

Heinz Schaeffer

CUỘC PHIÊU LƯU CỦA TÀU NGẦM U-977

Chu Minh Thụy *dịch*

Nhà xuất bản Văn học – 2009

CUỘC PHIÊU LƯU CỦA TÀU NGẦM U-977

Tác giả : Heinz Schaeffer

Người dịch: Chu Minh Thụy

Nhà xuất bản Văn học - 2009



ebook©vctvegroup

GIỚI THIỆU

Thiếu tá hải quân Heinz Schaeffer nguyên là sĩ quan trong quân đội Đức Quốc xã, nhưng ông chỉ là một quân nhân thuần túy.

Sau một sự nghiệp rực rỡ, năm 1945, khi Đức Quốc xã đầu hàng Đồng minh, ông tìm cách đưa chiếc tàu ngầm U-977 do ông làm Chỉ huy trưởng sang Cộng hòa Argentina, tận Nam Mỹ. Vì có tin cho rằng ông đưa Adolf Hitler, Quốc trưởng và là thủ lĩnh đảng Quốc xã đi trốn, nên ông bị điều tra nhưng cuối cùng được thả. Trở về đời sống dân sự, ít lâu sau ông qua định cư ở Argentina. Và tại đây ông viết lại hồi ký này.

Ngày nay, các cường quốc đều xem tàu ngầm (tức: tiềm thủy đình) là một phương tiện vô cùng lợi hại trong chiến tranh, nên cố gắng hoàn thiện nó, và một số lớn chạy bằng nguyên tử lực, được trang bị hỏa tiễn tầm xa, có khả năng lặn sâu và lâu hơn những tàu ngầm trong Thế chiến thứ hai rất nhiều. Tuy nhiên, những vấn đề căn bản mà các tàu ngầm và các thủy thủ có thể gặp phải, nhất là lúc có chiến tranh, thì nói chung cũng như nhau.

Giá trị của hồi ký này là ở chỗ trung thực - dĩ nhiên tương đối - của tác giả, tính chính xác trong khi miêu tả, và sức hấp dẫn của câu chuyện rất “đàn

ông.”

Bản dịch được dựa theo bản tiếng Pháp *Adventures d'un sous-marin allemand* của nhà xuất bản *J'ai lu - Ditis* , 1962.

Chương I

QUÁ KHỨ SỐNG LẠI

Một ngày kia, sau Thế chiến thứ hai, tôi có mặt tại Dusseldorf. Thành phố này, hồi trước sống động bao nhiêu, thì lúc bấy giờ trở nên tiêu điều khó nhận ra nổi. Tôi đi một vòng trong thành phố. Chỉ thấy toàn người ốm yếu, quần áo tồi tàn. Khắp nơi, các sườn nhà, các bộ đồng phục xa lạ của quân đội chiếm đóng. Tôi bước thơ thẩn trên con đường Königsstrasse và nghĩ tới những gì bắt buộc phải quen, cùng những gì phải chịu đựng thêm nữa. Bỗng nhiên, thính giác tôi ghi nhận một con số, một công thức ngăn ngùn mà tôi sẽ nhớ cho đến ngày chết. Bởi con số ấy đưa tôi trở về vị trí chiến đấu cũ.

Ở một nơi nào đó, không xa nơi tôi đứng, có tiếng la với giọng hỗn hển: “977-977-977!” Chiếc tàu ngầm do tôi chỉ huy mang số hiệu U-977 và các bạn có thể đoán là con số ấy có ý nghĩa ra sao với tôi. Sau nhiều tháng dài bị giam giữ ở nước ngoài, kể đó ngay tại tổ quốc, giờ đây tôi lại nghe nó. Tôi cố lắng nghe, không chắc là mình nghe thật. Không, có lẽ tôi lầm...

Tôi tạt ngang một quán báo. Một ông cụ, trong bộ quần áo rách rưới, đưa tờ báo ra rao bằng giọng khàn khàn: “Hitler còn sống! Hitler còn sống.” Mắt tôi định quay đi thì gặp hàng chữ lớn trên tờ báo. Tôi đọc: “U-977... Hitler còn sống!” Và bên dưới, chữ nhỏ hơn: “Hải trốn qua Argentina trên tàu U-977.” Tôi đứng sững giữa đường Königsstrasse, giống như mọc rễ và bật cười lên như điên, khiến mấy cô bé từ trường học ra, và các người đi ngang nhìn tôi lo ngại, vòng ngã khác để tránh. Chắc họ nghĩ: “Lại thêm một kẻ quá đỗi phát điên!”

Tuy nhiên, bao tử tôi chẳng lép, và đầu óc tôi bình thường. Tôi chỉ cười cái “tin vịt” ấy, bởi tôi biết rõ về hành trình cuối cùng của U-977 hơn tất cả các nhà báo trên thế giới này. Tôi tiến tới một quán cà phê, gọi một cốc bia, và chậm rãi thưởng thức cái tin đao to búa lớn ấy. Đó là bức điện của một chi nhánh lấy tin tại Argentina thông báo rằng ở thủ đô Buenos Aires, một anh chàng có tên Ladislav Szabo vừa mới cho xuất bản, với nhiều chi tiết làm bằng chứng, một quyển sách mang tựa: *Hitler còn sống*. Theo y, chiếc tàu ngầm U-530, do bạn của y là Wehrmut chỉ huy, cùng với chiếc U-977, là những đơn vị duy nhất còn sót lại của hạm đội Đức, đã xuất hiện thật lâu sau ngày Đức Quốc xã đầu hàng, đều thuộc một “đoàn tàu ma”, trên đó Hitler và vài nhân vật quan trọng khác của Đế tam Cộng hòa Đức chạy trốn, trước hết sang Argentina, kế qua Nam Băng Dương.

Tờ nhật báo còn đăng cả hải trình của “đoàn tàu ma” và cho biết nơi hai tàu lặn đã rời đoàn. Hai vị chỉ huy các đơn vị này - theo tờ báo - bảo đảm sự xác thực của bài báo.

Thật ra, tôi chẳng hề quen biết Ladislas Szabo và tin rằng Wehrmut cũng chưa hề gặp mặt anh chàng ba xạo này. Anh ta đào ở đâu ra các tin tức ấy?

Tuy nhiên, từ ngày 17-8-1945, người ta cứ theo đuổi tôi với cái câu: “Chính anh, Schaeffer, đã đem Hitler qua Argentina!” Dù với ủy viên đặc biệt của một ủy ban Đồng minh được gửi sang Buenos Aires bay với mấy sĩ quan tình báo Mỹ đưa tôi bằng máy bay qua Washington để các sĩ quan chuyên môn thuộc hạm đội Anh tra vấn, cứ mỗi lần tôi lại phải làm một cuộc chiến đấu mới để tự minh oan.

Tôi không quên tầm quan trọng mà người ta dành cho trường hợp tôi, tại Washington. Các sĩ quan tình báo Mỹ xem tôi như một trong các chìa khóa của bao vấn đề vẫn còn bí mật. Một anh còn tuyên bố: “Schaeffer, anh đã giúp Hitler biến mất, vì vậy với chúng tôi, anh đáng được lưu tâm hơn Skorzeny, kẻ đã từng giải thoát Mussolini.”⁽¹⁾ Lần hồi tôi đã thành công trong việc thuyết phục mấy anh chàng giàu trí tưởng tượng dồi dào này, và nếu tôi gặp ông Szabo có lẽ tôi cũng làm được như vậy.

Đêm đã đến, tôi quay về căn phòng cô đơn của tôi. Tôi nằm xuống, nhưng không thể chợp mắt được, ông Szabo đã biến tôi thành một “người bí mật” giống như Edmond Dantès trong truyện *Bá tước Monte-Cristo*.

Tuy nhiên, kể bên tôi, trong hộp bàn viết, có ba quyển tập nhàu nát ghi lại kỷ niệm của tôi trong thời chiến. Tôi chỉ được rảnh có một lần để coi lại chúng: năm 1945, khi tôi sống 24 tiếng đồng hồ đầu tiên trên đất Argentina. Từ đó, tôi không mở chúng ra nữa. Những quyển tập ấy chứa đựng toàn thể sự thật về chuyến đi bí mật của U-977 và về kẻ đã “giấu” Hitler, là Heinz

Schaeffer. Những hàng chữ này được viết trên tàu vì tôi cảm thấy có nhu cầu sắp đặt lại trật tự trong ý tưởng và cần ghi các giai đoạn của cuộc chiến tàn nhẫn bằng tàu ngầm. Các trang này đủ để kéo quyển sách của ông Szabo về đúng giá trị của nó đối với nhà xuất bản Tabano - có công bỏ vốn ra in sách.

Đột nhiên, tôi cảm thấy một ý muốn khẩn thiết xem lại các ghi chú ấy. Tôi bật đèn ngủ và lôi ra mấy tập giấy. Chúng vẫn còn tỏa cái mùi riêng biệt, đầy nam tính, thấm đẫm chất dầu, nước biển, dầu hắc mà mọi đồ vật trên tàu ngầm đều ngấm vào. Các trang giấy vẫn còn nhớp nháp hơi ẩm của biển và chữ viết của tôi phản ánh trung thực, ngày qua ngày, tâm trạng tôi. Đôi khi chúng đều đặn, lúc thì nguệch ngoạc bằng viết chì theo lối hành văn điện tín. Một cách máy móc, tôi tìm các tờ kể lại lúc tới nơi của chiếc U-977 tại Mar del Plata, quân cảng của Argentina. Và đây:

Chúng tôi vào hải cảng Mar del Plata rồi bỏ neo dưới ánh mặt trời rực rỡ trong khi các tàu chiến Argentina bao quanh chúng tôi. Vị chỉ huy tiểu hạm đội lên tàu chúng tôi, theo sau là bộ tham mưu. Toàn thể thủy thủ của chúng tôi đứng trên sàn tàu. Tôi dùng tiếng Đức phát biểu bản báo cáo. Vị chỉ huy chắc chắn chẳng hiểu được tiếng nào, nhưng cũng nắm được ý nghĩa của nghi thức ấy, nên sau một cái chào thật đẹp, ông ta hỏi tôi nói được tiếng Pháp không. Chúng tôi bắt đầu cuộc đàm thoại. Ông ta cho tôi biết rằng tôi phải rời tàu của tôi trễ nhất là nửa tiếng nữa. Thủy thủ đoàn được phép đem theo tất cả hành trang. Chúng tôi đã chuẩn bị sẵn sàng công việc cần thiết này, do đó không thiếu thì giờ lo liệu. Người ta cho phép tôi nói lời từ biệt với thủy thủ đoàn.

