

BIỂN, ĐẢO VIỆT NAM

VỤ ĐẮM TÀU EUROPE Ở QUẦN ĐẢO HOÀNG SA

Nguyễn Đức Hiệp*

Biển và đảo ở Biển Đông có một số sự kiện gắn liền với lịch sử hàng hải Việt Nam và sự quan hệ này củng cố chủ quyền Việt Nam trên các quần đảo ở Biển Đông. Nhưng đặc biệt hầu như không ai để ý hay biết đến sự kiện là trong lúc quân đội viễn chinh Pháp và Tây Ban Nha rút khỏi Đà Nẵng thì chuyến tàu chở 1.100 lính Tây Ban Nha gốc Phi Luật Tân cùng với các thủy thủ và sĩ quan người Pháp, trên đường trở về Manila trên tàu Europe đã bị đắm ở rạn san hô gần đảo Tri Tôn thuộc quần đảo Hoàng Sa. Họ đã trú trên đảo Tri Tôn và trải qua những khổ ải và sóng gió trong thời gian dài trước khi được cứu sống. Cuộc phiêu lưu của những người lính Phi trên quần đảo Hoàng Sa sau đó đã được kể lại một cách chi tiết.

Theo tuần báo *Le Monde Illustré* ra ngày 14/6/1862 đây là vụ đắm tàu hy hữu và câu chuyện về sự sống còn của hơn 1.100 người trên đảo Tri Tôn đã được kể lại với nhiều chi tiết lý thú và có giá trị lịch sử nhân văn.

Dưới đây là bản dịch nguyên văn về sự kiện này trên các số báo *Le Monde Illustré* (14/6, 21/6, 28/6 và 5/7/1862) mà cho đến nay hầu như không ai biết hay để ý đến.

KỶ NIỆM CUỘC VIỄN CHINH Ở ĐÀNG TRONG

O. Féré và J. Cauvain kể lại

MỘT NGÀN MỘT TRĂM NGƯỜI TRÊN TÀU EUROPE BỊ ĐẮM

I

Nói chung, dường như do sự rất dễ dàng của thông tin liên lạc từ nhiều dịch vụ đường bộ và đường biển, từ những tiến bộ to lớn đã đạt được từ hai mươi năm qua trong lãnh vực truyền thông quốc tế, (thông tin) tất yếu phải đạt đến hoàn hảo, ở bất cứ điểm nào trên Địa cầu, không một biến cố quan trọng hay một tai họa bất thường mà sự việc ngoại lệ này lại không được biết đến và lan rộng chi tiết khắp nơi với một vận tốc gần giống như truyền điện khí.

Thế mà, vụ đắm tàu (Europe), có thể là sự kiện chưa có tiền lệ, mà chúng tôi tiếp cận đến, hầu như hoàn toàn bị bỏ qua; nhiều lắm là chỉ vài dòng mơ hồ không rõ trên các tờ báo lớn và tờ *Moniteur* đã đề cập đến nó; thậm chí, người ta xem nó như một sự kiện bất thường bị chìm lặn trong thông tin đủ loại biến cố khác nhau,

* New South Wales, Australia.

không mang lại một sự chú tâm hứng thú nào, tất nhiên là trừ những vụ quá nổi tiếng như vụ đắm tàu Méduse.*)

Không trở lại Pháp, sau khi bị thương nặng, một sĩ quan hải quân hoàng gia của chúng ta, tham gia trong cuộc viễn chinh Đàng Trong, và đóng vai trò chính trong kết cuộc của bi kịch hàng hải của tàu vận tải Europe, nếu không có những tường trình từ gia đình của viên sĩ quan hàng hải gan dạ và khiêm tốn này với một trong hai tác giả của chuyện kể này thì chắc rằng biên niên sử của các vụ đắm tàu lớn sẽ kể nó vào ít nhất một trang sách cảm động - Những nhân vật khác có khả năng kể vào trang sách chính này hiện nay vẫn còn bận rộn, ở xa đất mẹ, vào các sự việc được coi là chính thức, công việc hằng ngày thu hút tâm trí họ hoàn toàn, và sự quan trọng nói chung của nó xóa đi sự kiện đắm tàu, một sự kiện rất cá nhân đối với họ, một chương hàng hải khủng khiếp nay thuộc quyền sở hữu của báo *Monde Illustré* - bộ sách lớn giữ gìn lịch sử thế giới trong thời đại của chúng ta - ghi lại từng cảnh một trong các cột báo để bảo tồn những kỷ niệm và được làm phong phú thêm với hình ảnh ký họa gây tiếng vang và chú ý rộng lớn trong công luận.

Trở lại vào thời kỳ, lúc mà sự rút quân từ bỏ bán đảo Đà Nẵng được quyết định, Tổng tư lệnh lực lượng Pháp ở Đàng Trong phải nghĩ đến việc chuyển ảnh hưởng bảo hộ của mình vào Sài Gòn, nơi mà người ta suy xét là có các lợi điểm thương mại lớn hơn nhiều: đó là năm 1859. Mặc cho giá trị tài chính của các cơ sở chúng ta trên bờ biển này - các cơ sở này đã tốn bốn mươi triệu đồng, cộng với phí tổn viễn chinh trong thời gian từ lúc chúng được thiết lập - tình hình của chúng ta trở nên càng ngày càng khó khăn ở đế quốc An Nam. Người bản xứ thấy chúng ta ngay ngưỡng cửa thủ đô họ, nên họ đã giăng ra một cuộc kháng cự, thế trận này báo trước cho thấy một chuỗi các trận đánh lâu dài và tốn kém.

Về phương diện khác, sau khi ủng hộ những nỗ lực của quân đội chúng ta, lúc khởi đầu của cuộc viễn chinh với mục đích chính là trả thù cho người linh mục tử đạo và trừng phạt dân tộc giết những người theo đạo Ki-tô, những binh lính phụ trợ do nước Công giáo Tây Ban Nha cung cấp, đã bộc lộ ý định rời khỏi cuộc chiến đẫm máu. Viên Toàn quyền tư lệnh ở Manille đang cần lính cho một cuộc hành quân trở nên khẩn cấp ở đảo Mindanao.

Vì những lý do như trên, các viên chỉ huy của quân đội đồng minh quyết định gửi cho ông Toàn quyền một đội quân của binh đoàn viễn chinh Tây Ban

* Tàu Méduse bị đắm năm 1816 ở bờ biển Tây Phi, một số người sống sót lênh đênh trên một chiếc bè trong nhiều ngày, nhiều người chết đói, chết khát, bị quăng xuống biển, đến mức các nạn nhân phải ăn thịt người để sống trước khi được cứu vớt. Đây là thảm kịch nổi tiếng trong lịch sử hàng hải Pháp và được họa sĩ Théodore Géricault thể hiện trong một bức tranh nổi tiếng *Le radeau de la Méduse*.



Soldat Tagal (Expédition de Cochinchine contingent espagnol.)

Hình 1: Lính Tagal (gốc Phi Luật Tân) trong quân đội viễn chinh Tây Ban Nha ở Đàng Trong.

Nha, gồm phần lớn là những sĩ quan người gốc Tây Ban Nha và các lính bản xứ người Phi Luật Tân (Tagals). Những người lính Phi này thuộc chủng tộc bản xứ ở đảo Luçon và lập thành đa số các tiểu đoàn tinh nhuệ ở các thuộc địa Á châu của Tây Ban Nha. Như chúng tôi đã viết ở trên, những sĩ quan và hạ sĩ quan của họ là từ chính quốc, nếu không thì ít nhất là khi sanh đã có dòng máu Tây Ban Nha. Đây là loại lính xipai (cipaye, lính bản xứ trong các binh đoàn Anh hay Pháp - ND) xuất sắc, thanh đạm, kiên nhẫn và hơn hết là gan dạ trong chiến đấu. Đồng phục của họ rất bình thường giống như tính cách của họ, gồm một áo veste, một quần dài có sọc bằng vải bông, với một nón rơm chóp nhọn và được bọc bằng một loại vải dầu không ướt. Nhưng đạo Công giáo mà họ theo từ gần bốn trăm năm nay, được họ hành đạo một cách thành thật mù quáng, nhiệt tình phẫn khởi ngay

ngô, tính cả tin vô lý mà họ áp dụng từ xa xưa vào sự tôn thờ các thần thánh dường như không làm gì khác hơn là phát triển những bản năng mê tín của họ.

