa châu Á đã có thể đi lại bằng bè mảng như thế nào giữa các đảo lớn nhỏ như Đài Loan, quần đảo Ryukyu, và Nhật, dù họ đến để buôn bán, cướp bóc, hay để định cư. *Từ Phúc* và các nhà hàng hải khác hẳn đã đi từ các cảng ở phía bắc Trung Quốc và vượt quãng đường biển ngắn hơn, trong khi chúng tôi đã khởi hành từ Hong Kong ở phía nam, phải cộng thêm vài trăm dặm vào chuyến đi của chúng tôi, và đi đường mé ngoài của Đông Á. Cũng có khả năng là những nhà hàng hải xưa kia đã dừng lại trên các đảo lâu hơn, ở lại vài tháng, vài mùa trong năm, thậm chí vài năm trước khi tiếp tục lên đường. Vài người hẳn đã định cư luôn, như *Từ Phúc* được kể là đã làm như vậy ở Shingu. Những người khác, sau khi tìm được những hòn đảo để chịu như thế này ở giữa biển, có thể đã tự hỏi liệu ngoài kia có còn mảnh đất nào để khám phá, và tiếp tục con đường đi về phía đông. Một số người có thể đã bị cuốn về phía trước do tai nạn.

Một lần nữa dòng hải lưu đen có thể là nguyên nhân chính, và cũng là nguyên nhân duy nhất mà tôi đã biết đến. Sách *Hàng hải chỉ nam* có cảnh báo rằng thỉnh thoảng trong một vài năm Kuroshio lại đổi hướng. Một khúc quanh xuất hiện trong đoạn

dòng chảy dọc theo bờ nam Nhật Bản, và thay vì chảy song song theo bờ biển, dòng hải lưu đen lại đột ngột đi lệch hướng ra thẳng Thái Bình Dương... và sẽ cuốn theo những người thủy thủ đi cùng. Nguyên nhân của hiện tượng khúc quanh thường xảy ra này là do một bong bóng nước lạnh khổng lồ tuôn ra giữa dòng nước ấm của hải lưu đen và bờ biển Nhật Bản. Quả bóng này buộc Kuroshio phải đi chệch hướng ra xa bờ, song khi nào và vì sao mà quả bóng này hình thành thì vẫn không ai biết cả. Có một vài năm nó xuất hiện, nhưng đa số các năm thì nó vắng mặt và dòng chảy lại đi dọc theo bờ biển như bình thường. Song vào cái năm mà quả bóng nước lạnh trời lên, hải lưu đen sẽ phản bội người đi biển và họ sẽ bị đưa ra khơi ngoài ý muốn.

Sự hành xử không kiên định này của Kuroshio chỉ là một trong những nỗi lo của tôi khi *Từ Phúc* rời khỏi Shingu. Nhưng nỗi lo cấp bách nhất là mối nguy hiểm bị các tàu bè qua lại cán phải, và nỗi lo này ngày càng tăng dần. Càng đến gần Tokyo và vùng Yokohama, chúng tôi càng gặp nhiều tàu bè, và chuyển đi của chúng tôi càng trở nên căng thẳng. Chúng tôi rời khỏi Shingu trong làn sương, và khi sương tan đi, chúng tôi thấy mình mắc kẹt giữa giờ cao điểm trên biển. Trên hành lang ven bờ, hai làn tàu chạy theo hai hướng ngược xuôi đối nghịch nhau; trong khi ngoài kia ở đường chân trời qua lại những cái bóng khổng lồ của những tàu chở dầu siêu hạng và những tàu khổng lồ chở hàng. *Từ Phúc* nằm ngay chính giữa trung tâm vùng giao thông ven bờ, và chúng tôi đếm được đến hai mươi tàu buôn nhỏ chỉ cách chúng tôi có ba dặm. Vấn đề càng rắc rối hơn, *Từ Phúc* bị vướng vào một dòng chảy ngược và bị đưa đi lùi, nên bất kỳ chiếc tàu nào đi qua sẽ thấy mảng đang hướng về một đầu, nhưng thực tế lại đang trôi theo đầu ngược lại. Chúng tôi đã khiến một chiếc thuyền đánh cá thu phải chú ý. Thuyền này đang trên đường về cảng sau một đêm đánh bắt mà hầu hết thủy thủ đang say giấc trong cabin. Chiếc thuyền đảo hướng để có thể lại nhìn gần hơn, và khoảng mười lăm đến hai mươi người còn ngái ngủ xuất hiện trên boong, tất cả đều

mặc những chiếc quần len dài màu xám và đứng dọc theo lan can nhìn xuống chỗ chúng tôi và hò hét những lời cổ vũ động viên. Sau đó họ ném qua một sợi dây có buộc những món quà, đó là ba con cá thu đông lạnh và hai chai Sake lớn treo lủng lẳng giữa thuyền và mảng một lúc trông như những vật kỳ lạ treo trên dây phơi đồ.

Hai ngày sau chúng tôi tìm lại được dòng hải lưu đen mà không còn nhầm lẫn gì nữa. Mảng bắt đầu trông thành. Nhìn xung quanh, chúng tôi thấy phía bên tay phải có những gợn sóng thấp bình thường, nhưng ngay đằng trước và xung quanh chúng tôi là những đụn nước cao nhấp nhô, những đầu sóng trắng và mặt biển xáo trộn. Trong khoảng hai mươi mét đổ lại, biển từ yên bình chuyển sang hỗn loạn. Chúng tôi đang đi trên dải phân cách giữa làn nước ven bờ và dòng Kuroshio. Khi xuống đuôi mảng để đi vệ sinh, nước ngập lên chân ấm hơn trước rất nhiều, bằng chứng cho thấy một lần nữa chúng tôi lại cưỡi lên dòng hải lưu.

Chiều hôm đó Joe quay về buồng lái với dáng vẻ lo lắng. Anh ta đã kiểm tra nguồn nước ngọt dự trữ. Hầu hết nước được trữ trong những chiếc bình nhựa nằm dưới sàn cabin, nhưng khoảng một phần ba của nguồn này được chêm vào khoảng không bên dưới lớp tre trên cùng của mảng. Ở đó, theo lý thuyết, nó sẽ được an toàn, và sức nặng của nó sẽ giúp mảng cân bằng hơn, tránh bị lật úp. Joe vừa phát hiện thấy ít nhất hai mươi phần trăm những bình nước này đã biến mất, bị sóng cuốn đi. Khi Joe mở ra và ném những bình còn lại thì thấy một phần tư đã bị nhiễm mặn và giờ đây chứa toàn nước mặn. Phát hiện của Joe không đến mức báo động vì chúng tôi chỉ còn cần vài chục lít nước ngọt trước khi vào khu vực Tokyo. Song với chuyến đi đường dài vượt Thái Bình Dương thì tình trạng này thật đáng lo ngại. Chúng tôi sẽ cần đến từng giọt nước ngọt có thể trữ được trên mảng, và mất mát tương tự sẽ vô cùng tai hại. Và chúng tôi phải trữ nước ở dưới đáy mảng, nếu không thì rủi ro mảng bị lật sẽ là không thể tránh khỏi.

Buổi tối cùng ngày, tôi tập trung thủy thủ đoàn lại và nói với anh em rằng tôi thấy không khí làm việc trên *Từ Phúc* có vẻ ngày càng lỏng lẻo. Có thể quãng thời gian thư thái trên bờ Shingu có phần nào có ảnh hưởng, nhưng tôi cảm thấy chúng ta đang mất dần tính tự giác và tinh thần đồng đội. Mỗi thành viên vẫn đang thực thi đúng nhiệm vụ, nhưng cảm giác về một tập thể thống nhất đang suy thoái dần. Ví dụ, những người trực ca đêm giờ đây chui luôn vào túi ngủ ngay sau khi ca trực vừa kết thúc, và chỉ đến giữa buổi sáng mới thấy xuất hiện. Tôi thấy những người trực ca đêm nên chuẩn bị luôn bữa sáng cho mọi người trước khi đánh thức họ dậy, và sau đó ở lại cho đến khi tất cả thống nhất chương trình trong ngày rồi hăng đi nghỉ. Tôi nhấn mạnh rằng việc giữ vững tinh thần đồng đội là rất quan trọng. Tôi nói hơi miễn cưỡng. Thật không phải khi mình bảo người khác nên hành xử như thế nào. Nhưng may thay, tôi thấy mọi người đón nhận ý kiến với thái độ rất tích cực. Rex gật gù đồng tình, và Mark, người từng phản đối bất kỳ ai dạy khôn mình, thì giờ đây cũng lên tiếng ủng hộ hoàn toàn khi tôi vừa phát biểu xong.

Một lý do vì sao mà mọi người đều cảm thấy vui hơn là nhờ Nina đã bắt đầu trở nên vui vẻ, hoạt bát hơn, và ngay cả khi Nina, như thường lệ, cảm thấy say sóng lúc chúng tôi vừa ra khơi, cô cũng có vẻ có sức sống hơn, và Nina đùa giỡn và cười nhiều hơn. Cô còn xung phong làm việc lau chùi mố trong cabin, và nói rằng việc cạo mố khỏi sàn cabin gợi cô nhớ về tuổi thơ. Tôi có thể đoán ngay câu chuyện đó đã xảy ra như thế nào.

“Đó có phải là hình phạt bắt cô phải lau chùi sàn lớp học ở trường không?”

“Đúng đấy, khi tôi mới mười hay mười hai tuổi, tôi nghịch lắm. Kể cả cho đến khi mười lăm tuổi, tôi vẫn thường gây rắc rối và bị phạt ở lại để làm thêm công việc trực nhật.”

Giờ Nina tự nhận làm cái công việc buồn chán này vì mố xuất hiện ở khắp mọi nơi. Nó bám vào quần áo, lổm đổm trên khăn tắm, xâm nhập cả vào cái hộp bánh kín nước mà tôi dùng

để đựng các giấy tờ của mảng đến nổi nhật ký hàng hải cũng bắt đầu bị nấm mốc. Kể cả những trang giấy trong quyển sổ tay ghi chép của tôi cũng ẩm ướt, và cây bút bi lún ngay vào bề mặt giấy đã bị nhũn ra. Vào một ngày nắng, chiếc túi ngủ được phơi khô trên nóc cabin thật ấm áp và khô ráo, nhưng chỉ sau nửa giờ nằm trong cabin tối tăm, nó lại ẩm ẩm như cũ. Chúng tôi thấy cabin ngày càng bị nhiều nước ngấm và tia nước bắn tóe lọt vào. Những tia nắng giờ đây rọi qua những lỗ mọt trên mái tranh, và nếu bạn kê mắt sát vào một cái lỗ lớn hơn ở bên hông cabin – nơi lạt mây buộc xuyên qua, bạn có thể thấy những con sóng đại dương chỉ cách mắt hơn nửa mét.

Ngày 14 tháng Bảy xuất hiện một dấu hiệu nữa cho biết mảng đang chìm sâu hơn vào trong nước. Sau bữa ăn sáng, chúng tôi đi rửa chén bát thì phát hiện cái xô múc nước để tắm rửa đã biến mất. Từ Hong Kong, cái xô được treo ở vành sau của thùng buồng lái, một nơi an toàn ngoài tầm với của sóng. Nhưng một con sóng đã bứt cái xô đi, để lại cái tay cầm còn buộc vào dây. Trước đó, không có con sóng nào lên cao được đến thế chỉ trừ khi trong cơn giông, mà đêm qua thì biển rất yên. Tự nhiên mọi người bắt đầu tự hỏi mảng đã chìm xuống bao nhiêu, và cố nhớ lại mức nước trước đó. Có bao nhiêu nước trôi qua chân cột buồm phía mũi lúc ở Hong Kong nhỉ? Có phải lớp tre trên cùng đã bị ngập trong nước khi chúng tôi vừa đến Miyako không? Chúng tôi hỏi nhau những câu tương tự mà chẳng đi đến kết luận nào. Tảo và rong biển đã bắt đầu mọc trên lớp tre trên cùng, điều mà trước đó không hề có. Nhưng có phải vì lớp tre trên cùng bị ngập trong nước hoàn toàn không hay vì sóng đánh qua nó thường xuyên đến độ mọc rêu như những móm đá ở mức gần thủy triều? Chúng tôi không thể biết được. Lúc nào biển cũng chuyển động, không có một lần vạch rõ ràng nào. Biển đã trở thành một phần trong cuộc sống của chúng tôi, nó bằng phẳng, luồn qua các cấu trúc để luôn luôn cọ rửa bề mảng, nó lặn tấn gợn sóng, lúc vung tóe lên nhưng thường xuyên nhất là trời lên tràn qua mảng.

Tối hôm đó, gió mạnh lên và những con sóng lớn xám xịt từ phía tây nam kéo đến tấn công. Chúng tôi đang tập trung để ăn bữa cơm do Rex nấu. Đó là món mì nấu với khô cá thu mua từ Miyako. Đột nhiên, ba chú cá voi đầu bươu nhảy bật lên khỏi làn nước gần như vuông góc với mặt sóng ngay sau lưng chúng tôi. Chúng tôi đã từng bị những đàn cá heo vọt vàng qua mặt ở ngoài khơi Đài Loan, đã từng ngắm ba chú cá nhà táng đi dạo khi tiến gần tới Shingu, và đã thấy cả một con cá kiếm đen tuyền vọt lên khỏi mặt nước gần ở Miyako. Nhưng tất cả những sinh vật này đã không để ý gì đến mảng *Từ Phúc* mà chỉ chăm chăm lo việc của chúng. Những chú cá voi đầu bươu này lại khác. Chúng đi tới vì *Từ Phúc* có mặt ở đó. Chúng muốn được nhìn chúng tôi gần hơn và canh thời gian sao cho có người từ trên không trung quan sát giống như xem những nghệ sĩ xiếc nhào lộn khỏi bức tường nước. Không như những chú cá heo nhào lộn tài tình mà các bạn thường thấy trong các thủy cung, đây là những sinh vật phúng phính tròn trĩnh, với cái đầu bươu đầy ấn tượng mà vài con nổi bật với những vết đốm, và thay vì những cái mỏ dài của cá heo bình thường lại là những chiếc đầu tròn. Nói thật ngắn gọn, các anh cá voi này hành xử thật vụng về, nhưng cũng chẳng sao. Chúng vọt ra khỏi mặt nước, tung mình lên hẫng khỏi mặt biển xám xịt, và rơi tòm xuống làm nước văng tung tóe, còn hơn cả khi sóng vỡ ra. Mỗi lần chúng làm như vậy, tổng cộng bốn lần cả thảy, chúng tôi đều há hốc miệng đầy thán phục, nhất là chú cá voi có đốm còn lộn một vòng trong không trung. Đàn cá đi mất sau vài phút trình diễn diệu kỳ, và cái màn kết thúc nếu không phải do quá cố gắng sức thì cũng là một cú rơi thất bại do canh sai thời gian. Trong cú nhảy cuối cùng, chú cá voi có đốm nhào lộn trong không trung và đáp xuống bằng cả tấm lưng làm nước bắn tung tóe hết như một chàng thợ lặn mới vào nghề bị mất thăng bằng khi nhảy xuống hồ bơi.

Thường thì, những màn nhảy múa của các sinh vật biển này là điềm báo thời tiết xấu. Một cơn giông đã phục kích chúng tôi

trong đêm đó. May thay mảng chỉ chạy với cánh buồm chính đã hạ bớt chỉ còn hai thép buồm. Trong bóng tối, Rex và Joe phát hiện thấy một đường tối màu hơn phía sau lưng, và vừa mới hạ xuống thêm hai thép buồm nữa thì cơn giông nhảy vồ ra từ trong màn đêm với những giọt mưa lạnh rớt xuống nghe giòn tan. Tiếng gõ lách cách liên hồi trên tấm vải cuộn che cửa cabin báo động đã lôi tôi nhảy ra khỏi túi ngủ, mặc bộ quần áo chống thấm vào và hiện ra như một chú gấu chui khỏi hang. Tôi không thấy ai ở đứng ở bánh lái, và như thường lệ chỉ có cơn giông đổ mưa như trút nước, bao trùm lên tất cả và bịt chặt mọi tầm nhìn. Từ *Phúc* đang cố đi về phía trước trên một mặt biển đang lên cơn giận dữ; gió mưa lớn đã ghim chặt tấm buồm vào cột buồm và dây nhợ, còn Joe thì đứng trên nóc cabin vật lộn để kéo buồm xuống thấp hơn nhằm giảm áp lực lên cột buồm chính tránh cho nó khỏi bị gãy đôi. Rex hẳn đã ra đằng trước để giải quyết buồm phía mũi. Tôi trèo lên và cùng với Joe lôi tấm buồm xuống, đầu tiên là kéo mạnh phần vải, sau đó khi đã có thể chạm và nắm được thanh tre thép buồm thì cố hết sức kéo nó xuống. Tấm vải thép buồm cuối cùng trơ ra không di chuyển, cạnh của nó bị kẹt chặt vào cột buồm. “Trèo lên đi!” tôi hét vào tai Joe trong tiếng gầm thét của mưa gió, và không ngần ngại, Joe nhảy bật lên để bám vào thanh sào trên cùng. Tôi nâng Joe lên bằng một cú xô mạnh vào lưng, và chỉ trong phút chốc, Joe đã ngồi trên cao và dùng sức nặng bản thân để đẩy thanh sào xuống. Sào trượt xuống chân cột buồm và chúng tôi đã có thể cột chặt tấm vải buồm đang bay phần phật bằng vài mối buộc phụ thêm. Công việc hoàn tất. Tất cả được hoàn thành trong bóng tối và mưa gió chỉ bởi một mình Joe, người mà trước khi xung phong tham gia chuyến du hành này chưa biết thuyền buồm là gì. Vậy mà đây là một hoạt động về đêm bình thường trên mảng *Từ Phúc*.

Bình minh ló dạng trưng ra một quang cảnh cho thấy cơn dữ dần biến cả đêm qua lại làm đứt hệ thống dây đỡ mảng khiến cho hai bên mạn trùng xuống trông đến tội nghiệp. May thay,

những con sóng lớn đã dịu đi, nên dọc theo chiều dài mảng *Từ Phúc* không phải chịu áp lực lớn mà chỉ lắc lư, không đến mức bị gãy. Mark và Lợi lại có thể bắt tay vào công việc thắt nút và bện dây thừng, nhưng đúng lúc đó xa xa về hướng đông bắc, ngọn núi Phú Sĩ sừng sững hiện ra khiến tất cả chúng tôi phải chú ý.

Khi chúng tôi tiến vào giao lộ hàng hải gần mũi đất bán đảo Izu, lính biên phòng Nhật đã yêu cầu chúng tôi thông báo với họ bằng radio VHF cứ sáu giờ một lần. Họ nói rằng đây là điểm giao thông vận tải bận rộn nhất nước với rất nhiều tàu ra vào Tokyo và Yokohama. Lính biên phòng cũng nói thêm rằng nhiều tàu qua lại đã báo về có một cái bè chở thuyền nhân Việt Nam đang cố cập bờ bất hợp pháp. Vậy chúng tôi có cần chăng biểu ngữ của nhà tài trợ lên để không bị nhầm lẫn với những người tị nạn? Nhưng khi đến bán đảo, chúng tôi gặp phải một vấn đề cấp bách hơn. Gió chết đứng để mặc chúng tôi bất động trong lúc sương bắt đầu phủ xuống. Đó là một loại sương mù rất đặc trưng trải lên mặt biển những dải đậm đặc xen với những dải không khí trong và hẹp. Khi *Từ Phúc* lọt vào một trong những kênh này, viễn cảnh trở nên thật đáng sợ. Màn sương đáp xuống như một cái chăn len xám khổng lồ dày khoảng hai mươi mét. Bên trong đồng len là những chiếc tàu đang di chuyển, và chúng tôi có thể thấy mũi nhọn của những cột buồm đi lại phía trên làn sương như những cái cọc gai di động. Nhưng những con tàu kia không thể nào nhìn thấy chúng tôi vì màn sương đã che khuất tầm nhìn phía dưới đài chỉ huy của họ, và họ đang chạy bằng radar, thỉnh thoảng chúng tôi có thể thấy những chảo quét sóng quay tít phía trên màn sương. Chúng tôi kéo cái phản xạ radar của *Từ Phúc* lên đỉnh cột buồm trước và tha thiết cầu trời rằng nó sẽ phản chiếu được và làm cho radar thấy chúng tôi như một con tàu lớn đang thả neo. Cuối cùng, chúng tôi thấy nhẹ cả người khi thấy một tàu đánh cá thu cỡ nhỏ bất ngờ xuất hiện từ bức tường sương mù và lướt dọc mạn chúng tôi. Tôi liền nắm lấy thời cơ đề nghị tàu cá giúp đỡ kéo đi, biện pháp tốt nhất có thể giúp chúng tôi thoát khỏi cái chốn tị nạn này.

Người ngư dân cũng đang nơm nớp lo sợ tương tự về những chiếc tàu đi ngang qua lại, và trong nháy mắt, ông ta thấy sợi dây to nặng lên cho chúng tôi và lôi chúng tôi đi khỏi vùng giao thông bận rộn, đi vào khu bên ngoài của cảng Shimoda gần đó. Thế là chúng tôi thoát khỏi nguy hiểm, để lại phía sau lưng cái trò chơi bịt mắt bắt dê đầy xảo trá.

Chúng tôi đã tặng người ngư dân không quen biết chai rượu whisky cuối cùng còn sót lại để cảm ơn, một con người đáng hoàng và tử tế, trái ngược với trường hợp sau này mà chúng tôi rất sốc và ngỡ ngàng khi gặp phải một tai nạn suýt làm đắm *Từ Phúc* do sự thờ ơ và nhấn tâm của một số ngư dân địa phương.

Chúng tôi rời khỏi Shimoda ngay khi màn sương tan biến, và cố gắng giương buồm đến vịnh Tokyo. Nhưng một lần nữa, thời



Núi Phú Sĩ

tiết bất thường của mùa hè lại cản trở chúng tôi. Cơn gió nam hay gió tây thường xảy ra vào mùa này đã không đến. Thay vào đó, *Từ Phúc* gặp phải một cơn gió đông bắc lạnh lẽo thổi dữ dội mà chỉ trong hai giờ đã buộc chúng tôi phải thả neo trên bờ biển Shirahama dài đầy cát. Tôi rất lo. *Từ Phúc* giờ đây bị kẹt trên một bờ biển thoáng mở, những cái mỏ neo tự chế của chúng tôi lại không đáng tin cậy, và nếu gió tiếp tục mạnh lên thì rất có khả năng là máng sẽ bị đánh vào bờ và vỡ vụn. Vì vậy tôi đã cùng với Nina bước lên cái xuồng cứu hộ bằng cao su và cố chèo vào bờ. Qua ống nhòm, tôi tìm thấy một cái đê chắn sóng của một nơi trông như là một bến cảng nhân tạo, cách chỗ chúng tôi khoảng một dặm dọc theo bờ biển. Nó có vẻ như một chỗ trú bão hoàn hảo, và khi đến nơi, chúng tôi phát hiện ra đây là một nơi bé tí tẹo, được bảo vệ bởi một cái đê ngăn nước biển và có năm thuyền đánh cá được buộc dây neo vào bờ kè. Cảng khá đông đúc, nhưng vẫn còn đủ chỗ vừa vãn cho máng của chúng tôi ở một góc. Một ngư dân đang sơn cái xuồng nhỏ nằm trên đà trượt, và Nina đã tiến lại gần để hỏi ông ta liệu chúng tôi có thể neo *Từ Phúc* lại đây để trú tạm. Nhưng ngư dân đó hoặc đang xỉn hoặc là cực kỳ thô lỗ. Ông ta văng tục với Nina và đuổi cô đi. Ngỡ ngàng, Nina đi đến một ngôi nhà gần đó nơi chúng tôi gặp một ngư dân nữa đang ngồi trong túp lều đan dây câu. Lần này chúng tôi được đón tiếp một cách có văn hóa hơn, và được người ta cho biết cái cảng nhỏ bé Itado này do hiệp hội nghề cá điều hành và chỉ có hội mới quyết định được liệu chúng tôi có thể đem máng lại đây hay không. Tuy nhiên, ngư dân đó rất sẵn lòng chở chúng tôi đến văn phòng hiệp hội nơi chúng tôi có thể trình bày trường hợp của mình.

Đến lúc này thì tôi thấy rằng lời thỉnh cầu đơn giản xin một chỗ tạm trú đang trở thành một vấn đề nặng nề. Nhưng tôi đã nghe nói rằng hiệp hội nghề cá gần như có toàn quyền trong việc quản lý bất kể cảng đánh cá nào của Nhật, và theo truyền thống Nhật Bản thì những lời thỉnh cầu như vậy thường được giải quyết theo những con đường chính thức. Vì vậy người ta



Bờ biển Shirahoma

đưa chúng tôi đến văn phòng hiệp hội và được vị viên chức hiệp hội địa phương tiếp đón lịch sự còn chúng tôi giải thích với anh ta rằng mãng *Từ Phúc* đang gặp khó khăn. Có thể cho chúng tôi trú tạm ở Itado trong trường hợp thời tiết diễn biến xấu hơn không? Câu trả lời là vấn đề này cần được xin ý kiến từ văn phòng chính của hiệp hội ở thị trấn bên cạnh. Một lần nữa, đây là kiểu cách làm việc thông thường của Nhật như tôi đã dự đoán, đó là tham khảo ý kiến và thảo luận nhóm trước khi đưa ra quyết định. Nhiều cú điện thoại được gọi liên tiếp, trong lúc Nina và tôi kiên nhẫn chờ đợi. Đã bốn giờ trôi qua kể từ khi chúng tôi lên bờ. Sau đó viên chức hiệp hội địa phương chuyển cho một câu trả lời khiến chúng tôi choáng váng: Không, mãng của chúng tôi không được phép đưa vào bến cảng nhỏ bé này.

Tôi như nghe sét đánh ngang tai. Trong hai mươi năm đi biển tôi chưa bao giờ gặp phải người thủy thủ nào nỡ lòng từ chối cung cấp bến đậu an toàn cho một thuyền ghé thăm đang phải đối mặt với nguy cơ thời tiết xấu, chứ đừng nói một phương tiện thủy không bình thường như chiếc mãng *Từ Phúc* khi mà thủy thủ đoàn rõ ràng là đang lâm vào hoàn cảnh khó khăn.

“Xin hãy hỏi anh ta là tại sao lại không,” tôi nhờ Nina hỏi lại.

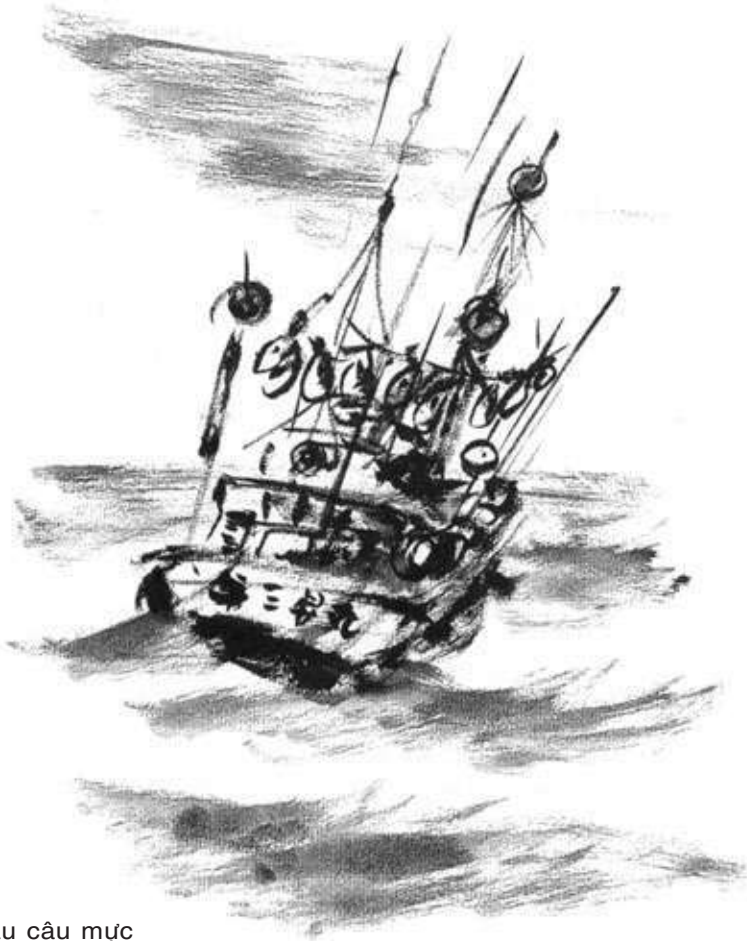
“Vì như vậy sẽ bất tiện,” đó là câu trả lời.

Hiệp hội đã phán rằng nếu mảng của chúng tôi được neo ở bên trong cảng thì những thuyền đánh cá địa phương sẽ gặp khó khăn khi di chuyển. Điều đó không đúng, vẫn còn đủ chỗ. Nhưng tôi cảm thấy căm ghét đến độ không buồn phản kháng nữa. Thay vào đó, tôi cố gắng nhờ cậy một sự giúp đỡ nho nhỏ nếu tình huống xấu xảy ra nên hỏi liệu có thể cho mảng thả neo ở gần với cửa ra vào cảng, như vậy nó có chỗ trú gió bắc tốt hơn một chút. Kể cả yêu cầu không đáng kể này - thực chất chỉ là hình thức cho lịch sự - cũng thành chủ đề của nhiều cú điện thoại nữa, và chỉ khi một ngư dân địa phương đích thân đề nghị giúp kéo *Từ Phúc* ra vị trí mới, thì mới có một sự chấp thuận miễn cưỡng. Tôi im lặng quay về mảng mà lòng giận sôi lên vì thái độ thô lỗ cục mịch kia.

Và như vậy *Từ Phúc* được kéo đến vị trí mới. Chúng tôi thả neo ở đó, và người ngư dân lại biến về cảng, bỏ mặc chúng tôi cho số phận. Cơn gió ngày càng mạnh hơn vào buổi tối hôm đó hiển nhiên đã xác nhận mối lo sợ lớn nhất của chúng tôi. Ướt và lạnh, chúng tôi thả hết cả ba cái neo, làm việc trên chiếc xưởng nhỏ và thăm rửa những ngư dân địa phương Nhật Bản trong khi chúng tôi đã có thể được an toàn ở bên trong cái cảng bé tí kia cách xa chưa tới năm chục mét. Thật may là chúng tôi đã cẩn thận thả thêm neo. Trong đêm, một trong ba cái neo đã không bám trụ được, và mảng bị trôi ngược đi khoảng hai mươi mét trước khi hai cái còn lại căng ra, và chúng tôi suýt bị đâm ngay cửa ra vào cái cảng bé tí. Vào sáng hôm sau, mối hiểm nguy mà chúng tôi phải đối diện ngày càng rõ rệt song vẫn không có ai xuất hiện để giúp chúng tôi một tay hay kéo chúng tôi vào cảng. Hoàn toàn ngược lại, cả ngày hôm đó và cả ngày tiếp theo, không một bóng ngư dân nào xuất hiện cả. Thời tiết quá xấu nên họ không đi đánh cá mà ở trong nhà hay làm việc trong xưởng, bỏ mặc chúng tôi cho số phận. Và, tất nhiên, vì họ không thể đi ra ngoài đánh cá, không có cơ gì chúng tôi có

thể chắn đường của họ nếu mảng được phép đậu trong cảng. Ba ngày liên tiếp chúng tôi sống trong tình trạng ướn nhẹp và nguy hiểm, canh chừng neo suốt đêm, chỉnh lại vị trí các neo, thay phiên nhau túc trực, và tự hỏi liệu chúng tôi có bị mất mảng không đây. Cuối cùng, vào ngày thứ tư, một trong những dây thừng cột vào mỏ neo đã bị đứt và chúng tôi bị cơn giông lấy mất cái neo đó.

Chiều hôm đó chúng tôi thấy hai thuyền đánh cá đang chuẩn bị rời cảng. Nghĩ rằng sự ra đi của họ sẽ tạo thêm chỗ trống cho *Từ Phúc*, tôi lập tức quay vào bờ trên chiếc xuồng nhỏ cùng với



Tàu câu mực

Nina để hỏi liệu bây giờ chúng tôi có thể vào trú được chưa. Vô ích thôi, chúng tôi được bảo: Cả năm chiếc thuyền đánh cá đang bỏ cảng Itado mà đi vì có một cơn bão lớn đang đến và cảng Itado không an toàn trong cơn bão. Thật là một tin gây sốc. Nếu Itado còn không đủ an toàn cho những thuyền đánh cá chắc chắn hiện đại kia thì hiển nhiên nó không phải là nơi để *Từ Phúc* ở lại. Nhưng không ai buồn thông báo với chúng tôi về cơn bão đang đến cả. Những ngư dân chỉ đơn thuần sắp xếp công việc để tự bảo vệ lấy thân mình. Và thái độ của họ còn tệ hại hơn nữa. Điểm trú bão gần nhất là cảng Shimoda cuối bờ biển, và để đến được Shimoda từ chỗ thả neo của chúng tôi trong khi giông ngày càng mạnh, mảng cần được kéo ra khơi đến một điểm đủ an toàn để chúng tôi có thể giương buồm lên. Qua Nina, tôi hỏi liệu một thuyền đánh cá có thể dành chút thời gian, lúc đó nó đang đi ngang qua *Từ Phúc*, để kéo mảng đi theo được không, chỉ cần khoảng nửa dặm thôi cũng được. Chúng tôi đã chuẩn bị sẵn dây thừng để kéo khi chiếc thuyền đánh cá đó đi ngang.

Tôi thật sửng sốt khi nhận được câu trả lời rằng những ngư dân phải bàn bạc xem có thể kéo chúng tôi đi hay không. Lần thứ hai trong đời sự ích kỷ của cái tổ chức ngư dân này đã làm tôi ghen ngào. Nhưng tôi cố gắng kiềm chế cơn giận, và hỏi liệu họ có thể tập hợp để bàn bạc khả năng này không. Khi trời bắt đầu nhá nhem tối, Nina và tôi đến ngồi trên sàn nhà một ngư dân trong khi hội đồng địa phương gồm sáu hay bảy người ngư dân đang tranh luận liệu họ có nên giúp *Từ Phúc* đi tránh bão hay không. Tình huống này hoàn toàn ngược lại với truyền thống tương trợ lẫn nhau của những người đi biển, làm tôi có cảm giác như mình đã đi lạc vào một thế giới khác, hoàn toàn lạ lẫm. Tôi không thể tin nổi điều mình đang chứng kiến. Tôi không phải là người duy nhất thấy rằng buổi thảo luận này không thể chấp nhận nổi. Đầu buổi thảo luận, một ngư dân trẻ lên tiếng xung phong kéo *Từ Phúc* đi quãng đường một dặm ra xa bờ cần thiết đó, nhưng những người còn lại hòa

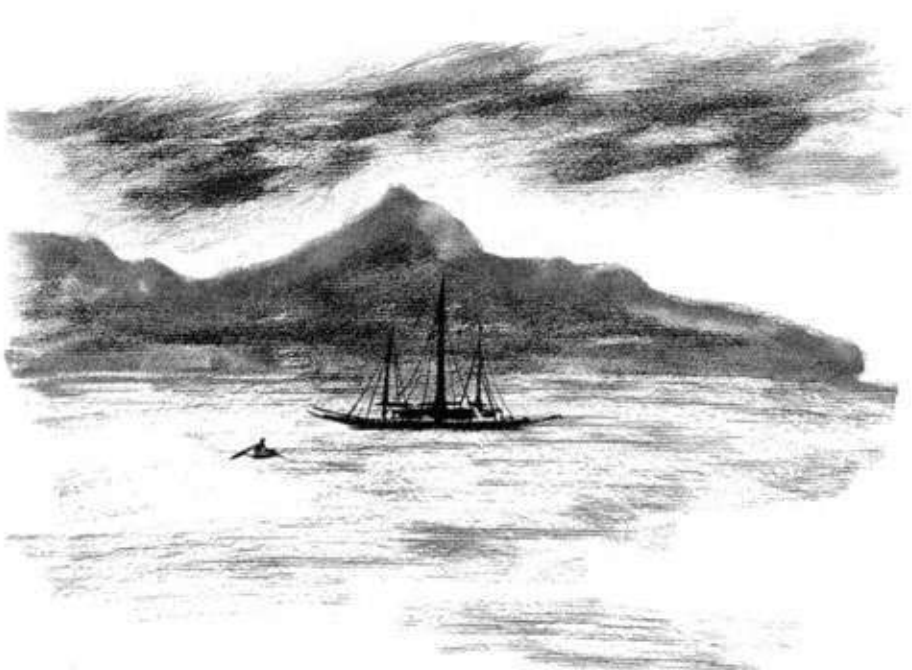
nhau lườm anh ta với vẻ không đồng tình khiến anh đành im lặng. Buổi tối càng kéo dài và buổi thảo luận vẫn tiếp tục - chỉ vì một dặm kéo nhờ - và nhiều cú điện thoại nữa được gọi để hỏi ý kiến của những ngư dân khác trong khi sự ngò vặc của tôi ngày càng lớn dần lên. Đây là nửa tá những người tự xưng là người đi biển không bằng lòng giúp đỡ một chiếc bè cần được kéo đến nơi an toàn. Nina liên tục dịch cho tôi nghe. Những ông lão ngư dân đang tranh luận là liệu họ có chịu bất kỳ trách nhiệm nào đối với mảng, ai sẽ trả tiền cho lượng dầu hao hụt, có nên kêu lính biên phòng bờ biển làm việc này hay không, và vân vân. Cuối cùng, sau ba giờ thảo luận liên tục, tôi không thể chịu đựng được thêm, và cắt ngang. Mặc kệ lễ nghi phép tắc, tôi nhờ Nina dịch chính xác những điều tôi sẽ nói mà không cắt bớt một chữ. Rồi tôi bắt đầu nói chậm rãi và rõ ràng, rằng trong đời mình tôi đã đi thuyền qua Đại Tây Dương, Địa Trung Hải, biển Đen, biển Ả Rập, biển Ấn Độ, biển Trung Hoa, và chưa bao giờ, chưa bao giờ, ở bất cứ nơi nào mà tôi lại gặp phải những người đi biển không sẵn lòng chìa tay ra giúp đỡ một chiếc thuyền khác đang gặp nạn. Có một quãng im lặng dài khi Nina vừa dịch xong.

“Chúng tôi sẽ gọi thêm một hai cú điện thoại nữa,” người phát ngôn của nhóm lên tiếng, trông anh ta hơi có vẻ xấu hổ. Hai mươi phút sau, Nina nói với tôi rằng những ngư dân đã làm một nghĩa cử đặc biệt là đồng ý kéo mảng ra khơi xa thêm chút nữa vào chỗ an toàn. Đó là một lời đề nghị giúp đỡ bất đắc dĩ và hẹp hòi, và dù Nina, người vốn cực kỳ tự hào mình là người Nhật, luôn nói với tôi là việc họ đồng ý giúp đã là một điều không bình thường, tôi không khỏi cảm thấy rằng cái nhóm ngư dân này của Itado không xứng đáng được gọi là những người đi biển. Khi chúng tôi được kéo ra xa nửa dặm vào buổi sáng hôm sau bởi anh ngư dân trẻ tuổi thân thiện, tôi ngoảnh nhìn lại phía sau và hình dung ra một tấm bảng to dùng gắn ở lối vào cảng, với những dòng chữ “KHÔNG ĐƯỢC QUẤY RẦY CHÚNG TÔI!”.

Cảng Shimoda kín mít với những dãy thuyền đánh cá, boong kê boong, đang ẩn náu khỏi cơn bão được dự báo. Trên thực tế, sau ba ngày cơn bão đã chuyển hướng khác và không bao giờ xuất hiện, nhưng vào thời điểm này, tôi đã từ bỏ ý định tiếp tục đi đến vịnh Tokyo. Sẽ là lãng phí quá nhiều thời gian để khổ sở bò lên phía bắc, và chúng tôi có thể dễ dàng thực hiện những chỉnh sửa cuối cùng và nạp đầy thực phẩm tại Shimoda trước khi đi ra Thái Bình Dương. Ngược lại với sự thô lỗ ở Itado, công ty dịch vụ tàu bè địa phương của Shimoda đã tìm cho chúng tôi một chỗ đậu an toàn và gần bãi biển, nơi chúng tôi có thể tháo dỡ tất cả những thùng đồ, dây nhợ và buồm, dọn dẹp cho *Từ Phúc* gọn gàng. Văn phòng hải quan địa phương và lính biên phòng đã ra sức giúp đỡ chúng tôi; và những người dân ở đây thì rất hiếu khách. Sau mười một ngày làm việc, chúng tôi đã làm cho *Từ Phúc* được ngon lành hết cỡ đối với một cái bè tre mỏng manh đã trải qua hai tháng rười bị mài mòn. Mark lắp vào một bộ buồm mới do ông Chính gửi tới từ Việt Nam, những sợi dây bện bằng sợi chuối manila được mua ở Shimoda để dự phòng cho những dây lạt mây, và Joe đã thu xếp và tìm được chỗ cho 1250 lít nước ngọt bên dưới sàn cabin và ở cuối buồng lái. Joe cũng cố gắng hết sức để nạp đầy kho thức ăn, mặc dù giá thực phẩm ở đây còn cao hơn ở Miyako. Để dùng chung với gạo, mì spaghetti, và mì sợi, chúng tôi chỉ có thể mua thêm được một ít cá thu khô, cá ngừ đóng hộp, và xúc xích khô. Khi ra đến bắc Thái Bình Dương, cùng một thực đơn sẽ được lặp lại cho cả ba bữa, nên chắc chắn là khẩu phần đơn điệu sẽ nhàm chán đến chết đi được. Để thêm chút hương vị, chúng tôi mua thêm một ít chao và rong biển khô, và một ít sô-cô-la và vài gói kẹo ngọt là thứ khá xa xỉ. Những thứ này sẽ được phân phát nhỏ giọt theo khẩu phần khắc khổ gồm có hai miếng vuông sô-cô-la hoặc ba cục kẹo một người mỗi ngày.

Và đã đến lúc để nói lời tạm biệt. Đầu tiên là với Mark, người tốt bụng đã ở lại để giúp đỡ chúng tôi hoàn tất những công việc sửa sang bè máng cuối cùng. Anh sẽ ở lại Nhật vài tuần

rồi quay về Hong Kong. Ban đầu Mark dự tính chỉ ở trên mảng có một tuần, song cuối cùng anh đã chọn ở lại thêm đến gần ba tháng. Quả thật, khi Mark đến để chúc chúng tôi thượng lộ bình an trong chặng đường tiếp theo, cổ họng anh như nghẹn lại, và ai cũng nhận ra rằng cuộc chia tay thật khó khăn đối với anh. Mark đã cảm nhận được tinh thần đồng đội khi sống trên mảng *Từ Phúc* và hiểu rằng anh được mọi người đánh giá cao vì những kỹ năng của mình. Lời tạm biệt thứ hai là dành cho Nina. Cô ấy đã nhận thấy việc vượt Thái Bình Dương là quá sức mình, và cũng như Mark, Nina biết rằng vai trò của mình đã được quý trọng rất nhiều, không chỉ vì cô đã làm việc rất siêng năng như một người trung gian giữa thủy thủ đoàn của *Từ Phúc* với các cuộc tiếp xúc tại Nhật, và còn với tư cách là một họa sĩ, người đã phác thảo ghi lại những cảnh hằng ngày từ Việt Nam đến Shingu. Nina sẽ quay về Tokyo với cây cọ của



mình. Cô đã nhận thức rõ bằng sự bền bỉ và lòng quả cảm của mình, Nina đã được những người bạn trong cùng chuyến đi dành cho cô sự tôn trọng và tình cảm vững bền.

Thay thế vị trí của Nina với tư cách họa sĩ của mảng và Mark, một thủy thủ kiêm thợ thủ công, chỉ có một thành viên mới, đó là Trondur Patursson, một bạn cũ của tôi. Anh xuất hiện hệt như ba chuyến đi biển trước đây cùng với tôi. Bộ râu quai nón xum xuê của Trondur giờ đây đã điểm thêm một chút bạc, nhưng anh vẫn là con người rắn chắc, lạnh lẽ, và đứng đắn của biển cả như trong trí nhớ của tôi. Trondur là người đánh cá tài tình nhất, người thợ thủ công tháo vát nhất, và là người thủy thủ lão luyện nhất mà tôi từng gặp. Không có Trondur thì tôi đã không dám mơ đến việc chạm vào biển cả mệnh mông của Thái Bình Dương, giờ đang ở trước mặt chúng tôi. Thật vậy, việc đầu tiên Trondur làm là lạnh lẽ xem xét *Từ Phúc* thật lâu trước khi tuyên bố gọn lỏn rằng đó là một trong những phương tiện thủy đẹp nhất mà anh từng thấy. Lời bình luận thứ hai của anh cùng với một nụ cười ẩn ý đầy tự tin rằng: đối với anh, những tháng tiếp theo trên đại dương sẽ là một kỳ nghỉ tuyệt vời.

TIẾN VÀO ĐẠI DƯƠNG BAO LA

Thái Bình Dương bao la đến nỗi nếu ta gom tất cả những lục địa to lớn của thế giới lại cộng thêm châu Nam Cực cũng có thể xếp vừa trên bề mặt của nó, ngoài ra vẫn còn đủ chỗ để thêm vào đó châu Phi lần thứ hai. Đồng thời, đại dương này sâu đến độ thể tích của nó lớn gấp sáu lần thể tích của tất cả những đất liền nằm trên mực nước biển. Khi so sánh với Đại Tây Dương, Thái Bình Dương chứa gấp đôi lượng nước, và rộng hơn rất nhiều, cụ thể là khoảng cách từ Tokyo đến San Francisco gấp rưỡi đoạn từ New York đến Southampton ở nước Anh. Do đó, nếu bạn thêm cả đoạn đường mà *Từ Phúc* đã từ Hong Kong đến được Tokyo vào một chuyến đi thành công vượt Thái Bình Dương thì nó sẽ gần bằng chuyến vượt Đại Tây Dương từ châu Âu đến châu Mỹ và vòng lại. Vậy tại sao tôi lại muốn thử đi theo một quỹ đạo khổng lồ như vậy bằng một chiếc mảng tre, nhất là khi đã có nhiều chuyến du hành vượt Thái Bình Dương thành công bằng phương tiện thủy truyền thống? Một số thuyền buồm cánh dơi đã từ châu Á đến được châu Mỹ trong thế kỷ này, thường được lèo lái trong tay những nhà du hành thuyền buồm phương Tây, và chuyến đi tiên phong của chiếc bè *Kon-Tiki* bằng gỗ balsa từ Peru đến Polynesia vào năm 1947 đã khuyến khích hơn nửa tá những chuyến du hành tương tự.

Hai năm trước khi chúng tôi bắt đầu chuyến hành trình này, có một người Pháp²⁰ đã một mình chèo thuyền thành công từ Nhật đến bờ biển châu Mỹ theo con đường mà giờ đây *Từ Phúc* sẽ đi.

Một cách ngắn gọn, tôi có thể trả lời rằng chuyến đi của *Từ Phúc* được thực hiện nhằm kiểm nghiệm những điều kiện đi biển gần như khác hẳn. Trước hết, đó là một hành trình đi bằng mảng lên vùng phía bắc, phần lạnh hơn của đại dương. Những chuyến du hành bằng bè trước đó, hầu hết đều nằm trong vùng nước nhiệt đới ẩm áp nơi điều kiện sống thường dễ chịu hơn rất nhiều và gió thổi từ phía đuôi cũng đều đặn hơn. Nhìn chung thì đó là những chuyến đi tương tự như ta trượt xuống dốc, trong khi *Từ Phúc* nếu không phải đi lên dốc thì chí ít cũng phải đối mặt với những cơn gió luôn thay đổi, có lúc nhờ cậy được, có lúc không. Và, tất nhiên thời tiết vùng Bắc Thái Bình Dương lại hay có bão. Thứ hai, những chuyến du hành bằng bè trước đó thường không phải là nỗ lực xuyên châu lục. Ví dụ như *Kon-Tiki* đã kết thúc chuyến đi ở quần đảo Tuamotu sau khi đi hết 4.300 dặm, khoảng hai phần ba quãng đường vượt đại dương. Thứ ba, *Từ Phúc* là một chiếc bè rất khác biệt. Nó được làm bằng tre rất mềm dẻo, trong khi phần lớn những chiếc bè khác có các kết cấu sử dụng cây gỗ lớn, vững chãi hơn. Thành thử *Từ Phúc* vừa mỏng manh hơn nhưng đồng thời lại muốn đi quãng đường xa hơn tất cả những chiếc bè khác. Theo tôi biết thì những chuyến đi của những chiếc thuyền buồm cánh dơi hiện đại thực hiện thành công không hề giống các cuộc thí nghiệm khảo cổ, mà là những chuyến đi đã được khéo sắp xếp trên những chiếc thuyền buồm cánh dơi truyền thống vốn không có chủ ý làm bản sao của những chiếc thuyền cổ. Song lý do chính của chuyến đi trên mảng *Từ Phúc* là để

²⁰ Gerard d'Aboville (1945-) người đầu tiên trên thế giới một mình chèo thuyền vượt Đại Tây Dương năm 1980 và vượt Thái Bình Dương năm 1991. Khởi hành từ Choshi Nhật Bản (một làng thuộc Chiba cách Tokyo khoảng 50 km) ngày 10/07/1991 và tới châu Mỹ ngày 21/11/1991.

thử nghiệm khả năng của chính nó. Việc vượt thành công Thái Bình Dương trên một bè tre sẽ không là minh chứng rõ ràng nhất cho sự hiện diện của mối giao lưu văn hóa giữa châu Á và châu Mỹ thời kỳ tiền-Columbus, chỉ là kiểm chứng rằng liệu bè tre có phải là phương tiện cho mối liên lạc này hay không. Những điều chúng tôi đã học hỏi được trên chuyến du hành cũng quan trọng không kém. Trong thời gian rất ngắn, chúng tôi đã khám phá được rất nhiều điều về cấu trúc và cách vận hành trên biển của mảng tre - những điều mà hầu như trước đây chưa hề được biết đến. Giờ đây, chúng tôi sẽ kiểm tra xem mảng sẽ trụ được bao lâu nữa, cũng như cuộc sống ở bắc Thái Bình Dương trên một cấu trúc luôn ngập nước sẽ ra sao. Vì lẽ đó, những trải nghiệm sống hằng ngày trên đại dương vĩ đại nhất thế giới này chính là tâm điểm của dự án này. Chúng tôi sẽ cảm nhận ra sao khi luôn luôn bị đại dương bao quanh, bị cô lập bởi đại dương, đồng thời, vì mảng chúng tôi gần như chìm trong nước, nên cái cảm giác trở thành một phần của đại dương là như thế nào.

Vốn là người đi biển, chúng tôi giữ kín những suy tư cho riêng mình vào ngày 5 tháng Tám khi mảng lặng lẽ rời khỏi Shimoda. Cả năm người - Joe, Lợi, Rex, Trondur, và tôi - biết rằng chúng tôi sẽ sống cùng nhau trong khuôn viên chật hẹp này trong suốt chín mươi ngày, hoặc hơn nữa. Nhưng không ai trong chúng tôi là tay mơ cả. Trừ Trondur ra, chúng tôi đã sống trên mảng này được gần ba tháng. Thế nên bốn người chúng tôi biết cách điều khiển mảng, nấu nướng, ăn uống, và ngủ nghỉ trong cái lều bé như chuồng chó, vai kề vai sống bên nhau. Về phần Trondur, mặc dù anh ta chưa bao giờ đi mảng, nhưng Trondur biết về biển và tàu thuyền nhiều hơn bất cứ ai trong số chúng tôi, và đối với anh, khởi đầu của cuộc hành trình này không khác nào lời chào mừng khi Trondur được quay trở lại môi trường sống mà mình yêu thích nhất. Ngay khi *Từ Phúc* được tàu kéo nhẹ nhàng rời khỏi cửa khẩu cảng Shimoda, Trondur đã ngồi thoải mái trên đầu mảng với tập phác thảo và cây bút chì trên tay, mặc

cho những làn sóng trời lên qua những cây tre và liếm qua đôi ủng đi biển của mình trong lúc Trondur tập trung vẽ lại quang cảnh bờ biển Nhật Bản đang bắt đầu lùi xa dần vào phía sau. Trông anh thư thái như thể đang ngồi trong xưởng vẽ ở nhà.

Chúng tôi ra đi thật âm thầm và lặng lẽ. Xuất phát cùng với tia nắng sớm đầu tiên, mảng được một chiếc tàu đánh cá nhỏ kéo đi, theo yêu cầu Tuần duyên Nhật. Họ nói vì lý do an toàn, chúng tôi nên băng qua khỏi làn đường giao thông vận tải bận rộn càng nhanh càng tốt. Không có ai trên bến tàu tiễn chúng tôi, trừ một bóng dáng cô độc của anh quay phim đài truyền hình cáp địa phương cùng chiếc camera dựng trên ba chân chống đỡ máy. Trời còn khá tối nên tôi có thể thấy được ánh đèn đỏ sáng mờ mờ sau ống kính để thấy rằng anh đã bật máy quay. Anh quay phim có tên Hasegawa, là một người kiệm lời và tốt bụng, anh là người đầu tiên đến đón chúng tôi khi vừa tới Shimoda và giờ là người cuối cùng tiễn chúng tôi ra đi. Hiện thân như của lòng hảo tâm, gần như ngày nào anh cũng ghé qua mảng để hỏi xem có thể giúp được gì không. Anh dùng một chiếc xe con chạy mọi việc lật vật và luôn mang đến những món quà nho nhỏ. Ngày cuối cùng, anh ngượng ngùng chìa ra một con dao thủy thủ và - bằng tiếng Anh đã cẩn thận tập dượt từ trước - anh hỏi tôi có muốn cầm nó theo chuyến du hành như một vật kỷ niệm. Giờ thì anh đứng thẳng người khỏi chiếc máy quay phim, và lặng lẽ vẫy tay từ biệt.

Mảng *Từ Phúc* giờ đây đã ngập quá sâu trong nước. Một tấn ba nước uống cùng với một phần ba tấn lương thực đã được chất lên, cái khối lượng quá mức này đã chìm mảng xuống biển đến độ toàn bộ thân mảng đều ngập trong nước, chỉ trừ cái mũi cong lên ở phía đầu, vài phân ở phía đuôi, và vài cây tre trên cùng xung quanh mép mảng. Mỗi lần thuyền đánh cá đi qua, những con sóng nhỏ được đẩy lên lại chảy thẳng một mạch suốt dọc chiều dài mảng. Chúng trời lên, lướt qua những cây tre, chồng lên nhau đi xung quanh sàn cabin và buồng lái, sau đó

lại lặn qua khe hở giữa những cây tre ở đuôi mảng. Tôi theo dõi một gợn sóng nhỏ đi suốt chiều dài mảng, ở nơi mà trên một chiếc thuyền bình thường sẽ có rãnh hay lỗ thông nước để đưa nước thoát khỏi ván boong thuyền rồi rơi xuống biển. Nhưng trên *Từ Phúc*, không có bề mặt nào là kín nước, và không có sự khác biệt giữa chiều cao boong và mực nước biển. Thực tế, ở khúc giữa mảng, những cây tre bị chìm trong nước đến hơn mười phân ngay cả khi biển lặng, nên bất cứ thứ nào xếp trên đó - thùng đồ ăn, những thanh gỗ và dây nhợ dự phòng - đều phải ngâm trong nước.

Lợi đang đứng ở đầu mảng, trông chừng sợi dây nối mảng với tàu kéo. Tầm thân gầy guộc của anh đã tăng thêm được vài kí kể từ lúc ở Hong Kong và trông anh có vẻ săn chắc hơn. Lợi đã biết cách không vội vàng lao mình vào bất cứ công việc nào. Giờ đây anh đã chừng mực hơn, hành xử điềm tĩnh hơn. Lợi ngoảnh đầu lại, bắt gặp ánh mắt tôi, liền toe toét cười, bao nhiêu răng khoe hết. “America,” môi anh nhấp nháy, nhưng vì quá xa nên tôi không nghe thấy. Rex, người ở chung cabin phía trước với Lợi, thì không thấy đâu, có lẽ đang sắp xếp lại cuốn sổ tay cùng với những tờ giấy ghi chép những điều mà anh đã quan sát về tất cả muông thú, chim cá, và những sự ô nhiễm mà chúng tôi gặp phải. Joe đang bận đan lưới để treo đồ lên, bao gồm 200 quả cam, 50 quả chanh, và hành tây đủ để dùng một ngày hai củ trong suốt chuyến đi. Những tấm lưới sẽ giữ cho những thứ củ quả này tươi được lâu nhất, đó là bài học chúng tôi rút ra được sau khi để thực phẩm hư thối khi rời Hong Kong và Miyako. Lần này chúng tôi chẳng màng mua bánh mì hay bắp cải. Chúng tôi thực hiện luôn một chế độ ăn uống với cá thu khô, xúc xích Ý salami, hoặc cá ngừ đóng hộp, và hy vọng việc đánh cá sẽ khấm khá hơn. Trondur đã giương sẵn những sợi dây câu - một sợi to và nặng dành cho cá lớn, và một sợi nhỏ hơn có mồi giả dành cho cá nhỏ. Đối với anh, thật khó có thể tưởng tượng được việc đi biển mà không thả câu. Trước



đó, Trondur đã nhặt một cây dù cũ mà Joe được tặng trong khi đi mua sắm vào một ngày mưa ở Shimoda, rồi ném nó xuống biển. “Nó là điềm gở,” anh tuyên bố ngắn gọn²¹.

Ngay khi vừa vượt qua tuyến giao thông hàng hải, chúng tôi tháo dây nối mằng với tàu kéo. Nằm ngay phía trước là hai đảo núi lửa To Shima và Nii Shima, và ngọn gió đã đưa chúng tôi đi xuyên qua giữa chúng. Không có cách nào chọn đúng đường đi vì tôi đã vớt lại tất cả những hải đồ vùng nước ven bờ Nhật Bản. Chúng sẽ là vô dụng trong chuyến đi trên đại dương bao la, và dù sao thì chúng cũng chỉ là mồi cho nấm mốc. Do đó, chúng tôi lái bằng mắt, đoán chừng mực nước dựa vào những con sóng trên bờ mặt và màu sắc của những dòng thủy triều, và lướt qua rất gần bên dưới những vách đá của đảo Nii Shima.

Nhìn chăm chú vào những lớp vụn vụn trên các vách đá – nơi chúng đã bị bẻ cong và gấp lại trong dòng sa thạch nóng chảy hàng vạn năm trước đây, Trondur bình phẩm “Các anh thấy

²¹ Theo một số người mê tín, việc mở một cái dù trong nhà, nhất là dù là tặng phẩm, thì nhiều chuyện gở sẽ “mưa” xuống đầu. Vì thế người ta khuyên không nên tặng dù cho nhau!

không, có bao nhiêu sức mạnh được kìm giữ tại nơi đây!”. Đây là lần đầu tiên Trondur đi trên một chiếc mảng chạy bằng buồm, rồi anh gật gù tán thưởng. “Mảng đã vượt qua được khúc eo này một cách ổn thỏa. Tôi đã không nghĩ là nó có thể làm được”, nghĩa là khả năng đi buồm của mảng đã làm anh ngạc nhiên. “Trông như hai cái thuyền khác nhau vậy”, anh quan sát và chỉ vào cái cách mà cột buồm chính và cột buồm trước lắc lư theo hai hướng trái ngược và theo nhịp riêng của chúng trên tấm thân linh hoạt của mảng.

Ian Lloyd, nhà nhiếp ảnh được tạp chí *National Geographic* đặt hàng để chụp hình buổi ra đi của chúng tôi, đã nói rằng dưới tầm nhìn khá thuận lợi từ máy bay trực thăng, *Từ Phúc* trông như một con rắn đang trườn trên biển, uốn mình cùng mỗi đợt sóng. Giờ thì Ian đã đuổi kịp chúng tôi trên một chiếc tàu trang bị hiện đại, chuyên dùng để câu cá du lịch ngoài biển khơi mà anh đã thuê từ Shimoda để đi chụp hình. Chiếc tàu lượn quanh và lượn quanh, trên boong toàn các thiết bị bằng nhôm và inox, động cơ mạnh mẽ phả khói về phía sau, cái roi ăng ten radio quất quất lại trong gió, căn phòng ngủ đầy đủ tiện nghi mà chúng tôi thoáng thấy, còn người lái tàu mờ mờ đằng sau tấm kính bóng lộn, tất cả hết sức ấm cúng và tiện nghi dưới bàn tay điều khiển của anh ta. Trong khi đó, trên mảng *Từ Phúc*, lũ chúng tôi cảm thấy thật lồi thối, lệch thếch, và quá lạc hậu.

Nhưng khi bóng đêm dần buông xuống và gió mạnh lên nhanh chóng thành một cơn giông thổi từ hướng đông bắc, thì chính chiếc tàu câu trảng lệ kia đã lắc lư và trời lên thụp xuống rất dữ giữa những con sóng nên đã phải quay lại. Không thể nào ở lại thoải mái trên biển, chiếc tàu cao tốc hiện đại trị giá một phần tư triệu đôla đành phải chạy đi tìm chỗ trú, bỏ lại chúng tôi với chiếc mảng kỳ lạ, lụng phùng, xập xệ, nửa chìm dưới nước và được gắn lại chỉ bằng các mối buộc và dây mây đang chậm chạp lê bước tiến về phía trước, xuyên qua những con sóng đang xô đến, trông như một tổ chim đã 2.000 năm tuổi.

Mảng giờ nặng trĩu, cảm giác khác hẳn lúc trước. Giờ đây, trên mảng không còn một chỗ nào khô ráo, nước trời lên qua sàn buồng lái, sàn cabin luôn luôn ướt, và ở phần trống nằm giữa mảng, ngay dưới chân cột buồm chính, những con sóng tự do xuyên qua từ bên này sang bên kia không chút trở ngại rồi đua nhau chạy nhanh vào bóng đêm. Trên đoạn đường tới Nhật Bản, phần boong ở đầu mảng, hầu như lúc nào cũng ở trên mực nước, thì giờ đây thường xuyên bị nhúng nước mỗi khi có đợt sóng qua. Và những mép tre ở mạn khuất gió thì nằm dưới nước gần như suốt dọc chiều dài. Song chúng tôi vẫn sử dụng những thanh tre ngoài cùng ấy làm lối đi, một ngách hẹp và dễ trơn trượt, để di chuyển dọc theo chiều dài mảng, để bước ra khỏi thúng buồng lái, khi đi bám tay vào dây chằng nối trước và sau như thể thanh vịn, và lê đôi chân ngập nước đến mắt cá tiếp tục mọi công việc trên mảng.

Sau khi kết thúc ca trực và trở về cabin trước, Rex phát hiện ra một hiểm họa tiềm tàng. Ở Shimoda tôi đã mua của hợp tác xã ngư dân bốn cái thùng khá bền chắc để trữ những đồ ăn dự phòng thiết yếu. Bốn cái thùng này được xếp ở ngay chân cột buồm trước, tại phần trống trải giữa thân mảng. Nhưng những con sóng đi ngang qua mảng đã làm bật tung nắp của ba trong bốn cái thùng. Một cái đầy ắp nước biển tới tận miệng, hai cái còn lại thì gần phân nửa, và tất nhiên, tất cả số lương thực trữ trong đó đều bị sũng nước. Vài món đã bị nước cuốn trôi, số còn lại sắp tiếp bước, còn không cũng sớm bị hư hỏng. Rex báo động, và toàn bộ thủy thủ đoàn phóng tới trong cơn mưa và bóng đêm, cố gắng giới hạn thiệt hại. Làm việc trong ánh đèn pin, với mưa và những tia nước làm mập mờ ánh đèn, và nước biển thì ngập đến đầu gối, chúng tôi đấu tranh vật vã cố gắng cứu vãn tình thế. Joe khoắng tay vào mỗi cái thùng mà giờ đây càng lúc càng trở nên giống cái hồ cá vàng, lấy ra những món đồ may mắn mò được, đó là những hộp cà phê, những gói xúp khô bắt đầu nhũn ra, những gói sữa bột. Anh đưa từng thứ cho Rex, đang ngồi vắt vẻo trên mái tre của cabin chính. Rex lau

bớt nước biển đi bằng một miếng giẻ cũng bắt đầu ướt nhẹp vì không thể giữ thứ gì khô nổi lúc này, rồi đưa chúng cho Lợi để chất vào cabin trước. Trong lúc đó, Trondur mặc một cái quần lính sưng nước đang bình tĩnh quỳ xuống và gỡ dây thừng buộc những chiếc thùng ra, rồi buộc lại lần nữa cho chắc chắn, mặc cho những con sóng dâng lên đến tận đùi.

Sốt cà chua, mayonnaise, và hầu hết các hộp cà phê - những thứ rất đắt mua trong siêu thị ở Shimoda và chúng tôi đã định dùng trong khoảng một trăm ngày sắp tới đã được cứu vớt. Nhưng sữa bột đã bị hỏng, và tương tự, những gói súp khô và gia vị cũng vậy. Ba cái thùng này đã chứa khoảng hai mươi phần trăm lượng lương thực đã được tính toán kỹ càng của chúng tôi. Ban ngày, chúng tôi cố gắng phơi khô bất kể thứ gì còn vớt vát được. Nhưng chúng tôi đều biết là mình sẽ không cứu được tất cả mọi thứ. Nhiều thứ khi chúng tôi mở ra sau này để ăn thì đã bị ẩm mốc ngay từ cái đêm đầu tiên đáng buồn đó, nhưng lúc đó chắc chúng tôi đã không để ý. Khi đói, chúng tôi sẽ cần đồ ăn, bất kể đồ ăn gì, miễn có là được.

Kể từ khi rời Shimoda, Joe và tôi đã bắt đầu để ý thấy những tiếng sột soạt lớn phát ra từ phía dưới sàn tre của cabin chính nơi chúng tôi ở chung với Trondur. Lúc đầu chúng tôi không mấy quan tâm vì nó gần giống như cái âm thanh mà chúng tôi vẫn nghe thấy kể từ khi rời Hong Kong, tiếng sột soạt của những đầu sóng cạ vào đáy của thúng cabin khi chúng đi xuyên qua thân mỏng từ bên này sang bên kia. Giờ đây, tất nhiên là mỏng đang chìm sâu hơn trong nước, và chúng tôi cho rằng âm thanh lớn hơn đơn giản là vì những con sóng đi xuyên qua dưới đáy thúng cabin thường xuyên hơn và táo bạo hơn. Nhưng liệu nó có kêu to đến mức này không? Và thỉnh thoảng lại có một âm thanh mới kêu ồ ồ ọc ọc mà trước đó chúng tôi không hề thấy. Tôi thử nhìn qua một khe hở giữa những thanh tre. Bên dưới là một khoảng không, sâu khoảng mười phân, mới đến lớp đan lát của thúng buồm lái. Chúng tôi đã xếp nước uống dự trữ vào

không gian đó. Ngạc nhiên thay, tôi thấy có khá nhiều nước lượn quanh những cái can đựng nước bên trong cabin. Trông có vẻ không ổn. Có phải những cái can này bắt đầu rò rỉ không? Nếu vậy thì quả là nghiêm trọng vì chúng tôi sẽ mất đi nguồn nước ngọt dự trữ quý giá dự tính để dùng trong suốt chuyến đi xuyên Thái Bình Dương. Không còn cách nào khác là phải di dời tất cả những gói đồ kín nước đựng quần áo và dụng cụ, những chiếc hộp kín đựng máy ảnh và thiết bị y tế, túi ngủ và mọi thứ linh tinh khác để có thể tiếp cận với lớp sàn tre đan và cuộn nó lại.

Khi chúng tôi làm xong thì thấy rõ ràng là có điều gì đó rất sai lầm. Nước cao khoảng sáu phân sóng sánh qua lại trong thùng, và không phải nước ngọt mà là nước mặn. Khi rời Hong Kong, tôi đã cảm thấy khá tự hào vì những cabin lúc nào cũng nằm trên mực nước biển. Nhưng giờ đây đại dương bắt đầu xâm chiếm vào nơi mà đáng lẽ ra phải là một chỗ khô ráo. Chúng tôi nhanh chóng lần ra được nơi phát ra tiếng ồ ọc nghe rất đặc trưng ở một góc cabin. Tại chỗ đó đúng là có một dòng suối nhỏ đang phun nước mặn vào giữa những cái can đựng nước ngọt. Chúng tôi nhấc lên một vài can nước để xem... và tôi thấy mình đang nhìn thẳng xuống cái màu xanh sâu thẳm của Thái Bình Dương qua một cái lỗ gần mười phân ở đáy thùng cabin. Khoảnh khắc đó thật là đáng nhớ! Không có gì ngăn cách giữa tôi và đáy đại dương cả. Tôi thậm chí có thể nhìn thấy vài con cá thuyền bơi ngang qua cái lỗ đó, chỉ cách lỗ gần nửa mét. Mỗi lần sóng cuộn qua bên dưới máng, một cột nước thẳng đứng trời lên qua cái lỗ đó tràn vào cabin, sau đó phần lớn nó lại rút ra khi con sóng tiếp tục tiến về phía trước. Tiếng ồ ọc và tiếng sóng vỗ mà chúng tôi vẫn nghe không phải là tiếng đại dương đang cà vào bên dưới thùng cabin, mà là âm thanh của nước chạy ra chạy vào ngay dưới chỗ ngủ của mình. Thực tế, chúng tôi đã ngờ nghệch mà vẫn vui sướng, vẫn ngủ say tại nơi cách đầu sóng có năm phân ngay trên một cái lỗ hỏ trong cabin, và nghĩ rằng tiếng nước vỗ là âm thanh của đại dương đang bị chặn lại ở bên ngoài.

“Tiếng nước vỗ sẽ không còn dễ chịu như trước nữa,” Joe bình luận, nhìn xuống cái cột nước đang bắn lên vào cabin, “và cabin cũng sẽ không còn cảm thấy ấm cúng như xưa nữa.”

“Nếu chúng ta ở trên một chiếc thuyền bình thường với thân vỏ kín nước,” tôi nhận xét, “thì giờ chúng ta đã chìm rồi.”

Vấn đề đã rõ. Lúc còn ở Việt Nam tôi đã may và gắn vào bốn góc của sàn cabin bốn cái van giống như bốn cái bít tất để rút nước bắn vào cabin ra ngoài, nước lọt qua cửa mỗi khi một con sóng lớn đập vào. Những cái van tất này là thiết kế cực kỳ thông minh song lại cực kỳ đơn giản, đó là những cái ống bằng vải bạt gắn vào lỗ trong sàn cabin để chúng dễ dàng thò xuống biển và treo lủng lẳng như những cái vôi voi. Theo lý thuyết, van này cho phép bất kỳ lượng nước nào bị kẹt ở trong cabin đều theo nó mà thoát ra ngoài, song khi những con sóng bên ngoài trời lên, áp lực của nước sẽ ép những cái van tất này đóng lại, làm dẹt những cái ống vải thuyền nên nước không thể theo ống chảy vào trong. Khi hoạt động, những cái van tất này rất hữu dụng và đáng tin cậy. Chỉ có một tẹo nước lọt vào qua van trước khi chúng đóng lại dưới tác động của những con sóng. Nhưng ở Việt Nam, tôi đã phạm một sai lầm: tôi đã may những cái van tất này bằng lại vải bông dày chất lượng tốt nhất, thường được dùng để làm những chiếc lều to khỏe và những mái hiên chắn mưa. Nhưng, theo như Trondur nói với tôi, vải bông dù tốt cũng không bao giờ dùng lâu được trong nước biển. Đáng lý tôi đã nên dùng vải lanh hay vải sợi gai dầu. Sau bốn tháng chìm trong nước, mà còn là nước hay bị ô nhiễm nữa, lớp vải bạt bông đã bị mục. Bây giờ, trên sàn cabin chúng tôi có bốn cái lỗ vuông ngay ngắn, kích thước mỗi chiều chín phân, có dính vào một mảnh vải mục màu xanh, xé ra dễ dàng như xé một cái bánh tráng mỏng. Qua đó là màu xanh dương lục của Thái Bình Dương. Chúng tôi đúng là đang ở giữa biển trên một cái sàng²².

