**Khải Nguyên HT**

Ghi dưới bầu trời viễn xứ

Chào mừng các bạn đón đọc đầu sách từ dự án sách cho thiết bị di động

*Nguồn:* [*http://vnthuquan.net/*](http://vnthuquan.net/)
Tạo ebook: Nguyễn Kim Vỹ.

**MỤC LỤC**

[-- 1 --](%22%20%5Cl%20%22bm2)

[-- 2 --](%22%20%5Cl%20%22bm3)

**Khải Nguyên HT**

Ghi dưới bầu trời viễn xứ

**-- 1 --**

Dằng dặc Hành trình

      Vé nước bạn mua cho các chuyên gia gửi sang đã khá lâu rồi mà mãi không đăng kí chỗ máy bay được. Từ Việt Nam đi Pháp chỉ có tuyến bay của Hãng Hàng không Pháp (Air France) mỗi tuần ba chuyến, thành phố Hồ Chí Minh-Pari. Hồi ấy lại đang rộ lên người Việt Nam di tản hợp pháp. Hẳn hãng này có ý ưu tiên cho họ, cho nên bất chấp yêu cầu của một nước thuộc dòng Pháp ngữ lại nằm trong vùng  ảnh hưởng của đồng phơ-răng Pháp, mỗi chuyến chỉ “xì” cho ba, bốn chỗ. Khi bọn y đến lượt thì đã là đầu tháng Mười hai (1988).

          Từ Hà nội ra đi lúc ba giờ mười lăm để kịp sáu giờ rưỡi máy bay cất cánh bởi thủ tục  ở các ga bay của ta thời đó rất “nổi tiếng” về sự phiền hà. Xe xuyên qua thành phố vắng lặng đang giấc say. Trời mờ sao, chưa thấy ngôi nào có thể đoán được là Sao Mai. Y nhìn phố xá, cảnh vật lướt qua, đầu óc mu mơ không nghĩ ra điều gì rõ rệt. Không ra một người sắp rời nhà, rời nước dài lâu. Bốn giờ hơn đến Nội Bài, chiếc xe đầu tiên. Song chỉ lát sau đã đủ kiểu xe chở người đến. Người đi và người tiễn. Y yên trí mình với mỗi mình, các người thân đều đang ở xa. Y cũng không muốn “làm ồn“. Một chuyến đi nhiều người mong, nhưng phiền toái, nhọc nhằn và thật ra chẳng nhiều vinh hạnh như người ta nghĩ. Năm giờ, y đang chuẩn bị vào làm thủ tục thì nghe gọi. Vậy ra vẫn có người biết, tìm đến tiễn.

          Chưa có đường bay Hà Nội-Pari, hãng máy bay Pháp gửi số hành khách của mình “quá giang” vào Tân Sơn Nhất với giá 170 USD, trong khi giá vé chính thức tuyến này chỉ khoảng 30 USD. Thế nhưng mấy vị khách “kí gửi” chẳng được một chút ưu tiên nào.

          Mãi hơn tám giờ, chiếc IL18 mới cất cánh. Trời đầy mây. Đôi lúc, nhìn xuống được mặt đất thấy lở lói nhiều. Đất Việt Nam vẫn còn “bị thương”, không vì chiến tranh nữa. Một phần vì thiên tai; phần lớn hơn vì con người, hoặc do lòng tham, hoặc do sự thờ ơ, hoặc do dốt nát, hay do cả mấy thứ đó hợp lại.