Họ đương đầu với nguy hiểm mà họ biết, họ run sợ trước những hiểm nguy mà họ không biết đến bản chất hay họ chỉ có linh cảm. Những chuỗi tràng hạt, mề-đay, khăn choàng vai phủ đầy người họ; nhưng những vật sùng đạo này đối với họ chỉ là thay thế những bùa hộ mệnh cổ xưa của họ: họ không cố vượt qua hình ảnh của chính mình.

Những người Tagals không bỏ lỡ áp dụng thói quen như thường lệ của họ để đoán xem chuyến đi này có bình an may mắn hay không, và người ta nói rằng có vài người tiên đoán là chuyến đi không ổn và u ám ngay trước khi khởi hành. Tuy vậy không có gì phải sợ về những điềm gở này, mà trái lại tất cả cho thấy là chuyến vượt biển sẽ nhanh chóng và tốt đẹp.

II

Tàu Europe chuẩn bị vào những ngày đầu của tháng 3^(*); gió mùa Đông Bắc thổi rất dữ dội, cho ta biết rằng khoảng bảy hay tám ngày tàu sẽ đến nơi, bởi vì đường đi chỉ có khoảng ba trăm năm mươi dặm, và người ta biết rằng gió mùa là

* Có lẽ là năm 1860, vì đến cuối tháng 3 năm này, toàn bộ liên quân Pháp và Tây Ban Nha đã rút hết khỏi Đà Nẵng. BBT.

loại gió có chu kỳ tuyệt đối. Trong lúc đó, ngày hôm sau lúc vừa ra khỏi vịnh Đà Nẵng, tàu vận tải gặp biển lặng làm cho nó phải chạy uốn lượn quanh co kéo dài 15 ngày gần bờ biển đảo Hải Nam, hứng chịu những luồng nước bất chợt thất thường và mạnh mẽ, luôn thay đổi về cường độ và phương hướng ở những nơi này.

Những người lính Phi vẫn trầm tĩnh, ít nói. Một số trong bọn họ, lúc trước đã nói với các đồng đội về sự lo âu sợ hãi trước khi lên tàu, thì nay họ được người ta thường xuyên đến hỏi ý kiến. Họ chìm đắm trong sự ngây thơ đoán mò tư biện trong niềm sùng bái thần thánh của họ.

Cuối cùng thì gió mùa thổi lên lại, những cánh buồm căng phồng dưới gió mát, tàu Europe đạt vận tốc bảy đến tám hải lý một giờ.

Đoạn nguy hiểm duy nhất trên đường đến Manille, nằm ở vị trí địa lý gần vĩ tuyến song song với Đà Nẵng, đó là quần đảo Hoàng Sa, những đảo này nhỏ hoang vắng rất thấp, gồm các bãi cát bao quanh bởi các rạn san hô đáng sợ, trên đó biển bị cắt và luôn bị hành hạ bởi các luồng nước sóng động luôn luôn mạnh mẽ và thay đổi hướng mỗi phút. Thuyền trưởng Brunet, quen với những sự khó khăn khi lái tàu trong vùng biển Trung Quốc, hiểm nguy hơn hết, quyết định đi xuống về hướng tây, cách những trở ngại đá ngầm ở điểm cực tây của đảo Tri Tôn vài dặm.

Ông ta tính là dựa vào gió mùa, ở vĩ độ này, sẽ đẩy tàu ông ra khỏi nơi nguy hiểm đáng sợ này. Kế đó ông cho quay tàu với sự tự tin về độ an toàn sau khi đã vượt qua vùng nguy hiểm; nhưng trong khi tiếp tục con đường thẳng tới Manille, từng đợt gió mùa Đông Bắc kéo dài, đẩy tàu của ông vào chính giữa quần đảo Hoàng Sa.

Sự thay đổi đường đi của tàu Europe được giao cho viên sĩ quan có phận sự vào lúc tám giờ tối, điểm này được ghi đúng ngay trên bản đồ. Vào lúc năm giờ sáng là phải đi qua đảo Tri Tôn tám hay mười dặm.

Thời tiết tốt nhưng bầu trời vẫn còn âm đạm. Những người lính Phi cùng nhau cầu nguyện, ngoại trừ những người canh gác, thủy thủ đoàn và hành khách ngủ sớm, không có một bóng đen sợ hãi nào.

Họ thức giấc thành linh và kinh sợ.

Vào lúc ba giờ khuya, người thủy thủ đứng canh kêu la với cảm xúc thống thiết:

- Đá ngầm phía trước !...

Tiếng kêu của anh ta lạc đi giữa tiếng động đục và sâu, như tiếng sấm nổ rền. Một vài giây sau, một chuyển động dữ dội ghê hồn làm rung chuyển chao đảo tàu Europe từ sống tàu lên đến cột buồm, hầu hết những người đang ngủ bị hất văng ra khỏi võng. Có một giây phút mơ hồ lộn xộn không thể diễn tả được trong đám



Hình 2: Trên: Đảo Tri Tôn (trại của những người bị đắm tàu) - Tàu Europe đắm vì đụng san hô (góc phải phía trên). Dưới: Cảnh đắm tàu Europe (trái) - Bên trong túp lều của những người đắm tàu (đảo Tri Tôn). Nguồn: Tuần báo *Le Monde Illustré* 14/6/1862.

người này, họ bị ném thình lình ra khỏi sự nghỉ ngơi bởi một nguyên nhân không giải thích được, nhưng hiển nhiên là kinh hoàng, đột nhiên trong trạng thái chưa mặc đồ nửa trần tròng trong bóng tối và hoảng sợ. Kế đó, trong chớp mắt, thủy thủ và binh lính phóng lên bong tàu.

Những người lính Phi, trong không gian giữa hai bong tàu, không hiểu gì về lý do tình trạng báo động, điều này càng làm cho họ hốt hoảng thêm. Họ định nhảy xuống biển một cách mù quáng để thoát thân, theo thói quen của họ, khi có hiểm nguy với sự mất mát chắc chắn, ngay lúc đó các sĩ quan, sau sự sợ hãi ban đầu đã nhận ra là do tai nạn, đã tỏa ra trong hàng ngũ lính Phi, và cố gắng làm yên lòng họ, hay ít nhất làm yên lòng cơn hoảng loạn của họ.

Thuyền trưởng Brunet cùng thời gian đó ra lệnh kéo buồm sao cho tàu đi ngược lại, để con tàu thoát khỏi chướng ngại vật, mà tàu đã va chạm. Tất cả thủy thủ đoàn vâng lệnh háng hái thi hành. Mọi nỗ lực đều vô hiệu! Thân tàu gãy giống như bị xé ra nên tàu không lùi lại đường nào được: người ta nói rằng như có một cái

răng không lò cấn chặt con tàu và làm nó bắt động.... Mặc dù vậy, thợ xảm (trám) tàu chính chạy xuống hầm tàu, và run rẩy thấy nước tràn vào rất nhanh.

- Tất cả mọi người vào bơm nước! Thuyền trưởng Brunet ra lệnh, nếu không trong vài tiếng tàu sẽ bị chìm.

Nhưng 1.100 người lính Phi vừa trải qua một sự náo động tuyệt vọng làm họ lơ đãng ngu xuẩn; màn đêm và bong tàu với đội quân bắt động gây trở ngại cho việc đi lại của thủy thủ Pháp. Những sĩ quan Tây Ban Nha cố gắng lần nữa thúc đẩy những cái xác sống này. Cuối cùng họ cũng làm được khi hứa với các lính Phi là Đức Mẹ đồng trinh và các thiên thần sẽ cứu giúp nếu chính họ cùng hợp sức lại để bơm nước liên tục ra khỏi tàu.

Trong khi tất cả những người lính làm việc cật lực để ngăn chặn đường nước, bốn mươi thủy thủ thu hạ và xếp chặt buồm lại, vì chúng đã trở thành vô dụng.