²² tác giả dùng câu chữ *at sea in a sieve* (đi biển trên một cái sàng), mượn tên

Cả ngày hôm đó, và ngày tiếp theo, và ngày tiếp theo nữa, chúng tôi may và thay những chiếc van tất vì đã nguy cấp lắm rồi. Một cái van cho mảng, bốn cái trong cabin chính, bốn cái van trong cabin trước, và bốn cái nữa ở buồng lái, những cái van dù không bị te tua như vậy thì cũng đang trong tình trạng sắp đứt rời ra khi chỉ giật nhẹ một cái. Để thay thế, chúng tôi còn vài thước vải bạt màu xanh xám mà tôi đã mua ở Hà Nội khi nhận ra nó là loại vật liệu dùng làm mui che mưa trên xe jeep của Nga. May thay nó được làm bằng sợi lanh. May chúng vào đúng vị trí là một công việc tẻ nhạt và ướt át. Không thể nào gắn những cái van tất mới này vào từ bên ngoài, vì cabin nằm bên trên boong tre của mảng nên không chạm tay đến được. Vì vậy phải bò xuống bên trong cabin, đeo cái van tất vào tay như một ống tay áo rồi chọc tay vào lỗ trên sàn cabin thẳng xuống dưới biển. Sau đó phải với ngược thẳng lên về phía sàn cabin để chọc cây kim khâu khá to qua lớp tre đan và bắt đầu khâu. Mỗi lần sóng qua là một lần nước bắn lên vào nách và tràn vào cabin. Vì khi thò tay xuống nước rồi thì chẳng thể thấy tay làm gì cả nên phải sờ, mò mẫm tìm mũi nhọn của cây kim khi đâm xuống, hay chọc bừa lên để dò lỗ trong lớp tre đan. Sau khoảng một giờ thì bàn tay ngâm trong nước trắng bệch và lạnh cóng, ngón tay nở ra và mềm đi vì bị ngâm nước quá lâu. Đây là một công việc gò bó, đau lưng, không ngồi chồm hổm thì cũng phải quỳ gối, mặt và gò má đôi khi ép sát xuống cái sàn ướt nhẹp để với được ra biển, và mỗi người mất nguyên một ngày chỉ để gắn một cái van tất vào vị trí.

Rex và tôi đang bò trong cabin chính, hì hục khâu, thì một cú hành tây to tướng bỗng nhiên nảy lên, phóng qua cái lỗ trên đầu một cột nước đang tràn vào cabin. Như là một trò ảo thuật! Rex và tôi nhìn nhau ngạc nhiên. Một cú hành, nhảy lên từ đại dương? Thật kỳ lạ. Chúng tôi vớt củ hành khỏi sàn cabin lúc

tác phẩm tự truyện *Going to sea in a sieve* của Danny Baker (1957-), một nhà văn nổi tiếng chuyên viết hài kịch, cộng tác viên của đài BBC.

này như cái bồn tắm ngập tới sáu phân nước, và đưa ra ngoài cửa cho Joe, anh ta đang ngồi trong buồng lái may mắn mới.

Joe nhìn thấy liền chột dạ. “Trời ạ!” anh kêu lên. “Chắc là một trong số những túi lưới đựng hành tây bị rách rồi.” Anh vội đi xem tình trạng của những túi lưới đựng cam, chanh, và hành tây treo ở mọi góc gác dư thừa trên mảng. Năm phút sau anh quay lại dáng vẻ rất băn khoăn. “Tôi không biết củ hành này từ đâu ra,” anh thú thực. “Tất cả túi hành trông đều ổn.” Mười phút sau, Trondur đang cột những cái thùng ở giữa thân mảng cũng quay lại và đem theo một củ hành tây trông khá tươi tắn vì nó cứ lênh bênh này giờ quanh chân anh. Joe làm một cuộc khảo sát thứ hai, và lần này anh quay về với dáng bộ ỉu xiu.

“Cái túi hành cạnh buồng lái ấy,” anh nói. “Nó rách toạc ra rồi, không biết bị mất hết bao nhiêu nữa. Nhưng tôi e rằng chúng ta sẽ phải giảm khẩu phần hành tây xuống. Mỗi bữa một củ hành tây chia cho năm người cho đến khi tôi kiểm kê xong những gì còn lại.”

Lợi cười toe toét như thường lệ và chỉ vào Joe hô to. “Bái bai hành tây!”

Lợi đang cân bằng tỉ số với ngài bác sĩ của chúng tôi đây mà. Với cái tính chẳng màng đến nguy cơ gây thương tích cho bản thân, Lợi đã vô ý để cánh tay mình dang sau một cái xiêm. Cái xiêm dịch chuyển theo nhịp lắc lư của mảng nên kẹp vào phần cánh tay trên của anh và siết mạnh. Joe đã kiểm tra cánh tay và thấy không bị gãy xương, nhưng những bó cơ đã bị đè và giờ đây cánh tay bị bầm hết. Nên hai ngày qua Lợi ngồi đó như một chú chim bị gãy cánh, trông thật khổ sở và nhăn nhó và rõ ràng là thấy tiếc vì không thể tham gia các công việc tập thể và những hoạt động leo lái mảng. Joe đã cho vài viên thuốc giảm đau để làm anh dễ chịu, nhưng nó chỉ làm cho tình hình thêm tệ đi. Chắc là lúc ở Việt Nam, Lợi rất ít khi uống thuốc, nên giờ đây đang chịu phản ứng phụ của thuốc nhiều hơn bình thường. Anh than phiền với Joe là thuốc gì mà Joe cho anh uống cũng làm anh thấy chóng mặt và buồn nôn. Điều này thật là làm khó

cho Joe. Theo nguyên tắc y tế thì Joe không thích phát thuốc chỉ trừ khi thật cần thiết; mặt khác anh muốn làm dịu cơn đau của Lợi và tỏ ra rằng anh rất quan tâm đến sức khỏe của Lợi. Giờ đây trông thấy Lợi đã khỏi sắc và bắt đầu chọc ghẹo lại mình thì thật là liều thuốc bổ cho Joe, và điều này tất nhiên cũng là một điểm tốt cho tất cả chúng tôi.

Joe, Lợi và Rex cũng bắt đầu có cơ hội đầu tiên để tự mình đánh giá Trondur, và chắc rằng họ cũng tự hỏi liệu anh ấy có phải loại người đi biển mà nhẹ nhàng như đang ngồi ở nhà mà tôi vẫn thường kể không. Thời tiết vẫn ẩm ướt và khó chịu. Gió bắc thổi mạnh, đẩy biển xám đến đánh xuyên qua mảng, thỉnh thoảng bắn nước lên buồng lái và làm ướt hết cả đoàn. Joe nhìn thấy một con sóng lớn bạc đầu từ xa sắp tấn công vào mảng, và hét lên cảnh báo “Sóng tới kia!” Joe và Rex thụp người xuống để nấp và chắc chắn rằng con sóng vỡ ra trên buồng lái sẽ làm ướt hết cả những người ngồi trong nó. Joe và Rex nhìn lên rất ngạc nhiên. Trondur đã phớt lờ lời cảnh báo và cứ ngồi ì ra đó. Con sóng đã tẩm cho anh một quả, và anh vẫn bình thản ngồi đó, bộ đồ chống thấm của anh ánh lên và từ chòm râu quai nón khổng lồ những dòng nước chảy xuống.

“Anh ta chẳng hề di chuyển đến một phân, cứ như muốn nói rằng: có gì mà phải ồn ào vậy?” Joe nói với tôi giọng đầy thán phục.

Cảm nghĩ của Joe về Trondur càng được củng cố thêm vào ngày tiếp theo, sau khi chúng tôi trải qua một đêm khó khăn, chiến đấu với biển động và mưa rào, và thoáng thấy những ánh đèn trên bờ phản chiếu trên bầu trời phía tây. Đó là lần cuối cùng chúng tôi nhìn thấy đất liền. Khi bình minh lên, gió dịu đi, và mặt biển là một dãy những con sóng xám diễu hành đều đặn ra phía đường chân trời dưới bầu trời u ám.

“Bây giờ mới cảm nhận được đại dương sâu thẳm đây” Trondur lặng lẽ bình phẩm và hài lòng trong lúc anh ngắm vài con hải âu bay là là trên sóng và một cặp hải âu *fulmar*²³, những loài

²³ Fulmar: một loài hải âu sống trên vùng Bắc Thái Bình Dương và Đại Tây Dương.

chim đặc trưng cho vùng biển sâu. Có một con chim khác nữa, nhưng khó có thể nói được nó là loài chim gì.

“Đó là chim gì vậy?” Joe hỏi Rex, người bắt đầu ghi chép vào cuốn nhật ký hàng hải những loài chim và cá mà chúng tôi nhìn thấy.

Rex lưỡng lự. “Một con chim điên (ó biển phương bắc), tôi nghĩ vậy,” Ngừng một chút, anh nói thêm “Con này còn khá non, chắc là nở mùa này.”

“Khoảng hai hay ba tháng tuổi,” Trondur phán nhẹ nhàng và đầy uy tín.

“Chắc anh ấy cũng biết luôn cả số đăng ký của nó,” Joe phục lăn.

Trong bốn ngày tiếp theo, thời tiết như mỉm cười với chúng tôi. Bầu trời xanh ngắt, không khí tươi mát, và gió thuận lợi



cho chúng tôi. Những mũi sóng bạc trắng và thân sóng lấp lánh tiến về phía đường chân trời trống trải, và Thái Bình Dương chuyển động nhanh, đầy sức sống, khiến chúng tôi như khỏe ra. Chúng tôi đang giương buồm theo hướng đông bắc, gần như song song với bờ biển Nhật và nằm cách xa những tuyến hàng hải ven biển nên chỉ nhìn thấy có một con tàu chuyên chở nhỏ phía chân trời. Rex đã khâu xong những cái van tất. Joe trải ra trên nóc cabin những thứ đồ ăn ẩm ướt đã cứu vớt được và phơi khô để vớt vát được chút nào hay chút ấy. Những cơ bắp bị bầm của Lợi cũng đã lành nên anh có thể tiếp tục công việc thợ mộc của mình, và cuối cùng cũng làm gãy cái cửa gỗ mà anh đã đem theo từ Sầm Sơn, lưỡi của nó được dùng quá nhiều đến nỗi mỏng tang. Trondur vẽ và tô màu nước, hay chỉnh lại những đường dây câu mà anh đã thả, có cái to bằng ngón út của tôi, với một cái móc câu dữ tợn to dùng mà anh nói để cho “những con mồi lớn”. Vào một sáng tràn ngập nắng, Trondur và Lợi mất hết hai giờ đồng hồ nhảy qua nhảy lại như hải cẩu trong nước tại phía đuôi máng để thay đuôi chèo của một sợi dây chằng dọc máng đã quá sờn bởi máng uốn vặn liên tục. Là một công việc gian khó nên hai người phải cột dây an toàn để chống chọi với những con sóng trời lên đội xuống, sóng đánh họ vào những cây tre làm cho hai người mình mẩy trầy trụa và máu rỉ ra từ hàng chục vết khía như đâm phải hầu hà, song cả hai vẫn vui vẻ và hài lòng với thành quả lao động của mình.

Từ Phúc khoan thai lướt đi với tốc độ một đến hai hải lý, mặc dù biển đánh xuyên qua những cây tre và mực nước biển lúc nào cũng cạ vào cái lều tre của chúng tôi, lúc nào chúng tôi cũng gần gũi với biển khiến cho có cảm giác đang đi với tốc độ nhanh hơn. Hơn bất kỳ một chiếc thuyền thông thường nào khác, chúng tôi đã thiết lập được một mối quan hệ gần gũi với biển, và ấn tượng về sự kỳ diệu của đại dương càng tăng thêm khi lần đầu tiên xuất hiện một chú chim hải âu với sải cánh chỉ ít cũng một mét tám, sà xuống và bay lượn gần quanh chúng tôi

gần như cả ngày. Có lẽ nó là một con hải âu chân chì²⁴, Rex nói sau khi tham khảo quyển sách về các loài chim biển, và có lẽ là một con còn khá trẻ. Đối với tôi đó là một khoảnh khắc đặc biệt. Dù đã đi thuyền qua bắc Đại Tây Dương, Ấn Độ Dương, và biển Trung Hoa, đây là lần đầu tiên phương tiện thủy chạy bằng buồm của tôi được tháp tùng liên tục bởi một trong những nhà du hành vĩ đại nhất của đại dương.

Có lẽ nó chỉ là đòn tâm lý, song biết rằng chúng tôi đã thực sự tiến vào đại dương khiến cho biển quanh chúng tôi trở nên bao la hơn và mạnh mẽ hơn. Ánh dương rạng rỡ mang đến một bầu hệ thống đầy những con cá nục heo săn mồi, và trông chúng to hơn và dữ dằn hơn bất kể con nào chúng tôi từng gặp trước đó. Như thường lệ, bộ vây màu xanh lơ ánh lên như tia điện và cái đuôi vàng của chúng có thể được nhìn thấy trong biển cả hai bên mạn và bên dưới máng. Tôi vừa chỉ cho Trondur thấy một con cá lớn thì có một đám nước động mạnh khi con cá phóng



²⁴ Hải âu chân chì là một loài chim biển lớn, sống vùng Bắc Thái Bình Dương mà 97.5% là vùng bắc Quần đảo Hawaii, sải cánh từ 1,9 tới 2,2 mét, nặng khoảng 3 kg.

mình lên để vồ lấy một chú cá chuồn. Trong làn nước trong suốt, chúng tôi có thể dõi theo từng khúc quẹo, những cú tăng tốc của con mồi, và cú lao theo mạnh mẽ của kẻ đi săn, và khi con cá chuồn cuống cuồng nhảy lên không trung, lướt sát mặt nước, theo sau là cái bóng mình thuôn của cá nục heo đang truy đuổi - mắt của nó hẳn phải nhảy lăm mới có thể theo kịp hướng bay của con cá chuồn đang trốn chạy - phóng mình trong nước nhanh chẳng kém gì con mồi trong không trung, nhìn lên và lao mình về phía trước như một cỗ máy giết chóc cho đến khi con cá chuồn chạm mình vào mặt nước là rơi ngay vào hàm kẻ săn mồi. Một xoáy nước tung bọt trắng lên, và thế là cuộc rượt bắt kết thúc. Lẳng lặng không nói một lời, Trondur tiến về phía trước và lấy một cái mái chèo để bào đi, làm thành một thanh lao xĩa cá. Với 4.500 dặm Thái Bình Dương ở phía trước, chúng tôi chắc sẽ không cần đến mái chèo, và ý tưởng về những miếng thịt cốt lết cá nục heo làm cho ai cũng thêm nhỏ dãi.

Như mọi khi, công việc sửa chữa và bảo dưỡng thật mệt mỏi, không có hồi kết thúc. Cũng buổi tối hôm đó, chúng tôi cuối cùng cũng đã hoàn tất việc khâu những cái van tắt mới vào sàn cabin và bắt đầu sắp xếp lại đồ đạc. Joe chỉ ra một cái lỗ đáng sợ xuất hiện ở phần đầu trước của lớp thùng tre đan. Chân cột buồm chui qua lớp tre đan đã mòn vẹt do mảng luôn bị vặn xoắn và co giãn. Thật vậy, hình như toàn bộ khối cabin chính đã nhích lên phía trước so với những mối buộc của nó và giờ đây đã ở gần đầu mảng hơn một chút so với khi mới làm. Cái lỗ mới là một vết rạch dài khoảng nửa mét và có vẻ không thể nào sửa nổi. Mỗi lần một con sóng đi ngang qua phần giữa thân mảng, một lưỡi nước không vừa liếm vào cabin chính, sau đó được xả ra qua cái van tắt gần nhất. Tình hình sẽ tệ hơn nữa nếu biển động mạnh, lúc đó toàn cabin có thể bị ngập lụt. Tôi đã quá mệt không thể nghĩ ra một giải pháp ngay tức khắc, nên quyết định dời việc xem xét kỹ lưỡng vào sáng hôm sau, để rồi thấy rằng có thêm nhiều hơn nữa nước lọt vào sàn cabin chính vì vết rách ở gần chân cột buồm đã mở rộng thêm ra trong đêm. Tôi không

hình dung nổi nên vá cái lỗ to nằm ở vị trí kỳ cục này như thế nào, nhưng Trondur thì không hề nao núng. Anh dành cả ngày với cái đục, con dao, và kim chỉ, cắt bỏ phần bị hư, và mài gọn lại chân cột buồm trước khi vá vào một miếng nhựa cắt ra từ một can đựng nước bỏ đi, một sự phối hợp giữa những vật liệu của Thời Đồ Đồng và Thời Đồ Nhựa, song ít ra thì cũng đã tái chế được các đồ nhựa. Chúng tôi đã có một cuộc tranh luận về việc nên làm gì với lượng hộp rỗng và chai nhựa tích tụ lại trên đoạn đường Thái Bình Dương trong bối cảnh những gì đã nhìn thấy trên đoạn đường từ Hong Kong đến Nhật. Sau đó chúng tôi đã ném bỏ tất cả những thứ gì có thể tự phân hủy sinh học và giữ những thứ còn lại trong một cái thùng đặc biệt. Nhưng cái thùng đó đã trở thành một kẻ đồng hành rất khó chịu, vì nó bốc mùi, nhóp nhép, và đầy ruồi nhặng. Nên giờ chúng tôi quyết định một cách thực tế hơn là buộc thêm vật nặng và đánh chìm những thứ bỏ đi không dùng đến. Hóa ra đây vẫn chỉ là những tính toán lý thuyết chứ không phải thực tiễn. Trong suốt chuyến đi, chúng tôi đã giữ gìn và tái sử dụng tất cả các loại hộp, lọ, chai như thể lúc nào cũng lo lắng thiếu thốn vật liệu.

Ngày 13 tháng Tám gần như không có gió và trời nắng to, mảng bình thản nằm yên một chỗ trong khi chúng tôi lần đầu tiên được nhìn thấy một đàn cá voi lớn ngoi lên khỏi mặt nước cách đuôi mảng khoảng nửa dặm. Trong nháy mắt, Trondur đã trèo lên cột buồm trước để ngắm nhìn chúng. Những người dân đảo Faroe vẫn sẵn bắt những đàn cá voi kinh lớn đi ngang qua đảo, và tập tục săn cá voi là truyền thống lâu đời trong văn hóa biển của họ.

“Cá nhà táng,²⁵” Trondur thông báo cho chúng tôi khi anh quay lại buồng lái. “Khoảng hai chục con. Cá nhà táng đục lớn không thích ở trong bầy. Đây chỉ là nhóm các con cá cái và lũ cá con.”

²⁵ Cá nhà táng (tiếng Anh: Sperm whale): loài động vật có vú lớn nhất thế giới, một con đục trưởng thành có thể dài tới 20,5 mét. Đầu con đục có thể dài bằng 1/3 tổng chiều dài thân mình.



Những con vật to lớn nằm đó, diềm nhiên đắm mình trong nước, thỉnh thoảng lại phun lên những cột nước rất đặc trưng từ lỗ mũi. Có thể trông thấy khá rõ cái đầu tù của chúng khi chúng tha thần lượn lờ, trông như những chiếc tàu ngầm màu xám đen. Thỉnh thoảng, một con trở mình để lộ cái bụng ngửa lên trời, hay làm một cú lặn xuống độ sâu vừa phải, và vây ở sống lưng nhẹ nhàng tẽ nước. Cuối buổi viếng thăm kéo dài khoảng chín mươi phút, một con dài khoảng mười hai mét lao mình ra khỏi mặt nước và rơi xuống với một cú tóe nước hoành tráng.

“Bao nhiêu là thịt,” tôi nghe thấy Trondur lẩm bẩm trong chòm râu rậm rạp, anh đúng là một thợ săn biển cả!

“Anh nên mua thịt từ Ireland, thay vì ăn thịt cá voi,” tôi nói.

“Tôi không khoái thịt lợn cho lắm,” anh mỉm cười.

“Không, ý tôi là thịt bò Ireland loại ngon ấy.”

“VẬY thì cũng không tệ đâu,” anh trả lời. “Nhưng ở Faroe, phân nửa lượng thịt chúng tôi tiêu thụ là thịt cá voi.”

“CÓ ĐẮT không?”

“Anh không mua được đâu,” Trondur đáp. “Chúng tôi chỉ chia thịt giữa các gia đình với nhau.” Giống như người Eskimo, anh giải thích, người Faroe hy vọng được săn bắt cá voi với hạn ngạch đặc biệt nào đó, vì đó chỉ là hoạt động mang tính truyền thống chứ không vì mục đích kinh doanh.

“Nếu chỉ cho phép săn cá voi bằng thuyền chèo hay thuyền buồm và không có động cơ thì như vậy mới công bằng.”

Trondur đồng tình. “CÓ lẽ vậy. Giờ đây khi chúng tôi nhìn thấy cá voi, cứ năm con đã để tuột mất một. Nếu chúng tôi dùng thuyền không có động cơ có lẽ cứ ba con chúng tôi sẽ để tuột mất hai. Dù sao khi thấy có cá voi trong vịnh, chúng tôi cũng chỉ dùng thuyền chèo để đuổi theo chúng mà thôi.”

Rõ ràng là mảng *Từ Phúc* đang trôi trên một thảm thức ăn dồi dào, một ranh giới giữa nước ấm và nước lạnh nơi mà các sinh vật phù du, những loài nhuyễn thể nhỏ bé cùng tất cả các loài cấp thấp trong chuỗi thức ăn đều có mặt. Một bầy hải âu đang hào hứng bay lượn tại một điểm nằm giữa đàn cá voi và mảng *Từ Phúc*. Có đến cả trăm con hoặc hơn đang chăm chú theo dõi một điều gì đó đang xảy bên dưới mặt nước. Đột nhiên, ngay phía bên dưới đàn chim đang lượn vòng, một đám nước rộng khoảng ba mươi mét sủi bọt trắng như bị mưa đá đập vào. “Mực,” Trondur nói ngắn gọn. Phải có đến hàng ngàn con cá nhỏ bị dồn lên mặt nước bởi đàn mực kiếm ăn bên dưới. Đàn cá nhỏ đó đã làm cho mặt nước như sôi lên. Ngay bên trên chúng, những con hải âu la hét, hoan hỉ kêu gào rồi nhào xuống kiếm ăn và tọng thức ăn đầy mồm trong khi những con mực tiếp tục quấy nhiễu con mồi, siết chặt chúng trong các xúc tu bám chặt. Cảnh tượng này cứ lặp đi lặp lại, đám nước sôi sục bọt trắng biến mất, rồi lại hiện ra ở chỗ khác với những con cá nhỏ quấy đến tung bọt như thể một cái vòi cứu hỏa đang

chĩa thẳng vào mặt biển. Mỗi lần như vậy, những con hải âu háu đói lại ăn mừng.

Trong hai mươi bốn giờ tiếp theo nhiệt độ nước tăng từ 24 lên đến 27 độ, rồi lại xuống lại 24 độ, cho thấy *Từ Phúc* hẳn đã băng qua một nhánh của dòng hải lưu Nhật Bản. Mỗi ngày Rex đo nhiệt độ nước ba lần, nhưng chẳng cần tới nhiệt kế của Rex ta cũng cảm thấy sự khác biệt. Mỗi lần đứng ở đuôi mảng để giặt giũ hay đi vệ sinh và những con sóng đánh qua đôi chân trần của bạn, ta có thể cảm thấy sự thay đổi nhiệt độ ngay lập tức, và điều này làm tôi tự hỏi liệu những nhà hàng hải châu Á xưa kia có dùng dòng hải lưu Nhật Bản để trợ giúp cho việc định hướng trên đại dương hay không. Theo giáo sư Needham, người Trung Quốc ngay từ thế kỷ đầu tiên sau công nguyên đã biết rằng trái đất tròn, và mô tả nó như cái lòng đỏ của quả trứng, hay viên đạn tròn trên một cái cung. Ngay từ rất sớm, vào khoảng thế kỷ thứ ba trước công nguyên, họ cũng đã lưu ý đến dòng hải lưu Nhật Bản khi nó khớp với khái niệm thô sơ về hải dương học của họ thời đó, rằng nước của Thái Bình Dương hay Đông Hải chảy theo hướng đông cho đến khi bị cuốn vào một xoáy nước khổng lồ. Do đó, nếu người Trung Quốc đã lờ mờ biết được về những dòng chảy về hướng đông của khu Bắc Thái Bình Dương, và dòng hải lưu Nhật Bản lúc bấy giờ đã có vị trí quan trọng trong việc định vị ven biển, thì có lẽ những nhà thám hiểm xưa kia có thể táo bạo đến mức thử tận dụng nó để tiếp tục đi về đông, kiểm tra vị trí tương đối của mình so với dòng chảy chỉ đơn giản bằng cách nhúng ngón chân xuống nước. Nếu họ đã làm vậy thì vô tình họ đã chọn một con đường logic nhất và tiện lợi nhất từ châu Á đến châu Mỹ, vì dòng hải lưu Nhật Bản sau khi rời khỏi ven bờ nước Nhật liền trở thành dòng chảy Bắc Thái Bình Dương và đi băng qua Bắc Thái Bình Dương theo một hình vòng cung lớn, đó cũng là con đường xuyên Thái Bình Dương tối ưu đối với những phương tiện thủy sử dụng buồm.

Những người Trung Quốc cổ xưa không gặp khó khăn gì trong việc xác định hướng đi tổng quát bằng mặt trời và những vì sao, vì họ là những nhà thiên văn học nhiều kinh nghiệm. Từ thời xa xưa, sự dịch chuyển của những vì sao và các hành tinh đã được sử dụng để xác định thời gian cho các lễ hội tôn giáo ở Trung Quốc, và thư tịch Trung Quốc có niên đại gần với thời Từ Phúc có nhắc đến việc sử dụng những vì sao cho mục đích hàng hải. Trong khi gần đây mới có bằng chứng cho thấy người Trung Quốc đã biết sử dụng la bàn từ để đi biển, thì từ xa xưa họ đã biết sử dụng “kim chỉ nam”. Đây là một công cụ được sử dụng trên đất liền trong thuật gọi hồn và bói toán, có hình như một chiếc thìa và được đặt trên một mặt phẳng trơn láng như thủy tinh hay gương kim loại để nó quay quanh phần cái muôi. Cái tay cầm sẽ chỉ hướng nam. Tuy nhiên, khi ở trên thuyền, cách định hướng của họ hẳn cũng giống như những gì chúng tôi đang làm trên *Từ Phúc* 2.000 năm sau: chúng tôi chỉ đơn thuần cố gắng hết sức lái về hướng đông, dựa dẫm vào hướng gió, sóng và dòng chảy đưa đi.



TỔ CHIM TRÔI NỔI

“Tôi nghĩ Rex bị ắm đầu mất rồi,” Joe cười nhả nhỏ. “Xem kìa, anh ấy đang cố uống nước biển!” tôi quay lại và nhìn thấy Rex trong chiếc quần soọc và áo thun đang quỳ ở mé ngoài của mảng, mông chống lên trời, và mặt áp xuống mặt biển như thể đang uống nước từ đại dương.

“Chắc chắn là ắm rồi,” một lát sau Joe thêm vào. “Giờ thì anh ta lại đi nói chuyện với cái túi nhựa.”

Gương mặt rạng rỡ với chòm râu đỏ của Rex đã rời khỏi đại dương và quả thật là Rex đang tâm sự với một cái túi nhựa cầm trong tay. Anh còn đeo một chiếc mặt nạ màu vàng tươi, làm nổi bật bộ râu tóc đỏ hoe và nước da cháy nắng ửng hồng. “Tôi đang khảo sát xem hà hà bám vào mảng ra sao” Rex nói lại với chúng tôi. Rồi anh lại cúi xuống với tư thế kỳ lạ, mông chống lên trời mặt nhúng xuống nước. Vài phút sau, Rex lại một lần nữa vất mình trên mép mảng, lần này ngang tầm với buồng lái, và chăm chú nhìn xuống nước. Trong tay anh là một cái máy quay phim nhỏ được gói kín trong một túi nhựa. “Tại điểm thứ năm,” anh nói vào trong máy. “Lớp tre trên - râu mỏng màu nhựa thông, có ba con hà cổ ngỗng. Lớp tre giữa - râu từ vừa đến dày đặc, có lớp hà mỏng. Lớp tre dưới - cỏ rong bám dày đặc, không có hà bám” Rex dừng thu hình một lúc và nói. “Tôi đang kiểm tra tình hình sinh vật biển sinh sôi tại những

điểm khác nhau quanh thân mảng. Sắp tới, mỗi lần nước tĩnh lặng tôi sẽ lại đo đạc để xem trong lúc chúng ta đi xuyên đại dương, tình hình thay đổi ra sao. Tôi đã thấy không ít hà có vôi²⁶ và hà hạt dễ màu hồng tươi²⁷ và một cái gì đó, giống như con sá sùng²⁸. Nhưng số lượng rong rêu thì ít đến mức đáng ngạc nhiên. Nếu đây là một con thuyền gỗ bình thường thì giờ này chúng ta sẽ thấy lớp rong rêu mọc dài đến mười lăm phân rồi, nhưng những cây luồng của *Từ Phúc* có vẻ như không phải là chỗ tốt để cho rêu mọc. Hầu hết những cộng rong biển chỉ dài được gần mười phân. Và tất cả những sợi rong dài ba mươi phân chúng ta có một tháng trước thì giờ đã biến mất.”

“Có lẽ chúng đã rơi rụng đi vì sự thay đổi của nhiệt độ nước biển, hoặc là bị cá rĩa mất không chừng,” tôi nói.

“Tôi không biết nữa, nhưng tôi đã ăn thử một miếng rong biển giòn, và thấy nó cũng không đến nỗi nào, nó mỏng và hơi nhàu. Đó là loại mà tôi đã gọi là rong nhựa thông ấy. Những loại tảo rong khác thì ngắn, xám, và hơi nhờn, không ăn được.”

Đó là một ngày sáng sủa đầy nắng, rất ít gió và biển hơi bập bênh một chút. Mặt trời gửi những tia nắng lấp lánh xuyên qua làn nước xanh dài tới năm mét, và đàn cá thuyền nhỏ thân sọc vàng đen bơi xuyên qua tia nắng ấy. Trondur thò tay xuống phía dưới mép mảng và bẻ ra một đám hà nhỏ. Anh chỉ cho tôi thấy chúng đã bám vào và tạo thành một đường cong trên vỏ tre.

“Lấy ra dễ ợt,” Trondur nói. “Chúng không thể bám vào tre được.”

Trong giờ phút cuối cùng của buổi sáng, Trondur đứng thủ thế trên nóc cabin, chăm chú quan sát biển, cây lao xiên cá trong tay như vị thần Neptune với cây trượng đỉnh ba. Anh đang chờ những con cá nục heo lớn, ba con cả thấy theo như báo

²⁶ Goose barnacle (*Pedunculata*) một loài hà bám dai trên mặt cứng các phiến đá hay các vật nổi nằm giữa mức thủy triều cao và mức triều thấp.

²⁷ Acorn barnacle (*Sessillia*) một loài hà không có vôi.

²⁸ Worm cast: sá sùng/sâu đất/đồn đột,... một loài giun biển thường sống tại bãi cát ven biển.

cáo mà Rex đã khảo sát. Những con cá nục heo bơi trong bóng râm của mảng, tránh những tia nắng mặt trời trực tiếp. Thỉnh thoảng chúng lại đi ra để xem có con cá chuồn²⁹ nào quanh đó không. Nhưng lần nào chúng cũng đi ra theo rất bất ngờ làm Trondur kinh ngạc và không kịp xiên chúng. Joe thử nhử lũ cá nục heo ra bằng cách treo một mồi câu lấp lánh ánh bạc ở mép mảng. Nhưng cũng không ăn nhằm gì. Lũ cá nục heo cứ ở yên đó cho đến khi, không rõ vì lý do gì, chúng đột ngột xông ra khỏi chỗ trú ở mảng và rẽ sóng ra phía trước mũi xem liệu có thể bắt được một con cá chuồn đang lơ lửng nào không. Khi ra đến đó, chúng ở lại, dò tìm phía trước mảng nhưng lại ngoài tầm phóng lao, những thân hình màu xanh và vàng trông rõ mồn một như trên ngư lôi, và làm người ta thêm nhỏ dãi nữa, vì chúng tôi đã bắt đầu chán những bữa ăn đơn điệu theo thứ tự có khô cá thu, xúc xích, cá ngừ hộp, và rất mong được thưởng thức thịt cá tươi.

Cuối ngày hôm đó, ngày 15 tháng Tám, chúng tôi thấy một con cá voi khác, chính là con mà Trondur phải dùng các thanh thép buồm làm bậc thang để leo lên cánh buồm chính và định danh nó là một con cá voi sei³⁰ hay cá voi lưng xám với thức ăn chính là cá nhỏ và sinh vật phù du. Sáng sớm hôm sau, cách mảng khoảng một trăm mét có một cặp cá nhà táng ở độ tuổi trưởng thành đang đắm mình dầm nước, có lẽ là một cặp đang mùa sinh sản. Chiếc mảng không có động cơ, đi chậm rãi và im hơi lặng tiếng quả là một mặt sàn lý tưởng để chúng tôi quan sát đời sống biển. Chúng tôi không thể đi lùng sinh vật biển, mà chúng tự đến với chúng tôi, hoặc chúng chỉ đơn thuần đang sống ở vùng biển đó, tiếp tục những sinh hoạt hằng ngày và

²⁹ Flying fish: cá chuồn, tên khoa học là *Exocoetidae*, họ cá biển có tới 64 loài, sinh sống trên tất cả các đại dương nhất là vùng nhiệt đới và cận nhiệt đới. Có vây ngực lớn

³⁰ Sei whale: cá voi sei có tên khoa học là *Balaenoptera borealis* nặng tới 28 tấn là loại cá voi lớn thứ ba sau cá voi xanh và cá voi vây.



chẳng cần biết cái mảng là gì. Thật vậy, đối với những con cá đang ẩn náu bên dưới *Từ Phúc*, dù là lũ cá nục heo hay những con cá không thể định danh, tròn trịa, màu xám nhạt và chậm chạp như thể chúng sống nhờ ăn sinh vật phù du, mảng là một vật bảo hộ. Nó cho chúng bóng râm ban ngày và một điểm tựa cố định giữa đại dương. Chúng tôi chỉ đóng vai trò thụ động. Sống trên bó tre này, chúng tôi chỉ chờ đợi, hy vọng gặp gió thuận, và hài lòng với việc nằm gần chính xác trên cái đường mũi tên loằng ngoằng in trên biểu đồ nhằm đánh dấu dòng chảy đi về phía đông.

Thời điểm này trong năm có rất nhiều đợt áp thấp đi ngang qua chúng tôi tiến vào Thái Bình Dương. Chúng thường mang theo gió thuận từ hướng tây nam và trời nắng, sau đó gió đổi hướng bắc và bắt đầu mưa, trước khi dịu lại và tiếp theo là gió tây nam, và chu kỳ cứ thế lặp lại. Mưa thường xuyên, một số rất nặng hạt, nghĩa là bề mặt mảng cùng thủy thủ đoàn và các đồ đạc trên đó không lúc nào được khô ráo. Tắm chiếu tre phủ sàn buồng lái lúc nào cũng sũng nước, thỉnh thoảng còn có một

vũng nước nông trải dài ngay trên mặt chiếu, một phần là do nước biển đánh xuyên qua những khe hở ở những góc thúng buồng lái, phần nữa là do nước biển xô thẳng vào buồng lái, sủi bọt và trôi lên giữa những đường đan của thúng tre, chỗ lớp nhựa dầu xám đã bị mòn đi bởi mảng liên tục vụn vẹo và chuyển mình. Tôi bắt đầu phải đi ủng vì lòng bàn chân đã trở nên trắng bệch do đi chân trần. Túc trực ngày và đêm, chúng tôi thường xuyên đứng trong nước mười sáu đến mười tám giờ liên tục nên giày hay ủng chỉ là giải pháp tạm thời vì chúng cũng nhanh chóng ướt sũng, và bàn chân của chúng tôi lại bị bọc trong cái ống ướt nhẹp. Joe khuyên mọi người nên hong khô triệt để và xoa bóp bàn chân trước khi chui vào túi ngủ để tránh bị thối da. Sàn của cả ba cái thúng - buồng lái, cabin giữa, cabin trước - cũng có vẻ mềm hơn, cong lên cong xuống dễ dàng hơn khi sóng đi qua bên dưới và đẩy chúng cong lên. Trondur đã so sánh động thái này như nhịp đập trái tim của một con thú khổng lồ.

Ngày 17 tháng Tám quả là một ngày vàng vì cuối cùng chiến dịch bắt cá nục heo cũng đã thành công. Hết giờ này qua giờ khác, hai chàng ngư dân - Trondur và Lợi - đã thử mọi loại công cụ và cách thức để cố bắt cho được lũ cá nục heo đang đi cùng. Họ đã thử đủ kiểu nào móc vào mồi giả ánh bạc, thả dây mực giả, nào gắn đồ ăn thừa vào móc câu, rồi dùng xiên đâm và cả phóng lao. Tất cả đều thất bại cho đến khi Trondur xác định rằng lũ cá nục quá cảnh giác không lại gần cho ta xiên, và quá tinh ranh để có thể bị đánh lừa bằng mồi câu giả.

“Chúng ăn cá chuồn,” Trondur tuyên bố, “và chúng biết rất rõ cá chuồn trông hình dáng ra sao.” Rồi anh ngồi xuống và làm một con cá chuồn giả. Lấy một con cá giả sẵn có, màu xanh ánh bạc làm thân cá chuồn, anh thận trọng cắt một mẫu giấy gói đồ vứt đi thành một cặp cánh mỏng. Đôi cánh này được khâu cẩn thận vào con cá nhựa, và với một cái sào tre cũ cùng dây câu dài sáu mét gắn ở đuôi, anh dùng đưa con vật mà mình vừa tạo ra vào trong nước. Như thường lệ, một con cá nục heo

háu đói lảng vảng ra khỏi bóng râm của mảng để xem có cái gì đang bơi trong nước. Thường thì con cá sẽ ngó qua miếng mồi một cái rồi chán ghét quay lưng đi. Nhưng lần này thì không vậy. Con đầu tiên, rồi một con cá nục heo nữa tung mình lên để theo bắt con cá chuồn giả nhưng đã không cắn câu được.

Trondur thận trọng kéo mồi vào và quan sát kỹ lưỡng. “Cánh quá dài,” anh nói. “Miếng cá không gần với móc câu.” Lấy dao ra, Trondur gọt cánh bớt đi một phần. Con mồi quay trở lại xuống nước và phập! chỉ trong năm giây một con cá nục heo đã cắn câu. Sau ba ngày thất vọng không bắt được con cá luôn tìm mọi cách lảng tránh, giờ đây Trondur không để cho nó có cơ hội vượt mất. Vút! và một con cá nục heo nằm kí to đẹp được nhổ ra khỏi đại dương, bay qua không trung và đáp xuống ruộng lúi đánh một tiếng bụp rõ to.

Trondur nở một nụ cười chiến thắng. “Con cá quá đẹp,” anh trầm trồ, chăm chăm nhìn vào con vật ngũ sắc, sáng lên như châu ngọc. “Trước khi chúng ta làm thịt nó, để tôi vẽ lại cái đã.”



Mồi giả cá chuồn

Trong khi Trondur đang tô vẽ, Lợi mượn cần câu và mồi nhử mới. Đến lần thả thứ năm thì Lợi cũng bắt được một con cá nục heo, nó cắn câu chặt, quấy mình bành bạch trên sàn trước. Hai ngư dân của chúng tôi đã giải quyết được vấn đề. Cho đến khi lũ cá nục bắt đầu biết cảnh giác với cái con cá chuồn “kiểu mới” này, chúng tôi sẽ có sẵn một tủ thức ăn di động thả tung theo mảng, chỉ việc lấy ra làm bữa tối, miễn là những con bắt được sẽ được thay thế bằng những con khác mới đến. Nếu được

như vậy thì *Từ Phúc* có thể đủ điều kiện để trở thành một hệ sinh thái kín tự đảm bảo bền vững. Chúng tôi không thể ăn hết cả hai con cá nục heo cùng một lúc, nên Trondur làm con cá thứ hai, móc ruột ra cho khỏi thối, và treo nó qua đêm. Trời sáng, anh banh con cá ra và xát một chút muối. Theo Trondur, bằng cách này, có thể giữ nó ít nhất là mười ngày, và khi cần ăn, chúng tôi chỉ phải nhúng vào nước biển trong vòng ba đến bốn giờ để loại bỏ lớp muối ướp.

Cho đến lúc này, chuyến đi còn có một thành công xuất sắc nữa, đó là chiếc radio vệ tinh bé nhỏ của chúng tôi đã hoạt động một cách hoàn hảo. Hằng ngày tôi bật nó lên, kết nối với vệ tinh, và gửi một thông báo cho Viện Bảo tàng Hàng hải cách chúng tôi một phần tư trái đất ở Newport News, bang Virginia, hoặc đến những người bạn của chúng tôi ở văn phòng DHL tại Hong Kong. Đối với Hong Kong thì tôi báo cáo vị trí hằng ngày, còn đối với bảo tàng thì thông báo diễn biến cuộc sống trên mảng *Từ Phúc* và bảo tàng sẽ phát lại cho các máy tính liên kết giáo dục của các trường trung học và đại học cùng tham dự ở bang Virginia. Các em học sinh, sinh viên đại học, và khách tham quan viện bảo tàng sẽ được biết những việc diễn ra trên *Từ Phúc* ngay trong vài giờ của cùng sự kiện. Thật kỳ lạ khi ta ngồi giữa Thái Bình Dương trên một chiếc bè nửa chìm nửa nổi, với đại dương chảy ùng ục và nước bắn tóe lên từ mọi hướng, hoàn toàn cách biệt với thế giới bên ngoài, gần như đứng yên giữa đại dương mênh mông mà có thể gửi được những báo cáo ngắn gọn cho những người có lẽ đang trên đường đi làm hay đi học, ngồi trong xe hơi và xe buýt, đang ăn những bữa cơm bình thường, được tắm rửa bằng nước nóng chảy ra từ vòi nước, rồi mặc đồ khô, và ngủ ngon trên giường mà không phải thức dậy để trực đêm. Có cả những lời hỏi thăm, những câu hỏi gửi đến từ các em học sinh tuổi từ bảy đến mười tám đôi mươi. Chúng tôi ăn gì? Có những khó khăn gì khi sống cùng nhau trong một không gian chật hẹp như vậy? Chúng tôi có sợ cá mập không? Và chúng tôi đi tiêu tiểu ở đâu? Câu hỏi cuối

cùng là một câu mà chúng tôi đã đoán biết trước, vì Rex cũng đã gặp phải câu hỏi này lúc ở Nhật. Hai ngày trước khi chúng tôi rời khỏi Shimoda, Rex đã được mời đến để phát biểu tại một trường tiểu học địa phương. Khi Rex nói xong, giáo viên hỏi xem có bạn nào có vấn đề cần hỏi. Lập tức một bàn tay nhỏ nhấc giơ thẳng lên ở cuối phòng học. Các chú đi cầu ở đâu ạ? Đó là câu hỏi đầu tiên xuất hiện ngay trong đầu các em nhỏ dù là ở Nhật hay ở Virginia nước Mỹ.

Nửa đêm ngày 17 tháng Tám, một tia sáng chói lóa lên ở phía đường chân trời phía đông chúng tôi giữa đại dương mênh mông.

“Đèn hải đăng của California!” Joe nói đùa. “Chúng ta hẳn là sắp đến nơi rồi,” mặc dù chúng tôi biết rằng giữa chúng tôi và châu Mỹ còn một khoảng cách 4000 dặm đại dương. Những ánh sáng đó hẳn là từ một tàu câu mực sử dụng đèn pha để thu hút bầy mực bơi lên khỏi mặt nước, và trong bình minh sớm hôm sau, chúng tôi thoáng thấy một con tàu xa xa biến mất ở đường chân trời. Đó là con tàu thứ hai mà chúng tôi nhìn thấy kể từ khi rời khỏi Shimoda. Đây quả là một điều đáng ngạc nhiên vì mảng chúng tôi đi rất gần với tuyến hành hải Cung Vòng Lớn³¹, con đường ngắn nhất giữa Nhật và Hoa Kỳ, và chúng tôi đã nghĩ là sẽ thấy rất nhiều tàu vận tải. Lần trước thì chúng tôi thấy một tàu chở dầu nhỏ đi ngang qua *Từ Phúc* ở khoảng cách chỉ ba dặm giữa ban ngày, nhưng có lẽ nó chẳng hề để ý thấy mảng nằm thấp bên dưới sát mặt nước. Trong những ngày tiếp theo, nếu tiến độ tốt thì sẽ càng ít cơ hội gặp gỡ những chiếc tàu khác vì đến lúc đó thì tôi hy vọng sẽ đến được vĩ tuyến bốn mươi độ bắc nơi chúng tôi có thể đi thẳng về hướng đông và rời khỏi tuyến hành hải Cung Vòng Lớn.

³¹ Vì Trái Đất có hình gần như hình cầu nên đường ngắn nhất nối giữa hai điểm trên mặt cầu là cung nằm trên đường tròn của mặt phẳng qua tâm cầu, đó là một vòng tròn lớn có đường kính là đường kính Trái Đất và cung đó có tên là Cung Vòng Lớn.

Đi theo hướng đi mới này sẽ làm cho cuộc hành trình xuyên đại dương của chúng tôi dài thêm vài trăm dặm, song sẽ là gần giống nhất với cách mà những nhà hàng hải Trung Quốc xưa kia đã đi, đó là sử dụng một kỹ thuật gọi là hành hải theo vĩ tuyến khi đi từ đông sang tây. Nói một cách đơn giản, hành hải theo vĩ tuyến là khi đi thuyền ta luôn giữ cho sao Bắc Đẩu³² ở cùng một khoảng cách so với đường chân trời, như vậy sẽ đảm bảo cho ta đi thẳng về hướng đông hoặc hướng tây. Có thể những người Trung Quốc cổ xưa đã có những cách thức tinh vi để đo lường các góc giữa các vì sao bằng cách dùng những tấm mẫu mà họ giơ lên trời, hoặc có thể họ đã ghi chép lại góc độ của mặt trời vào lúc giữa trưa qua các mùa trong năm. Những kỹ năng như vậy sẽ rất hữu ích, nhưng không hẳn là thiết yếu. Chỉ cần đi thẳng về hướng đông hoặc tây trên Thái Bình Dương, những nhà du hành xưa có thể điều khiển hướng đi với đủ độ chính xác để tiến hành những chuyến đi thám hiểm phục vụ cho việc tìm kiếm những hòn đảo ngoài khơi hay những vùng đất xa xôi khác để lập thuộc địa. Đối với *Từ Phúc* thì việc chọn vĩ tuyến thứ bốn mươi là chuyện khá đương nhiên. Nếu chúng tôi đi quá xa về phía bắc, chúng tôi sẽ tiến vào khu vực có nhiều nguy cơ gặp giông bão lớn. Nếu chúng tôi đi quá xa về phía nam, chúng tôi sẽ đánh mất lợi thế dòng hải lưu Bắc Thái Bình Dương và có thể sẽ gặp nhiều gió ngược hơn. Nhưng không có điều gì là chắc chắn cả. Phần lớn đều phải cậy nhờ vào thời tiết thuận lợi: dù là đi lạc về hướng bắc hay hướng nam; dù có gặp phải bão lớn gây đắm tàu; dù có bị đứng gió hay không. Máng chúng tôi đi chậm đến nỗi chúng tôi không thể chạy trốn khi gặp thời tiết xấu. Chúng tôi phải chấp nhận bất kể điều gì ập đến, ngay cả việc có thể theo sát vĩ tuyến bốn mươi hay không, chúng tôi cũng không thể đảm bảo. Gió ngược hay gió ngang mạn có thể lôi chúng tôi ra xa khỏi tuyến đường mà mình mong muốn. Chúng tôi chỉ có thể chờ xem điều gì sẽ xảy ra.

³² Độ cao sao Bắc Đẩu tại một điểm là vĩ độ địa lý

Thực tế, lúc này chúng tôi đang đi vào một vành đai sương mù. Trong ba ngày tiếp theo, mảng nằm ì trong màn sương dày đặc, ẩm ướt. Không có gió, những con sóng đại dương dần dần dịu đi và có những lúc chúng tôi như bị kẹt trong đám chướng khí u ám, không thấy nổi đường chân trời, và không có cách nào ước lượng được khoảng cách, khiến cho ta có cảm giác lúng túng, mất hết phương hướng. Dây thừng bắt đầu lấm tấm sương muối. Những cánh buồm bất động, như cứng lại và sẫm màu dần vì nước ngấm vào vải. Trong các cabin, tất cả quần áo của chúng tôi, sàn tre đan, khung tre, tất cả đều ẩm ướt. Những giọt nước ngưng tụ lại trên mọi bề mặt. Điều an ủi duy nhất là trời vẫn còn ấm, hai mươi hai độ, không đến nỗi khó chịu, chỉ ẩm ướt thôi. Nỗi khó chịu ập đến khi những hạt mưa bất ngờ có mặt, rơi xuyên qua màn sương, lặng lẽ rót xuống trong không gian tĩnh mịch.

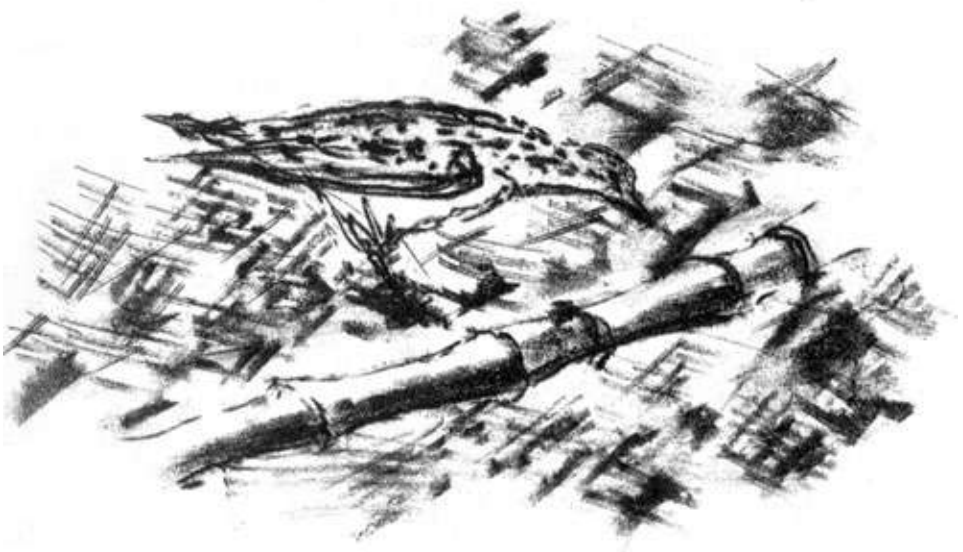
Xuyên qua làn sương xám bay đến một chú chim thường cư trú trên bờ biển. Có lẽ nó đã quá mệt, có lẽ nó đã mất phương hướng trong sương mù dày đặc. Song nó đã bất ngờ xuất hiện trong khung cảnh xám xịt âm u và đáp xuống nóc cabin với một tiếng nho nhỏ do móng chân cọ xát mà ta có thể nghe thấy qua không gian mù sương yên tĩnh tuyệt đối. Chúng tôi đã quen với việc chim đáp xuống mảng để nghỉ ngơi. Điều đó đã xảy ra trên đường đến Đài Loan, đôi lần gần Nhật Bản, và một chú chim di trú tương tự cũng vừa dừng chân trong thời gian ngắn trên mảng mới hai ngày trước đây. Gặp chim đi nhờ là chuyện bình thường khi đi lại trên đại dương nên chúng tôi không để ý gì nhiều. Bình thường thì những vị khách tạm thời này sẽ ở lại vài giờ, nhiều lắm là một ngày, rồi bay tiếp con đường của mình, hoặc được tìm thấy vào sáng hôm sau khi nó đã chết do đói hoặc do kiệt sức. Sinh vật nhỏ bé này có vẻ cũng không có gì khác biệt. Nó là một chú chim săn bắt trên bờ, một con dế giun còn non, với lông tơ mềm màu nâu nằm dưới bộ lông vũ lưới kim cương tao nhã với những sắc màu xanh ôliu, vàng, và màu da bò. Nó có cái mỏ thẳng, chắc chắn, và đôi chân dài

thon thon màu san hô đỏ, với bàn chân rộng và mỏng để có thể đi lại với những bước cao, một dáng đi khá là màu mè. Theo thường lệ, chúng tôi để sẵn một cái đĩa nhỏ có nước ngọt phòng khi chim khát nước, cùng vài vụn bánh quy, và rồi không nghĩ ngợi gì về việc đó nữa. Chú chim trên nóc cabin chính quan sát chúng tôi với dáng vẻ lo lắng, bồn chồn. Mỗi lần có ai tiến về phía trước, đi dọc theo nóc cabin, chú chim đi nhờ vội vàng nhảy lên không, bay ra biển vài mét, rồi vòng lại để hạ cánh an toàn trên cabin trước ngoài tầm với của chúng tôi, hay đậu tại một chỗ trú nhỏ gần bánh lái mà chúng tôi thường gọi là “Ghế chờ Trạm xe buýt số 9.”

Đêm đó, một cơn gió nhẹ nổi lên từ hướng tây, và đến bình minh, mặc dù vẫn còn đầy sương mù, *Từ Phúc* đã bắt đầu lướt về phía trước trên biển lặng với tốc độ của người đi bộ. Khi mặt trời lên cao hơn, nắng đủ mạnh để xuyên thủng màn sương ngay phía trên đầu và rơi xuống chúng tôi tạo nên một thế giới kỳ lạ, biệt lập – một mảnh trời của riêng chúng tôi, đầy ánh nắng ấm áp, trong khi cách đó hai mươi lăm mét là một bức tường gần như rắn chắc tạo bởi làn sương xám bao phủ 360 độ quanh chúng tôi như thể đó là giới hạn chúng tôi về sự tồn tại và nhận thức. Không thể nhìn thấy bất cứ thứ gì xuyên qua bức tường đó, không có âm thanh nào ngoài tiếng sóng lăn tăn rì rầm giữa những cây tre của thân mảng.

Chúng tôi mở một hộp cháo đặc yến mạch, một trong những cái hộp mà chúng tôi đã mua ở Hong Kong, và đã giữ lại như là một thực phẩm xa xỉ để làm cho bữa sáng thêm đa dạng. Do ở ngoài biển quá lâu, đôi khi lại tắm trong nước biển mỗi lần biển xâm nhập vào những thùng đồ dự trữ nên cái hộp đã bị rò rỉ. Yến mạch trông còn cứng và tươi nhưng đã bốc mùi. Trondur và tôi thích ăn cháo nên thấy không hề chi và chúng tôi ăn hết phần của mình. Lợi và Rex trông có vẻ nghi ngại, nhưng Joe thì vui mừng thấy rõ. Joe rất ghét ăn cháo, và với tư cách là người chịu trách nhiệm kho lương thực, đã vui vẻ tuyên bố là cái hộp

này không ăn được, và mở một gói ngũ cốc khác. Joe chuẩn bị đổ hộp cháo đi thì chúng tôi liền nhớ đến người bạn đi nhờ kia. Thật ngạc nhiên, chú chim nhỏ bé vẫn còn ở lại với chúng tôi. Chú ta đã không bay đi tiếp chặng đường của mình, và sau hai mươi bốn giờ sống trên bè, nó vẫn khệnh khạng đi lại xung quanh, thậm chí trông có vẻ hơi bực mình mỗi khi có ai làm phiền. Có vẻ như chú ta đã xem cái nóc cabin chính là lãnh địa của mình, đó không phải là nơi dành cho con người. Chúng tôi thân mật đặt tên cho chú ta là Fred, nhưng không tài nào dỗ dành chú ta ăn bất cứ thứ gì được. Rõ là Fred thích thịt sống hơn cả, nó đi lên đi xuống cái lưới của nóc cabin, chọc chỗ này mò chỗ kia bằng chiếc mỏ nhọn vào mọi kẽ hở, dút ra bất kể con kiến hay chấy còn lại mà có lẽ vẫn còn đang ẩn nấp đâu đó. Nhưng sau ba tháng rưỡi trên biển thì chẳng còn một con côn trùng nào còn tồn tại, và Fred hẳn là đói lắm rồi. Joe thử rải vài miếng yến mạch bị ôi lên nóc cabin, và chúng tôi đã khá ngạc nhiên khi thấy Fred mổ lấy một miếng và có vẻ thích thú. Ngày hôm trước chú ta đã từ chối hạt đậu lăng cứng màu vàng mà chúng tôi thấy khó nấu, khó ăn. Giờ thì Fred nhặt một miếng nữa, rồi một miếng nữa, và còn xin thêm. Chúng tôi để ý thấy



chú ta bỏ qua những miếng yến mạch nằm ngay đó, và thích mổ ra những miếng bị gió thổi lọt vào khe hở giữa những cây tre. Những hạt mạch ẩn mình ở đó hẳn làm cho chú ta nhớ đến lúc đi kiếm ăn trên bãi biển lô nhô đá cuội. Bởi vậy, chúng tôi để hẳn một hộp cháo yến mạch dành riêng cho Fred chừng nào chú ta còn muốn đi nhờ. Và nóc cabin của *Từ Phúc* giờ đây xuất hiện một lớp bụi mỏng trông như gàu vì chúng tôi thường rải khẩu phần của Fred để chú ta có dịp kiếm mồi và nhặt nhanh từ những góc ngách và các vết nứt.

Từ lâu, Trondur đã thả xuống bên cạnh mảng một sợi dây treo những miếng mồi để dụ lũ cá mập trông thật gớm ghiếc. Ở cuối cái dây câu to bằng cả cây bút chì, anh đã cột vào nhiều miếng đồ ăn thừa, gần đây nhất là đầu, ruột và xương sống của con cá nục heo mà anh đã bắt được, và những miếng đồ ăn vớt đi này dần dần đã bị rã ra, trắng bệch và tả tơi. Trondur đã không buồn gắn móc câu vào, vì anh cho rằng do không biết rõ loại cá mập hay cá lớn nào có thể bơi lội trong khu vực biển này nên muốn tìm hiểu thêm trước khi bắt tay vào thử bắt chúng. Do luôn luôn để ý đến những sinh vật biển quanh mảng, Trondur đã thấy ba con cá mập khác nhau, vào những thời điểm khác nhau, đã bơi lên để xem xét mồi thả, rồi chúng chối từ và lặn trở về lòng biển sâu. Ngay trước bữa trưa, anh bắt gặp một con cá lớn hình như chiếc ngư lôi, dài khoảng một mét hai, tiến lại gần đồng xương và ruột cá. Một lần nữa, tên cướp lại từ chối đồng tạng vật, nhưng thay vì quay đi hay lặn xuống, con cá tò mò lượn ra phía trước cách bên mạn *Từ Phúc* khoảng hai mét, bơi dọc theo chiều dài mảng để xem còn gì khác có thể ăn được không. Phản ứng rất nhanh, Trondur liền bò ra cabin trước, tháo chiếc lao vốn được cột trên nóc cabin trước và nó đang đợi anh. Phập! với một đường lao nhanh gọn đẹp mắt, Trondur đã phóng trúng đích. Trong hai chiếc lao có chiếc nhỏ thường dùng để săn những con cá voi nhỏ, lần này Trondur dùng chiếc lớn và mũi nhọn của lao đã xuyên gọn qua con cá lớn, giết chết nó ngay tức thì. Trondur lôi mẻ cá tóm được

lên boong, và nhận ra đã bắt được một con “cá thu vua”³³ nặng mười tám kí, một loại cá thu khổng lồ. Và như vậy chúng tôi đã gặp vận đỏ, đã có những lát cá để nướng trong ba ngày sắp tới, khỏi phải ăn nhàm chán hết xúc xích lại cá ngừ đóng hộp.

Nhưng Trondur vẫn chưa ngừng nghỉ. Giờ thì anh đã nắm được kích thước của những con cá mập của vùng này, anh chỉnh lại dây câu, gắn lưỡi câu và dây thẻo³⁴ đúng loại cho cá mập. Vào lúc hai giờ sáng tôi bị đánh thức bởi những tiếng thụp và quẫy lớn làm rung động cả cabin. Bò ra khỏi cabin, tôi thấy trong bóng tối, Trondur đang ở đầu máng, vật lộn với một con cá mập một mét rưỡi còn sống nguyên, đã cắn câu trong phiên mà anh trực đêm. Tất nhiên, Trondur thấy không cần sự giúp đỡ nào cả. Rex, người trực cùng anh, vẫn đang đứng trong buồng lái để giữ tay lái. Hóa ra, Trondur đã để ý thấy mỗi cá mập đã bị tấn công, liền đi ra đầu máng, một mình kéo con thú dữ lên boong. Trong lúc lồi con cá mập giận dữ lên boong, anh nhẹ nhàng né tránh hàm răng cá đớp đớp giữa những tia nước bắn tung tóe khi con cá mập quẫy ngược xuôi trên boong trước còn đang nửa chìm trong nước, và Trondur đều đặn thu ngắn dây câu cho đến khi anh đã buộc được con vật vào chân cột buồm trước như buộc một con chó dữ, cột đầu nó thật chắc vào thanh gỗ. Chỉ đến lúc đó, anh mới nhờ Rex mang cho một con dao bếp lớn, và Trondur cắt cổ con cá mập.

“Cậu nói là muốn ăn thử lát thịt cá mập nướng mà,” tôi nói với Joe, người vừa xuất hiện, tay còn dụi mắt ngái ngủ.

Joe rên lên. “Tôi còn chưa tiêu hết phần cá thu to bự vừa ăn tối hôm qua, có lẽ phải ba bữa nữa mới ăn đến mẻ cá này.”

Bình minh đến với biển thật tĩnh lặng và khi màn sương được vén lên, chúng tôi có thể nhìn thấy bóng dáng của hai chiếc tàu đánh cá đại dương ở phía xa xa. Họ tò mò và đến gần xem

³³ Kingfish: tên gọi tắt của *king mackerel*, tức cá thu vua có tên khoa học là *Scomberomorus cavalla*

³⁴ Wire trace: dây thẻo hay còn gọi là dây linh (link)

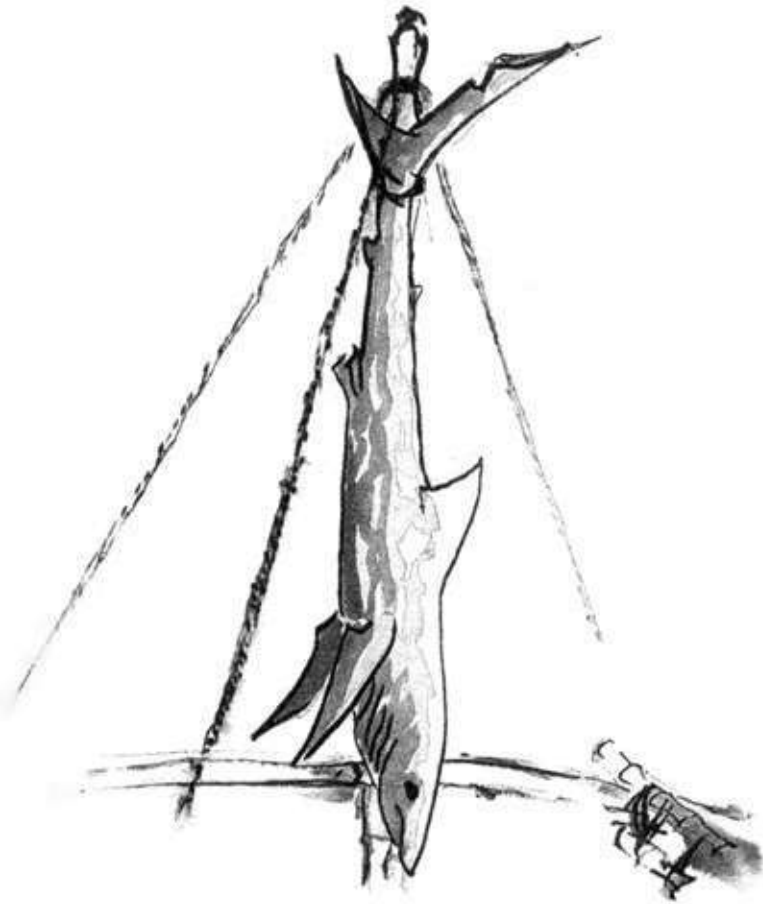


chúng tôi là ai. Đó là hai chiếc tàu Nhật cỡ trung bình, một chiếc nghiên cứu ngư nghiệp, còn chiếc kia là tàu đánh cá bằng lưới kéo đi theo hộ tống. Như thường lệ, chúng được trang bị rất hoành tráng, đầy rẫy những thiết bị điện tử tối tân, và sạch đẹp như ly như lau. Mỗi chiếc tàu này hẳn rất là đắt tiền, và mang trên tàu ít nhất hai chục người. Mỗi thành viên trong thủy thủ đoàn đều có một chiếc ống nhòm, và đài chỉ huy của hai con tàu như những cửa sổ trưng bày của một tiệm bán ống nhòm khi những con mắt tò mò dò xét chúng tôi, và hai con tàu đi vòng quanh cái thứ mà đối với họ chắc trông như một thảm họa thực vật đang bập bềnh trôi. Từ đài chỉ huy của chiếc tàu gần nhất, viên thuyền trưởng dùng tiếng Nhật nói một điều gì đó qua hệ thống loa, và chúng tôi vui vẻ vẫy tay để ra hiệu rằng mọi thứ vẫn ổn. Một lúc sau, chúng tôi thấy một thủy thủ Nhật thấp, vạm vỡ, chân mang ủng đi biển chạy ra phía trước boong tàu. Anh ta mở nắp của một cái hình như hầm đựng cá tươi vừa đánh bắt được. Thò tay xuống, anh kéo lên một con cá bạc nhỏ rồi ném xuống máng. Sau đó, từ chiếc tàu đánh cá, người ta ra hiệu như muốn hỏi chúng tôi có muốn lấy cá không. Không thể bỏ qua cơ hội, Trondur chồm ra phía trước trong đôi ủng đi biển to lớn, chạy xuống boong trước và kéo lên con cá

mập xám xanh dài tới một mét rưỡi. Để những người Nhật có thể thấy rõ mẽ cá của chúng tôi, anh giơ cao con cá mập bằng một tay còn tay kia cầm con cá Nhật nhỏ bé, nhẹ nhàng lắc đầu - không, chúng tôi có cá của mình rồi, xin cảm ơn! Những thủy thủ người Nhật vỗ tay không ngớt.

Viên thuyền trưởng của tàu nghiên cứu vẫy vẫy một tờ giấy cho chúng tôi thấy rồi chỉ vào nó. Tôi nhìn qua ống nhòm. Anh ta giơ lên một tấm bản đồ thời tiết, và sau đó một tay khua lia lia. “Sắp bão!” giọng người thuyền trưởng của tàu đánh cá vang lên qua loa. Một cơn bão đang đến! Tôi đưa ngón cái lên ra hiệu là chúng tôi ổn và đã hiểu điều họ muốn nói. Cuối cùng, chiếc tàu nghiên cứu bắt đầu rụt rè đi ngang mạn tiến về phía chúng tôi, dùng chân vịt ở bên hông mũi để thu hẹp khoảng cách với *Từ Phúc*. Một người có vẻ như cậu thủy thủ trẻ nhất và cấp bậc thấp rướn người qua lan can của tàu và giơ ra một gói lớn màu đen để đưa cho chúng tôi, rõ ràng đó là một gói quà. Khi tàu tiến đến khá gần, Lợi tóm được, tiếp nhận gói đồ. Nó khá nặng, được gói cẩn thận trong nhiều lớp bao nhựa và dán kín bằng băng keo. “*Arigato! Arigato!* Cảm ơn! Cảm ơn!” chúng tôi gọi với sang, và vẫy tay đầy cảm kích. Thuyền trưởng của tàu nghiên cứu vẫn liên tục khua tay giống như sắp có sóng lớn, và ra hiệu rằng tàu anh ta đang về chỗ trú bão. “*Arigato!*” chúng tôi gọi sang một lần nữa và hai chiếc tàu bắt đầu đi khỏi, tăng tốc thật nhanh và chỉ trong phút chốc đã trở thành hai chấm nhỏ ở xa xa.

“Không biết bên trong có cái quái gì,” tôi nói với mọi người, tay xách lên ước lượng cân nặng của gói đồ. Nó có hình chữ nhật và khá nặng. Có người đoán là hai chai Sake. Một cái bánh chẳng? vài hộp đồ ăn? nó quá nặng nên không thể là những gói thuốc lá, món quà truyền thống giữa những tàu gặp nhau giữa biển khơi. Tất cả chúng tôi đều muốn biết, và tất cả chúng tôi đều mong đó là một loại thực phẩm làm thay đổi bữa ăn đơn điệu của chúng tôi. Không đoán mò nữa. Tôi chấm dứt màn dò xét hấp dẫn bằng cách dùng dao cắt lớp bao gói ra và



lột đi lớp vỏ bọc. Nằm đó, được gói thành bó rất gọn gàng là khoảng hai tá những cuốn truyện tranh Nhật Bản và năm hay sáu quyển tạp chí sex tươi mát nhẹ nhàng! Tất cả chúng tôi đều lăn ra cười.

Hai mươi giờ sau, chúng tôi đã ra khỏi vùng sương mù, và *Từ Phúc* trông như một tiệm giặt đồ bận rộn. Bất kể chỗ trống nào trên bề mặt đều được đem ra phơi đồ cho khô. Quần áo, túi ngủ, những tấm bạt dụn phòng, tất cả đều được treo lên hay trải ra để đón vài tia nắng mặt trời. Chỉ có những tấm pin mặt trời được giữ nguyên để chúng có thể tiếp tục tạo ra điện năng. Chú chim di trú tên Fred cảm thấy rất khó chịu vì khu vực kiếm

ăn và tản bộ của chú giờ đã bị giới hạn, và chú thường xuyên bị quấy rầy khi cứ phút chốc một người nào đó sắp xếp lại một cái áo hay là một bộ đồ chống thấm còn ẩm ướt. Chú tỏ thái độ khó chịu bằng cách ị lên một chiếc áo sạch - không may là của Joe. Fred đang tận hưởng cuộc sống tốt đẹp của mình, giờ đây ngày nào chú cũng được phát cho cháo yến mạch hiệu Quaker³⁵, nhưng chú vẫn muốn tỏ vẻ mình là một chú chim di trú. Vào bình minh và hoàng hôn, chú quyết tâm phóng mình lên khỏi nóc cabin như thể sẽ bay đi xa vào thế giới ngoài kia, bay lên khoảng chừng ba mươi mét, đảo vòng quanh để tìm đất liền hay chỉ để giãn gân giãn cốt. Nhưng sau một hai vòng, chú bèn thay đổi ý định, và quay về chỗ ưa thích của mình trên nóc cabin, tạo nên những tiếng lạo xạo khi hạ cánh nhanh. Ở đó, chú sẽ rũ lông và vươn mình khoan khoái, như thể chú đã làm chủ chốn này cả đời vậy. Chú ta thích nghi với cuộc sống trên mảng rất nhanh đến nỗi mỗi lo duy nhất của chúng tôi là chú ta sẽ ngã khỏi nóc cabin trong lúc đang ngủ. Những chiếc móng mảnh mai của chú không tìm thấy chỗ bám trụ nào trên bề mặt trơn trượt của những tấm pin mặt trời, và khi mất thăng bằng chú có thể trượt khỏi tấm pin mặt trời như một tay trượt tuyết non nớt trước khi đến được chỗ đặt chân an toàn trên lớp tre đan. Chú ta cũng không thích bị quấy rầy vào ban đêm, nên mỗi khi người trực đêm phải trèo qua nóc cabin để chỉnh lại những cánh buồm chú chim lại kêu chiêm chiếp vài tiếng rất đanh để phản đối. Chú vẫn còn nhát nên không để cho ai chạm vào, và sẽ hấp tấp chạy đi khi ta đến quá gần. Nhưng nếu bạn đứng yên, Fred sẽ đường bệ bước đến gần khoảng mười lăm phân và giương đôi mắt hạt cườm lên dò xét bạn. Và nếu bạn nằm lên khu vực nóc cabin của chú để nghỉ ngơi, bạn có thể cảm nhận được cái chạm khẽ khàng của đôi chân mảnh dẻ như que tăm của Fred khi chú bước ngang qua người bạn.