Trước mặt các chiến hữu thuộc quyền, đang đứng nghiêm, tôi đột nhiên biết chắc rằng lời từ biệt của tôi không những chỉ nói với họ, mà cả với toàn thể cuộc đời trên biển của tôi. Tôi dò xét gương mặt họ, cái nhìn của họ chăm chú vào tôi, với vẻ chờ đợi. Lẽ ra tôi phải nín lặng nhưng muốn giúp đỡ các người bạn can đảm của tôi tìm lại con đường của họ trong một thời kỳ không mấy thuận lợi. Tôi ho lấy giọng, cổ tôi khô, và tôi tìm được cách nói không quá khoa trương, để diễn tả cảm nghĩ chung của chúng tôi:

“Các chiến hữu! Như chúng ta đã quyết định trong ngày 9 tháng 5, mình đã thành công trong việc đi đến hải cảng Argentina. Tôi tin chắc rằng không ai trong các bạn tiếc cuộc du hành này. Nó sẽ được xem như cuộc phiêu lưu đậm nét của cả cuộc đời chúng ta. Mình có thể hãnh diện. Sự phân ly mà chúng ta phải chịu sau bao thử thách quả khắc nghiệt, khi mà sự sinh tồn, vận mệnh của ta đã từng dính líu chặt chẽ với nhau. Không ai trong chúng ta được quên là chúng ta, hải quân Đức, là những kẻ còn sống sót của vũ khí đáng nể nhất của cuộc chiến đấu vĩ đại này. Ý nghĩ này sẽ giữ giữa chúng ta một mối liên quan vô hình và đòi hỏi mỗi người phải cư xử trong danh dự. Tôi cảm ơn sự tin cậy, lòng ngay thẳng của các bạn và tôi chúc cho mọi nhân viên trong thủy thủ đoàn thực hiện được các hi vọng, các mong ước của mình.”

Kế, tôi từ biệt tất cả bằng một cái bắt tay. Những gương mặt râu ria của thủy thủ biểu lộ sự cảm động của họ. Nhiều người rơm rớm nước mắt. Chính tôi cũng phải tự kiềm chế để giữ cho mình cứng cỏi đến phút chót. Tôi bắt tay Moses, trẻ nhất trong thủy thủ đoàn, lần cuối. “Riêng với em, bé trai, tôi chẳng lo ngại đối với em: em sẽ biết cách tự lo liệu! Chúc em may mắn,

Mosesl.”

Giờ đây tới lúc từ biệt người bạn đồng hành chiến đấu của chúng tôi, chiếc U-977. Bên trên mặt nước lấp lánh của hải cảng Mar del Plata vang lên lần cuối khẩu lệnh bằng tiếng Đức:

“Nghiêm! Bắt súng, chào! Hãy chào chiến hữu bằng thép của chúng ta, kẻ trung thành, bắt hoại U-977! Hoan hô! Hoan hô! Hoan hô!”

Các sĩ quan Argentina tham dự nghi lễ từ biệt ngăn ngui này với vẻ trầm tư hoàn toàn quân sự, kể đó họ yêu cầu tôi và các sĩ quan dưới quyền leo lên xuống máy của họ chạy thẳng đến một tuần dương hạm bỏ neo cách đó không xa. Tôi mang theo toàn thể hồ sơ của tàu: nhật ký hải trình, bản đồ hàng hải, các bảng tính thiên văn, và tôi lấy làm sung sướng đã không phá hủy chúng, bởi chúng còn giúp chúng tôi nhiều việc. Chưa chi, người ta đã hỏi chúng tôi: “Thiếu tá có từng chở Hitler, Eva Braun và Bormann trên tàu không? Thiếu tá có đánh đắm chiếc tàu thủy Bahia của Brasil không?”

Khi tôi mạnh mẽ phủ nhận thì họ mỉm cười. Các sĩ quan của tôi nhìn chiếc cặp đen nhỏ mà tôi ôm theo: đó là thần hộ mệnh cho sự vô tội của chúng tôi.

Trên sàn tàu của tuần dương hạm Belgrano, đoàn thủy thủ tàu ngầm đứng thẳng hàng. Tiếng kèn đồng vang lên. Chúng tôi leo lên cầu thang. Tôi tự giới thiệu và các chiến hữu của tôi cũng làm y như vậy với vị sĩ quan trực, ông ta đi theo khi chúng tôi đi qua đoàn thủy thủ mặc đồng phục trắng, và tôi cảm thấy hết sức biết ơn thái độ hào hiệp này của họ.

Tôi được mời tới phòng sĩ quan để trình bày bản báo cáo dựa trên tài liệu và bản đồ hàng hải mà tôi đem theo. Vị chỉ huy tiểu hạm đội muốn rõ lý do nào đã ngăn cản tôi không tự làm đắm tàu khi đến gần bờ. Tôi đáp nếu làm như vậy, thì đã phá hủy mọi hi vọng làm rõ sự thật về chuyến hải hành của chúng tôi.

Khi vị chỉ huy Argentina lặp lại những lời nghi kỵ nói trên, tôi trải bản đồ lên bàn và giải thích hải trình của chúng tôi từ ngày 9 tháng 5.

“Nếu bản đồ này chính xác, vào ngày chiếc Bahia bị đắm, các ông ở cách điểm đắm khoảng 50 hải lý. Chúng tôi sẽ xem xét các tài liệu.” Liền đó, người ta thông báo chính thức rằng chúng tôi là tù binh, và họ tách tôi ra khỏi đám chiến hữu của tôi, đưa tôi đến một ca bin rộng, nơi tôi thấy trên bàn một chai rượu whisky Scotland. Trước cửa, hai lính gác đứng canh chừng.

Chương II

TỪ CÁNH BUỒM TRẮNG ĐẾN CHÓ SÓI XÁM

Tôi ra đời tại Berlin, và lớn lên ở đó. Tôi quen với cuộc sống nhộn nhịp, những con đường rộng với lượng lưu thông dày đặc, những đám người lao động và trí tuệ đã đem đến cho thủ đô Đức cá tính của nó.

Nhưng trước hết, Berlin đối với tôi là vòng đai nước lỏng lạnh, được tạo nên bởi các dòng sông, các con kênh, các hồ phản chiếu như mời mọc mọi người từ xa.

Nhớ có lần, hồi năm tuổi, lúc mẹ tôi đứng bên giường dạy tôi bơi sau nhiều lần tôi bị rơi xuống nước, tôi đã tuyên bố: “Lớn lên, con sẽ làm đại úy.” Và sau đó, tôi bơi giỏi như rái cá.

Tôi chăm chỉ tập chèo. Nhưng chẳng bao lâu sau, tôi và các bạn nhàn thềm thường mấy chiếc thuyền buồm xê dịch trên nước như có phép lạ và chẳng chút cực nhọc. Chúng tôi bèn nảy ý định sửa chiếc thuyền của “ông già” tôi, mà nguyên thủy chỉ có công dụng là để câu cá. Gặp lúc thuận tiện,

cha tôi đi săn, còn mẹ tôi thì bận rộn làm mứt.

Mỗi đứa trong bọn tìm một tấm vải trải giường cũ. Một cây nọc dùng làm cột buồm, và dây phơi quần áo dùng căng mấy thứ ấy.

Chúng tôi hài lòng về cuộc thí nghiệm chạy thuyền buồm đầu tiên. Bị làn gió nhẹ đẩy đi, thuyền chúng tôi trôi theo dòng sông trong nhiều giờ, nhưng khi muốn trở lên ngược gió, thì không xong, bởi chẳng dễ gì điều khiển mà không có bánh lái.

Sau khi sửa chữa, đóng thêm ván, trét dầu hắc bên trong, chúng tôi thử lần thứ hai nhưng kỳ này chỉ một cơn gió hơi mạnh là thuyền chúng tôi lật chìm xuống đáy sông. Mấy người dân chài kéo được xác ghe lên bờ.

“Làm tiếp đi, mà chắc đó không phải là chiếc chót mà mày làm đắm đâu!” Cha tôi quát, bạt tai và phạt tôi.

Ông cụ có nghĩ rằng những lời ấy thật ứng nghiệm về sau này không?

Nhiều năm trôi qua. Thằng nhóc đã trở thành một thiếu niên. Giờ đây, tôi là hội viên của phân bộ tiểu đội trong câu lạc bộ lái thuyền buồm được nhiều người nể trọng.

Một ngày chủ Nhật của mùa xuân năm 1934, người ta thông báo cho tôi đến trình diện Ban Quản trị của chiếc thuyền buồm Sonnenwende. Ông chủ tịch hỏi tôi có muốn làm thủy thủ trên chiếc ấy không?

“Tất nhiên!” Tôi đáp.

Bắt đầu từ hôm đó, cứ ngày thứ Bảy, từ 7 giờ sáng, tôi chờ ông chủ tới để làm những công việc tập sự, trong tư cách thủy thủ - tất nhiên không được

trả tiền. Với số tuổi mười ba, tôi trẻ nhất trong số các thiếu niên tình nguyện.