Màn đêm bao trùm không thể nhìn thấy gì trừ ở mũi tàu chìm trong nước thì thấy sôi sục âm ỉ và sủi bọt. Thêm vào sự ghê sợ khi thấy tình trạng ở mũi tàu và vào nỗi lo âu của những người lãnh đạo trên tàu là không thể nhìn nhận ra việc gì chung quanh. Tàu bị đâm ở đâu ? Tại sao có sự sai lệch này, khi mà theo khoa học địa lý thủy văn thì không có gì phải lo sợ đêm hôm đó ? Vậy thì ai đã làm thủng tàu ở chỗ này ? Nếu tàu đắm hay thủng nước sẽ tràn vào, có các phương cách nào để giải thoát hay không ? Những câu hỏi kinh khủng mà cuối cùng vào lúc rạng sáng bắt đầu cho câu trả lời. Từ từ, dưới ánh sáng vẫn còn chưa rõ, một đường trắng dài khoảng vài trăm mét dần hiện ra ở khoảng nửa dặm trước tàu Europe. Đó là bờ cát, mà rất chắc chắn đó là bờ cát của đảo Tri Tôn mà theo dự tính là người ta phải bỏ cách nó xa về hướng đông, theo ước tính toán học. Vào lúc ấy, một chút hy vọng trở lại trong lòng tất cả mọi người khi nhìn thấy đảo này, một điểm cao trên mực nước biển mặc dầu đảo rất nhỏ, mà sóng dường như có thể phủ kín nó hoàn toàn: đảo ít nhất cũng cho một chỗ trú tạm thời chắc chắn hơn là ở trên tàu, vì đuôi tàu có khuynh hướng từ từ bị nhận chìm, mặc dầu những người lính Phi đang cố gắng đến kiệt sức để bơm nước ra.

- Đúng vậy, có vẻ đó là dải đất khô, trông chắc chắn, cứng cỏi qua diện mạo, mong rằng thực tế không phải là cát lún, tức đúng hẳn là một mồi chôn mặc dầu nó chỉ nuốt chửng từ từ bất cứ ai đứng trên đó. Vị thuyền trưởng lẩm bẩm nói thầm trong sự lo âu. Ông ta quyết định làm sáng tỏ sự nghi ngờ khủng khiếp này ngay lập tức.

Một ca-nô được thả xuống biển, ở phía bên gần đảo sâu 80 mét và ở gần các bãi đá ngầm 3 mét, biển yên lặng giữa những đá san hô này, chúng cách bờ khoảng 150 sải, nhô lên tạo thành giống như vòng vương miện; ca-nô rất chòng chành suýt

lật úp khi băng qua vòng cản này; cuối cùng ca-nô cập vào bãi đất mơ hồ chưa biết này, thăm dò và khám phá ra nó là đất chắc cứng không lún!

Mọi thứ đều không bị mất hoàn toàn!

Vào lúc mặt trời mọc, thuyền trưởng Brunet kêu gọi họp hội đồng, với đại tá Tây Ban Nha, ông Francisco Valverde và vài sĩ quan cao cấp. Ông cho họ biết là các dòng hải lưu, thay vì giúp tàu Europe đi quá tám dặm về phía tây cách phần cực tây của quần đảo Hoàng Sa, như ông đã định vị tính theo địa lý, nhưng tàu đã bị kéo đi thành hình và hy hữu bởi độ biên lệch đến gần hai mươi dặm về hướng đông, vào ngay chính trên những rạn san hô bao quanh quần đảo này. Khía rặng nhọn của bãi đá ngầm đã làm thủng và giữ chặt thân tàu vận tải Europe, và vì thế việc thoát ra để tiếp tục hành trình là không thể nào thực hiện được. Họ quyết định bỏ con tàu và lên bờ ở đảo Tri Tôn. Công việc này đòi hỏi phải mau chóng thực hiện, khi tính đến số người đáng kể phải di chuyển khỏi tàu, mà ca-nô và xà-lúp thì rất ít và nhỏ. Vị thế kỳ lạ của con tàu đắm, nó bị vướng ở mũi tàu, trong khi đó ở phía sau thì khi đo dò cho thấy là ở sâu độ bảy mươi sải nước: bất cứ thời điểm nào tàu cũng có nguy cơ bị chìm đắm hầu như thẳng đứng từ đuôi tàu.

Vậy nên, mọi người cần phải mang theo thực phẩm khi họ rời tàu, sống trên đảo một thời gian. Tất cả những đồ dùng khác mà mỗi cá nhân có thể mang theo trên ca-nô và xà-lúp để tận dụng cho sự sống còn. Liệu có đủ thời gian để vận chuyển qua lại giữa tàu Europe và đảo Tri Tôn để không có người nào còn ở trên tàu khi tàu bị chìm bất thành hình? Và làm sao để kêu gọi sự hy sinh của những cá nhân vị kỷ giữa những người lính ngoại quốc và thủy thủ đoàn trong thời gian dài, mà kỷ luật khắt khe của các tàu hải quân hoàng gia không cần ban hành? Và cuối cùng làm thế nào để mỗi người từ bỏ tài sản cá nhân, chỉ mang theo những vật dụng tuyệt đối cần thiết cho mọi người, ích lợi cho sự giải thoát.

Thuyền trưởng Brunet và những người chỉ huy cấp cao Tây Ban Nha đã tự đưa ra vấn đề hy sinh quên mình này, cương quyết thực hành bằng cách làm gương cao thượng: trước mặt mọi người, họ đã quăng xuống biển tất cả tiền bạc mà họ đã tích lũy trong nhiều năm, từ sự tằn tiện hy sinh trong những ngày ở Đàng Trong, một vài sĩ quan cấp dưới cũng bắt chước họ...

Điều này như là cú đánh chặn, nhằm ngăn ngừa mầm mống của lòng tham bị ồ có tác dụng hủy hoại cộng đồng những người không may mắn.

Ngay lúc ấy, việc cứu vãn các vật dụng từ con tàu đắm bắt đầu, trong những điều kiện khắc kỷ mà hội đồng ban định; công việc kéo dài suốt cả ngày. Đến chiều tối, tất cả thủy thủ đoàn và hành khách đã lên bờ với lực lượng hùng hậu, và thực phẩm đủ để trải qua một tháng ăn tằn tiện mà tất cả mọi người đều không bị chết đói, và có ít vài buồm để làm lều che chở đỡ cho tất cả đám người bé nhỏ này.

III

Khi các lều được dựng xong trên bãi cát, vào lúc mặt trời lặn, những người bị đắm tàu đi nghỉ vì mệt lữ, đó cũng là lúc cho phép họ suy nghĩ về hoàn cảnh hiện tại hơn là phê bình chỉ trích và về những mối lo cụ thể khác đe dọa họ.

Tàu Europe, bị đắm cách đảo Tri Tôn 250 mét, phần trước của tàu lúc này hầu như là mắc cạn trên bãi san hô, đá san hô đã phá hoàn toàn đáy tàu, trong khi đó, theo dự đoán của thuyền trưởng Brunet thì khoang thượng của đuôi tàu bị biến mất hoàn toàn: tàu vận tải ở vị thế đứng nghiêng gần như là thẳng đứng từ đáy đến 80 mét, không những là tàu hỏng không thể sửa chữa được, mà người ta còn không thể nghĩ ra điều gì có thể kéo nó ra được.

Quần đảo Hoàng Sa được mọi nhà hàng hải cẩn thận né tránh, chính là vì không muốn có nguy cơ bị đắm tàu; vì vậy mà người ta biết là sẽ không chờ được một tàu nào đi qua để giải thoát mình.

Đất liền gần nhất là vịnh Xuân-Day^(*) ở Đàng Trong, cách đảo Tri Tôn 150 dặm, nơi đóng của quân địch, và lại những thuyền con mỏng manh của tàu Europe có dám thử, không có dụng cụ thủy văn, hành trình điên rồ này không ?

Sự tạm cư trên bờ cát mang lại cho họ nhiều điều ghê sợ khác: thực phẩm chỉ đủ gần một tháng, không có nước ngọt và chung quanh một khu vực có thể di chuyển, địa hình hầu như bằng phẳng, có chiều dài khoảng 1.800 mét và 1.200 mét chiều ngang, đại dương vô tận, gằm gừ và sủi bọt, tuy nhiên vào lúc này đại dương dầu vậy vẫn bình yên, và nếu giông bão làm nổi lên cơn giận dữ, thì nó chắc hẳn sẽ nuốt hết bãi đất khốn khổ này trong một vài núi nước dựng lên thật cao lớn, không nên xem thường nó, chỉ cần những cơn gió lốc, những cơn sóng cuồng nộ, có thể quét sạch mọi thứ nơi đây, thì tài nguyên cung cấp cho những người tị nạn trên đảo trở nên mong manh và buồn thảm.

Những nạn nhân của tàu Méduse, bị trôi dạt trên bè, những cơn sóng giận dữ có thể mang họ ra biển khơi; còn những người của tàu Europe, đứng một chỗ trên con tàu đắm bất động, chỉ có chờ các cơn sóng như một tấm vải liệm khổng lồ bao trùm họ!