³⁵ Quaker Oats là một thương hiệu yến mạch nổi tiếng của Anh có lịch sử hơn 100 năm



Để bảo quản lượng thịt cá thừa, Trondur đã làm một cái giàn phơi trên sàn phía trước. Sử dụng mặt bên của lớp tre đan, anh chế ra một hệ thống các máng và dây phơi mà anh trải hay treo trên đó những tảng thịt cá mập và cá thu để phơi. Không may là, cái giàn phơi rất giống một cái nhà cầu lộ thiên, trông rất kì quặc mọc lên ở đầu mảng, trong khi màn trưng bày những món kỷ niệm đánh bắt được trông rất ghê tởm. Có cái đầu đang thối của con cá thu lớn với cái miệng của nó há ra và đôi mắt sâu hoắm, hàm cá mập, vài miếng thịt cá mập ôi, và xương sống của con cá thu mà bạn có thể thấy rõ cái lỗ trên cột sống nơi cái lao móc đã xuyên qua. Với những món treo lủng lẳng trên dây thừng và dây neo, đu đưa và bốc mùi trong gió, tôi phân vân không biết *Từ Phúc* trông giống một sân sau của lều nông dân thời nguyên thủy tằm tối hay là nơi bày đồ cúng tế trong khu chôn cất của thổ dân da đỏ.

Giờ thì mặt trời đã lên hẳn, đại dương chuyển thành màu xanh kỳ diệu. Đó là điều mà chỉ có con mắt họa sĩ của Trondur mới để ý thấy. Trong điều kiện hiện tại, màu xanh của Thái Bình Dương rất khác với bất kỳ biển nào. Nó không phải là màu xanh lục xám nhợt nhạt sắp đổi thành màu xanh dương như của

Bắc Đại Tây Dương, hay màu xanh da trời của biển Caribe hay biển Ả Rập, hoặc màu xanh xỉn nâu nâu của biển Trung Hoa, mà là một sắc xanh màu chàm sâu thẳm. Hơn thế nữa, màu xanh đặc biệt của Thái Bình Dương dường như có thể chuyển sang màu của mọi thứ trong biển: ánh sáng xanh dương rực rỡ do phiêu sinh vật phát sáng, sắc xanh của cá trông cũng rõ ràng hơn, bóng râm bên dưới mảng có màu xanh thẳm, kể cả con cá mập chúng tôi bắt được cũng có một màu xanh đến lạ kỳ trong vài giờ đầu tiên sau khi ra khỏi nước làm tôi tưởng rằng nó hẳn là một loài mới hiếm gặp. Mãi sau da cá mập mới quay trở lại màu xanh và trắng thông thường của nó. Bản thân nước biển có một sắc xanh mạnh mẽ đến nỗi tưởng chừng như xanh dương là màu duy nhất trên dải quang phổ, một dấu ấn đặc trưng của Thái Bình Dương.

Lợi và tôi đang theo dõi những cái bóng thoắt ẩn thoắt hiện như ma của những con cá nục heo bơi dưới mảng vào đêm ngày 25 tháng Tám. Lúc đó là ba giờ sáng, và đoàn cá nục heo hộ tống theo chúng tôi đã tăng số lượng lên đến một con số đáng kinh ngạc, có đến ba mươi tới bốn mươi con cá săn mồi, kích thước từ nửa mét chiều dài đến những con quái vật phải nặng đến ba mươi kí. Chúng lượn lờ bên dưới mảng, hay tách ra thành những đàn nhỏ hơn và đi săn, bơi ra xa cách mảng khoảng ba mươi đến bốn mươi mét nơi chúng tôi vẫn có thể nhìn thấy những cái vệt sáng rực rỡ chớp lóe trên mặt nước như mưa sao băng khi chúng tấn công con mồi. Lợi đang mong xiên được một con cá nục heo khi nó đến gần, và anh đứng thẳng bằng trên mép mảng, tay cầm cái lao móc loại nhẹ của Trondur. Thỉnh thoảng, Lợi thọc mạnh lao vào một vệt sáng đi ngang qua nhưng vô hiệu. Tôi rọi đèn pin xuống nước với hy vọng là sẽ thu hút được một con cá nục heo tò mò nào đó đến với ánh đèn. Bỗng nhiên tôi cảm thấy trong bóng tối có một vật chuyển động cực nhanh, một cú đập nhẹ vào cánh tay đang cầm đèn, và có tiếng đập và quấy dữ dội trên thanh tre ngoài cùng dưới chân tôi. Lợi phản ứng cực kỳ nhanh. Anh cúi xuống và tóm lấy một vật gì

đó trước khi nó kịp thoát thân trở lại với nước, và giờ lên cho tôi xem. Thột đầu tôi tưởng nó là một con rắn, xong nhìn kỹ lại thì thấy anh đang cầm một con cá rất mảnh mai - một con cá rắn³⁶. Nó dài khoảng nửa mét, trông như một cái ruy băng sáng lên màu bạc với cái miệng đầy răng nhỏ và trông rất dữ tợn. Hẳn chú cá đã bị ánh đèn thu hút và thử tấn công vào đèn nên đã lao mình lên khỏi mặt nước và rớt xuống mảng đúng chỗ Lợi đang đứng. Anh nhanh chóng cắt cổ nó để làm mồi nhử câu cho ngày hôm sau. Chẳng bao lâu lâu, cuộc xiên cá không thành, Lợi đành bỏ cuộc và chúng tôi cùng ngồi ngắm tia nắng đầu tiên ở trời đông. Bỗng, vút! Gần với mảng và hiện rõ trong làn nước đen là hình dáng tối hơn và trơn bóng của một con cá voi gần mười mét vừa trồi lên mặt nước chỉ cách mảng có hai mươi mét. Thêm hai lần nữa, con vật to lớn trồi lên để thở, mỗi lần xuất hiện cách nhau khoảng một phút, rồi biến mất.

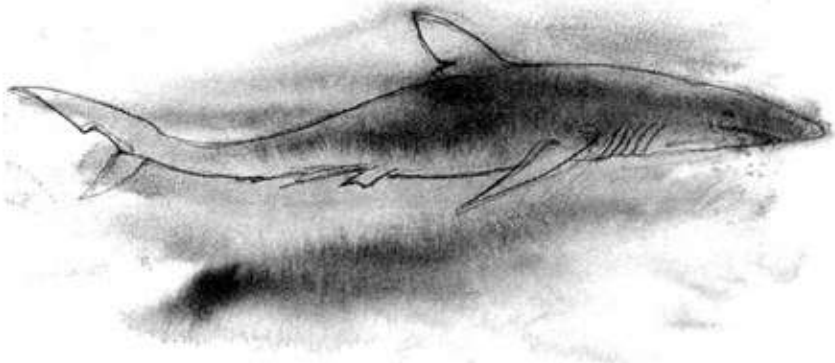
Bình minh lên, mang theo nắng nóng và một ngày không gió. Joe phát hiện ra một tin buồn là Fred đã mất tích. Vào hoàng hôn của ngày hôm trước, đó là lần cuối cùng còn nhìn thấy chú chim lục lợi bữa tối như thường lệ với các cục cháo yến mạch rải trên nóc cabin chính. Ban đêm, rọi đèn để tránh đập lên Fred, Joe đã để ý tìm nhưng không thấy chú ta đâu. Giờ đây chỉ còn những vụn cháo mà chú ta chưa kịp ăn, còn không có bất kỳ dấu hiệu nào của người bạn nhỏ duyên dáng với bộ lông màu xanh ô liu xen kẽ màu vàng. Thật ra thì Fred chưa lúc nào là một con vật cát tường đúng nghĩa, mang tới điều may mắn. Chú chưa bao giờ mất đi sự cảnh giác đối với con người, nhưng chúng tôi đã quen với sự có mặt của Fred, chú chim đã sống nhặt nhạnh kiếm ăn và chia sẻ không gian trên mảng cùng chúng tôi. Chúng tôi chỉ có thể hy vọng là chú ta đã không rớt khỏi nóc cabin trong đêm mà đã tự động tiếp

³⁶ Snake fish: cá rắn, tên thông tục gọi một số loài cá trông giống con rắn, trong đó có *Trachinocephalus myops* thuộc họ cá lizardfish, cư trú tại Đại Tây Dương và Thái Bình Dương

tục chuyển đi di trú của mình sau khi đã được nghỉ ngơi đầy đủ và no bụng với bao nhiêu là cháo yến mạch.

Buổi sáng yên bình cho Rex cơ hội tiếp tục khảo sát tình trạng vỏ tàu bị rong rêu bám. Joe vòng quanh mảng đi theo Rex để ghi chép, trong lúc Rex bơi dọc chiều dài mảng, thước đo trong tay, tới từng điểm quan sát và đọc số đo mới của chiều dài rong tảo và số lượng hà bám. Joe đã đi gần hết vòng khi tôi gọi Lợi và Trondur, hai người ngồi ở đầu mảng đang gắp một cái tay cầm nặng hơn vào cây lao xiên cá. “Xem kìa! Bầy cá nục heo đang săn mồi!”

Hệt như một bầy sói đói ăn nhìn thấy một con nai. Một con cá nục heo nhìn thấy một đàn cá nhỏ và lao nhanh về phía đó. Động thái bất ngờ của nó, có lẽ là nhờ những xung động phát ra khi di chuyển, đã đánh tiếng cho những con cá nục heo còn lại trong bầy, và chúng bắt đầu cùng tham gia cuộc rượt đuổi. Đột nhiên, mặt biển vỡ ra ở nhiều nơi khi những con cá nục heo uyển chuyển phóng lên, gần như hờ hững, vào không trung, lượn vòng xuống theo hình vòng cung duyên dáng rồi lại nhảy lên trong lúc đua nhau đến chỗ con mồi. Khi chúng đến được mục tiêu, mặt nước văng tóe lên trong lúc bầy cá nục heo bơi vòng quanh đàn cá đang kinh hãi, tiếp tục vòng quanh cho đến khi đàn cá bị gom gọn lại, và chúng lao vào đánh chén. Bầy cá nục heo đang mải mê điên loạn kiếm ăn, mặc kệ bất cứ điều gì khác. Những con cá nhỏ tách ra thành những nhóm nhỏ hơn, tuyệt vọng tìm lối thoát. Bầy cá nục heo, lúc bấy giờ đã kéo đến khoảng bốn mươi con, cũng tách ra thành những nhóm tám đến mười con và tiếp tục quấy nhiễu và tàn sát, tấn công và làm thịt con mồi. Những xoáy nước tách thành ba hoặc bốn, mỗi cái được đánh dấu bởi thân xanh cùng vây và đuôi vàng của những con cá nục heo thường xuyên hiện trên mặt biển như vây cá vàng trong hồ nước. Cơn rối loạn, xoay vòng và đầy màu sắc giết chóc đang tiến dần về phía mảng. Đứng ở phía đuôi mảng, Lợi và Trondur căng thẳng chờ đợi, trong tay nắm chắc chiếc lao xiên và lao móc.



Chẳng mấy chốc, những con cá nục đi săn đã trở thành kẻ bị săn khi chúng lọt vào tầm ngắm. Hết lần này đến lần khác, Trondur và Lợi chọc lao xuống biển trong, nhưng lũ cá nục heo di chuyển quá nhanh, thoáng qua và tấn công vào chỗ này chỗ kia nên rất khó có thể xiên trúng, và do ánh sáng khúc xạ khiến cho khó đoán biết được góc độ chính xác. Nhưng kể cả khi mũi nhọn của lao xiên và lao móc cắm xuống quanh mình, lũ cá nục heo điên cuồng vẫn không chút hề hấn gì cho đến khi Lợi cuối cùng cũng hét lên thắng lợi khi anh chọc cây lao mới làm xuống nước. Từ phía trên, anh đã lao một cú rất xuất sắc, chọc được một con cá nục heo mười kí, một cú đánh có tính toán khi con cá hình lưỡi cày để lộ một mục tiêu hẹp nhìn từ bên trên. Trước khi con cá kịp quẫy thoát, Lợi liền cầm thêm một nhát thứ hai và lần này xuyên thẳng qua nó. Như một tay kỳ cựu, Lợi vặn tay cầm để đầu có gai không bị kéo tuột ra, và lôi con cá nục heo bị thương lên boong, nó quẫy đành dạch trên sàn tre. Lũ cá nục kia vẫn không để ý, vẫn chú tâm đến cuộc săn mồi, không thèm chạy đi kể cả khi cây lao móc nặng của Trondur rạch một vết thương dài bên hông của con cá nục heo lớn nhất trong bầy, một con thú to mười lăm kí.

Năm phút sau, bày cá đi sẵn di chuyển khỏi tầm ngắm, trong khi Lợi hào hứng rút cây lao về để chuẩn bị đâm một cái bóng lớn hơn đang từ biển xa tiến vào.

“Lợi! Đứng!” tôi nói và chụp lấy cánh tay anh trước khi anh kịp đâm xuống. “Không ngon đâu. Cá mập đấy!”

“Chúng thính mũi thật,” Trondur nói. “Chúng đến khi đánh hơi thấy máu.”

“Cậu có muốn xuống nước để ghi chép nốt mấy điểm quan sát còn lại không?” Tôi hỏi Rex, anh đã trèo lên mảng từ lúc này để ngắm cuộc vui.

“Không, tôi nghĩ tôi sẽ đợi để có những con số cuối cùng thôi,” anh đáp.

CÁ MẶT TRĂNG³⁷ VÀ CÁ HEO

Khởi nguồn là một quả bóng trong khối không khí ấm của khí hậu nhiệt đới nằm trong vành đai kéo dài đến phía bắc cách đường xích đạo khoảng 15 độ, một quả bóng chứa năng lượng không ổn định làm rối loạn mô hình thời tiết dễ chịu của mùa hè. Chỉ trong vài giờ sau, quả bóng này bắt đầu nở ra và bay lên cao hơn, hút không khí xung quanh vào nó. Trong lúc nó bay lên, sự xoay tròn của trái đất đã xoắn quả bóng, khiến cho nó bắt đầu xoay tròn, tăng thêm sức mạnh và tốc độ cho luồng không khí đang tuôn vào. Rất nhanh sau đó, quả bóng có được sức sống của riêng nó, sức tàn phá lớn dần, và có một cái tên, đó là Keoni.

³⁷ Nguyên văn *Sunfish*: cá mặt trăng theo tiếng Pháp, Nga, Hà Lan. Còn tiếng Anh gọi là cá mặt trời. Tên khoa học *Mola mola*. Cá mặt trăng có thân hình bầu dục tròn, rất đẹp bên, chiều dài của thân có thể đạt tới 5,5m, nặng 1400 kg, tuy vậy trông xa thì thấy thân hình ngắn, trông gần giống với hình trái xoan hay hình tròn, nhìn từ xa trông giống cái đầu to. Loài này phân bố rộng trên toàn thế giới, trong vùng nhiệt đới và các vùng biển ấm, nhưng chủ yếu ở các vùng biển nhiệt đới. Về mùa nóng có thể đến vùng ôn đới, thậm chí đến cả hàn đới.

Những ngày có thời tiết tốt và ít sóng gió chúng thường nổi lên để hở một phần thân và vây lưng khỏi mặt nước để bắt động vật phù du. Khi có mưa to, gió lớn hoặc lúc đuổi mồi, chúng lật ngang thân trong nước dùng vây lưng và vây hậu môn bơi rất nhanh.

“Steave”, “Tasha”, “Vernon”, “Winona”. Những cái tên trước đó được đặt cho các cơn bão lớn đều là tên phái nữ, nhưng giờ đây các nhà khí tượng học cũng đặt luôn cả tên nam lẫn tên nữ cho chúng khi vừa hình thành trên vùng nước ấm như tất cả những cơn bão trước đó. Khu vực tây nam của Bắc Thái Bình Dương là nơi chủ yếu của thế giới chuyên sản sinh ra các cơn bão, và mùa bão khi mà bão hay hình thành nhất là giữa tháng Bảy và tháng Mười. Những cơn bão thường được biết đến đã tích tụ được sức mạnh to lớn nhất khi đi qua đại dương, chạy đến những vùng ven biển của Trung Quốc hay Nhật Bản, và đánh vào đất liền với sức công phá khủng khiếp, gây nên những tổn thất vô cùng to lớn. Nhưng khi chúng vừa rời biển và đi vào đất liền, những cơn bão bắt đầu mất dần tính hung ác. Vì vậy, những tác động nặng nề nhất luôn xảy ra đối với khu vực ven biển, hay trên các quần đảo như Philippines và Ryukyu... hoặc đối với người đi biển.

Toàn bộ lịch trình của mảng *Từ Phúc* đã được thiết lập nhằm giảm nguy cơ gặp bão. Bằng việc rời Hong Kong vào tháng Năm, và đi nhanh hết mức có thể đến Nhật, tôi đã hy vọng sẽ tránh được những vùng sinh bão vào lúc bắt đầu những tháng tồi tệ nhất thường có bão. Dù *Từ Phúc* đi rất chậm, kế hoạch này đã diễn ra khá suôn sẻ. Sau lưng chúng tôi là những cơn bão đã đổ bộ lên Philippines và Đài Loan, và chúng tôi đã thoát được những cơn bão lớn đầu tiên đánh vào Nhật. Song chúng tôi biết rằng chẳng có lý do gì để tự mãn. Mỗi ngày, có những cảnh báo và khuyến cáo về chuyển động của các cơn bão hay cận bão, các nhà khí tượng học gọi chúng là “Bão nhiệt đới mạnh”, được in ngắn gọn trên màn hình của chiếc laptop khi nó nhận những dự báo thời tiết đại dương thông qua radio vệ tinh từ các cơ quan khí tượng thủy văn quốc gia ở Nhật và Hoa Kỳ. Hầu hết các cơn bão và họ hàng gần của chúng đều ở xa, không có gì đáng lo. Nhưng thỉnh thoảng một cơn giông cũng làm người ta lạnh hết cả sống lưng, đặc biệt vào cái ngày khi một cơn bão được báo là đã đổ bộ vào Miyako, mang theo sức gió 80 dặm một giờ cùng với những cơn sóng khổng lồ. Chúng tôi tự hỏi không biết tình

hình những người bạn của mình ở cái cảng nhỏ đó đã ra sao, và có bao nhiêu cây xanh của họ đã bị gãy đổ.

Giờ thì đến Keoni. Tuy là một cơn bão, Keoni có lẽ không đáng được nhắc đến trên báo hay bản tin thời sự vì nó ở ngoài biển và không gây thiệt hại gì cho đất liền. Nhưng vì Keoni chưa bao giờ rời khỏi biển, vòng đời của nó dài hơn, và lực tích tụ cũng được mở rộng hơn rất nhiều. Keoni hình thành ở phía đông nam chúng tôi, trên vùng biển không quá xa đảo Midway. Áp suất ở trung tâm Keoni đã xuống tới 960 millibar, mức cực kỳ nguy hiểm, ngay lần đầu tiên được ghi nhận. Nó đã bắt đầu xoay tròn và mạnh lên, trước khi mở rộng thành hình một con voi mamut. Vào ngày 24 tháng Tám, Keoni trở thành một cơn bão hoàn chỉnh, xoáy điên cuồng và giống như một đứa trẻ khổng lồ, và bắt đầu di chuyển theo đường cong riêng biệt, đi ra khỏi vùng nhiệt đới và vào vùng Bắc Thái Bình Dương. Ngay từ lúc mới hình thành, radio đã bắt đầu cảnh báo cho tất cả tàu thuyền và máy bay có khả năng nằm trong đường đi của nó, rằng sức gió trung tâm hơn 70 dặm một giờ, 50 dặm một giờ trong phạm vi 100 dặm tính từ tâm, và gió lớn ở bán kính 200 dặm. Có cả những dự báo về đường đi của Keoni. Những vệ tinh thời tiết luôn để mắt đến nó. Hàng giờ chúng gửi những hình ảnh về biển chuyển thất thường và nguy hiểm của cơn bão. Ban đầu các nhà khí tượng học tưởng rằng nó sẽ đi chủ yếu theo hướng bắc. Sau đó họ gửi đi một cảnh báo khác. Keoni đã thay đổi hướng đi.

Keoni bắt đầu tiến theo hướng tây bắc, cùng với hướng đi của *Từ Phúc*. Ở trên mảng, cứ nghĩ về Keoni là tôi lại thao thức suốt đêm. Thật là một sự trùng hợp không lấy gì làm vui vẻ khi nó đã xuất hiện từ hướng Midway. Tôi nhớ rất rõ rằng chính ở nơi đó, nhà văn kiêm nhà thám hiểm người Mỹ Richard Halliburton³⁸, rất nổi tiếng ở Hoa Kỳ nhờ những hành trình tái

³⁸ Richard Halliburton (1900 - 1939): nhà văn kiêm nhà thám hiểm Mỹ, đi trên thuyền *Hải Long* được đóng tại Hong Kong và gặp bão vào ngày 23/03/1939.

tạo lịch sử và một chuỗi những chuyến du hành thành công, đã biến mất khi chiếc thuyền buồm cánh dơi *Hải Long* của ông bị đắm trong một cơn bão. Dài gần 23 mét, *Hải Long* rộng hơn *Từ Phúc* rất nhiều và cũng là một chiếc thuyền vững chãi hơn so với một chiếc bè tre mỏng manh. Ba ngày liền tôi kiểm tra vị trí của Keoni, và chuyển các thông tin dữ liệu thời tiết lên tấm hải đồ. Ban đầu, Keoni có vẻ ở rất xa, quá xa để có thể là một mối lo. Sau đó, nó bắt đầu tiến về hướng chúng tôi, dường đi dự báo của nó có vẻ sẽ đưa nó ra khỏi vị trí của chúng tôi, và những nỗi lo lắng của tôi lại dịu đi. Nỗi lo giảm xuống hơn nữa khi Keoni được thông báo là đã yếu đi, áp suất trung tâm đang lên dần và những luồng gió bị hút vào miệng bão cũng bắt đầu dịu đi. Nhưng vào ngày 24 tháng Tám, Keoni bất ngờ tích tụ lại và trở nên mãnh liệt. Áp suất trung tâm lại tụt. Sức gió mạnh lên thành sức bão, và tệ hơn nữa là Keoni đã đổi hướng và bắt đầu đi vòng vào con đường va chạm với chúng tôi.

Chúng tôi biết là Keoni đang ở đâu đó ngoài kia. Mảng nằm trên biển đứng gió, dâng lên và hạ xuống theo một con sóng lớn đến từ hướng đông nam, một dấu hiệu chắc chắn báo cho biết thời tiết xấu đang ở hướng đó. Với dáng vẻ thờ ơ, một bầy nhỏ năm con hải âu to lớn, tụ thành nhóm trên đại dương, theo dõi chúng tôi, cho đến lúc chúng bay vút lên trời. Sau đó chúng đi dọc theo đầu sóng loang loáng dầu, từ từ vỗ cánh, chân đập trên mặt nước như thiên nga cất cánh, cho đến lúc hải âu khổng lồ tạo đủ sức nâng, đưa chúng bay là là trên mặt đại dương, biến chúng từ những con vật vụng về xấu xí như vịt, với mỏ và đầu giống như chim dodo³⁹, trở thành những kẻ lang thang trên không duyên dáng nhất. Trondur đề nghị bắt những con chim hải âu này để bổ sung vào thức ăn dự trữ, một thói quen thông thường của những ngư dân đảo Faroe. Họ sẽ đặt những bè nổi nhỏ trên có thớt cá thối làm mồi và canh me với

³⁹ Dodo: một loài chim có tên khoa học là *Raphus cucullatus*, không biết bay, tại vùng đảo Mauritius, Ấn Độ Dương. Mỏ tù, đầu rất xấu.

lưới vọt để bắt những loài chim biển. Thủy thủ người Anh và người Mỹ của thế kỷ thứ 19 thì không nghĩ gì nhiều đến việc giết thịt những con hải âu, nhưng tôi thì hơi mê tín nên đã cấm việc đó. Với một cơn bão lớn đập chồm nơi chân trời thì việc đó sẽ như là khiêu khích số phận một cách không cần thiết.

Đêm ngày 25 tháng Tám là một đêm hết sức đặc biệt. Các nhà khí tượng đã định vị được Keoni ở cách chúng tôi 350 dặm về hướng đông nam, và không chắc chắn về hướng đi tiếp theo của Keoni. Keoni đang di chuyển một cách thất thường, đi được 15 hải lý, rồi chậm lại, rồi lại tăng tốc, đi được 200 dặm một ngày, có lẽ chỉ phân nửa khoảng cách này ngày hôm sau. Cơ quan dự báo thời tiết không thể tiên đoán vị trí tiếp theo của nó trước 24 giờ với độ chính xác hơn 100 dặm. Trong tình huống này thì chúng tôi ở cách thảm họa tiềm ẩn đó chỉ một hoặc hai ngày, và tới buổi sáng ngày 26 tháng Tám thì việc những rắc rối đang đến từ hướng nào chẳng còn là vấn đề nữa. Bình minh, chân trời phía đông nam trông thật u ám. Những dải mây nặng trĩu thấp xuống dần, màu sắc từ xám yếu ớt cho đến đen kịt đáng gờm, và đằng sau chúng là mặt trời đỏ máu đập chồm xuất hiện.

Những luồng gió không mấy dễ chịu thổi phụt qua cùng với những đám mây, và tôi yêu cầu *Từ Phúc* nên quay lại và đi về hướng bắc để làm sao chúng tôi cách cơn bão được vài dặm. Trung tâm khí tượng thủy văn Nhật phát đi một thông báo khiến người ta an tâm hơn, thông báo có nói rằng Keoni đã tiến gần hơn 50 dặm nữa song đã dừng lại, và đang xoay tại một chỗ. Vòng xoáy lốc đang đầy đặn dần. Keoni theo như thông báo thì đang tự tắt dần, và sẽ nhanh chóng từ một cơn bão dữ dội thành một bão nhiệt đới thường. Tôi tra cứu cuốn *Sổ tay hàng hải*. Một cơn bão nhiệt đới có sức gió 55 hải lý ở trung tâm. Theo phán đoán của tôi, *Từ Phúc* có thể chịu được sức gió 55 hải lý, miễn là nó không kéo dài và biến động không quá dữ dội.

Cả ngày hôm đó và ngày tiếp theo, chúng tôi bỏ ra khỏi vành đai phía bắc của cơn bão. May thay, Keoni đã ở yên chỗ đó, tạo

ra những con sóng dốc và di chuyển nhanh, đụng phải những con sóng ngắn đến từ hướng đông. Ban đêm, mảng trôi thành khung khiếp do sóng đánh vào bên hông, đập vào mặt bên của lớp vỏ thùng, có lúc sóng chồm lên cao rồi ập xuống nóc cabin. Những lúc ấy, ngay sau con sóng là tiếng nước biển tí tách đổ xuống qua các lỗ trên nóc cabin nơi những mối buộc lạt mây xuyên qua. Chúng tôi gắn vào một lớp viền phía trong bằng vải bạt để che chắn thân mình cùng vật dụng, nên nước chảy ồ ồ xuống lớp vải bạt sang bên hông của cabin, chảy xuống sàn rồi trôi ra biển qua mấy van tắt. Tôi nằm lắng nghe những tiếng rên rỉ và cọt kẹt và tiếng sóng vỗ thùm thụp vào lớp tre, đếm số lần sóng đánh vào *Từ Phúc* mỗi phút, tự hỏi có phải sóng lớn hơn và nhịp sóng dày hơn không, và cố gắng tính toán từ góc chân cột buồm và từ thước đo độ nghiêng trong cabin để xem những con sóng này có nguy hiểm không, tự trấn an mình khi nhớ lại thí nghiệm lật mảng rất thành công với mảng mô hình ở Sầm Sơn. Nhưng khi đó tôi lại chợt nhớ rằng những thí nghiệm lật mảng được thực hiện mà không có cột buồm nào, và khi ở Miyako chúng tôi đã gắn vào *Từ Phúc* một cặp cột buồm rất chắc và đặc, hẳn sẽ làm phần trên của nó nặng hơn.

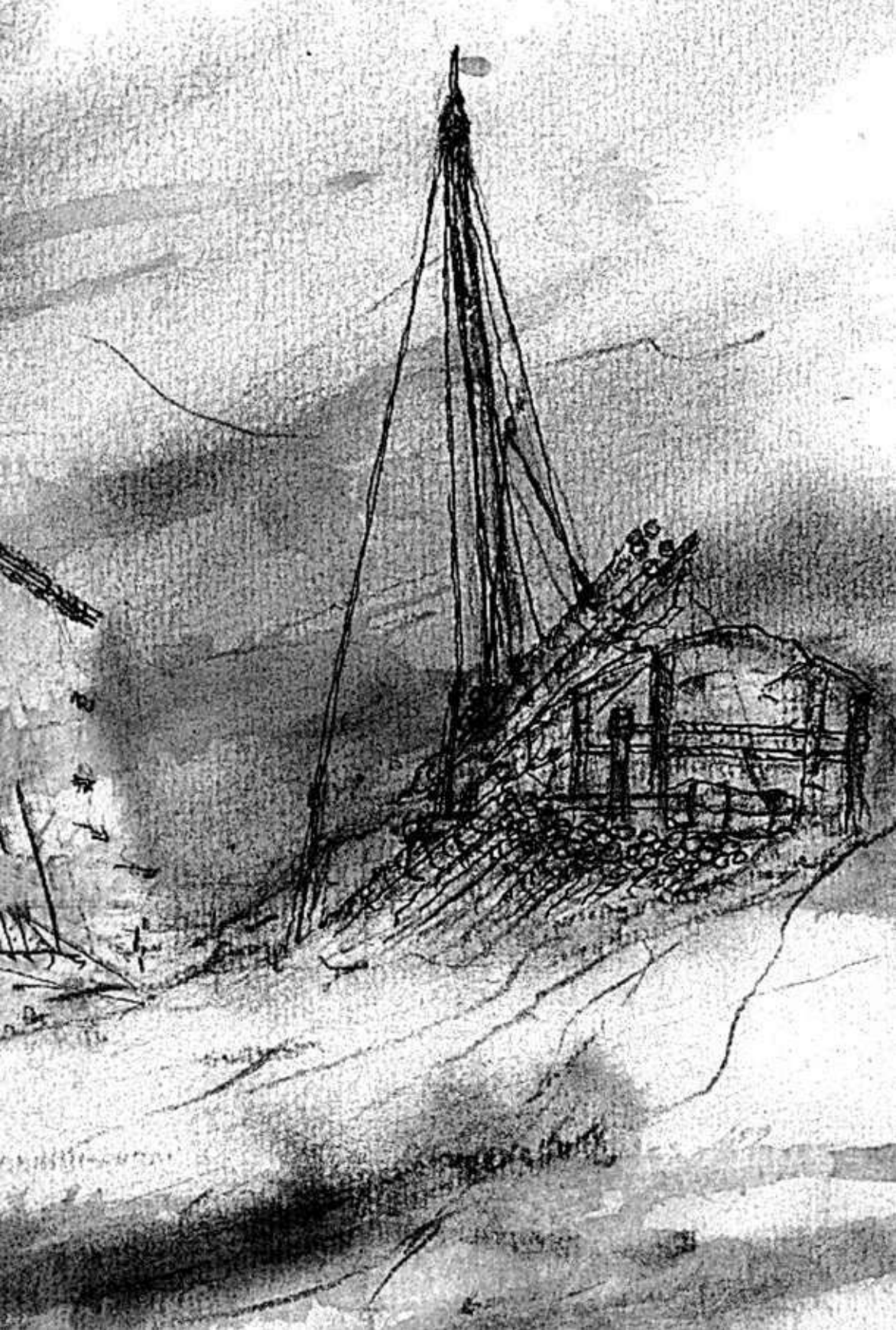
Song chúng tôi cũng không thể làm gì hơn để cải thiện tình hình. Chúng tôi cố gắng tăng độ ổn định cho mảng bằng cách luồn tám cái xiềng xuống sâu hơn ở mỗi khe xiềng, xuống sâu hết mức có thể để sức nặng của chúng có thể hạ thấp trọng tâm của mảng. Nhưng lực đầu sóng đánh vào thân mảng và đẩy nó sang bên khiến cho những tấm xiềng thành ra những lưỡi dao lớn kẹp giữa những cây tre, và vụn vẹo khiến chúng bắt đầu nạy những thanh tre tách nhau ra và có thể làm cho cả mảng rời ra thành từng mảnh. Chúng tôi chỉ dám để những tấm xiềng sâu xuống không quá nửa, rồi dùng thùng cột chặt để giảm bớt áp lực bên hông. Thời gian còn lại đó là vấn đề đòi hỏi sự kiên nhẫn trong điều kiện không thuận lợi, nhất là khi trực ca đêm. Một người luôn đứng túc trực ca còn người kia sẽ ráng thư giãn, nằm dài trên thanh ghế của buồng lái, mặc bỏ đồ chống thấm

kín mít từ đầu đến chân với ủng đi biển cùng với một cái mũ vải bạt trùm qua đầu để tránh những con sóng thỉnh thoảng vỗ òa vào buồng lái. Cảnh này giống như một gã lang thang đang ngủ qua đêm trên một chiếc ghế dài ở công viên và thỉnh thoảng có một người đi ngang qua dội một xô nước lên người anh ta.

Suốt 36 giờ đồng hồ, *Từ Phúc* với cánh buồm đã được thu gọn lại hết cỡ, cố cưỡi chạy trong vùng ngoại vi của cơn bão trong lúc Keoni từ từ chết dần. Vào đêm 27 tháng Tám, bão ở gần chúng tôi nhất, chỉ cách có 130 dặm, nhưng lại đổi hướng, mang đặc tính đi chệch hướng của một cơn bão đang lắng dần khiến cho nó rời xa khỏi vị trí của chúng tôi. Khi đó, Keoni đã sức cùng lực kiệt, không còn là một cơn bão nhiệt đới nữa, mà được mô tả chỉ là một áp thấp nhiệt đới đặc biệt. Và vào lúc bình minh, chúng tôi có thể nhìn thấy những đám mây màu xám ngọc trai ở rìa ngoài của hệ thống bão và nhận ra rằng bão đã ở gần mình đến chừng nào.

Trong tất cả đoàn thủy thủ, có lẽ Rex là người có vẻ ít lo lắng nhất về tình trạng cận kề cơn bão. Cách tiếp cận rất có phương pháp của anh dường như đã ngăn chặn hết mọi âu lo về tình trạng nguy hiểm mà chúng tôi đang gặp phải. Cứ như thể lúc nào trong đầu anh đã soạn sẵn kế hoạch hoạt động của từng ngày hay của từng tuần lễ, và cứ như thế mà tiến hành dù bất kỳ hoàn cảnh nào. Kết quả là anh đã tạo ấn tượng về một người đàn ông không biết sợ hãi là gì, đều đặn tiến hành ghi chép những quan sát về hướng và tốc độ của gió, đời sống biển và tình trạng ô nhiễm ngay cả trong những điều kiện xấu nhất. Anh cũng có một khả năng chịu đựng gian khó rất cao. Không như hầu hết chúng tôi, bộ đồ đi biển của anh thật không phù hợp. Joe và tôi đều mặc đồ bảo hộ đi biển hiện đại, và tôi cũng đã cấp một bộ cho Lợi. Trondur thích đi đôi ủng truyền thống khổng lồ cao tới tận đầu gối và khoác một áo choàng chống thấm dài màu vàng cùng với cái mũ đi mưa cũng màu vàng, khiến cho anh và chòm râu vĩ đại của mình trông rất giống với cái quảng





cáo quen thuộc về thuốc chống ho Fisherman, còn nếu anh bỏ đôi ủng ra và thay vào đó là đôi xăng đan nặng nề thì lại giống một thầy tu Chính thống giáo Nga. Còn Rex thì đem theo một bộ đồ trượt tuyết đã cũ để làm đồ đi biển. Một bộ đồ áo liền quần màu đỏ, trông như đồ đi chơi của một đứa trẻ, được thiết kế để chống tuyết chứ không phải chống nước nên lúc nào cũng bị ướt bên trong. Không nề hà gì, Rex chịu đựng bộ đồ ẩm ướt và không phù hợp này, ngay cả khi bộ đồ làm cho bàn chân và cổ tay anh nổi đầy mụn nhọt. Và anh luôn xuất hiện vào ca trực đêm đứng vào lúc giao ca khiến cho Trondur và tôi chỉ có thể cho rằng anh cũng đã ngủ luôn trong bộ đồ đó.

So với quãng thời gian tôi quen biết anh trước đây, Trondur hiền hòa và thoải mái hơn. Anh cười nhiều hơn và còn kể chuyện tếu và trò chuyện cùng thủy thủ đoàn trong khi tôi nhớ rằng trong những chuyến đi trước đây anh khá lầm lì. Đúng như Trondur đã nói, chuyến đi này đối với anh quả là một chuyến đi nghỉ, và anh đã chứng tỏ mình là người thủy thủ tuyệt nhất trong số chúng tôi, đến nỗi tôi với tư cách là thuyền trưởng, thường phát ngượng khi phải ra lệnh cho anh làm bất cứ công việc gì. Song Trondur luôn hưởng ứng ngay lập tức, bởi anh là một người thủy thủ từ đầu đến chân và đã kế thừa truyền thống lâu đời về cách thức vận hành tàu thuyền. Sự khéo léo và tính cách nghệ sĩ trong anh không ngừng lôi cuốn những người khác. Thu mình trong cabin, anh vẽ bằng màu nước hay dùng mực và bút bi làm các bức phác họa, không màng đến môi trường chật chội và khó khăn. Hoặc anh có thể ngồi hàng giờ để thay đổi, cải tiến, và phát minh những công cụ đánh bắt cá mới, dù là nấu chảy chì để đúc lại thêm vào một cái móc câu sao cho nó có thể chìm xuống độ sâu cần thiết, hay sáng chế ra một cái tay quay từ một cây gậy căng dây phơi đồ để anh có thể thả mồi xa hơn bằng một cần câu cá tự chế bằng tre.

Lợi cũng là một tay đam mê câu cá không kém gì Trondur. Anh có thể ném đi và thu về, ném đi và thu về một mồi câu mà

không để ý gì đến thời gian. Và nếu một con cá cắn câu, Lợi lập tức biến đổi từ con người bình thường vốn ít nói, thân thiện và lịch sự thành một con người khác hẳn, rất sôi nổi và cuồng nhiệt. Lợi và tôi cùng trực, và một sáng nọ tôi thấy anh ném đi và thu dây câu về ít nhất cả trăm lần kể từ khi bình minh còn xam xám, thời điểm mà anh cứ khẳng khẳng là thời điểm thả câu tốt nhất. Bỗng nhiên một con cá cắn mồi. Rủ lên vì chiến thắng, Lợi kéo dây về, và thấy rằng đã câu được một con cá nục heo tuyệt đẹp ở đầu dây kia. Nhưng lưới câu đã không móc vào đủ chặt, và trước khi được lôi lên mảng, con cá nục heo đã giãy giụa thoát ra với một cú nhảy tuyệt vời, vặn mình điên cuồng trong không trung với hỗn hợp màu xanh lá, bạc và vàng kim. Nửa giờ sau, Lợi lại đánh mất con cá thứ hai, anh bỏ về lại buồng lái, lằm bằm bằng tiếng Việt và lắc lắc miếng mồi đầy chán ghét. Bằng những động tác sôi nổi, anh cho là cái móc câu bị lỗi, và không thèm xin phép chủ nhân, anh điên cuồng lục lọi cái túi đựng móc câu dự phòng của Trondur. Sau đó Lợi lấy ra một cái móc đôi lớn, dùng dao cắt bỏ cái móc câu cũ, rồi thắt nút thật chặt cái móc câu mới bằng cả tay và hàm răng, với đôi tay run run vì vội vàng. Một lát sau anh lại bỏ đi, vội vàng quay lại đầu mảng để tiếp tục câu cá và để lại sàn buồng lái vương vãi đầy các dụng cụ đi câu. Nó giống như một sự biến thái của nhân vật trong tiểu thuyết *Bác sĩ Jekyll và Hyde*⁴⁰ vậy. Bình thường thì rất lịch sự và gọn gàng, nhưng hễ đang câu cá là anh trở nên cộc cằn và thô lỗ, không để ý đến mọi việc xung quanh. Anh cũng không tính đến chuyện là chúng tôi chỉ mới đi được gần một phần tư chặng đường xuyên Thái Bình Dương, và phía trước là tuần nổi tuần bị bao quanh bởi đại dương và có bao nhiêu là thời gian để câu cá. Ưu tiên duy nhất của Lợi là nhanh chóng thả dây câu vào nước để cho một con cá cắn câu ở đầu dây kia.

⁴⁰ *Jekyll and Hyde* là một thành ngữ dựa trên tiểu thuyết của Stevenson năm 1886 nói về tình trạng biến chuyển tâm lý rất nhanh từ một bác sĩ Jekyll tốt đẹp thành quỷ Hyde.

Chúng tôi rất hoan nghênh những con cá bắt được, nhưng theo hướng để làm đa dạng thực đơn của chúng tôi hơn là để ngăn chặn cơn đói. Khẩu phần chất lên mảng lúc ở Nhật thì khá đơn điệu nhưng cũng đủ dùng, và chúng tôi đã bắt đầu quen với chúng. Khô cá thu nhanh chóng trở thành món chúng tôi ưa thích mặc cho đó là những khối thịt cá rất cứng, y như gỗ tếch được tẩm gia vị. Để chuẩn bị một bữa khô cá thu, người đầu bếp trước hết phải dùng búa và đục đập vỡ miếng cá ra thành từng miếng nhỏ, sau đó ngâm thịt vào nước trong một ngày. Thịt vẫn còn dai, nhưng nhìn chung là khá ngon. Cái tiếc lớn nhất của chúng tôi là nguồn trái cây tươi và rau củ nghèo nàn, cam và hành tây đang biến mất nhanh hơn dự kiến. Phải chạy đua với tốc độ thối rữa của rau quả. Ở Shimoda chúng tôi đã chất đủ, chỉ ít thì chúng tôi đã tưởng như vậy, cam cho mỗi người có thể có một quả mỗi ngày trong bốn mươi ngày đầu, và để cho Joe, quản kho lương, phát ba củ hành mỗi ngày để nấu nướng trong suốt chín mươi ngày, thời gian dự tính đủ để đi xuyên Thái Bình Dương. Nhưng những quả cam bắt đầu bị hư nhanh hơn người ta tưởng, và chúng tôi đã buộc phải luôn luôn ăn từ dưới lên, ăn những quả mềm trước để tránh phải vứt đi. Số phận của những củ hành cũng chẳng khá hơn. Một vài củ đã mất trong đợt thời tiết xấu đầu tiên khi rời khỏi Shimoda. Nhiều củ khác đã bị ẩm và mốc, và sau khi đã lột bỏ những lớp màu nâu và thối rữa bên ngoài đi thì cũng không còn lại bao nhiêu để cho vào chảo chiên. Vì vậy, bất kể một thắng lợi nhỏ nhoi nào mà đầu bếp trực trong ngày tạo ra cũng được cả đám anh em còn lại trong chúng tôi rất cảm kích. Joe nhận được những tiếng rì rầm tán dương nhờ phát hiện ra cách nấu những hạt đậu lăng bé xíu cứng ngắc mà chúng tôi đã mua ở Shimoda vì nó rẻ. Những hạt đậu lăng này rất cứng, sần sần và không có vị gì nên ăn vào cứ như là ăn cát. Kể cả Fred, chú chim đi nhò, cũng từ chối món này. Giờ thì Joe đã phát hiện ra rằng nếu kiên nhẫn bỏ ra nửa tiếng ngồi nghiền những hạt nhỏ này thành bột mịn bằng cách dùng vỏ chai làm chày thì có thể chế được một

loại tương khá ngon. Cùng với đậu hũ khô và củ cải khô, món đậu lăng được đưa thêm vào thực đơn như một khẩu phần ăn chay, một thay đổi cho chuỗi khẩu phần tiêu chuẩn gồm có khô cá thu, xúc xích và cá ngừ hộp, và ai cũng mừng vì thoát được viễn cảnh ba mươi bữa ăn những viên sỏi màu vàng. Tuy nhiên, không ai có thể mập nổi. Một tiêu chuẩn ăn trưa gồm có gạo và mì cùng với 100 gram cá hoặc thịt khô, và 100 gram đó được chia đều cho năm người đàn ông đang đói cồn cào.

Vì vậy mà hy vọng về một bữa tiệc cá tươi bùng lên vào ngày 30 tháng Tám khi Lợi đang tắm trường ở cuối mảng, đột nhiên la lên, “Trondur! Trondur! Cá to! Cá to!” và chỉ tay đầy phấn khích. Ở đó, cách đuôi mảng chưa đến 5 mét, một cái vây xám chọc lên khỏi mặt nước chừng 30 phân. Con vật đó, dù là con gì đi nữa, có vẻ đang lười nhác kiểm tra xem xét chiếc mảng. “Cá mập!” Rex nói. “Không, cá heo!” Joe nêu ý kiến. Con vật lớn vờn từ một phía bên hông mảng rồi lại sang phía bên kia, cái vây có vẻ hơi lắc lư mỗi lần đổi hướng. Nó là một con cá rất kỳ cục. Tại sao nó lại bơi chậm vậy? Có phải là một con cá mập đang thăm dò? Thái độ không tha thiết của con vật như muốn nói lên rằng, không giống như cá heo, nó đã không trôi lên mặt nước để thở.

“Cá kìa! Cá kìa!” Lợi nhảy lên nhảy xuống rất sôi nổi. Anh đã chụp lấy cây lao xiên cá, và vẫy vẫy con cá trong khi nó đang hăm he cái vây lạ. Lợi giống như thổ dân Amazon đứng trên mép của một chiếc thuyền độc mộc ở giữa Brazil với dáng người gầy gò và dong dỏng cao, tóc đen, da nâu vàng, và không có một mảnh vải che thân. Trondur nhanh chóng chạy ra đằng trước với lấy cây lao móc lớn nhất anh đã cột ngang đầu mảng. Anh trèo ngược lại, mắt bám chặt mục tiêu và cái vây bí ẩn kia vẫn còn ở đó, giờ chỉ cách đuôi mảng chưa đến ba mét và khoảng cách đang từ từ được rút ngắn dần. Đó là một ngày lạnh và nhiều sương, không có ánh nắng mặt trời, biển mờ đục và tăm tối. Trong làn nước xanh xám, chúng tôi có thể thấy lơ mơ một

thân hình to lớn màu tai tái bên dưới cái vây xám. Trondur vào vị trí chuẩn bị phóng lao, đứng thu mình ở đuôi mảng. Lợi run lên đầy phấn khích. Con vật nằm vừa vặn trong tầm ngắm. Như một người huấn luyện sư tử trong rạp xiếc đang dỗ dành để cho con sư tử hay con cọp còn ngần ngại tiến về phía trước với cây roi da, Trondur rướn người ra và nhẹ nhàng vỗ vỗ mũi lao xuống nước, dụ con vật đến phía trước. Cái vây tiến lại gần hơn một chút và khựng lại ở đó lắc lư. Thụp! Trondur phóng cây lao móc loại nặng, và chỉ sau có nửa giây cây lao xiên cá của Lợi cũng bay vút tiếp theo. Cả hai vũ khí đều trúng đích. Trondur kéo dây buộc cây lao về.

Chẳng có gì ngạc nhiên khi chúng tôi đã phải đoán mò. Con cá - chắc chắn là một loài cá chứ không phải động vật có vú - được kéo gần về mảng và khó khăn lắm mới lồi lên được, và nó không giống bất kỳ con cá nào mà chúng tôi từng thấy. Hình như nó để quên mất cái đuôi ở đâu đó. Nó rất to, ít nhất cũng tới một mét hai, gần như là hình tròn, và bơi ngang như một chiếc đĩa lớn màu xám. Ở mép trước là một cái miệng có môi dày và mềm, và nhỏ cực kỳ so với cái thân hình to lớn, và một cái trán rộng như đầu bò. Thực vậy, cái ấn tượng về một con bò biển càng được nhấn mạnh hơn bởi đôi mắt to, nhìn chằm chằm, có vẻ ngu đần, và bộ da nâu đốm. Con cá không có đuôi. Thay vào đó, có hai cái vây rất to, một cái ở góc trên mà chúng tôi đã nhìn thấy chọc ra khỏi mặt nước; cái còn lại chĩa xuống dưới từ mép dưới của cái đĩa. Nó nặng gần 40 kilô.

“Cá mặt trắng,” tôi tuyên bố, cuối cùng cũng nhớ ra là tôi đã nhìn thấy con vật kỳ lạ này ở một viện hải dương học lớn. “Hy vọng là ăn được.”

Con cá quá to và nặng, nên Trondur cột một sợi dây vào xác cá, bẫy cái thân trở lại nước, và cột nó vào sàn trước, chỗ duy nhất đủ rộng để mổ con vật. Rex đo đạc và thấy rằng cái thân hình đĩa này thực ra rộng hơn giữa cái vây lưng và vây hậu môn, 1,33 mét từ trên xuống, rồi từ miệng đến đuôi là 1,15 mét.

Khoảng cách giữ hai đôi mắt bò là 20 phân. Trong lúc Trondur mổ xẻ con cá bắt được, chúng tôi bụng đói ngồi chờ.

Nhưng chúng tôi đã rất thất vọng. Sau khi cắt qua lớp da dày và nhám, Trondur thấy rằng tất cả phần thịt đều nhiều mỡ và dính dính. Cái trông như là xương cứng thật ra là sụn nên con dao của anh có thể cắt qua được. Vài miếng thịt lắt nhắt trượt ra, lỏng bong, lầy lội, trông thấy buồn nôn.

“Y như cá mập voi,” Trondur nói giọng ghê tởm. “Ăn không nổi. Chỉ có phần gan là được.” Miếng gan trông cũng không ngon lành gì hơn. Một cục bự xôm xộp màu vàng dài 30 phân và dày 15 phân, trông cứ như gan bò đực trưởng thành chứ không phải là gan cá. Có một lớp mỡ bao quanh miếng gan. Trondur bỏ miếng gan to đùng vào một cái xô và mang về buồng lái. “Đừng ăn nhiều,” anh nói. “Gan khó tiêu lắm.”

Chẳng đợi Trondur phải cảnh báo. Ai nấy đều nhìn cái đồng màu vàng đỏ rồi đoán già đoán non, có lúc đã nghĩ tới cá nóc, loài cá có độc tố chết người trong gan. Nếu con vật kỳ lạ này cũng có độc trong gan thì sao? Con cá trông lạ quá nên chẳng ai dám nói trước điều gì.

“Anh đã ăn gan cá mặt trời bao giờ chưa?” Joe hỏi.

“Chưa,” Trondur trả lời ngắn gọn như mọi khi. Anh cắt miếng gan ra làm nhiều lát, luộc năm lát với một chút dấm, rồi chiên chúng với tỏi và tiêu. Phần ăn được dọn lên. Tôi cẩn thận nếm thử phần của mình. Ban đầu nó không có vị gì cả, mềm nhều, gần như không có chút vị gì của gan. Giống như khi ta ăn kẹo bột hay bánh trứng bông lan rất mềm, chưa được nấu kỹ. Sau đó hương vị bắt đầu tỏa ra - cũng khá ngon, hơi tanh giống như trứng cá tuyết.

“Không tệ đâu, giống như gan vịt hay gan cá tuyết vậy.” Tôi nói.

Joe nhìn tôi có vẻ không tin tưởng, nhấm nhấm một phần nhỏ và từ chối ăn thêm phần thứ hai. Không ai, kể cả Trondur, có vẻ hào hứng với món này.



“Chúng ta sẽ lược hết phần còn lại để lấy dầu mỡ,” tôi nói “và dùng nó để bôi trơn cho dây thừng và ròng rọc.”

Trừ Trondur, mọi người thở phào nhẹ nhõm.

Trên thực tế, nhuệ khí của cả thủy thủ đoàn đang lên cao, nếu nhuệ khí là từ đúng nhất cho trường hợp này. Mọi người đều lo việc của mình, làm việc cùng nhau và không nghĩ ngợi gì thêm về tình hình chung. Không có cãi vã, không có bất đồng ý kiến, không có căng thẳng. Có lẽ thái độ xử lý công việc một cách thực tiễn là do cả đội đã trưởng thành. Joe 28 tuổi, bác sĩ của chúng tôi, là người trẻ nhất, kể đến là Rex, người đã trải qua một chuyến du hành dài trên biển đến Nam Phi khi thuyền buồm của anh phải gỡ cột buồm và mang đến cảng vùng bờ Skeleton của Namibia để thay cột buồm và các thanh giằng cho chuyến đi mà theo kế hoạch chỉ tốn hai tháng, song thực tế mất hết 104 ngày, mà phần lớn thời gian là bò chậm rãi với tốc độ chậm hơn một hải lí. Trondur tất nhiên luôn điềm tĩnh vốn từ bản chất, còn Lợi thì rất vui - thậm chí là hơn cả vui - khi được ở trên biển thay vì đất liền. Xuất thân từ thôn làng, cộng thêm triết lý thẳng thắn của một ngư dân, Lợi tạo ấn tượng rằng chỉ

cần nghỉ về hiện tại là đủ, và anh rất mong được nhìn thấy nước Mỹ. Không ai biết chính xác khi nào chuyến du hành này sẽ kết thúc. Cả tuần vừa qua chúng tôi không tiến thêm được chút nào trong hành trình hướng đến châu Mỹ. Tác động của bão Keoni, gió ngược, và gió lộng đồng nghĩa với việc mảng gần như đứng yên tại chỗ. Trừ khi chúng tôi có một tháng hoặc hơn, đầy gió thuận thì hy vọng đặt chân lên đất liền vào tháng Mười đã là khá lạc quan, mặc dù đó chỉ là tính toán trên lý thuyết. Là người dẫn đường, tôi liên tục cập nhật khung thời gian về đích, nhưng cái khung đó dao động từ 60 đến 80 ngày, và rất mờ lung nên không giúp ích được gì cho những mục đích thực tế hơn, như việc cho phép Joe canh chừng lượng nước ngọt và lương thực còn dự trữ. Chúng tôi cũng hiếm khi bàn đến hồi kết của chuyến đi vì nó còn xa lắm và không thích hợp với hoàn cảnh. Chúng tôi đều biết là nhiều điều tồi tệ có thể xảy ra - bão, lật mảng, mảng mất độ nổi và chìm dần - và mỗi chúng tôi đều đến với chuyến du hành không vì khoảnh khắc lên được tới bờ, mà là để trải nghiệm những điều sẽ xảy ra đối với chúng tôi trên một mảng tre giữa đại dương lớn nhất thế giới.

Buổi tối sau khi bắt được con cá mặt trời, Trondur chuyển hướng tập trung vào một tá những con cá nhỏ hơn mà chúng tôi đã thấy lảng vảng quanh đuôi mảng trong tuần vừa qua. Chúng khá rụt rè và lo lắng, thường bơi dưới mặt nước một mét và cách mảng hai mét. Nhưng thỉnh thoảng chúng sẽ bơi lên một bên mạn của *Từ Phúc*, nơi chúng giữ nhịp với mảng, cùng cưỡi sóng với mảng. Chúng tôi có thể nhìn thấy đàn cá rõ hơn, dài khoảng 50 phân, nhanh nhẹn và lanh lợi. Chọn một cái móc câu nhỏ hơn và mồi nhử, Trondur nhắm con lớn nhất trong đàn cá, một con cá tuyệt đẹp, bằng cỡ một con cá ngừ nhỏ. Anh đã chọn móc câu và mồi nhử thật chính xác. Chỉ mất 20 phút, Trondur đã câu lên được 5 con cá, tất cả đều ánh lên màu bạc với vây vàng và một dải ngang màu vàng rất đẹp kéo dài dọc thân hình cá thuôn thuôn. Và chỉ mất 10 phút nữa là anh đã xẻ xong các lườn cá chuẩn bị cho bữa tối. Khi mổ bụng

con cá thứ hai, Trondur cười “có ai muốn ăn cá mặt trăng nữa không?” Anh giơ những thứ chứa trong bao tử cá lên, đó là một miếng cá mặt trời mà chúng tôi đã vớt đi lại được những anh bạn “tháp tùng vây vàng” nuốt lại. Chúng tôi định danh chúng như vây cho dễ gọi. Những chú cá vây vàng là kẻ đi thu rác cho *Từ Phúc*.

Hiệu quả bắt cá vây vàng của Trondur đã chỉ tôi cách mà những thủy thủ đi bè xưa kia đã có thể sống sót được trên biển. Trong bốn chuyến du hành bất chước chuyến đi của những chiếc thuyền cổ xưa trước đây, tôi thấy khi đã ra đến đại dương sâu thẳm chúng tôi chẳng bắt được mấy cá, kể cả khi có một ngư dân kỳ cựu như Trondur ở trên thuyền. Đối với những chuyến đi đó thì người ta có thể tồn tại được nhờ lượng cá bắt được, nhưng tất nhiên là chỉ vừa đủ ăn thôi. Giờ đây, cộng thêm số lượng và kích thước của những con cá chúng tôi đã bắt được kể từ khi Trondur nhập hội ở Shimoda, nếu giả sử chúng tôi là một thủy thủ đoàn trên một cái bè ở Thái Bình Dương 2.000 năm trước, chúng tôi có thể bắt đủ cá để sống mà không cần hạn chế khẩu phần. Vậy thì tại sao lại có sự khác biệt như vậy giữa chuyến du hành xuyên Thái Bình Dương lần này và những chuyến đi biển trước đó của tôi? Càng suy nghĩ về nó thì tôi thấy lý do ngày càng trở nên rõ ràng, đó là vì chúng tôi đang ở trên mảng chứ không phải ở trên một chiếc thuyền bình thường. Mặt bằng rộng và thấp của *Từ Phúc* là một đảo di động nơi sinh vật biển chọn để tụ tập. Mỗi lần biển lặng đủ để Rex có thể cắm đầu xuống nước nghiên cứu đời sống biển, anh thấy mình đang nhìn vào một bể cá khổng lồ với đủ loại cư dân, từ những con cá bé tí nấu mình trong những chiếc lá của loại rong biển màu nhựa thông, rồi những đàn cá nhỏ cỡ điều thuốc lá, cho đến lũ cá vây vàng chuyên thu lượm ở cuối mảng, 4 hay 5 con cá nục heo lớn, nửa tá những con cá nâu lười biếng chuyên ăn phiêu sinh vật, và thỉnh thoảng một bộ ba cá ngừ bơi về phía trước ở độ sâu khoảng 3 mét. Mảng đã có một thế giới biển riêng của nó, và nếu những thủy thủ đoàn xưa kia có đi cùng những

người săn bắt cá thiện nghệ với dây câu và móc câu hay với lao xiên cá, họ cũng đã có thể tự kiếm ăn cho mình.

Một bài học tương tự có thể được rút ra từ số liệu về lượng mưa. *Từ Phúc* đang trải qua một mùa hè xấu bất thường, mưa nhiều hơn thường lệ, và với tính toán của chúng tôi thì có thể hứng được đủ nước mưa để sống sót nếu chúng tôi chia khẩu phần cẩn thận và dựng được một hệ thống thu nước mưa có hiệu quả.



Những trải nghiệm của *Từ Phúc* không phải là bằng chứng duy nhất chứng tỏ những người thủy thủ đã có thể sống sót trên một phương tiện thủy di chuyển chậm trên Thái Bình Dương. Vào tháng 10 năm 1832, một tàu buôn nhỏ của Nhật, *Hyojun Maru*, đã bị hư hại trong một cơn bão khi đang chở hàng một chuyến ngắn ven bờ. Con tàu đó bị mất cột buồm và bánh lái, và bị cuốn ra Thái Bình Dương. Hơn một năm trôi, chiếc tàu trôi nổi, làm mồi cho gió và những dòng hải lưu trong khi thủy thủ đoàn 14

người cố gắng sống sót. May mắn thay, tàu chở gạo, và họ đã bổ sung thêm bằng cách bắt cá và hứng nước mưa. Từng người một, những người sống sót chết dần, đồng nghiệp của họ chất những thi thể vào trong các thùng gỗ. Sau 14 tháng lênh đênh trên biển, ba người vẫn còn sống sót. *Hyujun Maru* mắc cạn ở ven biển Mỹ, phía nam mũi Flattery thuộc bang Washington. Nhưng thử thách với họ chưa dừng lại ở đó. Trong cái giá rét của mùa đông, ba người lập tức bị thổ dân da đỏ bắt làm nô lệ. Họ bị giữ ở đó cho đến khi hoàn cảnh của họ lọt đến tai công ty Hudson Bay ở Canada, và một tàu buôn đã đến giải cứu. Một người trong nhóm, ông tên là Otokichi, đã học nói tiếng Anh, nhưng khi chính quyền Anh cố gắng trao trả ông về Nhật, người Nhật không cho phép ông cập bờ với lý do là ông đã rời nước Nhật trái phép. Vì vậy Otokichi phải sống hết đời mình ở Singapore. Nhiều chuyến du dành trôi dạt xuyên Thái Bình Dương bởi những chiếc tàu Nhật bị tàn phế cũng đã được ghi chép lại, tất cả đều có chung chủ đề là họ đã sống sót nhờ bắt cá và hứng nước mưa. Nhưng câu chuyện về *Hyojun Maru* là chuyện duy nhất được nghiên cứu một cách toàn diện và được dẫn chứng bằng tư liệu, minh chứng cho khả năng sống sót trên toàn bộ chặng đường xuyên Thái Bình Dương.

Ngày đầu tiên của tháng Chín đem đến cho chúng tôi những vị khách. Đang tiến những bước khá tốt đẹp trên mặt biển đầy bồng chồn xao xuyến, chiếc mảng đang xoắn và uốn thì Rex hô lên “Cá heo!”, một đàn lớn loại cá heo thường - chúng tôi ước lượng khoảng 300 con - đi nhanh ngang qua. Phải mất 20 phút, đàn cá mới bơi qua hết. Chúng bơi thành những nhóm nhỏ, nhanh như chớp vút qua mảng mỗi lần là khoảng một tá những con cá heo, chúng chồm lên và đôi khi nhảy qua khỏi mặt nước, chúng có vẻ tò mò về mảng và nóng lòng muốn được nhìn gần hơn, song vẫn chăm chú đi nhanh về hướng đông nam. Ở đầu mảng, Trondur và Lợi đang thủ thế với lao và móc trong tay, mỗi người ném khoảng 6 lần. Nhưng những con cá heo di chuyển quá nhanh, và cái sàn trước mảng đang trôi lên



ngập xuống, dưới chân khá trơn trượt, những con sóng xông pha xuyên qua những cây tre và ngập bọt đến tận đầu gối hai người thợ săn, nên sức ngấm của họ bị ảnh hưởng. Toàn bộ đàn cá heo bơi vút qua một cách vô hại, với riêng tôi thì rất hài lòng về điều đó.

Tháng Chín, nhiệt độ không khí hạ thấp rõ rệt, và lần đầu tiên, thủy thủ đoàn bắt đầu xuất hiện trong những bộ đồ ấm. Joe và Rex vẫn bận quần soọc vào ban ngày nhưng họ có mặc thêm áo khoác; Trondur mặc một chiếc quần lính bằng kaki rộng lưng thụng, và Lợi lôi ra một chiếc quần chắp vá đủ chỗ được dùng làm đồ mùa đông của anh ở Việt Nam. Tôi cảm thấy cái lạnh rõ hơn những người khác và đã bắt đầu mặc đồ lót ấm, và hy vọng rằng tôi vẫn còn đủ quần áo dự trữ phòng khi thời tiết thật sự trở lạnh. Cuộc sống trên *Từ Phúc* trở nên khó khăn hơn.

Bữa trưa ngày hôm đó chỉ vồn vện có hai miếng cá nục heo còn lại, đã bắt đầu bị thối rữa. Một miếng treo ở đầu máng, phơi ra gió máy khá khô. Miếng kia đã bị rơi xuống sàn trước vào một đêm tối trời. Nước biển đều đặn té tát nhưng miếng

cá không bị cuốn trôi xuống biển và bắt đầu rã ra. Khi đến nhặt nó về để nấu ăn, tôi để ý thấy một con cá nhỏ màu đen có kích thước và hình dạng giống con cá vàng bị một đỉnh sóng đội lên và ném vào chân cột buồm. Bị choáng váng, con cá nhỏ rớt vào khoảng trống giữa hai thanh xà ngang, và bắt đầu bơi rối rít, thấy sóng đánh qua nhưng lại không tìm được lối thoát. Tôi nghĩ mảng *Từ Phúc* hẳn là phương tiện thủy duy nhất đi xuyên đại dương mà có cá bơi bên dưới, bơi xuyên qua, và thậm chí bơi cả ở bên trên nó nữa. Khi tôi quay trở lại buồng lái, Joe đang chuẩn bị khâu phần khô cá thu cho ngày hôm sau. Anh cắt nó ra trước khi ngâm nước 24 tiếng.

“Giờ thì trong cá thu có dòi,” Joe nói, và giơ lên cho mọi người xem một lát cá đã lấm tấm những đốm trắng đang nhúc nhích. “Tôi đã giữ đi gần hết rồi đấy” Joe nói thêm. “Anh thấy liệu có còn ăn được không?”

“Tôi có đọc rằng vào đầu thế kỷ 19, bánh quy trên tàu bè toàn là một ngũ cốc và anh phải gõ chiếc bánh lên bàn để giữ bọn sâu mọt ra,” tôi nói. “Đây sẽ là câu chuyện anh có thể kể cho cháu chắt mình nghe, rằng anh đã phải ăn thịt cá khô có dòi mà vẫn cứng đến nỗi phải cắt ra bằng búa và dùi đục.”

“Thật vậy,” Joe nói. “Nhưng chúng sẽ không thể tin nổi việc nó vẫn rất ngon đâu.” Và anh bẻ một miếng cá thu để nhấm nháp.

Đối với người ngoài, mảng của chúng tôi sẽ có vẻ như đang sắp tới ngày tuyệt chủng. Một cơn gió tây bắc mạnh làm thành một con sóng lớn cao 4,5 mét chuẩn bị đổ ập xuống chúng tôi, đầu sóng bắt đầu vỡ ra. Một người quan sát từ bên ngoài sẽ chỉ có thể nhìn thấy chóp cột buồm chính của *Từ Phúc* và cái cờ đuôi nheo màu vàng rách tả tơi của nó chĩa ra khỏi đầu sóng, còn toàn bộ thân mảng ẩn giữa những con sóng, như thể mảng đã ngập trong nước từ thuở nào. Trên mảng, kể cả sau 24 tiếng đối mặt với những bức tường nước đang tiến đến, tôi vẫn tự hỏi liệu con sóng lớn có vỡ ra theo một cách kỳ quặc nào đó và đổ ập xuống như một trận tuyết lở phá hủy mọi thứ trên

đường đi của nó. Nhưng không, khi bức tường nước chuẩn bị ngã nhào xuống, tưởng chừng như sắp ngốn gọn mảng đến nơi, cái sàn bằng tre bình thản vượt lên vực nước một cách suôn sẻ. Sóng dâng lên bên dưới chúng tôi, mũi sóng xuyên qua toàn bộ thân mảng và thậm chí bạn có thể đi theo đầu sóng di chuyển ngang qua thân mảng, nếu mà bạn quay lại và nhìn về phía đuôi mảng, bạn sẽ thấy đầu sóng chổng lên cái miệng của thúng buồng lái trong phút chốc. Đó là lúc mà bạn thấy sàn tre đan của buồng lái bỗng nhiên phồng lên dưới lòng bàn chân mình, đôi khi trồi lên mạnh đến nỗi làm bạn mất thăng bằng, hay nếu bạn đang ngồi trên một cái thùng thì toàn bộ cái thùng sẽ bị hất tung lên và chân bạn sẽ văng ra ngoài. Sau đó, cũng nhanh như vậy, mảng trượt xuống theo cái lưng vô hại của con sóng, bọt trắng sôi sùng sục vây quanh. Giờ, nếu bạn nhìn về phía đầu gió, đã có một bức tường nước tiếp theo chuẩn bị đổ sập xuống với đầy vẻ hăm dọa, và sau nó là một con sóng khác, một đầu sóng khác, rồi một con sóng nữa, cứ thế kéo đến tận lần ranh nơi biển xám gặp bầu trời âm u ảm đạm đầy những đám mây nặng trĩu đe dọa, cũng như những con sóng kia mọi thứ cứ ào ào tuôn đến phía bạn không chút mủi lòng thương hại.

Đứng trên nóc cabin kéo kẹt, nhìn ra phía xa xa vượt khỏi đầu mảng, ta có một cảm giác gần gũi hơn với nhịp đập của đại dương. Mỗi khi một đỉnh sóng lớn tiếp cận mảng, con sóng được định danh rõ ràng nhờ hình dạng và kiểu bọt riêng của nó. Rồi nó đánh vào mảng ở khúc giữa và biến mất khỏi tầm mắt một lúc sau. Thân mảng rung lên, tiếp theo là âm thanh xoáy nước quanh chân cột buồm chính như báo với bạn rằng con sóng đó vừa mới đi qua phần hông của mảng. Những tia nước bắn ra tại nơi sóng va chạm với chân cột buồm và dâng lên quanh các thùng lương thực buộc ở đó. Sau đó, bỗng nhiên, con sóng lại hiện ra ở phía bên kia mảng nơi bạn nhìn thấy nó lần cuối. Vẫn đỉnh sóng đó, vẫn kiểu bọt đó, và trong một giây sau bạn sẽ thấy cảm kích cái cách mà mảng và sóng đã giao nhau. Nước trồi lên bên dưới qua khe giữa những cây tre dù

bạn không nhìn thấy, nước bắn qua những kẽ hở, vỡ ra rồi lại hợp lại qua cái cấu trúc mở của mảng để mà, gần như không có bất kỳ cản trở nào, con sóng cứ tiếp tục đi theo con đường của nó trên mặt biển dù đã từng hòa mình với *Từ Phúc*.

Nhiệt độ tiếp tục giảm, và trong bốn ngày tiếp theo, gió đông bắc mạnh đem theo không khí lạnh từ quần đảo Aleut, nơi những hệ thống áp thấp chủ chốt đã ảnh hưởng đến vùng biển trong phạm vi bán kính 600 dặm về phía nam quần đảo. Cơ quan khí tượng thủy văn Nhật tiếp tục phát các cảnh báo về những cơn giông với sức gió từ 30 tới 45 hải lý một giờ, trong khi *Từ Phúc* vẫn ung dung như người thả bộ theo cơn giông với toàn bộ cánh buồm đã được thu gọn hết cỡ. Cứ mỗi ba dặm tiến về trước, nó lại bị đẩy đi lùi một dặm về phía nam. Ban ngày, quần áo của chúng tôi trở nên nặng nề hơn, Trondur giờ đây đã mặc một chiếc áo dày đan bằng len Faero⁴¹; Joe, Lợi và tôi mặc áo ấm, Rex vẫn trong bộ đồ đi tuyết màu đỏ kỳ lạ. Thời tiết quá xấu không thể săn bắt cá, và bạn đồng hành duy nhất của chúng tôi là đám hải âu to lớn. Những loài chim biển kia dường như đã bị thời tiết xấu xua đi. Tuy nhiên, những con hải âu lớn vẫn ở lại. Khoảng bốn con lúc nào cũng ở trong tầm mắt. Chúng cất cánh bay là là theo những con sóng lớn, có lúc trông như những vụn trấu, lúc khác lại như cánh quạt của máy bay phản lực khi chúng tiến thẳng về phía chúng tôi, lướt qua những con sóng tiến đến mảng, nhúng vào nhúng ra trên đỉnh sóng, mà đỉnh của dải cánh của chúng dài gần 2 mét chỉ cách mặt biển vài phân.