          Vào đến Tân Sơn Nhất, bọn y được ăn trưa và nghỉ ngồi trong ga để chờ chuyển sang máy bay của hãng Pháp. “Được đi Boeing của Air France một chuyến rồi có chết cũng sướng”, hôm trước, ở Hà Nội, một cán bộ ngoại vụ thường đi nước ngoài “như đi chợ” bảo y vậy. Cho tới lúc đó, và mấy năm sau nữa, việc xuất ngoại rất hiếm, và đi các nước xã hội chủ nghĩa là chủ yếu. Quen với những IL, TU, đã mấy ai biết mùi Boeing, biết mùi dịch vụ trên các chuyến bay tư bản. Người ta trầm trồ, người ta kháo nhau đến là lắm chuyện. Y chẳng phải thuộc lớp người dễ dàng “vi vu”, chẳng “ưu tiên”, chẳng “chiếu cố”, vậy là gặp may. Sắp được biết rồi. Một giờ rưỡi chiều đi làm thủ tục vấp ngay một sự cố “thót tim”: trong danh sách chuyến hành khách không có tên mười vị chuyên gia! Do cung cách làm ăn của nhân viên người Việt trong hãng Pháp này. Điện đi điện lại hàng  mấy tiếng đồng hồ mới thoát. Tưởng giờ giấc bay trong thế giới phương Tây hiện đại thì phải rất chi là chặt chẽ. Vậy mà chờ mãi mới thấy máy bay của hãng A.F. hạ cánh. Trễ hơn hai giờ đồng hồ. Trễ này kéo theo trễ khác. Gần tám giờ tối máy bay mới cất cánh được. Chiếc Boeing 747 lượn một vòng trên thành phố Hồ Chí Minh, mặt đất đầy “sao”, rồi lao vào đêm tối mênh mông. Với cớ cất cánh muộn, khi ghé các sân bay Băng-cốc, Đen-li, hành khách phải ngồi dí trong máy bay hàng mấy giờ đằng đẵng. Y tỉ mẩn quan sát xe cộ qua lại phía ngoài sân bay và nhận ra ở Thái Lan, ở Ấn Độ chiều thuận đường là bên trái. Y nhớ có lần, cũng đã lâu, đài phát thanh BBC đưa tin Chính phủ Ấn Độ đã ra quyết định đổi chiều thuận đường sang bên phải, kèm câu bình: “Như vậy là đến nay chỉ còn nước Anh vẫn duy trì chiều thuận đường về bên trái”  (nước Anh vẫn nổi tiếng là bảo thủ). Vẫn biết các đài cũng dễ “cuội”, song không ngờ họ lại “nói như thật” một chuyện trái sự thật sờ sờ như vậy. Càng ngày càng biết thêm có nhiều xứ mà chiều thuận đường là bên trái. Ngồi thu mình trong chiếc ghế chật của hạng “tiết kiệm”, ngoảnh nhìn mãi những dòng xe cộ lấp loáng xa ngoài hàng rào sân bay, y có cái cảm tưởng như người bị giam chặt. Như là để tự giải toả, thỉnh thoảng y lại gọi giải khát. Trên máy bay của hãng A.F., có thể yêu cầu tiếp viên mang tới thức uống bất cứ lúc nào, bất cứ thứ gì họ đang có. Ngày ấy, chưa nói hãng hàng không Việt Nam, ngay trên máy bay của một hãng lớn như hãng hàng không LiênXô (Aeroflot), đồ uống cũng rất hạn chế, mỗi bữa chỉ được cấp một lần, và chỉ một thứ, cho gì  chịu nấy không được yêu cầu. Của đáng tội giá vé của hãng LiênXô khá rẻ. Một lần y gặp một người Pháp làm việc tại Brazza lên  đường về Pháp, không theo tuyến thẳng Brazza-Pari mà lại bay tuyến gấp khúc Brazza-Matxcơva-Pari. Anh ta trả lời y: “Tôi ít tiền nên đi máy bay của hãng Aeroflot, tuy đường có xa hơn”.

          Dằng dặc hành trình đêm, y chỉ có niềm khoái duy nhất những lúc phi cơ cất cánh, hạ cánh. Đầu óc y bốc theo tiếng xé gió  bay lên. Lòng dạ xốn xang nhẹ thênh theo vòng lượn hạ dần độ cao đáp xuống. Máy bay cứ bay hoài trong đêm. Xung quanh người ta ngủ cả. Đã quá nửa đêm. Y hỏi tiếp viên: “Có thức uống gì nóng nóng không?”. “Ông dùng cà phê nhé!”. Cà phê nóng thật nhưng nhạt hoét, y nhận xét; “Cà phê Bra-xin mà ông còn chê ư?”. “Nếu cô đến Việt nam thử uống cà phê của chúng tôi thì sẽ cảm nhận được lời tôi vừa nói”. Thật ra, y chẳng phải là người sành cà phê. Y vẫn cúi nhìn mặt đất, hầu như không bỏ sót một đốm sáng nào trong đêm. Y hỏi tiếp viên: “Chúng ta đang bay qua đâu?”. Cô ta đi rồi quay lại với một người đàn ông: “Đây là sếp của tôi”. Người này nói: “Máy bay đang trên trời Ba Lan. Xa kia đang sáng đèn là Varsovie (Vac-sa-va)”. Tiếp viên luôn luôn túc trực, có mặt ngay đúng lúc khách cần đến. Họ không trẻ bằng tiếp viên của ta, không xinh như y chờ đợi, nhưng lịch sự, mẫn cán, điều này thì tiếp viên ta không sẵn lắm, y nghĩ.