Nếu những suy nghĩ độc hại này chỉ làm rối tâm trí những người lính Phi và một phần thủy thủ đoàn, họ đã ngủ thiếp đi vì mệt mỏi và do đầy cảm xúc vào lúc mười giờ tối, thì chúng lại hiện rất rõ trong đầu ông Bunet và ông Antonio Valverde, bởi vì suốt đêm họ bước từng bước dài trên bờ cát, xem xét độ cao của mực nước biển và hăng say tìm kiếm phương tiện giải cứu.

* Túc vịnh Xuân Đài, ở cửa Sông Cầu thuộc tỉnh Phú Yên ngày nay. NDH.

Tàu Europe khi khởi hành đi Manille có kéo theo tàu “fallouah”, tên là Soledad, đây là loại pháo hạm Tây Ban Nha nhỏ, chở 12 người chèo thuyền và một đại bác, đã tham gia trong tất cả cuộc chiến trên sông ở Đà Nẵng và trong nhiều cuộc viễn chinh khác nhau đánh người An Nam. Loại tàu này được dùng bởi các công dụng đa năng của nó, giờ nó đang ngay cạnh đây; dù có một số nhược điểm như lòng tàu hẹp, nhưng nó vẫn có ưu thế về việc sử dụng, dùng để chở các loại ca-nô và xà-lúp theo tàu Europe. Trong hoàn cảnh hiện tại, nó là nguồn hy vọng mong manh để đi đường trường vượt biển: chính chiếc tàu này được viên thuyền trưởng già và viên đại tá gan dạ đặt hy vọng nhất thời!

Dẫu vậy, việc gửi chiếc Soledad về Đà Nẵng là không thể được: một con tàu mỏng manh như vỏ đậu phộng mà lại chạy ngược lại gió mùa ! Còn thành phố Manille thì quá xa cho một con tàu quá mỏng manh như vậy. Hai vị chỉ huy cao nhất nghĩ đến Sài Gòn, ở vị trí (cách đảo Tri Tôn) hai trăm dặm theo hướng gió.

Vào buổi sáng, họ thăm dò ý kiến các sĩ quan để biết ai là người hiến mình tình nguyện đem tàu đi cầu cứu: viên chỉ huy trung úy hải quân Tây Ban Nha Ariquistan hào hiệp đứng ra; nhưng phải mất nhiều ngày để gia cố cho chiếc tàu không bong dài hơn mười lăm mét này có thể kiên cường đương đầu với gió mùa dữ dội trên biển từ hướng đông bắc

Bộ tham mưu ngay sau đó thông báo kế hoạch giải cứu đến 1.100 lính Phi và thủy thủ đoàn tàu Europe. Đám đông hoàn toàn nhiệt liệt tán thành, họ biết ơn sâu sắc người lính hải quân cao thượng này dám hy sinh tính mạng mình như đặt cược số phận với sự may rủi để cứu tất cả khỏi cái chết. Người này thì chào anh ta bằng những tiếng hoan hô, người khác lại cầu xin các thánh phù hộ cho anh ta ! Và mỗi người đều muốn góp sức vào việc tu sửa tàu Soledad; những người thợ mộc thì làm cột buồm cho vững chắc lại; những người thợ buồm làm những cánh buồm phụ nhỏ lại bằng vải lều; những người thợ trám thuyền làm mới lại đường viền của tàu; còn những người lính luôn cầu nguyện cho con tàu bằng các phép lành. Ngày hôm đó họ không ngưng nghỉ làm việc cho đến khi họ cảm thấy đói.

Thuyền trưởng Brunet đặt lính canh gác để bảo vệ không cho ăn lén lút đồng bánh bít-quy lấy được từ con tàu bị chìm; một phần tư miếng bánh quy cứng, tức là khoảng 50 grams, được định trước là khẩu phần hàng ngày cho mỗi người; ông Brunet và ông Valverde là những người cuối cùng được chia phần, cũng bình đẳng như các thuộc cấp của họ. Còn về nước uống, trở thành chuyện nóng bỏng, chính sự trong vắt của nước biển làm cho người ta bị kích thích dữ dội hơn, và để xoa dịu cơn khát, mọi người hy vọng chờ những giọt nước mưa hiếm hoi, một số người đào cát lấy nước lợ để uống, hai người lính Phi lạm dụng loại nước nguy hiểm này đã chết.

Ngày hôm sau, sóng mang vào bờ xác chết của hai con ngựa lúc trước là của đại tá Valverde và được bỏ lại trên tàu Europe: chúng được mang đến để cạnh đồng bánh bít-quy, cái này thêm vào đồ dự trữ thức ăn được coi như là của trời cho, mà thường thì trong các trường hợp khác là ghê tởm bỏ đi, có chúng thì khẩu phần thức ăn cho mỗi người được tăng gấp đôi.

Những người không thực hiện công việc sửa chữa tàu fallouah thì lên những ca-nô hay xà-lúp để thám hiểm trong khoảng 200 đến 250 mét nước từ bờ đảo đến phạm vi đá ngầm xung quanh đảo, nước trong suốt không đâu bằng; họ câu bắt ở đó được rất nhiều sò, được gọi dưới tên thông tục là bënëtier, thịt của chúng giúp gia tăng khẩu phần ít ỏi của những người đắm tàu.

Ngày hôm sau, những người đi câu tìm được không xa bờ, hai con cá mập nhỏ bị mắc cạn, họ đã không cho hai con cá này có thời gian thông thả lớn lên. Một con rùa lớn cũng trả giá, bằng một cái chết nhanh chóng, vì kinh suất cho họ thấy. Một số lượng lớn chim biển, chim hải âu (mouette), chim mòng biển (goéland), chim cánh cụt (pingouin) đều bị chịu tội khi chúng đến nghỉ trên bãi cát này. Nhờ máu huyết của các loài khiến cho những người lính Phi và các thủy thủ trở nên tươi tỉnh hơn. Một sự trù phú tương đối, nhưng than ôi bấp bênh, ngự trị trên đảo Tri Tôn.

Bảy mươi hai giờ sau khi 1.100 nạn nhân tạm thời xâm chiếm đảo, tàu Soledad sẵn sàng chuẩn bị lên đường. Mười hai người tình nguyện, theo gương của trung úy Ariquistan lên tàu với một la bàn là dụng cụ hàng hải duy nhất có thể cho họ biết đường đi và một con dao là dụng cụ phòng thủ duy nhất để chống lại sự tấn công của hải tặc, rất đông hải tặc trên đường biển trong vùng. Hơn nữa nếu tàu không bị chìm giữa biển, nó có khả năng là bị đẩy đưa theo gió mùa đến bờ biển Đàng Trong, nơi những người An Nam cư ngụ đang bức tức phần nộ chống lại người Âu, hơn là khả năng cập được bến ở Sài Gòn.

Người ra đi và người ở lại đều biết tất cả điều này !

IV

Sự khởi hành của tàu Soledad là giây phút trọng đại và đầy xúc động. Liệu nó có quay trở lại? Liệu nó có đến được cảng cứu nạn? Sĩ quan, thủy thủ và những người lính Phi đều thán phục. Trên chiếc thuyền con, thuyền trưởng Brunet và viên trung úy Ariquistan, người sắp sửa phải đối diện với các bãi đá ngầm và gió lốc nước xoáy của vùng biển kinh quái, họ ôm chặt nhau trong vòng tay rất lâu và không thể cầm được nước mắt. Trong những lúc như vậy, trái tim của những người can đảm nhất cũng không kiềm chế được cảm xúc dâng trào: đó là sự khác biệt giữa lòng nhân ái quả cảm và tính khí của các con sư tử trong sa mạc.

Mười hai người chèo thuyền đã sẵn sàng, cờ hiệu được kéo lên, buồm giăng ra, tín hiệu khởi hành phát ra, và tàu rời xa giữa sự im lặng oai nghiêm hơn những cuộc tiễn đưa ồn ào nhất. Tàu may mắn băng qua được hàng rào cản san hô, nó từ từ nhỏ dần, và trở thành một điểm trắng ở hướng tây của chân trời... và những người bị đắm tàu vẫn còn đứng đó, giống như bị hóa đá, gắn chặt trên bờ, những con mắt dõi theo con tàu nhỏ bé hầu như không còn nhận thấy mang theo số phận của cả ngàn người.