Cuối cùng cơn giông cũng kết thúc và để lại cho chúng tôi bình yên trên những con sóng vỗ đều đều. Mảng ị ạch chuyển mình trên biển, những thanh tre gia cố cho buồm va vào cột buồm lách cách. Lần đầu tiên Lợi không vui vẻ như bình thường. Anh ngồi thu mình, trông rất thảm hại và tội nghiệp, và anh không

⁴¹ Quần đảo Faero phía Bắc nước Anh, ngang với Na Uy, nổi tiếng về các đồ len đan bằng tay.

cười. Ước gì tôi nói được tiếng Việt hay là anh nói tiếng Anh khá hơn, tôi cố gắng tìm hiểu điều gì đang diễn ra. Chúng tôi sử dụng một quyển sách các câu thường dùng Anh-Việt, Lợi lật qua các trang và chỉ vào những từ anh ấy muốn tôi hiểu. Lợi còn chuẩn bị trước một thông báo và một danh sách các trang cần chú ý, viết lên mặt sau của bìa trước. Nhưng phải rất lâu sau từng từ mới được hiện ra: ... đau... buổi tối... cần đi bác sĩ... khẩn cấp... xin hãy giúp tôi. Rồi Lợi chỉ vào bụng và rên đau để đảm bảo là tôi hiểu. Lúc đầu, Joe và tôi tưởng rằng Lợi có vấn đề về dạ dày, nhưng sau đó quyển sách các câu hay dùng lại được lôi ra, và hóa ra là anh đau trong ngực. Joe tiến hành kiểm tra Lợi thật kỹ lưỡng trong cabin chính, đo huyết áp, nghe tim phổi, đo thân nhiệt, vân vân. Và với sự giúp đỡ của quyển sách, Joe giải thích cho Lợi rằng anh đang bị viêm ở phần dưới của lá phổi bên phải. Nhưng Lợi không tin chẩn đoán của Joe. Phải là tôi mới được. Một lần nữa, từng trang trong quyển sách nói lên suy nghĩ của Lợi. “Hong Kong, Trúc nói là anh giúp tôi.” Tôi giải thích cho Joe rằng không phải Lợi không tin tưởng vào y thuật của anh, mà là vì Lợi đã biết tôi được hơn một năm, và khi rời Việt Nam, Trúc đã nói với Lợi nếu gặp phải bất cứ vấn đề gì thì Lợi nên quay sang tôi để được giúp đỡ. Theo một nghĩa nào đó thì Lợi như một đứa trẻ và tôi là cha. Lợi hứa sẽ giữ ấm, còn Joe cho anh ấy uống kháng sinh để trị viêm.

Đó không phải là một tuần thời tiết may mắn đối với chúng tôi. Hệ thống áp thấp tiếp theo đi ngang qua phía nam chúng tôi, đem đến những cơn giông từ hướng đông, và một lần nữa chúng tôi phải thu gọn toàn bộ các cánh buồm lại hết cỡ. Trong khi thu buồm, Joe đang kéo một sợi dây buộc cánh buồm chính thì nó đứt tung, và Joe ngã chúi lưng trên nóc cabin. May thay Joe có mặc bộ đồ đi biển có đủ lớp nệm bên trong nên không bị thương. Anh cũng cài dây an toàn nên mặc dù anh bị trượt khỏi mép của nóc cabin, nhưng không bị rớt xuống biển. Đó cũng là một lời nhắc nhở mạnh mẽ rằng lúc nào cũng phải buộc dây an toàn. Khi Joe trượt chân, Rex thét to và chỉ tay lên trời.

Một dây trong mạng chằng buộc chính, đó là dây nâng đỡ cột buồm chính, sắp sửa bị đứt. Dây chằng được làm bằng ba tao to khỏe bện từ những lạt mây xoắn vào nhau rất chắc, thế mà hai tao đã đứt ra rồi. Đầu dây tao đứt quay điên cuồng trong cơn giông. Chúng tôi vội vàng hạ hết buồm chính để giảm áp lực lên cột buồm trước khi nó ngã đổ, và cột chặt mọi thứ xuống. Giờ chúng tôi đang bị đưa đi lùi, nhưng không có cách nào khác là chịu đựng qua cơn giông và đợi thời tiết lắng xuống để tiến hành sửa chữa. Song có một câu hỏi luôn day dứt trong tâm trí chúng tôi - tại sao dây bện bằng lạt mây chắc chắn như vậy mà lại đứt? Đáng lý ra phải dùng được ít nhất là một năm. Và nếu dây néo cột buồm mà đứt tao dây như vậy thì điều gì sẽ xảy đến với hàng ngàn mối buộc lạt mây đang giữ mảng lại với nhau? Chúng có đang đứt ra không? Kiểm tra đầu tao dây bằng lạt mây bị đứt, chúng tôi thấy những đốm mốc đen mọc bên trong. Lạt mây bốc lên mùi chua thối. Có lẽ nước mưa chính là thủ phạm. Nước ngọt làm rã thối các sợi tự nhiên, trong khi nước biển lại bảo quản chúng. Chúng tôi hy vọng như vậy, vì nếu nghĩ về những mối buộc ở thân mảng bị rời ra thì đó quả là một viễn cảnh đáng sợ.



BĂNG QUA ĐƯỜNG ĐỔI NGÀY QUỐC TẾ

Vào ngày 11 tháng Chín, ngày thứ 30 kể từ khi rời Shimoda, *Từ Phúc* đã đi được một phần ba quãng đường giữa hai lục địa. Vị trí chính xác đúng ngọ hôm nay của chúng tôi là cách mũi Mendocino ở bắc California đúng 3.000 dặm, điểm đến dọc theo đường đi Vòng Tròn Lớn. Cuối cùng thì cũng có một ngày nắng và bình yên, thật lý tưởng để phơi phóng, quần áo ẩm ướt được trải đầy trên nóc cabin. Tôi đang thử cột dây thừng để ngăn buồm chính xoay từ bên này sang bên kia khi một con sóng nhẹ lắc máng. Trèo lên nóc cabin, tôi đi về phía trước để chỉnh lại sợi dây. Như thường lệ tôi vẫn để mắt đến buồm chính phòng khi nó bất thành linh quơ ngang máng và gạt tôi ngã xuống. Đây là một kiểu tai nạn thông thường trên những chiếc thuyền buồm, và đã xảy ra với Nina ở Miyako, làm cô bị chấn thương. Quả đúng như thế, khi tôi đang tiến về phía trước thì buồm chính bắt đầu xoay và tăng tốc, tôi bước nhanh một bước về phía trước để né. Nhưng thật vụng về, tôi bị hụt chân trên mái dốc nóc cabin, vấp té, người vừa xoay phân nửa và mất thăng bằng khi bị buồm chính đập vào. Tôi bị đánh bật ngửa ra sau, vịn người và ngã huyếch xuống, lưng người bắt ngang cây sào tre to khỏe nối hai bên sườn máng với nhau và nằm ngay phía sau cột buồm chính. Khi tôi va phải cái sào tre,

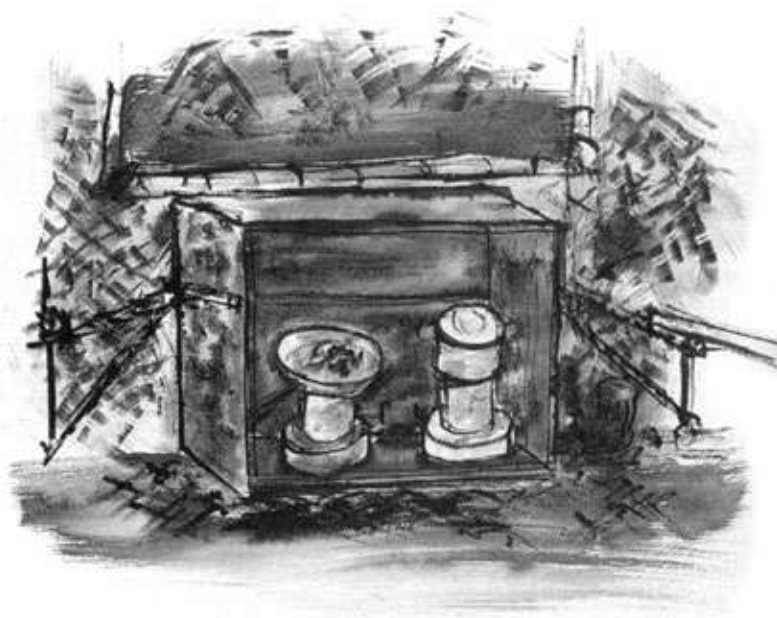
tôi nghe một tiếng rắc đáng ngờ và tự hỏi không biết là cây tre hay chính tôi đã tạo nên âm thanh đó, hay là cả hai. Gào thét trong cơn đau, tôi gần như không thở nổi, và khi cố di chuyển thì tôi nhận ra rằng nếu cây tre không bị làm sao thì tức là tôi. Lúc đó, tôi nằm thẳng cẳng, không tài nào thay đổi được tư thế. Tiếng kêu của tôi đã cảnh báo mọi người, và Rex cùng với Joe bò ra phía trước để giúp đỡ. Cánh buồm chính vẫn đang đung đưa, quét qua quét lại nóc cabin, nên nó được hạ xuống và cột lại. Sau đó Rex và Joe lăn tôi khỏi sào tre xà ngang, và thật chậm rãi, tôi lê người đi sang ngang băng qua nóc cabin, xuống đến buồng lái, và thu hết dũng khí bầy mình qua khỏi lối vào hẹp của cabin để đến được chỗ túi ngủ. Chuyển đi ngắn ngủi đó cũng làm tôi đau đến ứa nước mắt. Joe cho tôi thuốc giảm đau. Một giờ sau, khi cơn sốc đã qua đi, cậu ta xác nhận nỗi lo sợ của tôi: tôi đã bị gãy 2 xương sườn.

Điều đầu tiên tôi nghĩ tới đó thật là một tai nạn cũ rích! Bị một cái sào căng buồm đánh ngã thật là nhảm nhí và đáng xấu hổ. Có lẽ tôi đã bắt đầu già rồi và không còn đủ nhanh nhạy, và xương thì quá giòn. Suy nghĩ thứ hai của tôi, đó thật là một nơi vô duyên để nằm liệt giường: 1.500 dặm tại Thái Bình Dương trên một chiếc bè tre ẩm ướt. Thương tích của tôi đồng nghĩa với việc tăng thêm gánh nặng cho những người còn lại. Joe cảnh cáo tôi rằng trong vài ngày tới, tôi phải cố gắng nằm yên hết mức cho đến khi những chiếc xương sườn bắt đầu nối lại với nhau, sau đó thì có thể mất tới 4 hoặc 5 tuần mới hoàn toàn khỏi hẳn. Nhưng tình hình có thể sẽ còn tồi tệ hơn. Joe chắc khó tin rằng những chiếc xương sườn bị gãy đã không đâm vào phổi, và nếu tôi phải nằm liệt chờ bình phục, tôi liệu có bị vụn xoắn hay lẫn lộn trên chiếc mảng vốn linh hoạt hơn một chiếc thuyền bình thường. Bất giác có lúc tôi đã nghĩ đến việc rời khỏi mảng *Từ Phúc* hay tuyên bố dừng chuyến du hành lại, nhưng rồi gạt phắt ngay đi. Trên mảng có bác sĩ đàng hoàng, và nếu tôi rời khỏi mảng bằng cách lên một chiếc thuyền đi ngang qua thì sẽ không có cách nào để quay lại nhập hội với mảng.

Tôi có thể nghe mấy cái đầu xương sườn gãy va vào nhau mỗi khi thở. Nó đau đón đến nỗi tôi tha thiết cầu mong trong hai hay ba tuần tới không phải chạm trán với một cơn bão nào trước khi những cái xương sườn này bắt đầu liền lại. Tôi thành thực cảm ơn trời đất khi tai nạn này đã xảy ra vào một ngày nắng và biển lặng. Bị cánh buồm chính gạt ngã trong điều kiện ổn định như vậy có lẽ là một điều đáng xấu hổ, song vẫn còn đỡ hơn là bị tai nạn trong thời tiết xấu và nằm bẹp dí như con côn trùng bị đập trong một cơn giông gào thét, lạnh lẽo và ướt nhẹp. Tất nhiên, Trondur vô tâm vô tánh đã đến an ủi động viên tôi. Khi tai nạn xảy ra, anh ta đã để những người khác đỡ tôi về lều, còn mình thì bình tĩnh tiếp tục công việc. Tối đó, Trondur bò vào trong lều, mình mặc bộ đồ chống bão để chuẩn bị trực đêm, anh bình thản nói “Bố trí trực thêm thôi, không có vấn đề gì đâu.”

“Bạn sẽ phải đảm nhiệm việc điều khiển mảng,” tôi nói.

“Ồ không, anh là thuyền trưởng. Chúng tôi sẽ đợi.” Sau đó Trondur ngưng một chút. “Thiên nhiên thật kỳ diệu. Ở nông trại



chúng tôi, thỉnh thoảng có một con cừu gãy chân. Chúng tôi lấy dây cột một cái que vào, và không sao hết. Tuần sau, cừu OK.”

Tôi nhớ lại khi còn ở quần đảo Faeroe vài năm trước, Trondur đã bị gãy chân. “Chuyện đó xảy ra như thế nào nhỉ?” Tôi hỏi anh.

“Săn cá voi,” anh đáp. “Chúng tôi đã dồn được chúng lên bờ, và chân tôi bị kẹt giữa hai con cá voi. Chuyện vặt ấy mà.”

Tôi ngẫm nghĩ, có rất rất ít người ở thế kỷ 20 để chân mình bị kẹt nghiêng giữa những con cá voi.

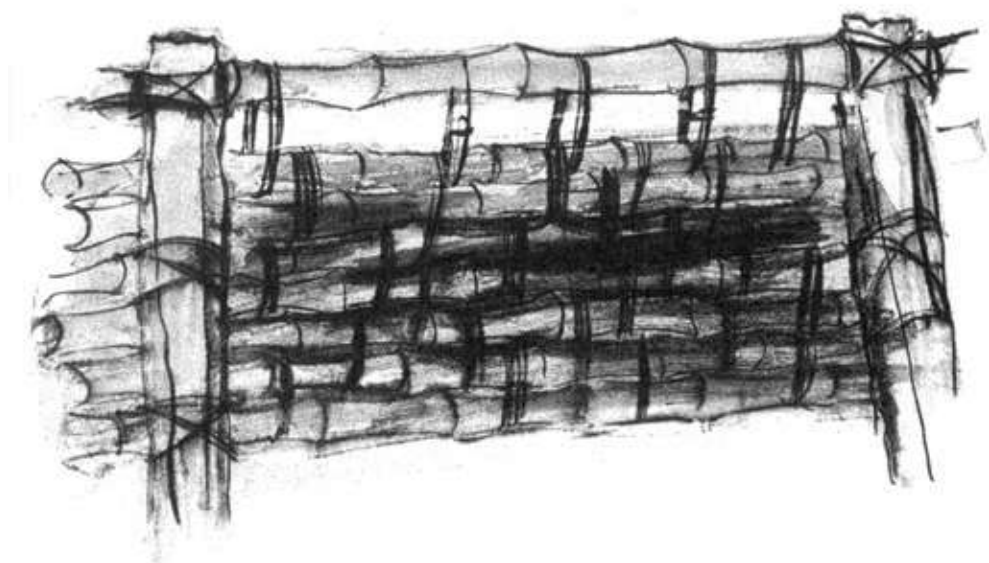
Đã đến lúc thời tiết bắt đầu chống lại chúng tôi. Ngày hôm sau bắt đầu bằng một cơn mưa nặng hạt, tiếp theo một cơn giông đến từ hướng nam. Một lần nữa, lại những con sóng lớn bắt đầu vỡ ra nơi buồng lái, và Lợi có vẻ như lúc nào cũng là người bị những con sóng lớn tấn công dữ dội nhất. Một con sóng hiểm làm anh ướt hết từ đầu đến chân, và để lại tới một chục phân nước xoáy tròn trên sàn lều lái. Nhiều lúc, những đầu sóng dập tắt lửa trên bếp đặt trong chiếc hộp gỗ nằm cạnh lối vào cabin chính. May thay hai cái bếp dầu cũ kỹ này kiên cường chịu được mọi sự trừng phạt. Chúng tôi nhắc bếp lên, lau sạch nước biển, lắc bếp để dầu hỏa thấm lại vào bắc, và kiên nhẫn dùng hộp quẹt châm lửa, cuối cùng cũng nhóm bếp lại được. Bếp có thể hồi sinh lại được ngay cả khi những con sóng cứng đầu làm cho nước biển xâm chiếm cả bình chứa dầu hỏa, rồi nhỏ giọt xuống qua những cái bắc. Khi đó, chúng tôi chỉ gạt lấy dầu hỏa nổi trên bề mặt, đổ nước biển đi, bỏ dầu hỏa vào lại, và nhóm bếp lên. Riêng tôi thì không may phải nằm thẳng cẳng trong cabin lúc giông tố, thấy mình như trở thành một cái máy đo sóng bằng thân người. Tôi có thể nhận biết mọi chuyển động và thay đổi của thời tiết cũng như biển cả. Sàn cabin dập dềnh bên dưới tôi theo từng con sóng, và thật khó có thể nằm yên một chỗ. Nên cái sườn ở lưng bị gãy đâm tôi một phát đau điếng khi một đầu sóng nâng cái sàn tre đan lên, và chỗ gãy ở bên mạn sườn phát ra một tiếng rắc nhỏ khi mảnh vỡ mình.

Trong lúc chờ xương liền lại, tôi có rất nhiều thời gian để hoạch định lịch trình của *Từ Phúc*. Ước tính ban đầu của tôi là *Từ Phúc* sẽ đi trung bình được 50 dặm một ngày, nên đi từ Nhật sang Mỹ sẽ mất khoảng 90 ngày. Nhưng thực tế, *Từ Phúc* trung bình chỉ đi được 40 dặm trong 24 giờ, và điều này có nghĩa là chúng tôi cần khoảng 120 ngày để đến được bắc California. Tất nhiên, khoảng cách thật mà mãng đi được so với đáy biển hay so với mặt nước biển luôn dao động khác nhau. Có ngày chúng tôi bị đẩy đi ngược lại vì gặp gió ngược; có ngày chúng tôi đứng yên vì đứng gió; có ngày thuận lợi thì chúng tôi có thể đi tới 60 đến 70 dặm, mặc dù không phải lúc nào cũng hướng thẳng đến mũi Mendocino. Dòng hải lưu Nhật Kuroshio, giờ đây là dòng hải lưu Bắc Thái Bình Dương, vẫn chảy theo chiều thuận với chúng tôi, nhưng không mạnh bằng lúc đi dọc theo ven bờ châu Á, và cũng không đều đặn nữa. Đôi khi chúng tôi nhận được một dòng chảy thuận có tốc độ nửa hải lý, những lúc khác thì không có dòng chảy, hoặc thậm chí có dòng chảy ngược làm chúng tôi bị giạt sang ngang hay bị chặn đường.

Thêm ba mươi ngày mới vượt được đại dương gợi lên nhiều vấn đề khó xử. Nước ngọt, nguồn dự trữ cụ thể và quan trọng nhất, không phải là một vấn đề cấp bách. Với mức độ tiêu thụ 10 đến 12 lít một ngày, chúng tôi đủ nước để đi thậm chí dài ngày hơn nữa, kể cả khi không hứng thêm nước mưa. Lương thực cũng không phải là vấn đề đáng lo ngại. Joe đã tính toán rằng chúng tôi có đủ gạo và mì, thức ăn gồm có khô cá thu và cá ngừ cũng vậy, nếu chúng tôi biết phân chia khẩu phần hợp lý. Chúng tôi còn đủ hành tây, là loại rau duy nhất để ăn trong 50 ngày nữa với tốc độ một củ mỗi ngày. Tương tự như vậy, tôi dự trữ sẽ sớm cạn kiệt, và khi đó bữa ăn của chúng tôi sẽ rất buồn tẻ. Nhưng vấn đề chính lúc này là nhiên liệu cho hai cái bếp. Ở Shimoda chúng tôi chỉ mua có 80 lít dầu hỏa nên thấy rằng rất khó có thể đủ dùng cho con số chín mươi ngày như dự tính ban đầu. Nếu trong ba mươi ngày thêm vào đó, chúng tôi hết dầu hỏa thì việc nấu ăn sẽ rất khó khăn, hầu hết món

ăn như gạo và mì chẳng hạn sẽ không ngon lành nếu phải nhai sống. Tất nhiên, chúng tôi có thể đốt vài cây tre dự phòng dư ra, và có lẽ chúng tôi có thể vớt và phơi khô những món đồ gỗ trôi nổi thỉnh thoảng bắt gặp, nhưng cuối cùng thì cũng sẽ phải hạ mình xuống nhai cá thu khô, nguội ngắt và lúc nhúc những dòi. Đó không phải là một viễn cảnh tươi đẹp, nhất là khi thời tiết lạnh lẽo mùa thu đang đến gần. Joe và tôi đã lên một danh sách mua các thứ dự phòng khi gặp một tàu đi ngang qua có thể cung cấp đồ cho chúng tôi. Chúng tôi soạn danh sách này theo thứ tự ưu tiên như sau: dầu hỏa (hay thay bằng dầu diesel cũng được), hành tây, cà phê, thịt hộp, bất kỳ rau củ quả nào khác. Nó cho ta thấy một cái nhìn sâu sắc và chính xác những thứ mà chúng tôi cần thiết nhất.

Viễn cảnh chạy buồm vào mùa thu muộn chính là một nỗi lo lớn lao. Thiếu lương thực hay những vật dụng khác có thể làm người ta thấy bất tiện, nhưng không đến nỗi đe dọa tính mạng. Lái một chiếc mảng tre đi vượt qua những cơn bão cuối thu và đầu mùa đông thì quả là nguy hiểm. Mảng *Từ Phúc* chỉ thích hợp cho mùa đi biển bình thường, chứ không phải là một phương tiện thủy có thể tồn tại trong thời tiết xấu kéo dài. Một điều tôi đã học được từ các nhà hàng hải xưa kia, dù là người Hy Lạp, Ả Rập, Na Uy hay bất kỳ dân tộc đi thuyền truyền thống nào khác, rằng họ luôn luôn chú ý ngừng đi biển khi mùa hải hành đã kết thúc. Vật lộn giữa Thái Bình Dương, đến gần bờ biển California, trong thời tiết đang xấu dần giữa tháng Mười một hay bước vào tháng Mười hai thì quả là rất liều lĩnh. Và điều đó làm dấy lên một câu hỏi nữa - nếu hành trình của chúng tôi còn tới 80 ngày nữa, thì liệu mảng *Từ Phúc* có thể chở chúng tôi được bao lâu nữa đây? Điều đầu tiên là nghi vấn về sức nổi của mảng. Những cây luồng giờ đang đến gần giới hạn sức nổi chỉ 5 tháng mà một ngư dân Nhật nọ đã tiên đoán, và hiển nhiên là chúng sẽ không thể nổi mãi được. Còn bao lâu nữa trước khi chúng chìm hẳn? Và đó không phải là vấn đề duy nhất. Còn phải xem xét thêm cả sự toàn vẹn kết



cấu của mảng nữa. Ở thêm trên biển một tháng sẽ tạo sức căng lớn vô cùng lên hàng ngàn mối buộc lạt mây vốn đang giữ 220 thanh luồng của thân *Từ Phúc* lại với nhau. Mỗi giờ đồng hồ, những mối buộc này phải chịu đựng sức ép lặp đi lặp lại mỗi khi mảng uốn cong và vận mình theo những con sóng. Cuối cùng thì những mối buộc này cũng bị yếu đi và đứt thôi. Khi rời khỏi Hong Kong tôi đã tính toán sơ sơ rằng mảng sẽ uốn cong hay vận mình khoảng hai triệu lần trên đường từ Trung Quốc đến bờ biển châu Mỹ. Nếu chặng đường cuối cùng, từ Nhật đến Mỹ, phải thêm vào một tháng nữa trên biển thì những mối buộc lạt mây này sẽ phải chịu thêm khoảng bốn trăm ngàn chuyển động nữa. Có vẻ đó là một gánh nặng rất lớn đặt lên vai những sợi dây leo rừng mỏng manh đang ngâm sũng nước này.

Ở trên mảng, mọi người đều thấu hiểu, không cần nói thành lời, đó là cần hết sức dành dụm những đồ dự trữ. Để tiết kiệm dầu hỏa, chúng tôi ngưng không uống cà phê vào lúc tạm nghỉ giữa buổi sáng. Chúng tôi chỉ đun nước vào bữa sáng, bữa trưa, và bữa tối. Sau bữa tối, nước được trữ sẵn trong ấm, để ai trực ca đêm có thể chặt chiu lấy ra từng muống nhỏ cà phê, đường

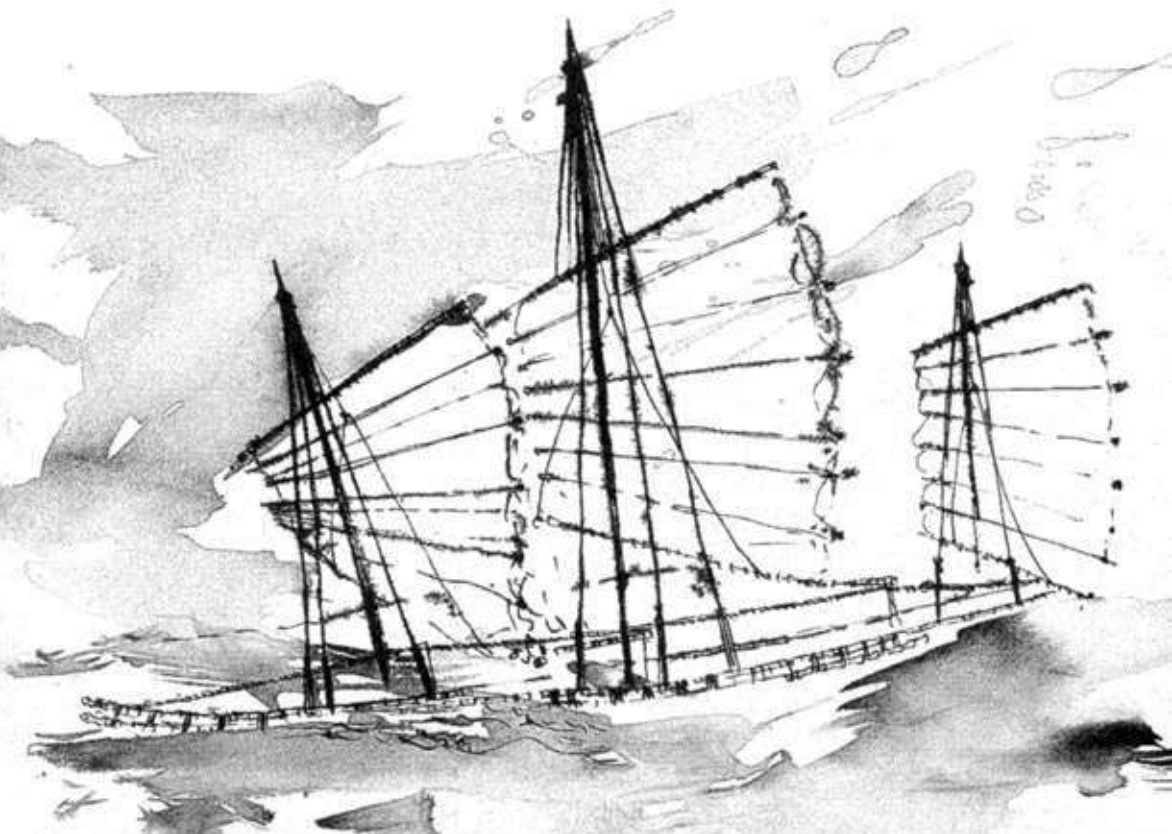
và sữa bột mà pha thức uống. Đồng thời, chúng tôi cũng không dùng đèn dầu trong ca đêm nữa, mà thay vào đó là dùng đèn pin. Pin cho đèn cũng như pin cho radio được sạc lại nhờ chiếc quạt gió phát điện và những tấm pin mặt trời. Tôi nhận ra rằng *Từ Phúc* đang trở thành một mô hình thu nhỏ của chính hành tinh chúng ta - chúng ta đang sử dụng nguồn nhiên liệu hóa thạch ngày càng cạn kiệt, ở đây là dầu hỏa song có một nguồn năng lượng tái tạo rất phong phú thu được từ gió và mặt trời. Từ lâu chúng tôi đã không còn vớt xuống biển bất cứ thứ gì nữa, mà cẩn thận giữ lại từng hộp thiếc cũ, những chai nhựa, các hộp cà phê, hay bất cứ vật gì có thể được tái sử dụng hay chế biến cho công dụng khác. Trước hết, chúng tôi không bao giờ vớt đi bất cứ mảnh thùng nào dù là cọng ngắn nhất, tả tơi nhất, hay rối rắm nhất.

Dây thùng có thể coi như gân cốt của bất kỳ một chiếc thuyền buồm nào. Bắt đầu từ Hạ Long, chúng tôi sử dụng những sợi thùng do Việt Nam sản xuất, rồi bổ sung thêm vài cuộn thùng mua ở Hong Kong, và sau đó thêm vào loại thùng sợi cây chuối manila chất lượng tốt nhất mua ở Nhật. Song chúng tôi vẫn không có đủ thùng chèo. *Từ Phúc* ngốn thùng nhiều hơn bất kể chiếc thuyền nào mà tôi đã từng đi, và nguyên nhân thì quá rõ ràng, đó là sự chà xát. Mảng thường xuyên vặn mình và uốn cong làm cho thùng cọ vào thùng, thùng cọ vào tre, thùng cọ vào gỗ. Rex được cử làm “thanh tra viên chà xát”, mỗi sáng và chiều, anh phải đi hết một vòng quanh mảng để kiểm tra mọi dấu hiệu của sự hao mòn. Chính Trondur và Lợi đã thông minh lấy những chiếc ống tre nhỏ làm găng tay để bảo vệ dây, và hai người đã sắp xếp lại toàn bộ đồng dây nhợ, luồn các ống tre vào để tránh những điểm chà xát. Song *Từ Phúc* vẫn ngốn thùng kinh khủng. Thùng bị đứt do sức căng, hay bị sòn do sử dụng lâu ngày. Chúng tôi giữ lại những đoạn bị đứt và bện chúng lại với nhau. Chúng tôi cắt bớt những đầu dây quá dài không cần thiết, và nối những đoạn dư này lại với nhau để được một sợi đủ dài. Nhưng *Từ Phúc* vẫn có những điều không hài lòng hay

làm chúng tôi phải ngạc nhiên. Nếu một đầu dây ngẫu nhiên bị lỏng, rớt xuống sàn tre, nó thường lọt vào những kẽ hở giữa hai thanh tre khi chúng cọ xát vào nhau, và bị nhai vụn như thể bị dày vò bởi một con chó điên dại. Khi đó chúng tôi phải gỡ cái móc rồi rầm đó ra, chải lại các tao dây, bện chúng lại, và chịu khó sửa chữa những chỗ hư hại. Tất cả những điều này cũng không đến nỗi quá tệ nếu như những sợi thừng của chúng tôi đang không bị mục rữa với tốc độ đáng báo động. Trondur và tôi đều lấy làm lạ. Thừng sợi dây chuối manila chất lượng hảo hạng mà tôi đã mua ở Shimoda, một loại thừng mịn, vàng óng màu mật ong, rất bền, đã từng trụ được hai năm trên Đại Tây Dương ngoài khơi châu Âu, nhưng đã bị mục rữa chỉ trong năm tuần. Đôi lúc nó bốc mùi thối. Đôi lúc nó chuyển sang màu đen. Nhưng lúc nào sợi thừng cũng rũ rượi, hay trở nên yếu ớt đến độ có thể đứt gãy bằng tay. Và tính mạng của chúng tôi lại phụ thuộc vào những sợi thừng này. Những cây luồng thân mảnh được cột lại với nhau bằng lạt mây, còn lều lái và sàn tre cabin thì được cột chặt vị trí bằng thừng, và chính những dây thừng bị rữa này đang giữ chúng tôi không bị sóng cuốn trôi đi.

Vào ngày 44 kể từ khi rời Shimoda, 5 ngày sau khi gặp nạn, xương sườn của tôi đã đủ liền lại để tôi có thể chui ra khỏi cabin lần đầu tiên, rồi thận trọng tiến về phía mũi máng. Chiếc quạt gió đứng đó trên cái sào tre, với sáu cánh xoay tít kéo theo máy phát cung cấp nguồn điện 12 vôn cho bình ắc quy của máng. Sau khi sửa xong một lỗi trên đường dây nối, tôi ngừng lại và nhìn về phía sau, dọc theo suốt chiều dài của máng. Tôi đã bị kẹt cứng trong cabin chính đủ lâu để có thể nhìn máng *Từ Phúc* bằng một cái nhìn mới, và nó thật sự gây sốc. Lạy Chúa! Tôi thầm nghĩ, làm sao mà chúng ta có thể đi biển trên cái thứ này? Mọi thứ trên máng dường như sắp sập hay sắp chìm đến nơi. Sóng đánh qua lại những thanh luồng nửa chìm xanh màu tảo biển. Có những đầu lạt mây bị đứt chĩa lung tung lên trời. Trên thừng chỗ nào cũng thấy chắp nối và bện lại. Không có một khúc gỗ nào mà không có chỗ nứt hay gia cố bằng nẹp.

Toàn bộ cấu trúc cứ rên lên kéo kẹt và chuyển động liên hồi. Nếu mảng là bộ khung xương của một chuồng trâu cũ kỹ bằng gỗ mà tôi trót dại bước vào, tôi sẽ chạy ra ngoài ngay lập tức trước khi cả cái chuồng đổ sụp và chôn tôi trong bụi đất và đồng đồ nát. Vậy mà ở đây chúng tôi vẫn đi lại và làm mọi việc hằng ngày giữa Thái Bình Dương, bình thản cột, thắt nút, vá, nẹp, giữ toàn bộ cấu trúc cột kẹt lại với nhau như việc thường ngày, không mấy bận tâm, cứ như thể chúng tôi đang ở trong một cái hồ nhỏ giữa làng chứ không phải đang cách đất liền 1500 dặm. Người ta hẳn sẽ cho rằng chúng tôi là lũ điên dại, tôi thầm nghĩ và nhớ lại lời bình của một ngư dân Nhật tại Shingu được báo địa phương phỏng vấn ý kiến khi anh ta chăm chú nhìn vào chiếc mảng đậu ở cảng và được kể rằng đoàn chúng tôi đang thử vượt Thái Bình Dương. “Muốn xuống âm phủ à?”, đó là lời bình của anh ta.



Trondur báo cáo rằng những mối buộc lạt mây có vẻ hơi lỏng ra ở chính giữa mảng, ngay phía dưới cột buồm chính. Anh không chắc là có mối buộc nào thực sự bị đứt không vì rất khó có thể nhìn xuống dưới khoảng không giữa những cây luồng. Mặt khác Trondur thấy rằng mảng không chìm hơn, hoặc là chìm rất rất chậm. Sự tin tưởng vào *Từ Phúc* của anh ấy và tôi là một yếu tố quan trọng để cổ vũ cho toàn bộ thủy thủ đoàn. Rex và Joe rất nỗ lực tài phán đoán và kinh nghiệm đi biển của Trondur, và cả hai người đã hợp nhất với nhau làm một trong công việc. Joe vẫn là một thủy thủ non trẻ, mặc dù đến lúc này đã đi được nhiều dặm trên biển hơn nhiều tay mơ đi thuyền buồm. Joe có lẽ dễ bị âu lo hơn bất cứ ai, nhưng cậu ta cũng là người hay bày trò và làm mọi người cười nhiều nhất. Joe thú nhận là thỉnh thoảng có những phút ngã lòng khi chuyển đi đường như cứ kéo dài vô tận mà chúng tôi vẫn chưa đi được đến đâu cả, khi đó cậu ta thấy mệt mỏi, xuống tinh thần và thu mình lại. Nhưng những khoảng thời gian chán nản đó cũng ngắn ngủi, hiếm khi nào quá hai ngày, và Joe sớm trở lại hài hước như xưa, xung phong làm việc, và đảm nhiệm những công việc cần đến cơ bắp với sức trẻ và năng lượng dồi dào. Rex, tương tự, cũng thỉnh thoảng tháo lui như vậy, nhưng ở trường hợp của Rex thì anh giấu mình vào những công việc hằng ngày. Lúc nào Rex cũng rất lịch sự, rất tỉ mỉ trong việc tuân theo lề lối làm việc mà mình đã đặt ra, hết sức nguyên tắc đến nỗi đôi lúc tưởng như anh sống cách biệt hẳn với mọi người. Rex có một thói quen kỳ quặc đặc trưng cho điều này: anh quen giữ một miếng giẻ nhỏ trong một cái túi nylon bỏ trong túi quần để lau mắt kính. Khi ngồi xuống để dùng nó, anh phải trải qua một quá trình chậm rãi, bỏ cặp kính nặng nề xuống, từ từ gỡ cái túi nylon ra, lôi cái giẻ ra, lau lần lượt từng tròng kính một theo một chiều nhất định, trước khi lắp lại như cũ. Trong suốt quá trình này, trông Rex thật yếu đuối và cô lập, anh như bất lực khi không đeo kính, đôi mắt xanh lơ đăm đăm bao quanh bởi hai vòng tròn nhạt trên nền da nơi được cặp kính che nắng, và

anh như đắm mình vào công việc này. Ngược lại với những lúc như tự cô lập này, thỉnh thoảng Rex thường pha vào vài câu đùa châm biếm, khi đối đầu châm chọc giữa anh và Joe khiến tất cả chúng tôi đều bật cười theo.

Joe và Rex có thể giao tiếp với nhau, nên người thực sự bị lọt ra ngoài ở đây là Lợi. Vốn từ ngữ của cậu ta vẫn chưa được mở rộng thêm ngoài vài từ học được trên đường đến Miyako. Lợi vẫn chào buổi sáng “*Good Morning*” và buổi tối “*Good Evening*”, có thể đếm đến 100, hiểu được các từ: Lên, Xuống, Cơm Trưa và Cơm Tối. Nhưng mọi lệnh điều khiển mảng đều được củng cố thêm tốt nhất bằng cách ra hiệu. Như những người khác, vai trò chính của Lợi vẫn không thay đổi. Cậu ta vẫn là người đầu tiên xung phong trước bất kỳ một công việc gì, là người sạch sẽ nhất khi nói đến chuyện tắm rửa và giặt giũ, lúc nào cũng nhiệt tình và vui vẻ. Song tôi vẫn cảm thấy hơi không yên tâm. Lợi đến từ một nền văn hóa khác hẳn với những người còn lại trong chúng tôi, và không có khả năng nói chuyện hay bàn bạc các vấn đề, nên sự hiểu lầm rất có thể xảy ra và bị thổi phồng lên quá mức. Lúc này thì mọi thứ đều ổn. Lợi thấy rằng tất cả chúng tôi đều rất quý mến anh, và chúng tôi thật sự là một đội ngũ gắn bó khăng khít. Song chỉ cần một sự hiểu lầm do bất đồng văn hóa cũng có thể gây tổn hại đến không khí hòa thuận trên mảng. Nếu Lợi, hay bất cứ ai trong chúng tôi, cảm thấy không vui, thì cảm giác đó sẽ gây trở ngại đến những thành viên còn lại vì chúng tôi thật sự cảm thấy mình đều cùng hội cùng thuyền. Tôi nhận thấy cuộc hành trình đã đi được khá xa mà chúng tôi vẫn giữ được không khí vui vẻ và hòa thuận trên mảng. Điều này là nhờ tính tự quản và thái độ tích cực của mọi thành viên trong đoàn. Song không thể biết chính xác được mỗi người đang nghĩ gì. Lấy Trondur làm ví dụ. Bất cứ ai nhìn vào anh, thấy dáng người to lớn, đôi tay thợ thuyền đầy chai sạn và sọc, thì sẽ không thể biết được cái người từng giết một con cá mập đang giãy giữa này có thể chỉ một tiếng sau lại quay trở lại cabin, tỉ mỉ phác họa trên tờ giấy vẽ do người Nhật

chế tạo thủ công. Có ngày, bức vẽ của anh cảnh mẩu *Từ Phúc* đang đi trên đại dương; ngày hôm sau là một bức tranh trù tượng đầy cảm xúc với những quan sát tinh tế; đến ngày tiếp theo lại là một bức tranh thể hiện trí tưởng tượng của Trondur trên giấy cho thấy hình ảnh mẩu dưới đôi mắt của một con cá đang bơi bên dưới. Với những vệt cọ rộng bằng màu nước màu xanh phết trên tờ giấy, bức họa làm cho bạn có cảm giác như chính mình đang ở sâu ba mét dưới mực nước biển giữa đại dương và mẩu *Từ Phúc* đang đi qua ngay trên đầu mình.

Khi chuyển đi kéo dài và kéo dài nữa và tôi bắt đầu thấy rằng nó sẽ còn trượt xa lâu hơn kế hoạch ban đầu, suy nghĩ của tôi bắt đầu trở nên thận trọng và cẩn thận hơn, thậm chí có phần mê tín. Tôi thấy mình viết trong nhật ký vào ngày 20 tháng Chín như sau:

“Tôi đang âm thầm hy vọng có lẽ chúng tôi sẽ được tận hưởng một mùa hè rút lại⁴². Đây là chuyến du hành trên biển lần thứ 5 của tôi, và nếu nó thành công, thì tôi đã đi được một vòng thế giới trên những chiếc thuyền được làm theo kiểu không mới hơn thế kỷ thứ tám và có thể xưa như thời kỳ Đồ Đồng, đó là thuyền bọc bằng da, thuyền chèo galley, thuyền dhow Ả Rập, và bây giờ là mẩu tre. Không có chiếc nào có tàu đi hộ tống hay trang bị động cơ, tất cả đều đánh cuộc với biển cả, với thời tiết, chưa kể đến những rủi ro về đề tài chính và không thoải mái về phương diện cá nhân. Giờ đây tôi nhận thức được rằng chuyến đi lần này dài hơn rất nhiều, phải băng qua một bề mặt nước rộng hơn nhiều, ở một vĩ độ cao và nhiều bão tố, trên một phương tiện thủy đã chìm sẵn phân nửa ngay trước lúc lên đường, và phải ngày đêm chịu đựng những uốn, xoắn và va đập của những ống

⁴² Tiếng Anh là *Indian summer* — thời điểm cuối thu trước khi mùa đông tới. Đó là thời gian nắng đẹp, thời tiết ấm áp, không quá nóng cũng không quá lạnh. Người Nga gọi là “Babe leto” với bài thơ *Mùa hè Rút* nổi tiếng của nữ thi sĩ Olga Bergoltz.

tre thành mỏng, những dây thừng làm bằng loại sợi mỏng manh, những cột buồm dựng đứng nhờ những dây leo rùng. Những rủi ro đều có, và chúng đang chờ ở phía trước, vì chúng tôi mới đến gần được điểm chính giữa danh nghĩa chứ chưa phải trung điểm thật sự của cái đại dương mệnh mông này. Thời tiết vẫn cứ đang chuyển mùa. Không thể tránh tới lúc giông bão mùa đông sẽ ụp xuống, với những cơn sóng lớn và những cơn gió gào thét trong khi chiếc mảng chìm ngập nước và quá mỗi mét của chúng tôi thì cứ rung lên và xoắn cho đến khi các mối buộc lạt mây và các khớp nối không còn trụ lại được với nhau mà không tách rời ra. Những dây chằng néo cột không được đứt, nếu không thì cột buồm và cánh buồm sẽ đổ gục xuống biển. Các bánh lái phủ đầy rong biển, vốn đã bắt đầu bị lỏng và không còn hoạt động trơn tru như trước, phải trụ lại được mà không nói lời từ biệt với mảng, còn không chúng tôi sẽ rơi vào tình trạng không có bánh lái, tất cả trông cậy vào lòng thương hại của những con sóng. Tất cả những khó khăn như vậy và chúng tôi chỉ mới đi được gần nửa của chặng đường cuối cùng đầy hiểm nguy và thử thách này. Và như thế, sự mê tín đã len lỏi vào, với những kiêng khem mong may mắn để tránh tai ương ví như không được giết hải âu, không bao giờ được nói rằng chuyển đi đã được định đoạt trước, thậm chí không được ca ngợi thời tiết tốt vì sự tự tin đó sẽ bị trừng phạt bằng việc thời tiết thay đổi. Nếu mọi thứ suôn sẻ, hãy giữ im lặng và thầm biết ơn về điều đó. Nếu có diễn biến xấu, chẳng hạn như cả ngày dài giông bão mù mịt, hãy tự nhắc nhở mình rằng thời tiết xấu sẽ không tồn tại mãi và đến một lúc nào đó, cho dù là lâu đến cỡ nào, thì gió cũng sẽ dịu xuống và sóng sẽ bình yên trở lại. Nếu thảm họa rành rành ập đến - cột buồm hay sào căng buồm bị gãy, nước không uống được, dầu hỏa để nấu bị nhiễm bẩn - thì tìm giải pháp khác, sửa chữa hay thay thế bằng bất cứ vật gì từ các nguồn dự trữ khác. Và nếu điều đó là không thể, thì chấp nhận thất bại và suy nghĩ làm sao để tiếp tục hành trình: đó là chúng tôi vẫn đang nổi, vẫn đang đi đúng hướng, và dù có là bao nhiêu ngày đi chẳng nữa - 50,

60 hay 90 - cuối cùng chúng tôi cũng đến được đất liền nếu bây giờ chúng tôi biết chịu đựng, tận dụng hoàn cảnh tốt nhất có thể, và không được bỏ qua mà phải nắm bắt ngay mọi thành công hay bất kỳ tình huống thuận lợi nào.”

Đường chân trời bao quanh chúng tôi hiện ra như một vòng tròn hoàn hảo, bất biến và mỗi ngày vị trí của mảng *Từ Phúc* được đánh giá bằng việc bớt đi một chút xíu thôi số dặm mà chúng tôi còn phải vượt qua, cho nên chúng tôi cần tìm một cái mốc nào đó để cho mình cảm giác là đang thực sự tiến tới giữa đại dương bao la này. Cột mốc tâm lý đó là các múi giờ nằm vuông góc với đường đi của mình. Giữa những kinh tuyến đó, mỗi múi giờ rộng khoảng 720 dặm, một con số vừa đủ để cho người ta cái cảm giác là mình đang đi được đến đâu, và nó cũng là khoảng cách có thể đạt được trong một khoảng thời gian hợp lý, thường là 15 đến 20 ngày. Kể từ khi rời Hong Kong, chúng tôi đã chinh giờ cho đồng hồ của mảng được ba lần, và vào ngày 19 tháng Chín chúng tôi lại vặn tới cái đồng hồ đó thêm một giờ nữa, đã ăn mừng bằng một ly rượu Sake nóng - một món quà mà những ngư dân Nhật đã gửi nó thông qua một đường dây câu hai tháng trước tại Shingu, dù việc đó như đã xảy ra lâu lắm rồi. Để tiết kiệm dầu hỏa, chúng tôi hâm nóng Sake trong nước nóng đã dùng để nấu mì, sau đó chia đều cho năm người. Trừ Lợi ra, giờ đây tất cả chúng tôi đều đã ở phía bên kia địa cầu, cách mái ấm của chúng tôi 12 múi giờ.

Bốn ngày sau, tôi viết lên đầu trang nhật ký của mình - 23 tháng Chín và 22 tháng Chín. Đó là ngày mà *Từ Phúc* đã băng qua đường đổi ngày quốc tế ở giữa đại dương, và chúng tôi được lời thêm một ngày so với lịch. Thực sự mà nói, đường này nằm hơi gần với Nhật hơn là California, nhưng nó sẽ là hơn nửa đường nếu chúng tôi tính luôn từ điểm khởi hành từ Hong Kong. Đối với chúng tôi, nó là một cột mốc lớn cho toàn bộ hành trình vượt Thái Bình Dương. Nó hiển nhiên là trung điểm, ranh giới nơi mà chúng tôi bắt đầu nửa chặng đường

còn lại của chuyến đi đến châu Mỹ. Nếu chúng tôi thực hiện chuyến đi xuyên qua Địa Cực, đi bộ qua những thảm băng, thì đây sẽ là đúng Cực và qua điểm này chúng tôi sẽ bắt đầu cảm thấy như mình đang đi xuống đồi. Nực cười thay, chúng tôi đã mong đến lúc băng qua Đường Đối Ngày này đến đường nào để rồi chúng tôi suýt bỏ lỡ giây phút quan trọng đó. Đó là lúc sau bữa trưa muộn với cơm và đậu hũ, tôi mở thiết bị định vị cầm tay và nhìn thấy con số trên màn hình đọc được là 179.59.873 độ Đông. Mảng *Từ Phúc* hẳn đã bắt được một cơn gió hay dòng chảy xiên vì những con số đang leo dần lên con số 180 độ kỳ diệu trong lúc tất cả chúng tôi cùng theo dõi. Một lúc sau, chúng tôi thấy chữ Đông trên màn hình đổi thành chữ Tây và những con số bắt đầu chạy ngược lại. Chúng tôi đã băng qua Đường Đối Ngày rồi! Quả là một dịp đáng ăn mừng. Tôi nâng ly chúc mừng mắng; Joe thay mặt anh em chúc mừng thuyền trưởng; còn Trondur chỉ nói ngắn gọn “Skol!”⁴³ và sau đó liền nói thêm, “Mừng mắng của ta thuận buồm xuôi gió. Chúng ta sẽ đến được châu Mỹ.” Tôi thầm cảm ơn Trondur bởi niềm tin thầm lặng vào chiếc mắng và vào cuộc hành trình mà nhiều người đã nghĩ rằng không thể xuất phát, hoặc nếu có xuất phát được thì cũng chỉ đi được ra xa bờ vài dặm trước khi cái cụm tre này biến mất giữa những con sóng. Đó là bốn ngàn dặm đã qua rồi. Trondur có thể sai về việc dự báo đi xuyên dương thành công, tôi nghĩ, nhưng niềm tin không gì lay chuyển của anh đã là một sự cổ vũ to lớn cho tinh thần toàn đoàn.

Giờ đây chúng tôi đã đình đạc đứng ngay giữa đại dương, với châu Á và châu Mỹ ở cách đều hai bên, tôi lại nghĩ về giả thuyết về nền văn hóa cổ xưa của họ đã tiếp xúc được với nhau thông qua đại dương. Needham đã liệt kê một danh mục những điểm văn hóa tương đồng, bắt đầu với hệ thống lưu trữ thông tin và chữ viết, rồi đến các hình thức nghệ thuật, kiến trúc, và âm nhạc, rồi đến tôn giáo và phong tục tập quán, rồi đến khoa

⁴³ Skol, tiếng hô chúc mừng nhau khi nâng ly của người Scandinavia

học tự nhiên, vũ trụ và thiên văn học, kỹ thuật, và cuối cùng là những bằng chứng về cây cỏ và động vật cùng những bệnh tật vốn phổ biến ở cả Trung Quốc lẫn châu Mỹ cổ xưa. Ở mỗi danh mục, ông đã tìm thấy những điểm tương đồng đáng kể, chữ viết của người Maya ở Trung Mỹ giống với chữ Trung văn ở chỗ họ đều dùng những ký tự vuông, thường được viết theo cột, và đôi lúc được đọc từ phải sang trái. Hoặc là, trong âm nhạc, người Aztec sử dụng trống trong đền chùa và chiêng gõ tương tự với những cái được tìm thấy ở các ngôi đền Nhật Bản và Trung Hoa, và bộ kèn ống được sử dụng bởi người Anh-điêng châu Mỹ và người châu Á được hình thành theo cùng một cách như nhau. Hoặc là, trong máng kỹ thuật, cả người Trung Quốc và người Anh-điêng châu Mỹ đều chưng cất rượu bằng cùng một phương pháp vốn cho ngưng tụ sản phẩm chưng cất trên một cái vật hình lõi và thu lại trong một cái hũ đặt chính giữa. Hệ thống này rất khác biệt so với phương pháp được tìm thấy ở châu Âu và vùng Cận Đông, nơi mà hơi bốc lên được thu lại bằng một cái vật lõm lòng chảo sau đó nhỏ giọt xuống hai bên để đổ về một cái máng bên ngoài.

Danh sách các bằng chứng vẫn còn nhiều, nhưng ngay cả Needham cũng phải thừa nhận rằng những bằng chứng vẫn chưa đủ để kết luận, và rằng phán xét cuối cùng cứ liên tục trượt khỏi tầm tay. Những câu hỏi phản biện lúc nào cũng như nhau: Có phải những điểm tương đồng này là có thật hay chỉ là tưởng tượng? Liệu chúng có thể được lý giải đơn giản chỉ bằng sự trùng hợp ngẫu nhiên? Có thể nào những kỹ thuật được hai bên chia sẻ đã được khám phá ra hai lần, mỗi lần ở một bên bờ của Thái Bình Dương? Luôn luôn có những lập luận khá thuyết phục rằng người châu Á và người châu Mỹ bản địa có sự thông minh tài tình và trí tưởng tượng phong phú ngang nhau, và họ đã có thể tự mình phát minh hay phát triển hầu hết các ý tưởng, lý thuyết, và kỹ thuật.

Nhiều sự tương đồng có vẻ hiển nhiên đã trở nên kém thuyết phục hơn khi được xem xét cận cảnh. Ví dụ, cả nền văn hóa

Trung Hoa lẫn nền văn hóa Trung Mỹ cổ xưa có vẻ có những khái niệm tương tự nhau về thế giới và thiên đàng, và dùng màu sắc để quy ước những hướng đi nhất định. Song càng đào sâu, các học giả càng thấy nhiều điểm khác biệt hơn là những điểm tương đồng. Những màu sắc không giống nhau trong khi quy ước phương hướng, và ngành vũ trụ học trở nên khác xa nhau nhiều hơn là tiến lại gần nhau. Ngược lại, khả năng giống nhau trong kỹ thuật ứng dụng càng chắc chắn thì các chi tiết càng được giám định kỹ càng hơn. Một nhà khảo cổ học, Betty Meggers ở Viện Smithsonian, đã chỉ ra rất nhiều điểm tương đồng rất chi tiết giữa hai loại hình làm đồ gốm xưa, một từ Nhật, và cái kia khai quật được ở Ecuador, Nam Mỹ. Một học giả người Mỹ khác, Stephen Jett, đã cho thấy chiếc ống bắn tiêu trông có vẻ tầm thường, được sử dụng ở Đông Nam Á và Nam Mỹ, thực tế là một hỗn hợp gồm đến 55 yếu tố kỹ thuật, ví dụ như tầm ngắm và thuốc độc tẩm vào mũi tên, và trong đó có 32 yếu tố phổ biến ở cả châu Á và châu Mỹ. Một nhóm nghiên cứu thứ ba đã kết luận rằng vải làm từ vỏ của những loại cây, một cách tận dụng tài nguyên thiên nhiên khá hiển nhiên, thực chất có liên quan đến những công cụ và kỹ thuật đặc biệt vốn giống nhau một cách đáng kể giữa châu Á và châu Mỹ. Có lẽ luận điệu đáng ngạc nhiên nhất đã được đưa ra bởi nhà khảo cổ David Kelley tại Đại học Calgary. Theo Kelly, những kí tự K, L, và M đều xuất hiện theo cùng một kiểu trong lịch Maya, Hy Lạp, Do Thái và Hindu, cho thấy chúng có liên quan đến nhau.

Những nỗ lực nhằm củng cố cho ý tưởng về mối liên kết xuyên Thái Bình Dương bằng cách sử dụng những phương tiện khoa học hiện đại nhất không ngờ cũng cho ra những kết quả không rõ ràng. Những vật liệu gen được lấy từ những nắm mộ của người Mỹ bản địa cho thấy những tộc người của châu Á và châu Mỹ có nguồn gốc chung, song không thể xác định được là mối liên kết đó do những người thời xưa di cư qua eo biển Bering, hay băng qua đại dương sau này. Tương tự như vậy, người ta cho rằng những kiểu hình của một số loài cây đã

cung cấp một bằng chứng vững vàng về mối liên kết xuyên lục địa. Sợi bông là một ví dụ nổi tiếng. Tân Thế Giới được cho là lục địa duy nhất có những loại cây bông sợi bản địa không có gì khác ngoài những nhiễm sắc thể nhỏ trong cấu trúc gen của chúng. Ngược lại, Cựu Thế Giới có cây bông sợi đặc biệt chỉ có những nhiễm sắc thể lớn. Khi một loài bông sợi lai được phát hiện ở châu Mỹ có chứa cả nhiễm sắc thể lớn lẫn nhỏ theo tỉ lệ hợp lý đối với một giống lai, người ta đã phần khởi suy đoán đây là bằng chứng rằng một số yếu tố - gần như đoạn chắc là con người - đã đem cây bông sợi từ Cựu Thế Giới đến Tân Thế Giới, và tạo nên giống lai này. Nhưng sau đó, người ta khám phá ra rằng, hóa ra vài loại cây bông sợi châu Mỹ bản địa cũng có chứa những nhiễm sắc thể lớn, nên giống lai này đã có thể được lai tạo ngay tại châu Mỹ do ngẫu nhiên hoặc cố ý. Giá trị của bằng chứng trên lập tức bị tiêu tan. Kể cả câu hỏi đơn giản như tại sao người ta không trồng lúa ở châu Mỹ nếu thật sự đã có sự liên kết xuyên Thái Bình Dương, đã tạo ra những câu trả lời càng gây thêm rắc rối. Từ Phúc và 3.000 tùy tùng được kể là đã ra đi đem theo ngũ cốc trên tàu thuyền. Nếu họ, hay những thủy thủ châu Á khác, đã đến được châu Mỹ, tại sao họ đã không giới thiệu ngành trồng lúa? Song lại có một câu hỏi khác bẻ lại: tại sao người Mỹ bản địa không gây trồng giống lúa đại bản địa, cũng như việc người châu Á không trồng cây bắp vốn mọc đại trên những dãy núi nằm giữa Trung Quốc và Ấn Độ. Người châu Á vì những lý do nào đó đã bỏ qua những giá trị tiềm tàng của việc gây trồng cây bắp, cũng như việc người châu Mỹ đã bỏ qua ý tưởng trồng lúa gạo. Sự hiện diện, hay vắng mặt, của gạo đã không chứng minh được điều gì.

Một lời giải thích tương tự đã được đưa ra cho một sự thật nổi bật rằng người châu Mỹ bản địa chưa bao giờ biết khai thác công dụng của bánh xe. Thật vậy, suốt một thời gian dài người ta đã cho rằng bánh xe chưa bao giờ được người châu Mỹ bản địa biết đến, và đây là một bằng chứng chắc chắn rằng chưa bao giờ có một sự liên lạc với những nền văn hóa khác.

Nhưng sau đó những đồ chơi nhỏ chạy bằng bánh xe đã được phát hiện trong những ngôi mộ của người Mexico, cho thấy rằng ý tưởng về bánh xe đã được biết đến, song đơn giản đó chỉ là một món đồ chơi thú vị.

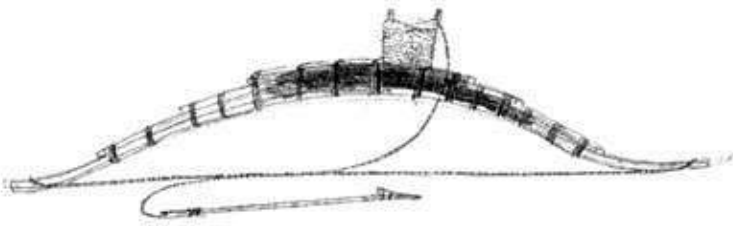
Nói tóm lại, cứ mỗi biện luận thì lại có phản biện, hay một khám phá sau này lật đổ những kiến thức được chấp nhận trước đó. Đậu phộng mà tất cả đều xem là một loài cây châu Mỹ đặc trưng, đã được tìm thấy trong những ngôi mộ cổ 4000 năm tuổi ở Trung Quốc; một loài đom đóm đã từng được cho là chỉ có ở Đông Nam Á đã được tìm thấy ở Nam Mỹ. Cây dừa mà nhiều học giả cho rằng chỉ có thể được đem đến Mỹ bởi những nhà hàng hải, đã có thể trôi dạt xuyên qua Thái Bình Dương, và v.v... Cuộc thảo luận còn lôi ra cả những ký sinh trùng tìm thấy trên cơ thể những xác chết trong những ngôi mộ của người Mỹ bản địa. Những loài côn trùng này cần nhiệt độ ấm áp để sinh sống và, người ta chỉ ra rằng chúng hẳn sẽ không sống sót nổi trong thời tiết lạnh khi con người di cư từ châu Á đến châu Mỹ cách đây 20.000 năm trước. Vì vậy những loại côn trùng này hẳn đã đi bằng đường xuyên đại dương, trên những bè hay thuyền chở các vị khách đến từ Cựu Thế Giới.

Tất cả những cuộc tranh luận này tất nhiên sẽ được giải quyết tất cả một lần nếu những hiện vật cổ châu Á được tìm thấy ở Tân Thế Giới, và những hiện vật này có thể cho thấy rằng chúng đã được đem đến Mỹ rất lâu trước cả thời Columbus. Những khám phá như vậy không hề thiếu. Từ “những đồng tiền cổ Trung Hoa” đã xuất hiện ở bờ Tây Canada, tới những “ký tự” cam đoan là “ký tự Trung Hoa” được tìm thấy ở Nam Mỹ, đến những hạt cườm Nhật Bản được gắn trên vòng cổ của người Maya. Nhưng không có bất cứ cái nào trong những khám phá này được xác nhận có thể thỏa mãn những nhà nghiên cứu khắt khe. Những đồng tiền Trung Hoa thế kỷ thứ 11 được tìm thấy ở British Columbia chẳng hạn, được một nhà khảo cổ người Canada tên là Grant Keddie đưa ra, có thể mới được nhập vào

gần đây bởi những nhà buôn của thế kỷ thứ 19. Và nó xảy ra rất thường xuyên khi mà địa điểm và hoàn cảnh khám phá ra hiện vật cổ châu Á ở châu Mỹ đều không được biết rõ hay biết rất mờ mờ - thường thì có nhiều dấu vết cho rằng vật đó có được từ một cuộc khai quật trái phép. Trong những trường hợp như vậy, không có học giả nghiêm chỉnh nào chịu đánh liều danh tiếng của mình mà đi xử lý hay nghiên cứu những món đồ bị đánh cắp này cả. Việc xác minh nguồn gốc của hiện vật và xác định ngày cụ thể nó được đem đến Tân Thế Giới là rất quan trọng, vì một hiện vật cổ châu Á, như một đồng xu cổ chẳng hạn, đã có thể được đem đến châu Mỹ rất lâu sau ngày nó được sản xuất. Những ký tự Trung Hoa có thể là giả, và những hòn đá được khắc chữ thì rất khó xác định được niên đại. Vì vậy, cuối cùng thì mặc dù không thiếu những lòng nhiệt tình đi tìm chứng cứ về mối liên kết xuyên Thái Bình Dương, cũng không thiếu những ngò vực đã phủ định mối liên kết đã từng xảy ra.

Nằm dài chờ lành vết thương trên một chiếc bè tre kiểu cổ xưa ngay tại đường phân chia giữa hai lục địa thật là đúng lúc. Tôi cảm thấy bên nào cũng đúng. Tôi thấu hiểu sự nghi ngờ của những người theo chủ nghĩa biệt lập vốn cho rằng mối liên kết đó là không có, và đồng thời tôi cũng bắt đầu chấp nhận rằng những chuyến đi xuyên Thái Bình Dương trên thuyền bè cổ xưa là có thể thực hiện được.

Chúng tôi không có ống phi tiêu trên mảng *Từ Phúc*, nhưng chúng tôi đã có được một cây cung bằng tre và một mũi tên. Trondur đã rất bức mình khi thấy việc bắt cá bằng lao và dây câu ngày càng khó khăn. Vấn đề là khi nhiệt độ nước hạ xuống, con mồi chính để đánh bắt là lũ cá nục heo ngày càng ít đi. Những con cá này từng là những con đói mồi nhất và xông xáo nhất, và là thu hoạch chính của chúng tôi khi sử dụng cá chuồn làm mồi. Khi đi xa hơn về phía đông bắc, những con cá chuồn trở nên ít hơn, và những con cá nục heo cũng vậy. Giờ đây chúng tôi rất hiếm khi thấy chúng, và chúng không còn săn mồi hăm



hở như lúc trước nữa. Những con cá khác đánh bắt được là cá vây vàng, và chúng tôi đã xác định được chúng là một loại cá ngừ chưa trưởng thành. Những con cá vây vàng cùng bắt đầu trở nên cảnh giác và ít cắn mồi hơn. Nhưng lý do chính gây giảm số lượng cá đánh bắt chính là thời tiết. Rất khó đánh cá thành công khi biển động. Lũ cá có xu hướng bơi tránh khỏi mảng khi thời tiết xấu, và khó có thể điều khiển mồi giữa những con sóng lớn. Giải pháp đối với Trondur là phải bắn lũ cá. Anh bắt đầu dùng các kỹ năng thủ công để làm một cây cung dài. Chọn một cây sào tre dư có chiều dài phù hợp, anh chẻ đôi và gọt chúng thành những cây gậy mảnh rồi cột chúng lại với nhau để đạt được độ cong cần thiết. Một mảnh tre khác dùng làm cần tay, hai cái ngạnh được dùng làm những điểm để quấn dây gắn vào mũi tên. Đầu mũi tên được làm bằng tay cầm của cái xô trước đây đã bị sóng cuốn đi. Giờ Trondur bẻ thẳng nó ra, bào mỏng, cùng với một dây câu mảnh cột vào một cái ngạnh được làm rất cẩn thận bằng một cái kẹp giấy vứt đi đã từng kẹp những tập giấy vẽ. Thành quả cuối cùng là một cây cung đẹp tuyệt vời, có sức kéo tới chín kípô, và mũi tên bắn xuyên gọn một con cá vây vàng. Giờ đây bất kể con cá nào trong bán kính năm mét cũng sẽ là một bữa ăn tiềm năng.

“Sinh nhật vui vẻ và chúc mừng khả năng canh giờ của anh,” Rex nói khi tôi từ cabin đi ra trong dáng vẻ chậm chạp đau khổ vào ngày 25 tháng Chín. Cố gắng bảo vệ những chiếc xương sườn

còn yếu ớt, tôi mất đến 20 phút để ra khỏi túi ngủ và thay đồ, và tôi cảm thấy mình chậm chạp như một con “thụ lãn”⁴⁴ Nam Mỹ khi tôi dùng cả hai cánh tay thận trọng nâng mình ra khỏi cửa cabin thấp, rồi hạ người ngồi xuống băng ghế buồng lái. Một cái áo phao đã xì hơi phân nửa được dùng làm đai bọc eo để giảm đi những cú va đập tệ hại nhất.

“Cảm ơn,” tôi đáp, “vì cậu đã nhớ ngày sinh nhật của tôi. Nhưng ý cậu nói khả năng canh giờ của tôi là sao?”

Rex cười toe toét. “Thì, anh chẳng đã sắp xếp được đúng 53 tuổi vào ngày thứ 53 của chuyến đi kể từ khi rời khỏi Nhật.” Tôi đã bị đánh thức bởi một mùi khét kỳ lạ. Giờ thì tôi thấy vì sao Joe và Rex đã cùng trực ca bình minh, và Joe đã mất cả tiếng đồng hồ để chuẩn bị “bánh” sinh nhật. Cậu ấy đã điều chế bánh từ bột cháo yến mạch ngâm nước, rồi chiên với đường và dầu, và nặn thành hai miếng cỡ nắm tay. Kem phủ là sôcôla nóng chảy, rắc thêm một vốc đậu phộng đã ủng nước. Kết quả trông giống như hai chiếc bánh kẹp thịt quá cỡ và méo mó mà chúng tôi đã ăn vào giờ uống trà, và tất cả đều nhất trí rằng nó ngon tuyệt. Không còn một mẫu vụn nào cả.

Cũng chiều hôm đó, biển đủ lặng êm để Rex làm một cuộc khảo sát phần thân mảng ngâm dưới nước, và kiểm tra xem có những sự thay đổi nào đối với lũ cá và rong rêu mọc quanh thân *Từ Phúc*. Sáu tuần trước Rex có thể mặc mỗi quần soọc và áo thun để bơi quanh mảng. Giờ đây anh phải mặc bộ đồ bảo hộ và trời lên sau nửa tiếng vì cảm thấy khá lạnh. Rex báo cáo lại rằng ảnh hưởng của nhiệt độ nước giảm là rất rõ ràng. Bầy cá nục heo nước ấm thấp tầng mảng cuối cùng đã ra đi hết, và thể chỗ chúng bên dưới mảng hai mét là nửa tá cá ngừ dài đến khoảng một mét. Đồng thời, những con cá thuyến vui vẻ với trang phục màu đen vàng đã được thay thế bằng những con họ hàng lớn hơn và ủ rũ hơn, mặc những dải màu đen và

⁴⁴ Ta còn gọi là con lười, con cù lẩn, tên khoa học là *Folivora*.

xám nhạt. Vẫn còn khoảng nửa tá những con ăn phiêu sinh vật chậm chạp, nhưng tất cả đám “tảo nhựa thông” đã biến mất, và một lớp rêu mịn phủ khắp nơi trên phần thân chìm dưới nước của *Từ Phúc*. Và một loại tảo mới đã xuất hiện, thưa và chắc mập, và có màu tím đến lạ. Rex gọi chúng là “tảo tía”. Báo cáo của anh kết thúc bằng một việc khiến cho mọi người bồn khoăn lo lắng. Khúc phía trước, khoảng một phần ba mảng, Rex đã thấy nhiều đầu sợi lạt mây rời treo lủng lẳng trong nước. Anh không đoán được liệu chúng có phải là những đầu bị đứt hay không, hay có lẽ bị tuột ra do mối buộc bắt đầu lỏng ra. Chỉ có khúc một phần ba phía trước mảng là bị như vậy. Phần còn lại vẫn được buộc gọn gàng. Dẫu sao thì những quan sát của Rex lần đầu tiên làm dấy lên những lo ngại. Có phải đây là bắt đầu của việc thân mảng bị thoái hóa?

Hai ngày sau, một dấu hiệu cho thấy sự đoàn kết của thủy thủ đoàn đã bắt đầu sút mẻ, hệ quả của sự mệt mỏi kéo dài. Sự việc xảy ra ngay trước bữa tối, và hoàn toàn không ngờ đến. Lợi bắt được ba con cá vây vàng nhỏ ngay lúc Rex đang chuẩn bị đến phiên nấu bữa tối. Chúng tôi đã không được một bữa cá tươi trong vài ngày rồi, và ba con cá vây vàng sẽ làm được một bữa ra trò. Rex, người đã thú nhận là nấu ăn kém nhất mảng, đã quyết tâm phải nấu cho đàn ông hoàng. Anh bắt lấy những con cá vây vàng ngay khi chúng được đưa lên mảng, lóc thịt ra, và để những miếng thịt cá vây vàng gần chảo chiên. Quay sang Joe, anh hỏi xin phần lương thực hằng ngày, và được phát một củ hành duy nhất, nửa gói bột xúp và một ít gạo.

“Có thể cho tôi thêm một ít tỏi để làm cá không?” Rex hỏi.