**Khải Nguyên HT**

Ghi dưới bầu trời viễn xứ

**-- 2 --**

Trôi trên sa mạc Xa-ha-ra

         Sân bay Roat-xi 2 (C.D.G.2), 8 giờ sáng (13 giờ Việt Nam) mà còn tối đất. Cầu  thang ống, rồi hành lang nhà ga khép kín cách li với bên ngoài, hành khách dầm trong khí lạnh thanh thoát như lọc ra từ mùa thu muộn Việt Nam lúc sắp chuyển mùa, cảm thấy nhẹ lâng tưởng chừng có thể bay lên được. Ra xe buýt để chuyển qua sân bay Roat-xi 1 (C.D.G.I) mới thật sự sờ được cái lạnh ôn đới. Nhiệt độ 6 độ C, song chỉ hơi tê tê, không buốt giá. Y chỉ mặc bộ âu phục nhẹ và khoác một măng-tô-san mỏng dính. Nhiệt độ ấy, ở ta mà mặc vậy thì chết cóng. Trời tối mờ mờ. Không gian loãng, thời khắc mơ hồ. Xe đi trên đường vắng lặng. Có cái cảm giác khinh khoái trôi phiêu diêu trong đêm không cùng giữa bao la tạo vật đang say giấc lạnh. Phòng đợi của sân bay cao rộng, kính trong suốt bao quanh. Trời dần sáng. Phía bãi đậu, mấy con “khủng long” màu xám bạc chưa tỉnh giấc. Xa xa bên kia sân bay không thấy nhà cửa, chỉ thấy mặt đất tiêu sơ dưới trời Pari chớm đông với những đám cây trụi lá đen đúa điểm xuyết dăm cây họ thông xanh thẫm.

         Máy bay  chở bọn y là một chiếc DC10 . Khoang bụng rất rộng. Ba dãy ghế, hai dãy bên hàng hai, dẫy giữa hàng bốn. Y đã bảo bà xếp chỗ cho y có thể nhìn xuống mặt đất, bà ta đã đồng ý và y đã nồng nhiệt cảm ơn. Khi lên máy bay thì hoá ra y ngồi vào dãy giữa. Chắc hẳn y nói ngu ngơ thế nào đó người kia nghe không thủng tưởng y muốn có một chỗ tốt để xem truyền hình. Nản quá! Y đến  bên một cô gái da đen khá xinh ngồi cạnh cửa sổ mắt bò đề nghị đổi chỗ. Cô ta kiêu hãnh nói: “Tôi ngồi đây rất vừa ý”. May có một hàng ghế trống, tiếp viên thuận cho y đổi chỗ. Hú vía! Suýt nhỡ cơ hội ngàn năm có một để chiêm ngưỡng sa mạc Xa-ha-ra. Các chuyến bay ngược lại thường qua sa mạc này vào ban đêm.

         Mười một giờ phi cơ cất cánh. Ngoại thành Pari lướt nhanh phía dưới. Cỗ tàu bay xuyên qua một tầng dầy sương mù lễnh loãng rồi vọt lên trên một biển mây, trông xuống trắng đặc một cái sân mênh mông rải đầy bông xốp, tưởng có thể chạy nhảy trên đó hoặc vùi mình đánh một giấc. Xa kia, một con “cào cào”  xam xám, đen đen đang “bò”  trên sân bông – một chiếc máy bay loại nhỏ. Quang mây được một chốc. Phía dưới là làng mạc, thị trấn Pháp; các điểm dân cư rải ra  rất lưa thưa trên một bình nguyên rộng, không như ở vùng châu thổ Việt Nam hay xứ Châu Á nào khác. Rất ít xe cộ chạy trên đường. Y thấy quạnh quẽ. Sẽ còn có dịp cho y so sánh, liên tưởng.