Tôi có nhiệm vụ chùi rửa sà lúp, chèo nó để đưa ông chủ, gia quyến và bạn bè ông ta từ bờ ra tới thuyền buồm đang bỏ neo cách đó vài trăm mét. Phải làm bốn chuyến mới xong vì sà lúp chỉ chở được bốn người, kể cả tôi.

Đưa họ lên thuyền xong, tôi phải chuẩn bị tất cả trong khi họ dùng rượu khai vị. Lúc tôi tháo buồm, một sợi dây tuột ra và tôi phải leo lên cây cột cao 20 mét, mà cố không cho ai thấy tôi lo ngại điều gì. Tôi phải chùi rửa đáy thuyền và chỗ bánh lái, lúc nào cũng đầy nước và đồ dơ bẩn.

Thuyền ấy có hai buồm, nặng 16 tấn. “Thực hành là ông thầy giỏi nhất,” thuyền trưởng khẳng định với tôi như vậy.

Về sau, tôi được phép điều khiển cánh buồm lớn trong các cuộc đua và cuối cùng có khi còn được giữ bánh lái.

Tôi thông báo cho cha tôi kết quả của cuộc khảo sát lái thuyền buồm: tôi được công nhận đủ khả năng điều khiển loại du hí “yacht” mọi cỡ, bên trong đường nước của Đức quốc. Thật ra, mới mười bốn tuổi, tôi còn quá trẻ để được phép, nhưng thuyền trưởng của tôi can thiệp xin cho tôi một đặc ân.

Cuộc đời thủy thủ của tôi bắt đầu từ đó. Cha tôi mua cho một chiếc thuyền đua nhẹ loại “yole”. Thuyền dài 7 mét và rộng 1 mét 30. Những giây phút rảnh, tôi đều dành cho nó.

Tôi đã học tất cả mảnh lối bằng cách nhìn những tay đua giỏi nhất của câu lạc bộ điều khiển thuyền của họ.

Và đây, cuộc đua đầu tiên của tôi. Sự bóng láng của vỏ thuyền giữ một

vai trò quan trọng, vì vậy mỗi đối thủ đều giữ bí mật công thức của mình. Trước tiên, tôi nghiền than chì với diên điển, kế trộn thêm sáp ong và chà láng vỏ thuyền như gương, rồi cuối cùng sơn lên một lớp dầu trộn với tròng trắng trứng là hoàn hảo.

Sau tiếng súng hiệu, mặc dù gió mạnh, chúng tôi tiến tới với tất cả buồm căng lên, để lợi dụng những khu vực tương đối êm gần bờ. Hans, phụ tá của tôi, một tay lo tát nước, một tay điều khiển cánh buồm đằng mũi, và cùng lúc, nghiêng người qua lại để giữ thăng bằng cho thuyền. Ba thuyền đối thủ đã lật. Khó khăn nhất là phải chạy một đoạn với gió ngược. Nếu thời tiết yên tĩnh, mình chỉ việc kéo lên một cánh buồm đặc biệt, tròn như cái chén đằng trước mũi, khiến bề ngang của bộ buồm được nhân gấp ba. Cho đến lúc ấy, chẳng ai kéo lên cả. Nhưng vì tôi vẫn ở tuốt đằng sau, nên chỉ còn cách cải thiện vị trí bằng cách chấp nhận nước liều đó.

Chúng tôi vọt lên nhanh như tên bắn. Thật ra, thuyền của chúng tôi đã sử dụng gấp ba diện tích buồm so với dự tính khi đóng. Chúng tôi lên tới nhóm dẫn đầu, nhưng thuyền lắc lư và giữ tốc độ một cách nhọc nhằn. Các đối thủ của chúng tôi muốn bắt chước. Khởi phải chờ lâu, kết quả: hai thuyền lật, chiếc thứ ba thì buồm bị rách và bị gió thổi bay mất. Sau sáu tiếng đồng hồ, chúng tôi lãnh được giải ba.

Năm 1938, cha tôi cho phép tôi qua Hoa Kỳ lưu trú một thời gian. Cuộc du lịch bằng đường biển là một biến cố lớn với tôi. Tôi theo học trong một trường Trung học ở Cleveland, để hoàn thiện môn Anh ngữ của tôi.

Khi trở về, vấn đề nghề nghiệp của tôi được đặt ra. Tôi sẽ làm gì? Trong

một thời gian, gia đình tôi có ý định muốn tôi theo lâm nghiệp. Quả tôi rất ưa thích thiên nhiên, rừng, thú hoang và săn bắn. Tuy nhiên, cuộc sống trên nước cáng dỡ tôi mãnh liệt hơn hết trên đời.

Đối với một chàng trai trẻ, sự đáng kính liên quan đến nghề nghiệp sĩ quan hải quân có cái gì đó rực rỡ. Trong hội quán, chúng tôi thường có dịp gặp mấy sĩ quan hải quân và chúng tôi thấy họ điều khiển tàu một cách thiện nghệ.

Tôi ít khi nghĩ tới khả năng xảy ra một cuộc chiến tranh, tâm trí tôi không bận bịu ý nghĩ rằng máu có thể chảy một ngày nào đó. Một thiếu niên đâu quan tâm đến những vấn đề như vậy? Nếu các biến cố đưa tới đó, tôi sẽ làm nhiệm vụ của tôi, chỉ có vậy.

Tôi chẳng bao giờ quan tâm tới chính trị. Môi trường mà tôi sống hồi ấy nằm bên ngoài lý tưởng Quốc xã. Tôi không ở trong đoàn Thanh niên Quốc xã. Tôi tránh không gia nhập hiệp hội nào cả, trừ câu lạc bộ thủy hành.

Tôi không phải không biết, nếu là sĩ quan, thì phải vâng theo một kỷ luật nghiêm khắc. Nhưng đó là một cộng đồng mà nhiệm vụ được ấn định rõ rệt, và các quyền hạn cùng trách nhiệm được hỗ trợ bởi truyền thống và danh dự.

Tôi được cha tôi cho phép dự cuộc khảo sát chuẩn bị được tổ chức trước “chứng chỉ trưởng thành” trong năm cuối bậc trung học. Ngày thi đến gần. Lúc ấy là cuối năm 1938. Giữa chúng tôi sự kích thích đã lên đến cao độ. Chúng tôi có đương đầu được với mọi yêu cầu không? Hải quân chỉ có thể tiếp nhận một phần nhỏ trong số những kẻ đến trình diện. Mình có nằm trong thành phần đó không?

Cuộc thử thách xảy ra ở Kiel. Các chuyên viên xem xét chúng tôi kỹ lưỡng. Sau khi khám sức khỏe và trả lời vô số câu hỏi, người ta bắt chúng tôi trải qua các thử thách kỳ lạ. Người ta bảo chúng tôi ngồi trong một cái thùng rất lớn. Trên cái bàn to, đèn đột ngột sáng theo thời khoảng đều đặn, phải tắt chúng bằng cách điều khiển một số cần gạt. Khi hai đèn màu cùng sáng lên một lượt, phải bẻ tay lái qua phải hoặc qua trái... Bên dưới ghế ngồi có hai còi xe và một cái chuông mà một cử động nhỏ của hai chân làm chúng ré lên. Chúng tôi dễ bị rối trí.

Một thứ máy có truyền điện dùng để thử thách sự gan dạ và bình tĩnh đã gây ấn tượng đặc biệt với chúng tôi. Từng nghe nói lòng trắng trứng là một chất cách điện tốt, chúng tôi chuẩn bị trước hai bàn tay cho cuộc thử thách này, nhưng phải công nhận kết quả là con số không. Chúng tôi nắm hai cực bằng hai bàn tay. Một khi được nối điện, không thể nào gỡ hai bàn tay ra được. Họ tìm cách thử sức chịu đựng của chúng tôi đối với việc “tra tấn”. Một số bạn la lên và dĩ nhiên là “tiêu tùng”, một số khác nghiêng răng và có vẻ mặt căng thẳng tuyệt vọng. Trong khi đó, một máy quay phim ghi lại các giai đoạn thử thách nơi mỗi người.

Cuối cùng cuộc khảo sát chấm dứt. Tôi đậu.

Lúc ấy là đầu năm 1939. Thời gian lưu trú của tôi ở Hoa Kỳ mặc dù bổ túc cho tôi một số hiểu biết nhưng lại làm tôi thiếu một số kiến thức để đi thi “chứng chỉ trưởng thành”. Vì vậy tôi phải hoãn lại vài tháng và sẽ thi trong mùa thu năm 1939.

Ngay khi ấy, chiến tranh bùng nổ. Chiến trường Ba Lan chấm dứt nhanh

chóng. Nhưng điều gì sẽ xảy ra tiếp đó? Và việc gì sẽ chờ đợi tôi một khi tôi phục vụ trong hải quân? Chắc chắn hải quân sẽ giữ một vai trò quyết định trong cuộc chiến đấu chống Anh quốc. Nhưng tôi không thạo các vấn đề thủy chiến lược: tôi phải học nghề của tôi đã.

Khoảng cuối năm, tôi đến Stralsund. Trong xe lửa, tôi gặp lại nhiều bạn học của “crew” 1939 B. Tiếng Anh này có nghĩa là thủy thủ đoàn, nhưng theo truyền thống hải quân, nó chỉ các chuẩn úy cùng khóa, và còn có ý nghĩa một dây liên lạc mạnh và chặt chẽ, hơn cả giữa các cựu sinh viên cùng lớp với nhau.