“Không, rất tiếc,” Joe trả lời “khẩu phần tỏi của hôm nay đã hết, đến mai mới phát tỏi tiếp.”

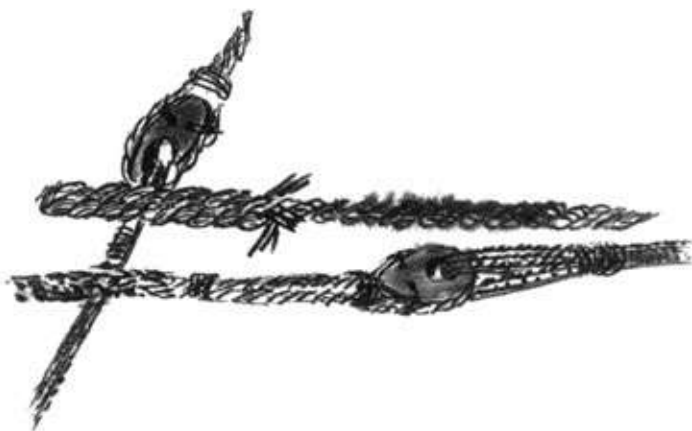
Rex nhún vai, và quay lại chảo chiên, sau đó kiểm tra dưới băng ghế để tìm đầu ăn. Anh thấy chai dầu ăn đã hết. “Thêm một ít dầu ăn nữa được không?” anh hỏi.

“Không,” Joe nói chắc giọng một lần nữa. “Nếu hết dầu thì chúng ta phải đợi đến hạn dùng chai dầu tiếp theo lấy trong kho.”

Rex bình thường vẫn lịch sự và tự kiểm soát tốt, giờ đây mất bình tĩnh. “Vậy thì chúng ta không thể chiền cái gì cả,” Rex kêu lên. Nhặt củ hành quý giá lên, Rex quăng nó xuống nước.

Joe nổi nóng. “Nếu bây giờ tôi lấy một chai dầu ăn mới ra, nó sẽ được dùng hết trước lịch định,” anh nạt. “Cách duy nhất để quản lý mức tiêu thụ là phân phát lương thực từng lượng nhỏ và không chấp nhận ngoại lệ. Ông định làm gì nữa hả? Quăng thêm gói xúp xuống biển chẳng?”

Im lặng đầy căng thẳng. Rex lườm một cái, rồi quay trở lại nấu ăn. Nhưng bữa ăn mà Rex nấu thật là một thảm họa - cơm nhão và cá trong một hỗn hợp xúp loãng toẹt. Không khí căng thẳng trong cái buồng lái chật hẹp kéo dài đến hết bữa ăn, và sự căng thẳng chỉ dịu đi khi đến giờ uống cà phê. Nhức nhối nhỏ đã đi qua, song tôi băn khoăn liệu đây có phải là màn mở đầu cho sự rạn vỡ sâu hơn trong bầu không khí yên bình chúng tôi đã gìn giữ trên mảng *Từ Phúc* suốt hai mươi tuần lễ qua không.



MẢNH RÁC THÁI BÌNH DƯƠNG

Chuyến đi này là dài nhất và mệt mỏi nhất trong mọi chuyến đi trên thế giới, cũng bởi đại dương mệnh mông muốn vượt qua dài gần bằng phân nửa quả Địa cầu, trong khi gió luôn luôn ngược; lại còn những trận giông tố khủng khiếp xảy ra, trận nọ nối tiếp trận kia, và những cơn bệnh tật trầm trọng bám riết lấy mọi người, trong 7 hoặc 8 tháng, nằm dài trên biển, đôi khi rất gần với đường Xích đạo, khi thì lạnh, đôi lúc vừa phải, lúc lại nóng bức, tất cả đủ để đánh gục một người thép chứ đừng nói đến người trần mắt thịt, những người trên biển làm đủ mọi việc chỉ trừ ăn uống!

Đây là những mô tả của một nhà du hành người Ý tên là Gemelli Careri⁴⁵ về chuyến đi vượt Bắc Thái Bình Dương vào cuối thế kỷ thứ 17. Ông kể lại chuyến đi trên thuyền Galleon Manila⁴⁶, một con thuyền chuyên chở châu báu hàng năm vẫn đi từ Philippines đến Acapulco trên bờ biển Mexico. Con đường mà Galleon Manila đã đi gần như trùng lặp với con đường mà

⁴⁵ Gemelli Careri (1651-1725): nhà du hành người Ý, thực hiện các chuyến đi trên các thuyền bè buôn bán

⁴⁶ Những chiếc thuyền galleon chuyên vượt Thái Bình Dương của người Tây Ban Nha nối liền hai điểm thuộc địa là Manila Philippines và Acapulco Nam Mỹ, hoạt động từ năm 1565 cho tới năm 1815. Galleon là tên một loại thuyền buồm cỡ lớn do người châu Âu sử dụng từ thế kỷ thứ 16 tới 18.

mảng *Từ Phúc* đang theo đuổi, và câu chuyện về thuyền Galleon Manila đã luôn luôn làm tôi phải chú ý trong khi nghiên cứu chuẩn bị cho chuyến đi này. Vì không có những ghi chép gốc từ những nhà hàng hải người Nhật hay người Trung Quốc lần đầu tiên đi thử con đường này và đã sống sót, nên có thể tôi sẽ lược lặt được những điều gì đó từ kinh nghiệm quý báu của những thủy thủ Tây Ban Nha, những người cũng đã đi trên con đường này bằng thuyền buồm, mang theo lụa là, gia vị và đồ sứ của Trung Quốc đến Tân Thế Giới. Họ đã thu được một quỹ thông tin đồ sộ vì những chiếc thuyền Galleon Manila đi lại thường xuyên giữa Philippines và Mexico, cả hai nơi đều thuộc đế quốc Tây Ban Nha trong vòng gần 250 năm. Tất nhiên là không thể so sánh những chiếc thuyền Tây Ban Nha này với một cái mảng tre. Kể cả thời xa xưa, những tàu thuyền galleon nhỏ bé cũng có trọng tải gấp 40 lần mảng *Từ Phúc*, song chúng cũng đi rất chậm và thường khá xiêu vẹo. Hơn hết thảy, chúng cũng phải đối mặt với cùng thời tiết và dòng chảy như chúng tôi bây giờ.

Thủy thủ đoàn và hành khách của Galleon Manila “con thuyền Trung Hoa⁴⁷” như tên người ta thường gọi, đã nhớ lại trải nghiệm của họ với đầy kinh hãi. Đó là cả một chuỗi cực hình kéo dài do đông đúc chật chội, lương thực thiếu thốn, bệnh tật, nguy hiểm, và tương lai bất định. Đôi khi, hai, hay thậm chí ba chiếc thuyền ra đi từ Manila, nhưng thường chỉ có một chiếc thuyền lớn duy nhất trở về chở đầy đến muôn vớ tung ra những người đi khai hoang và viên chức chính quyền, và quá tải với những món hàng béo bở nhất của một năm buôn bán tại Manila. Những kiện hàng và các bao bì đóng gói chất đầy cả trên lối đi lại trên thuyền, chất đống cả trên boong thuyền, đến nỗi khi gặp cơn thời tiết xấu đầu tiên, người ta vội vàng quăng đi những kiện hàng vô giá để làm nhẹ con thuyền. Hàng hóa có giá trị lớn đến nỗi mỗi khi có một chiếc Galleon Manila

⁴⁷ Galleon của Tây Ban Nha buôn bán với Trung Quốc đời nhà Minh, thông qua cảng Phúc Kiến.

mất tích trên biển thì nó trở thành một thảm họa kinh tế cho cả thuộc địa. Thường thì thuyền bè là nạn nhân của thời tiết xấu, nhưng thỉnh thoảng, chúng bị kẻ địch bắt giữ. Vào năm 1588, năm của hạm đội Tây Ban Nha Armada, chuyển đi thường niên của Galleon Manila bị bắt giữ thuyền trưởng kiêm cướp biển người Anh Thomas Cavendish. Ông ta trở về với biết bao của cải và vàng bạc đến nỗi khi con tàu *Desire* của ông ta về đến sông Thames ở Greenwich London, những cánh buồm được may bằng gấm vóc vùng Trung Đông, còn mỗi thủy thủ đeo một sợi dây chuyền vàng quanh cổ, và trên toàn vương quốc Anh giá vàng thối đột ngột hạ xuống.

Nhưng điều làm tôi để ý đến không phải là tiếng tăm hào nhoáng của những con thuyền Manila Galleon. Tôi quan tâm đến điều kiện chạy buồm và con đường mà chúng đã đi ra sao.

Suốt trong hai thế kỷ rưỡi, người Tây Ban Nha vẫn không thể quyết định được đâu là con đường tốt nhất. Nếu họ đi thiên về phía nam, họ đụng phải gió ngược hoặc lặng gió. Nếu họ đi thiên về phía bắc, họ sẽ mạo hiểm trải qua thời tiết lạnh và những cơn bão. Bởi vậy họ cứ đi thử một con đường, rồi một con đường khác, rồi cứ hoán đổi đường này với các con đường tiếp theo. Những con thuyền được chỉ huy bởi những người không quen đi biển, thường là các quý tộc, nhưng lựa chọn đường đi và quản lý mọi việc trên thuyền được dành cho những thuyền trưởng chuyên nghiệp cứng cựa, bậc thầy đi biển, những người rất rắn rỏi và có trình độ. Đọc những nhận xét của họ thấy rất thú vị. Trên chuyến trở về, tức là từ Acapulco đến Manila, họ xem chuyến đi này dễ như trò trẻ con. Một thuyền trưởng kỳ cựu đã rất tự tin vào gió thuận và biển êm nên đã rời Acapulco trên một xuồng nhỏ, vốn là xuồng phụ đi theo chiếc thuyền lớn, xuồng này không lớn hơn mảng *Từ Phúc* là bao, và đã trở về tới Manila mà không có khó khăn gì. Nhưng trên tuyến ngược lại, lên phía bắc, băng qua Đài Loan và Nhật, rồi tiến vào Thái Bình Dương lại là một chuyện khác. Khi đó, phương tiện sẽ là

những chiếc thuyền cỡ lớn, được trang bị kỹ càng cho chuyến đi thường kéo dài tới 6 tháng. Tất nhiên là các thuyền trưởng đều lo lắng tới chuyện hết nước ngọt, nên họ đã gắn thêm tấm hứng nước mưa, và mang thêm nước đựng trong những ống tre to bằng bắp đùi, dài tới một mét rưỡi. Một mối lo ngại khác, không thấy xuất hiện trên mảng *Từ Phúc*, đó là bệnh tật. Bệnh scorbut⁴⁸ thường xuyên tấn công thủy thủ đoàn và hành khách. Vào một năm ma xui quỷ khiến nọ, người ta tìm thấy một chiếc Manila Galleon cũ kỹ trên biển, tất cả thành viên thủy thủ đoàn đều đã chết trong lúc con thuyền vẫn tiếp tục đi với những cánh buồm không người lái. Để giúp đỡ các thủy thủ đoàn mệt mỏi và sắp chết đói, các quan chức thuộc địa Tây Ban Nha đã thiết lập những trạm tại California, trong khi thông thường thủy thủ cố gắng đổ bộ lên mũi Mendocino, sau đó đi dọc theo ven bờ châu Mỹ mà không ngưng nghỉ để có thể kết thúc chuyến đi đầy ác mộng này càng sớm càng tốt. Song không phải bệnh tật hay đói khát làm các thủy thủ lo ngại nhất. Họ sợ thời tiết xấu, và điều đó có những nguyên nhân của nó. Thời tiết xấu là nguyên nhân chính gây nên tổn thất, 30 chiếc thuyền đã bị đắm trong suốt 250 năm. Họ đều chịu chung một số phận đen đủi: đầu tiên họ phải tránh bão gần quần đảo Philippines và Đài Loan, sau đó họ từ từ băng qua con đường đại dương dài, tẻ nhạt và lạnh dần lên, để rồi phải đối mặt với hiểm nguy, vật lộn qua những cơn giông bão gần ven bờ Bắc Mỹ. Một chiếc thuyền Galleon không may mắn đã báo cáo rằng đã gặp 18 cơn bão khủng khiếp trong lúc vượt đại dương. Vào năm 1600, chiếc *Santa Margarita* đã lòng vòng vô ích suốt 8 tháng mà không thoát ra khỏi được khu vực Tây Thái Bình Dương và sau đó đã bị đắm ở quần đảo Ladrone⁴⁹, trong số thủy thủ đoàn 260 người, chỉ có 50 còn sống sót.

⁴⁸ Bệnh do thiếu vitamin C

⁴⁹ Nay là quần đảo Mariana của Mỹ, kéo dài từ Guam tới gần Nhật Bản

Lom khom trong chiếc cabin tre của mảng *Từ Phúc*, đọc các báo cáo thời tiết hiện đại trên chiếc laptop nhỏ, tôi thật dễ dàng thấu hiểu vì sao những chiếc Galleon Manila đã phải chịu đựng những trận đòn như vậy. Ngày qua ngày, báo cáo tóm tắt thời tiết Bắc Thái Bình Dương liệt kê những cơn giông và thời tiết xấu trên một diện rộng. Vùng thời tiết xấu chính nằm ở phía bắc chúng tôi, gần quần đảo Aleut, nơi những luồng gió thường xuyên thổi mạnh bằng cường độ của những cơn giông bão. Nhưng những hệ thống áp thấp cá biệt sẽ từ bờ biển Nhật Bản kéo đến và tiến thẳng về phía chúng tôi, đem theo mưa và gió lớn. Đôi khi, một hệ thống bão lớn phát triển ở phía bắc tạo nên những cơn giông nhỏ quanh miệng bão, và trở thành một hệ thống thời tiết xấu diện rộng với bán kính đến cả ngàn dặm, và chúng tôi cảm nhận được những luồng gió ở rìa ngoài của nó.

Để hình dung được những khó khăn trong cuộc sống trên thuyền Galleon Manila, chỉ cần nhìn ra ngoài cửa cabin và thấy thoáng qua đại dương và bầu trời xám xịt bất lợi đang bao quanh chúng tôi. Thời tiết bất ổn. Tiếp theo nửa ngày nắng chập chờn có thể là một đêm mưa dài và gió không ngừng gào thét. Chỉ trong một buổi tối, giữa hoàng hôn và lúc nửa đêm, chúng tôi đã phải hạ buồm để đáp lại việc gió tăng tốc đột ngột, rồi lại giương buồm lên khi gió hạ, rồi lại hạ buồm xuống, rồi lại kéo buồm lên lại. Một tin báo từ đài radio đã xác nhận mối nghi ngờ của chúng tôi. Đây là mùa hè xấu nhất trong bốn mươi năm ở những vĩ độ này, và dường như đầu thu cũng không khá hơn là bao.

Thỉnh thoảng chúng tôi bị những cú bất ngờ. Một đầu chiều nọ chúng tôi đang làm những công việc thường ngày thì Rex bỗng nhiên thét to như lấy hết hơi từ lá phổi “Giông tới!”. Một bức tường mưa dữ dội đang chạy nhanh về phía chúng tôi từ một khoảng cách chừng một dặm, gió đánh lên những đầu sóng trắng xóa dưới chân tường. Chúng tôi đã kịp hạ buồm chính, nhưng Joe và Rex vẫn còn đang đánh vật với buồm mũi khi làn mưa đã đánh tới. Có lúc tưởng chừng như cột buồm trước sẽ

bị gỡ phăng ra khỏi chân cột vì cánh buồm cứ đập ầm ầm như đập cửa. Một dây mây chằng cột bật ra, và tấm vải buồm cũng bật ra theo, và hai trong số những thanh tre nẹp gia cố cánh buồm đã gãy ngay tức khắc. May mắn thay, bản thân cột buồm đã thoát hiểm, mặc dù trong một khoảnh khắc kéo dài chừng năm giây cái cột đó đã bị quăng quật và uốn cong, tôi những tưởng cột buồm cùng tất cả các dây chằng kèm theo sẽ đổ hết sang một bên.

Cơn mưa này là khúc dạo đầu cho một cơn giông thực thụ, được dự báo trước khá sớm bởi những nhà khí tượng thủy văn. Gió mạnh dần lên đều đều, và chúng tôi đáp trả lại bằng việc thu buồm nhỏ lại, đầu tiên là bốn, rồi ba, và cuối cùng chỉ còn lại hai miếng buồm trên chiếc buồm chính hình cánh quạt. Mảng *Từ Phúc* trời lên rồi hạ xuống trên biển lớn nhưng chưa đến nỗi nguy hiểm lắm. Nước thường xuyên vỡ ra, ủa vào lều lái qua một vết rách ở một góc về phía đuôi của tấm phen tre, và trời lên qua cơ man những lỗ trên sàn lều lái, nơi lớp dầu chai cũ kỹ đang bị mòn dần. Bọn đường của chúng tôi lúc này là những con chim petrel⁵⁰ báo bão, những con mòng biển nhỏ thông dong bay lượn giữa những con sóng, cùng với những con hải âu tuyệt vời đang tuần tra không ngại nghỉ trên biển. Khi rời khỏi vùng ven biển Nhật Bản, chúng tôi đã bắt gặp một hoặc hai chú hải âu, và giờ đây chúng có đến khoảng nửa tá đang tựa cánh trên những lốc gió tạo nên bởi những con sóng trập trùng bên dưới. Thường thì một con sẽ bị lạc khỏi tầm mắt và rơi vào những trũng sóng khiến bạn nghĩ rằng hẳn chú chim to lớn đó đã bị rút xuống nước, để rồi sau đó, chú ta hân hoan bay ra khỏi trũng sóng cách chỗ bạn vừa nhìn thấy khoảng năm chục mét, một đầu cánh chạm nhẹ vào nước, và lướt đi duyên dáng trên đầu cánh đó, bay là là xuống trũng của một con sóng tiếp theo, một thành công lớn trong nghệ thuật nhào lộn của tạo hóa.

⁵⁰ Petrel: chim biển có mỏ hình ống dài.

Cơn giông kéo dài hết cả ngày, với những con sóng lớn chồng lên nhau và bắt đầu ập vào lều lái qua lan can phía đuôi mảng. Một con sóng đổ vài xô nước biển Thái Bình Dương lên bữa tối



của chúng tôi khi Joe đang vớt những sợi mì soba⁵¹ từ nồi nước sôi, trộn tắm rửa bằng nước mặn lạnh lẽo không ảnh hưởng gì đến mùi vị hay nhiệt độ của mì. Còn Lợi lại là người kém may nhất trong lều lái, hai lần bị sóng lớn ập lên khi cậu ta không mặc bộ quần áo bảo hộ. Thường thì đó là lý do để mọi người chêm vài câu bông đùa và hay tỏ lời ái ngại, nhưng không phải lúc này. Bệnh viêm phổi của Lợi, bệnh mà Joe đã chẩn đoán hai tuần trước, chỉ tạm thời thuyên giảm nhờ thuốc kháng sinh. Chỉ vài ngày sau, bệnh viêm lại tái phát, với những cơn đau như cũ. Lợi cảm thấy rất yếu, và Joe thì cố gắng chữa bệnh viêm này với một loại kháng sinh khác. Nhưng những viên thuốc này

⁵¹ Mì soba của Nhật Bản làm bằng kiều mạch có sợi nhỏ, còn sợi to là udon.

không may lại gây tác dụng phụ cho đường tiêu hóa của Lợi. Một ngày năm hoặc sáu lần, Lợi trông rất tội nghiệp bất thành hình lột vội áo mưa và quần áo ẩm lấm quần lót, cài dây đai an toàn vào, và ngồi vắt vẻo trên cây tre bên ngập nước mà đi tiêu chảy trong khi biển gột sạch nửa phần thân dưới trần truồng.

Tuy nhiên, bệnh rối loạn tiêu hóa đã không ngăn cản Lợi làm các công việc hằng ngày trên mảng. Một con sóng dữ dội đánh vào bánh lái mạnh đến nỗi làm gãy tay lái, Lợi và Trondur làm ngay một tay lái khác bằng cách dùng cái cán của một mái chèo rồi buộc bên lại chỉ trong chưa đầy mười phút. Tinh thần của thủy thủ đoàn vẫn vững như sắt đá mặc dù chúng tôi đều biết rằng mình không đi được bao xa trong giông tố. Với buồm chính cuộn bó chỉ còn hai miếng, chiếc mảng bị đẩy đi một trăm dặm giạt sang ngang về hướng nam, trong khi chỉ đi được chín dặm về hướng đông, hướng mà chúng tôi mong muốn. Mọi căng thẳng giữa Joe và Rex đã biến mất từ lúc nào, và hai người đang là một đôi rất khăng khít với nhau. Joe là phó nháy của cuộc du hành, chịu trách nhiệm chụp ảnh, trong khi Rex đã học được cách sử dụng chiếc máy quay phim bỏ túi của tôi để thu thập dữ liệu cho một phim tài liệu về chuyến đi. Hai công việc phó nháy này trùng lặp với nhau, nên Joe và Rex đã làm việc cùng nhau, quay lại những cảnh sóng biển đổ ập lên mảng rất ấn tượng. Có lần Joe trèo lên một vị trí khá khô ráo trên nóc cabin để quay phim cảnh Rex đang cầm tay lái khi những con sóng đổ ập vào lều lái. Không hiểu may rủi thế nào mà còn có một con sóng lớn tiếp theo đánh vào theo một góc chéo kỳ lạ. Nó vỡ òa trên đầu Rex khiến cậu ta hú lên một tiếng khoái chí. Nhưng đầu sóng đó tiếp tục di chuyển với mức cao hơn thường lệ, ập đến luôn cả chỗ Joe đứng trên nóc cabin, té ướt cả cậu ta và chiếc máy quay phim. Nỗi vui mừng của Rex đột ngột tan biến. Một lúc sau, hai anh phó nháy bèn lên đến nói với tôi là chiếc máy quay đã không còn hoạt động được nữa. Trong những phút hăng say, họ đã quên bỏ máy quay vào bao kín nước. Thật khó có thể nổi giận với họ. La rầy họ cũng

không thể sửa lại chiếc máy quay đã bị hư, và dù sao tôi cũng đem theo một cái dự phòng. Thà rằng thấy Rex và Joe vui vẻ làm việc cùng nhau còn hơn là quở trách sơ xuất nhỏ này mà gây nên đổ vỡ tình bạn của họ. Ngày hôm trước, hai người đã mượn cây cung và tên mà Trondur mới làm, đứng trên đuôi mẩu và hào hứng cố gắng bắn một con cá vây vàng. Trondur nhìn về phía tôi đang ở trong lều lá với ánh mắt hài lòng và khẽ nói “Trông như hai đứa trẻ!”

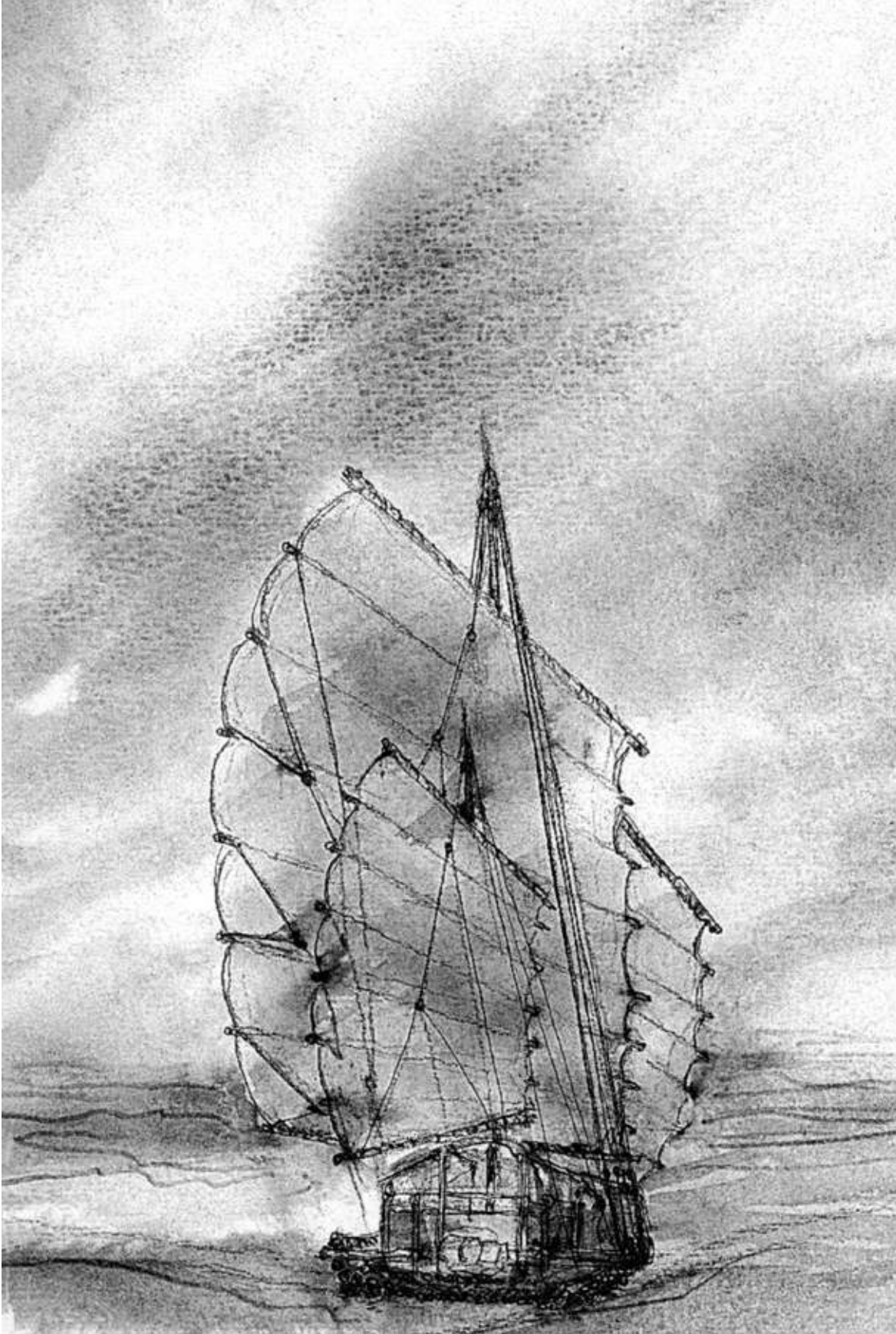
Trong ca trực cái đêm đầy giông gió ấy, với những xương sườn bị nứt được đệm bằng một chiếc áo phao thổi căng tí chút, tôi nghiệm ra rằng tinh thần của thủy thủ đoàn có lẽ còn dẻo dai hơn bản thân chiếc mẩu. Là một đội hình, chúng tôi chưa bao giờ phải dùng đến nguồn dự trữ của sự chịu đựng và tôn trọng lẫn nhau. Trái lại, nguồn vật liệu dự trữ của mẩu *Từ Phúc* thì thật giới hạn. Dưới trăng sáng, những đầu sóng dâng lên gần như sáng rực rỡ trên làn nước màu chàm ánh bạc của đại dương, và trong ánh trăng, các kết cấu của mẩu trông thật mỏng manh và yếu ớt. Tôi thấy nó không ngừng rút cạn từ cái kho dự trữ dây thừng và gỗ vụn nhỏ bé trên mẩu. Hôm qua, chúng tôi đã phải thay vài thanh lát nữa trên buồm chính. Thanh lát này đã bị gãy trong những giờ đầu của cơn giông, và chúng tôi đã thu lại những mảnh gãy, chọn vật thay thế từ hàng rào tre vốn đang bảo vệ hai bên hông của cabin, cắt thành một cái lát mới vừa đủ dài rồi luồn nó vào trong túi buồm. Cánh buồm đã được sửa, thủy thủ đoàn đã chứng tỏ kỹ năng và sự tháo vát của mình, nhưng bên hông cabin giờ đây không được bảo vệ chắc chắn trước những cơn sóng đánh vào bên mạn trong khi tre dự trữ đã cạn. Ngày mai, tôi sẽ nhờ Lợi thay một cái thanh cần lái bị hư bằng cách cắt gọt một cái cán mái chèo. Khi cậu ta hoàn tất, chúng tôi chỉ còn lại ba mái chèo, không phải để chèo vì nó vô dụng đối với đại dương, mà là để làm nguồn cung cấp những thân gỗ dài. Một điều dường như không thể tránh khỏi, đó là trước khi chúng tôi đến được gần bờ biển châu Mỹ, chúng tôi sẽ bị cạn kiệt vật liệu.

Bình minh đón gió bắc vẫn đang thổi mạnh, và biển vẫn hỗn loạn kéo dài tới tận chân trời. Những hư hỏng đêm qua dần dần lộ ra, hai vết rách trên cánh buồm chính, bao gồm một vết rách trên miếng buồm đã được cuộn xuống, một đường may trên đường luồn dây ở quanh góc buồm cũng bị tuột ra, một vết rách nữa bắt đầu từ mép biên nơi buồm quá căng nên nó bắt đầu rách khi buồm bị co lại trong mưa, một thanh cần lái bị gãy, tất cả những cột tre phía mạn trái bị xiêu vẹo do sóng nện vào, và nguy hiểm hơn cả là một số sợi dây thừng buộc cabin xuống mảng đã bị sờn hoặc đứt hẳn. Thay những sợi dây này là ưu tiên hàng đầu. Nếu ba sợi dây này mà cùng bị đứt ở một bên của cabin, có thể lắm chứ, thì cabin sẽ bị cuốn trôi khỏi bề mặt của mảng rồi rớt xuống đại dương và đem lại hậu quả chết người cho bất cứ ai đang ngủ ở bên trong. Trớ trêu thay, mọi người lại cảm thấy như chẳng có gì xảy ra. Thật tốt khi có một việc gì đó quan trọng và đầy thử thách đủ để thu hút mọi người bận rộn với công việc, mặc dù đó chỉ là việc khắc phục các thiệt hại. Đây là một cách nhìn tích cực hơn đối với một việc mà lẽ ra là một bước lùi với bao nhiêu là hư hỏng thiệt hại chỉ sau 36 giờ gió lớn. Mọi người đều lạc quan đến kỳ lạ trong khi làm việc. Trondur đứng trong đôi ủng đi biển hàng giờ liền trên mép mảng, thân nhiên thay thế những mối buộc cho cabin trong khi những con sóng trời lên và khuấy tung quanh anh. Lợi sửa thanh cần lái. Joe và Rex chăm chút cho cánh buồm tả tơi, mỗi người đứng một bên để vá lại buồm. Tới giữa chiều, mọi công việc đều được hoàn thành trừ việc sửa vết rách trên buồm. Joe và Rex phải làm tiếp cho xong trong khi Trondur xung phong nấu nướng thay phiên cho Rex.

Sau đó, chúng tôi điều chỉnh lại bốn cái xiềng theo chiều gió thuận để mảng *Từ Phúc* có thể nằm ở một vị trí thoải mái nhất, tạo thành một góc 100 độ so với hướng gió. Mảng tỏ ra thụ động hết mức đối với thời tiết, nó không kêu kèn kẹt hay uốn cong quá mức trên những đầu sóng. Những cánh buồm mới đã được cuộn xuống gọn gàng. Gió đứng, rồi lại nổi lên. Những ca

trực bốn tiếng đều đặn thay phiên nhau. Cuộc sống trên mảng đi dần vào khuôn khổ khi có thời tiết xấu, hai người trong lều lá, ba người trong cabin. Bên ngoài, những dải mây đen trôi đi, thỉnh thoảng lóe lên ánh trắng của đêm rằm, với những tia sáng như những ngọn đèn tìm kiếm rọi xuống qua những kẽ hở trên màn mây. Bên trong, những con sóng đập vào cái lều tranh tre mỏng manh, nước chảy róc rách và tí tách qua những lỗ buộc, tiếng sóng vỗ sáo sảo hơn của những đầu sóng òa vào tấm phen tre của lều lá. Những người không phải trực ca kiên nhẫn nằm đợi cho thời tiết chuyển hướng. Trondur làm những mồi câu mới với cặp mắt kính nằm vắt vẻo trên sống mũi, trông anh ta như một thợ đồng hồ Thụy Sĩ trong chuyện ngày xưa ngày xưa; Joe nằm dài ra sàn cabin đọc quyển sách *Tự học tiếng Tây Ban Nha*; tôi soạn bài trả lời cho những câu hỏi của các em học sinh gửi đến qua đường dây radio và tranh thủ cái quạt gió phát điện đang quay tít, sạc tất cả các pin và ắc quy trên mảng. Rex và Lợi sử dụng thời gian rỗi rãi trong cabin trước như thế nào là cả một bí ẩn. Đó là không gian riêng của họ, và tôi cố gắng chỉ can thiệp ở mức tối thiểu. Lợi có lẽ đang ngủ khi, còn Rex thì ghi chép vào cuốn nhật ký hàng hải của cậu ta.

Sau khi làm mấy vòng kiểm tra vào buổi sáng hôm sau, đó là ngày thứ sáu mươi kể từ khi rời khỏi Shimoda, Rex báo cáo lại rằng một phần tre từ thân mảng bắt đầu lỏng ra. Tôi đi cùng anh đến chỗ đó. Nhìn qua bên hông, tôi thấy đầu của một cây tre thông xuống biển. Một đầu vẫn còn được buộc vào thân mảng như nó vốn thế, nhưng đầu kia thì đang vẫy vùng trong nước. Tôi nhìn gần hơn. Tôi thò tay xuống để sờ cây tre bị lỏng, xem xét kích thước của nó. Cây tre này dài khoảng năm mét, và nó có đường kính to lớn chứng tỏ nó thuộc kết cấu chính của thân mảng. Cái đầu bị tuột không bị gãy cạnh hay nứt mà vẫn còn nét cắt gọn gàng. Hẳn là cây tre này thuộc khúc giữa, phần tre mà đầu này nối đuôi đầu kia. Tôi không chắc lắm điều gì đã xảy ra. Thường thì nó được nối ở mỗi đầu với những cây tre khác, như một phần của một cần câu cá, và sau đó được



buộc bằng lạt mây vào đúng vị trí. Vì lý do nào đó mà một đầu của mối nối này bị mở ra, mối buộc lạt mây bị bật ra, và cây tre tự động bung ra. Rex nói với tôi là cậu ta đã thử dùng que chọc xuống qua khe hở giữa những cây tre thân mảnh, và thấy là cây tre lỏng lẻo này gần như sắp tuột hẳn ra rồi. Rex có thể ngoáy nó thoải mái như một cái răng lung lay sắp rớt khỏi hàm. Đây là lần đầu tiên một hư hỏng hiển nhiên xuất hiện ngay tại thân mảnh, vào đúng lúc mà tôi không có gì lo ngại cho lắm. Cây tre này ở mép lộ ra ngoài và dễ bị tổn thương của mảnh, và tất nhiên là không được buộc chắc chắn giống như phần lớn những cây tre thân mảnh còn lại, vì những cây tre ở mé ngoài chỉ có thể được buộc vào bên trên hay bên dưới với các thanh tre bên cạnh. Trái lại, những cây tre nằm bên trong thân mảnh được buộc cả bốn phía vào bốn cây tre bên cạnh nên tất nhiên được giữ chặt chẽ hơn. Đồng thời, đây chỉ là một cây tre. Mất nó không ảnh hưởng gì đến độ nổi của mảnh vì còn ít nhất hai trăm cây tre nữa. Khi đến xem chỗ hư hỏng, Lợi tỏ ra rất tự tin. Có lẽ cậu ta đã nghĩ đến danh tiếng của những người thợ làm mảnh tại Sầm Sơn, và Lợi đã ra hiệu rằng mất một cây tre chẳng có nghĩa lý gì. Với nhiều mối buộc lạt mây như thế, cậu ta không thể hình dung làm sao mảnh có thể rời ra.

Chúng tôi quay trở lại công việc hằng ngày. Những ngày này, cần phải giữ bình thản và kiên nhẫn. Những làn gió nhẹ kết thúc một ngày trong buổi hoàng hôn rực rỡ, được làm ngoạn mục hơn bởi cột nước của một con cá voi khổng lồ ở xa xa trên nền đường chân trời màu cam. Một cơn gió đánh lừa, bắt đầu như một cơn gió tây nhẹ nhàng, đã phản bội chúng tôi và trở hướng bắc, sau đó, không có cảnh báo gì từ dự báo thời tiết, đã mạnh dần lên thành một cơn giông nữa, láis mảnh đi xa hơn đường đi mà chúng tôi mong muốn. Mưa ngày càng thường xuyên, một điều không lấy gì làm ngạc nhiên trong lúc giao mùa. Ấm ướt lan tràn khắp nơi bởi mưa ngày lại tới mưa đêm, tiếp sức bởi những con sóng và tia nước bắn lên mảnh, và đó đã trở thành một phần trong cuộc sống hằng ngày của chúng tôi. Không có

gì có thể khô được ngay cả khi nó đã thấm đẫm không khí biển đầy muối mặn. Khi bạn lấy khăn lau mặt, cái khăn ẩm ướt đến nỗi thật khó có thể nói được là sau khi lau, bạn cảm thấy khô hơn hay ướt hơn. Nhiều lúc, ẩm ướt xâm lấn sâu đến nỗi bạn không để ý thấy được. Một cơn sóng trào lên mảng trong khi tôi đang trực, mũ áo mưa vô tình quăng xuống sàn. Lúc đó, tôi đã quen cảm giác ẩm ướt đến nỗi đã không để ý rằng cơn sóng đã làm ướt sũng cái mũ. Chỉ đến khi tháo mũ ra trong cabin, tôi mới thấy những giọt nước rơi tong tong, và tôi có thể vắt ra được tới nửa cốc nước biển.

Ngày nọ lại tiếp nối ngày khác hòa quyện vào nhau, và chúng tôi cố tình lơ đi không để ý tới tiến độ chậm chạp, không còn quan tâm đến vị trí chính xác chúng tôi đang ở đâu trên bản đồ Thái Bình Dương nữa. Chúng tôi chấp nhận rằng mình đang sống trong một thế giới nửa chìm nửa nổi của riêng mình, chấp nhận rằng đường chân trời có thể cách xa 20 dặm hay chỉ vài trăm mét tùy vào thời tiết, tất cả các điều đó không quan trọng. Mảng *Từ Phúc* sẽ tiến lên với tốc độ của chính nó, tùy thuộc vào sức và hướng gió. Nhiệm vụ của chúng tôi là giữ gìn khả năng đi biển của nó, và cố gắng tìm mọi cách làm cho cuộc sống thoải mái, luôn khỏe mạnh và tỉnh táo để có sức mà chăm sóc chiếc mảng. Mỗi ngày tôi lấy vị trí ba lần, và hằng ngày báo cáo một lần vĩ độ và kinh độ chính xác qua radio vệ tinh cho những người bạn ở Bảo tàng Người đi biển tại Virginia. Song tôi không màng chuyển những thông số này lên bản hải đồ Thái Bình Dương theo tỷ lệ nhỏ, trừ khi 10 ngày một lần hay khi biển quá lặng đến nỗi cần giết thời gian bằng cái công việc vặt vãi với bút chì và thước kẻ. Bình thường thì tám hải đồ đó nằm gọn trong cái cặp đựng tài liệu bằng nhựa của một họa sĩ mà tôi vẫn nằm ngủ đè lên. Để đánh dấu thời gian hoặc không gian qua đi, chúng tôi đã có một nhân nhượng duy nhất là ấn định một bữa trà hàng tuần. Đó là ý tưởng của Joe. Với món “bánh sinh nhật” tặng tôi bằng yến mạch, cậu ta đã thành công lớn đến nỗi chúng tôi quyết định đánh dấu mỗi

chủ nhật cũng bằng một cái bánh như vậy. Kho lương thực đã được tính toán rất kỹ cho 50 hoặc 60 ngày còn lại, nên chúng tôi đồng ý trích ra một khoản nhỏ gồm có đường, vài thìa yến mạch, và một thanh sôcôla cùng ít đậu phộng và nho khô để làm một cái bánh yến mạch nho nhỏ để chúng tôi cùng chậm rãi thưởng thức vào mỗi buổi chiều chủ nhật.

Hai ngư dân của chúng tôi, Trondur và Lợi, lại trải qua một giai đoạn khó khăn thất bát. Khi thời tiết xấu, họ có thể thấy rõ các con mồi, những con cá vây vàng thắp từng bơi cạnh mảng trong sóng nước. Khi một con sóng dâng lên đủ cao, ánh sáng ban ngày rọi xuống nước làm cho lũ cá nổi bật lên, chúng tôi có thể theo dõi chúng rõ ràng ngay trong tầm mắt, chúng đang khua vây lia lịa để giữ mình nằm trong mép đầu sóng. Chúng thường gồm khoảng nửa tá, không lớn nhưng kích thước cũng khá ngon lành. Song không thể nào thả dây câu và móc đủ chính xác để bắt chúng trong tình trạng biển động. Cuối cùng, vào một ngày mà sóng dịu đi vừa đủ để đánh bắt thuận lợi, Lợi và Trondur đang cùng trực ca bình minh, vào cái giờ lý tưởng để bắt cá. Tôi bị đánh thức dậy bởi những âm thanh nghe như một đàn trâu đang chạy qua nóc cabin lúc đó đang cong lên trùng xuống như có báo động. Có tiếng hò hét, và tôi chuẩn bị bò ra ngoài để xem có gì khẩn cấp thì một con cá vây vàng nhỏ văng qua cửa cabin, quẫy và nhảy quanh cabin trong cơn mưa vẩy cá lấp lánh và mùi cá nồng nặc. Tôi tóm lấy con cá nhưng ngay lập tức nó quẫy văng vào lều lái, tại đó nó liền nhập hội với một con cá vây vàng khác, có vẻ như vừa rớt từ trên trời xuống. Rồi một con cá thứ ba rớt vào lều lái, tôi ngó ra và thấy Lợi cùng Trondur đang đứng trên nóc cabin ném dây câu xuống biển và kéo lên những con cá vây vàng háu đói đang say cơn bắt mồi. Trong hai ngày kế tiếp, bữa nào chúng tôi cũng được ăn cá vây vàng.

Vào một buổi tối, tôi tập trung anh em lại để nhắc nhở về tầm quan trọng của việc giữ đúng giờ giấc khi thay ca. Trên mảng, chúng tôi thực thi một chế độ mà mỗi người được dùng hai tiếng

đầu tiên của phiên trực trong trạng thái dự phòng, mặc đồ đầy đủ và nghỉ ngơi trong lều lái trong khi cộng sự của mình cầm lái. Hai tiếng sau, người dự phòng sẽ cầm tay lái còn cộng sự của anh ta sẽ kết thúc phiên trực và quay trở về cabin, và một người dự phòng mới sẽ đến làm nghĩa vụ. Tôi để ý thấy Joe và Rex thường xuất hiện trễ đến 15 phút cho phiên dự phòng vì khi Trondur hoặc Lợi kết thúc ca trực, hai người phải ra phía trước để đánh thức người thay thế rồi mới quay về túi ngủ. Rex hoặc Joe không đến ngay lều lái mà còn mất thời gian khá lâu để mặc quần áo bảo hộ, trong lúc đó thì người cầm tay lái phải trực một mình. Làm việc như vậy là không đến nơi đến chốn, tôi nói với cả đoàn. Mảng không thể đối mặt với tình huống khẩn cấp với chỉ một người trong lều lái, và mọi người không nên quay về chỗ ngủ chừng nào mà người thay thế đã có mặt trong lều lái ăn mặc đầy đủ. Đó cũng là thời gian tốt nhất khi mà chúng ta có cả ba người để hạ buồm, chuyển mảng chạy từ lèo nọ sang lèo kia, điều chỉnh xiêm, và lái mảng. Và như thường lệ, tôi thấy ngại ngùng rằng mình có vẻ như đang cần nhân một thủy thủ đoàn đã vô cùng xuất chúng, mặc cho mọi mệt mỏi và chán chường sau chín tuần trên biển trong một môi trường chật hẹp luôn ẩm ướt. Tôi cảm thấy chỉ cần lời một từ là có thể nhóm lên mối lửa của sự phật ý. Và thật hài lòng làm sao khi không thấy một sự hậm hực nào từ bất kỳ ai. Hơn thế nữa, mọi người đều đồng ý rằng phải chấm dứt ngay mọi sự trễ nải trong khi thay phiên trực, và Trondur nửa đùa nửa thật tuyên bố rằng anh đảm bảo sẽ đánh thức Joe, người có tiếng thức dậy chậm trễ nhất, sớm nửa tiếng trước mỗi phiên thay ca để chắc chắn cậu ta luôn đúng giờ.

Mảng *Từ Phúc* giờ đây đang đi ngang qua mép viền của “Mảnh Rác Vĩ Đại”⁵², một khu vực trên Thái Bình Dương, nổi tiếng bởi

⁵² Great Garbage Patch: một mảnh hay một dải đầy các loại phế thải nhân tạo nằm phía Bắc Thái Bình Dương, trong khoảng 135 tới 155 độ kinh Tây và 35 tới 42 độ vĩ Bắc, theo các dòng hải lưu tạo thành.

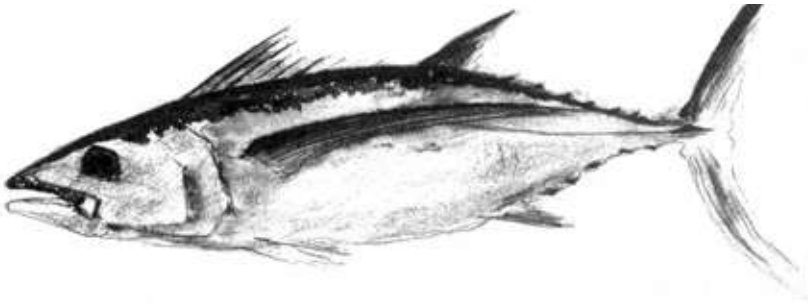
tích tụ nhiều rác thải nhân tạo trôi nổi. Chúng tôi từ từ đi qua những đồng rác vụn, nào là lưới rách, nào những mẩu hộp xốp trắng xóa nhấp nhô trên mặt nước, những túi nylon nhầy nhụa màu xám xanh chỉ nổi là ngay bên dưới mặt nước. Chúng được giữ lại bởi một khối nước khổng lồ chậm chạp xoay vòng ở phía đông bắc của quần đảo Hawaii, du hành không ngưng nghỉ trên những dòng chảy đại dương trong một vòng tròn khổng lồ. Vài mảnh vụn sẽ đi xuyên qua vòng quay đó và nổi lên ở phía bên kia, tiếp tục con đường hướng đến bờ biển Mỹ. Các nhà hải dương học đã biết đến sự tồn tại của “Mảnh Rác Vĩ Đại”, song muốn có nhiều thông tin hơn nữa về cách hoạt động của nó và những ảnh hưởng mà nó gây ra. Mảng *Từ Phúc* đã nhận được yêu cầu cung cấp thêm thông tin. Vì vậy kể từ khi rời khỏi Shimoda, Rex đã bắt đầu lập danh sách mọi thứ rác rưởi trôi nổi mà chúng tôi nhìn thấy, ghi chép kích thước, hình dạng, loại và màu sắc, bất kể là gỗ, nhựa, kim loại hay mốp xốp. Chúng tôi khá ngạc nhiên khi thấy vùng biển gần Nhật Bản rất ít ô nhiễm. Chỉ có một lần chúng tôi nhìn thấy vết dầu loang trên mặt nước và kích thước của nó còn không bằng một sân tennis. Sau đó, chúng tôi đã đi ngang qua những cái phao câu cá và khá nhiều những loại rác bằng các tấm nhựa, thường là phần còn lại của những chiếc túi bao tải nặng. Nhưng nói chung, chúng tôi thấy ít ô nhiễm hơn dự đoán.

Bây giờ ở trong phạm vi Mảnh Rác Vĩ Đại, số lần nhìn thấy rác bỗng tăng vọt lên. Đôi khi, chúng tôi nhìn thấy năm hay sáu miếng rác cùng lúc, liền lấy gậy khều và kéo vào vài thứ để nhìn cho rõ. Chúng tôi chủ yếu gặp loại mà chúng tôi gán cho cái tên “phao chuối”, đó là những cái phao lưới hình thoi thường màu trắng hay vàng buộc như một chuỗi hạt đeo cổ tại mép trên của lưới đánh cá. Chúng tôi thấy hàng trăm cái, nổi lênh bênh, trông rất rõ trên mặt biển. Có lúc gặp phải một cái chai, cổ kéo lên mẩu, như một trò vui khi biết đâu có chứa một bức thư hay một thứ đồ uống có giá trị nào đó. Nhưng chẳng bao giờ có. Những cái chai đều làm bằng thủy tinh khá xấu xí, chỉ có

đôi lần gặp chai nhựa, đều rỗng không, đọc qua nhãn được biết chai đã dùng để đựng rượu Sake. Rồi có những thứ đồ bỏ đi, thường là nhựa khiến chúng tôi tự hỏi tại sao chúng từ đất liền mà kết thúc cuộc đời trên biển như thế này: một cái vỉ đập ruồi gãy cán, một cánh quạt tản nhiệt động cơ xe hơi, một con búp bê. Giày dép cũng là một câu đố nữa. Tại sao luôn luôn là giày phụ nữ, không có giày đàn ông, tất cả từ chân phải, kích thước nhỏ, mòn vẹt và rất lòe loẹt cầu kỳ? Chúng tôi tưởng tượng ra những phụ nữ nhỏ nhắn khiêu vũ thuận chân phải trên boong những chiếc du thuyền cho tới khi giày mòn vẹt rồi đá quăng chiếc giày phải xuống biển. Theo thời gian, những chiếc giày đã phủ đầy hào hà, như bất kể một thứ hấp dẫn nào chúng tôi từng vớt lên *Từ Phức*.

Mảnh Rác Vĩ Đại có nhiều chim chóc sinh sống. Có lẽ các loài chim biển tìm thấy những thức ăn thừa trong số những con cá và các loài động vật biển nhỏ bé tụ họp quanh các đồng rác rưởi to lớn. Trên các nút buộc rổ bời của những chiếc lưới đánh cá cũ vẫn còn được các phao nổi đỡ, luôn luôn là những con chim biển bay là là tìm thức ăn. Chúng tôi định danh được hai loại hải âu, bốn loại petrel, và một loài thuộc họ nhàn⁵³. Thật oái oăm khi đồng rác rưởi dơ dáy trôi nổi lại đồng thời là nơi mà sinh hoạt biển ngày càng nhộn nhịp. Nhiệt độ nước biển tăng lên đôi chút, và có những ngày chúng tôi còn bắt gặp một vài con cá bay. Tất nhiên còn có lũ cá ăn thịt to lớn bơi ngầm dưới những vật trôi nổi rải rác trông như những miếng gàu. Vào một buổi sớm, cái dây câu cá mập vốn thường kéo sau đuôi mặng, lúc căng lúc mềm, giờ đây thông hẫng xuống. Trondur kéo dây lên và thấy cái dây to chắc đã bị nhai sạch, chắc chắn bởi một hàm răng to chắc. Đó là cái dây câu loại lớn duy nhất còn lại nên Trondur thả tiếp cái dây câu nhỏ hơn. Khi tôi ra trực vào ca sáng hôm sau, Trondur lặng lẽ chỉ cho tôi một con cá ánh lên

⁵³ Một tập hợp các chim biển thuộc bộ Chói chói (Charadriiformes). Chim nhàn có mối quan hệ gần với mòng biển và chim xúc cá.



màu xanh bạc dài khoảng mét hai, đang dựng chéo tựa vào đuôi mảng. Anh ta đã kéo nó lên mảng trước đây một giờ, vì con cá quá béo, cơ thịt rắn chắc nên anh không dựng thẳng đứng được để ngồi ký họa lại. Đó là một con cá ngừ nặng tới hai chục ký. Nó có hai cái vây trước dài và mỏng trông như hai cái cánh và được bình chọn là con cá bắt được tuyệt vời nhất suốt chuyến đi vì ăn rất ngon. Hôm đó chúng tôi có dịp được thưởng thức hai bữa lườn cá ngừ tươi, món thịt hấp dẫn tới mức Trondur lấy vài thăn cá ngừ trải lên tấm ván rồi xát đường trộn muối để ướp và phơi ở đầu mũi để có thức ăn dự trữ.

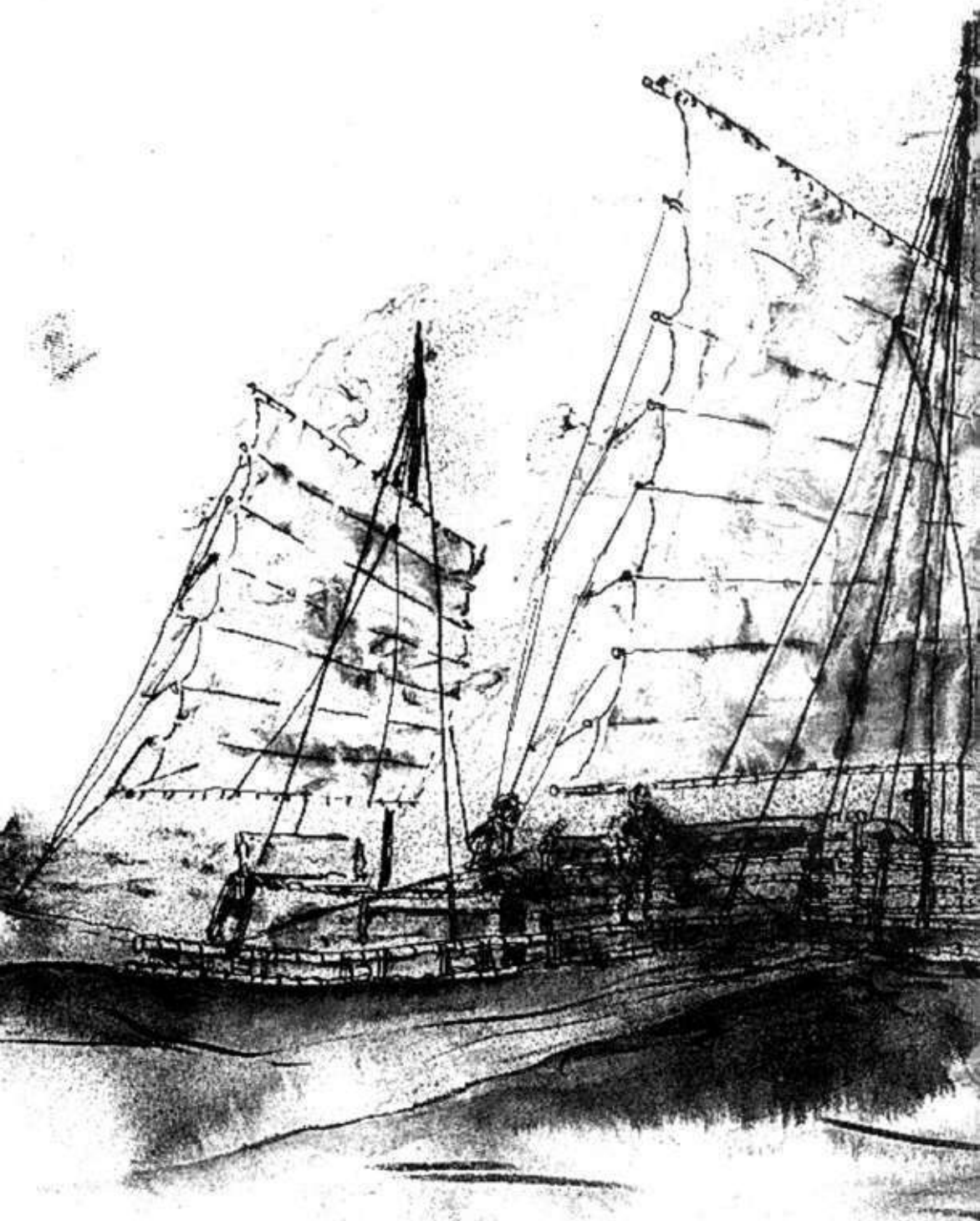
Bầu không khí lúc này oi bức cho ta cảm giác như đang ở vùng nhiệt đới. Sờ vào nóc cabin ta thấy âm ẩm và ẩm ướt, biển lặng im trái mùa, bầu khí quyến gợi cho ta một điều gì xa lạ và hơi chút nặng nề. Có lẽ vì quá lo lắng tới tình trạng của mảng nên lúc nào tôi cũng tưởng tượng thấy tình trạng mục nát, thối rữa. Nhưng bây giờ không còn nghi ngờ gì nữa, mảng *Từ Phúc* đang bị mục, nó đang mất tính vẹn toàn kết cấu. Toàn bộ mảng đang trong tình trạng lỏng lẻo. Mọi thứ, những mối lạt buộc, các mộng nối gỗ với nhau, các nút dây buộc, tất cả đều xê dịch và lơ lửng. Chẳng cái gì còn bền chặt và ăn khớp với nhau nữa. Khi trời lên hay ngụp xuống trên sóng biển, mảng *Từ Phúc* không còn mềm dẻo như chuyển động đàn hồi của chiếc cần câu cá hay một cây cung điều chỉnh tốt nữa. Bây giờ nó uốn lên xuống trong khi các cây tre xê dịch cọ xát nhẹ vào

nhau. Tình trạng xấu nhất là tại giữa mảng, chỗ chân cột buồm chính. Tại đây các cây tre lớp trên cùng xô vào nhau hích lên chèn xuống mỗi khi có một con sóng lăn qua dưới đáy mảng. Chúng xô dịch theo nhịp điệu giống hết như các phím chiếc đàn pianola⁵⁴ cổ xưa khi ta đập vào cần pê đan. Rõ ràng là các mối lạt buộc tại khu vực này không còn kết giữ với nhau nữa. Chẳng có gì đáng ngạc nhiên vì khi chế tạo mảng, khu vực này không có chỗ để thò tay buộc nhiều mối lạt. Bây giờ bề mặt nó trở nên lỏng lẻo và nguy hiểm. Khó mà giữ chân trên các cây tre đang xô dịch, bất kỳ sợi dây nào rơi xuống sàn mảng là lọt thỏm vào các khe xô dịch. Lọt và Trondur mất nhiều giờ quỳ gối, ướt át để cố buộc các cây tre lại với nhau. Công việc này khá nguy hiểm vì phải đẩy đầu lạt vào giữa các thanh tre, tóm lấy đầu lạt rồi luồn quanh tre và thắt nút. Rất có khả năng kẹt tay giữa các thanh tre đang xô dịch mà ta biết rằng sức mạnh của một chiếc mảng đang xoắn có thể nghiền nát xương như chơi.

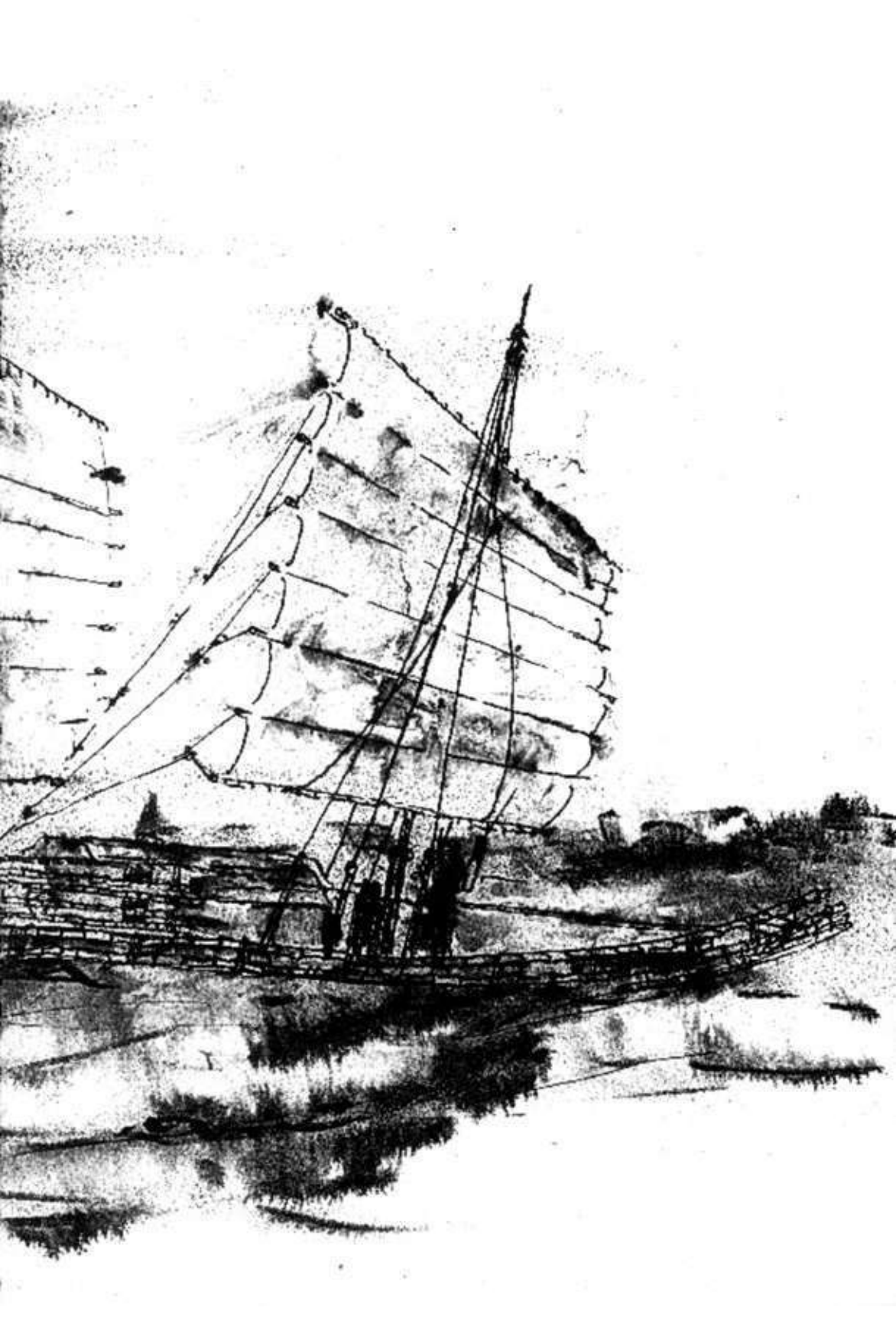
Hai người xong việc trở về với đôi bàn tay trắng nhợt vì ngâm nước tuy thật may lúc này đã ấm nhưng lại lỏng bồng những rong rêu. Nhiều sinh vật phù du đã làm cho nước biển đổi màu sắc. Khác với màu xanh hải quân sáng như mấy tháng trước đây, bây giờ nước chủ yếu màu xanh lục mờ đục, đôi chỗ chuyển sang nâu. Rex múc một xô nước rồi thận trọng rót vào cái bát ăn cơm nhỏ nhắn, trắng tinh. Trên nền nhờ nhờ nhìn thấy rõ các phiêu sinh vật nổi trên bề mặt. Đó là vô vàn những sinh vật biển kỳ diệu, sống riêng rẽ hay tụ với nhau thành từng cụm. Một số chỉ là các đốm mờ đục bất động. Số khác có những ăng ten ve vẩy trông như những cái chân nhỏ bé của loài thiên túc⁵⁵ đang bò trong nước, hoặc có những con lấp lánh đen hay các màu sắc tại tâm quả cầu làm bằng thạch trông không khác gì những trứng ếch hay các hạt trai nhân tạo lúc gần liền lúc

⁵⁴ Pianola là loại đàn piano tự chơi chạy bằng hơi vào cuối thế kỷ 19, khi chưa có các thiết bị chơi nhạc như ghi âm quay đĩa... như ngày nay.

⁵⁵ Millipedes, động vật thiên túc, nhiều chân, như con cuốn chiếu chẳng hạn.



Mảng Từ Phúc “uốn éo”



lại tách ra để làm nên một chuỗi hạt đeo cổ. Giữa những đồng lộn xộn đó nổi bật lên một con dài khoảng một phân giống hệt ống mực của chiếc bút máy đang tiến lên phía trước bằng cách phụt nước như chiếc ca nô dạo chơi ngoài bãi biển. Có lần, liếc sang bên mạn, tôi bắt gặp một cụm phù du trôi qua, kích cỡ phải tới nửa mét, một chuỗi những cái túi màu tím lẫn màu mạn, mỗi cái dài bằng ngón tay cái và phát sáng yếu ớt. Chuỗi phù du này liên kết với nhau tạo thành một vòng tròn giống như một đội chơi bi đá trên băng tuyết. Nó lướt qua tầm mắt tôi trước khi vòng tròn được hình thành, nhưng đã tạo cho tôi một ấn tượng như một chiếc vương miện tuyệt đẹp làm bằng các hạt ngọc nổi lấp lánh.

Mặt trời chiều hôm đó lặn xuống trong cảnh tượng giàu sang phong phú của biển cả. Suốt ngày, mảng chúng tôi lướt qua hàng nghìn những con sứa bé nhỏ kích cỡ bằng chiếc chén sứ uống cà phê, màu xanh sáng, trông như đoàn thuyền chiến Bồ Đào Nha tí hon. Những con sóng nhẹ phía mũi đã đẩy một đồng sứa nằm dài dưới chân cột buồm mũi, màu sắc của chúng chuyển dần từ xanh sáng sang màu chàm. Mỗi con vật cố giương cái màng tí hon nhô lên khỏi mặt nước như cố bắt lấy một chút gió. Khi mặt trời càng lặn sâu thêm nữa, gần như đã tới sát chân trời, những tia nắng xiên lấp lánh trên cánh buồm hứng gió của các chú sứa. Phải có hàng triệu những sinh vật nhỏ bé như vậy, và những điểm buồm sáng lấp lánh như vậy trông hệt như cả một trận mưa rào bắn tóe trên mặt biển phẳng lặng.

Năm ngày sau khi bắt được chú cá ngừ tuyệt vời, chúng tôi đối diện với một cuộc khủng hoảng mới, không phải từ biển cả cũng như không phải do thời tiết mà là từ nội bộ anh em chúng tôi.

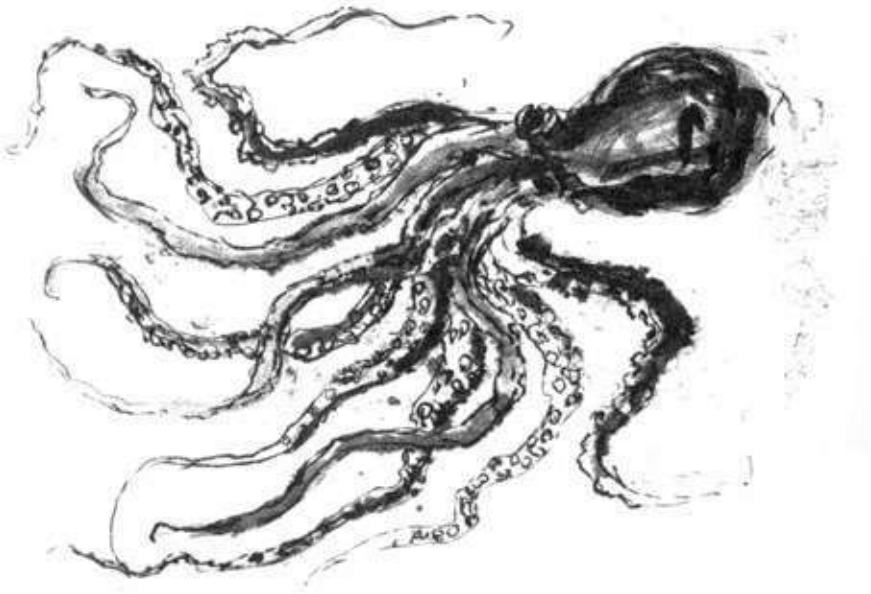
Buổi tối hôm đó đã bắt đầu thật tuyệt vời. Đến lượt tôi làm đầu bếp và tôi đang định rán phần cá ngừ còn lại đã được phơi năm ngày trên sàn mũi, với màu sắc và mùi vị khiến tôi nhớ tới một cái gì đó. Cái gì vậy? Tôi nhớ ra rồi. Thịt cá ngừ phơi

khô trông giống hệt cá hồi xông khói vùng Ireland loại ngon nhất. Thay vì nấu nướng, tôi róc thịt ra để ăn sống. Còn ngon hơn cả cá hồi xông khói. Như thường lệ, sau khi xuýt xoa tán thưởng, mọi người im lặng ngồi ăn. Xưa nay, sự im lặng đó là bình thường. Sau tám tuần lễ trên biển, phần lớn anh em chúng tôi đã chán chuyện trò, ai cũng muốn được lặng yên, và chúng tôi thích những khoảng riêng tư mà im lặng đã tạo ra. Tuy nhiên, tất cả chúng tôi đều nhận thấy trong suốt tuần qua, Lợi có vẻ im lặng kín tiếng không bình thường. Cậu ta trông rất buồn nản, rầu rĩ. Chúng tôi cho là cũng như mọi người đều cùng chịu cảnh buồn tẻ tạm thời lại cộng thêm bệnh phổi liên tục và thường gây những cơn đau, Lợi lại còn bị đau bụng tiêu chảy. Tổng cộng các nguyên nhân đó lại cũng có thể làm bất kỳ ai đau khổ, nên không có gì ngạc nhiên thấy công việc của Lợi sa sút trông thấy. Các việc buộc lạt hay công việc mộc, cậu ta không hoàn thành đâu vào đấy như trước. Cậu ta bỏ việc giữ chường hay làm dối cho xong khiến Trondur phải sửa chữa lại. Tôi cố gắng gần Lợi để cậu ta thổ lộ tình cảm, còn Lợi bỏ ra hàng giờ để ngồi chuẩn bị một cuộc nói chuyện bằng từ điển, liệt kê một loạt các từ mà cậu ta muốn biểu thị. Cậu ta viết ra một loạt các mục, đầu tiên để nói chuyện với tôi, sau với Joe, và với Rex. Đó là một bảng liệt kê lạ kỳ và không thể hiểu nổi, nhặt nhanh các từ ngữ trong từ điển, ví như ‘cảm thấy buồn’, ‘khó khăn’, ‘tin cậy’. Nhưng có một từ mà cậu ta lặp đi lặp lại nhiều lần đó là chữ Việt Nam ‘quan điểm’. Hình như là Lợi muốn cố gắng nói với chúng tôi rằng cậu ta thấy có một cái gì không đúng, rằng cậu ta cảm thấy mình là một người đứng ngoài, nên cậu ta nhìn sự việc khác với mọi người. Mỗi người chúng tôi đều cố gắng động viên Lợi theo cách riêng của mình. Nhưng chẳng ai biết tình hình trầm cảm của Lợi nặng nề tới đâu.

Tối đó, khi cùng với tôi trực ca, Lợi đã có vẻ xa lánh. Bắt đầu vào ca, cậu ta và tôi chào hỏi nhau thân thiện. Tôi lấy hai cái ly và hai gói thức uống hòa tan là suất quy định cho bữa tối. Lệ hằng ngày là như vậy, và tôi vẫn tuân theo như một cách để

duy trì tình thân thiện giữa hai anh em. Tôi giao cho Lợi gói cà phê, cả hai dốc gói cà phê vào ca, thêm nước vào rồi dùng thìa ngoáy đều. Mỗi người thường lễ độ đưa chiếc đĩa hay cái thìa để người kia ngoáy trộn trước. Đó là những hành động thân thiện theo kiểu uống trà của người Nhật Bản. Rồi hai chúng tôi nhấm nháp cà phê, tôi đưa cho Lợi một nửa cái bánh bích quy tiêu chuẩn của mình. Cậu ta sẽ nhận, cắn bánh và bẻ một nửa cái của cậu ta đưa cho tôi. Uống xong, cậu ta thu hai cái ca đem đi rửa, Lợi không bao giờ để cho tôi rửa chén đĩa, rồi chúng tôi ngồi lặng im trong tình cảm thân thiện bạn bè. Lệ thường luôn luôn là như vậy.