         Dãy núi Pi-rê-nê, biên giới Pháp-Tây Ban Nha. Một “trường thành” đá nâu vượt lên trên những nếp núi xếp lớp lớp. Y chợt nhớ tới bài thơ “Chiếc kèn tù và” (Le cor) của Rông-xa, tự nhủ cái kèn của Rô-lăng nằm đâu đây. Cuộc rút lui thảm bại của một ông vua Pháp  xâm lược nước láng giềng, mà sao những vần thơ của nhà thơ Pháp về những tiếng tù và tuyệt vọng lại có thể bất tử hoá được một hình tượng anh hùng cùng một tên đất, ngay cả với một người nước ngoài mới lõm bõm văn thơ Pháp! Đã có những hình tượng thơ ca nào ở nước ta tác động được vậy chưa nhỉ? Sau này, trong một lần trò chuyện với một bà xơ Pháp, nguyên giáo sư trung học, trên đất châu Phi xa xôi về chuyến bay vượt Pi-rê-nê này, y nói vui:”Tôi đã cố nhìn xem cái kèn tù và của Rô-lăng nằm đâu mà  chẳng thấy”. Tất nhiên, y không nói theo nghĩa đen. Bà nữ tu Pháp cười: “Mắt ông ghê quá nhỉ! Từ trên độ cao ấy mà muốn nhìn ra cái kèn!”. Xem ra bà này cũng khá là giản đơn.

         Một thành phố trải rộng sát mép biển. Bac-xê-lô-na. Như bất cứ người háo chuyện bóng đá nào, y thuộc tên cái thành phố Tây Ban Nha này. Y thả hồn mình xuống đấy nhưng chẳng hình dung được gì. Hai chiếc tàu thuỷ đang hướng tới nom tựa như hai chiếc lá tre nằm yên. Địa Trung Hải là đây. Có một lúc y nghĩ sao mặt biển nom như nổi váng bẩn mắt với những nốt trắng di động và tụ tán chậm. Nhưng rồi y nhìn thấy một đám mây bay phía dưới cái màng ấy, tiếp đó nhiều đám mây lướt nhẹ phía trên. Y sực nghĩ ra: có lẽ đó là chỗ tiếp giáp giữa hai lớp không khí. Sâu tít dưới kia mới là mặt biển.

         Mây đậm dần che khuất tầm nhìn xuống. Chỉ còn trên mây, dưới trời. Qua bờ biển Bắc Phi lúc nào chẳng rõ.

         Mây thưa dần, lộ ra mặt  đất giống  một cái bãi rộng miên man dùng để phơi gạch ngói mộc, phảng phất màu gan gà, một miền đất khốn khó của sự sống. Hẳn là địa phận An-giê-ri. Chỉ mấy chục phút trước đó nhìn xuống đồng quê Pháp hiếm hoi cụm dân cư đã nghĩ là hoang vắng, song vẫn thấy gần gũi với con người, có bị thả xuống đó cũng có thể yên tâm bước đi, yên tâm sống. Tới đây, cảm thấy con người thật là bé nhỏ, thiên nhiên đe doạ, thù nghịch. Phía dưới đã vào sâu Xa-ha-ra. Mây đã lẩn đi đâu hết. Nói “trời không gợn mây” chẳng diễn tả được gì nhiều ở đây. Một sự trống trơ vĩ đại, bất động và bất biến. Phi cơ như nhích từng tí một trong bầu “hoang vắng bao la”. Mặt đất một màu nâu xám ngự trị, những dòng “sông” cạn, những “dòng” đất lõm uốn dài, điểm những đốm xanh có lẽ là những ốc đảo. Hai đường vạch thẳng tắp-chắc là đường ôtô, chéo nhau chạy xa tít mất hút phía chân trời. Chẳng cụm dân cư nào, chẳng thảm thực vật nào ven đường, trừ hai chỗ: một như là đồn luỹ; chỗ khác có cái gì đó đang cháy, từ trên cao mười ki-lô-mét nhìn thấy ngọn lửa giữa ban ngày. Y đoán là lửa đốt khí thừa tại một trạm khoan dầu.

