

# PHẦN MỘT

## CHƯƠNG 1

### Dải đá ngầm di động

Năm 1866 được đánh dấu bằng một sự kiện kì lạ, một hiện tượng không được giải thích và không thể giải thích nổi mà chắc chưa ai quen. Những lời đồn đại về hiện tượng bí hiểm đó chẳng những làm nhân dân các thành phố cảng và các lục địa xôn xao, mà còn gây hoang mang lớn trong đám thủy thủ. Cánh lái buôn, chủ tàu, thuyền trưởng ở châu Âu và châu Mỹ, các sĩ quan hải quân các nước, và sau đó nhiều chính phủ ở cả hai châu đều hết sức lo lắng về sự kiện này.

Số là thời gian gần đây, nhiều tàu buôn đi biển thường gặp một vật hình thoi dài đôi khi sáng lấp lánh, vượt xa cá voi về kích thước và tốc độ di chuyển.

Những lời ghi trong nhật kí của các con tàu đó giống nhau một cách lạ lùng về sự miêu tả hình dáng bên ngoài,

về tốc độ ghê gớm và sức mạnh của vật đó, cũng như về thái độ đặc biệt của nó. Nếu đó là một loại cá voi thì theo sự miêu tả, nó lớn hơn tất cả những con cá voi đã được khoa học biết đến. Không một nhà khoa học nào có thể tin được hiện tượng kì lạ này nếu không được nhìn thấy nó tận mắt.

Nếu bỏ qua những sự đánh giá quá dè dặt cho rằng con quái vật không dài quá sáu mươi mét và gạt đi những lời thổi phồng quá đáng miêu tả nó như một con vật khổng lồ rộng một hải lí,<sup>(1)</sup> dài ba hải lí, thì ta vẫn phải thừa nhận rằng quái vật, nếu có thật, nhất định vượt quá những kích thước đã được các nhà động vật học ghi nhận.

Con người vốn cả tin những điều huyền hoặc, nên ta cũng dễ hiểu rằng hiện tượng kì lạ này đã làm họ xao xuyên thể nào. Một số người đã tìm cách xếp tất cả các câu chuyện đó vào một loại bịa đặt hào huyền, nhưng vô ích! Con vật kia vẫn tồn tại, điều đó không còn nghi ngờ gì nữa.

Ngày 20 tháng 7 năm 1866, chiếc tàu Governor Higginson của Công ti tàu biển Calcutta và Burnach đã gặp một vật nổi khổng lồ cách bờ biển phía đông Úc năm hải lí. Thoạt tiên, thuyền trưởng Baker định ninh rằng mình phát hiện ra một dải đá ngầm chưa được ghi trên bản đồ. Ông ta vừa bắt đầu xác định toạ độ của dải đá, thì từ trong lòng cái khối màu đen ấy bỗng vọt lên hai cột nước cao hơn bốn mươi mét. Vì sao vậy? Đó là một

(1) 1 hải lí = 1852 mét - (ND)



dải đá mạch nước ngầm? Hay đó chỉ là một động vật có vú sống dưới biển phun không khí từ mũi ra làm vọt lên những luồng nước?

Ngày 23 tháng 7 năm đó, tàu Cristobal Colon của Công ti tàu biển Đông Ấn lại thấy hiện tượng này ở vùng biển Thái Bình Dương. Xưa nay đâu có chuyện cá voi bơi với tốc độ lạ thường như vậy? Chỉ trong ba ngày mà hai chiếc tàu gặp nó ở hai điểm cách nhau trên bảy trăm dặm<sup>(1)</sup>.

Mười lăm ngày sau, cách nơi nói trên hai ngàn dặm, tàu Helvetia của Công ti tàu biển Quốc gia và tàu Shannon của Công ti Royal Mail trên đường đi giữa châu Mĩ và châu Âu gặp nhau ở Đại Tây Dương, đã phát hiện ra quái vật ở 42,15 độ vĩ bắc và 60,35 độ kinh về phía tây kinh tuyến Greenwich. Hai tàu cũng quan sát và xác định được bằng mắt, là con vật có vú, dài ít nhất hơn một trăm mét. Họ xác định được như vậy là vì hai tàu đều nhỏ hơn con vật, mặc dù cả hai đều dài một trăm mét. Giống cá voi khổng lồ ở vùng đảo Aléoutiennes cũng không thể dài quá năm mươi mét.