Nhưng hôm nay, mọi việc hoàn toàn khác. Lợi chậm chạp lê bước tới như mỗi bước chân báo hiệu cho tôi biết là cậu ta đang có gì không vui đây. Thay vì ngồi cạnh tôi như thường lệ, Lợi cứ đứng bên cái ghế dài trong lều lá, mắt chăm chăm buồn bã trông ra biển. Dưới ánh sao đêm, tôi trông rõ thấy bóng hình cậu ta rũ xuống vì đau buồn. Như thường lệ, tôi vớ lấy hai cái ca, chiếu đèn rọi vào và dỗ ngọt ‘Lợi?’. Cậu ta hét to giận dữ ‘Không!’ khiến tôi phải sốc. Tôi phải giật mình vì bình thường Lợi luôn luôn lễ độ. Tôi nhún vai và pha cà phê uống một mình, và nghĩ rằng đó là cách tốt nhất để cậu ta trấn tĩnh lại. Mười phút sau, tôi cố thân thiện bắt chuyện với cậu ta. Lần này cậu ta ngoảnh mặt đi và òa lên khóc. Không nức nở ầm ĩ, cậu ta khóc rưng rức, lặng lẽ, thỉnh thoảng rút chiếc khăn quần cổ lau nước mắt. Đôi lúc cậu ta lẩm bẩm bằng tiếng Việt không rõ lắm mà tôi cố nhận ra vài từ: “Hong Kong, Shimoda – tốt (tức là tốt), Shimoda-Rex, Joe, Trondur...” sau đó lại khóc tiếp. Lợi đang lặp đi lặp lại những điều mà cậu ta đã cố giải thích với tôi ba ngày trước đây: cậu ta thấy thích thú chuyến đi từ Hong Kong tới Shimoda nhưng kể từ khi rời khỏi Nhật Bản cậu ta không thấy thích thú nữa. Tất nhiên đó là sự thực. Trong năm mươi ngày đầu tiên, cậu ta đã được làm đúng sở trường của mình, lao động chăm chỉ, vui tươi, nhiệt tình săn bắt, vui mừng tới phát điên lên khi tóm được một con cá, cảm thấy giai đoạn hạnh phúc



ổn, từ khi bệnh phổi lại tái phát. Bệnh tật làm tinh thần cậu ta sa sút vì chữa mãi mà không khỏi. Nỗi buồn của Lợi có nhiều nguyên nhân: sự cách biệt vì cậu ta không nói được ngôn ngữ như mọi người; sự buồn tẻ vì công việc bảo quản buồng mắng đều đều lặp đi lặp lại; nỗi cô đơn vì xa gia đình; một chút cảm thấy không xứng đáng vì ốm đau không làm tròn công việc; lo lắng cho tình trạng sức khỏe kém kéo dài; thường xuyên tiêu chảy do dùng thuốc kháng sinh; và có thể cảm thấy là người thừa kế từ khi Trondur xuất hiện trên mảng vì Trondur có thể làm mọi việc và nhiều hơn cả những việc thường giao cho Lợi, dù là săn cá, bện dây, làm mộc hay cả những việc về kim loại.

Nhưng chính rào cản ngôn ngữ đã gây ra mọi chuyện - đơn giản vì cậu ta không diễn tả được tình cảm và ý nghĩ với mọi người nên cậu ta cảm thấy bị gạt ra rìa. Đây là vấn đề không dễ giải quyết. Tôi cảm thấy có trách nhiệm trong việc này nhưng lương tâm cũng cắn rứt vì thất vọng. Không thể để một thành

viên trong đoàn không được vui vẻ như vậy, nhưng cũng thật là khó khăn để giải quyết việc đó chừng nào mà chúng tôi chưa thể giao tiếp thông tin với nhau. Vì cậu ta vẫn khóc nên tôi lại gần và đặt tay lên vai an ủi, và cứ thế trong khi cậu ta vẫn tiết tục khóc.

‘Lợi, Lợi’ tôi nói nhẹ nhàng ‘tre tốt⁵⁶, Lợi tốt, America bốn hay năm mươi ngày nữa’. Cậu ta càng khóc. Tất cả mọi việc tôi có thể làm được là giữ tay trên vai Lợi và nhắc đi nhắc lại – tre tốt, mảng OK, bốn mươi hay năm mươi ngày nữa sẽ tới được America. Nửa giờ sau cậu ta thôi khóc nhưng cứ đứng yên tại chỗ cho tới hết ca trực. Tôi trở về chui vào túi ngủ và tự hỏi cơn trầm cảm của cậu ta kéo dài bao lâu và phải làm sao đây.

⁵⁶ Tim cố gắng dùng tiếng Việt: tốt và gọi châu Mỹ là America như Lợi vẫn dùng

NHỮNG CÂY TRE TRÔI TUỘT

Sáng hôm sau, Lợi tới ăn sáng muộn và ngồi ủ rũ trong một góc buồng lái, không quay đầu lại với mọi người, giấu mặt trong cái áo trùm đầu. Cậu ta uể oải buồn bã nhai mấy hạt ngũ cốc của khẩu phần vốn rất khiêm tốn, chứng tỏ có điều gì không vui vẻ. Lợi đặt ly cà phê xuống chờ nó nguội và lại tiếp tục khóc. Cậu ta rút cuốn từ điển mà mình tự chế ra trong lúc Joe và tôi cả hai ngồi nghe giải thích còn Lợi lật từng trang và chỉ vào những từ mà cậu muốn diễn tả. Cũng những lần trước, các từ ngữ lần lượt là ‘point of view-quan điểm,’ ‘attitude-thái độ,’ nhưng lần này Lợi bổ sung thêm các từ ‘luggage-hành lý’. Có ai đó đã trộm cắp trong số hành lý của Lợi. Cả đoàn phải điều tra cho ra.

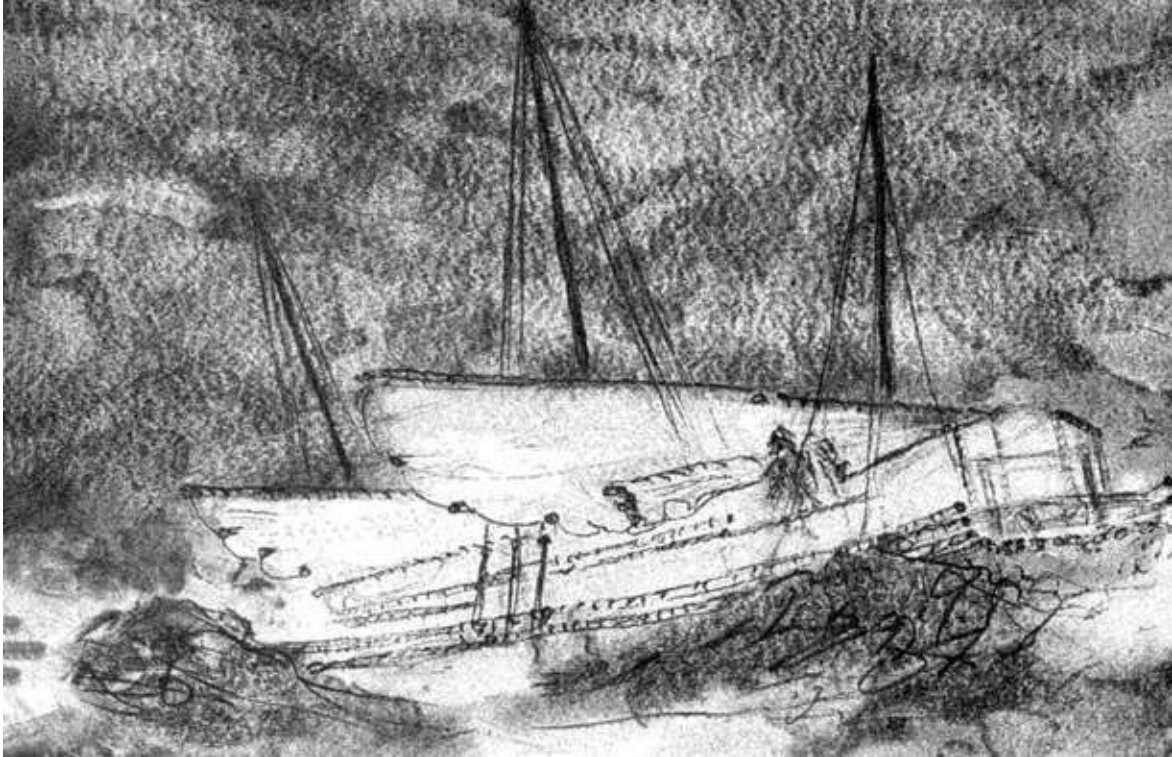
Tôi thật bối rối. Cậu ta nghĩ cậu ta mất cái gì vậy? Hóa ra Lợi mất một ống kem đánh răng. Như vậy, có ngầm ý cậu ta cho là Rex đã lấy vì Rex và Lợi ngủ chung trong lều trước. Tất nhiên đó là một ý nghĩ điên rồ, và Rex rất nhạy cảm, không nói năng gì. Cả Rex và Trondur đã leo ra khỏi lều lái và tiếp tục các công việc hằng ngày cho mảng hoạt động và bảo dưỡng mảng. Chỉ còn lại Joe và tôi ở lại cố gỡ rối cho nỗi băn khoăn của Lợi. Thật là một tình cảnh trớ trêu kỳ lạ. Chúng tôi như bị nhốt trên một chiếc mảng lúc nào cũng sừng nước giữa Thái Bình Dương cùng với một ngư dân Việt Nam. Cậu ta đã phải chịu cảnh cô

đơn, luôn sống trong ảo giác và âu lo vì không thông tin được đầy đủ chính xác với những người còn lại trong số chúng tôi. Mặc dù vậy, đã gần năm tháng qua, Lợi đã tỏ ra một thủy thủ vui tươi, làm việc chăm chỉ và hòa đồng. Và trong bất kỳ hoàn cảnh nào của Lợi, tất cả chúng tôi biết rằng cuối cùng cả năm anh em chúng tôi vẫn hình thành một đội ngũ tuyệt vời và sẵn sàng giúp đỡ lẫn nhau trong mọi khả năng tốt nhất có thể. Đó là một cơ sở thuận lợi để giải quyết mọi khó khăn của Lợi, và tôi thấy không có gì tốt hơn để giải quyết các lo âu của Lợi bằng cách làm cho cậu ta hiểu rằng Lợi được mọi người đánh giá cao ra sao và cho Lợi biết những âu lo của cậu ta là vô căn cứ, và cuối cùng nhất định chúng tôi sẽ tới được châu Mỹ. Joe bổ sung thêm có thể Lợi chán nản vì bệnh phổi tiếp tục hành cậu ta và lo rằng hiện nay Lợi không được khỏe.

Bất ngờ Lợi lại còn một âu lo nữa hiện rõ ra từ nét mặt: cậu ta lo không đủ lương thực cho suốt chuyến đi vì hiện tại máng *Từ Phúc* chạy chậm hơn dự tính. Lợi đã tính toán số lương thực dự trữ theo cách riêng của mình và cố tìm từ ngữ để thuyết phục Joe, chàng thủ kho rằng ‘Chúng ta chỉ còn lương thực cho một trăm ngày trong khi phải một trăm hai mươi ngày nữa ta mới tới được châu Mỹ’.

Joe cố gắng thuyết phục cậu ta rằng Joe đã cắt giảm khẩu phần ăn hằng ngày để bù cho số hai mươi ngày tăng thêm. Nhưng Lợi vẫn khăng khăng giữ nguyên ý kiến của mình - không đủ lương thực! Do Lợi vẫn ương ngạnh lặp đi lặp lại những lời buộc tội như vậy nên Joe bắt đầu phát cáu.

‘Không phải đâu, Lợi ơi! Vẫn đủ lương thực. Xin hãy tin tôi mà ‘Nhưng Lợi vẫn lặp đi lặp lại - không đủ lương thực, không đủ lương thực. Và rồi cậu ta lôi ra một chuyện cụ thể về cà phê. Hóa ra Lợi đã thấy những người khác, cụ thể là Rex và Trondur đã giúp nhau lấy thêm một suất cà phê trong ca trực đêm. Họ đã cư xử không đúng. Bản thân Lợi không bao giờ dùng thêm một suất cà phê vào ca trực đêm. Thế là chơi không đẹp. Việc làm đó là không đúng. Đó là vấn đề của ‘point of view – quan điểm’!



Đến lúc này mới thấy rõ là những điều Lợi băn khoăn không thể giải quyết nhanh chóng được. Và ưu tiên đầu tiên phải thấy rằng những khó khăn của Lợi không thể giải quyết bằng cách thỏa hiệp cả về việc điều khiển chiếc mảng lẫn vấn đề đạo đức. May thay, Trondur, Joe, Rex và tôi tất cả đều là những người không phải dễ dàng mất cân bằng trước các tình huống, nên tôi không cần nhắc nhở mọi người cư xử với Lợi như bình thường và cố gắng tỏ ra vui vẻ và thể hiện thái độ tích cực với cậu ta. Sau đó tôi để ra nửa giờ để cập nhật vị trí của mảng *Từ Phúc* trên tấm tổng đồ của cả vùng Bắc Thái Bình Dương. Gọi Lợi vào trong cabin, tôi chỉ cho cậu ta đường đi của mảng từ lúc rời Nhật Bản, cự ly đi được hằng ngày, vòng tròn nhỏ chỉ vị trí của chúng tôi hiện nay và quãng đường còn lại vào khoảng 2000 dặm mới tới được bến bờ California. Lợi dán mắt vào hải đồ và tỏ ra đã hiểu. Cậu ta gật đầu, tỏ ra lễ độ và kính cẩn như thái độ hằng ngày của cậu đối với thuyền trưởng. Nhưng rồi cậu ta tỏ thái độ lãnh đạm thờ ơ ra mặt, suốt ngày đứng trong buồng lái, co mình trong áo khoác, hai tay đút túi áo. Tìm

việc cho cậu ta làm nhằm kéo cậu ta ra khỏi các mối ưu tư, tôi nhẹ nhàng giao việc cho Lợi làm một cái hộp gỗ đựng cái đèn dầu chống bão. Lần đầu tiên trong suốt cuộc hành trình dài, Lợi không vâng lệnh ngay tắp khấc. Cậu ta lắc đầu và lẩm bẩm, ‘Ngày mai, ngày mai’.

Ca sắp tới là tới phiên trực của tôi và Lợi từ 4 giờ tới 6 giờ sáng, ca trực mà dân hàng hải thường gọi là ca đưa đám⁵⁷, và tôi thấy nhẹ hẫng người khi thấy Lợi bước vào lều lá miệng nhoẻn cười. Phải cảm ơn Trời, tôi nghĩ, có lẽ cậu ta đã nghĩ lại những gì mà Joe và tôi đã nói và thấy rằng những gì mình âu lo là vô căn cứ. Tôi cũng hy vọng Lợi là một thủy thủ tốt nên cậu ta tự biết rằng một thành viên trong thủy thủ đoàn mà cư xử lãnh đạm và nghi ngờ là một việc thiếu thực tế. Suốt hai giờ cùng trực với nhau, cậu ta đứng lặng thinh, mắt dán bất động vào mặt biển, thỉnh thoảng lại gạt nước mắt. Một lần nữa, tôi chẳng làm gì hơn là chỉ đặt tay lên vai Lợi và thầm thì vài lời rằng mọi việc sẽ tốt đẹp, rằng cậu ta có vai trò quan trọng ra sao với cả đội hình, rằng mảng *Từ Phúc* đang di chuyển rất thuận lợi. Khi tia sáng rạng đông đầu tiên lộ dạng cũng là lúc Trondur tới đổi ca, và Lợi lúc này càng trở nên điềm tĩnh. Cả ba chúng tôi dành ra nửa giờ để sắp đặt lại các cánh buồm và khi công việc xong xuôi trong cái giá lạnh buổi sớm, Lợi hỏi Trondur có muốn uống cà phê không. Khẩu phần của chúng tôi là một ly cà phê cho một ca trực, nên Trondur đương nhiên có quyền chấp nhận. Nhưng lại xảy ra tình huống Trondur nói không và tôi nhìn thấy Lợi có vẻ hài lòng ra mặt. Cậu ta hiểu sự từ chối của Trondur là chỉ dấu rằng Trondur đã rất quan tâm tới những ưu tư của cậu ta về việc thiếu thốn lương thực dự trữ cũng như những than phiền về việc uống cà phê quá nhiều. Đó chỉ là một nỗi vui bất thường làm Lợi thay đổi rõ rệt. Ngay khi Rex và Joe cùng vào ăn sáng, Lợi kéo hai người sang ngồi cùng bên cạnh

⁵⁷ Ca từ nửa đêm về sáng, người đi biển Anh thường gọi là *graveyard watch*, ca đưa đám. Có lẽ đó là lúc mà con người theo quán tính thường ngủ say nhất nên lúc trực ca dễ mơ màng hay xảy ra tai nạn!

rồi ra dẫu tay giải thích rằng Trondur đã từ chối uống cà phê! Đúng thế, chính bản thân Lợi đã uống một ly cà phê trong khi Trondur thì không. Vai trò đã bị đảo ngược.

Chúng tôi đang cần có gì đó làm cho phấn chấn lên đôi chút. Mặt trời lặn khuất trong các đám mây u ám di chuyển uể oải còn mảng *Từ Phúc* thiếu gió nằm yên trên mặt biển một màu chì thê lương. Biển lặng có nghĩa là chúng tôi không thể đuổi kịp hai thanh tre đã mất hai tuần trước đây. Tôi không làm việc được do gãy xương sườn nên Trondur tình nguyện mặc áo bơi kín người xuống nước để tìm đưa cây tre này về vị trí cũ. Chúng tôi đã cố nhưng không thành công trong việc buộc lại cây tre đã mất, nhưng... Nhưng tất cả công việc chúng tôi hoàn tất được là chặn cho cây tre không nổi ra xa sau khi những mối lạt buộc cuối cùng đã bung ra. Thật mừng khi thấy cây sào tre đã dẫu vào đấy. Trên bề mặt thanh tre vẫn còn lớp óng vàng tự nhiên lành lặn điểm xuyết vài vệt rong biển xanh sáng và một dải màu nâu hạt dẻ tại nơi mà trước đây có lạt buộc nay đã tụt ra. Rõ ràng là thanh tre không bị mục rữa. Bởi vậy càng thấy hy vọng hơn khi biết rằng sau năm tháng ngâm nước, thanh tre không bị mất sức nổi. Nó vẫn nằm ngang bằng với mảng, bồng bênh trên sóng.

Khi Trondur nhô đầu lên bên cạnh mảng, nước nhỏ giọt khỏi hàm râu sừng nước. Cậu ta báo một tin không vui. Trong khi cố buộc chặt thanh tre lại đúng vị trí cũ, anh phát hiện thấy thanh tre bên cạnh cũng đang bị bung mối nổi.

Tất cả chúng ta đã nhận ra điều cảnh báo: đe dọa thật sự cho mảng *Từ Phúc* không phải là chuyện chìm hay nổi mà là mảng có thể bung ra từng mảnh.

Thật đúng như để thử thách cho luận điểm đó, hai mươi bốn giờ tiếp theo đã tạo ra những tình huống xấu nhất nhằm kiểm tra khả năng sinh tồn của cấu trúc mảng tre. Một cơn giông từ hướng bắc kéo tới, đẩy lên những con sóng giận dữ nhằm hành hạ chiếc mảng giống như mọi cuộc thử thách các chiếc tàu gỗ cổ xưa. Biển trắng xóa tới tận chân trời với lũ lượt từng hàng

đỉnh sóng vỡ òa liên tục đập vào bên mạn chiếc mảng. Xoắn và uốn liên tục khiến cho cả hai sợi dây thừng căng từ mũi tới đuôi mảng nhằm chống võng đã bị đứt tung. Dây chống võng mất đi làm cho chiếc mảng càng trở nên không còn được bảo vệ và nước tràn qua lại dọc theo mảng làm cho chúng tôi cảm nhận thấy rõ sóng trời lên đang lắc và rung cả phần thân chủ yếu của chiếc mảng. Cuộc sống trong các căn lều càng trở nên tồi tệ. Những tiếng rơi lộp độp đều đặn do các đỉnh sóng vỡ tung bị ngắt quãng bởi những tiếng va ầm ầm khi cả núi nước đổ lên mảng rồi cuộn trôi đi quanh những tấm sàn tre đan. Số nước còn tụ lại trên mảng thật nguy hiểm nên chúng tôi vớt bớt đi một số đồ đạc bếp núc cũng như các can nước dự trữ mong tạo ra thông thoáng để nước có thể dễ dàng thoát qua các cái van làm bằng bít tất cũng như những chiếc van không bị các vật nổi quanh chặn mất lối. Do nhiều nước bắn tung tóe như vậy nên khi nấu nướng không tránh được nước mặn lọt vào nồi hay chảo. Vào bữa trưa, chúng tôi phải đun ấm nước rồi rót vào các bát mì ăn liền để mọi người nuốt vội trước khi nước biển ụp vào. Còn tới bữa tối, chúng tôi chẳng còn nghĩ tới chuyện nấu nước mà chỉ nhai nắm mì nguội spaghetti trước khi những người không phải trực ca mệt mỏi chui vào các túi ngủ. Tất cả chúng tôi ai cũng ướt sũng, mệt mỏi và cũng chẳng còn háo hức điều khiển mảng suốt cả ca đêm dài. Thấy gió quá mạnh, tôi định lợi dụng sức gió quay cái chong chóng phát điện. Ai ngờ, vừa đóng mạch, cánh quạt quay quá nhanh làm các chỗ tiếp xúc điện phát ra tia lửa kêu xèo xèo. Tôi vội cắt điện kéo có thể gây cháy hay có người bị điện giật.

Thái độ của Lợi làm tình hình càng trở nên khó chịu. Mặc cho thời tiết tồi tệ, suốt ngày Lợi đứng như trời trồng bên chiếc ghế băng trong lều lá, đầu và ngực hoàn toàn phơi ra giông bão, mắt vô hồn hướng ra biển khơi. Sóng gió tha hồ quất vào cậu ta, những dòng nước chảy ròng dọc theo tấm áo mưa. Nhưng cậu ta vẫn đứng đó, bất động như người bị thôi

miên, không chịu ngồi xuống ghế hay lui vào trú dưới tấm bạt đã căng ra để chống mưa gió. Nếu có ai muốn nói với Lợi, cậu ta đều không thèm nghe. Khi đêm xuống, cậu ta vẫn đứng trong bóng tối không chịu về nghỉ trong lều phía trước. Lều lải trở nên chật chội vì cậu ta đứng chắn đường những người trực ca nên không còn chỗ cho người trực dự phòng có chỗ duỗi chân nghỉ ngơi. Đó là việc làm không hay ảnh hưởng tới mọi người nên tôi phải ra lệnh cho Lợi trở về đi ngủ và khi thấy cậu ta có vẻ không tuân lệnh tôi đã quát to bắt cậu ta phải nghe lời. Lợi miễn cưỡng bước về phía trước nhưng thay vì chui vào lều trước, cậu ta để nguyên cả áo mưa nằm dài trên nóc lều. Thật điên rồ khi nằm tại chỗ đó, dễ lăn theo mái cong rơi xuống biển chết như bỡn và nếu cả đêm dầm mưa gió như thế thật có hại cho Lợi vốn yếu phổi. Joe cố thuyết phục Lợi vào ngủ trong lều nhưng cậu ta từ chối. Cuối cùng chính Trondur làm được việc này vào quãng sau nửa đêm. Anh ta mất bình tĩnh khi nhìn thấy Lợi vẫn nằm dài trên nóc lều nên theo kiểu của dân chài thuyền buồm, Trondur bằng sức mạnh toàn thân đã xô Lợi vào trong lều.

Sau đó, Trondur đánh thức tôi dậy. Anh ta đã ra phần sàn mảng phía mũi và phát hiện có thêm ba cây tre nữa đã bung ra và đang treo lủng lẳng ở bên mạn trái. Tôi khoác áo mưa vào, leo lên phía trước và bấm đèn pin kiểm tra chỗ hư hỏng. Ba cây tre thò ra xiên góc với mạn bên của mảng, phân nửa ngập trong sóng nước. Lúc này chẳng thể làm được việc gì ngay tức khắc. Thủy thủ đã mệt mỏi, biển đang động, trời chưa sáng nên chẳng nhìn rõ điều gì đang làm nên tôi leo về chui vào túi ngủ nằm nghe tiếng giông bão và tiếng kêu rên của mảng. Hình như có những tiếng động thùm thụp mới phát sinh? Có phải đó là do có thêm nhiều cây tre khác đã tụt lỏng ra? Hình như sàn lều bị nâng lên nhiều hơn và những tiếng rì rào rách rách cũng mạnh hơn? Có phải như thế có nghĩa là mảng đang bị tách vỡ ra? Cả đêm còn lại trôi đi trong buồn tẻ.

Rạng sáng, cơn giông đã dịu đi và ánh sáng ban ngày làm lộ rõ toàn bộ những hư hại xảy ra trong đêm qua. Ngay bên phía trái của mảng có ba đoạn tre trôi nổi sau khi tách ra khỏi mảng. Thì ra, trong đêm tối, Trondur đã cố lấy sợi dây an toàn cột cả ba đoạn tre lại không cho chúng nổi quá xa rồi trôi đi mất. Trondur nói rằng còn hai đoạn tre nữa đã tụt ra và trôi mất trong đêm. Chúng tôi không thể nào tìm được. Anh ta còn nói có cả đoạn tre thứ sáu, là đoạn nhỏ nhất tụt ra trôi qua mảng nhưng ngoài tầm với của chúng tôi. Mười phút sau lại có một đoạn tre ngắn nữa bập bềnh trôi qua rồi mất hút phía sau mảng. Trong lúc Joe và Rex nhìn nhau nghi ngại, tôi đi vòng quanh mảng bắt đầu kiểm tra. Dò từng bước quanh mảng, tôi kiểm tra những điểm yếu nhất, đó chính là những chỗ buộc lạt gắn kết toàn bộ kết cấu lại với nhau. Kết quả làm tôi phát hoảng, tôi có thể cúi mình bên mạn cho hết cánh tay xuống nước để kéo ra lớp lạt buộc mà mình tưởng là rất chặt. Như thường lệ, mỗi buộc tã ra trong tay tôi. Nhìn chăm chú vào lạt mây đã đứt ra, chúng không bị cá hay sâu biển gặm mòn mà hình như bị mục rữa. Chạm vào thấy mềm và uốn dễ dàng. Đã có một thời nó dẻo dai như một cây roi thì nay èo uột như một cọng rơm. Đôi chỗ, khi tôi giật mạnh, các mối buộc tỏ ra khá vững vàng còn nói chung đều muốn bửa ra. Trên mặt sàn của mảng tình hình cũng tương tự. Nhiều chỗ buộc đã lỏng ra và rung bần bật quanh những cây tre mà đáng ra nó phải ghì chặt lại. Còn tệ hại hơn cả dây giày buộc lỏng. Ngay phần tù của đầu mảng tôi có thể thấy rõ khe hở do mấy cây tre đã bị tuột mất tại lớp thứ ba dưới cùng. Những thanh còn lại lỏng lẻo bật lên bật xuống, rõ ràng là một số thanh có thể bật ra về phía trước trong tình hình thân mảng luôn luôn bị uốn. Lớp tre giữa vẫn còn buộc chặt khít hơn mặc dù còn nhiều điều đáng nghi ngại. Chỉ có lớp trên cùng có vẻ chắc chắn hơn cả. Nhưng ngay tại đây khi tôi giật mối buộc cũng đã thấy dễ dàng.

Tôi triệu tập toàn thể anh em vào trong lều lái và đưa ra kết luận: các thanh tre đều trong tình trạng tốt, tất cả đều nổi,

khoang rỗng nội trong thân tre vẫn khô và chúng vẫn duy trì được sức bền. Mảng không thể chìm. Mối đe dọa chính là các mối lạt mây buộc. Tình hình xấu tới mức mà tôi nghi ngờ là cái mảng này liệu có thể đưa chúng ta đến được châu Mỹ hay không. Thật khó đưa ra kết luận chừng nào mà tôi và Trondur chưa lặn hẳn xuống đáy mảng để kiểm tra suốt chiều rộng mảng ra sao. Tuy vậy, tôi đề ra một kế hoạch từng bước: trước hết tôi sẽ liên lạc với Bảo tàng Người đi biển và giải thích cho họ những dự đoán tình hình và yêu cầu họ liên lạc với Tuần duyên Hoa Kỳ vì lúc này chúng tôi đang ở gần Mỹ hơn là Nhật Bản. Tôi muốn Bảo tàng Người đi biển nói với Lực lượng Tuần duyên là tôi lo ngại về tính vẹn toàn cấu trúc mảng và tôi muốn thảo luận với họ về một quy trình có thể có trong trường hợp chúng tôi bắt buộc phải từ bỏ mảng. Việc chúng tôi liên lạc với Tuần duyên chỉ có tính chất dự phòng. Việc thứ hai tôi nói với anh em là chúng tôi sẽ dùng ba cái đai dây bản rộng màu vàng mà tôi đã mua để phòng khi sự cố, buộc chúng vòng quanh thân mảng. Cái đai này không giúp gia cố cấu trúc của mảng mà chỉ để giữ các thanh tre lỏng lẻo lại với nhau, không cho nó trôi ra khi mối buộc bị tuột đứt. Điều thứ ba tôi yêu cầu anh em tiếp tục cho mảng chạy tới cũng như sửa chữa, bảo quản bình thường chừng nào chưa lặn xuống nước để kiểm tra. Đến lúc đó mới quyết định có thực hiện việc từ bỏ mảng hay không.

Bài nói ngắn gọn của tôi đã được anh em gật đầu tán thưởng. Không ai có ý kiến sửa đổi kế hoạch đã nêu và Joe thay mặt anh em chỉ nói khể khàng “Thật buồn khi phải từ bỏ chiếc mảng này khi chúng ta đã đi được quá xa rồi!”. Sau bữa sáng, biển trở nên êm dịu, chúng tôi bắt tay vào giăng đai bảo vệ. Công việc khá tinh tế này do Trondur điều khiển nhằm vòng dây đai quanh thân mảng rồi kéo siết chặt lại. Một kết quả không trông đợi mà công việc khẩn cấp này đã đem lại là nó đã kéo Lợi ra khỏi nỗi u sầu. Cậu ta đã nhảy vào tham gia việc siết chặt sợi dây đai với cả một tình thần cuồng nhiệt. Trút bỏ hết quần áo, Lợi nhảy xuống nước gỡ dây đai khi nó bị mắc kẹt vào dưới

đáy mảng. Cậu ta lao vào mọi việc, dồn hết năng lượng để hết buộc rồi lại kéo. Điều mà cậu ta cần trong lúc này là sự phấn khích trong công việc. Và khi hoàn thành xong xuôi, trong tình trạng ẩm ướt, run rẩy và mệt lả, nhưng Lợi một lần nữa lại cảm thấy mình thật sự là một thành viên trong cả đội ngũ, mình có giá trị cao hơn là tự tưởng tượng.

Phải mất trọn một ngày để buộc xong dây đai bảo vệ và bây giờ chúng tôi xoay sang cái lều lải. Trông cảnh tượng hết như một cuộc chiến vừa xảy ra nơi đây. Ngổn ngang đồ đạc bập bênh trên mặt nước ngập tới vài phân, tấm bạt che bên bị sóng đánh rách tung mối nối và xoong chảo, chai lọ ngập tới nửa do sóng tràn qua. Khi thu dọn xong đồ đạc thì trời đã tối và thông báo cho Lực lượng Tuần duyên đã được các bạn tại Bảo tàng Người đi biển chuyển tải đầy đủ. Vấn đề còn lại là cố gắng khôi phục lại tinh thần và sức lực trong khi chờ đợi những bước tiến mới của chiếc mảng.

Thật may mắn vào hai mươi bốn giờ tiếp theo tức là vào ngày thứ bảy mươi tám chúng tôi đã có thể nghỉ ngơi đôi chút. Gió vẫn đều đặn thổi từ hướng tây nam nên mảng đã có được những bước tiến đáng kể. Do phải cố gắng trong những ngày qua nên chúng tôi đã mệt mỏi kiệt sức cứ để mọi việc hằng ngày trôi đi theo thói quen. Trên toàn mảng là một không khí mệt mỏi bơ phờ. Mọi người trở nên kín tiếng thấy rõ, mỗi người như đang nghĩ tới cơ hội để bắt buộc chúng tôi phải rời bỏ mảng. Cả Lợi cũng bị ảnh hưởng bởi bầu không khí thờ ơ đó. Joe và tôi mất cả giờ buổi chiều để cố diễn giải những điều cậu ta quan tâm một cách chính xác hơn, thông qua những câu từ quen thuộc như “quan điểm” và “mắc mứu”, chúng tôi đã làm cậu ta cười một hai lần. Về phần Lợi, cậu ta đã làm cho chúng tôi hiểu rằng cậu ta đã khó khăn ra sao khi cảm thấy đơn độc, rằng cậu ta rất ngạc nhiên và bối rối khi học mãi mà chẳng nói được tiếng Anh. Joe và tôi phát hiện ra rằng Lợi đang co mình vào trong phiền muộn sau những bốc đồng hăng hái ngày hôm trước và

chẳng có gì ngạc nhiên khi Lợi nói rằng cậu ta muốn rời mảng để trở về nhà. Cậu ta ra hiệu bằng điệu bộ. Lợi biết rõ rằng không thể từ bỏ mảng *Từ Phúc* khi nó đang ở giữa Thái Bình Dương và tìm được đường trở về ngôi làng ven bờ biển Việt Nam. Để giúp Lợi hết băn khoăn, tôi đề nghị cậu ta viết thư về gia đình. Tôi sẽ cố gửi thư này cho Trúc ở Hà Nội và yêu cầu cậu ta chuyển thư về Sầm Sơn. Lợi vui vẻ hẳn lên và vội về lều trước tìm giấy viết và bút chì.

Cuối buổi chiều hôm đó, chúng tôi nhận được điện của Bảo tàng Người đi biển thông báo rằng họ đã tiếp xúc với Tuần duyên Hoa Kỳ và thật may mắn, trong vài ngày sắp tới sẽ có tàu tuần tra của họ đi ngang qua khu vực của chúng tôi. Tôi đi ngủ với lòng vui phấn khởi và sáng thức dậy với một tin vui là trong suốt đêm qua những ngọn gió đã rất thuận hòa và mảng *Từ Phúc* đã tiến thêm được ba mươi dặm về phía California.

Niềm vui của tôi đã bị dập tắt rất nhanh. Vào bữa ăn sáng, nhìn thấy một đoạn tre ngắn nổi sau mảng. Rõ ràng là đã từ mảng tách ra, tức là cái đai thắt màu vàng không gom giữ được các thanh tre lại với nhau như chúng tôi hy vọng. Khảo sát nhanh phần sàn trước đã cho thấy sự thật. Cái chuyển động uốn lượn của mảng đã làm cho những đoạn tre ngắn bật ra phần mũi tù của mảng hết như một võ sĩ quyền Anh nhổ ra chiếc răng bị đánh gãy. Chúng tôi có thể giảm tốc độ mất mát bằng cách lấy những đoạn lưới đánh cá vớt được trên biển rồi phủ lên phần mũi tù nhưng đó chỉ là một biện pháp tạm thời. Cuối cùng chúng tôi có thể mất hết toàn bộ những đoạn tre ngắn ở phía mũi, mặc dù chúng không cần thiết cho sức nổi hay sức bền của phần cốt yếu của thân mảng, nhưng không có chúng thì những cây luồng to và dài sẽ lộ ra để sóng tha hồ va đập. Nói một cách ngắn gọn, mảng *Từ Phúc* đang bị bóc ra thành từng mảnh. Nhưng điều an ủi đối với chúng tôi là, như Trondur đã chỉ ra, quá trình này diễn ra từ từ. Với một con tàu một lớp vỏ, mà các mối kết nối yếu ớt như thế chắc là đã đứt gãy và chìm

rồi, còn với chiếc mảng *Từ Phúc* của chúng tôi việc vỡ ra từng miếng đang diễn ra từ từ. Không có rủi ro gãy vỡ bất thành hình. Tất nhiên câu hỏi lớn lúc này là còn bao lâu nữa thì xảy ra việc tan? Bao lâu nữa thì mảng không còn an toàn?

Lợi cũng ngày càng chìm sâu trong tâm trạng dao động. Tháo ủng ra, cậu ta leo lên cột buồm đuôi để thay dây thừng đã bị ủng rửa khiến nó xốp nhẹ và trơn tuột như cháo. Khi tuột xuống, cậu ta xỏ nhầm chân vào ủng và cứ đứng thế như một đứa trẻ giận hờn và nản chí. Phải mất một giờ rưỡi để nói chuyện nhẹ nhàng với Lợi để cậu ta tươi tỉnh hơn. Và tôi nhận ra rằng khi cậu ta nói về “tình hình tư tưởng”⁵⁸ là không muốn nói về tình hình của anh em như tôi nghĩ mà muốn nói lên cảm nghĩ của chính cậu ta. Lợi cố gắng kể với tôi rằng không hiểu sao cậu ta thấy vô cùng bứt rứt và u sầu. Cậu ta không thấy chuyển đi này quá khó khăn hay không thuận lợi nhưng tại sao trong lòng lại cảm thấy chán nản đến vậy? Lợi đã viết thư để tôi chuyển về cho gia đình nhưng thư đó bằng tiếng Việt và chữ Lợi viết khó đọc nên tôi đã bảo cậu ta chép lại cho rõ ràng hơn.

Khoảng bốn giờ chiều, khi chúng tôi đang ngồi lặng im trong lều lá thì thật ngạc nhiên có tiếng máy bay nhiều động cơ bay thấp trên đầu. Chúng tôi chẳng nhìn thấy gì. Bầu trời hoàn toàn bị che phủ bởi những đám mây dày và xám xịt với chân mây nằm không quá sáu chục mét trên mặt nước biển tối om. Ánh sáng ban ngày còn lại quá ít ỏi hết như lúc nhá nhem tối mùa đông. Năm phút sau, tiếng động cơ lại quay trở lại và lần này chúng tôi nhận ra hướng bay. Một quang cảnh khó quên hiện ra từ phía nam của chúng tôi. Kẹp giữa đám chân mây và biển cả là một chiếc máy bay lớn, bốn động cơ tiến thẳng về phía chúng tôi với mọi ngọn đèn bật sáng nổi bật trên nền trời u ám. Đó là một quang cảnh kỳ diệu, một cuộc diễn tập oai vệ của

⁵⁸ Như ta đã biết, do Lợi chưa nắm được tiếng Anh, khi trao đổi phải tra từ điển nên đôi khi dùng những từ “đao to búa lớn” để diễn tả tâm trạng của mình. Ở đây, ông Tim nhắc tới chuyện Lợi dùng từ *state of mind*!

công nghệ hiện đại nhằm chống lại thiên nhiên luôn thù địch ẩn chứa nhiều bão tố. Bầu không khí bị quấy động khi chiếc máy bay to lớn lướt thấp trên đầu, một động cơ đã chuyển đổi chế độ cánh để tiết kiệm nhiên liệu và chúng tôi đọc rất rõ huy hiệu của Tuần duyên Hoa Kỳ sơn trên thân máy bay. Sau đó nó lấy lại độ cao, những vệt tụ phụt ra từ đỉnh cánh rồi mất hút trong tầng mây dày đặc. Chúng tôi lại nghe thấy nó quay lại, và lại hạ thấp xuống như thể đi ngay bên cạnh chúng tôi. Một đuốc hiệu tung ra chạm nước và bắt đầu xả khói xám như báo hiệu họ đã nhìn thấy chúng tôi. Lúc này, tôi vội rút chiếc bộ đàm VHF nhỏ nhắn ra và nói chuyện với viên phi công.

Máy bay này là một chiếc Orion P-3, loại máy bay tìm cứu tầm xa của Phi đội Tuần tra số 4 thuộc Tuần duyên Hoa Kỳ có căn cứ tại Hawaii, nằm cách chúng tôi 1.100 dặm về phía tây nam - nam. Chỉ huy Phi đội nhận được lệnh từ Trung tâm Thông tin tại Alameda California yêu cầu cử máy bay đi xác định vị trí của mảng *Từ Phúc* và họ đã phải bay tới bốn giờ đồng hồ để tới được vị trí mà tôi đã báo cáo cho họ trước đây. Kể từ lần cuối cùng tôi liên hệ được với Bảo tàng Người đi biển, mảng *Từ Phúc* cũng đã di chuyển và máy bay Orion đã phát hiện ngay ra chúng tôi trên màn hình radar trong lần lướt qua đầu tiên. Độ chính xác của chiếc định vị cầm tay nhỏ bé dùng trên mảng thật đáng kinh ngạc, nó giúp chúng tôi báo cho Bảo tàng vị trí chính xác đến như vậy! Phi công của chiếc Orion hỏi chúng tôi có cần giúp đỡ gì không và anh ta có vẻ không hài lòng khi được biết trên mảng mọi việc đều ổn. Anh ta không biết vì sao chúng tôi lại đi trên một chiếc mảng tre giữa đại dương, và phải mất một giờ đồng hồ lượn những vòng chậm rãi trên bầu trời trong khi anh ta đã được biết câu chuyện không lấy gì làm lý thú về việc mảng *Từ Phúc* đã từ Hong Kong tới Nhật Bản rồi tiến ra Thái Bình Dương. Viên phi công báo tin cho chúng tôi rằng chiếc tuần dương hạm của Tuần duyên Hoa Kỳ có tên là *Jarvis* đang ở trong khu vực này. Bình thường thì mảng *Từ Phúc* nằm khá xa khu vực tuần tra của Lực lượng Tuần duyên,

nhưng có một sự trùng hợp ngẫu nhiên khi bức điện của chúng tôi gửi Bảo tàng Người đi biển chuyển cho Trung tâm Thông tin của Lực lượng Tuần duyên cũng là lúc tàu *Jarvis* đang trên đường trở về căn cứ tại Hawaii sau khi kết thúc đợt tuần tra tại Alaska, nên tàu đi ngang qua rất gần với mảng. Trên thực tế, viên phi công của máy bay Orion cho biết, tàu *Jarvis* chỉ còn cách chúng tôi có 70 dặm khi tàu nhận được bức điện yêu cầu tàu tìm kiếm và giúp đỡ chúng tôi. Thật là một món quà hào phóng hoàn toàn ngoài mong đợi của Tuần duyên Hoa Kỳ. Chẳng bao lâu sau, khi những tia nắng yếu ớt cuối cùng vừa tắt, chúng tôi nhìn thấy cái thượng tầng và cây cột vô tuyến của một con tàu lớn tiến thẳng về phía mình, đèn hành trình sáng lóa trên nền trời lúc chạng vạng.

Trong bóng tối, nhóm người đầu tiên của tàu tuần tra lướt về phía chúng tôi trên chiếc xuồng bơm hơi khá lớn. Đoàn gồm có một đại úy thuyền trưởng, một trung úy và một hạ sỹ quan, tất cả đều mặc bộ đồ áo liền quần màu đỏ tươi với dòng chữ lớn TUẦN DUYÊN HOA KỲ ở sau lưng. Họ có vẻ lo lắng nhìn chàng lính thủy trẻ tuổi đang thao tác chiếc xuồng khi nó đang bay chồm lên quanh chiếc mảng trông rất kỳ dị của chúng tôi. Tôi mỉm cười một mình trước sự nghiêm túc của các vị khách. Họ là những con người làm việc thận trọng, tôn trọng phương pháp, lễ độ và nhẩn nại. Họ mang cho chúng tôi những món quà là cam và bánh ngọt Đan Mạch để ăn sáng và một danh sách dày đặc các câu hỏi mà chúng tôi phải trả lời và được ghi lại theo mẫu trên tờ giấy kẹp trên bìa cứng. Đó là những câu hỏi về quốc tịch, họ tên và địa chỉ, hộ chiếu, các tài liệu về chiếc mảng, chi tiết về chiếc bè cứu sinh của chúng tôi, thiết bị an toàn, phao sự cố vệ tinh, pháo hiệu, v.v... Khi viên đại úy ghi lại những câu trả lời, tôi có thể thấy anh ta đang đánh giá sơ bộ chiếc mảng của chúng tôi. Thật may, trong bản danh sách của viên đại úy không có thêm mục những thiết bị định vị hiện đại nhất, chiếc bè cứu sinh tự thổi đạt tiêu chuẩn viễn dương, những bộ quần áo thoát hiểm kiểu đặc biệt thích hợp cho chúng tôi khi phải

rời bỏ tàu, và vân vân. Thật ra những thiết bị thoát hiểm trên mảng *Từ Phúc* có lẽ còn đạt tiêu chuẩn cao hơn các thiết bị trên tàu *Jarvis*. Nhưng có lẽ không một ai trong thủy thủ đoàn chúng tôi lại mong đợi phải dùng đến: một chàng thủy thủ dân đảo Faeroe hình vóc trông giống thần biển Neptune, một dân đi bè mảng người Việt Nam chuyên kiếm sống trên biển, chàng Rex đã có kinh nghiệm rong ruổi buồm 8 vạn dặm, còn tôi thì đây là chuyến du hành viễn dương lần thứ 5... Còn nói về Joe, chúng tôi có riêng hẳn một bác sĩ hàng hải, một thứ sang trọng mà tàu *Jarvis* cùng 180 thủy thủ không thể nào sánh được.

“Các anh có cần gì thật cấp thiết không?” Viên đại úy hỏi.

“Có,” tôi đáp ngay không cần suy nghĩ “dây thừng và dầu hỏa dùng cho bếp dầu”

“Có cần gì nữa không?”

“Có, chúng tôi muốn quan sát kỹ phần ngầm dưới đáy mảng khi trời yên biển lặng. Các anh có thể cho tôi mượn hay nhường lại cho chúng tôi một cặp chân nhái được không?”



Cuối cùng viên đại úy tên là Gary Lakin trả lời rất thanh thản nhẹ nhàng: “Tôi nghĩ thế này. Tôi vừa nhận được hai cặp chân nhái bỏ trên cabin, tôi rất hân hạnh được tặng cho anh một bộ.”

Máy bay Orion đã quay trở về Hawaii, và sau một giờ thăm viếng, nhóm công tác cũng quay trở về tàu *Jarvis*. Con tàu phải chờ cả đêm để sáng hôm sau có thể giao dây nhợ và các thứ mà chúng tôi yêu cầu. Tôi rất biết ơn họ. Tôi thấy rằng thủy thủ tàu *Jarvis* rất mong mỗi trở về nhà sau vài tuần lễ tuần tra trên Alaska mà việc gặp gỡ mảng *Từ Phúc* khiến cho họ bị chậm mất hai mươi bốn giờ.

Gray Lakin và đồng đội của anh ta lại xuất hiện trên chiếc xuồng bơm hơi vào lúc 7 giờ sáng đem theo một cuộn dây to tướng, một cặp chân nhái và kính lặn, và nhiều lương thực làm quà. Trondur đeo kính để lặn xuống dưới gầm mảng còn tôi leo lên xuồng bơm hơi để quay về tàu *Jarvis* nhằm gặp gỡ và cảm ơn sĩ quan chỉ huy.

Thuyền trưởng Scott Merrill là một người đàn ông cao, tóc điểm bạc, khuôn mặt phúc hậu và dáng vẻ điềm tĩnh. Ông nói điều ông lo lắng nhất là sự an toàn của thủy thủ đoàn của mảng *Từ Phúc*. Qua nhóm công tác về báo cáo lại, ông được biết chúng tôi là những người có kinh nghiệm, cẩn trọng và trang thiết bị cứu sinh đạt tiêu chuẩn rất cao. Sau khi hết lời cảm ơn thuyền trưởng đã đưa tàu tới thăm, tôi giải thích rằng việc tàu *Jarvis* xuất hiện là một điều bất ngờ kỳ diệu. Không ai nói với chúng tôi rằng tàu của Lực lượng Tuần duyên đang ở trong khu vực này, cũng như có máy bay đi tìm chúng tôi, và rằng khi tôi liên lạc với Tuần duyên tại California tôi chỉ định cố gắng xây dựng một quy trình hoàn thiện khi cần phải rời bỏ mảng. Thuyền trưởng Merrill khẳng định rằng thật may tàu ông ta ở gần mảng *Từ Phúc*. Trong khu vực Thái Bình Dương chỉ có hai tàu tuần tra của Lực lượng Tuần duyên có khả năng đi viễn dương như tàu *Jarvis*, và tàu của ông ta không chỉ đi tuần tra mà còn làm nhiệm vụ chuyển tiếp. Thông thường phải mất từ bốn tới năm

ngày để một tàu tuần tra tới được vị trí của chúng tôi, và trừ những trường hợp khẩn cấp cần can thiệp còn không bao giờ điều động tàu đi như vậy.

Sau năm tháng sống trên mảng, cảm giác thật kỳ lạ khi ngồi trên chiếc ghế bành, đối diện với cái bàn gỗ đánh vec ni trong buồng khách của tàu *Jarvis*, nơi tôi ngồi nói chuyện với vị thuyền trưởng. Tôi đã quá quen với cuộc sống trên chiếc mảng tre nên cảm thấy choáng váng khi bị bao quanh bởi không khí điều hòa, mọi thứ được kỳ cọ sạch sẽ, được sơn phết. Leo qua một loạt các bậc thang kim loại để tới được khu sinh hoạt của các sĩ quan, tôi trở nên lóng ngóng vụng về trong đôi ủng đi biển và bộ quần áo dày nặng mà tôi thường mặc hằng ngày trên mảng tre. Vào phòng khách được sưởi ấm tập trung như bước vào vùng nhiệt đới, tôi bắt buộc phải lột bỏ mọi lớp quần áo và cuối cùng ngồi xuống trên người chỉ có bộ đồ lót. Cảm giác lạ lùng nhất với tôi là chuyển động của căn phòng. Phòng khách nằm ở độ cao trên tàu nên khi tàu lắc nhẹ trên sóng thì căn phòng đã lúc lắc từ bên nọ sang bên kia. Ngay cả khi đang ngồi tôi cũng phải bám lấy mép bàn để ghế không đổ. Thật là kỳ quặc khi chiếc mảng *Từ Phúc* nhỏ bé lại cứng cáp hơn chiếc tuần dương hạm to lớn.

Thuyền trưởng Merrill không thể giúp gì hơn. Ông ta nhắc nhở rằng nếu chúng tôi muốn rời mảng *Từ Phúc* thì đây là cơ hội tốt nhất. Hàng tuần lễ hay có thể hàng tháng nữa chẳng có tàu tuần tra nào khác lại có mặt tại khu vực này. Tôi trả lời rằng để tôi còn hỏi ý kiến anh em nhưng tôi chắc rằng họ vẫn muốn tiếp tục cuộc hành trình trên mảng tre. Trong trường hợp đó, thuyền trưởng nhắc nhở, hằng ngày chúng tôi phải báo cáo đều đặn vị trí của mảng cho Tuần duyên tại California được biết. Khi về tới Hawaii, thuyền trưởng sẽ cung cấp cho Trung tâm Thông tin của Lực lượng Tuần duyên một bản báo cáo cập nhật đầy đủ về tình hình chiếc mảng chúng tôi. Nếu có chiếc tàu nào khác muốn gặp chúng tôi, đó không phải là một việc dễ dàng. Mảng *Từ Phúc* quá nhỏ bé và nằm quá thấp với mặt nước nên

tàu tuần tra đã phải dùng radar tìm kiếm loại tối tân nhất mà chỉ phát hiện khi còn cách mảng tám dặm. Nếu không có máy bay tuần tra Orion trợ giúp, chắc là tàu *Jarvis* không thể nào tìm ra chúng tôi.

Cuối cùng thuyền trưởng Merrill mang ra các bản đồ thời tiết khu vực và chỉ cho tôi cơ hội tốt nhất để mảng *Từ Phúc* tránh được thời tiết xấu là luôn giữ vị trí phía nam của vĩ tuyến thứ 40 cho tới khi cách bờ Mỹ 500 dặm sau đó mới chuyển hướng đông bắc. Nhưng, ông nhắc nhở, thời tiết mùa này đang xấu dần. Những cơn giông bão thu và đông đã bắt đầu.

Khi rời phòng khách để trở về mảng, tôi dừng lại một chút đứng bên ngoài hành lang tàu. Tôi đang đứng trên cao so với mặt nước biển. Đây là lần đầu tiên tôi có dịp nhìn xuống chiếc mảng tre từ một điểm thuận lợi như vậy. Mảng *Từ Phúc* nằm cách khoảng một dặm đang giương hết buồm chậm rãi tiến về hướng đông trên lớp sóng thấp màu xanh xám. Mảng như một vật thể tí hon giữa đại dương bao la. Nổi bật rõ ràng trên đường chân trời là hình bóng không thể lẫn lộn được của ba chiếc buồm cánh dơi. Hình bóng màu đen, sắc sảo và tao nhã như được cắt ra từ một tấm giấy đen bằng lưỡi dao cạo. Còn chiếc mảng trông nhỏ bé, dễ bị tổn thương, nhưng không hiểu sao lại đi biển rất tốt.

Được xuống công tác của tàu *Jarvis* đưa trả về, tôi bước lên mảng và đã hỏi ngay: “Trondur ơi, cậu nghĩ sao về các mối mây buộc ở phía ngậm nước của mảng.”

Trondur trông đáng vẻ vẫn còn ướt át và mệt mỏi. Cậu ta vừa cởi bỏ quần áo lặn ra sau khi thực hiện chuyển quan sát. Vẫn với đáng vẻ khoan thai như mọi lần, Trondur dừng lại một lát rồi mới trả lời: “Phía mũi rất tồi. Hầu như tất cả lạt mây đã mục rữa. Dọc theo hai bên mạn cũng như ở đầu mũi, tất cả mối buộc đã tuột hay lỏng ra. Nhưng ở giữa và đuôi mảng, mọi việc có vẻ ổn.”

“Cậu có cho là mảng vẫn giữ chặt lại với nhau không?”

Lại ngừng một chút. “Bây giờ thì không nguy hiểm và chúng ta có thể cột các cây tre trước mũi lại với nhau.”

Tôi liếc nhìn Joe và Rex. Về mặt của họ nói với tôi mọi điều tôi cần biết. Cả hai muốn tiếp tục chuyến du hành, không muốn rời bỏ mảng. Đại úy Gary Lakin đã quan sát tôi khá kỹ lưỡng. Không để tôi biết, ông ta đã gọi từng thành viên trong đoàn trong khi tôi vắng mặt để hỏi xem họ có muốn rời bỏ mảng không. Không một ai muốn như vậy.

“Được, tôi chấp nhận đánh giá của Trondur,” tôi nói “Nếu các bạn cảm thấy yên tâm với nó, vậy chúng ta tiếp tục cuộc hành trình.”

Cả Joe và Rex gật đầu đồng ý ngay lập tức. Rõ ràng là họ đã thảo luận với nhau về quyết định này từ trước. Với Lợi, tôi biết rằng đó là trách nhiệm của tôi trên cương vị người thuyền trưởng. Cậu ta phải hiểu chúng tôi đang bàn luận cái gì nhưng cậu ta không tỏ ra một dấu hiệu gì chứng tỏ muốn rời bỏ mảng. Giả dụ Lợi muốn đi theo tàu *Jarvis*, đó thật là cuộc vượt qua một đồng khủng khiếp các thủ tục hành chính để có thể đưa cậu ta, một công dân Việt Nam từ Hawaii về lại Hà Nội. Tôi tin chắc rằng cả mảng lẫn thủy thủ đoàn hiểu rõ hơn cậu ta về mọi ý tưởng định rời bỏ mảng. Tôi sẽ phải thảo luận với Lợi về vấn đề này sau này. Đến lúc này, quyết định của tôi đã rõ ràng.

“Chuyến du hành của chúng ta tiếp tục,” tôi khẳng định.

Tôi đã dự đoán thái độ của Lợi khá chính xác. Ngày hôm sau tôi gửi thư của Lợi cho gia đình thông qua Trúc tại Hà Nội và yêu cầu Trúc chuyển thư về Sầm Sơn. Về sau, Trúc gửi lại một bản dịch từ nguyên gốc tiếng Việt. Bức thư viết đơn giản: “Lợi đã yêu cầu Tim để gửi thư về nhà. Ngày 10 tháng Mười do gió lớn, bốn cây tre đã tuột ra khỏi lớp dưới cùng của mảng. Tim và thủy thủ đoàn đã gia cố lại mảng nên chuyến hành trình vẫn tiếp tục thuận lợi.”

Tàu *Jarvis* tiếp tục hành trình trở về Hawaii, và thế giới đặc biệt nửa trời nửa nước lại trở lại vây kín chúng tôi. Đó là một

thế giới mà chúng tôi biết rõ và yêu mến nó chừng nào mà mảng *Từ Phúc* vẫn còn sống với nó một cách an toàn hợp lý. Tàu *Jarvis* đã tiếp xúc với một xã hội khác, xa lạ mà chúng tôi chưa sẵn sàng để gia nhập trở lại. Khi tôi còn trên tàu tuần tra thuyền trưởng Merrill có hỏi tôi rằng thủy thủ đoàn có muốn lên thăm tàu, ăn một bữa cơm nóng và tắm nước nóng không. Tôi hỏi lại mọi người, và tất cả đã từ chối một cách lịch sự. Họ cảm thấy thoải mái hơn trên chiếc mảng đã coi là nhà.

Trạng thái tâm lý của Lợi là mối quan tâm hàng đầu của tôi. Khi tàu *Jarvis* còn ở gần, Lợi háo hức quan sát con tàu to lớn và hiện đại này nhưng không có một dấu hiệu nào chứng tỏ muốn rời bỏ chiếc mảng. Giờ đây với ý định tháo gỡ hàng rào ngôn ngữ, tôi lại cố gắng bắt đầu trở lại những buổi học ngôn ngữ thường kỳ bằng cách ngồi bên Lợi trong lều lá và lặp đi lặp lại các câu cũng như các từ ngữ. Lợi tỏ ra thích thú với bài học đầu tiên nhưng rồi đột nhiên giữa bài học thứ hai thì cậu ta khựng lại rồi bắt đầu phản ứng kịch liệt. Cậu ta là người Việt Nam, cậu ta tuyên bố thẳng thừng, cậu ta chỉ muốn nói bằng tiếng Việt. Những người khác thì nói tiếng Anh, nói chuyện với nhau bằng tiếng Anh. Đó là điều bình thường. Lợi sẵn sàng vào ca trực và đứng lái bốn mươi, năm mươi ngày hay lâu hơn nữa nếu thấy cần thiết. Đó là nguyện vọng và trách nhiệm của cậu ta. Cậu ta luôn luôn muốn thi hành nhiệm vụ. Cậu ta không cần ngủ hay đổi ca trực. Cậu ta có thể trực suốt ngày đêm. Lúc này thì cậu ta ăn nói thiếu mạch lạc, tay run rẩy lật các trang của cuốn từ điển Việt - Anh của mình và đọc ra bất kỳ thứ từ gì đập vào mắt cậu. Rồi Lợi lại đứng bên chiếc ghế dài trong lều lá, mắt chăm chăm nhìn về phía biển, bắt đầu làm bầm bằng tiếng Việt. Tất cả chúng tôi cứ để cậu ta đứng thì thăm một mình. Chúng tôi muốn cậu ta phải thổ lộ với một ai đó, dù là nói cho chính mình nghe.

Joe có ý kiến cho rằng tình trạng tinh thần của Lợi khó mà cải thiện được, và cho rằng cậu ta có thể hoặc tiếp tục trầm

cảm hoặc càng trở nên lãnh đạm và rồi không hoạt động nữa hay có thể tệ hại hơn là trở nên hung bạo. Tôi không thể nào chấp nhận được khả năng cuối cùng. Lợi bản chất là một người rất hiền lành, mặc dù tôi thật đau đớn nhìn cậu ta nói huyền thuyên một mình, lập đi lập đúng vài từ, không thể giao tiếp được còn chúng tôi thì cố tìm cách hiểu xem cậu ta đang nghĩ gì. Tôi bảo Joe và Rex đừng bị ám ảnh về trường hợp của Lợi, rằng Lợi vẫn là một thành viên chăm chỉ của cả đoàn, chúng ta phải coi mọi việc bình thường như không có gì xảy ra.

Số dây nhợ mà tàu *Jarvis* tặng khiến chúng tôi nghĩ ra khối việc. Tàu tuần tra để lại cho chúng tôi một số đoạn dây dùng để kéo tàu, và bây giờ chúng tôi cắt ra và buộc thành như thêm một dây chằng nữa cho cột buồm phòng khi các dây mây tõe đứt và cột buồm đổ xuống biển. Đây là một công việc khá mệt mỏi vất vả, nào hạ rồi kéo buồm lên, nào công kênh Trondur – cậu lao động chủ chốt - lên cao để cậu ta luồn cái mắt dây mới vào đỉnh cột buồm, nào những người đứng dưới kéo cho dây chằng mới thật căng, tuy có mệt nhưng đã lôi Lợi vào công việc và toàn đoàn cùng hợp sức làm việc với nhau. Khoảng thời gian ngắn ngủi với thời tiết êm dịu đã mau chóng bị thay thế bởi một trận mưa rào nặng hạt chợt đến chợt đi cùng những cơn gió biển đổi có sức mạnh gần như một cơn bão vào ban đêm, đến hừng sáng thì chuyển thành một cơn gió nhẹ. Chúng tôi chẳng để ý tới thời tiết thay đổi mà chỉ tập trung vào công việc hằng ngày, lúc này được khích lệ bởi thịt lợn xông khói, bánh mì tươi, trứng và rau cỏ mà tàu *Jarvis* đã để lại cho chúng tôi. Chúng tôi không phải quá đói khát thức ăn tươi mà nghĩ rằng phải ăn ngay trước khi nó hư hỏng và tới ngày 14 tháng Mười tức là ngày thứ tám mươi hai của chuyến đi, chúng tôi lại quay trở lại thực đơn thường ngày gồm cá khô và cá đóng hộp, cơm và mì. Tuy nhiên bây giờ chúng tôi có thể đun nấu mà không sợ hết nhiên liệu. Trên tàu tuần tra không có dầu hỏa, nhưng hóa ra cái bắc của bếp dầu mua tại Hà Nội lại có thể đốt cùng

thứ nhiên liệu mà tàu *Jarvis* dùng để chạy máy và tàu đã cho chúng tôi 40 lít, đủ để chúng tôi đạt tới tương lai đã định.

Chuyến thăm của tàu *Jarvis* đã qua được hai ba ngày nhưng tưởng chừng là một câu chuyện xa xôi nào đó. Giờ đây chúng tôi lại hoàn toàn hòa mình trong cuộc sống trên mảng với điều quan tâm nhất là cuộc sinh hoạt của biển cả xung quanh cũng như những chi tiết nhỏ nhặt của cuộc sinh tồn thường ngày. Bởi vậy chúng tôi chào đón cuộc trở về ngắn ngủi của những chú cá heo nục ánh màu vàng bạc, chúng đã cung cấp cho chúng tôi vài bữa ăn tuyệt vời sau đó lại biến mất. Chúng tôi lại trở về quy luật đi kiểm tra chà xát hai lần trong một ngày. Joe bắt đầu bị bệnh loét miệng. Cái đèn pin dùng để trực ca đêm bắt đầu trở chứng. Hàng tháng trời trên biển làm cho các tiếp xúc hoen gỉ khiến ánh sáng lập lờ phát bực mình. Những đầu tiếp xúc với cục pin sạc bị bao phủ một lớp gỉ chỉ trong vòng mười hai giờ. Trondur vốn khỏe như vâm, nay đã bắt đầu đau lưng và đôi khi phải ngả dài trên ghế băng trong lều lá để nghỉ trưa.

Cũng như mảng *Từ Phúc*, thật sự là cả đoàn đã mòn mỏi. Đó là cả một quá trình biến chuyển từ từ và tôi là người thân cận với họ, là một thành viên của họ nên không nhận ra nhưng chiếc máy quay video bé tí mà chúng tôi đem theo để quay phim làm tài liệu thì nhận ra điều này. Ghé mắt vào ống kính tí xíu của máy quay để tua lại những đoạn phim đã quay, tôi như một người đứng ngoài quan sát, như một người đứng từ xa xem xét cuộc sống trên mảng hằng ngày. Tôi bất ngờ nhận thấy anh em trông mỗi mệ ra sao. Những khuôn mặt u buồn, những cặp mắt trũng xuống, những nếp hằn sâu trên da dẻ, những giọng nói nghe chậm chạp hơn và hơi có vẻ thều thào. Đó là dấu hiệu của sự mệt mỏi đã bao trùm tất cả. Rex là người khó nhận ra nhất những thay đổi vì dáng vẻ anh thường được giấu kín sau cặp kính, cùng với chùm râu đỏ và cái mũ trùm đầu của bộ quần áo đỏ rực. Nhưng cặp mắt của anh, khi bỏ kính ra, trông đã thấy rõ sự mệt mỏi. Trondur trông rất xanh xao, cặp mắt viền đỏ, hai má hóp xuống ngay cả sau lớp râu ria rậm

rịt, còn đôi bàn tay chuyên buộc các nút lạt bị lỏng nay đầy các vết chặt khóa bởi những con hầu hà bám. Lợi có biểu hiện lãnh đạm, bất cần, trông hơi có vẻ thần thờ và trên băng video tôi có thể phát hiện ra một cách chậm rãi những điều xảy ra chung quanh cậu ta. Sự linh lợi và mau chóng đáp ứng công việc nay đã biến mất. Joe là người có nhiều thay đổi nhất. Lúc bắt đầu tham gia vào chuyến đi, cậu ta trông rất trẻ, mới chỉ đôi mươi. Nay Joe trông như già đi thêm mười tuổi. Cái cách hăm hở, hơi trẻ con nay đã dần mất đi và thay vào đó là một dáng vẻ vững chãi, tự tin hơn nhưng có phần mỏi mệt.

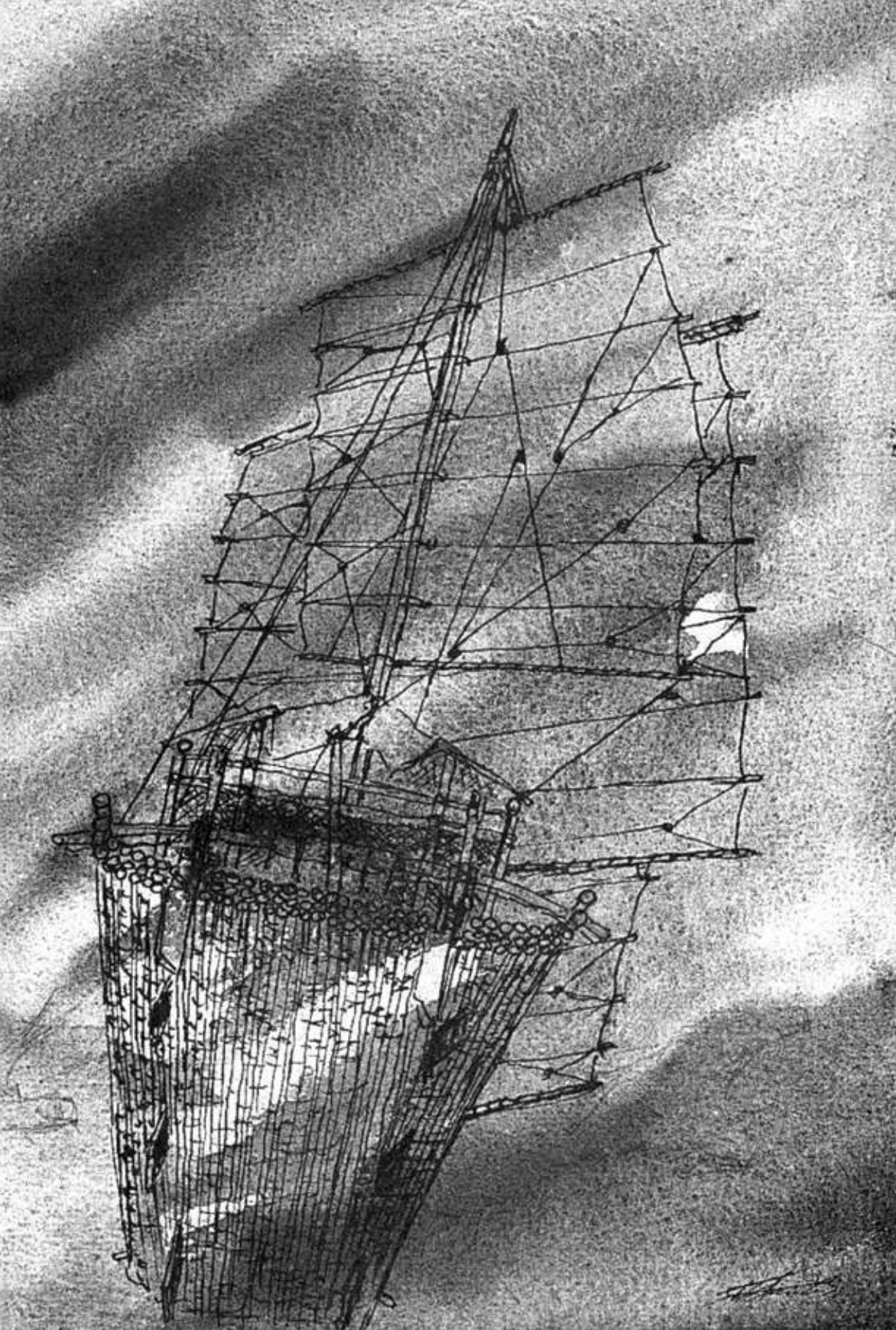
Một loạt các cơn giông như cảnh báo làm tăng thêm căng thẳng cho tình trạng mỗi một có chiều hướng đang tăng dần. Tất cả chúng tôi đã đủ mệt để muốn tránh nó mặc dù chẳng sợ nó; và đúng vào ngày 25 và 26 tháng Mười, chiếc mảng nằm dưới bầu trời sấm sét, gió luôn thất thường và giạt từng cơn. Đêm đó, sấm rền đùng đùng và hàng loạt ánh chớp lóa sáng giữa các đám mây xếp thành tầng, đen tối đầy sát khí trong ánh trắng trên đường chân trời phía nam. Một con sóng bất thành hình ập tới báo hiệu một trận bão không xa, với những con sóng tiếp theo ngắn và nhanh từ nhiều hướng khác nhau làm cho mảng tròn trĩnh chao đảo như nó đang đi bằng buồm mặc dù chúng tôi đã hạ hết cả ba cánh buồm và buộc chặt lại để tránh bị chà xát với dây chằng và những thanh thép buồm trên buồm chính khời va đập vào nhau. Khi sóng dịu đi và mặt trời ló dạng, tôi thấy đây là dịp để chính mình lặn xuống nước để kiểm tra thân mảng. Xương sườn tôi đã lành lặn đủ để tôi điều chỉnh thân mình uyển chuyển ở dưới nước và tôi không còn phải trông cậy vào Trondur trước trách nhiệm phải theo dõi tình trạng thân vỏ mảng ngâm dưới nước. Tôi mặc áo lặn, đeo đôi chân nhái mà Gary Lakin đã tặng, và được Rex giúp sức giữ đầu cuối của dây an toàn buộc vào dây đai ngang ngực, tôi thận trọng trượt mình xuống nước.

Tôi đã rơi vào trong một thế giới màu xanh thật sáng. Nước thật ấm và trong khiến cho tôi tưởng như được ném vào một

bể cá cảnh. Ngay bên cạnh tôi là những tên hộ tổng chiếc mảng, hầu như nằm trong tầm với là tóm được. Không còn những chú cá vây vàng hay heo nục, mà là tám cho tới mười chú cá xám, bụng bầm dài tới bốn chục phân, đi lang thang dọc theo bóng râm của mảng, nuốt những mảnh phiêu sinh vật được dòng nước chậm rãi cuốn đi. Đàn cá bắt chợt hốt hoảng trước sự xuất hiện đột ngột của tôi, nhưng sau một lúc, chúng chẳng thềm để ý đến tôi nữa. Một tín hiệu báo động rõ rệt được phát ra trong hai tá hay hơn nữa những chú cá thuyền màu đen và trắng đang lao quanh gầm mảng, đôi khi va cả vào những cây luồng. Nhưng chẳng bao lâu chúng quay trở lại để săn những hạt thức ăn thừa. Tôi nhìn xuống dưới và nước trong xanh tới mức ngay dưới chân tôi, có lẽ vào khoảng một chục mét, bóng dáng một con cá mập đang lười biếng dò theo. Đó chỉ là một con cá mập nhỏ, dài chỉ khoảng một mét nên tôi bỏ qua và bắt đầu bắt tay vào công việc kiểm tra.