Vài hạ sĩ quan đợi chúng tôi nơi nhà ga và đưa chúng tôi tới Danholm, hòn đảo dành cho việc dạy các vấn đề liên quan đến biển. Trời lạnh 40 độ dưới số không. Dù lạnh, chẳng mấy chốc chúng tôi ấm lên nhờ bước mau như chạy. Một cây cầu “pont - levis” được rút lên sau khi chúng tôi băng qua, đánh dấu sự chia ly của chúng tôi với thế giới bên ngoài. Đi qua hai hàng lính bảo vệ, chúng tôi đi vào trại thật sự. Một anh lính canh xem xét chúng tôi, vừa nhăn mặt nhạo báng. Họ biết rằng sự vui vẻ của chúng tôi sẽ tắt đi một khi kỷ luật nổi tiếng đang ngự trị ở Danholm dưới hình thức cố ý hành xác được áp đặt.

Chúng tôi phải sống ba tháng tại Donholm. Phải thú nhận thời kỳ tập sự ấy có cực nhọc, nhưng tôi không xem nó là bi đát.

Nói chung, cứ tám người ở chung một phòng và mười sáu người vào một tiểu đội. Bốn tiểu đội thành một trung đội và bốn hay năm trung đội thành một đại đội.

Sáu giờ đã thức dậy. Tiếng tu huyết vang đến từ xa và mình từ từ ý thức là trong vài phút nữa, sẽ bắt đầu một ngày không có phút giây yên ổn.

Bảy giờ, chúng tôi đứng vào hàng. Viên hạ sĩ của chúng tôi tự giới thiệu dưới tên “Nhiều”. “Tôi tên Nhiều vì tôi đòi hỏi nhiều! Nằm xuống! Đứng dậy! Tôi sẽ bắt mấy anh chạy cho coi!”

Những ngày tiếp theo tương đối yên tĩnh. Họ phát cho chúng tôi một đồng phục xám, hai đồng phục lam, mấy bộ đồ dính liền bằng vải “treillis” để tập luyện, một khẩu súng và chiếc mặt nạ phòng hơi độc.

Sau khi đọc lời tuyên thệ, cuộc huấn luyện thật sự bắt đầu. Cứ hai giờ thực hành là một giờ lý thuyết. Mục đích thực sự của các bài học này là soi rọi tính tình của chúng tôi, đưa chúng tôi đến chỗ tự bộc lộ, và khám phá những kẻ tỏ ra chống đối hình phạt để loại họ ra, như không đủ tư cách. Lối giáo dục này đặt căn bản trên nguyên tắc chỉ kẻ nào biết vâng lời mới chỉ huy giỏi.

Đến 6 giờ chiều tất cả đều xong và chúng tôi ăn tối, các sĩ quan được phân tán giữa bọn tôi để giữ sự tiếp xúc thường xuyên, kể cả khi rảnh rang. Kể đó, chúng tôi có hai tiếng đồng hồ tùy nghi sử dụng. Sau khi quét dọn kỹ lưỡng, chúng tôi nghe tiếng tu huyết báo giờ ngủ đã tới, và lệnh “leo lên giường”. Chúng tôi có 15 phút để làm việc ấy, kể là tắt đèn. Nhưng chúng tôi chẳng bao giờ hưởng được từ 10 giờ tối đến 6 giờ sáng, một đêm không xao trộn. Giữa đêm khuya, người ta thường chứng kiến cảnh này: các học viên đứng trước các tủ mở toang chờ cấp trên tới khám. Trưởng phòng hét to: “Nghiêm!”

Anh chàng Muller, người lãnh chức trưởng phòng 12, khóa của chúng tôi, trình diện với giới chức thanh tra đám học viên và tù của họ.

“Chào anh em trong phòng 12!”

“Chào ngài Hạ sĩ!”

“Các anh đã ngủ rồi à? Xem tù coi nào! Cửa quậy lên một chút, các bạn! Cho xem móng tay, Schulze! Bộ anh tính để nó đen đặng đi đưa đám ma hả? Nếu không, tôi chẳng thấy sự ích lợi của mấy ngón đen đúa của anh! Nhún đầu gối 10 cái! Anh không thể đếm lớn hơn sao? Mười cái nữa! Meier, anh hiểu sao về cái tù có trật tự? Hai chục cái nhún! Sao lại có hình con gái con ghiếc trong tù anh như vậy? Ê nè, tôi đang nói với anh nghe không? Hơn nữa, làm cách nào mà anh có mặt nơi đây? Không có chỗ trong trại lính này cho các bạn để bõm dài! Lẽ ra anh phải treo hình ảnh một người lính gương mẫu trong tù của anh!”

Chúng tôi có nghe đám đàn anh nói nhiều về “Thung lũng Tử thần”. Cứ mỗi lần di chuyển ra bãi tập, là có nguy cơ biết tới cái thung lũng nổi danh ấy. Nó tượng trưng cho mức tột cùng của cố gắng mà người ta đòi hỏi nơi chúng tôi. Chúng tôi biết rằng một chi tiết sai nhỏ cũng đưa đến cho chúng tôi một cuộc dạo chơi nơi lưu trú dễ chịu đó.

Và chuyện ấy đã thật sự xảy ra cho chúng tôi. Ông hạ sĩ ra lệnh cho toán chúng tôi tụ họp trên bãi tập, trong bộ đồ hành quân.

“Đổi súng qua vai! Bước nhanh, đằng trước, bước!”

Chúng tôi vâng theo lệnh ban ra, quay nửa vòng bên phải hay bên trái,

trong khi cấp trên cứ bước thong thả. Chúng tôi đang trên đường ra “Thung lũng Tử thần”. Thung lũng này trải dài giữa hai đồi. Những anh không leo nổi lên đồi thứ hai ở lại đằng sau, bị phạt nặng: không đáp ứng đủ điều kiện về thể chất yêu cầu nơi sĩ quan, họ bị loại. Vì vậy, mỗi người ráng gom góp tất cả sức lực của mình. Một số nghĩ đến việc tự tử vì xem bị đuổi như chuyện nhục nhã trong đời sống dân sự.

Đến “Thung lũng Tử thần” người ta hô to: “Lên đồi, tiến! Xuống đồi, tiến! Lên đồi, tiến!” Và cứ như vậy trong một tiếng đồng hồ, súng luôn luôn cầm tay, cái ba lô nặng sau lưng. Nhiều anh vấp, trượt, nhưng cố ghì giữ và theo đuổi công việc leo. Và cứ tiếp tục không ngơi nghỉ: xuống, lên, xuống lên... Mặt mũi chúng tôi đỏ nhừ, một số thì xanh lè... Giờ đây không thể nào làm nổi nữa, ai cũng nghĩ vậy, một lần nữa là chết! Nhưng rồi vẫn làm nổi, mới lạ!

“Khí độc!” Đó là lệnh mang mặt nạ. Chắc chắc không có gì tệ hơn cái món trang bị dị hợm này.

“Máy anh có chịu đi tới, đi hay là không? Lên đồi, tiến!” Một đứa trong bọn chúng tôi chẳng còn sức để theo, chẳng bao lâu tới phiên một anh khác, họ bước như hấp hối, mấy người bạn lôi họ theo. Cuối cùng, lệnh giải thoát tới: “Trở ra đường... Theo đội hình di hành! Đi đều bước! Hát lên đi!” Và chúng tôi trở về trại. Giờ tiếp đó, may thay, chỉ để nghe bài giảng.

Chúng tôi cũng ngán các bài tập với bộ trang phục “đại hàn”. Đó là việc phải mặc tất cả quần áo mình có: ba bộ đồ ngủ dính liền, bộ đồ hành quân, hai bộ đồng phục lam, một bộ xám, áo choàng, mũ len trùm đầu, bao tay, nón

sắt, chiếc ba lô đeo lưng và phụ tùng linh tinh. Người ta chuẩn bị trước một căn phòng đã được sưởi ấm quá mức. Toán chúng tôi dồn vào đó và bắt đầu “hít đất” hai mươi lần, có nghĩa là nằm sấp, đoạn nhắc người lên bằng hai tay chống thẳng, rồi nằm xuống lại, v.v...

Người nóng ran lên, như sắp nổ tung, chúng tôi chỉ có một an ủi duy nhất, là điều chắc chắn này: tất cả rồi cũng qua.

Quả vậy, ba tháng huấn luyện gặt gao đó trôi nhanh. Chúng tôi tập ném lựu đạn, bắn súng và bắn liên thanh. Tôi nhận được huy hiệu “bắn giỏi” vì trước kia có cơ hội luyện tập trong khu đất nhà và khi đi săn với cha tôi - huy hiệu mà cha tôi lấy làm hãnh diện và ông cũng từng nhận được khi thi hành nghĩa vụ quân sự.

Thật ra tất cả những thứ ấy ít liên quan đến việc giáo huấn các vấn đề thật sự thuộc về biển. Điều duy nhất nhắc nhở chúng tôi là thủy thủ, đó là bộ đồ lam mặc trên người khi ra ngoài khiến thiên hạ biết chúng tôi là chuẩn úy hải quân. Sau một năm, chúng tôi đương nhiên lên thiếu úy, tất nhiên khỏi bị bất cứ quân nhân nào cấp thấp hơn làm phiền.

Những buổi diễn tập cuối cùng là cả một vấn đề. Người ta phát cho chúng tôi đạn, lựu đạn khói và mấy thứ vũ khí khác. Chúng tôi công hãm các hào và thành lũy nhỏ mà không ngớt hô hoán ồm ồm.

Tôi nhận được lệnh đến trình diện trước vị chỉ huy đại đội.

“Anh có điểm khá yếu, nhưng bắn giỏi, mà kể ra đó là chính yếu vào lúc này. Chúng tôi sẽ gửi anh đi thử thách, trong một toán huấn luyện cảm tử. Hi

vọng anh sẽ tiến bộ!”

“Vâng, thưa ngài Đại úy.”

Tôi đã vượt qua chương ngại đầu tiên.