Tình thế trở nên thật sự đáng sợ trên đảo Tri Tôn. Những khẩu phần bánh bít-quy giảm đến mức nhỏ nhất, không đủ hết một tháng - và những tính toán hợp lý nhất trong tất cả các trường hợp thì cũng đã hơn quá thời gian muốn đi tìm sự cứu hộ. Bằng cái gì để ngăn chặn sự cùng quẫn đang từng giờ đe dọa các nạn nhân?

Người ta chỉ trông cậy vào sự may rủi của việc câu cá, săn chim và lượm sò ốc mà họ bắt gặp khi đi dạo chậm rãi, hay khi chúng hé mở hai vỏ sò khổng lồ của chúng ở dưới đáy biển trong vạt đáy ác hiểm này.

Nước ngọt lúc nào cũng thiếu, và đảo không có loại thảo mộc nào, sức nóng mặt trời phản chiếu trên cát, làm tăng gấp đôi cái khát của những người khôn khổ này!

Ông Ariquistan đã hứa sẽ trở lại – nếu ông ta đến nơi! - với một tàu ưu tiên gọi gấp đến cứu những người đắm tàu; nhưng vừa sau khi người ta mất nó khỏi tầm mắt, ông Ariquistan và con tàu của ông, thì những bận tâm khẩn thiết hơn những gì đã phác họa ở trên đánh ập vào những người còn lại ở đảo Tri Tôn.

Thuyền trưởng Brunet, người rất am hiểu, như chúng tôi đã nói về ông, về những sự nguy hiểm ở vị trí các vĩ tuyến này, tính toán ra với sự sợ hãi càng tăng, nhưng không thổ lộ cho chính các sĩ quan của ông, nhiều khả năng xấu của mùa thời tiết lúc này. Vào thời điểm thu phân (équinoxe), giai đoạn này có thủy triều lớn và gió lớn làm cho tất cả các nhà hàng hải đều khiếp sợ. Những trường hợp này không chỉ gây ra nỗi sợ hãi khủng khiếp cho 1.100 người đang tỵ nạn trên bờ cát này, mà còn nỗi sợ về một cơn bão tố có thể cuốn họ xuống vực nước xoáy với cái chết khó tránh khỏi; những điều này làm tăng lên sự không chắc chắn của chuyến đi tìm cứu nạn của thuyền Soledad; làm gia tăng gấp đôi khả năng nạn đói xảy ra, vì trong khi biển động giữa những đá ngầm thì các thủy thủ không câu bắt cá được để giúp phần ăn cho những người lính.

Mặc cho sự cẩn trọng kín đáo của thuyền trưởng và thái độ vững vàng của ông, những người lính Phi đã nản lòng đến cực độ. Những con người tội nghiệp này, sự tiên tri của họ đã được xác nhận bởi nhiều diễn biến buồn thảm, đã hoàn toàn ù lì không còn biết làm gì để mặc cho số phận. Ngay sau khi thuyền Soledad sửa soạn ra đi, một số người trong họ nói là trực căng buồm hợp với cột buồm thành một thánh giá là một tiên đoán tang tóc!

Đạo Ki - tô của họ, được giảm nhẹ đi từ chủ nghĩa định mệnh Hồi giáo, trộn lẫn sự u minh với sự cam chịu. Nằm trên cát, họ trở nên vô dụng và ủ ê. Chỉ những thủy thủ Pháp, và các sĩ quan Tây Ban Nha là giữ được năng lượng và tinh thần của họ; còn một vài người trong nhóm sau cùng tự để mình rơi vào cơn tuyệt vọng. Và buổi tối hôm thuyền Soledad ra đi, ông Brunet nhận ra các dấu hiệu báo trước của một chuyện lớn sẽ xảy ra !

Nhờ một ân huệ thật sự trời ban cho, chiếc thuyền mỏng manh đã thành công vượt qua hai trăm dặm khoảng cách giữa đảo Tri Tôn và Sài Gòn: mười ba người trên thuyền, đã phó thác vào sự che chở của Thượng đế trên dòng chảy và vực thẳm ghê sợ, đã vào đến cảng Sài Gòn ! Chúng ta không cần phải nói sự đón tiếp đầy tình cảm mà chính quyền Pháp, quân sự và hàng hải đã dành cho họ.

Họ đến vào một thời điểm khá xấu. Ông Ariès, chỉ huy ở Sài Gòn đang có nhiều chuyện lớn phải giải quyết. Đây là một trong những lúc mà người An Nam nỗ lực gấp đôi kịch liệt chống lại những người mà họ gọi là người Âu mọi rợ. Họ cật lực làm việc ngày đêm trên phòng tuyến Qui-Hoa^(*) và càng lúc càng đe dọa vị trí của chúng ta, mà nhân sự phòng thủ với số quân rất nhỏ nhoi, so với hàng loạt biển người này.

Mỗi giờ đều có các đám cháy đốt lên, các vụ bắt cóc, ám sát. Người Pháp chỉ tách nhau ra khi đi đông người theo đội ngũ, nếu họ đi ra ngoài đơn độc, họ sẽ không bao giờ trở lại trại.

Ngoài ra, việc điều động nhiều tàu đi hai trăm dặm tìm kiếm nạn nhân đắm tàu có thể kéo dài rất lâu - diễn tiến sau này chứng minh như vậy - sẽ làm yếu đi lực lượng chiếm đóng hiện đã quá ít ỏi.

Nhưng tình cảm nhân đạo, một hình ảnh thống thiết xót xa về tình cảnh mà viên trung úy Tây Ban Nha đã tả về những người đắm tàu Europe, đã ảnh hưởng đến việc xem xét quyết định chính trị của cấp chỉ huy. Ông Ariès chỉ nghĩ đến việc cho tàu đi thật nhanh và cứu hộ hiệu quả những người không may mắn ở đảo Tri Tôn.

Chết thật ! Vào lúc đó ở Sài Gòn, không có một chiếc tàu nào có thể đi ra biển ngay được.

May mắn thay, hai giờ sau, tàu hộ tống Norzagaray, một tàu hơi nước nhỏ thuộc hải quân hoàng gia, dài 54 mét với lực đẩy 80 ngựa trở về bất ngờ sau cuộc thám hiểm trên sông Đồng Nai, gần quận Phù-Yên-Môt (?) thuộc Pháp, khu vực này có nhiều hải tặc An Nam, mà tàu đã đánh đuổi kịch liệt.

Người ta không để tàu Norzagaray nghỉ một chút nào: ngay tại bến, ông Ariquistan lên tàu và ngay lập tức khởi hành đi quần đảo Hoàng Sa, dưới quyền chỉ huy của thuyền trưởng, trung úy hải quân Lespès.

* Tức đại đồn Kỳ Hòa. NĐH.

Cùng một thời gian ba chiếc tàu khác: tàu Marne, Saône và Tien - Shang cũng tích cực chuẩn bị để đi tìm 1.100 nạn nhân ở đảo Tri Tôn.

Vừa khi tàu Norzagaray rời khỏi sông Sài Gòn và đi quá mũi Vũng Tàu thì người ta không còn hy vọng chinh phục được gió mùa, gió mới thổi tăng lên và đẩy lùi tàu hơi nước làm vận tốc tàu xuống chỉ còn có nửa dặm một giờ... Và mỗi phút chậm trễ có thể trả giá sinh mạng một người trong số những người đắm tàu Europe. Suy nghĩ này đã động viên lòng can đảm của thủy thủ đoàn làm họ đạt được các kỳ tích. Nhờ sức mạnh sáng kiến, họ đã khắc phục được những nhược điểm của máy móc. Từ thuyền trưởng Lespès đây năng lực cho đến các thủy thủ còn trẻ tuổi, tất cả cứ mỗi nửa tiếng đều nhìn vào máy đo tốc độ với một cái nhìn bồn chồn lo lắng với tất cả sự tận tâm, bởi vì, máy đo không chỉ quá một dặm (một giờ) trong hai ngày đêm dài bất tận. Cuối cùng mũi Phan Rang được vượt qua, bảo đảm con tàu có gió ngược lại gió mùa, tàu cứu hộ càng ít gặp vấn đề khó khăn. Khi đến điểm báo hiệu gần đến quần đảo Hoàng Sa, tất cả các ống nhòm được nhắm thẳng hướng về phía xa và tìm kiếm các dấu hiệu của con tàu đắm. Mặc cho sự tính toán của các sĩ quan, chứng minh là họ gần đảo Tri Tôn, người ta không thấy gì hết. Trong ba mươi sáu tiếng đồng hồ, người ta đi ngoắt ngoéo trong khu vực giới hạn, chia nhau thời gian theo dõi làm sao để khắc phục dòng nước, để không bị đẩy qua một hướng khác - hay lên trên vài vực đá ngầm - và liên tục kiểm chứng đánh giá. Tất cả không tìm được gì hết.