Ấn tượng đầu tiên đối với tôi về thân mảng ở ngay trên đầu mình là trông nó thật thanh lịch đẹp đẽ và chuyển du hành đã làm nó mòn mỏi ra sao. Từng hàng cây luồng xếp thành hàng ngay ngắn, và cái đáy phẳng của mảng vẫn cong lên ở hai đầu đúng như lúc thiết kế. Dọc theo chiều dài mảng tôi có thể nhìn rõ mép của tám chiếc xiêm từ thân mảng cắm xuống như những chiếc vây cá cứng nhắc. Những lớp hào hà bám cứng lấy đầu các tấm xiêm. Xung quanh là màu xanh chói chang của biển cả, màu xám của lớp hào hà và đây đó ánh lên những vạt nâu vàng màu mật ong của cây tre luồng thiên nhiên. Phía trên, Rex đi chuyển dọc theo mép mảng, tay cầm đầu dây an toàn như người dắt chó đi dạo phố, còn tôi tìm đường từ bên mạn này chuyển sang phía mạn bên kia, sau đó lại lặn xuống vài thước nước và bơi dưới đáy mảng, để kiểm tra các cây tre, gõ vào các mối lạt mây buộc.

Dọc theo phần trước của thân mảng, kéo dài tới một phần ba toàn chiều dài, tua tủa những sợi râu ngắn và đen. Đó là những sợi mây, hàng chục sợi bị bung ra đang đung đưa như những



gốc rạ. Khi tôi sờ tới khe giữa các cây luồng, và giật thử vào mỗi lạt buộc, thường thì tay tôi cảm thấy mềm và yếu. Sau đó tôi thử lại, tình hình có cải thiện hơn. Chỉ có ít mối bị tuột ra bị thõng xuống, khi tôi thử buộc lại thấy vừa phải, mặc dù tôi cố không kéo quá mạnh.

Theo kiểu của tôi, tôi đi vòng qua đuôi mảng, ở đó Trondur và Lợi vừa buông bánh lái, rồi chuyển sang mạn bên trái. Ở đó mọi việc cũng tương tự: phần giữa và phần đuôi mảng khá tốt nhưng tại một phần ba về phía mũi, thân mảng đã xấu đi một cách tồi tệ. Giữa chiếc xiểm thứ hai và thứ ba tôi thấy hai cây luồng đã bị bung hết mọi mối lạt buộc. Hai cây này còn giữ nguyên tại chỗ là nhờ sức nổi của chúng. Tôi có thể dễ dàng dùng tay rung lắc hai cây luồng này. Không có cách nào để buộc lại hai cây này, nên tôi bơi tiếp về phía mũi của mảng. Tại đây tôi có thể đếm được các khe hở, tổng cộng là năm chỗ cả thảy, do tất cả các đoạn tre đã tuột ra và trôi đi mất. Nhô lên tới một chỗ khe hở, tôi sờ tay vào các lạt buộc tại lớp tre giữa. Lại thấy một vài mối buộc tõe ra; một số mối khác còn lại chừng một nửa sức bền ban đầu. Tôi không dám kéo quá mạnh, sợ rằng sẽ làm tan rã cả chiếc mảng.

Tôi leo trở lại lên mảng. Rex và Joe bắn khoăn nhìn tôi. Trondur đã dùng mặt nạ vài lần đi dọc bên mảng nhưng chưa bao giờ xuống hẳn dưới đáy mảng, trông anh ta không mấy lo âu.

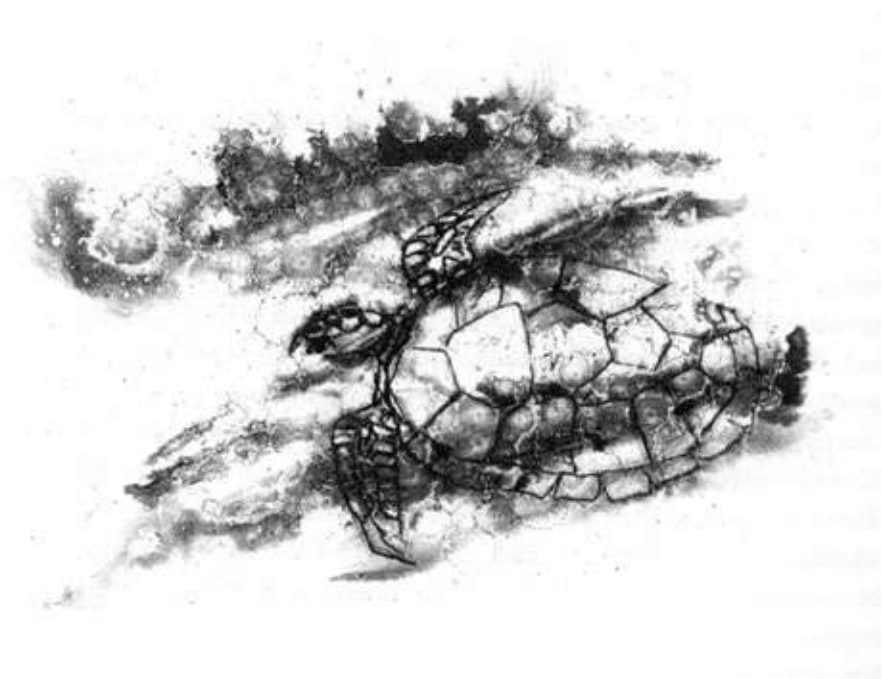
“Không đến nổi tệ như tôi tưởng,” tôi nói, “Tôi cho rằng nó còn đủ sức bền trong thân vỏ để chịu đựng ít nhất là một vài tuần nữa”

“Liệu nó có chịu nổi bốn năm cơn giông nữa không?” Joe hỏi.

“Được, tôi nghĩ vậy” tôi trả lời “Tôi không cho rằng chúng ta cần di tản khỏi mảng ngay bây giờ”

Lúc này hai bàn tay tôi giống như tay của Trondur, máu chảy rờn rờn từ những vết khía của hào hà. Khi cởi bỏ bộ quần áo lặn ra, tôi lại suy nghĩ lại. Mấy tháng trước đây khi đóng chiếc

mảng tại Việt Nam liệu tôi có mắc sai lầm gì không? Tại đó tôi đã thấy rằng lạt buộc bằng sợi mây để nguyên không vằn chẻ ra sẽ chịu đựng tốt hơn là buộc bằng nửa cây mây. Sao tôi không yêu cầu toàn bộ mảng buộc bằng cả cây mây? Nếu vậy thì bây giờ tình trạng mảng *Từ Phúc* có tốt hơn không? Không thể nói như vậy. Bây giờ không có việc gì ngoài việc tiếp tục du hành về phía trước, theo dõi thân mảng vào những dịp biển lặng mà tôi có thể lặn xuống được và trông mong vào gió yên. Một điều chắc chắn là: tôi không được phép biến chuyển đi thành một nỗi ám ảnh lo sợ và không còn biết đến những rủi ro kèm theo. Chúng tôi đang đi trên mảng *Từ Phúc* như thực hiện một cuộc thí nghiệm, không phải là thực thi một nhiệm vụ sống chết. Lưu lại trên mảng hay rời bỏ nó là một quyết định phải xem xét hằng ngày. Việc thoát hiểm của cả đoàn là ưu tiên hàng đầu của tôi.



CÒN MỘT NGHÌN DẶM ĐƯỜNG

Con cá voi ăn thịt xuất hiện mà không hề báo trước. Rex và tôi đang đứng trước mũi mảng, hoàn toàn mải mê thảo luận về những tấm xiêm thì nó nổi lên ngay bên cạnh. Không một chuyên gia hiệu ứng phim thám hiểm nào lại có thể tạo ra được một buổi trình diễn kỳ diệu hơn thế này. Lúc trước, Rex và tôi đang thư giãn bên mép của mảng, cả hai nói chuyện khê khàng, biển trống trải và lặng im bên cạnh chúng tôi; chỉ một lúc sau cách chúng tôi chỉ hai hay ba mét nhô khỏi mặt nước là một cái vây to, đen ngòm hình lưỡi gươm nhẹ nhàng và lặng lẽ nhô khỏi mặt nước tưởng chừng như nó được đẩy lên bằng một cái kích thủy lực. Cái vây vừa cao bằng hai chúng tôi, nhô lên lấp lánh trong tuyệt đối lặng yên làm cho phút chốc trở nên ngừng thở. Rex và tôi há hốc mồm mà nhìn, rồi Rex lao vào cabin để lấy máy ảnh. Nhưng đã quá muộn. Con cá voi ăn thịt đã di chuyển, nó chậm rãi bơi quanh cái mảng như để nhìn cho rõ hơn. Nước cuộn lên trên cái lưng to lớn với những gợn sóng sâu, và một xoáy nước quay tròn từ mép của cái vây to tưởng khi cả cái khối thân đồ sộ bình thản tiến về phía trước. Con cá voi dài khoảng mười mét, một nửa chiều dài của mảng *Từ Phúc* và nặng khoảng bảy tấn. Nếu nó muốn, con vật này có thể dùng sức nặng bản thân để lật úp cái mảng như loài cá voi ăn thịt thường làm khi muốn ăn các con hải cẩu trên các cánh đồng băng tuyết. Tại đó, cá voi từ tốn lật úp đối thủ làm cho

các chú hải cẩu trượt xuống nước và rơi vào hàm răng của kẻ đã tấn công. Không còn nghi ngờ gì nữa, con cá voi này đang tò mò xem xét tình hình. Chúng tôi vẫn còn nằm trên viền của Mảnh Rác Vĩ đại Thái Bình Dương và con cá voi này là một trong số những động vật ăn thịt to lớn sống nhờ cá và cá heo trong một vùng giàu có này. Con vật trực tiếp và bình thản tới gần cái mảng và giành một hay hai phút quan sát chúng tôi kỹ lưỡng hơn. Cái mà cá voi nhìn thấy không phải là cái nó thường ăn nên con quái vật to lớn ngụp xuống sau đuôi mảng *Từ Phúc*, bơi theo chúng tôi rồi tăng tốc tách ra, hướng về phía tây bắc, và luôn lập lòe sát mặt nước, luôn ngụp và ngoi lên khiến cho ta có thể nhìn rõ những vết trắng đen trên thân hình. Đứng quá gần con vật to lớn, chân chúng tôi ngập nước bên cạnh nó và như là một phần của cùng thể giới thủy cung, làm cho cuộc gặp gỡ như trực tiếp, gần như mặt đối mặt.

Trondur, Joe và Lợi đã kéo tới để cùng chúng tôi quan sát cuộc tuần tra tiếp cận khá gần của con cá voi tàn sát.

“To ghê. Chắc phải là con đực”, Trondur bình luận.



“Bây giờ nó phải bơi được ít nhất mười lăm hải lý một giờ,” Rex bổ sung khi con vật đã chạy được khá xa.

Họ sôi nổi quan tâm tới vấn đề nghề nghiệp có liên quan tới nguy cơ tan rã của ngôi nhà mà chúng tôi đang ở. Trưa hôm trước, trong khi đang ăn trưa trong lều lá thì tôi bỗng nhiên phát hiện thấy một đoạn tre ngắn dài khoảng ba mét trôi nổi theo dòng nước. Có thể đó là cây tre thứ mười mà tôi trông thấy trôi giạt kể từ khi mảng bắt đầu rã ra.

“Tre kìa!” tôi kêu lên và chỉ về phía sau. Mọi người đều ngẩng đầu lên nhìn thấy kích thước và đường kính của cây tre bị trôi rồi lại lặng lẽ ăn uống tiếp.

“Có thể nó tuột ra từ lớp tre dưới cùng, nằm đâu giữa cây xiêm thứ hai và thứ ba,” chỉ có một bình luận của Rex. Có thể mọi người đang phải sống trên một mảng tre bắt đầu tan ra thành từng miếng tại chỗ cách đất liền một nghìn dặm, còn phía dưới là đại dương sâu bốn nghìn mét.

Chúng tôi âm thầm tin tưởng rằng dù có gì xảy ra cho mảng *Từ Phúc*, chúng tôi vẫn có thể dành cho nó những cơ hội tốt nhất. Mặc dù đã rất mệt mỏi, chúng tôi biết vẫn có thể hỗ trợ cho chiếc mảng và là một thuyền trưởng tôi không có gì nghi ngờ khả năng của anh em trong đoàn. Tính năng động sáng tạo đã thành truyền thống của những thủy thủ trong chuyến đi dài luôn đối mặt với thiếu thốn nguyên vật liệu. Ngay cả sau năm tháng rười trên mảng, họ vẫn tìm ra mọi cách cải tiến cũng như sửa chữa mảng. Vật liệu đến nay gom góp được nào những đoạn gỗ, hộp đựng thức ăn và những chai nhựa cũ đựng dầu ăn, ngay cả những mớ lưới đánh cá cũ vớt được trên biển. Dù có lo buồn, Lợi vẫn để cả giờ dùng búa gỗ và cái chày để gọt được những cái chốt mới dùng cho mấy tấm xiêm, hay tạo ra được một chỗ trú mới cho người đứng lái với cái mái cong cong như mái chùa, sử dụng các con tiện tuột ra từ các cây tre lỏng lẻo mà chúng tôi không có cách nào buộc lại đúng vị trí cũ. Trondur lúc này đang nghĩ ra một cái cung bắn cá thứ hai.

Cái cung dài đầu tiên đã mất độ co giãn nên anh cắt ra để làm một cái cung ngắn.

Tháng Mười kết thúc với lời nhắn nhủ nóng bỏng rằng chúng tôi đang tiến gần tới điểm kết thúc. Chín giờ rưỡi đêm nay tôi đang trực, đó là người duy nhất còn thức trong khi Lợi là cậu trực dự phòng đang ngủ gà ngủ gật bên cạnh tôi trên chiếc ghế dài trong lều lái. Trời đêm trong sáng và lạnh, những vì sao lấp lánh, bỗng có một đốm sáng xuất hiện trên bầu trời phía nam chúng tôi. Đốm sáng nếu quá chậm và quá sáng thì đó có thể là một vệ tinh nhân tạo đang trên quỹ đạo, nếu quá nhanh thì đó là một máy bay đang trên độ cao, và nếu quá chậm và bằng phẳng trên quỹ đạo thì đó là một sao chổi. Khi đốm sáng tiếp tục di chuyển về phía trước bắt đầu để lại phía sau một vệt sáng trên bầu trời đêm. Tôi đã nhận ra đó là cái gì: một tàu vũ trụ con thoi đi vào khí quyển trên đường bay cuối cùng vào trái đất. Tôi có một trạm quan sát không bị ánh điện đô thị làm lu mờ cảnh tượng, không khí không bị ô nhiễm hay mây che khuất cái vòng cung kỳ diệu của một con tàu vũ trụ rơi xuống đất. Tôi có thể vạch lại chính xác cách con tàu tiến lên, hạ thấp và thấp nữa, cuối cùng biến mất trên bầu trời để lại phía sau một vệt sáng chói chang còn hiện rõ trên bầu trời đêm đen ngòm ít nhất là hai phút. Tôi tự nhủ, con tàu con thoi này chắc là hạ cánh xuống Hoa Kỳ. Chỉ trong vài giây nó đã vượt qua được một khoảng cách mà phải ít nhất ba mươi ngày nữa mảng *Từ Phúc* mới đạt được nếu mọi việc tốt đẹp, và ngay cả không có gì đảm bảo chiếc thuyền theo kiểu hai nghìn năm trước đây của chúng tôi có thể đi được quãng đường đó. Vậy tôi nên ở đâu? Nhốt mình trong khoang tàu vũ trụ trông cậy vào công nghệ, chẳng hề chịu ảnh hưởng của các sự kiện, hay đứng tại đây cùng với các đồng nghiệp trên chiếc mảng chậm chạp – nơi mà mọi cố gắng của chúng tôi có thể quyết định số phận của mình. Lựa chọn của tôi đã rõ ràng: tôi muốn ở lại trên mảng. Mười lăm phút sau, tôi vặn radio để nghe tin tức và biết rằng tàu vũ trụ con thoi Columbia đã hạ cánh an toàn với đội

phi hành gồm bảy người sau khi thực hiện một chương trình thử nghiệm y tế.⁵⁹

Tháng Mười một mở đầu với những cảnh báo đáng lo ngại về một ‘cơn bão đang phát triển’ và chúng tôi cố gắng tìm mọi biện pháp phòng ngừa. Trondur và Rex cả ngày kiểm tra và buộc lại những sợi dây giữ những tấm đan sàn cabin với thân mảng, nhiều sợi đã bị ủng nước và mục rữa. Còn Lợi thì cố sức buộc lại hơn nửa tá những cây tre lơ lửng đã bắt đầu thò ngang ra khỏi mép của thân mảng. Lợi thường xuyên quỳ gối ngấp trong nước biển thò ra mép ngoài của mảng trong khi sóng liếm qua và tràn qua mảng, Trondur thì buộc cabin chính còn Rex và tôi buộc lại cabin phía mũi.

“Tôi có thể dùng dây mới để buộc không?” Rex hỏi, mắt nhìn số xơ dây còn lại của số dây manila⁶⁰ mà hai mươi tư giờ trước đã dùng để chằng giữ cabin mũi vào đúng vị trí. Cậu ta xin phép tôi dùng dây mới vì chúng tôi đã thiếu trầm trọng các lát mây truyền thống. Trong các thùng đựng đồ dự trữ chỉ còn lại vài mét, hàng tuần qua chúng tôi đã thắt nút, bện lại và cố vót vát từng sợi lát mây nhằm dành dụm mọi vật liệu

“Được thôi, Rex”, tôi trả lời và Rex dùng ngay dây mới còn tôi không suy nghĩ về việc này nữa. Hai mươi tư giờ sau, nhật ký tôi ghi lại:

“Đêm qua đi được ba mươi dặm về hướng bắc do gió nam tiếp tục thổi mạnh. Joe nhận xét rằng trong vài ngày qua tôi trở nên trầm ngâm suy nghĩ. Tôi đã mệt, giống như tất cả anh em. Nếu những người đi biển Trung Hoa thực hiện chuyến đi này vào thời xa xưa. Họ tới được bờ châu Mỹ trước cả Columbus trong tình trạng mệt mỏi đứng còn không vững nữa.

⁵⁹ Tàu Columbia chuyến thứ 15 hạ cánh an toàn vào ngày 1/11/1993. Chuyến thứ 28 được phóng ngày 16/01/2003 và xảy ra tai nạn vào ngày 01/02/2003 khi trở về trái đất, giết chết toàn bộ bảy thành viên phi hành đoàn

⁶⁰ Dây *manila* - dây thực vật thường được làm từ sợi cây *abaca*, một loại cây họ chuối phổ biến ở Philippines, thường bện dây 3 tao, có sức bền cao.

“Trận bão đang phát triển” cuối cùng đã tới! Lúc chạng vạng, gió đông nam tăng lên tới bốn mươi hải lý giờ, sóng biển cao tới mười mét, mọi thứ đều rối bời. Sóng thi nhau đuổi theo nhau và khi đỉnh sóng va đập nhau, quăng lên một thác nước. Ở chỗ khác, gió giông tạo nên bức tường nước to tướng lẫn xả về phía chúng tôi, đỉnh sóng vỡ ra bọt trắng xóa. Lúc đầu chúng tôi vẫn giữ hai thếp buồm, nhưng đến 11 giờ rưỡi đêm, trong mười phút gió đổi hướng bốn mươi nhăm độ, tốc độ tăng lên tới bốn mươi nhăm hải lý giờ, sau đó dịu đi và trở lại hướng cũ. Trong mười phút cực kỳ nguy hiểm đó, tôi sợ áp lực gió có thể vật đổ cột buồm chính. Lợi và tôi đang trực nên tôi hét lên với cậu ta “Hạ buồm! Hạ buồm!”, tay chỉ về phía cánh buồm chính. Cậu ta bò về phía trước, nói lỏng dây và dùng cả thân mình đu người trên cánh buồm để kéo nó xuống. Đầu dây nâng buồm phát phơ trong gió, chưa có thời gian để buộc nó lại. Tiếng thét “Hạ buồm! Hạ buồm!” đã đánh thức Joe và Trondur. Cả hai không phải trực ca nhưng không thể ngủ được trong cái cabin với tiếng gầm của sóng biển, tiếng nước tràn qua ì oạp và gió rên rỉ gào thét. Hai người vạch tấm bạt che cửa và lao ra giúp Lợi hạ buồm chính xuống. Sau đó chúng tôi để cho mảng được thả trôi theo gió bão, dưới ánh trăng già sau rằm, trong khi khắp xung quanh giông bão dữ dội, xé nát mặt biển. Mảng Tù Phúc nâng lên hạ xuống theo những con sóng đang chạy tràn qua nó. Sau đó đỉnh sóng được thả tự do và va đập mạnh vào bên mạn, còn thân sóng thì luồn dưới thân mảng. Cú va đập này thật đáng sợ: toàn mảng rung lên và cảm giác thật đặc biệt với ai ngồi trong cái cabin tre mỏng manh đang bị lắc và uốn dưới những cú va đập. “Chẳng khác gì tên lửa chạm đất,” Joe mô tả như vậy khi hàng tấn nước để ụp lên đầu cabin, hoàn toàn phủ kín lấy nó. Vào lúc tồi tệ nhất, khung cabin với những thanh gỗ nhỏ nhắn buộc lạt với nhau rên rỉ kêu răng rắc và đôi khi như trượt nhau ra với tiếng kêu kinh khủng. Hai cái cabin uốn và vặn dưới trọng lượng nước nên xoắn mình và

biến dạng. Mọi người có thể nghĩ: liệu cái cabin bằng tranh tre nửa lá có sống sót được không hay nó bị cuốn trôi khi dây chẳng nó đứt ra, hay nó chỉ bị cuốn gọn lại với mọi người ở trong đó?

Đó chính là tình hình giông bão mà tôi đã lo sợ nên phải củng cố buộc chặt cabin xuống lúc còn ở Nhật. Suốt đêm tôi dự phòng tình huống xấu nhất khi hai cabin và cái lều lá bằng tre đan tuột ra và trôi đi. Sáng hôm sau, gió vẫn còn mạnh khiến cho một lớp sương mù dày tới chín, mười phân bao phủ cả mặt biển. Thực ra, do giông bão vẫn còn một lớp bụi nước mịn rải khắp mặt biển. Chúng tôi thấy rõ lều lá đã bị sức nước đẩy sang bên, còn cabin phía trước bị bão đánh cho xiêu vẹo, nằm lệch hẳn sang một bên. Tôi đề nghị Trondur buộc lại. Anh ta nổ ra giận dữ làm tôi thật sự ngỡ ngàng. Về mặt cau có, chòm râu dựng đứng, lông mày nhíu lại.

Anh ta gào lên, “Hôm qua tôi đã suốt ngày dùng những sợi dây mục, bỏ trong tay, suốt ngày ngâm nước. Anh không cho tôi những sợi dây tốt. Nhưng nếu mà anh tự buộc lại cabin trước có thể anh lại dùng ba mét dây loại tốt. Tôi làm việc sao được nếu anh không cấp dây tốt cho tôi.”

Tôi hoàn toàn ngạc nhiên sau mới nhớ ra tối hôm trước đã cho phép Rex được dùng một đoạn ngắn của loại dây mới.

Tôi hiếm khi thấy một người vốn điềm tĩnh như Trondur lại nổi khùng đến vậy và tôi sợ rằng người thủy thủ giỏi giang nhất đồng thời cũng là người thân thiết nhất của tôi lại trở nên bất hợp tác như vậy.

“Trondur, tôi tin điều anh nói,” tôi nói. “Nếu anh cần dây ở chỗ nào, anh cứ việc lấy”

“Dây! dây! lúc nào cũng nói tới chuyện dây!,” Trondur giận dữ. Tôi nhận thấy anh ta đang căng thẳng, và khi Trondur Patursson mất bình tĩnh sau đó tình hình sẽ gần như đã tới hết mức của nó.

Chẳng bao lâu Trondur dịu dần và cùng với Rex dùng số dây tốt còn lại để buộc hai cabin. Do cần thiết phải sửa chữa gấp nên Lợi đã hoạt bát trở lại và đang ngồi trên nóc cabin trước thay thế các lạt mây đã bị đứt. Joe và tôi cố tìm cách biến các sợi dây nylon to tưởng dùng để kéo tàu mà tàu tuần tra *Jarvis* đã cho thành các sợi thừng nhỏ hơn. Chúng tôi đã thất bại. Các tao mỏng của dây nylon trắng quá mềm và trơn khiến nó tuột và khó nắm bắt. Những sợi cước nylon đó Joe gọi tên là “tóc trinh nữ”. Trong lúc giải lao, tôi mở máy định vị tí hon xem vị trí. Mảng *Từ Phúc* đã cách mũi Mendocino ở California 999 dặm. như vậy, không cần báo trước, chúng tôi đã vượt qua mốc đường cuối cùng mà chúng tôi đã tự đặt ra.

Tôi leo lên nóc cabin trước để giúp cho Lợi và trong khi hai chúng tôi đang thay các dây buộc bị đứt thì có tiếng thác đổ khiến chúng tôi phải nhìn theo hướng gió. Một con sóng lớn hơn bình thường đang đuổi theo để đổ ập xuống mảng. Nó gào thét phía dưới và luồn qua thân mảng, còn đỉnh sóng nặng nề như dừng lại phút chốc tát thẳng cánh vào cabin và lều lái trên mảng. Khối nước giáng thẳng vào Joe lúc này đang cầm lái khiến cậu ta bật từ bên này sang bên kia lều lái còn gió muốn kéo thốc cậu ta đi. Trondur may mắn đang làm việc ở mạn khuất gió của cabin chính nên anh ta tránh bị tấn công. Tôi không biết Rex đang ở đâu vì nước biển xối thẳng xuống mái cabin trước đe dọa cuốn tôi và Lợi xuống biển. Lợi dùng cả hai tay bám lấy và đu lên cái xà ngang. Như một con vượn, tôi kịp vớ lấy xà ngang của cánh buồm trước và quấn chặt tay chân lại quanh xà trong khi thác nước tràn qua.

Joe đã hoàn hồn sau cú va đập, thò đầu ra xem chúng tôi ra sao và nói “Tôi tưởng là cả anh và Lợi bị cuốn rơi xuống biển rồi.”

Năm giờ sau, qua bản tin thời tiết chúng tôi được biết là vừa thực sự trải qua một trận bão “chính thức” có sức gió năm mươi dặm một giờ. Sau đó chúng tôi rất bận bịu với nhiều việc phải làm, đó là làm lại phần đầu của cái mảng trong khi đang di chuyển, một việc mà năm tháng trước, tôi tin là không thể làm được.





Robertson

Lợi gọi tôi lại xem xét tình hình cabin phía trước. Cậu ta lật tấm chiếu tre để lộ ra phần tre đan của đáy cabin. Trông nó thật kinh khủng. Một chỗ u phồng lên to tướng từ phía dưới nhô lên trong như một cái nhọt sắp bục ra. Nếu nó vỡ ra, sàn tra sẽ gãy đứt và rơi xuống biển. Có một cái gì đó chưa đoán biết được đã thúc mạnh lên đáy cabin tới mức làm đứt gãy những thanh xà sàn cabin dày tới bảy, tám phân.

Chúng tôi vội vàng phải tìm xem nguyên nhân làm cho đáy cabin hư hỏng. Nhưng đáy cabin lại được buộc với thân mảng trong khi nước trời lên và len lỏi quanh các thanh tre. Cách duy nhất để có thể tiếp cận được là tháo hẳn cabin khỏi sàn mảng, nâng nó lên trời giữa đại dương mênh mông để xem ở dưới đáy đã xảy ra chuyện gì. Việc này có vẻ điên rồ nhưng không còn lựa chọn nào khác. Giữa Thái Bình Dương chúng tôi bắt đầu tháo ngôi nhà của mình ra từng mảnh!

Đầu tiên chúng tôi tháo dây và các lạt mây buộc cabin trước với sàn mảng. Nhiều dây đã tuột, tất cả các lạt mây lúc đầu nguyên vẹn để giữ cabin với mảng nay đều mục rữa và không còn dùng được nữa. Tôi có thể dùng tay giật nhẹ là bung ra mặc dù nó vẫn quấn bốn lần quanh các cây tre. Tôi ném hết những lạt mây hỏng xuống biển. Khi tháo hết các chằng buộc cabin, chúng tôi luồn một sợi dây vào một bên của tấm đan đáy cabin trong khi Joe và tôi ở một đầu, Lợi và Rex ở đầu bên kia kéo nó lên, Trondur luồn một thanh tre to như một đòn bẩy phía dưới cạnh cabin. Lợi dụng sự uốn éo và di động của mảng hỗ trợ, chúng tôi nâng cabin lên khỏi bề đỡ. Khi chúng tôi vừa nạy nó lên khỏi sàn, lớp hắc ín quét lên từ Sầm Sơn bửa ra thành từng vệt. Từng phân một, chúng tôi lật cabin sang một bên cho tới khi nó nghiêng hẳn một góc. Chiếc cabin phía mũi của chúng tôi giờ đây trông chẳng khác gì cái khung che của một cái xe đẩy già cỗi mà người ta nâng lên để sửa chữa tại các nước thuộc Thế giới Thứ Ba. Nhưng chúng tôi không phải đang ở giữa rừng rậm châu Phi hay núi non Tây Tạng, chúng tôi đang lật chiếc cabin sang bên giữa đại dương.

Khi cabin đã đủ cao để có thể bò xuống phía dưới, chúng tôi luồn vào một thanh xiềng giữ cho nó khỏi đổ và chui vào xem xét tình hình. Nguyên nhân gây ra hư hỏng phát hiện ra ngay: đầu cuối của một cái sườn cong, một thanh gỗ khỏe chạy theo chiều dọc mảng đã bị gãy tại chỗ nối nên đẩy lên cọ vào đáy cabin. Trondur và tôi cùng nhìn chỗ hư, đầy suy nghĩ. Đó là một việc nghiêm trọng.

“Ta có thể cắt bég cái đoạn này đi và vớt nó xuống biển.” Tôi nói.

“Tôi lại có ý này hay hơn,” Trondur nói “Tại sao chúng ta đừng cắt nó đi mà đẩy nó lui về phía sau dưới cabin rồi buộc lại để tăng sức bền cho mảng. Nó không còn làm việc như cái lò xo nữa nhưng ít nhất nó cũng làm cho cabin có cái đáy vững vàng hơn. Và ta phải làm cả cái sườn phía bên kia nữa vì nó sắp gãy rồi”

Suốt sáu giờ đồng hồ Trondur và Lợi chui dưới đáy cabin trước nhóp nhép, gập mình trong một khoảng không chật hẹp, sóng đánh phả vào mặt vào đầu gối trong khi hai người buộc hai thanh sườn vào vị trí. Tôi thật ngạc nhiên sao họ có thể làm việc trong điều kiện khó khăn như vậy, thực chất là một việc buộc chặt mảng lại với nhau trong tình trạng nửa ngâm trong nước. Đó là một kỹ năng mà hai người giờ đây đã có rất nhiều kinh nghiệm.

Lợi dụng lúc cabin nâng lên có thể tiếp cận được, tôi yêu cầu Joe và Rex dùng các miếng bạt vá lại các lỗ hổng trên sàn tre đan. Có hai chỗ lỗ hổng quá lớn có thể cho cả nắm đấm vào. Đây là lần đầu tiên Joe nhìn thấy tấm tre đan sàn cabin mỏng manh ra sao, chẳng cứng cáp hơn cái sọt đan loại chất lượng tốt bán tại cửa hàng sản phẩm đồng quê.

“Trời ạ,” cậu ta nhận xét “thế là tôi đã ngủ và sống suốt thời gian qua trên đại dương trong một cái vỏ mỏng và yếu ớt như vậy”

Ấm ướt, xám xịt cùng gió giật dữ dội, thời tiết tiếp tục gặm mòn cả bè mảng và thủy thủ đoàn. Năm ngày tiếp theo chúng

tôi chẳng được ngơi nghỉ. Do quá lạnh và ẩm ướt nên có ít việc làm được đành phải chui vào cabin dệt nát tiếp tục các công việc hằng ngày: Trondur dùng chì và màu nước vẽ tranh; Rex ghi chép các báo cáo về thiên nhiên; Joe kiểm tra lại các bức ảnh và xem xét thuốc men dự trữ. Khí trời ẩm ướt làm cho bệnh phổi vốn kéo dài của Lợi thêm trầm trọng, và cậu ta than phiền là chứng tức ngực nay lại quay trở lại. Nhưng Joe giúp đỡ được rất ít ỏi. Cậu ta đã cố kết hợp tất cả sổ kháng sinh có trên mảng, nhưng thuốc viên đã hết sạch. Nhưng thật may mắn, tinh thần của Lợi đã được nâng lên trông thấy. Lợi vẫn điềm tĩnh nhưng không còn ủ dột và dễ khóc như trước đây. Đôi khi cậu ta nói chuyện với chúng tôi bằng tiếng Việt mà chúng tôi không để ý vì rõ ràng là nhờ có nói ra sẽ giúp cho cậu ta dễ chịu, mặc dù người nghe không hiểu hết cậu ta muốn gì. Chúng tôi thấy được là Lợi thường nói về chặng đầu chuyến đi từ Hong Kong tới Nhật Bản, chuyến thăm Tokyo và cậu ta nhớ lại với cảm nhận đầy hạnh phúc. Có việc để làm là liều thuốc tốt để khắc phục các trục trặc và Lợi đã làm các việc được phân công chăm chỉ hơn, có hiệu quả hơn những lúc sa sút trong buồn phiền. Điểm chuyển biến khi hồi phục trở lại là khi nhận được tin tức gia đình từ Sầm Sơn. Trúc chuyển tiếp cho bức điện nói rằng gia đình của cậu ta tại Sầm Sơn vẫn mạnh khỏe, và rất tự hào về cậu ta. Bức điện nhận được bằng tiếng Anh và tôi gặp khó khăn khi dịch sang tiếng Việt cho Lợi hiểu. Cậu ta không hiểu chữ “tự hào” trong cuốn từ điển Anh-Việt. Tôi nhờ Joe giúp sức.

“Sao anh không nói rằng gia đình Lợi ‘hoan hô’ cậu ta”, Joe góp ý. Tôi dịch lại cho Lợi và cậu ta tươi cười hoan hỉ.

Lợi tiếp tục ghi chép về chuyến đi, viết rất chi tiết vào cuốn sổ mà tôi đã cho cậu ta tại Hong Kong. Khi trở lại Sầm Sơn, cậu ta có thể kể lại cho các đồng nghiệp cùng làm mảng biết được công trình do bàn tay của họ làm ra đã vững vàng trong một chuyến du hành lớn trên đại dương ra sao. Vào ngày 8 tháng Mười một, ngày thứ tám mươi bảy, cậu ta đã dùng hết các trang giấy của sổ tay và đề nghị tôi cho thêm vài tờ giấy nữa. Lợi chỉ

cho tôi những mục cuối cùng của cuốn nhật ký, ngón tay chỉ vào những ngày mà cậu ta thấy những cây tre trôi ra ngoài mạn của mảng, ngày 2 tháng Mười một, 4 tháng Mười một, 6 tháng Mười một, 7 tháng Mười một – “Bamboo bye bye, tre bai bai,” cậu ta vui nhộn lặp đi lặp lại.

Đây là phần đầu của nỗi thống khổ của chúng tôi: thời tiết xấu đang muốn rũ bỏ mảng *Từ Phúc* thành từng mảnh. Ngày tiếp ngày biển động tức là mảng bị đập phá và thân mảng là những cây tre được gom lại chậm chạp vì những lạt mây buộc yếu ớt đã bị đứt. Chúng tôi lại còn có thể dự báo trước lúc nào thì những cây tre dưới thân mảng có thể lặn ra và trôi lên: việc này thường xảy ra khi chúng tôi đổi lèo sau một hồi gió mạnh. Khi mảng *Từ Phúc* nằm đều đều theo cùng một góc với hướng gió và sóng thì mọi cây tre lơ lửng được gom tại chỗ dưới thân mảng. Nhưng khi chúng tôi vừa chuyển hướng buồm, mảng nghiêng nhẹ sang một góc khác thì các cây tre được gom lại sẽ được thả lỏng ra và chúng nổi lên bồng bềnh về phía đầu gió của thân mảng. Nếu thời tiết trở nên tốt đẹp hơn, gió đều hơn, hay biển lặng hơn thì mảng của chúng tôi sẽ liên kết với nhau tốt hơn. Nhưng thật vô lý đi đợi chờ thời tiết tốt đẹp vào dịp cuối mùa muộn mằn này; chúng tôi đang thử thách những gì thường xảy ra vào dịp cuối thu. Bởi vậy chúng tôi phải chiến đấu, cố gắng tính toán xem mảng đang bị bửa ra với tốc độ là bao, và cố gắng tìm mọi cách để cứu những cây tre lơ lửng trước khi nó trôi đi mất và buộc nó vào vị trí.

Có một phần thứ hai, cũng nghiêm trọng như vậy trong những nỗi khổ của chúng tôi, đó là gió chống lại chúng tôi. Đó thật là bất hạnh. Vào cuối thu chúng tôi thường chờ đợi hoặc một thứ gió hỗn hợp từ nhiều hướng khác nhau hoặc tốt nhất là gió thuận mà phần chủ yếu là gió tây. Nhưng ngược lại, chúng tôi toàn chịu gió ngược hay những cơn giông quá mạnh tới mức chúng tôi cố chống chọi lại để trôi giạt mà mảng chẳng tiến được là bao. Kết quả là mảng *Từ Phúc* di chuyển chậm chạp theo một vòng tròn. Vào ngày thứ chín mươi hai, chúng tôi đã vượt qua

cái vạch tường tượng một nghìn dặm nằm giữa chúng tôi và California. Hai ngày sau, chúng tôi chỉ còn phải vượt 925 dặm nữa là tới nơi. Nhưng sau đó, gió đổi chiều, tăng lên tới cường độ một cơn giông, và tới ngày thứ chín mươi sáu, chúng tôi lại quay trở về cái dấu mốc một nghìn dặm, theo chiều ngược lại.

Chính cái điều trôi giạt ngược lại khiến cho tôi với tư cách là một thuyền trưởng và một nhà hàng hải phải suy nghĩ nhiều trong đêm, trong một căn lều tre tai nghe dần đồng ca của các tiếng răng rắc và rên rỉ cùng tiếng kéo kẹt của tre và gỗ khắp xung quanh. Khi chúng tôi vượt qua cái dấu mốc một nghìn dặm, tôi đã rơi vào một cái bẫy sơ đẳng là coi một điểm cố định là nơi kết thúc chuyến du hành, đó có thể là ngày 27 hay 29 tháng Mười một, trong khi đáng ra như tôi vẫn thường lặp đi lặp lại nhắc nhở mọi người rằng phải tập trung vào những mục tiêu gần và quên đi cái đích còn xa vời. Nay tôi đã phải điều chỉnh lại suy nghĩ và việc này không dễ dàng vì tình trạng xung quanh đã trở thành không thuận tiện.

Lúc này, mọi thứ trong cabin đều trở nên rất ẩm ướt, quần áo, túi ngủ, ngay cả giấy viết nhật ký nay cũng đã ẩm hơi hệt như một tờ giấy thấm. Mực thường viết nhòe, đầu bút chì nhọn hay bút bi thì cày rách mặt giấy mềm xốp. Tôi chuyển sang dùng giấy đặc biệt không thấm nước và cũng cho Lợi vài tờ rồi ngồi ghi nhật ký giữa các mùi vớ ẩm ướt và áo mưa sũng nước. Dưới chân tôi, sàn tấm tre đan đầy các lỗ hổng mà ta có thể nghe tiếng biển cả rít lên khi có một con sóng lớn dưới đáy đẩy nước qua khe thành những tia nhỏ đập vào đáy cabin. Đôi khi, sau một con sóng lớn hơn bình thường đã trườn qua dưới đáy, tôi bật chiếc đèn bấm và bò quanh lều, cố gắng không làm thức giấc người khác, và rọi tia sáng xuống phía dưới, lọt qua sàn tre đan để nhìn xem những dòng nước lỏng lạnh cuộn xoáy dưới đáy. Nếu sóng đổ lên mảng, tôi lại rọi đèn bấm ngược lên, đưa tia sáng dọc theo những sào gỗ của cabin để tìm xem có vết nứt mới nào không hay tìm những chỗ dột. Tôi thật quan tâm tới

cái vùng được gọi là “vùng khô” ở ngay chính giữa cabin, dưới chỗ có bạt che nay đang trở thành ngày càng nhỏ vì nước bắn tóe cộng với nước dột dần dần đã xâm lấn hết vùng khô ráo. “Vùng khô” không chỉ là vấn đề tiện nghi sinh sống mà còn là vấn đề an toàn. Tại đó tôi có thể thao tác các trang bị điện như sạc pin cho đèn bấm hay radio, dùng laptop để gửi thông báo cho thế giới bên ngoài. Tôi rất lo là nếu radio hay máy tính bị hỏng, chúng tôi có thể xảy ra bước đầu tiên của giai đoạn cô đơn có thể gây chết người. Khi nguy cấp, tôi có thể bật phao sự cố vệ tinh nhưng nếu làm như thế, sau đó không có cách nào biết được tín hiệu phát ra đã nhận được hay chưa và lúc nào người ta có thể tới cứu giúp. Nếu radio vẫn còn làm việc, chúng tôi vẫn tiếp tục gửi được báo cáo vị trí hằng ngày, thu nhận được các dự báo thời tiết, và trong trường hợp phải từ bỏ mặng, chúng tôi còn thực hiện được việc di tản có kế hoạch một chút.

Cũng hơi lạ là trong khi đang phải thử thách với sóng gió khốc liệt thì hằng ngày chúng tôi vẫn giữ được liên lạc với đám học sinh ở Virginia rất xa đang theo dõi những bước đi của chúng tôi. Trong khi chiếc mặng đang dầm mình giữa đại dương, sóng nước bắn tóe khắp xung quanh, chúng tôi đang lao động cực nhọc để giữ mặng kết lại với nhau thì tôi vẫn hằng ngày viết một báo cáo ngắn gọn về tình hình hoạt động, gửi từng chữ lên vệ tinh đang bay trên đầu rồi thu và trả lời các câu hỏi, mọi việc được thực hiện như ngồi an toàn trên đất liền khô ráo. Bọn trẻ rất kinh ngạc khi nghe tới cá voi chuyên ăn thịt các loài cá khác, hỏi chúng tôi là đã chán ăn cá chưa và muốn biết lúc rảnh rồi chúng tôi làm gì. Với câu hỏi đó, tôi trả lời rằng lúc này chúng tôi có rất ít, rất ít lúc rảnh rồi vì mặng *Từ Phúc* lúc này cần được chăm sóc và bảo dưỡng nhiều hơn nữa vì chuyển đi bị kéo dài còn mặng bắt đầu tan rã ra nhanh hơn trước. Khi chúng tôi rảnh rồi để thư giãn thì Joe học tiếng Tây Ban Nha, Lợi ngủ gà ngủ gật hay đi câu, Trondur đi câu và đọc một cuốn sách duy nhất bằng tiếng Đan Mạch mà anh đem theo, Rex ngủ gà ngủ gật và đọc sách, còn tôi thì nghe bản tin

từ chiếc radio sóng ngắn bỏ túi. Nếu chúng tôi sống trên đất liền thì chúng tôi thích ở đâu? Một học sinh ỏi. Tôi trả lời rằng chúng tôi sống tại nhà mình ở nhiều nước khác nhau, Trondur ở quần đảo Faeroe, Rex và Joe ở London và Đông Nam nước Anh, Lợi ở một ngôi làng Việt Nam tại đó vợ cậu ta đang buôn bán tại một cửa hàng xén nhỏ mà tôi cho vay tiền, còn tôi thì sống tại một ngôi làng nhỏ bé bên bờ biển County Cork tại Tây Nam Ireland, tại đó từ cửa sổ phòng viết, tôi có thể quan sát cuộc săn đuổi những con diệc dọc theo bờ cửa sông phía bên ngoài. Bọn trẻ chắc đã vẽ vị trí hằng ngày của chúng tôi lên bản đồ, vào ngày thứ chín mươi tám chắc chúng hỏi: sao mà mánh chạy chậm thế?

Câu hỏi đó tiếp theo một đêm tồi tệ nhất của chuyến đi. Bầu trời vẫn phủ đầy những đám mây bão nên mới năm giờ chiều mà trời đã tối sầm. Đại dương đen ngòm xung quanh chỉ le lói những chớp lóe sáng trắng của sóng trông như những nụ cười ma quái, trong tình trạng mỗi một tôi tưởng như có một nguồn lực phá hoại không còn biết phải trái từ địa ngục sâu thẳm đã hiển hiện nơi đây, đang chờ đợi để phá tan chiếc mánh, chờ đợi với sức mạnh vô hạn và bất kể thời gian. Để gạt đi nỗi sợ hãi, tôi tập trung vào những vấn đề của vật lý, suy nghĩ về gradient áp suất, về tốc độ gió và chiều cao tương đối của sóng, cố gắng tìm hiểu xem cái môi trường thường xuyên có vẻ thù địch này. Tôi cho là mình hầu như hoàn toàn cô đơn trong tình huống hiện nay. Rex, như thường lệ, hình như vẫn bình chân như vại trước hiểm nguy và thiếu thốn tiện nghi; Lợi và Trondur trên biển hoàn toàn cảm thấy như ở nhà ngay cả khi gió bão. Chỉ có Joe, theo tôi hiểu là có vẻ không muốn để suy nghĩ lung tung. Trong năm ngày gần đây, kể từ khi thời tiết bắt đầu xấu đi, cậu ta thú nhận với tôi là cậu ta rất bi quan.

Tôi đã quan sát xong và vừa cuộn túi ngủ lại trong cabin thì có tiếng đổ ầm nghe kinh khủng và nước ập lên đầu như vài xô đầy nước lùa vào qua cửa cabin. Đây là lần đầu tiên một con

sóng thật sự đánh thẳng vào cabin, lọt qua tấm bạt che cửa. Việc đầu tiên tôi nghĩ tới là lều lá lụt mất rồi! và điều thứ hai là điện! Nước nhỏ giọt trên đầu trong khi tôi mò mẫm tìm cái đèn bấm. Khi tôi bật được đèn lên thì thấy ở góc cuối cabin mọi thứ lộn xộn và sũng nước: quần áo, hộp nhựa đựng các thiết bị điện quan trọng, tất cả đều lóng lánh những dòng nước. Rõ ràng là mảng *Từ Phúc* đã bị tấn công bởi một cơn sóng tràn qua lớn nhất trong suốt chuyến đi. Tôi bò ra cửa cabin và nâng cái bạt sũng nước lên.

“Anh em ổn chứ?” Tôi lo lắng hỏi trực lều lá. Bên ngoài nước cũng cuồn cuộn chảy. Tôi có thể thấy đôi ủng đi biển dài ánh lên màu đen của Trondur cùng chiếc áo khoác to tướng lập lòe màu vàng của anh. Rex trông có vẻ bàng hoàng. Anh ta ngồi dưới mái che cho người đứng lái mà Lợi vừa mới làm thì sóng lớn ập lên lều lá. Toàn bộ vòm che uốn đi, úp xuống đầu Rex khiến anh phải gập đôi người lại. Nhưng thật kỳ diệu, vòm che bật trở lại như cũ nên Rex đứng thẳng được dậy. Mái cabin chính bằng tấm tre đan tại chỗ mà sóng đánh vào bị bong dựng lên bởi lực nước. Các nẹp tre nhô lên một góc. Đáng quan tâm là toàn bộ tấm tre đan của lều lá đã bị đánh sang một bên. Trondur lúc nào trông cũng bình thản, đang đứng ở mép mảng chỗ lều lá bước ra, sóng nước ngập tới bắp đùi, đang buộc thêm dây để phòng chống lều lá bị hoàn toàn cuốn trôi. Đầu và vai sũng nước, tôi trở về với cái túi ngủ ướt nhoe và tự hỏi bao lâu nữa mảng lại chịu một cú đánh như thế.

Trời sáng tỏ cho thấy những hư hại không quá tệ như tôi sợ, lều lá chỉ đơn thuần bị méo mó hình dáng chứ không bị sức sóng đánh bật lên khỏi bề. Tấm chắn của lều lá bằng tấm vải bạt để chặn gió và sóng nước đã bị sóng xé toạc phải khâu lại. Mái cabin có thể sửa lại được, mặc dầu chúng tôi có thể cột lại sơ qua bằng sợi mây vót vát được từ những dây chằng cột buồm đã bị thối rữa, vì Lợi đã dùng hết sợi mây dự trữ. Nhưng khi Trondur và tôi gặp nhau tại sàn trước trong khi đi kiểm tra các

hư hại thì cả hai đi cùng tới kết luận: mảng không thể chịu nổi một sự trùng phạt với độ tàn bạo như vậy. Kết cấu của nó đã hư hại. Nó có thể chịu đựng được một, hai thậm chí là ba cơn giông nữa nhưng miễn là trong thời gian ngắn. Nhưng một cơn giông kéo dài ba hay bốn ngày có thể kết thúc cuộc đời của mảng. Nguy hiểm không phải là do mất mát những khúc tre, mảng *Từ Phúc* vẫn tiếp tục mất một số tre trong nhiều ngày nữa mà không đắm chìm. Điều đáng lo là những mối lạt cuối cùng buộc các thanh ngang với các cây tre bị tuột ra. Nếu thanh ngang và các sào tre tách rời nhau ra thì mảng chẳng còn hình dạng gì hết. Nó chỉ còn là một cụm tre gom lại với nhau, giữ với nhau hết sức lỏng lẻo. Thế là hết. Chẳng bao lâu, từng cây tre sẽ trôi đi mất, mỗi cây một ngã. Thân mảng sẽ biến dạng như vậy, không còn chỉ uốn lên uốn xuống như trước đây. Vì hai cabin và lều lái che phủ hết hai phần ba sàn mảng nên không thể kiểm tra tình trạng các lạt buộc quan trọng nối thanh ngang với các sào tre. Nhưng gần như một nửa các mối buộc kiểm tra được cho thấy đã tõe đứt.

Tôi dự đoán rằng nếu chúng tôi vào bờ, thời tiết sẽ tốt hơn. Nhưng lúc này đã quá tuần đầu của tháng Mười một và còn có nhiều trận giông bão nữa. Tôi tự đoán cơ may của mảng *Từ Phúc* không hơn 50/50, nhưng không nói cho mọi người biết. Hành trình tốt nhất của chúng tôi là cố ép cho chạy tiến ngay khi gió đổi hướng theo chiều thuận lợi, hy vọng có thời tiết tốt để có thể cập vào đất liền và giảm khoảng cách tới các tàu cứu trong trường hợp cần phải di tản.

Chúng tôi đã trải qua một buổi chiều và buổi tối trong im lặng trong khi gió cũng từ từ yếu dần đi. Mọi người đều thấy khó khăn của chúng tôi ngày càng tăng. Không phải là một sự chán nản mà là một chấp nhận thực tế là chúng tôi chẳng tiến thêm được một bước nào về phía châu Mỹ còn chiếc mảng đang hủy hoại dần ở ngay dưới chân. Tình trạng suy tư đã phản ánh trong hành động trước sự xuất hiện của một con cá mặt trời

to lớn bơi cùng với mảng. Thân hình cái đĩa trông rất rõ, chiều ngang khoảng từ mét hai tới mét rưỡi, cái vây trên màu xám xanh ve vẩy ngay bên cạnh trong mười phút, ngay trong tầm phóng lao. Trước đây chúng tôi đã nghĩ cách bắt cá mặt trời để lấy gan, nhưng kỷ niệm về con cá mặt trời cuối cùng và chúng tôi cũng không muốn ăn thịt nó, cùng với ý nghĩ không cần dự trữ lương thực nữa mà làm gì đã ngăn cản chúng tôi lại. Chúng tôi chỉ ngồi trên nóc cabin lặng yên quan sát con vật bơi kè bên cho tới khi nó quật sang bên và biến mất dưới các con sóng.

Như thường lệ, chính Trondur là người trong những tình huống thử thách như vậy tỏ ra có tài xoay sở, tháo vát nhất. Anh ta đã gom vài mảnh gỗ thừa với búa, đục và dao vào lúc rảnh rỗi buổi chiều làm nên một cái con suốt theo kiểu cổ xưa. Trondur giải thích rằng tại trang trại gia đình ở Faeroe, thường xe sợi từ len lông cừu để làm nên một sợi dây mềm đặc biệt. Cái dây bằng len đó được dùng để buộc chân cừu khi phải vận chuyển bằng thuyền tới các hòn đảo nhỏ để cho chúng ăn cỏ vào mùa hè. Chỉ có dây làm bằng len thô mới đủ mềm và đủ khỏe để buộc chân cừu mà không làm nó bị thương tổn, hay để lại vết sẹo. Tại quần đảo Faeroe, việc xe sợi là công việc của đàn ông chứ không phải của phụ nữ và tất nhiên Trondur biết xe sợi bằng tay và còn biết chế ra con suốt rất đúng kiểu. Với con suốt tự chế, Trondur đề nghị xe lại các “sợi tóc trình nữ” từ sợi dây kéo tàu bằng nylon để biến nó thành các đoạn thừng ngắn hơn.

Rex cũng vậy, đã nhận ra một sự trùng hợp và ghi vào trong nhật ký theo kiểu rất đặc trưng cho cậu ta. “Chín trăm và chín mươi chín dặm còn phải đi vào ngày thứ chín mươi chín,” Rex bình luận vào bữa ăn sáng nhưng lịch sự bỏ qua không nói tới đó là lần thứ hai chúng tôi vượt qua cái dấu mốc 1000 dặm. Tối hôm sau, thời tiết lại trở nên tuyệt diệu: suốt đêm gió căng phồng các cánh buồm. và sáng hôm sau trời sáng và trong suốt, mặc dù giá buốt. Vấn đề là ở chỗ gió chưa đúng hướng, và



mặc dù mảng *Từ Phúc* di chuyển khá tốt trên mặt nước nhưng chúng tôi bị gió đẩy đi ngang, nên khoảng cách giữa chúng tôi và California chẳng thu ngắn lại được tí nào. Chúng tôi đang giẫm chân tại chỗ và chẳng biết giải quyết ra sao. Đó không phải là vấn đề chờ đợi cho gió đổi hướng: việc chậm trễ ngốn mất một hay vài tuần lễ vào khoảng sống có giới hạn của chiếc mảng, và sự sống của mảng còn lại không là bao. Sau bữa ăn sáng đậm bạc với một nhúm yến mạch và quả khô như thường lệ, tôi đi một vòng kiểm tra tình hình trên mảng như quy định hằng ngày. Tôi thấy rằng trong hai mươi bốn giờ qua tình hình trên mảng không có gì quá nghiêm trọng. Biển vẫn động nên không thể lặn xuống để xem xét nhưng sóng đã giảm đi và chúng tôi chỉ phải chuyển lèo có một hai lần. Nhưng vẫn tất cả những điều lo lắng trước đây dù sau khi có tình hình tương đối êm dịu, tôi thấy một cây tre lớn đã lỏng ra bên mạn phải, và thêm nhiều cây tre khác tuôn ra từ đầu mũi trong đó có một cây to và dài chắc là cây chủ chốt của phần thân chính. Cũng có một vấn đề nghiêm trọng với cây tre to khỏe đó, cây tre giống như cây chống trượt đi dọc theo suốt chiều dài của mảng ở bên mạn

phải. Đó là cây tre chủ chốt. Tất cả các dây cột cả ba cột buồm đều được buộc vào nó. Cây tre này gồm có hai đoạn được nối với nhau bằng mối nối rất kỹ lưỡng. Nay, hai đoạn đã đứt rời ra, và dây hàng rào bị xoắn lại. Đó là dấu hiệu chứng tỏ mảng *Từ Phúc* đã bị gãy xương sống. Khi có thể tôi sẽ lại lặn ngay xuống đáy mảng để xác minh tình trạng thật sự của mảng ra sao. Trong khi chờ đợi, tôi có một ấn tượng không mấy dễ chịu nhưng rất rõ rệt là mảng *Từ Phúc* ngày càng éo lả, yếu mềm!

VĨNH BIỆT MẢNG TỪ PHÚC

Một trăm ngày trên biển kể từ ngày rời Nhật Bản, lúc này mảng *Từ Phúc* trông như một xưởng tự chế dây nhợ. Chiều nay Trondur chỉ cho Joe và Rex cách dùng con suốt vì họ đang bận bện các đoạn dây ba tao từ những sợi cước ny lông mà dân hàng hải thường gọi là “tóc của những nàng tiên cá”. Lều lái bừa bộn với những tao dây nylon chằng khắp nơi, trong khi toán bện dây bận rộn lo dây nhợ thì Lợi và Trondur dùng những dây đó đi buộc hàng tre chắn hai bên mạn. Không khí trên mảng tràn đầy tinh thần đã hiểu rõ mục đích của mình và sẵn sàng chịu đựng mọi thách thức. Tất cả cảm thấy tốt đẹp khi làm một việc gì tích cực và có ích. Một cơn giông cuối cùng, một cơn giông lạ hoặc đã hướng về phía nam và chúng tôi biết rằng mình may mắn hơn các tàu thuyền khác gặp phải nó trên đường đi. Radio thông báo có một con tàu vô danh đã phát tín hiệu cấp cứu cách chúng tôi khoảng 500 dặm về phía nam. Như vậy mặc dù gió từ hướng đông vẫn còn thổi đều đặn và mạnh mẽ, và mảng *Từ Phúc* vẫn đang bị đẩy lùi càng xa hơn khỏi California, chúng tôi đã tìm lại một nhịp điệu mới của cuộc tồn tại hằng ngày. Chúng tôi tập trung vào tốc độ và kỹ thuật bện dây cho tới khi chỉ mất hai mươi phút để bện được một sợi dài hai hay ba mét, mất hơn năm phút để đốt và hàn đầu dây để nó không tự nhả xoắn ra và giao nó cho nhóm phụ trách chằng buộc.

Ưu tiên hàng đầu là phải buộc các hàng tre làm rào chắn bên nhưng đó không phải là vấn đề lớn. Chúng tôi còn phải tìm cách chặn sao cho những cây luồng không lỏng lẻo rồi trôi đi mất. Tất nhiên, chúng tôi phải nghĩ cách hàn gắn mảng ở ngay giữa biển. Và có rất ít thời gian để phát minh sáng chế. Vào lúc rạng đông ngày thứ 101, từ đáy mảng có hai cây luồng của phần thân chính lặn ra ngoài và bây giờ được treo lơ lửng ở một bên mạn của mảng.

Joe cởi áo khoác và áo sơ mi ra, cậu ta cúi xuống bên mảng và buộc nút vào đầu một trong hai cây luồng vừa bung ra. Thanh tre đã bung hết mối lạt buộc nên chúng tôi kéo nó lên sàn mảng để kiểm tra trong tình trạng nó sống nước. Chúng tôi thấy rằng đây là cây luồng dày dặn nhất, đúng là nằm tại phần chính giữa của mảng. Từng đoạn từng đoạn một, chúng tôi kiểm tra mọi khuyết tật, mọi vết nứt. Đa số các khoang bên trong ngăn cách nhau bằng các vách trong đều còn nguyên vẹn. Dùng cây dao rựa của Lợi để bửa nó ra, một tiếng sắc gọn phát ra. Chỉ có một đoạn, âm phát ra nghe nhừ nhự. Bửa nó ra, chúng tôi thấy rằng đoạn tre này đã bị nứt, nước biển đã ngấm vào khiến nó bốc mùi hôi hám và lúc này ngửi thấy rõ mùi trứng thối. Nhưng xét chung, cây luồng có rất ít chỗ hư hỏng, nó vẫn còn cứng cáp và đủ sức nổi để thực thi nhiệm vụ như một bộ phận của cả thân mảng. Khi xem xét tới đoạn cuối của cây luồng, tức là ba đốt cuối cùng, chúng tôi gặp phải một thứ chưa từng gặp trước đây, đó là một tre.

Đó chính là dịch bệnh mà nhiều người đi biển có kinh nghiệm đã cảnh báo chúng tôi. Loại mọt này chắc là loại mối teredo đã bám vào thân tre của mảng và nghiền vụn nó ra trong vài tuần đầu tiên của chuyến du hành. Chỉ đến bây giờ, tức là sáu tháng sau chúng tôi lại gặp phải bằng chứng đã rõ ràng từ đầu về việc mối tấn công tre luồng. Rõ ràng là có những lỗ nhỏ bé tí xíu cho ta thấy những ấu trùng trong nước của mối đã bám lấy thành tre rồi khoan lỗ xâm nhập vào trong. Joe lấy dao rựa để bửa đoạn đốt tre bị mối ăn. Mặt trong của thành ngoài chạy

dài những đường hốc rỗng là vệt của của những con dòi đã ăn hết những sợi tre. Cuối mỗi đường rãnh này là một con sâu đã gây nên cuộc tàn phá này. Nhìn những con dòi trắng hồng này ta không thể không ghê tởm nhưng cũng phải thán phục sao tự nhiên đã tạo ra chúng kỳ diệu đến vậy. Mỗi con sâu bé nhỏ và mập mạp này quả là một cái máy khoan hoàn hảo, đầu của nó có một loạt dao cắt nhai gọn các sợi phíp tre để cung cấp thức ăn cho bộ máy tiêu hóa của con vật. Là một loại sâu một tạo nên yếu tố phá hoại dữ dội nhất trên đại dương, những con vật bé tí ti này đã đánh chìm nhiều tàu gỗ hơn tất cả các loại pháo hạm đã sử dụng trong lịch sử hải quân. Nhưng, trớ trêu thay, những mối mọt này chỉ là mối đe dọa thứ hai đối với mảng *Từ Phúc*. Một trường hợp nhiễm mối mọt nặng nề có thể kéo cả một con tàu thân vỏ khép kín xuống đáy đại dương, nhưng chiếc mảng của chúng tôi đã nổi bằng gần 200 cây tre luồng, và đa số tre luồng đó có thể bị mối ăn nặng nề trước khi mảng có thể bị chìm. So với vấn đề các mối lạt buộc bị thối rữa, vấn đề mối mọt chỉ là chuyen thứ yếu.

Trondur và tôi mỗi người đều cùng suy tư về cùng một vấn đề sống còn: chúng tôi đã tạo ra được thêm nhiều dây nhợ bằng cách bện tết lại các đoạn dây nhưng làm cách nào để dùng nó ghép chặt các cây luồng của mảng lại với nhau? Trước đây gần một năm, những người làm mảng tại Sầm Sơn đã buộc mảng trên đất liền, làm việc thành từng cặp hai người từ hai phía, luồn dây buộc từ trên xuống dưới hoặc từ bên nọ sang bên kia, mỗi người một bên trong khi mảng được treo trên không trung hay tựa trên bệ đỡ. Còn bây giờ là giữa Thái Bình Dương, chúng tôi chỉ có thể tiếp cận duy nhất từ một phía của mảng tức là từ mặt trên. Phần còn lại của mảng ngập trong nước. Bằng cách nào chúng tôi phải sáng chế ra một hệ thống để có thể luồn từng sợi dây mới bổ sung qua thân mảng rồi thắt nút dây qua một nhóm cây luồng, đưa lại đầu cuối dây qua cây luồng khác, các khe hở khác nhau và rồi buộc cả hai đầu dây lại với nhau trên sàn mảng. Mọi việc thực hiện trong khi mảng

vẫn đang di chuyển và sóng đánh dập dềnh qua các cấu trúc ngập trong nước.

Những cây luồng bị lỏng ra ở ngay mép mảng thì giải quyết rất dễ dàng. Công việc này rất ướt át và không thuận tiện, nhưng ít nhất còn dễ làm. Một người, thường là Trondur, có khi là tôi, cúi xuống bên mép mảng, hít một hơi thật sâu, rồi lao đầu và vai xuống nước. Cố gắng sờ tới đáy mảng, càng xa càng tốt, tóm lấy đầu cọc dây thép mà một người khác đã chọc xuống qua các khe hở giữa các thanh tre. Cọc dây thép có thắt một vòng ở cuối, và người dưới nước sờ soạng sao cho đầu cuối sợi dây buộc chui vào vòng của cọc dây thép. Rút đầu ra khỏi mặt nước, anh ta gật đầu ra hiệu cho người kia và người này rút sợi dây thép lên hy vọng rằng kéo được sợi dây nylon vòng quanh những thanh tre. Dây được buộc nút chặt lại, và những thanh tre phía ngoài được giữ chặt tại chỗ.

Cách làm này chỉ có hiệu quả khi người dưới nước vươn tay tới được một chiều rộng ba hay bốn hàng tre. Còn lại phần thân chính của mảng, tới hai mươi chín/ba mươi cây tre cần được xử lý. Không thể cho người lặn xuống đáy mảng và ở dưới đó đủ lâu để thực hiện công việc. Anh ta không thể nín hơi lâu dài, và biển cả không êm ả cho phép anh ta có thể lặn dưới đáy mảng. Đáy mảng lại còn đầy hào hà sắc mép có thể cứa đứt tay anh ta.

Lúc đầu chúng tôi thử lợi dụng dòng chảy dưới đáy mảng để đưa đầu dây tới nơi mình cần. Thả một dây xuống nước qua khe hở giữa các thanh tre ở giữa mảng, rồi dùng cái nêm mở một rãnh kế bên để chờ dòng chảy đưa sợi dây sang bên và nếu nhìn thấy sẽ dùng cọc dây thép cứng câu đầu dây lên. Cách này cho phép chúng tôi buộc thêm được một vài cây tre nhưng chưa đủ. Chúng tôi phải nghĩ ra cách luồn dây quanh những cây tre tại những chỗ thấy cần thiết nhất. Lúc này chúng tôi nghĩ ra một giải pháp: Trondur bẻ thẳng hai cái tay cầm của xô múc nước, nối hai đầu chúng lại với nhau rồi uốn cong một đầu thành cái móc. Trông nó như một cái kim khâu móc khổng

lồ. Với cái móc đó, một người nhét nó qua khe hở giữa các thanh tre sao cho nó móc chiếu thẳng xuống biển phía dưới đáy mảng. Trong lúc đó, hai người khác buộc hai đầu một sợi dây vào hai cái sào dài khoảng hai mét. Bắt đầu từ mũi của mảng, mỗi người ở một bên mảng, hai người dùng hai sào kéo căng sợi dây, sào này nhúng xuống nước, kéo căng dây dưới nước trông giống hệt một dây phơi quần áo lộn ngược. Giữ cho sợi dây thật căng, hai người di chuyển dọc theo chiều dài mảng cho tới khi sợi dây di chuyển phía dưới thân mảng và vào cái móc kim loại đã nhô xuống. Người giữ móc cảm thấy sức nặng khi dây va vào móc sẽ kéo móc lên. May mắn, anh ta kéo dây lên giữa các hàng tre và có thể buộc thành một nút. Sau đó với dây vẫn còn được hai người kia giữ chặt, anh ta có thể dùng móc thò xuống khe hở giữa các hàng tre bên cạnh và kéo dây lên lần thứ hai, cuối cùng hoàn tất việc buộc nút. Một người lạ nhìn cảnh làm việc có thể cho là hai người cầm sào tre đã mất hết cảm giác. Trông họ giống như hai người mất trí đang thực hiện công việc khảo sát một cách điên dại, hoặc đang cố dùng những cây sào đo nước để dò đáy Thái Bình Dương!



Chúng tôi lao động theo kiểu lẹ kỳ này suốt ngày 13 tháng Mười một, sau đó tiếp theo cả ngày 14 tháng Mười một. Mỗi lần móc tóm được dây là một thắng lợi nho nhỏ, và chúng tôi đã cột được các cụm tre lại với nhau, thường là ba thanh một, có khi tới chín thanh một lúc. Chúng tôi tập trung vào phần sào mũi vì tại đó dễ dàng tiếp cận với bề mặt của thân mảng, và cũng tại đó những mối lạt mây buộc bị thối rữa nhiều nhất.

Nhưng công việc khá mệt mỏi. Chúng tôi dốc hết sức vì phải cố giữ thế cân bằng tại mép mảng trơn trượt vì rêu bám, đồng thời tay phải điều khiển hai cây sào tre hay phải quỳ xuống sào mũi để dùng móc dò dẫm giữa các thanh tre. Cuối ngày làm việc, ngay cả Trondur cũng xám xanh vì mệt mỏi và đau lưng. Tất nhiên chúng tôi không lùi bước. Chúng tôi cần biết rằng chúng tôi đã có vật liệu và biết cách sửa chữa mảng bởi vì điều đó cho chúng tôi một sự chọn lựa. Nếu không có gì có thể sửa chữa mảng *Từ Phúc* thì chúng tôi chỉ đơn giản là bắt buộc phải di tản khỏi chiếc bè đang tan rã này và chấp nhận thua cuộc. Tuy nhiên nếu chúng tôi đã tìm ra cách để bè gắn kết lại với nhau thì chúng tôi phải quyết định sẽ di tản khỏi mảng hay tiếp tục ở lại, và chúng tôi miễn cưỡng cảm thấy rằng mình đã hết cách.

Giữ cho các chọn lựa mở tức là chúng tôi phải lập kế hoạch chính xác xem chúng tôi sẽ tiếp tục hành trình bao lâu, có thể thêm hai mươi hay ba mươi ngày nữa để tới đất liền. Bởi vậy tới bữa trưa ngày 14 tháng Mười một, Joe đưa ra một chương trình ăn uống mới mà cậu ta gọi là chương trình đặc biệt để “giảm cân” gồm ba tách cà phê cho một người trong vòng hai mươi bốn giờ; nửa củ hành mỗi ngày chia đều cho năm người; và hai bữa chính với các món đã quá quen thuộc là cơm hay mì với cá khô hay cá đóng hộp. Joe tính toán rằng với khẩu phần đó chúng tôi có đủ thức ăn để cập bến châu Mỹ nếu mảng vẫn còn nổi. Nhưng liệu mảng *Từ Phúc* có kết giữ chặt với nhau để đi nốt một nghìn dặm cuối cùng? Liệu chúng tôi có thể chăm nom được mảng tre vượt qua được khoảng cách cuối cùng này?

Đó là câu hỏi đúng nhất, quan trọng nhất và cách tìm câu trả lời duy nhất là theo dõi tốc độ tan rã của mảng càng kỹ càng tốt và đánh giá hiệu quả của các biện pháp chống chọi lại.

Bởi vậy vào buổi chiều ngày 14 tháng Mười một, ngày thứ 103, lợi dụng lúc biển tương đối êm, tôi mặc áo lặn và lặn xuống đáy mảng một lần nữa. Chủ ý của tôi là muốn so sánh tình hình mảng với những gì mà tôi đã thấy hai tuần trước đây sau chuyến viếng thăm của tàu *Jarvis*. Tới lúc này tôi vẫn tin rằng mảng đang bị xấu đi nhưng vẫn còn đủ an toàn để chúng tôi tiếp tục hành trình.