Chúng tôi tới quân cảng Kiel, nơi các chuẩn úy được phân tán trên ba chiếc tàu. Các tàu này trông như mấy con ngỗng trời trắng. Mỗi chiếc có trọng tải cỡ ngàn tấn. Chúng giống y hình ảnh mà người ta nghĩ về các thuyền buồm xưa, một đề tài quen thuộc trong các quyển sách tôi đọc. Tôi yên chí sẽ chứng tỏ mình xuất sắc trong giai đoạn học tập này của nghề thủy thủ: tôi chẳng đã dành cả tuổi trẻ mình cho thuyền buồm sao?

Xuồng đưa chúng tôi lên tàu. Tôi được gửi tới chiếc Gorch Fock! Liên sau đó, các hạ sĩ quan chia chúng tôi ra nhóm bên trái và nhóm bên phải tàu, đoạn chỉ cho chúng tôi vòng và tử cá nhân. Ngay lần thanh tra đầu tiên, vị đại úy chỉ huy tàu đã nói với chúng tôi:

“Các anh được vinh hạnh tập những bước đầu tiên trong nghề thủy thủ trên chiếc tàu đáng kiêu hãnh này. Đừng tưởng khi thâm thập mấy điều căn bản của giáo huấn hàng hải tại Danholm đã làm cho các anh thành thủy thủ có khả năng đi biển: các anh vẫn còn thiếu tất cả để thành một sĩ quan hải quân giỏi. Dù kỹ thuật ngày càng phức tạp hơn, dù tàu có trở nên rộng lớn hơn, chắc chắn là chúng vẫn sẽ luôn luôn do những thủy thủ điều khiển chứ chẳng phải do chuyên viên. Kẻ nào có thể giữ vững trên biển cuộc chiến đấu chống bão tố và các ngọn sóng thì mới chứng tỏ là một người đàn ông thực sự. Các anh sẽ trải qua ở đây, trên tàu này, những giây phút khổ nhọc, nhưng về sau, các anh sẽ thích nhớ lại chiếc Gorch Fock mà nhờ đó các anh thu thập

được các hiểu biết căn bản. Thời kỳ khó khăn chờ đợi chúng ta và chỉ những ai dành thể xác lẫn linh hồn cho nhiệm vụ của họ mới có sức thi hành những gì người ta đòi hỏi họ. Kẻ nào ngự trị biển sẽ làm chủ thế giới. Các cuộc chiến tranh lớn trong lịch sử đều được diễn ra và được quyết định trên biển. Hãy bận đồng phục lam của các anh một cách hãnh diện và hay đem vinh quang về cho chúng!”

Sau các bài diễn văn, chúng tôi đi sắp đặt đồ đạc vào học tủ. Nhưng sao chúng có vẻ nhỏ quá! Cao năm tấc, rộng và sâu cũng chừng đó, coi bộ khó nhét hết những gì chúng tôi có. Nhưng rồi cũng xong: chỉ cần biết cách sắp đặt. Riêng chiếc võng, cũng là chuyện không mấy dễ. Tôi ngủ trên đó lần đầu và thấy chẳng cách nào cựa quậy tay chân, nhưng về sau, nhờ đàn anh chỉ cho cách căng mép võng ra bằng mấy cây nẹp gỗ, thì tôi cảm thấy thoải mái mặc dù chẳng bao giờ mê nó hơn cái giường.

Sáu giờ sáng, tiếng chuông đánh thức vang lên. Nhanh nhẹn, võng được xếp gọn, bởi 10 phút sau đó mọi người đều phải có mặt trên sàn tàu trong bộ quần áo tập luyện để kiểm tra. Các hạ sĩ quan kiểm soát các điều được yêu cầu, mà để thỏa mãn cũng là cả một nghệ thuật. Nệm, vải trải giường, mền, được xếp kỹ lưỡng. Còn riêng chiếc võng bằng vải buồm dày, được vắn theo hình chiếc lạp xưởng. Khi cần, nó sẽ được dùng làm phao cứu sinh, vì vậy phải “chuẩn bị” nó cho thích hợp, để nước khỏi chui vào.

Tháng 3 năm 1940 trời rất lạnh. Vừa ra khỏi chỗ ấm áp, chúng tôi đứng sắp hàng trên sàn tàu đầy gió chờ đợi việc kiểm tra. Mấy thau nước đã được để thành hàng trước đó một tiếng đồng hồ. Để rửa ráy, chúng tôi phải dùng

đầu đập bể lớp nước đá đông cứng trên mặt nước của thau.

Khi leo lên cột buồm, chúng tôi không được phép mang bao tay, vì để tay trần nhạy cảm hơn, ít bị té.

Chúng tôi học các động tác thiết yếu mà mọi thủy thủ phải biết, có nghĩa là cột gút, nối dây, kéo thuyền, sử dụng com-pa, chạy miề duyên hải và trước tiên là căng và cuốn buồm. Cột buồm cao từ 40 đến 45 mét, chúng tôi tập leo lên hằng ngày và cuối cùng quen đến nỗi leo lên leo xuống mau như gió, mà khỏi cần nhìn chỗ đặt tay.

Đó là một cảnh tượng đẹp lạ lùng khi công việc này được thực hiện với đồng phục trắng thao diễn, khi các thủy thủ cùng leo lên một lượt trên ba cột buồm và thả buồm cùng lúc.

Một chiếc thuyền buồm, tự nó gây nơi ta một sáng khoái thẩm mỹ. Sự sạch sẽ của nó là một gương mẫu ở mọi khía cạnh. Tất cả các phần bằng kim khí được đánh bóng sáng choang. Sàn tàu được kỳ cọ mỗi tuần nhiều lần với đá nhám và nước, cũng hoàn hảo như mặt bàn trong phòng ăn. Để rửa sạch, chúng tôi dùng một số lượng rất lớn xà bông, và các lớp sơn đôi khi dày đến mấy phân.

Có một động cơ dự phòng cho điện thắp sáng trên tàu và một động cơ nữa cho việc khởi hành. Chúng tôi thả và cuốn buồm bằng tay, chúng tôi kéo neo và thả neo, và khi trời yên, chúng tôi di chuyển thuyền trong hải cảng chỉ bằng sức của bắp thịt mình.

Mỗi tuần ba lần, chúng tôi được phép lên đất liền. Các kẻ hưởng ân huệ

đó được xuống bơi bằng dầm đưa đến bờ.

Mỗi tối, trước khi đi ngủ, chúng tôi tập hợp trên sàn (tàu) thượng và chúng tôi đồng ca những bài ca xưa của thủy thủ. Các sĩ quan cùng hát với chúng tôi. Mặc dù có kỷ luật nghiêm khắc, chúng tôi hợp thành một cộng đồng chặt chẽ: sự đoàn kết dựa trên tình bằng hữu mà không rơi vào kỷ luật lỏng lẻo, là một trong những tính đặc thù của hải quân.

Lần nọ, cần phải làm một công việc dưới nước, do bánh lái bị trục trặc. Tôi tình nguyện lặn xuống, mang chiếc mặt nạ thợ lặn. Mặc dù có uống rượu rum hâm nóng, tôi bị sốt cao hai ngày liên tiếp. Bệnh xá của chúng tôi chỉ có thể chữa ít bệnh nhân và tất cả các giường đều đầy bệnh nhân. Một số khá nhiều thủy thủ trẻ bị xước đùi khi leo lên cột buồm và những vết thương này lành rất chậm. Nếu mấy chỗ ấy bị viêm và cương mủ, cần săn sóc lâu dài. Mới đầu, tôi tưởng người ta sẽ đưa tôi vào bệnh viện nơi đất liền, nhưng rồi gặp may: một ca-bin sĩ quan còn trống và họ cho phép tôi vào nằm trong đó.

Tôi ở nơi ấy tám ngày. Tôi khỏi phải rửa mặt mũi ngoài trời lạnh, cũng như trình diện cái vông cho cấp trên thanh tra trong lúc mình trần, chịu đựng gió và trời giá lạnh. Tôi có bồn rửa mặt riêng với vòi nước nóng và lạnh và bánh hơn hết, có cái chuông để gọi nam tiếp viên.

Nhưng khoái nhất là có người đến gõ cửa. Hầu hết các trường hợp là mấy hạ sĩ quan đang đi tìm người cấp trên. Theo thói quen nhà binh, họ chỉ xuất hiện khi người ta đáp: “Vô đi!” Nhưng nếu tôi nói: “Có chuyện chi?” thì họ diễn tả gọn vắn đề của cuộc thăm viếng. Trước hết, tôi bảo: “Vô đi!” Họ đập gót giày theo quân cách trước cấp trên và bắt đầu giải thích lời thỉnh

nguyện của họ, tay để thẳng nơi mép quần. Nhưng rồi tất nhiên họ cũng nhận ra tôi. Họ chửi thề om lên, và chỉ còn có việc chạy đi tìm cấp trên thật sự, bởi không thể phạt tôi được vì tôi đang bệnh kia mà!

Vào cuối thời gian lưu trú trên chiếc Gorch Fock, chúng tôi mang chức vị “thứ huynh” và được phép gắn một ngôi sao với vòng quai chèo vàng bao quanh.

Đầu tháng 5-1940, tôi được đưa qua chiến hạm Schlesien, trong biển Baltique. Sàn tàu không đẹp như ở tàu buồm trước. Nhiều con gián chia xẻ chỗ ngủ với chúng tôi. Không một thủy thủ nào trên thế giới mà không biết đến thứ côn trùng ấy. Chẳng tí hi vọng chiến thắng chúng, mà chỉ còn cách quen sống chung với chúng thôi. Chỉ ở tàu ngầm về sau này, chúng tôi mới giải thích được sự có mặt của chúng, và của mấy con ruồi.