Ông Ariquistan trong lúc bận tâm và đau buồn khi rời đảo, không nghi ngờ gì nữa chắc là đã lầm lẫn khi quan sát vị trí của nơi xảy ra thảm họa đắm tàu.

Và cứ ba mươi phút dòng nước lại thay đổi!

Cuối cùng vào lúc 11 giờ sáng, người thủy thủ canh trên chòi gác báo tin: có một chút khói và một cột buồm!

Một sĩ quan phóng lên đỉnh buồm mũi và nhận ra ngay lập tức một bờ cát. Nó rất thấp, rất nhỏ và rất khó nhận ra, so sánh với sự bao la của biển cả, mà tàu Norzagaray đã đi vòng quanh nó trong một ngày rưỡi mà không thấy gì.

Trên tàu là một nỗi vui mừng không biên giới: người ta ôm nhau như thể là mỗi người đều có một người anh hay em trong số những người đắm tàu, và tất cả các túi tiền được mở ra để thưởng cho người thủy thủ, người đầu tiên đã thấy được đảo.

V

Chuyện gì đã xảy ra ở đảo Tri Tôn trong khoảng thời gian từ khi ông Ariquistan đi và trở lại, trong 14 ngày nguy hiểm chết người này?

Thuyền trưởng Brunet chỉ sợ, với nhiều lý do, thời tiết ở điểm thu phân (équinoxe) và những cơn bão tố không tránh được trong khoảng thời gian này.

Ngay sau ngày tàu Soledad ra đi, những trận gió lốc dữ tợn chát đóng các ngọn sóng lớn đập vào các bãi đá ngầm san hô, tạo thành chung quanh đảo như bờ một miệng núi lửa đầy bọt sóng. Kế đó một cơn gió mạnh gia tăng sự đe dọa, bầu trời nhuốm đen màu nhò nôi và đồng thau, biển dâng cao, sóng biển kinh hoàng xâm lấn một phần bờ cát và đuổi những người đắm tàu phải chạy lên những điểm cao, nơi đó họ trú ẩn đầy sợ hãi và lạnh cóng.

Cơn bão kéo dài luôn hai ngày liền. Những tiếng rít gào thét sấm sét khiến tất cả những người lính Phi hoảng sợ và các khối nước biển, chúng có vẻ như muốn hút các tiếng sấm gầm rền vang này vào những con sóng cuộn cuộn đổ xuống. Một vài người trong đoàn lính Phi, mặc dầu được các sĩ quan Tây Ban Nha và thủy thủ Pháp bao quanh quan sát thăm chừng che chở, tưởng chừng họ đã bình tâm trở lại sau những biến cố đầu tiên làm đảo lộn cuộc đời họ trong tai nạn đắm tàu này, thì giờ họ lại buông xuôi bất lực, tự để trôi mình vào vực thăm nước sôi sục.

Thuyền trưởng Brunet vẫn giữ một dáng vẻ khắc kỷ và bình thản bề ngoài, cho dù ông nghĩ tới mực nước biển có thể vẫn còn tiếp tục dâng lên, và nghĩ đến con thuyền nhỏ đi tìm sự cứu hộ, có thể đã bị chìm mất ở giữa trận cuồng phong, trận cuồng phong này đôi lúc nâng xác thuyền Europe đang nằm chìm ngay bên kia gần đảo, và xé nhỏ các cột buồm của nó để dạt như ngọn gió tây thổi nhẹ làm rơi những chiếc lá khô!

Trong khi những ý tưởng xót xa này đang vây bủa ông, ông vẫn không muốn chia sẻ với cả những người vũng vàng nhất trong số 1.100 đồng đội khốn khổ của ông, thì sóng vỗ liệng dưới chân ông một vài miếng vỏ tôn lòng tàu..., sau đó sóng mang thêm vào bờ một thùng... rồi hai, ba, bốn thùng !... Không lâu sau là những kiện hàng đủ loại nằm rải rác trên bãi biển, mà sóng đã vô tình dừng dung bỏ lại. Tất cả các đồ này trôi ra từ xác tàu Europe, bị phá toang bởi cơn bão - cú đòn giáng kinh hoàng từ cơn giận dữ của thần thánh - lần này vâng lệnh của Thượng đế, thật huyền bí, đã ban sự dồi dào phong phú cho những người đắm tàu khốn khổ !

Bột, bánh bít-quy, rượu nho, tất cả được thu lượm lại. Ông Brunet nghĩ đến việc lấy nước ngọt bằng cách lên tàu Europe, lúc này được nâng lên nằm trên đá ngầm và biển đã yên lặng qua tầm mắt nhìn. Những chiếc xuồng kéo lên trước đây để trên cát được dùng để đưa ông đến tận tàu Europe với các thủy thủ giỏi nhất. Ông xem kỹ từng bộ phận và sự khảo sát này bắt đầu cho ông một hy vọng là sẽ mang được một bếp chung cất nước ngọt từ trên tàu lên trên đảo: nước ngọt và bánh mì tươi mới ra lò sẽ được bảo đảm là có cho mọi người.

Khi trở về đảo Tri Tôn, ông thông báo cho tất cả mọi người ý tưởng mà ông nghĩ ra. Sáng hôm sau, người ta bắt tay thực hiện ý tưởng ấy. Họ dùng các đồ vật trôi dạt từ tàu Europe để kết thành một chiếc bè trên mặt đất; những xuồng và xà-

lúp kéo nó đến cạnh tàu Europe, nơi mà các cần trục được dựng lên. Thủy thủ đoàn, được khuyến khích bởi thuyền trưởng, và hồi phục do có thức ăn phong phú, đã cống hiến sức lực và sự nồng nhiệt vượt bậc. Công việc thành công hoàn toàn: bếp chung nước ngọt, nặng 15 tấn, được dỡ từ tàu mang xuống bè nổi không bị hề hấn gì. May mắn thay, bếp chung được đưa vào bờ cát không bị sao cả. Những mảnh vỡ của tàu Europe được dùng làm củi đốt. Bếp chung sẽ biến nước biển thành nước ngọt và một trong bốn lò của nó được dùng để nướng bánh mì mới mỗi ngày.

Những buồm vải, lấy từ tàu Europe, dùng để làm lều trú ngụ trên các điểm cao nhân tạo để tránh bị sóng biển đánh vào, trong trường hợp thủy triều dâng cao hay có bão tố. Các kho chứa đồ ăn được phủ bằng vải, mà các lính canh được chọn lọc canh giữ cẩn thận, bởi vì người ta sợ nạn say rượu gây rối trật tự - những người lính Phi, vừa thoát khỏi tình trạng suy nhược, đã lao vào lấy rượu, trước khi mà người ta có thể lấy lại từ họ các thứ kích thích bệnh hoạn này, các dấu hiệu của sự vô kỷ luật chớm bùng phát. May mắn thay, những sĩ quan Tây Ban Nha và thuyền trưởng Brunet còn giữ lại mấy khẩu súng, mặc dầu miệng súng câm lặng, nhưng đủ để tái lập lại kỷ luật đối với người làm loạn.

Khi sự sung túc đã bao trùm khắp đảo Tri Tôn thì sự việc lạ xảy ra. Do có đầy đủ thức ăn và nước uống, sự thanh thoi không ngờ lại đưa đến những hậu quả tai hại không chỉ đối với những người lính mà kể cả những sĩ quan cấp dưới, họ trở nên bi quan, họ phó mặc cho những tưởng tượng cuồng loạn và sầu não, khi không còn nghe nói gì nữa về con tàu đi tìm sự cứu hộ, thì họ tự coi mình sớm hay muộn rồi cũng sẽ chết khổ sở trên đảo nên định bắn vào đầu tự tử. Người ta đã tước vũ khí của họ để ngăn ngừa cơn điên như vậy sẽ trở lại, và các sĩ quan đã canh giữ những người lính Phi, sợ các gương xấu này làm họ có ý muốn cướp bóc lương thực, nhờ vào uy lực của các khẩu súng lục.