Lúc này tôi phát hiện ra một số điều mới mẻ. Ấn tượng đầu tiên thuần túy khách quan và cảm tính là cá hộ tống đã biến đâu hết! Tôi chỉ nhìn thấy năm hay sáu con cá xám, mập mập và như ngái ngủ, và chỉ hai hay ba con cá thuyền nhỏ bé có vạch trắng và xám thay vì cả đàn đông đúc như một đám mây gồm hai ba chục con như trước đây. Không có cá heo nục, không có cá vây vàng hay cá mập cùng đi với chúng tôi. Biển cả gần như trống rỗng, và tấm thân mảng *Từ Phúc* trông trần truồng và đơn độc kỳ lạ. *Cá hộ tống chắc biết điều gì đó*, tôi nghĩ thầm một cách phi lý. *Chúng đang rời bỏ chúng tôi*. Tôi nhìn dọc chiều dài thân mảng và cảm thấy rõ ràng hơn. Từ dưới nước, sàn mảng rộng và hơi cong trông không có gì thay đổi. Nó vẫn giữ nguyên hình dáng, và những tấm xiêm vẫn dậm thẳng xuống nước trong tư thế làm việc. Tôi nhô lên khỏi mặt nước, hít một hơi thật sâu rồi lại lao xuống dưới đáy mảng, dò tìm về phía trước. Tôi có thể thấy những sợi dây mới trắng mà Trondur đã buộc quanh một số thanh tre giữ cho nó đúng vị trí. Cách dùng kim móc tỏ ra có hiệu quả. Nhưng có một số khuyết tật mà tôi đã nhận ra. Hai tuần trước khi tôi bơi dưới đáy mảng, toàn bộ phần trước mũi tua tua những đoạn dây mây ngắn đu đưa trong nước biển. Bây giờ tất cả đã biến mất. Hàng thanh tre trần trụi, xếp đều đặn rải rác những con hàu nhỏ và bao phủ một lớp mỏng loại rêu mịn. Rõ ràng là đoạn cuối của các sợi mây tuột ra đã quá

mục rữa đến nỗi bị nước cuốn đi. Trên mạn phía phải tôi nhìn thấy ít nhất sáu khe trên hàng tre, từ đó các sào tre đã tuột ra và trôi đi mất.

Khi tôi di chuyển về phía đuôi của mảng, tôi thật sự đã bị sốc vì một điều không hay. Hai tuần trước, phần đuôi và tâm của mảng vẫn còn gọn gàng và sát chặt lại với nhau. Bây giờ phần giữa và đuôi cũng tua tủa những đoạn sợi mây treo lơ lửng như trước đây đã từng báo trước sự tan rã của phần mũi mảng. Tính vẹn toàn của trọn bộ thân mảng đã biến mất.

Lúc này biển trời nhẹ lên làm tôi khó điều khiển dưới nước và tôi bắt đầu cảm thấy cóng lạnh. Bởi vậy tôi leo lại lên mảng và kể lại cho anh em đang tụ tập trong lều lá nghe những gì mà tôi vừa phát hiện. Tôi chỉ ra rằng chúng tôi hiện nay còn các đất liền khoảng 1200 dặm, rằng phải cần ít nhất hai mươi lăm ngày để đến điểm gần nhất của lục địa châu Mỹ. Tôi yêu cầu mọi người bình luận và phát biểu ý kiến xem anh em muốn làm gì sắp tới, nhấn mạnh rằng đây chỉ là một cuộc thảo luận sơ bộ vì tình hình dưới đáy mảng không cho phép tôi xem xét kỹ hơn, và tôi muốn mỗi người có đủ thời gian để suy nghĩ đề xuất cách khắc phục tình thế của chính mình. Là một thuyền trưởng, tôi biết rõ rằng chúng tôi là một đoàn thủy thủ liên kết và hỗ trợ nhau rất tốt, nên ý kiến của từng người không những phải được biết rõ mà chúng tôi luôn tôn trọng những điều mà anh em đã nói ra.

Là một người đi biển đầy kinh nghiệm, Trondur phát biểu đầu tiên, và như thường lệ anh nói rất ngắn gọn, súc tích. Anh nói anh rất buồn nếu phải rời khỏi chiếc mảng, vì nó đẹp đẽ và độc đáo, đã phục vụ chúng tôi rất tốt, đã cho chúng ta những kinh nghiệm biển cả tuyệt vời đến như vậy. Anh không thể trả lời câu hỏi chúng ta rời bỏ mảng hay tiếp tục du hành. Tất cả những điều anh muốn nói vào lúc này là một khi những cây tre ở phần giữa và đuôi bắt đầu tách ra, nó sẽ xảy ra với tốc độ khá nhanh, và vì sàn tre cabin và lều lá chắn ngang nên từ

trên sàn mảng không thể với xuống được, không thể dùng cái kim móc tự chế để buộc các cây tre ở vùng này lại với nhau. Đồng thời Trondur cũng nghi ngờ có đủ những dây nylon to khỏe để từ đó bện được đủ số thùng buộc tre cần thiết không.

Joe nói tiếp rằng thật xấu hổ khi rời bỏ mảng vào lúc nó đã đi được khá xa như vậy, và cậu ta muốn ở lại với mảng để chịu một hai trận giông bão nữa xem kết cấu của nó chịu đựng ra sao. Rex đồng ý với cậu ta. Anh cảm thấy rằng chúng tôi phải tiếp tục đi tiếp chừng nào mà tính năng hàng hải của mảng *Từ Phúc* chưa bị hư hại. Lợi suy nghĩ mông lung, rõ ràng là cậu ta hiểu những gì chúng tôi đang thảo luận. Tôi mở tấm hải đồ Bắc Thái Bình Dương ra và chỉ cho cậu ta xem trong vòng mười ngày qua mảng *Từ Phúc* đã bị gió ngược đẩy đi theo một vòng tròn như thế nào và ít nhất phải ba tuần hay có thể một tháng nữa may ra mới tới đất liền. Lợi hiểu, gật đầu lia lịa nhưng không nói gì.

Hôm nay không cần phải có kết luận cuối cùng, tôi nói. Mỗi người cần suy nghĩ về những điều đã nghe được lúc này. Là người tổ chức chuyến đi, tôi rất hài lòng với những gì mà chúng ta đã đạt được. Theo những gì mà tôi được biết, chúng ta đã thực hiện được một chuyến đi dài nhất bằng bè mảng trong giai đoạn hiện đại. Đó có thể là một kỷ lục cho tất cả các chuyến đi hiện đại bằng mảng tại vùng nước Bắc Bán Cầu. Như một thực nghiệm về khảo cổ học hàng hải và thử nghiệm chuyến đi dài ngày trên một phương tiện cổ xưa, chúng ta đã hoàn tất chương trình bằng cách đưa mảng *Từ Phúc* tới bao xa tùy ý với vật liệu cổ truyền có trong tay. Chúng ta không còn những dây chằng bằng sợi thiên nhiên, không còn những sợi mây nữa. Nếu chúng ta chấp nhận cứ tiến lên phía trước, dùng các thùng bằng dây nylon hiện đại để sửa chữa mảng thì đó là một lý do khác với động lực ban đầu để tạo ra chuyến du hành này. Chúng ta sẽ không thử chiếc mảng chạy buồm bằng tre như nó đã có từ hai nghìn năm trước đây, chúng ta phải đặt mình vào cuộc thử với nghiệp vụ đi biển và sức chịu đựng của chính chúng ta.

Đêm đó, trong các ca trực, anh em thủy thủ có dịp bàn luận với nhau về những điều mà chúng tôi đã nói lúc chiều và thanh lọc mọi ý kiến. Trong bóng đêm dài yên tĩnh, tôi cũng có dịp để thăm dò ý kiến của mọi người.

Trondur vào ca trực đầu tiên, và tôi xúc động vì những gì anh đã bộc lộ đêm nay. Trondur tiết lộ tình yêu biển cả đã tương tác với độ nhạy cảm của người nghệ sĩ ra sao. Tới được bờ châu Mỹ hay không, anh nói với tôi rất giản dị, là anh không quan tâm. Điều đó hoàn toàn không quan trọng. Với anh, vấn đề là anh đã có một thời gian tốt đẹp tham gia chuyến du hành và hưởng những niềm vui trên biển. Cuộc hành trình của chúng tôi là một chuyến đi rất tốt đẹp. Anh tỏ ý rất hài lòng. Ngoài ra, với những phác thảo và tranh mà anh đã vẽ, anh đã thu được các hình ảnh và ý tưởng mà anh sẽ thực hiện trong các bức tranh cần hoàn tất, các bức in thạch bản, tranh trên kính, tranh màu nước khi anh trở về nhà. Anh chỉ buồn vì phải rời bỏ chiếc mảng. Nhưng, như anh nhấn mạnh, rời bỏ một con tàu sau một chuyến đi dài ngày là một thời khắc đau buồn ngay cả khi rời bỏ nó tại bến cảng khi kết thúc chuyến đi. Rời bỏ nó trên đại dương, khi nó vẫn còn đang nổi, lại càng đau buồn hơn. Anh gọi cho tôi vài điều cần suy nghĩ. Cách đây khoảng mười một tuần lễ, khi chúng tôi phóng lao bắt được con cá mặt trời, Trondur đã dùng mũi dao rựa khắc hai dấu trên thanh chéo ở mũi mảng đánh dấu mức nước vào lúc đó. Bây giờ mức nước đã cao hơn dấu đó năm phân. Với một chiếc tàu bình thường, việc này chẳng có gì đáng kể nhưng với một chiếc mảng trần trụi không có mạn khô thì điều đó chứng tỏ độ nổi của nó đã bị mất đi trầm trọng. Mảng *Từ Phúc* thực sự đang bị chìm sâu xuống biển.

Joe cùng trực nửa ca đầu với tôi cũng đã bộc bạch ý của cậu ta ở lại trên mảng thêm một hai trận giông bão nữa. Cậu ta nói đã sẵn sàng để ở lại trên mảng nhưng thừa nhận là mình còn ít kinh nghiệm biển khi đưa ra một quyết định như vậy. Nếu những thành viên trong đoàn nhiều kinh nghiệm hơn mà quyết định rằng rời bỏ mảng là một việc không thể tránh khỏi thì tốt

nhất là nên di tản khỏi mảng càng nhanh càng tốt. Cậu ta cũng chẳng muốn kéo dài thời gian mà chúng tôi sống trên mảng nữa.

Rex chắc đã nói chuyện với Lợi về vấn đề này trong lều phía trước. Lợi còn hy vọng là mảng vẫn có thể gắn kết với nhau thêm một tháng nữa trong khi Rex hoàn toàn sẵn sàng tiếp tục chuyển đi miễn là mảng vẫn đủ tính năng hàng hải và điều kiện sống cũng như các biện pháp an toàn vẫn còn đáp ứng. Tôi cười thầm về nhận xét của Rex về điều kiện sống thế nào là còn đủ. Trong toàn bộ anh em chúng tôi, Rex là người có sức chịu đựng cao nhất về ẩm ướt, lạnh lẽo và thiếu tiện nghi. Có lần Trondur nhận xét với tôi, với Rex hình như càng ẩm ướt cậu ta càng tươi tỉnh. Bởi vậy, nếu Rex cảm thấy điều kiện sống không còn chịu đựng được nữa thì mảng *Từ Phúc* đã ngập sâu trong nước rồi.

Đêm thật bình yên với một làn sương nhẹ bao phủ toàn bộ mảng và che lấp các vì sao. Vào lúc tia sáng đầu tiên rò rỉ qua bóng đêm, tôi nghe thấy một loạt những tiếng nước bắn tóe phá tan bầu không khí yên tĩnh bao quanh. Tiếng ồn kéo dài khoảng mười phút. Đó là một đàn cá heo nổi lên mặt rồi lại lặn xuống, di chuyển quanh mảng như muốn ngắm soi nó. Kể từ tháng Mười, chúng tôi có dịp gặp lại, và tôi lại tự nhủ một cách phi lý: *Chúng đến để chia tay đây!*

Khi trời đã sáng rõ, Joe và Rex bơm căng chiếc xuồng cao su và dùng mái chèo đưa nó càng xa cho tới hết tầm của dây cứu hộ đang buộc giữ lấy nó. Hai người muốn từ phía xa chụp ảnh và quay phim mảng *Từ Phúc* trong khi còn có đủ thời gian. Có cảm giác không nói lên lời rằng cuộc di tản sắp tới nơi, và có nhiều việc phải làm cho tới giây phút cuối cùng đó. Trong danh sách công việc của chúng tôi đây là những hạng mục chưa hoàn thành: những bức ảnh cần chụp, những bức phác thảo cần ghi lại, các ghi chép và đo đạc cần thực hiện, bây giờ mọi việc cứ như là chúng tôi đã phải rời mảng đến nơi rồi.

Sau bữa ăn sáng, tôi lại chui xuống gầm mảng, lần này có đeo găng bảo vệ đôi bàn tay. Biển lúc này hầu như phẳng lì

nên tôi có điều kiện quan sát kỹ tình hình thân mảng. Những điều tôi nhìn thấy càng khẳng định ấn tượng của tôi ngày hôm trước. Không còn một mối buộc nào tin cậy được nữa. Tôi bơi dưới mạn phải của mảng, lặn xuống từng thước nước và đếm số khe hở do những cây tre tuột mất đã tạo ra. Mỗi lần tôi trồi lên để thở, tôi đọc to chiều dài và vị trí của khe hở để Rex ghi chép lại toàn bộ các mất mát. Sau đó tôi chuyển sang mạn trái. Tổng cộng tôi đếm được một phần tư số tre ở lớp cuối cùng đã trôi đi mất. Bản thân sự việc này không quá khủng khiếp. Nó nói lên rằng chưa tới mười phần trăm của toàn bộ số tre của mảng đã bị mất, và đa số nằm ở phần trước mũi hay ở hai bên mảng. Nhưng mỗi lần tôi lặn xuống và tìm thấy một khe hở, tôi có thể thò hẳn tay vào khe vói bàn tay đeo găng. Sờ soạng xung quanh, ngón tay tôi có thể kéo mối lạt buộc các thanh tre lớp giữa. Lạt mây giòn tan, y hệt đám sậy khô vào mùa đông. Khi tôi kéo giật lạt buộc, nó tung ra dễ dàng. Tất cả mọi chỗ đều như vậy. Nhìn lên phía trên, tôi thấy một đám mây nhỏ các cặn bám và các sợi vừa đứt ra trôi nổi theo dòng nước.

Bốn mươi lăm phút sau, tôi leo trở lại lên mảng và thấy Trondur đang ngồi trên xuồng cao su nổi phía sau đuôi mảng, đang ghi chép phác thảo. Khi anh ta hoàn tất, đến lượt tôi lấy xuồng chèo quanh mảng để có dịp kiểm tra vòng quanh một cách chậm rãi, thoải mái. Nhìn từ xa, mảng *Từ Phúc* trông thanh lịch và bắt mắt giống như tôi đã từng thấy nó từ độ cao của tàu tuần tra Lực lượng Tuần duyên. Mảng với ba cột buồm vẫn là một trong những con thuyền không bình thường nhất đang nổi trên mặt nước, một hình bóng ba buồm cánh dơi đáng kinh ngạc như từ mặt biển trực tiếp mọc lên, không còn nhìn thấy phần nào thân mảng ở phía dưới. Nhưng nhìn gần hơn, ta sẽ có một cảm giác khác, hơi chút thô lương. Mọi thứ đều đã mòn mỏi và tiêu tụy. Các cánh buồm đã bạc màu và te tua. Khắp nơi là những dây và nút buộc gia cố. Những thanh gỗ bạc phếch và vênh váo. Mũi mảng không còn ngẩng cao mà đã rũ xuống mặt nước. Toàn bộ hình bóng chung của

mảng đã thay đổi. Đã có một ngày đó là một đường cong căng đầy, mang theo một sức mạng cụ thể. Nay thì hình dáng đã bị biến dạng, lưng khom xuống, uể oải, chậm chạp. Mỗi khi có một làn sóng chậm rãi lăn qua dưới thân, mảng *Từ Phúc* không còn dẻo dai và nảy ngược lên ăn nhịp với hình dáng làn sóng đi qua nữa. Mảng tạo ra một con sóng dài, lòng thông và ẻo lả làm toàn chiều dài mảng võng xuống. Mảng *Từ Phúc* trông có vẻ đã quá đất.

Quay trở về mảng, tôi vẽ phác sơ đồ chiếc mảng, đánh dấu chỗ những thanh tre ở lớp đáy đã bị mất. Sau bữa trưa, khi tôi trưng bản vẽ này cho mọi người, Trondur cũng lặng lẽ phác ra hình chiếc mảng nhìn từ trên xuống. Là người luôn tôn trọng thực tiễn, Trondur đã đi vòng quanh mảng, ghi chú những chỗ cần phải dùng thêm dây buộc, và anh tính cần bao nhiêu dây. Hai bản vẽ của chúng tôi cũng như các tính toán trùng khớp nhau. Chúng tôi ước tính rằng nếu dùng kim móc chúng tôi chỉ với tới được bốn mươi phần trăm thân mảng để sửa chữa. Phần mảng còn lại phải giữ nguyên hiện trạng, bởi vì hai cái lều và lều lá không cho phép ta với tay tới các hàng tre. Trondur đã tính rằng để buộc dây mới vào các chỗ tiếp cận được phải mất ít nhất hai tuần lễ làm việc liên tục, hai người chuyên bện thừng, ba người buộc các thanh tre lại với nhau. Chúng tôi có đủ sợi cước nylon để bện thừng nhưng chúng tôi cần ngày này qua ngày khác biển phải yên tĩnh để có thể sửa chữa.

Tôi nhìn quanh các khuôn mặt của anh em đang ngồi suy nghĩ trước những thông báo của Trondur và của tôi về tình trạng hiện nay của mảng, đó là tổng hợp tất cả các chứng thực để đi tới một quyết định là ở lại với mảng *Từ Phúc* hay di tản khỏi nó vì nó không an toàn. Những phát hiện mới cũng tương tự như những gì đã bàn luận ngày hôm trước.

“Joe,” tôi hỏi, “cậu nghĩ sao?”

“Tất cả chúng ta phải một tay hỗ trợ Trondur”, cậu ta trả lời, “Anh ấy không thể một mình gánh vác công việc sửa chữa này.”

“Đúng vậy”, tôi trả lời “Tất cả chúng ta đều có thể học việc, buộc nút, hỗ trợ cho Trondur. Nhưng điều tôi muốn nghe ở đây là cậu nghĩ sao nếu bây giờ chúng ta di tản có trật tự, hay cố thêm vài ngày nữa xem nó còn có thể chịu giông bão ra sao, hoặc quyết tâm đi tới đất liền bằng được”

Joe trông có vẻ lúng túng. “Tôi thực sự chẳng biết sao”, cậu ta nói, “Tất cả các anh quyết định sao, tôi theo vậy”. Ngưng một lát, Joe nói tiếp, “Anh Tim ời, tôi nghĩ rằng cuối cùng là quyết định của anh. Đây là công trình của anh, chúng tôi đi theo anh để hỗ trợ anh. Tất cả chúng tôi đã phát biểu quan điểm riêng rồi, nhưng tôi nghĩ chúng ta sẽ chấp nhận quyết định của anh”

“Tôi đồng ý như vậy,” Rex bổ sung, “Tôi tin rằng chúng ta có thể tiếp tục đi nữa chừng nào mà mảng vẫn còn chạy được và điều kiện sống không quá tồi tệ. Nhưng đó là tùy quyết định của anh, Tim ạ”

“Còn Trondur?”, tôi hỏi.

Trondur gật đầu, “Anh quyết định đi”

“Cho tôi nửa giờ nữa để suy nghĩ”, tôi nói.

Trong khi mọi người tiếp tục làm các việc thường ngày, tôi dạo quanh một lần cuối quanh mảng, leo lên tất cả các lối đi vòng quanh dây chắn bên ngoài, cố gắng quan sát cái mảng một cách thật bình thản. Tôi thấy dây hàng rào chắn đã bung ra, mép sàn mảng giờ đây chỉ còn cách mặt nước có hai phân. Tôi thấy bất cứ đoạn dây nào cũng có chỗ nối sửa, hàng đồng nút thắt bện. Sóng ngập tràn qua phần sàn mũi. Tôi thấy những chỗ bó nẹp, các vết nứt và sửa trên các thanh gỗ và sào tre dựng lều. Một con sóng khác, lớn hơn một chút tràn qua sàn mũi và tôi thấy nó đánh lên tới nửa tấm bạt che cửa vào lều trước, chỗ mà Rex và Lợi ngủ, phô bày sức sóng Thái Bình Dương vỗ vào sàn phía trước. Rồi tôi lại thấy cái lều này của hai người không còn đứng thẳng trên mảng nữa. Lời của Colin Mudie vang lên trở lại với tôi “Mảng thật sự là rất ổn định ban đầu, nhưng sau đó nó có thể chìm bất thành linh tại góc lật nhào”. Mảng

Từ Phúc càng ngập sâu xuống nước, nó càng trở nên kém ổn định. Lợi và Rex ngủ trong cái lều này, việc gì sẽ xảy ra trong một cơn giông bão nếu mảng bị lật hay một con sóng ủa qua, đứt đứt những sợi dây buộc lều với mảng. Những dây này buộc với thanh ngang nhưng thanh ngang không còn cố định chắc chắn vào những thanh tre bên dưới. Các lạt mây buộc đã thối rữa hết. Tôi biết rằng chúng tôi có thể tiếp tục chiến đấu tiến về phía trước, cố gắng giữ cho mảng nổi. Nhưng để làm gì? Để đến được châu Mỹ trên một cái mảng được gắn buộc với nhau bằng những thùng bện từ dây nylon hiện đại à? Điều đó sẽ phá hỏng quan điểm của cuộc thí nghiệm này.

Tôi quay trở về lều lái. “Khi các bạn quyết định tham gia chuyến du hành với tôi là người chỉ huy, các bạn biết rằng tôi là một người chu đáo và thận trọng, một người không bao giờ liều lĩnh phi lý. Các bạn đều biết rằng tôi đã luôn luôn đưa thủy thủ đoàn của tôi trở về nguyên vẹn qua các lần thám hiểm trước, nếu không các bạn đã không tham gia du hành với tôi. Khi tôi bắt đầu dự án du hành này, đó không phải là tới châu Mỹ trên mảng tre giống như người leo núi phải đạt được tới đỉnh. Mục đích của chuyến du hành này là khảo cứu, chế tạo, vận hành một chiếc mảng tre, những trải nghiệm thực sự các điều kiện mà những thủy thủ bè mảng xưa kia đã từng trải qua, cuộc sống thực của đại dương, và ghi chép lại tất cả mọi điều mà chúng ta có thể làm được. Đó là vì sao mà trong chúng ta có một họa sĩ, một nhiếp ảnh gia và giờ đây sau khi học nghề, Rex trở thành một chuyên gia quay video trên mảng. Ngoại trừ những cảnh kết thúc, các bạn đã thực hiện mọi việc rất tốt, và công việc giờ đã hoàn thành. Tôi biết những bức tranh của Trondur rất đẹp, các cuốn video của Rex sẽ là một nguồn tư liệu quý giá, cả Joe nữa, các bức ảnh của cậu cũng rất đẹp. Đối với tôi, việc tới bờ châu Mỹ là một thời khắc lớn lao, nhưng việc đó gia tăng thêm rất ít những gì mà chúng ta đã chứng tỏ bằng cách đưa một cái mảng tre tới điểm đó. Chúng ta đã khảo sát khả năng vật lý của mối liên hệ văn hóa giữa châu Á cổ xưa và châu Mỹ

bằng một loại bè mảng như vậy. Những dữ liệu mà chúng tôi đã thu thập được trong chuyến đi đường dài này mới là điều quan trọng, và tôi muốn để những người đọc báo cáo hay xem phim của chúng tôi có thể phán quyết liệu chuyến đi xuyên Thái Bình Dương có thể thực hiện trên những phương tiện như thế được không. Tôi không tin rằng những rủi ro được nhấn mạnh là hợp lý. Là thuyền trưởng tôi có trách nhiệm về sự an toàn của tất cả chúng ta. Và trong lúc mọi người chuẩn bị đồ đạc cá nhân, theo ý kiến của tôi, chúng ta phải di tản khỏi mảng, nhớ đem theo các ghi chép, các bức vẽ, các băng hình. Tôi muốn thấy chúng ta di tản một cách chuyên nghiệp nhất trong mọi tình huống có thể”.

Giọng nói của tôi trở nên thiếu mạch lạc. Tôi cố giữ thái độ khách quan và trình bày rõ ràng nhưng đôi mắt đau nhói tràn nước mắt. Rồi bỏ mảng *Từ Phúc* là một quyết định đúng, bởi vậy tôi lại ngạc nhiên khi thấy mình xúc động mạnh như thế. Ngay từ ngày đầu tiên thực hiện dự án này, tôi đã luôn luôn chấp nhận, thực tế là chuẩn bị tình huống di tản khỏi mảng, vậy tại sao tôi lại xúc động như vậy trước quyết định này, hay là nó vượt ngoài sự hiểu biết tức thời của tôi. Có thể bởi vì dự án đã trở thành một kinh nghiệm máu thịt của tôi, từ khi tìm kiếm tre luồng trên rừng núi Việt Nam, lúc đóng bè mảng bên bờ bãi biển Sầm Sơn, những ngày sống trên đại dương, hay vô kể những kinh nghiệm khác không thể nào đếm được. Cuối cùng, chuyến du hành này đã hoàn toàn tiêu tốn hết cuộc sống của tôi nên tôi khó mà tránh khỏi bị ảnh hưởng bởi kết cục của nó. Cũng như thế, sự ủng hộ hết lòng của anh em cũng đã có tác động. Tôi cảm nhận sâu sắc rằng mọi người đã không do dự đặt cả sinh mệnh và sự nghiệp vào những phán quyết của tôi.

Là thủy thủ cao tuổi nhất đoàn, Trondur đáp lời. Sau một hồi dài ngập ngừng, anh nói “Tôi tin là anh nói đúng, Tim ạ. Thật buồn khi phải rời bỏ mảng này giữa biển nhưng chúng ta đã có một chuyến đi tốt đẹp. Tôi thấy thật sung sướng sống trên đại dương.”

Tôi định giải thích quyết định của tôi cho Lợi hiểu. Nhưng thấy không cần thiết. Lợi đã thấy khuôn mặt chúng tôi ra sao. Cậu ta như đau thắt trong tim. “Buồn! Sad! Sad!” cậu ta thốt ra. “No America” Có lẽ với Lợi quyết định này là khó khăn nhất. Cậu ta phải trở về Sầm Sơn và giải thích ra sao với những người đã tham gia đóng mảng là tại sao lại không tới được châu Mỹ, tại sao bao lao động khó nhọc của họ lại chẳng đạt được cái gì. “Buồn! Sad!” Lợi lặp lại.

Có một chuyện hài nho nhỏ làm nhẹ bớt khoảnh khắc cay đắng này. Dùng máy tính xách tay, tôi gõ một thông báo gửi Trung tâm Thông tin của Lực lượng Tuần duyên tại Alameda bang California, báo vị trí chính xác của chúng tôi và giải thích rằng vì thấy mảng của chúng tôi nay không còn an toàn nên quyết định di tản khỏi mảng *Từ Phúc*. Vậy Lực lượng Tuần duyên có thể tư vấn cho chúng tôi phương pháp hiệu quả nhất để di tản có trật tự? Tôi gửi điện hai lần, một cho các bạn của tôi tại Bảo



tàng Người đi biển nhờ họ chuyển cho Lực lượng Tuần duyên và một trực tiếp cho Lực lượng Tuần duyên. Một lúc sau tôi nhận được thư trả lời của Bảo tàng nói rằng cả hai bức điện họ đã nhận được nhưng Trung tâm Thông tin Lực lượng Tuần duyên có những khó khăn về mặt kỹ thuật nên không thiết lập được liên lạc trực tiếp với mảng. Họ hiện nay không có đủ thiết bị để liên lạc. Cách thông tin duy nhất với tôi là họ thông qua Bảo tàng. Thật nực cười khi Trung tâm Thông tin tại California với cơ man nào là thiết bị phải gọi điện cho nhân viên bảo tàng ở Virginia để yêu cầu họ chuyển tiếp tới tôi. Trong khi đó, chiếc máy tính nhỏ nhắn cỡ chỉ bằng một cái cặp táp trên cái mảng tre vẫn thực hiện tốt việc gửi điện trực tiếp cho Lực lượng Tuần duyên!

Bệnh quan liêu trở nên trò hài hước. Câu hỏi đầu tiên mà Lực lượng Tuần duyên đáp lại là tôi có tuyên bố tình trạng khẩn cấp không? Tôi trả lời ngay, không, tôi không bao giờ tuyên bố tình trạng khẩn cấp và không có rủi ro tức khắc nào đe dọa tới sinh mệnh; mảng *Từ Phúc* còn có thể nổi vài ngày thậm chí vài tuần và tôi chỉ muốn bố trí một cuộc di tản gây phiền toái ít nhất cho những ai tham gia vào công việc này. Ngay lập tức tôi nhận được một câu trả lời đầy tính quan liêu rằng chỉ khi nào tôi tuyên bố tình trạng khẩn cấp thì Lực lượng Tuần duyên mới can thiệp. Tôi gửi ngay câu trả lời: “Hiện nay không có tình trạng khẩn cấp, nhưng nếu không có bố trí trước, sẽ có một tình trạng khẩn cấp.” Bức điện đã tạo ra một hiệu quả trông thấy. Bảo tàng chuyển một bức điện nói rằng Lực lượng Tuần duyên đang cố gắng tìm một tàu buôn hoạt động trong khu vực của chúng tôi có thể nó chuyển hướng để đón chúng tôi.

Bốn giờ sau, chúng tôi nhận được tin một tàu container Nhật có tên là *California Galaxy* đã nhận tới giúp. Chúng tôi chờ đợi cuộc gặp mặt sau tám hay chín giờ nữa.

Các cuộc trao đổi thư điện đó xảy ra vào ngày 16 tháng Mười một, ngày thứ 105, và làm cho không khí trên mảng tươi vui trông thấy. Tôi dự kiến là vẫn giương hết cả ba cánh buồm và

mảng *Từ Phúc* vẫn đang hoạt động khi tàu tới cứu giúp. Là người giữ kho lương thực, Joe rộng tay cho mở hộp sôcôla tích trữ đã lâu, như vậy ca trực đêm có sôcôla nóng để uống, một việc xa hoa chưa từng thấy. Sau đó là việc bảo quản những thứ quan trọng trên mảng *Từ Phúc*, những gói băng video, các cuốn nhật ký và các bức tranh phải được cuộn băng kín hai lần, những đồ cá nhân mang theo phải giảm xuống mức tối thiểu. Chúng tôi được biết rằng tàu *California Galaxy* sẽ thả một xuồng cứu sinh chạy máy để đưa chúng tôi lên. Không gian trong xuồng chắc rất chật chội. Vấn đề là tàu có tới cứu vào ban ngày khi còn đủ sáng để di tản có trật tự không.

Trong khi đang gói những thứ đồ cuối cùng thì Rex hô lớn “Tàu kia!”. Và đúng thế, cách không quá hai dặm, những ánh đèn lóe sáng trong ánh mặt trời buổi chiều tối, đó là một chiếc tàu container đang thẳng hướng về phía chúng tôi. Phó hai trên tàu nói qua VHF rằng không thể dùng xuồng cứu sinh để đón chúng tôi được. Họ sẽ cố lái cho tàu cập mạn rồi trực tiếp đưa chúng tôi lên tàu. Trondur lắc đầu và liếc nhìn tôi “Thế thì giống như leo núi rồi!”. Tình thế đã thay đổi hoàn toàn. Do nhắc thẳng lên tàu, cuộc di tản trở thành một giai đoạn nguy hiểm nhất trong toàn bộ hành trình. Mỗi lúc chiếc mảng nhỏ bé cập mạn một chiếc tàu lớn giữa đại dương thì nguy cơ bị quăng xuống biển hay bị đè bẹp lại tăng thêm. Chỉ một con sóng nhẹ cũng đủ hất chiếc mảng mỏng manh vào con tàu thép và đập nát nó ra thành từng mảnh. May mắn thay, sóng lúc này rất nhỏ giống như cả tuần nay. Là một người đi biển thực thụ, Trondur bắt đầu buộc các thùng, chấu hai bên mảng như những quả đệm chống va. Nhưng đó chỉ là một hành động yếu ớt.

Chỉ một lúc sau, chiếc mạn tàu đen ngòm của tàu container đã lù lù trước mắt chúng tôi. Trên lan can tàu có vài bóng người bé nhỏ nhìn xuống. “Đề nghị thả dây cho chúng tôi chuyển hành lý”, tôi yêu cầu qua máy VHF. Nhưng chẳng có sợi dây nào được quăng xuống. Thay vào đó, từ điểm giữa dọc theo tàu có người

nào đó ném xuống cái thùng ném nhẹ tênh. Qua radio, tôi đã yêu cầu tàu cho dây buộc mảng sao cho nó đậu dọc mạn với tàu. Nhưng tàu đã ném thùng ở giữa tàu. Đấy không phải là một vị trí đúng. Dây kéo quá xa về phía sau, nên mảng bị kéo dễ chui vào đuôi chiếc tàu khổng lồ. Đó là một tình huống rất đáng sợ. Sóng đánh nâng đuôi tàu lên xuống ngay bên cạnh chúng tôi và cũng là ngay cạnh chân vịt. Nếu đuôi tàu chồm lên đúng trên đầu mảng *Từ Phúc* thì chúng tôi sẽ bị nghiền nát như cám. Đồng thời, cứ mỗi lần đuôi tàu to lớn đen ngòm đập dềnh, nước lại bắn tóe tràn qua mảng. “Thả dây! Thả dây!” chúng tôi hét lên với thủy thủ đang nhìn xuống mảng. Hình như không ai hiểu. “Thả dây! Thả dây!” tôi gào lên vô vọng. Rồi tôi nhắc một sợi dây trên mảng và chỉ vào dây. Có người đã hiểu và cuối cùng một đầu dây đã được thả xuống. Lợi và Joe hối hả buộc bốn túi dụng cụ vào dây, đó là các máy chụp ảnh, quay phim, các băng video, các bức tranh, nó chẳng đáng giá là bao với một số người, nhưng đó là ghi chép lại toàn bộ chuyến du hành. Những thứ này cần được bảo vệ. “Nâng lên! Nâng lên!” chúng tôi hét lên còn tôi dùng tay ra hiệu theo ngôn ngữ quốc tế để nâng các đồ lên tàu. Người trên tàu đã hiểu và kéo lên. Cái bó bốn cái túi va vào đuôi tàu như một chùm nho rồi lại bật lên trên. “Thả dây! Thả dây!” chúng tôi lại hét lên. Một sợi dây nữa lại thả xuống và các món đồ khác lại được kéo lên.

Mảng *Từ Phúc* vẫn cọ xát vào cái hòn đảo thép không lồ đen ngòm, từ những cây tre phát ra những tiếng rên rỉ nghe đau lòng. “Thả dây! Thả dây!” Lúc này cột buồm chính đã cọ xát với lan can của tàu và khi một con sóng nâng lên, vài sợi dây chẳng cột đứt tõe phát ra tiếng kêu chói tai, cây cột lắc lư và rên rỉ. “Canh chừng kia!” Lợi, Rex, Joe và tôi lao khỏi lều lái, mắt hướng lên cột buồm. Cột kêu cọt kẹt, lắc lư, nhưng vẫn đứng vững. “Thả dây! Thả dây!” Cái đuôi to lớn của con tàu container hạ thấp xuống mặt biển ngay cạnh chúng tôi cùng với một khoảng rộng to tướng, và nước bắn tóe tứ tung, tràn qua mảng. Đây là lúc quá gần sát với con tàu. Buồm chính lúc

này đã với sát tới thượng tầng của tàu và đang xoắn và quay như một cuộc tự tra tấn ngọt ngào. Một cái thang dây đã thả xuống lơ lửng gần Trondur đang nắm lấy dây mũi. Đó là lối để Trondur ra khỏi đó.

Bùm! Cái đuôi tàu to lớn lại hạ xuống và va đập một lần nữa.

“Mọi túi đã chuyển lên hết rồi!” Joe nói. Mặt cậu ta trắng bệch trước cú va nhưng vẫn xử lý mọi việc tuyệt vời.

“Lợi! Rex! Lên đi! “Một cái thang dây thứ hai thả xuống phía đuôi mặng, Lợi và Rex trèo lên trong bộ quần áo cứu sinh vàng khè vướng víu. Bùm! cái đuôi tàu đen ngòm lại va lần nữa.

“Joe! Giờ tới lượt cậu!” và Joe chạy lên nóc cabin nắm lấy bậc thang dây. Nhưng vì lý do nào đó, cậu ta thấy rất khó khăn trong việc trèo lên. Sợ hãi, chậm chạp, cậu ta leo lên. Tôi đứng quan sát, lo sợ có tai nạn xảy ra. Thang treo ngay cạnh cột buồm của mặng, trong khi cột buồm đang cọ xát với đuôi chiếc tàu khổng lồ, thanh ngang buồm đe dọa đánh vào người đang leo thang hay có thể gạt rơi xuống biển. Nếu ai chẳng may rơi vào khe giữa tàu container và mặng, chắc chắn còn cơ may nào sống sót. Tôi nhìn về phía trước, Trondur đã leo được nửa đường trên thang dây và đang treo lơ lửng trên biển. Đã tới lúc phải ra đi. Tôi rút con dao rựa từ giá treo trong lều lá và bắt đầu leo thang dây, dao trong tay. Đó là hành động cuối cùng mà tôi có thể làm cho mặng *Từ Phúc*. Mọi người giúp tôi trèo qua lan can tàu.

“Mọi người an toàn chứ?” Tôi hỏi Rex.

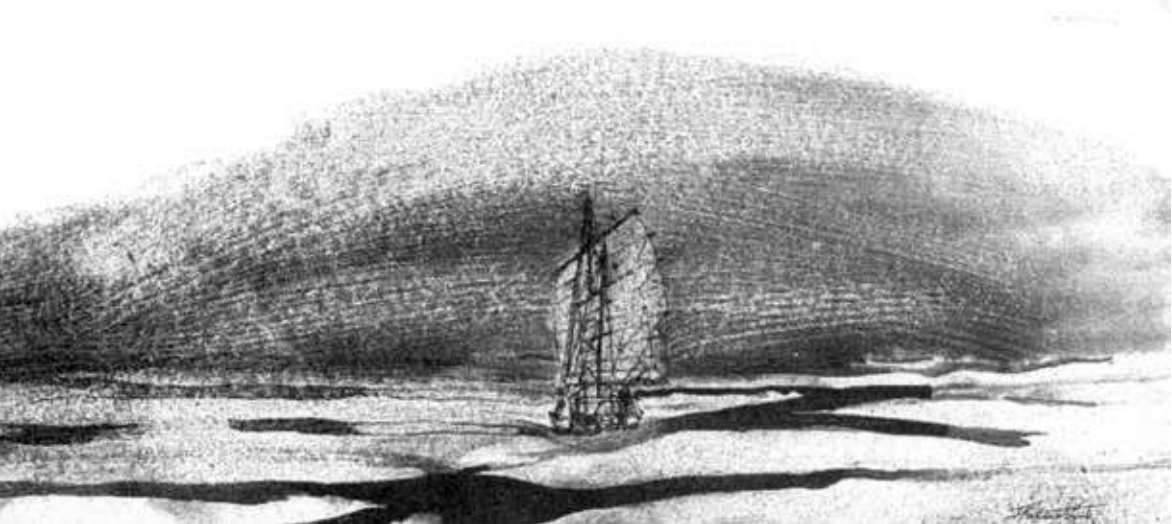
“Vâng, năm người chúng ta ở boong đuôi tàu”

“Cắt cho mặng tự do đi!” Tôi muốn mặng *Từ Phúc* được tự do và tiếp tục chạy. Đó là vì sao tôi yêu cầu giương tất cả cánh buồm trước khi từ bỏ mặng. Dây phía đuôi đã được cắt. Bây giờ chỉ còn dây mũi. Một thủy thủ lấy con dao rựa từ tay tôi và tôi đứng bên nhìn cậu ta vung dao chặt đứt sợi dây nặng nề. Bây giờ chẳng còn gì giữ mặng *Từ Phúc* với con tàu to lớn nữa.

Tôi trở về lan can phía đuôi tàu và nhìn xuống phía dưới mười hai mét. Đó là quang cảnh ngôi nhà của chúng tôi trong sáu tháng qua nhìn từ trên không trung. Tất cả phô bày hết ra trước mắt. Lều lá, hai cái cabin bằng tre, tôi có thể nhìn thấy cả cái ống nhòm trên nóc cabin chính mà tôi đã để quên trong khi vội vàng di tản. Tôi có thể thấy những thanh tre lơ lửng thò ra dưới nước bên mạn phải của mảng. Một thủy thủ đưa ra một cái đèn rọi cầm tay và chiếu xuống nước. Tia sáng ánh lên trên mặt nước tràn qua giữa những thanh tre của chiếc mảng *Từ Phúc* toàn thân ngâm trong nước. Trên ngọn sóng, tôi có thể trông thấy tấm thân ẻo lả yếu đuối đang uốn mình mỗi mét. Nhưng ba cánh buồm vẫn đứng đó, và mặc cho những cú va đập kinh khủng, mảng *Từ Phúc* vẫn nguyên vẹn như một chiếc thuyền thông thường phải có. Mềm mại và kiên cường như nó luôn chấp nhận mọi sự trừng phạt và đã sống sót.

Tôi chờ đợi tàu ra đi sau khi tất cả chúng tôi đã lên được tàu. Nhưng không! Cậu thủy thủ cầm đèn rọi dùng bộ đàm gọi lên buồng lái. Cậu ta đang đợi chiếc mảng trôi đi hay bị thổi sang một bên trước khi chiếc chân vịt to tướng bắt đầu quay. Các cánh buồm của mảng *Từ Phúc* đang đầy gió và chúng đã dính sát vào cái đuôi đáng sợ của tàu container. “Hãy để cho nó đi! hãy để cho nó đi!” Tôi thầm nói khi một nhóm thanh tre của mảng như bị nghiền nát bởi con tàu container. Tất cả chúng tôi đã an toàn, giờ là lúc chiếc mảng của chúng tôi tiếp tục con đường của nó. Cuối cùng, một cái rùng mình dưới chân tôi khi chân vịt bắt đầu quay; dưới ánh đèn rọi nhìn rõ làn nước sôi lên trắng xóa và một con sóng nổi lên tràn qua mảng. Tàu *California Galaxy* bắt đầu lách lên tiến về phía trước và từ từ mảng *Từ Phúc* vượt khỏi mép của chùm ánh sáng đèn rọi rồi chìm trong bóng tối phía sau. Vào lúc đó, cả ba cánh buồm đều no gió và bắt đầu dịch chuyển nhẹ nhàng trên biển. Mảng chạy theo làn trái, bánh lái giữ tại chính tâm, nó đang tiếp tục hướng về phía châu Mỹ. Cùng với cả năm anh em an toàn, lành lặn

trên tàu container, tôi biết rằng đã quyết định đúng khi rời bỏ mảng, nhưng đây là lúc đau buồn kinh khủng. Mảng đã phục vụ chúng tôi suốt 5500 dặm đường. Giờ là lúc nó ra đi một mình không có chúng tôi. Bóng dáng nó mờ dần trong màn đêm, không còn thấy được cái dáng vẻ tiều tụy mỗi một nữa, chỉ còn nhận ra cái hình duyên dáng của ba cánh buồm như vây con cá chuồn hiện ra mờ mờ trên bầu trời đen kịt. Mảng sẽ tự bơi được bao lâu nữa? Nó sẽ cứ lượn vòng mãi mãi trên cái vòng xoay khổng lồ mà người Trung Hoa cổ xưa tin là hiện hữu trên Đại Dương phía đông? Nó sẽ tham gia vào các vật trôi nổi trên Mảnh rác vĩ đại Thái Bình Dương? Nó có thể tan ra thành từng mảnh hay bị mối mọt ăn mòn hết? Hay có thể nó được một dòng hải lưu nào đó kéo đi và một ngày nào đó đẩy nó lên bờ châu Mỹ!



LỜI BẠT

Tàu container mất chín ngày để hoàn tất đoạn đường về Tokyo, cùng khoảng cách mà chiếc mảng của chúng tôi phải cần tới 105 ngày. Lặp lại hành trình của chúng tôi với tốc độ như vậy gây nên những cảm giác thật kỳ lạ. Từ buồng lái trên độ cao mười hai mét nhìn xuống sóng nước đại dương, tôi cảm thấy lẫn lộn giữa việc mình được cứu giúp hay bị cướp đoạt khỏi những gì mà chúng tôi bắt buộc phải xa lìa hoàn toàn với những gì mà mình vừa mới hiểu và cảm kích. Con tàu rẽ sóng tung bọt nước. Những người trực ca thận trọng điều khiển buồng lái, các đồng hồ của các dụng cụ theo dõi tốc độ gió, sức đẩy của động cơ, và từng phút thay đổi hướng. Nhưng thực tế của biển lại khác xa. Không có bàn tay con người trên tay lái. Tàu *California Galaxy* được lái bằng máy tính đọc các vị trí vệ tinh, đội ngũ buồng lái làm việc không cần mặc áo khoác, cúi mình xuống bàn hải đồ phủ kính. Đó là một thế giới khác, an toàn cách ly phía sau một tấm kính che phủ. Ngay cả khi bạn đẩy cánh cửa thép kín nước nặng nề để bước ra cánh gà ngoài trời bên buồng lái, đó chưa phải là một cảm giác thực sống với đại dương như chúng tôi đã từng biết trên mảng *Từ Phúc*. Tàu container đã tạo ra một tốc độ gió của chính nó trong khi gió trên mặt tự nhiên mà mọi sắc thái và biến động đã thống trị cuộc sống của chúng tôi suốt nửa năm qua khó mà nhận ra.

Để hình dung ra điều này, ta cần được thả lại xuống mặt biển, nửa chìm nửa nổi như một phần của đại dương. Từ trên buồng lái của tàu container, chiếc mảng của chúng tôi không hơn một vật nổi lênh bênh từ một chiếc tàu đắm. Chính thuyền trưởng Nagata của tàu *California Galaxy* là người rất được kính trọng trên tuyến đường Bắc Thái Bình Dương. Tàu của ông chạy như con thoi đi và về xuyên Thái Bình Dương đều đặn hai tuần một lần như lịch trình của một đường xe lửa. Nhưng con đường mùa đông và mùa hè phải thay đổi tùy theo tần số của những trận giông bão, và như vậy ngay cả con tàu ba vạn tấn như con tàu này cũng phải cố tránh những rủi ro bão táp.

Với anh em mảng *Từ Phúc*, tàu container giống như một cái buồng giảm áp, một chặng nghỉ giữa đường vô giá nằm giữa cuộc sống kỳ lạ như đã bị đại dương nuốt lấy và thế giới bình thường mà họ chẳng bao lâu sẽ trở về. Chúng tôi được tàu giành cho một số buồng trống trong khu sinh hoạt của thủy thủ và tại đây mỗi người lại có những bận bịu riêng. Buồng của Trondur chẳng bao lâu trông như một xưởng vẽ vì anh treo các bức vẽ lên tường và bắt đầu chuẩn bị các hình bè mảng để xuất bản dưới hình thức tranh in thạch bản hay trưng bày trong các triển lãm nghệ thuật tại vùng Scandinavia. Joe và Rex mất hàng giờ soạn lại các bức ảnh và các thước phim video về chuyến đi. Còn tôi khép mình trong căn buồng giành riêng cho tôi, và bắt đầu một công việc nhàm chán kéo dài, đó là chép lại những ghi chép viết tay về chuyến du hành này. Còn Lợi ngủ mê mệt như người chết rồi. Với cậu ta, việc chuyển lên tàu *California Galaxy* như một cuộc giải thoát trong sự tê cóng lạ kỳ. Hình như toàn bộ mọi hệ thống của cậu ta đã ngừng hoạt động khi chuyển lên chiếc tàu to lớn. Lợi ở chung buồng với Rex, và hầu hết thời gian Rex quay trở về buồng, ngay cả giữa ban ngày đều thấy Lợi ngủ say, rất khó đánh thức hết như một con vật bị thương đang cần nằm hồi sức. Lợi ngủ hết giờ này tới giờ khác, chỉ thức dậy ăn uống và vài giờ vào buổi tối. Khi cậu ta thức giấc, Lợi trông lạng lẽ, đôi mắt vô hồn và bất động cho tới khi may

mắn thay, cậu ta làm bạn được với một số thủy thủ của tàu container. Từ thủy thủ bình thường tới các sĩ quan cấp trung của tàu *California Galaxy* đều là người Philippines. Chỉ có bốn sĩ quan cao cấp là người Nhật. Anh em người Philippines đều hoạt bát, tốt bụng và trọng khách, đặc biệt trong số đó có hai người làm Lợi cảm thấy như ở nhà mình khi ngồi trong buồng giải trí nhỏ bé giành cho thủy thủ tiêu khiển những giờ rỗi buổi tối. Tại đó, như thường lệ, Lợi giao tiếp thông qua những nụ cười và ra dấu, và cảm thấy bình thường với những người cũng sử dụng phương tiện giao tiếp giống như cậu ta. Tới khi tàu *California Galaxy* vào cảng Tokyo, Lợi đã quay trở lại với hầu hết sự lạnh lợi hoạt bát như xưa, và cậu ta như già dặn hơn, nhưng có phần điềm tĩnh hơn, nghiêm nghị hơn và cũng tự tin hơn.

Tại Tokyo chúng tôi tổ chức một bữa tiệc chia tay không phải tại một nhà hàng hay quán bar nào đó mà ngay tại ngôi nhà nhỏ mà Nina đã mượn. Tất cả ngồi dưới sàn, chân xếp lại quanh chiếc bàn thấp kiểu Nhật, chen chúc nhau trong căn buồng nhỏ trên lầu giống như chúng tôi trở lại cái lều lá của mảng *Từ Phúc*. Chỉ có Geoffrey đang bận điều hành công việc kinh doanh tại Hong Kong và Mark vừa trở về Hong Kong với người bạn gái người Nhật, là vắng mặt. Số còn lại chúng tôi thay phiên nhau nấu cơm, mỗi người làm một món, phải khá hơn là món đã quen thuộc trên mảng. Đó là một buổi chia tay lặng lẽ, cảm thấy sâu lắng vì chúng tôi biết rằng một số anh em khó có dịp gặp lại. Lợi chắc sẽ trở về làng của cậu ta, những người khác trở về châu Âu, tất cả chúng tôi trở về nhà bằng máy bay nhờ sự tài trợ của DHL, công ty này đã tuyên bố là rất hài lòng về thành quả của chuyến du hành của chúng tôi. Văn phòng DHL tại Hong Kong đã rất thích thú theo dõi các báo cáo hằng ngày của chúng tôi, và họ cũng an tâm khi thấy chúng tôi trở về an toàn và mạnh khỏe sau chuyến du hành. Họ gửi cho chúng tôi tấm bản đồ mà hằng ngày họ đánh dấu vị trí của mảng, trườn theo từng vị trí trên tấm giấy in bản đồ cho tới khi kết thúc là

một vòng nhỏ lệch tâm mà tại đó gió lốc đã đầy ngược mảng *Từ Phúc* chạy theo một vòng tròn trước khi chúng tôi rời bỏ mảng.

Ngày hôm sau buổi chia tay, Joe đưa Lợi ra tận sân bay Tokyo để kiểm tra xem cậu ta có đi được đúng chuyến bay, và để báo cáo rằng, Lợi, một dân làng Sầm Sơn chưa bao giờ từng đi xa tới Hà Nội, đã đi tản bộ thong dong trên sân bay như cả đời cậu ta luôn luôn du lịch trên các chuyến bay xuyên lục địa. Joe đi tiễn cậu ta với một bản báo cáo y tế kèm theo một yêu cầu viết tay cho các bác sỹ Việt Nam: đề nghị bác sỹ kiểm tra y tế toàn diện cho Lợi tại một bệnh viện và kiểm tra phổi vì e rằng có thể bị nhiễm trùng tiềm ẩn. Vài tuần sau, Trúc gửi cho tôi thông báo rằng Lợi đã khỏe và đã trở về làng như một người hùng.

Khi mọi người đã an toàn trên đường trở về, tôi cũng đáp máy bay về nhà. Khi máy bay leo ra khỏi phi trường Tokyo và xả tiếng ồn của nó ra Thái Bình Dương, tôi tự hỏi, liệu có cơ hội thực hiện cuộc du hành xuyên Thái Bình Dương một lần nữa không. Câu trả lời là không: cuộc du hành đó thật sự là một chuyến đi tốt đẹp, thật thú vị biết bao, đáng nhớ biết bao mà mọi thêm thắt chỉ làm giảm tác dụng. Bằng cách vượt được tám mươi phần trăm khoảng cách vượt đại dương từ đất liền châu Á tới lục địa châu Mỹ, chúng tôi đã thực hiện mục đích khảo sát chính của dự án. Chúng tôi đã thu hoạch, học tập được rất nhiều về việc đi mảng tre trên Bắc Thái Bình Dương, và chúng tôi tỏ rằng mảng tre chạy buồm là một phương tiện để vượt đại dương. Đi tiếp một nghìn hải lý cuối cùng, về phương diện vật chất mà nói, không làm thay đổi kết quả của chuyến đi thám hiểm của chúng tôi. Tất nhiên, điều đó không ngăn cản tôi tìm ra những thay đổi trong khi làm mảng nếu tôi muốn thử lại một lần nữa, những thay đổi có thể giúp cho mảng có cơ hội tốt hơn để vượt trọn đại dương. Có thể, tôi nghĩ thầm, mảng *Từ Phúc* sẽ trụ được lâu hơn nếu tôi đã quyết định dùng cả cây mây tròn mà không chẻ ra để buộc các thanh tre lại với nhau. Có thể mảng sẽ gắn kết với nhau tốt hơn nếu tôi quét hắc ín lên

các dây chằng và quét thêm một lớp sơn bảo vệ. Và, tự nhiên mà nói, tôi tự hỏi nếu mảng tới được bờ châu Mỹ, nếu tôi đã quyết định chúng tôi bằng mọi giá phải ở trên mảng, lái nó hướng sang phía đông ngay cả khi kết cấu của nó đã bị hỏng.

Câu trả lời là mảng *Từ Phúc* có thể về tới bờ, nếu chúng tôi đã may mắn tránh được những đợt thời tiết rất xấu. Nhưng tôi vẫn tin chắc rằng, rủi ro cho tính mạng không phải là không xảy ra. Và nếu chúng tôi quyết định lưu lại Nhật Bản trong mùa đông sau chặng đường đầu tiên đi từ Hong Kong? Tại Shimoda, chúng tôi đã có thể trang bị lại mảng, phơi khô và kiểm tra lại các dây chằng, sau đó lên đường thực hiện chuyến đi trên đoạn đường chủ yếu trên Thái Bình Dương vào mùa hè năm sau. Kịch bản đó chắc đã có thể áp dụng cho những nhà thám hiểm đầu tiên như Từ Phúc và những người cùng đi nhằm tìm kiếm vùng đất mới nếu họ quyết định tiến tiếp về phía đông. Lại nữa, hiệu quả sẽ ra sao nếu chúng tôi khởi hành tại một điểm không phải là Hong Kong mà là một điểm xa hơn về phía Bắc của Trung Quốc. Như vậy sẽ giảm chiều dài quãng đường, nên 5500 dặm đường mà chúng tôi đã đi thực tế sẽ là cả quãng đường đưa chúng tôi tới châu Mỹ. Kết hợp việc chọn một quãng đường ngắn hơn, một đợt nghỉ tại Nhật Bản, quét hắc ín vào các dây chằng, tất cả có khả năng đưa chúng tôi tới đất liền châu Mỹ. Nhưng tất cả những điều đó chỉ là suy đoán, và sau sáu tháng trên mảng tôi cảm thấy có chuyện quan trọng hơn mà tôi cần xét tới. Nếu tôi thực hiện cùng chuyến du hành như thế lần thứ hai, tôi không thể nhìn lại đại dương một lần nữa với con mắt tươi mới, mong muốn lĩnh hội như vậy. Và tôi lại tìm đâu được một thủy thủ đoàn hạnh phúc vào loại bậc nhất như một đội ngũ tuyệt vời đó? Hãy để cho những người khác bằng các phương tiện mô phỏng lại chiếc mảng của họ thực hiện nốt một nghìn dặm cuối cùng nếu họ muốn, thủy thủ đoàn của tôi và tôi rất hài lòng với gì mà chúng tôi đã làm và luôn đánh giá cao những kinh nghiệm.

Liệu có từ bỏ thuyết tiếp xúc xuyên Thái Bình Dương, ý tưởng ban đầu đã khơi nguồn cho khái niệm của chuyến du hành này? Câu trả lời ngắn gọn là chúng tôi đã chứng minh khả năng đi biển bằng bè mảng, và với một phương tiện kha khá và thời tiết may mắn vừa phải, một cái mảng có thể xuyên đại dương. Chúng tôi cũng chứng minh rằng việc sống sót trên biển tại những vĩ độ đó là có khả năng xảy ra với con người, và rằng một đoàn thủy thủ trên mảng có thể sống sót ngay cả có những du khách bất đắc dĩ bị giông bão cuốn ra biển hay bị một dòng hải lưu ác ý nào đó. Nhưng đồng thời chúng tôi cũng trình bày chuyến đi khó khăn và vất vả ra sao, và nếu những chuyến xuyên Thái Bình Dương được thực hiện hai nghìn năm trước thì những người sống sót lên được bờ có ảnh hưởng tới nền văn hóa cao của người châu Mỹ bản địa không? Chắc chắn là có nhưng chỉ trong một phạm vi giới hạn. Bây giờ, chuyến du hành đã kết thúc, tôi có thể hiểu rằng những thứ đem từ châu Á khó mà còn tồn tại qua những điều kiện khắc nghiệt của chuyến đi trên biển ví như các hạt của “năm món hạt giống” mà đội quân đi chiếm đất của Từ Phúc đã đem theo chắc là đã hư hỏng toàn bộ. May mắn có mảng thoát nạn, và trên đó có thể đa số thủy thủ đã chết, chỉ còn lại vài ba thợ thủ công hay nông dân có tay nghề, quá ít ỏi để có thể thực hiện việc trồng cấy hay truyền bá cho những người châu Mỹ bản địa. Ngoài ra, tôi thầm nghĩ, có những thủy thủ châu Á lên tới bờ châu Mỹ sau một chuyến đi sai lầm: những du khách bất đắc dĩ đã bị giông bão hay dòng hải lưu cuốn đi. Những vị du khách đó, ngay cả khi sống sót đặt chân lên đất liền, cũng chẳng có gì nhiều trong đầu, ngoài những hiểu biết và kỹ năng gắn với biển cả. Vì vậy, có lẽ nguyên lý rất sáng tạo của chiếc xiêm, đã được cả hai bờ Thái Bình Dương biết từ thời cổ, là một thứ thật sự nhập ngoại vào châu Mỹ, hay một số ý tưởng khác gắn liền với hàng hải đã có thể được đưa vào qua những chuyến đi xuyên đại dương như sự hiểu biết về các vì sao, về lịch... Nhưng những đóng góp

đó chỉ như thêm vào một nước sơn sáng bóng, chỉ trên bề mặt vào nền văn minh bản địa châu Mỹ vốn đã rất phát triển. Bởi vậy, khi phân tích tới cùng mọi chuyến du hành xuyên Thái Bình Dương, tất cả chỉ có ý nghĩa không đáng kể.

Bây giờ mảng *Từ Phúc* đang ở đâu? đó là câu hỏi mà tôi lặp đi lặp lại nhiều tháng sau đó. Vào buổi chiều cuối cùng nhìn thấy tàu *California Galaxy*, tôi đã có thời gian tìm vài tờ giấy mà tôi dùng ghi nhật ký, loại giấy đặc biệt, khó phân hủy. Dùng loại mực không thể xóa được, tôi viết một số bản với cùng một nội dung. Sau đó Rex gài cố định vào một vài bộ phận mảng trước khi chúng tôi từ bỏ mảng. Nội dung thông báo như sau:

ĐÂY LÀ MẢNG TRE *TỪ PHÚC* MÀ CHÚNG TÔI ĐÃ RỜI KHỎI NGÀY 16 THÁNG MƯỜI MỘT NĂM 1993 TẠI TỌA ĐỘ 31,41 BẮC 148,27 TÂY, CÁCH BỜ CHÂU MỸ 1000 DẶM SAU KHI ĐÃ VƯỢT 5500 DẶM TỪ HONG KONG. TOÀN BỘ THỦY THỦ ĐOÀN AN TOÀN. AI TÌM THẤY MẢNG XIN LIÊN LẠC VỚI BẢO TÀNG NGƯỜI ĐI BIỂN, TẠI NEWPORT NEWS, VIRGINIA, HOA KỲ, THÔNG BÁO RÕ VỊ TRÍ VÀ NGÀY TÌM THẤY. CÁC GHI CHÉP HAY ẢNH VỀ TÌNH TRẠNG CỦA MẢNG SẼ ĐƯỢC HOAN NGHÊNH. CÁM ƠN.

TIM SEVERIN, NGƯỜI CHỈ HUY CHUYẾN DU HÀNH.

Từ đó, không nghe thấy tin tức gì khác!

LỜI CẢM ƠN

Chuyến du hành xuyên Thái Bình Dương này đã nhận được sự giúp đỡ chí tình từ bạn bè và các nhà tài trợ từ nhiều nước trên thế giới, bởi vậy cho phép tôi được gửi lời cảm ơn tới họ lần lượt theo từng nước một. Dù họ ở đâu, tôi muốn nói rằng đoàn thủy thủ của tôi và bản thân tôi vô cùng cảm kích về sự ân cần giúp đỡ của họ. Tôi xin hân hạnh được kể tên ở đây những người đã có đóng góp rất lớn cho chuyến du hành này.

Tại Ireland: Susie Pope, Tom Kitt T. D., Tony O'Connor và Bill Harpur (RTE), Sean Mc Carthy và Michael Hegarty (Hyperion), John Kenny và Laura Donnelly (Portable Software Solutions).

Tại Anh Quốc: Sarah Waters, Julian Grant và Helen Knight (Trimble Navigation), Cecilia Lawrence (DHL), Cecil Coleman (Arthur Beale Ltd), Gia đình Strzelecki (Henry Lloyd), Tiến sỹ Stephen Bell và Kenneth Parker (Firdell), George Durant (Lumic/Ampair), Gordon Head (Zodiac), Paul Alder (Portable Software Solutions), Paul Moxham và Nigel Owens (Husky Computers), Henry Hopkins và Brian Kane (Sony Broadcast), David Monkhouse (Vinten Broadcast), Philippa Scott, Max Malavasi (Aquaman/Pelican Cases), Amanda Hill (Jordans), Clare Stephens (Lyons Waddell).

Tại Việt Nam: ông Trần Hoàn, Bộ trưởng Bộ Văn hóa, Thông tin và Thể thao; ông Vương Thịnh, Vụ trưởng Vụ Quan hệ Quốc

tế; Dương Đức Hồng, Giám đốc Trung tâm Báo chí Thông tin Quốc tế; Đỗ Thị Hoàng; Sở Ngoại vụ tỉnh Quảng Ninh, William Ong (DHL), Judy Rapp (Đại sứ quán Anh).

Tại Hong Kong: W. T. Lee, George Beau, Herman Fung, Daisy Poon, Allen Yau, Ho Si Man, Peter Yau, Jane Leung (tất cả thuộc DHL), Raymond Fong, Pollyanna Li, Judy Lau, Martha Lo Ho Yin (tất cả thuộc Hong Kong Telecom), Phil Weaver (Trung tâm Tìm kiếm Cứu hộ SARC), Mark Houghton (Leadgate Industries), Câu lạc bộ Yacht Royal Hong Kong, Arne Dimblad, Trish Harwood và Laura Weston (Công ty Rowland), Jill Kluge và Julie Amman (Khách sạn Mandarin), Câu lạc bộ thuyền Aberdeen đặc biệt là David Watts, Nanette Mc Clintock, Laurie Gilbert, Wayne Moran.

Tại Đài Loan: Tiến sỹ Chin-Ming Lu và tiến sỹ Chi-Chuaeg Cheng thuộc Viện Nghiên cứu Lâm nghiệp; Hiệp hội Thuyền buồm Đài Loan.

Tại Nhật Bản: Akira Yagiu, Roy Igareshi, Keiko Atsumi, Keiko Atakani, Teiko Homma (tất cả thuộc công ty Mediahouse), Allan Morrison, Masamichi Kashiwabara (DHL), Mike Lee (Cable&Wireless), Dave O’Gorman (Ngân hàng Barclays), Hidetoshi Ito (Dịch vụ thuyền Shimoda), ông Shimoji, ông Yamamoto, ông Sumi, bà Motoko Slevin, bà Clint George (tất cả ở tại Shingu), Liam English, American Computer Services tại Okinawa.

Tại Hoa Kỳ: William Wikinson, Linda Kelsey và Mary Dylas (tất cả tại Bảo tàng Người đi biển), Brian Sullivan và Lisa Burt (Watermaker), Bill Graves và Mike Davis (Hội Địa lý Quốc gia), Betty Meggers (Bảo tàng Smithsonian), Wayne Brandt (Trimble).

Tại Singapore: Ian Lloyd

Tại Đức: Eike Schmitz và Lars-Peter Barthel (Atlantis Film)

Tại Canada: Grant Keddie (Bảo tàng British Columbia)

Tại Úc: Tom Vosmer, Bill McGrath

Chúng tôi cũng xin gửi lời cảm ơn sâu sắc tới: David Allen, Chủ tịch Chuyển phát nhanh toàn cầu DHL, là một trong những người đầu tiên tôi trình bày ý tưởng của chuyến thám hiểm và

ngài đã kiên định hỗ trợ tôi ngay từ những ngày đầu. Tại Hong Kong, Peter Tilby, cũng thuộc DHL, người trầm lặng nhưng vô cùng hài hước đã giúp kết nối chúng tôi với thế giới bên ngoài, cùng các nhân viên của DHL đã cung cấp cho chúng tôi những thông tin thực tiễn vô giá. Cũng tại Hong Kong, tôi muốn cảm ơn Chris và Karen Jaques đã đón tiếp chúng tôi thân tình như người trong gia đình. Tại Đài Loan, Michael Garvey đã có những hỗ trợ thiết thực, và giới thiệu tôi với cộng đồng doanh nhân người Ireland trải dài khắp vành đai Thái Bình Dương. Người cố vấn chủ chốt của chúng tôi tại Nhật Bản là ông Hiroshi Iwai đã có những lời khuyên và quan tâm chu đáo đã để lại cho chúng tôi cảm tình sâu sắc. Cuối cùng, không ai có thể làm hơn Ray Foster giúp chúng tôi làm công việc hậu cần trên đất liền khi chúng tôi còn đang lênh đênh trên Bắc Thái Bình Dương. Tham gia vào nhóm Bảo tàng Người đi biển tại Newport News, ông liên lạc qua vệ tinh để kể lại cho học sinh ở Virginia về thực tiễn hằng ngày trên biển của chúng tôi, và sau này giúp chuyển đi kết thúc an toàn.

Với tất cả mọi người nói trên, thay mặt cho mảng tre *Từ Phúc* và thủy thủ đoàn, tôi chỉ muốn nói... vô cùng, vô cùng cảm ơn vì sự hào phóng của mọi người!

Tim Severin

Ireland

MỤC LỤC

	Lời nói đầu	9
MỘT	• Những chiếc bè cổ xuyên Thái Bình Dương	20
HAI	• Làm mảng tại Việt Nam	45
BA	• Cây sơn và một tre	70
BỐN	• Đi thử và Lên đường	92
NĂM	• Vượt qua eo biển Đài Loan	115
SÁU	• Bị dòng hải lưu đen cuốn đi	134
BẢY	• Dọc theo quần đảo Ryukyu	156
TÁM	• Ngôi đền Từ Phúc ở Nhật Bản	182
CHÍN	• Tiến vào đại dương bao la	208
MƯỜI	• Tổ chim trôi nổi	231
MƯỜI MỘT	• Cá mặt trăng và cá heo	255
MƯỜI HAI	• Băng qua đường đổi ngày quốc tế	281
MƯỜI BA	• Mảnh rác Thái Bình Dương	306
MƯỜI BỐN	• Những cây tre trôi tuột	333
MƯỜI LĂM	• Còn một nghìn dặm đường	360
MƯỜI SÁU	• Vĩnh biệt mảng Từ Phúc	382
	Lời bạt	405
	Lời cảm tạ	412

BÈ TRE VIỆT NAM DU KÝ
5500 dặm vượt Thái Bình Dương

TIM SEVERIN

Đỗ Thái Bình - Vũ Diệu Linh dịch

Chịu trách nhiệm xuất bản:

Giám đốc - Tổng biên tập NGUYỄN MINH NHỰT

Chịu trách nhiệm nội dung:

Phó Giám đốc - Phó Tổng biên tập NGUYỄN THẾ TRUẬT

Biên tập: NGUYỄN QUANG KHẢI

Xử lý bìa: BÙI NAM

Sửa bản in: ĐỊCH LUẬN

Trình bày: VŨ THỊ PHUƠNG

NHÀ XUẤT BẢN TRẺ

Địa chỉ: 161B Lý Chính Thắng, Phường 7,
Quận 3, Thành phố Hồ Chí Minh

Điện thoại: (08) 39316289 - 39316211 - 39317849 - 38465596

Fax: (08) 38437450

E-mail: hophubandoc@nxbtre.com.vn

Website: www.nxbtre.com.vn

CHI NHÁNH NHÀ XUẤT BẢN TRẺ TẠI HÀ NỘI

Địa chỉ: Số 21, dãy A11, khu Đầm Trấu, Phường Bạch Đằng,
Quận Hai Bà Trưng, Thành phố Hà Nội

Điện thoại: (04) 37734544

Fax: (04) 35123395

E-mail: chinhanh@nxbtre.com.vn

CÔNG TY TNHH SÁCH ĐIỆN TỬ TRẺ (YBOOK)

161B Lý Chính Thắng, P.7, Q.3, Tp. HCM

ĐT: 08 35261001 – Fax: 08 38437450

Email: info@ybook.vn

Website: www.ybook.vn



Bè tre Việt Nam du ký là một câu chuyện khác thường kể về Tim Severin cùng thủy thủ đoàn đã tạo nên lịch sử hàng hải bằng cách vượt Thái Bình Dương trên một chiếc mảng tre. Mục đích của họ là thử nghiệm lý thuyết cho rằng những người đi biển châu Á đã tới được châu Mỹ vào khoảng hai nghìn năm trước đây. Kinh nghiệm của họ đã cung cấp cho các nhà “thám hiểm xa lông” về một trong những chuyến đi biển đáng kể nhất từ trước tới nay, và đưa ra một viễn cảnh độc nhất, đó là cái gì sẽ xảy ra khi các lý thuyết lịch sử được đưa ra thử nghiệm tới nơi tới chốn.

“*Bè tre Việt Nam du ký* vô cùng thú vị vì Severin là một nhà văn giàu kinh nghiệm đồng thời cũng là một thủy thủ. Ông biết cách chế biến các câu chuyện, nhào nặn cho nó hồi hộp hết mức có thể với những chuyện gặp cướp biển và cá voi ăn thịt. Việc chọn tre nứa trong rừng rậm nhiệt đới Việt Nam và chằng buộc các tấm buồm, nổi phần khích khí tóm được một con cá lớn cũng như thất vọng khi thấy cá độc không ăn được - đó chỉ là một vài cảnh đáng nhớ trong bản tổng kết của nhà văn về chuyến đi khó nhọc, hàng tuần lễ thủy thủ đoàn dầm dề trong nước. Ngay qua ngày, bão kế tiếp bão, sự sinh tồn của chiếc mảng trở thành vấn đề cấp thiết nhất. Vậy nó kéo dài được bao lâu trước khi tre nứa ngậm đẫm nước, trước khi các mối lạt mây buộc bằng tay mục ruỗng và tuột mất?”

—*New York Times Book Review*



[facebook.com/
nhaxuatban.tre](https://facebook.com/nhaxuatban.tre)

nxbtre.com.vn