Tôi sống trong phòng kín số 4. Mấy tấm vách ngăn bằng thép dày cản không cho thấy gì bên ngoài. Ngược lại, chúng tôi phải sống chung đụng với một khẩu đại bác 150 ly. Chiếc Schlesien đã được hạ thủy trong thời Thế chiến thứ nhất. Nó có bốn đại bác 280 ly, hai tháp súng, và lúc ấy nó đã lỗi thời. Nhưng chính vì lý do đó, nó thích hợp cho việc huấn luyện. Người ta để cho chúng tôi quen với việc tự điều hành. Vị trí chiến đấu của tôi là ở tháp súng “Anton”, tận cùng kho chứa đạn, đằng đuôi tàu. Các vỏ đựng thuốc súng được đặt trong máy trục và đưa lên đại bác bằng điện. Phải bốn người mới điều khiển nổi một cây kèm đặc biệt dùng kẹp các vỏ đạn này. Phải cảnh giác, vì lắm khi vỏ đựng thuốc trượt, rơi xuống có thể làm nát chân.

Hoàn cảnh của chúng tôi dễ chịu hơn so với của các bạn làm việc nơi

mấy khẩu 150. Bởi khi vỏ đựng thuốc súng được đưa lên trên, nạp vào, rồi lấy ra và đưa trở xuống, thì cũng mất một thời gian. Còn với loại 150, thì bên dưới người ta đặt các vỏ chứa thuốc súng trong một ống tròn được chế tạo đặc biệt cho việc này và chúng được đưa trở ra lên đầu kia, vì vậy dễ làm nhanh hơn.

Về cách phạt, người ta thường dùng lối mệnh danh “Luzie”. Luzie là tên lá cờ hiệu có màu “lam-trắng-lam”. Người ta bắt thay lia lịa bộ quần áo này đến bộ quần áo kia: bộ lam qua trắng, rồi trở qua lam, v.v... có thể kéo dài mấy tiếng đồng hồ. Chẳng bao lâu mình mấy anh chàng bị phạt ướt nhẹp mồ hôi và có khi một cái áo bị rách nữa. Đêm đó phải lo vá lại, vì sáng hôm sau tất cả đều phải trong tình trạng hoàn hảo, nếu không sẽ gặp chuyện vui dài dài.

Các xuống sà-lúp kiểu xưa của chiến hạm rất lớn và nặng. Sử dụng chúng là một môn thể thao cần nhiều sức lực. Nhiều khi chúng tôi trở về, sau chuyến tập dượt, với đôi bàn tay phồng da.

Chúng tôi di chuyển khắp nơi trong biển Baltique trên chiếc Schlesien, và người ta cố giữ cho chúng tôi luôn luôn hồi hộp, sẵn sàng. Tiếp theo lý thuyết là thực hành. Có các bài tập bắn. Trước tiên với đạn mã tử, kế đó với đạn ít thuốc bắn mục tiêu xa, cuối cùng bắn nghiêm chỉnh với đạn lựa chọn kỹ.

Các tàu lớn là những thế giới thực sự, và những bộ phận của chúng hoạt động với sự chính xác đáng cho ta ngạc nhiên. Vì vậy phải cần gần một năm để thủy thủ đoàn một chiến hạm hoàn toàn thành thạo và sẵn sàng chiến đấu.

Chẳng hạn chiếc Bismarck có thủy thủ đoàn lên đến 2.500 người!

Chúng tôi chẳng còn chút thì giờ rảnh nào. Chúng tôi lại phải giữ hằng ngày “Sổ nhật ký hải hành” trong đó mọi chi tiết đều phải ghi, dù là một công việc tầm thường nhất. Sau tiếng chuông tắt đèn, làm sao viết? Có lệnh cấm rọi sáng bằng đèn pin và toán kiểm soát không ngớt đi quanh để xem có làm đúng không. Chúng tôi chỉ còn cách tìm phương kế. Phòng tắm thường có kẻ chiếm, và tận cùng hầm tàu cũng vậy. Có lẽ các sĩ quan đều biết, bởi trước kia họ đã chẳng từng là “thứ huynh” như chúng tôi sao?

Trong khi chúng tôi tiếp tục công việc học tập trên sàן Schlesien, nhiều biến cố lớn đã xảy ra trên thế giới. Cho đến lúc ấy, chiến tranh chỉ ảnh hưởng ít ỏi đến việc giáo luyện đám thanh niên chúng tôi trong hải quân. Trong chiến dịch tấn công Ba Lan, chiếc tàu chở “thứ huynh” tên Schleswig Holstein chỉ bắn đại bác vào bán đảo Hela. Tháng tư 1940, trong khi chúng tôi còn trên tàu Gorch Fock, việc gửi quân qua Na Uy đã gây xúc động một thời gian mà không thay đổi chương trình huấn luyện của chúng tôi. Nhưng ngày 10 tháng 5, bắt đầu cuộc tiến quân về hướng Tây, và quân Đức vượt sông Meuse và sông Escaut Dunkerque trở thành biểu tượng việc bỏ chạy của nước Anh. Paris thất thủ. Nhiều toán quân Đức xuất hiện trên bờ Đại Tây Dương.

Một ngày đẹp trời, người ta phân phát cho chúng tôi súng, lựu đạn và đồ trang bị hành quân. Lẽ ra hôm sau chúng tôi được chuyển qua tàu khác và có lẽ đó là toán quân đổ bộ lên nước Anh. Lời đồn đại nối tiếp nhau. Sau ba ngày, chúng tôi giao trả đồ đạc nhưng hôm sau được phát lại. Chuyện gì đã

xảy ra? Bộ tư lệnh tối cao đang suy tính kế hoạch nào?

Cuối cùng tôi cùng một số bạn khác nhận lệnh bổ nhiệm về tiểu hạm đội 16 tiền phương. Nhưng tiểu hạm đội này chỉ được tổ chức nơi miền Tây Nam nước Pháp. Trước hết chúng tôi phải đến cửa sông Weser trong một trại tập trung do một toán cảm tử quân tổ chức. Đoạn người ta nhét chúng tôi cứ khoảng trăm người vào một xe buýt. Chúng tôi vượt qua các vùng ở Đức, có lúc ở Bỉ và cuối cùng đến Pháp. Đó là lúc sau khi ký kết đình chiến với Pháp. Chúng tôi chạy qua các vùng đã đánh nhau. Xác thú vật nằm ngổn ngang; những xe thiết giáp thùng hông, nhà cửa bị cháy; chúng tôi gặp các hàng dài tù binh, phần đông dân chúng giờ đây trở về nhà. Những hình ảnh này khắc sâu vào đầu óc non trẻ của chúng tôi, khi xe chạy qua các đường quê. Tôi nghĩ đến lời của cha tôi rằng không tai họa nào, sự điên khùng nào lớn hơn chiến tranh. Ông đã từng tham dự chiến tranh 1914-1918.

Cuối cùng chúng tôi đến La Rochelle. Thủy thủ đoàn của tiểu hạm đội gồm hầu hết là ngư phủ, bận quân phục sau một thời gian huấn luyện quân sự ngắn. Họ được trang bị thành quân nhân trên các tàu đánh cá được sửa thành tàu chiến.

Chúng tôi nhận lệnh biến cải một tàu chở hàng trên sông có trọng tải 1.500 tấn, đóng từ năm 1898, thành tuần dương hạm trợ lực, dù rằng nằm kề bên nó là một tàu chở hàng kiểu mới nhất.

Nhiều sĩ quan thuộc loại trù bị, nên ít biết đến các phương pháp cứng rắn để huấn luyện “thứ huynh”. Các sĩ quan có quyền mặc đồ dân sự, trong khi với chúng tôi, sự dễ dãi ấy bị cấm.

Công việc tiến triển nhanh trong xưởng tàu La Pallice. Nhờ thông thạo tiếng Pháp, nên tôi được giao làm thông ngôn ở hải cảng. Tôi thường có cơ hội đi theo Chỉ huy trưởng tiểu hạm đội và tham dự nhiều cuộc bàn cãi với người Pháp. Tuy nhiên chúng tôi không ngớt ăn mừng chiến thắng. Chẳng ai xem chiến tranh là quan trọng nữa. Theo dư luận chung, chỉ nay mai là có hòa bình.

Chúng tôi có nhiệm vụ đi kèm các tàu buôn từ bờ biển vùng Gascogne đến nước Đức. Trong khi đi đường, chúng tôi thả mìn. Các cuộc tấn công của phi cơ khu trục hiểm khi xảy ra.

Tôi lên một tàu 250 tấn, có một khẩu đại bác và thủy thủ đoàn hai mươi người. Hầu hết thì giờ, chúng tôi canh chừng nơi chổ ra vào của các hải cảng trong vịnh Gascogne, khiến chúng tôi chịu nhiều mưa gió. Những ngày đầu, tôi bị say sóng dữ dội, nhưng hai tuần sau thì quen hoàn toàn.

Trong thời gian di chuyển, tôi tìm hiểu phần lớn các bờ biển Pháp, Bỉ, Hà Lan. Khắp nơi, người ta thấy những cuộc chuẩn bị để xâm chiếm Anh quốc. Mọi vật liệu hàng hải đều được sử dụng. Người ta ghép các động cơ vào xuồng máy, loại được chế tạo để chạy trên sông. Để tăng tốc độ khi cần, người ta gắn một hay hai động cơ máy bay. Ở mấy chiếc khác, người ta cắt bỏ mũi trước, sửa thành tàu đổ bộ có mũi treo, rút lên hạ xuống được.

Chúng tôi cũng có súng nhỏ và lựu đạn sẵn trên tàu để đối phó với mọi tình huống.

Một lần nữa, chúng tôi tưởng sắp tới lúc quyết định. Xao động mạnh trong tiểu hạm đội. Các tàu đều nhận được một bao thư niêm kín, chỉ được

mở khi nhận tiêu lệnh: hải cầu. Có thể suy đoán rằng thư chứa lệnh tiến qua Anh quốc cũng như hành trình phải theo và cảng đổ bộ. Nhiều ngày trôi qua, và rốt cuộc dự án bị bỏ rơi. Bộ tư lệnh tối cao có kế hoạch nghiêm chỉnh nào hơn chăng?