         Trời vẫn không một vụn mây. Sa mạc chuyển sang màu đỏ nâu. Nhìn khơi xa thấy mù mù sương khói như là bụi lãng đãng từ mặt đất dâng lên, chẳng rõ chân trời. Mặt đất lúc này hiện ra trơ cứng, xỉn màu, dàn ra bất tận. Rồi tiếp nối là những đụn cát vàng nhấp nhô kéo dài như những “luống” hạt kê phơi trên nền sân cứng, một cái sân khổng lồ gồ ghề, bất trắc. Không một bóng cây. Không một vật di động trên mặt đất. Chẳng hiểu những cuộc đua xe Pari-Đaka diễn ra thế nào trên cái xứ sở này! Y nhớ hồi nhỏ đã đọc trong một cuốn sách Pháp, chuyện hai thanh niên liều vượt Xa-ha-ra trên một chiếc xe con. Vào sa mạc, xe liệt máy, hai chàng bỏ xe cuốc bộ tìm đường thoát. Một máy bay được phái đi tìm. Từ trên cao, người ta nhìn thấy hai vật đen đen im lìm trên cát bỏng cách nhau hàng mấy ki-lô-mét. Đó là hai chàng phiêu lưu; sự sống đã rời bỏ họ đến chín mươi phần trăm. Ngồi trong khoang máy bay mát lạnh nhìn xuống cái hoang mạc trần trụi ngập nắng mà nghĩ tới cái chết ngắc ngoải với cơn khát vò xé, y rùng mình. Nếu thực sự đặt chân lên đó, chắc chết khiếp trước khi chết khát.

         Dưới cánh máy bay hiện ra những vạt núi đen trên nền xám, đã ngỡ là phủ cây xanh. Những dãy núi kéo dài, những khối  núi khổng lồ trơ trụi, khô khốc, sạm màu hoặc bạc màu. Có mấy ngọn nhô cao tưởng chừng từ khoang bay với tay vài sải là đụng  tới. Không gợi lên những kim tự tháp Ai-Cập; không gợi lên những dãy núi “trường thành”. Một công xưởng đắp núi nặn sông, ông Trời dở tay rồi ngủ quên, hoặc một bãi thải chưa có xứ nào thiếu núi chịu mua về “tân trang” (như xứ mình hồi còn “đói” xe máy).

         Dần dần, vài mẩu mây mỏng rải ra loáng thoáng. Rồi mây hiện ra những đám nhỏ và dầy lên. Đến một lúc, mây khít lại, những khối trắng gọn kề nhau, trông xuống thấy tựa như mặt ruộng đất sét trắng mênh mông bị hạn lâu ngày nứt toác thành từng mảng. Đến mây-đám hơi nước, cũng đượm màu sa mạc!

         Thực vật rụt rè xuất hiện. Chưa nhìn thấy bóng dáng sông suối. Dấu hiệu sự sống rõ lên, lác đác rừng cây. Hai lần y nhìn thấy đám quần thể như là động vật, có những di chuyển bất ngờ trong đám. Nhưng những con gì mà to lớn vậy? Trên cao cả chục cây số còn nom thấy! Voi chăng? Khó lòng! Dùng ống nhòm có độ phóng đại lớn thì may ra.

         Những thị tứ nhỏ nhoi hiện ra thưa thớt, không nhìn thấy xóm làng.

         Những đám đô thị nhiều lên cùng với các mảng thực vật.

         Chiếc DC10 lượn vòng, hạ cánh xuống sân bay Lô-mê sau gần sáu giờ bay. Mươi hành khách ghé xuống thăm ga. Nóng kinh khủng, mà Thủ đô Tô-gô lại nằm ngay bờ Đại-tây-dương. Dẫu không loại trừ tác động tương phản do vừa từ nơi có máy điều hoà nhiệt độ đi ra thì cũng  không nên quên rằng ở đây còn chịu ảnh hưởng khí hậu cận Xa-ha-ra. Lần đầu tiên trong đời, y đặt chân lên đất châu Phi, đi lại giữa những người châu Phi, thở hít không khí châu Phi và gián tiếp nếm mùi... “hơi thở Xa-ha-ra”. Sáu giờ trước đó, còn dầm mình trong khí lạnh Châu Âu!

Lời cuối: Cám ơn bạn đã theo dõi hết cuốn truyện.
Nguồn: http://vnthuquan.net
Phát hành: Nguyễn Kim Vỹ.

Nguồn: Tác giả/ Vnthuquan- Thư viện Online
Được bạn: Ct.Ly đưa lên
vào ngày: 13 tháng 3 năm 2009