Trong lúc này tàu Soledad đã ra đi mười ba ngày rồi và không có một tin tức gì ! Một thủy thủ, leo bám trên cột buồm được đặt ở một điểm cao trên đảo Tri Tôn, quan sát thường xuyên chân trời. Ngày thứ 14, khi ông Brunet và đại tá Valverde đang chuyện trò, với trái tim thất vọng, vì nghĩ là trung úy Ariquistan và các người đồng hành gan dạ của ông chắc đã bị đắm tàu mất tích không tìm được đâu, thì người thủy thủ canh gác ứng biến tạm thời này cho biết là có khói của một tàu hơi nước ở đằng xa.

Niềm sung sướng hoan hỷ của 1.100 người đắm tàu ngay lập tức trở nên như điên loạn. Nhiều người, mặc dầu tàu Norzagaray tiến đến và hiện rõ, không tin vào mắt mình. Những người khác thì leo lên vai của các bạn mình để có thể thấy rõ hơn, hay có người bơi ra để đến tàu và phải mệt nhọc bơi quay lại đảo. Hình như tất cả mọi người đều thốt ra những tiếng la hét to lớn, vẫy khăn mu-soa (mouchoir), và giữa những người lính Phi, những lời kinh cầu nguyện được tuôn ra với sự liên

thoảng hoảng loạn cuồng nhiệt. Sau đó có một lúc lo âu thật khủng khiếp, tàu dừng lại, điều không thể tin được là tàu không nhận thấy đảo Tri Tôn!

Lúc đó là các tiếng la hét to lớn vô hạn vang âm lên.

Nhưng ngay sau đó, một chiếc ca-nô xuất hiện bên kia hàng rào đá ngầm và vượt băng qua chúng, rồi cập vào bờ cát. Ông Ariquistan bước xuống ca-nô cùng với thuyền trưởng (Lespès), ông Ernest Dumont, và các lính hải quân Pháp. Họ được khiêng lên nghênh đón, theo đúng nghĩa như vậy, như các vị anh hùng chiến thắng, bị nghẹt thở vì các vòng tay ôm hôn của mọi người, liên tục bị các biểu lộ tình cảm dồn dập tới tấp.

Vị chỉ huy của những người mới đến rất khó nhọc để làm cho mọi người nhận ra mình, những người đắm tàu này lảng xảng đầy sinh khí phấn khởi vì được giải thoát; ông ra lệnh ngay lập tức mọi người lên các thuyền xà-lúp của tàu chuyên chở: chính tàu Norzagaray có thể bị đắm bởi hệ quả của các luồng nước, nếu gió trở mạnh. Ông giám sát sự vận chuyển bốn hay năm lần mọi người từ đảo Tri Tôn đến tàu hơi nước, và sau ba tiếng đồng hồ đã nhận, hay nói đúng hơn chong chóng 1.100 hành khách của mình trên tàu Norzagaray.

Cuộc cứu nạn to lớn, nhanh chóng và khó khăn này tất nhiên không thể hoàn thành mà không có tai nạn, nhưng không có hệ quả bi thảm tang tóc nào, là nhờ vào sự gan dạ bình tĩnh của thuyền trưởng. Ba lần, khi băng qua vòng đai san hô, chiếc ca-nô mà ông Ernest Dumont chỉ huy bị ngập hoàn toàn với đầy các lính Phi, và cả ba lần người sĩ quan này không những thoát được sự hiểm nguy mà còn cứu sống tất cả các lính Phi trên ca-nô của mình từ các dòng xoáy nước hiểm nghèo! Tương tự như vậy, một thủy thủ tàu Norzagaray cũng đã kéo một trung sĩ Tây Ban Nha ra khỏi các ngọn sóng khi ông này sắp chết đuối.

Thuyền trưởng tàu Europe là người cuối cùng rời khỏi đảo Tri Tôn, vui mừng là trong tai nạn đắm tàu, có thể có những hệ quả lớn lao ghê gớm và hãi hùng, mà thực tế kết cục lại có rất ít nạn nhân: ông tự lượng, không nghi ngờ gì nữa, về sự lớn lao của tính kiên trì anh dũng của mình.

VI

Đấy, hơn 1.100 người trên một chiếc tàu hộ tống, trong những trường hợp bình thường chỉ chở 100 người. Nhưng những người lính Phi, lần nữa bị bất động bởi những nỗi sợ hãi mê tín của họ, may mắn thay chịu để dồn lại trên tàu mà không có lời thảm thì than phiền nào. Họ được dồn chong chóng lên nhau, đúng nghĩa là vậy, theo từng nhóm ở tất cả góc ngách trên tàu, họ buồn tẻ, thụ động với thái độ của những người không chờ gì hết ngoài số mệnh. Không cử động, không thốt ra lời than phiền nào, họ chỉ thì thầm lời cầu nguyện.

Tàu Norzagaray để lại ở bờ cát một cờ đỏ treo trên cột buồm, đây là dấu hiệu thỏa thuận giữa tàu này, và tàu Marne, Saône và Tien-Shang để cho biết rằng những người đắm tàu và thủy thủ đoàn tàu Europe đã được cứu, và để tránh những cuộc tìm kiếm vô ích nguy hiểm những người sống sót, sau khi đã hoàn thành công tác cứu nạn.

Sau đó, vào lúc 5 giờ chiều, tàu lên đường đến vịnh Xuân-Day (Xuân Đài), điểm ở lục địa gần nhất về phía tây của quần đảo Hoàng Sa, và được chọn làm địa điểm tập trung của các tàu tìm kiếm cứu nạn.

Tàu may mắn theo lộ trình dài 150 dặm, đã đến điểm hẹn đầu tiên, và trong 7 ngày, ở đó chờ đợi ba chiếc tàu khác, không phải là không chịu đựng rất nhiều phiền phức bất tiện khổ nhọc do lưu lại ở đó quá lâu và có quá đông người trên tàu như vậy.

Vịnh Xuân Đài là một trong những vịnh tuyệt vời dọc trên bờ biển Đông Trong, tuyệt vời cả khi thả neo ở chỗ đậu tàu cũng như vẻ đẹp của những bờ vịnh. Nhưng những bờ biển đẹp như tranh này, những cánh đồng được trồng trọt rất đáng phục làm gợi nhớ đến cánh đồng quê ở Pháp, rải rác trong đó là rất nhiều làng to lớn mà vô số những dân cư ở đó nuôi lòng hận thù khôn nguôi chống lại những người mọi rợ.^(*) Những dân chài ở dọc bờ vịnh rất lo âu khi thấy một tàu người Pháp neo đậu với rất nhiều người trên tàu như vậy; họ nghĩ đây là quân viễn chinh gọi từ Sài Gòn đến đánh chiếm vùng này và thay vì mang lại lương thực, họ đã báo động đến những vùng lân cận.

Thái độ thù địch của họ trở nên hiển nhiên, thuyền trưởng tàu Norzagaray, thấy lương thực của tàu giờ bị giảm mà không thể không tiếp tế, ông nghĩ là không thể chờ được nữa, các tàu khác lớn hơn tàu mình mà cho đến giờ đã trễ quá lâu chưa đến và vì thế tàu Norzagaray phải tiếp tục cuộc hành trình đi đến cảng mà tàu đã khởi hành (Sài Gòn). Vì thế đến ngày thứ bảy ở vịnh Xuân Đài, ông ra lệnh đốt lửa cho máy hơi nước sửa soạn lên đường, tàu hơi nước đã huýt còi thì ngay lúc ấy tàu Tien-Shang đến. Bị làm bối rối và không xem xét kỹ lưỡng các dấu hiệu, cũng như tàu Saône, và tàu Marne, tất cả đều không thấy đảo Tri Tôn!

An tâm bởi sự hiện diện của tàu Tien-Shang, người ta gọi một lực lượng, với súng và đạn dược, để đi săn chim, nhất là chim cu gáy, có rất nhiều không đếm xuể ở trên bờ, và họ đã thành công tăng được khẩu phần thực phẩm. Kế đó, trong khi tàu Tien-Shang thả neo đậu, người ta chuyển các lính Phi vào trong khoang tàu rộng rãi của nó, và thuyền trưởng Lespès vội vã tiếp tục khởi hành đi Sài Gòn với chiếc tàu Norzagaray, để trấn an viên toàn quyền ở đó về số phận của những người đắm tàu và những người trên các tàu đi cứu.

* Đây chỉ người Pháp và người Tây phương. NDH.