Tàu của chúng tôi cần tân trang tổng quát. Nó được gửi tới xưởng sửa chữa ở Rotterdam (Hà Lan). Trong mấy ngày sau đó, tất cả chúng tôi phải tập hợp tại trường hải quân Flensburg.

Được xây dựng trên cao, trường trông đồ sộ, có những bậc thềm rộng dẫn xuống tận hải cảng đầy ghe tàu bỏ neo. Nguyên cả “đoàn thủy thủ” có mặt. Chúng tôi đến từ mọi mặt trận: Bắc Hải, Na Uy, Địa Trung Hải. Đô đốc tỏ ra không hài lòng ngay lần thanh sát đầu tiên. Theo ông, chúng tôi có vẻ quá “rừng rú”. Một số trong chúng tôi để râu ria xồm xoàm, một số khác mang râu mép. Chẳng ai nhớ lại thời mình là “thứ huynh” đang được huấn luyện trên các tàu buồm và chiếc mẫu hạm. Vì vậy cần bắt chúng tôi quay về đúng qui tắc của trường hải quân.

Chúng tôi cứ bốn người chiếm một phòng, có thêm chỗ hút thuốc trang bị bàn ghế bằng gỗ sồi bị mọt ăn. Các hành lang rộng lớn được trang trí bằng những tấm bảng mang lời chỉ giáo, sơ đồ tàu và cờ hiệu phai màu. Chúng tôi cho rằng các hành lang này “hôi mùi” truyền thống.

Các chuẩn úy có điểm tốt trong mấy toán cảm tử ngoài chiến trường được thăng cấp. Chúng tôi mặc đồng phục sĩ quan khiến con gái nhìn với con mắt khác.

Sau 15 tháng, lần đầu tiên chúng tôi được về phép. Tôi về nhà cha mẹ ở

Berlin. Đồng phục hải quân hiếm thấy tại thủ đô, tôi tự cho mình là một nhân vật. Những kẻ trong bộ binh và không quân hầu hết cho chúng tôi là trung úy, ngược lại đôi khi trong khách sạn người ta tưởng là nhân viên gác cổng và trên xe lửa người ta lầm với người soát vé.

Chúng tôi phải làm việc thật hăng. Người ta đòi hỏi nhiều nơi chúng tôi. Cũng may, chúng tôi vượt qua hết các khó khăn trong chương trình học, chẳng hạn toán tích phân và nguyên hàm. Hơn nữa, các cấp trên coi sự hiểu biết thực hành quan trọng hơn cả. Chúng tôi làm những chuyến đi xa bằng thuyền buồm, bằng xuồng máy, làm các bài tập cận chiến tàu địch, và nhiều chuyến du hành trên tàu nặng 1.000 tấn. Người ta dạy cho chúng tôi một cách tổng quát cách phóng ngư lôi và bắn đại bác lớn. Với lại, dạy kỹ cũng vô ích bởi có quá nhiều loại tàu và vũ khí mới.

Sau khi thi xong, chúng tôi được phép mang quân hàm chính thức; dự một buổi khiêu vũ từ biệt và ra mặt trận.

Hai trong số bạn của tôi được bổ nhiệm cùng tôi trên một tàu ngầm. Đó là đầu tháng 5-1941. Nước Đức chưa lâm chiến với Liên Xô, cũng chưa là thù địch với Hoa Kỳ. Việc chiến đấu với Anh quốc có vẻ cần thiết hơn lúc nào hết. Trong trường hợp ấy, vũ khí có hiệu năng nhất chắc chắn là tàu ngầm. Chương trình xây dựng ngành hàng hải, bắt đầu từ năm 1939, ngay khi tuyên chiến với Anh quốc, đã đem lại kết quả cho Đức. Bởi vì hồi đầu trận chiến, chúng tôi chẳng thể đương đầu với lực lượng hải quân hùng mạnh nhất thế giới bằng số tàu ngầm quá ít ỏi, khoảng 20 chiếc.

Chính với một cảm xúc lạ lùng mà lúc chúng tôi nhận nhiệm vụ. Tôi còn

nhớ nhiều đoạn sách báo kể lại các biến cố trong Thế chiến thứ nhất và những lời tuyên bố của chính khách Đồng minh thú nhận Anh quốc suýt sụp đổ vì vũ khí tàu ngầm Đức. Trong thời gian giữa 1914-1918, các tàu ngầm của chúng tôi đã đánh đắm hơn 18 triệu tấn tàu buôn, chưa kể số tàu chiến bị trúng ngư lôi. Tôi nhớ lại các hồi ký của một số Chỉ huy trưởng tàu ngầm mà tôi được đọc. Cuộc sống trong tàu ngầm đối với tôi có vẻ vừa đáng kính vừa bí hiểm.

Con đường mà tôi dẫn thân vào, bị sức hấp dẫn ma quái của các cánh buồm trắng thu hút, lại đưa tôi đến “chó sói xám” - tức tàu ngầm.

Thành công của tàu ngầm đã gây ấn tượng lớn trên thế giới. Báo chí chứa đầy những kỳ công của nó, và các bản thông cáo trên đài phát thanh cho biết con số các tàu bị đắm tăng không ngớt. Nhưng chúng tôi biết rằng nhiều tàu ngầm lên đường tấn công địch đã không trở về, như chiếc U-47, U-100, U-101, được các thiếu tá hải quân chỉ huy. Chỉ có Chỉ huy trưởng chiếc U-101 là còn sống, nhưng bị bắt làm tù binh.

Chương III

CHÓ SÓI CĂN

Chiếc tàu chờ chúng tôi ở Dantzig. Ngoài thủy thủ đoàn, không ai được phép bước vào một tàu ngầm, kể cả sĩ quan thuộc đơn vị khác. Các biện pháp đề phòng được áp dụng để kẻ địch không thể khám phá các đặc thù của vũ khí đáng sợ ấy.

Sau khi đi tìm khá lâu, chúng tôi thấy được tàu của mình. Tàu sơn màu xám. Người ta chỉ hơi phân biệt nó với bờ đê hải cảng, nơi tàu bỏ neo. Hai lính gác canh chừng. Khi chúng tôi hỏi xem Chỉ huy trưởng có trên tàu không, họ đáp là ông vừa đi vắng và chỉ trở về vào ngày mai. Mà 5 giờ sáng mai tàu đã nhổ neo rồi! Các cố gắng của chúng tôi để họ tin rằng chúng tôi sẽ phục vụ trên tàu và ít ra cũng được phép để hành lý trên đó đều vô ích. Không có cách nào - trừ phi có lệnh của Chỉ huy trưởng!

Cuối cùng chúng tôi gặp sĩ quan trực, và ông ta cho phép.

Các hạ sĩ quan nhìn chúng tôi lên tàu với vẻ mỉa mai. Họ ngang cấp bậc với chúng tôi, nhưng vì chúng tôi chưa hề thấy tàu ngầm và phải học hỏi tất

cả, nên chúng tôi chẳng có giá trị gì ráo.

“Nghiêm!” Thủy thủ đoàn sửa lại thế đứng; chúng tôi thấy một nón cát-kết trắng; đó là dấu hiệu phân biệt của Chỉ huy trưởng, theo truyền thống trên các tàu ngầm. Ông ta nói với chúng tôi như sau:

“Trên tàu này, mấy anh chỉ có giá trị của con số không. Anh thủy thủ trẻ nhất còn hiểu biết nhiều hơn các anh. Anh ta là một thành viên có ích cho cộng đồng chúng tôi. Mấy anh, ngược lại, là gánh nặng thừa, tiêu thụ không khí để thở một cách vô ích. Đừng quên sự hiển nhiên đó. Nhiệm vụ của các anh là tìm hiểu nhiệm vụ và thích ứng càng nhanh càng tốt. Trong ba tuần lễ nữa, chúng ta sẽ ở trong khu vực giao chiến. Đừng tưởng rằng tôi sẽ đem các anh theo nếu tôi nhận thấy các anh không hội đủ các điều kiện đòi hỏi. Các anh đừng bao giờ quên vinh dự được sử dụng loại vũ khí tối tân của Cộng hòa Đức.

Họ phát cho chúng tôi hai gói “hành trang tàu lặn”. Người ta quen gọi như vậy trong các tàu ngầm, các bộ quần áo dính liền bằng vải treillis xanh, một bộ đai nịt bằng da, giày đi trên tàu, hai áo lạnh trông đầu, sáu bộ quần áo lót dính nhau và sáu đôi vớ. Ngoài trừ một số ít quần áo, trong đó có bộ đồng phục lam, chúng tôi không được giữ thêm món gì trên tàu, vì vậy phải gửi bớt đồ đạc về nhà.

Chúng tôi phải xê dịch trong một không gian chật hẹp cạnh các đồ đạc linh tinh và phức tạp. Chúng tôi phải hiểu rõ chúng. Mỗi hệ thống ống đều có công dụng riêng, phải biết nó từ đâu đến, dẫn đến đâu và vai trò của nó. Người ta bắt chúng tôi bò bên dưới mấy tấm thép lót sàn, chùi rửa đáy tàu,

nói tắt là làm tất cả các công việc dơ bẩn nhất. Bộ đồng phục kiêu hãnh cấp úy chẳng bao lâu bị bỏ quên, chẳng ai mang huy hiệu cấp bậc nữa. Phải bắt đầu lại từ con số không. Một trong ba đứa chúng tôi ngủ chung với thủy thủ đoàn, người thứ nhì với hạ sĩ quan và người thứ ba với các hạ sĩ. Lần lượt chúng tôi thay nhau, và cũng luân phiên ăn tại bàn của sĩ quan.