Những tin tức này đồn dập bay về, những thông báo mới của tàu Pereire vượt Đại Tây Dương, cuộc chạm trán giữa quái vật với tàu Etna, biên bản của các sĩ quan trên chiếc tàu chiến Pháp Normandie và bản báo cáo tỉ mỉ của Fitz James, thuyền trưởng tàu Lord Clyde - tất cả những cái đó đã làm náo động dư luận. Ở những nước hay suy nghĩ hồ đồ thì hiện tượng kì lạ này là đề tài vô tận cho những

(1). 1 dặm biển = 5555 mét (chú thích của bản tiếng Nga).

chuyện bông đùa, nhưng những nước chín chắn hơn và có đầu óc thực tế như Anh, Mĩ, Đức thì hết sức quan tâm đến chuyện này.

Ở thủ đô các nước, con quái vật đã trở thành “mốt”: người ta hát về nó trong các tiệm cà phê, nhạo báng nó trên báo chí, đưa nó lên sân khấu. Vớ được dịp may hiếm có, mấy tờ lá cải tha hồ tung tin vịt. Họ dựng lên đủ loại quái vật hoang đường, từ con cá voi trắng khủng khiếp ở các nước vùng Bắc Cực đến những con bạch tuộc gớm ghiếc có thể dùng vòi cuốn cả tàu chở nặng năm trăm tấn chìm xuống đáy biển.

Trong các hội nghiên cứu và các tạp chí khoa học nổi lên một cuộc tranh luận ồn ào không dứt giữa những người tin và không tin. Các nhà báo, những người yêu khoa học trong cuộc tranh cãi với đối phương, đã phải đổ biết bao nhiêu mực thậm chí một số đã đổ cả máu vì cuộc đấu khẩu về con rắn biển đó dẫn tới những trận đấu chân đấu tay thực sự!

Cuộc “chiến tranh” này đã kéo dài suốt sáu tháng ròng không phân thắng bại...

Mấy tháng đầu năm 1867, câu chuyện quái vật hình như đã bị chôn vùi và chẳng cần gợi lại làm gì. Nhưng những sự kiện mới lại lan truyền trong công chúng. Bây giờ không còn là chuyện giải quyết một vấn đề khoa học thú vị nữa, mà là một nguy cơ nghiêm trọng. Quái vật đó đã biến thành một hòn đảo, một dải đá ngầm di động, bí hiểm, không thể bắt được!

Mùng 5 tháng 3 năm 1867, tàu Moravian của Công ti tàu biển Montréal đang chạy nhanh ở 27,30 độ vĩ và 72,15 độ kinh bỗng đâm phải một dải đá ngầm không thấy ghi trên một bản đồ hoa tiêu nào. Nhờ gió thuận và động cơ mạnh bốn trăm sức ngựa, chiếc tàu chạy với tốc độ mười ba hải lí một giờ. Tàu đâm mạnh đến nỗi nếu vỏ tàu không thật vững vàng thì nhất định sẽ bị đắm cùng với hai trăm ba mươi bảy thủy thủ và hành khách từ Canada về.

Cuộc va chạm xảy ra lúc rạng đông, khoảng năm giờ sáng. Các sĩ quan trực nhật lao tới mũi tàu. Họ xem xét rất kĩ mặt biển, nhưng chẳng thấy gì đáng nghi ngờ, ngoài một đợt sóng to nổi lên cách đó hơn nửa ki lô mét. Xác định toạ độ xong, tàu Moravian lại tiếp tục hành trình mà không thấy chỗ nào bị hư hại. Nó đã va phải cái gì vậy? Một dải đá ngầm hay xác một chiếc tàu bị đắm? Chẳng ai biết cả. Nhưng sau đó, khi xem xét phần dưới của tàu ở xưởng sửa chữa, người ta thấy một bộ phận của lòng tàu bị hư hại. Sự kiện nghiêm trọng này chắc cũng có thể bị lãng quên nhanh chóng như nhiều sự kiện khác tương tự, nếu ba tuần sau đó nó không được lập lại trong những điều kiện y hệt. Và cũng do chiếc tàu mang cờ một cường quốc và thuộc một công ti hàng hải nên tin xảy ra tai nạn được truyền đi rất rộng...