Ngày hôm sau, tàu Tien-Shang, trước khi sửa soạn khởi hành, đã thử gửi một xuồng đi tìm thực phẩm tươi; nhưng chính điều này đã gây nên sự nguy hiểm. Những người An Nam, tụ tập lại từ khắp nơi, dùng một trong những chiến thuật mà họ rất xuất sắc, chặn đánh lính hải quân của chúng ta, và tìm cách tiêu diệt lính Pháp với số lượng đông người và nhiều vũ khí. Những người lính hải quân Pháp vừa phải tự vệ và vừa rút lui về xà-lúp, may mắn thay họ không mất người nào mà chỉ có một người bị giáo đâm làm thương tích. Cùng lúc đó, một công sự che khuất sau các lùm cây rậm rạp ở sườn đồi bắn đạn đại bác vào lính Pháp làm họ phải rút lui nhanh hơn.

Ta cũng đoán biết được sự lo âu vô tận trên tàu Tien-Shang khi họ nghe những tiếng súng nổ, và từ trên tàu thấy được từ xa cuộc chạm trán đẫm máu này.

Ngày hôm sau, đến phiên tàu Marne, tàu lớn chuyên chở hải quân, đến vịnh Xuân Đài, nhận hết lần cuối binh lính và sĩ quan Tây ban Nha để chở họ về thành phố Manille, nơi mà người ta chờ đợi với sự lo âu tuyệt vọng tàu Europe sẽ cập bến, mà người ta đã biết tàu này đã rời Đà Nẵng gần 6 tuần rồi, thông thường chỉ bảy hay tám ngày là đến.

Tàu cập bến Manille, binh lính Phi và các sĩ quan xuống tàu, họ biểu lộ sự hân hoan vui sướng âm ỉ cũng giống như trước đó sự (cứu hộ) trễ nải đã khiến họ lo âu cực độ. Trung úy Ariquistan hôm đó trở thành người anh hùng; thành phố Manille vội vã tặng cho ông một con tàu nhỏ bằng bạc và một thanh kiếm danh dự; và không lâu sau đó Nữ hoàng Tây Ban Nha gửi ông Ariquistan một bằng thăng chức đại úy hải quân.

Những sĩ quan Pháp, đã đóng góp vào sự giải cứu 1.100 người đắm tàu, cũng không bị lãng quên, qua nữ hoàng Isabelle II, quốc gia đã ghi công họ. Ông Lespès, thuyền trưởng tàu Norzagaray, linh hồn của sự tìm kiếm giải thoát những người đắm tàu, được tặng thưởng huân chương Ordre de Charles III, và thiếu úy hải quân Ernest Dumont, vừa được phong trung úy, vừa nhận được huân chương Saint-Ferdinand hạng nhất, với tám biển, một trọng vọng ưu đãi thường chỉ dành cho cấp cao. Một nghĩa vụ thực hiện ngoài tầm mức bình thường có quyền được thưởng đặc biệt ngoại lệ.

Người ta để lại trên đảo Tri Tôn, do tàu cứu hộ quá nhỏ không đủ chỗ, hai mươi ngàn lít rượu vang, năm ngàn lít rượu mạnh brandy, bếp chung nước của tàu Europe, áo quần, lều trại... Những đồ vật để lại này có thể có ích cho những người đắm tàu khác ở đó, đóng góp giúp họ thoát khỏi chết chóc.

Nếu có thể, đối với những nước văn minh hiểu biết cần thiết lập một kho chứa bánh bít-que, nước ngọt trên những bãi đá ngầm được biết là nguy hiểm nhất,

người ta chắc chắn sẽ cứu sống rất nhiều nạn nhân trong những cơn giận dữ của đại dương.

Đây không phải là lần đầu tiên, từ khi có sự chiếm đóng của chúng ta ở các bờ biển An Nam, mà những người đắm tàu ở vùng biển Trung Quốc này, vùng đáng sợ nhất trên thế giới, và thường xuyên xảy ra thiên tai, đã cầu cứu người Pháp ở Đà Nẵng hay Sài Gòn. Rất nhiều tàu Anh và Mỹ đã bị đắm, mất người và của ở các bãi san hô nơi vùng biển Thám hiểm (Investigator) hay quần đảo Hoàng Sa.

Đây không phải là đã đủ những lý do kinh khủng để thiết lập các cảng trú ẩn trên quần đảo khắc nghiệt này hay sao ?

*

* *

Phụ chú của người dịch về những người lính Tagal ở Việt Nam

Một số những người lính Tagal đã thức tỉnh rời bỏ quân đội Pháp-Tây Ban Nha gia nhập nghĩa quân và nhiều người khác ở lại Việt Nam và lấy người bản xứ.



Nhạc sĩ hoàng gia Cam-Bốt ở Phnom Penh, 29 tuổi sinh ở Sài Gòn, cha Tagal mẹ Việt (Ảnh André Salles 1896, nguồn - Thư viện Quốc gia Pháp).

Nhà nhiếp ảnh André Salles, hội viên Hội Địa dư và Hàn lâm khoa học xã hội thuộc địa đã đi nhiều nơi ở Đông Dương trong các chuyến điền dã khảo cổ, đã từng chụp ảnh chân dung vào năm 1896 một nhạc sĩ hoàng gia trong cung vua Cam Bốt là người sinh ra ở Sài Gòn, lai Tagal-Việt Nam (cha Tagal sinh ở Manille, mẹ Việt).

Charles Lemire, người sống ở Nam Kỳ và Cam Bốt lâu năm, có viết trong cuốn *Cochinchine française et royaume de Cambodge, avec l'itinéraire de Paris à Saïgon et à la capitale cambodgienne* xuất bản năm 1869, là mặc dầu đa số lính Tagal trở về Manille vào ngày 1 tháng 4 năm 1863, nhưng ở Sài Gòn có khoảng một trăm người Tagal xin ở lại. Họ sống chung rất thuận hòa với người Việt, thú tiêu khiển của họ là đá gà. Họ thường mặt quần trắng và mặc áo sơ mi bỏ ra ngoài.

N Đ H dịch

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- (1) *Le Monde illustré*, 14/6/1862, 21/6/1862, 28/6/1862, 5/7/1862.
- (2) *Le Monde illustré*, 31/3/1860, Correspondance particulière du Monde Illustré, p. 214.
- (3) Mac Vernoll, Expédition de Cochinchine, Affaire du 18 Novembre, *Le Monde Illustré* 21/1/1860, p.45.

- (4) Charles Lemire, *Cochinchine française et royaume de Cambodge, avec l'itinéraire de Paris à Saïgon et à la capitale cambodjienne*, Challamel aîné (Paris), 1869.

TÓM TẮT

Đây là bản dịch toàn văn bài báo kể lại vụ đắm tàu Europe tại đảo Tri Tôn (thuộc quần đảo Hoàng Sa của Việt Nam) trên tuần báo *Le Monde Illustré* của Pháp xuất bản năm 1862. Theo đó, khi liên quân Pháp và Tây Ban Nha buộc phải rút khỏi Đà Nẵng, tàu Europe chở theo 1.100 lính Tây Ban Nha gốc Philippines đã va phải đá ngầm và bị đắm ở đảo Tri Tôn. Họ đã trải qua nhiều ngày khổ ải và tuyệt vọng trên đảo trước khi được tàu Norzagaray, một tàu hơi nước nhỏ của hải quân Pháp, từ Sài Gòn đến cứu thoát một cách hy hữu.

Qua sự kiện này có thể hiểu được tại sao phần lớn các bản đồ Tây phương đều công nhận quần đảo Hoàng Sa thuộc chủ quyền Việt Nam, từ việc gọi tên đảo Tri Tôn theo tiếng Việt, đến kinh nghiệm ứng phó khi gặp sự cố đắm tàu tại vùng biển này đều phải cầu cứu chính quyền sở tại dọc theo bờ biển Việt Nam.

ABSTRACT

THE WRECK OF THE EUROPE IN PARACEL ISLANDS

This is a full text of an article published on the French magazine *Le Monde Illustré* in 1862 about the wreck of the Europe near Tri Ton Island (belonging to the Paracel Islands of Vietnam). According to the article, when the French and Spanish coalition troops reluctantly withdrew from Đà Nẵng, the Europe carrying 1,100 Spanish-Filipino soldiers crashed the reef and sank near Tri Ton Island. The soldiers spent many days of misery and despair on the island before being rescued by the Norzagaray, a small French naval steamship, coming from Saigon.

From this event it is understandable why most of the Western maps have recognized Vietnam's sovereignty over the Paracel Islands; it is due to the Vietnamese name of Tri Ton Island and the asking for help from local authorities along the coast of Vietnam each time there was a shipwreck.