Ngày 13 tháng 4 năm 1867, tàu Scotia cũng thuộc công ti nói trên đang ở 15,37 độ kinh và 45,37 độ vĩ. Biển lặng, gió nhẹ. Nhờ động cơ rất mạnh, tàu chạy hơn mười ba hải lí một giờ. Guồng bánh quay đều trong sóng biển.



Bốn giờ mười bảy phút chiều, khi hành khách đang ăn trong phòng ăn thì thân tàu bỗng rung lên vì va nhẹ vào một vật gì đó ở phía lái, sau guồng bên trái một chút. Xét tính chất của va chạm, có thể đoán là tàu vừa bị một vật nhọn đâm vào. Nhưng có lẽ cũng chẳng ai chú ý tới sự việc đó nhiều, nếu thợ đốt lò không chạy lên boong và kêu âm lên:

- Hầm tàu bị thủng! Hầm tàu bị thủng!

Trong giây phút đầu, hành khách hoang mang nhốn nháo, nhưng thuyền trưởng Anderson đã làm họ bình tĩnh lại. Thực ra tàu không bị đe dọa gì. Vì nó được chia thành bảy ngăn riêng biệt không thấm nước, nên một chỗ rò rỉ nhỏ chẳng đáng sợ.

Anderson lập tức xuống hầm tàu. Ông ta thấy ngăn số năm bị ngập nước. Căn cứ vào tốc độ nước ủa vào, thì lỗ thủng ở thân tàu khá to. Cũng may là ở ngăn này không có nồi hơi, nếu có thì đã bị tắt ngấm.

Anderson ra lệnh tắt máy và cử một thủy thủ lặn xuống nước xem xét chỗ thủng. Mấy phút sau xác định được rằng phần dưới thân tàu có một lỗ thủng rộng hai mét. Vì không có khả năng bịt kín chỗ đó nên tàu Scotia phải tiếp tục hành trình, để guồng bánh xe ngập một nửa xuống nước. Tai nạn xảy ra cách mũi Clear ba trăm hải lí. Thế là tàu Scotia cập bến Liverpool chậm mất ba ngày, làm mọi người hết sức lo lắng.

Tàu được đưa vào xưởng sửa chữa để các kĩ sư xem xét. Họ không tin ở mắt mình nữa! Ở thân tàu, dưới mặt nước



hai mét rưỡi, có một lỗ thủng hình tam giác cân. Ba cạnh của lỗ thủng rất nhọn, tựa như bị kéo cắt. Rõ ràng là vật chọc thủng thân tàu phải có độ rắn rất cao. Hơn nữa sau khi xuyên qua lá thép dày bốn xen ti mét, nó tự rút ra được.

Sự việc đó không ai giải thích nổi!

Từ ngày đó, tất cả những tai nạn ngoài biển mà không có nguyên nhân đều quy cả cho quái vật. Nó phải chịu trách nhiệm về nhiều vụ đắm tàu. Đáng tiếc rằng số tàu bị đắm khá lớn và ít nhất có hai trăm trong số tàu đắm được coi là “mất tích.”

Dù sao thì cũng do quái vật mà giao thông giữa các lục địa ngày càng nguy hiểm. Dư luận tha thiết yêu cầu phải trừ khử quái vật đó bằng bất kì giá nào.



## CHƯƠNG 2

### Tán thành và phản đối

Khi xảy ra những việc vừa kể trên thì tôi đã hoàn thành công việc nghiên cứu ở bang Nebraska (bắc Mĩ) và đang quay về. Chính phủ Pháp cử tôi vào đoàn nghiên cứu khoa học với tư cách là phó giáo sư của Viện bảo tàng lịch sử tự nhiên Paris. Sau khi đã đi khắp miền Nebraska trong sáu tháng và thu thập được những bộ hiện vật hết sức quý giá, cuối tháng ba tôi về tới New York. Tôi dự định sẽ lên đường về Pháp vào đầu tháng năm. Vì vậy, mấy ngày rỗi rãi còn lại trước khi xuống tàu, tôi dành để xếp loại những bộ sưu tập về khoáng vật, thực vật và động vật của tôi. Chính lúc đó tàu Scotia gặp nạn.

Tất nhiên tôi theo dõi sát mọi việc đã làm dư luận xôn xao. Tôi đã đọc đi đọc lại tất cả những báo chí châu Mĩ và châu Âu, nhưng những cái đó cũng chẳng soi sáng gì thêm cho vấn đề đang làm mọi người thắc mắc. Câu chuyện bí hiểm đã kích thích tính tò mò của tôi...



Tôi tới New York đúng lúc đang nổi lên những cuộc tranh cãi gay gắt xung quanh câu chuyện này. Những giả thiết về hòn đảo di động, về dải đá ngầm do những người ít thẩm quyền đề ra, đã bị vứt bỏ hoàn toàn. Thật vậy, “dải đá ngầm” sao có thể di chuyển với tốc độ như vậy nếu nó không có máy móc cực mạnh? Giả thiết cho rằng đó là xác một chiếc tàu khổng lồ bị đắm trôi đi với tốc độ ghê gớm như vậy cũng bị gạt bỏ.

Còn lại hai giả thiết có người ủng hộ: một số người cho rằng mọi sự bất hạnh đều do một con vật khổng lồ gây ra; một số khác thì cho rằng đó là một chiếc tàu ngầm có động cơ cực mạnh.

Giả thiết cuối cùng đó có vẻ gần thật hơn cả, nhưng lại bị bác bỏ sau những cuộc điều tra ở cả hai bán cầu. Khó có thể tin rằng một tư nhân nào lại có được một chiếc tàu như vậy. Nó đã được đóng bao giờ và ở đâu? Và việc đóng một chiếc tàu khổng lồ như vậy làm sao có thể giữ kín được?

Chỉ nhà nước mới có thể chế tạo ra những loại máy có sức phá hoại ghê gớm như vậy. Ở thời đại chúng ta, khi trí tuệ con người rất thành thạo trong việc sáng chế ra những công cụ giết người thì cũng dễ tin được rằng có một nước nào đó đã bí mật chế tạo và đem thử chiếc tàu khổng lồ khiếp này.

Nhưng cuối cùng giả thiết về một chiếc tàu ngầm quân sự đã đổ sụp, vì tất cả các chính phủ đều tuyên bố là không dính dáng gì đến chuyện này. Không thể nghi ngờ được sự thành thật của những bản tuyên bố đó, vì các

đường biển quốc tế đều bị đe dọa. Hơn nữa việc đóng một chiếc tàu ngầm khổng lồ như vậy không thể thoát khỏi sự chú ý của dư luận.

Giữ bí mật trong những điều kiện như vậy đối với tư nhân đã hết sức khó, còn đối với từng nước là điều không tưởng vì mỗi hành động của họ đều bị các cường quốc đối địch theo dõi gắt gao.

Thế là sau khi điều tra ở các nước Anh, Pháp, Nga, Phổ, Tây Ban Nha, Italia, Mĩ và cả Thổ nữa, giả thiết về tàu ngầm đã phá sản hoàn toàn.

Mặc dù bị những tờ báo lá cải chế giễu, con quái vật kia lại nổi lên mặt nước. Óc tưởng tượng được kích động lại vẽ nên những bức tranh vô lí nhất trong lĩnh vực khoa học viễn tưởng.

Về tới New York, tôi có vinh dự được nhiều người đến hỏi ý kiến về vấn đề này. Ở Pháp tôi có cho xuất bản cuốn sách in thành hai tập, nhan đề “Những bí mật của biển sâu.” Cuốn sách đó được giới khoa học hoan nghênh và đã khiến tôi trở thành chuyên gia nổi tiếng về một lĩnh vực ít được nghiên cứu của lịch sử tự nhiên. Người ta yêu cầu tôi phát biểu ý kiến về vấn đề này. Nhưng trong tay tôi không có một tài liệu cụ thể nào nên tôi từ chối, lấy cớ là hoàn toàn không hiểu biết gì cả. Tuy nhiên, bị dồn vào chân tường, tôi đành phải nói lên phán đoán của mình. Và cuối cùng, “Tôn ông Aronnax”, giáo sư Viện bảo tàng Paris, mà các phóng viên báo New York Herald yêu cầu “phát biểu ý kiến” phải đầu hàng.