Tàu chúng tôi thuộc kiểu chiến đấu thông thường VII C, có sức đẩy 600 tấn khi ở trên mặt nước. Kiểu 250 tấn, nhỏ hơn, thì không thuận lợi cho mặt trận Đại Tây Dương. So với kiểu 800 tấn, tàu chúng tôi có ưu điểm lặn mau hơn, mặc dù có tầm hoạt động ngắn hơn, và nó cũng dễ điều khiển hơn. Hơn nữa, hệ thống bảo vệ hữu hiệu của nó khiến địch khó đánh trúng. Thủy thủ đoàn gồm 42 người.

Vỏ bọc ngoài có hình dáng điều xì gà, còn phần thân trong chứa các bộ phận chủ yếu của tàu ngầm. Máy móc cùng bình điện được gom trong đó. Phần thân trong nặng hơn nước. Tàu nổi được là nhờ vỏ bên ngoài. Khoảng trống giữa thân trong và vỏ, khi nổi lên mặt nước thì chứa đầy không khí, khiến toàn thể có sự thăng bằng, và chỉ một phần bảy của vỏ tàu ló ra khỏi mặt nước.

Trong một số ngăn trống, người ta cũng chứa nhiên liệu. Để lặn, người ta đưa nó vào phao chứa “ballast” một số lượng nước để làm nặng tàu. Nếu tàu đứng yên, nó sẽ chìm xuống đáy biển; nhờ động cơ đẩy đi nó mới có thể lơ lửng ở độ sâu tùy ý. Nhờ các bánh lái và “cánh nhỏ” hai bên hông, người ta điều khiển cho tàu trôi lên hoặc lặn xuống.

Cách sắp đặt nơi thân trong của tàu như thế này. Ở phía trước, có bốn

ống phóng ngư lôi, mỗi ống thông thường chứa một ngư lôi. Bốn ống phóng khác nằm bên dưới sàn, và hai ống phóng nữa nằm bên trên ngăn hẹp này, nhưng được che chắn bằng những tấm ván. Mấy người trong thủy thủ đoàn ngủ trên những chỗ nằm “couchette” có thể bật lên trần. Luôn luôn có ít nhất hai chỗ nằm chồng lên nhau. Ba thủy thủ chuyên nghiệp có hai chỗ nằm dành cho họ. Nhưng những nhân viên khác trong thủy thủ đoàn chia nhau mười hai chỗ nằm trong phòng chứa ngư lôi. Các chuyên viên phóng ngư lôi, vô tuyến và cơ khí thì cứ hai người một chỗ nằm.

Cách phân phối này, dựa theo giờ giấc trực, được thi hành không mấy khó khăn. Cứ một người dậy, thì một người tới nằm ngay chỗ đó để ngủ.

Tuy nhiên, đừng tưởng những người đang nghỉ ngơi có thể ngủ suốt đến giờ trực. Mọi người phải dậy vào giờ ăn; lúc ấy người ta đặt một cái bàn, các chỗ nằm bên trên phải bật lên, để có thể ngồi nơi các chỗ nằm bên dưới. Ngoài ra, việc nghỉ ngơi bị ngắt khoảng hằng ngày trong phòng thủy lôi, bởi công việc kiểm soát, xem xét các bộ phận máy móc. Lúc ấy, các chỗ nằm làm vướng khiến phải bật chúng lên.

Cuối cùng, thủy thủ đoàn còn làm tạp dịch để giữ cho tàu sạch sẽ.

Rời phòng thủy lôi, chúng ta qua phòng dành cho trưởng hoa tiêu và hai trưởng chuyên viên cơ khí. Bên trái, có hệ thống quạt và bên phải, một phòng vệ sinh. Kế là nơi làm việc của hai sĩ quan hải hành và của sĩ quan kỹ sư. Sau đó là: một bên, phòng của Chỉ huy trưởng nhưng thật ra chỉ là một góc được ngăn bằng tấm màn che dày. Trước mặt Chỉ huy trưởng có một máy vô tuyến, và trong góc có các dụng cụ quan trọng liên quan đến lặn, điện thoại,

âm thanh, v.v... Sát chỗ Chỉ huy trưởng có đặt máy móc chính xác quan trọng, và ta có thể vào phòng mệnh danh “phòng chỉ huy”. Trong thời gian lặn, Chỉ huy trưởng và kỹ sư có mặt tại nơi ấy, và từ đó lệnh được ban ra. Tất cả máy móc cần thiết cho việc chạy dưới biển đều được gom lại nơi đó, chẳng hạn bánh lái lặn, bom, v.v... Cũng chính từ đó, người ta có thể lên đài quan sát.

Phòng chỉ huy có thể trở thành biệt lập với phần trước và phần sau con tàu. Các tấm vách ngăn có thể chịu đựng sức ép của nước tới 100 mét bề sâu, trong khi mấy tấm vách ngăn của các phòng khác chỉ được dự trù chịu đựng tới 20 mét thôi.

Sau đó đến phòng của hạ sĩ quan gồm tám chỗ nằm được sử dụng luân phiên. Đằng sau, bên phải, có nơi để thực phẩm, kế đó là chỗ để máy dầu cặn và động cơ điện, với ống phóng thủy lôi phía đuôi tàu và thủy lôi dự phòng để bên dưới sàn tàu. Phòng của hạ sĩ quan không được thuận tiện, vì ai cần vào ra phòng thực phẩm hay phòng máy - đều phải đi ngang qua đây, mà việc này thường xuyên xảy ra.

Vào thời đó, có nghĩa là năm 1941, các đơn vị mới thành lập nhận một thủy thủ đoàn gồm phân nửa là thủy thủ từng ra trận, phân nửa là lính mới. Vì vậy, trong ngành chúng tôi, một trong hai người là đã có huy chương. Chỉ huy trưởng của chúng tôi từng dự trận nhiều phen. Đó là một người cao lớn, tóc vàng, có gương mặt xương xương và cương quyết, ông diễn tả bằng lời nói ngắn gọn.

Thời gian huấn luyện sáu tháng trong biển Baltique mà mọi tàu ngầm

mới xuất xưởng đều phải trải qua, đã hầu như chấm dứt đối với chiếc mà chúng tôi được phân phối đến Dantzig. Và cũng như nó đã được thăng cấp một bậc. Nó phải chịu mọi thử thách bắt buộc đối với một số đội ngũ chuyên viên. Tỉ dụ trong các lần tập lặn, người ta cho ngưng chạy một số máy và đèn bị tắt, theo lời chỉ dẫn của kỹ sư hàng hải. Người ta phải làm một số công việc trong tối, y như trường hợp lỡ gặp tai nạn như vậy khi lâm chiến. Khi chiếc tàu ngầm đã thỏa mãn được các trắc nghiệm, nó được chỉ định nằm trong thành phần tiểu hạm đội huấn luyện. Tàu của chúng tôi may mắn vượt qua các thử thách ấy. Đó là dấu hiệu tốt cho vị thiếu tá chỉ huy. Chỉ còn cuộc khảo sát cuối cùng về chiến thuật mà người ta xem rất quan trọng. Việc đó kéo dài 15 ngày, và đó là thử thách gay go cho chiếc tàu cũng như cho thủy thủ đoàn, về sau này, khi tôi tham gia với tư cách “sĩ quan - giám thị”, tiểu hạm đội dự thi mất hai trong số mười hai chiếc, và ba chiếc khác trở về căn cứ và bị hư hỏng nặng.

Các cuộc thao dượt chiến thuật hùng tráng này trải dài trên một phần biển Baltique. Các tàu phải chiếm một vị trí xuất phát, kế công việc xảy ra y như trên mặt trận Đại Tây Dương: một đoàn gồm nhiều tàu và được bảo vệ mạnh mẽ chạy theo hình chữ chi. Ít nhất 50 chiếc máy bay có nhiệm vụ trông chừng, chúng kiểm soát những khoảng không gian rộng lớn và báo tin mọi tàu ngầm đến gần.

Hoàn cảnh không giống chút nào với thời tiểu hạm đội bắn thử, nghĩa là không bắn với “ngư lôi tập trận” (Thứ ngư lôi này khác với ngư lôi thật, chứa 200kg chất nổ, ở chỗ được điều chỉnh để chỉ chạy lướt qua bên dưới mục tiêu). Người ta chỉ chuyển cho “chiếc tàu bia” số tọa độ để có thể ghi kết quả

trúng mục tiêu và phán đoán về sự tập luyện của thủy thủ đoàn tàu lặn đang quan sát. Chiếc tàu bia cho biết lần đánh trúng mục tiêu bằng một ngọn đèn cháy sáng nếu trong đêm, và ghi số điểm bị bắn trúng. Ban ngày thì người ta cho các luồng khói bay lên ngay chỗ ngư lôi đánh trúng. Cuộc thi của chúng tôi đạt kết quả thuận lợi. Người ta gửi chúng tôi tới Kiel để trang bị nhằm ra mặt trận.

Tiểu hạm đội đang được trang bị mang số 5. Sát hải cảng, mười chiếc tàu ngầm giống nhau, màu xám, hẹp và dài khoảng 70 mét đang bỏ neo. Tôi gặp lại nhiều bạn cũ ở trường hải quân, vì mỗi tàu ngầm có hai tới ba thiếu úy. Các sĩ quan mới ra trường phải tập sự trong vùng đang đánh nhau.

Từng đoàn xe đưa thực phẩm đến. Người ta tính thời gian đi biển khoảng tám tuần lễ, nhưng nếu hạn chế khẩu phần thì có thể chịu đựng đến bốn tháng. Phải sắp đặt sao cho số thực phẩm này không làm mất thăng bằng khi tàu chạy dưới nước, cũng như chúng không xô dịch khi tàu bắt đầu lặn, có lúc phải chúc đầu xuống 60 độ. Và đồ dự trữ này cũng không làm vướng víu máy móc và sự di chuyển của đoàn thủy thủ. Về sau, các tàu ngầm nhận được sơ đồ để sắp đặt một cách chính xác. Thịt muối hun khói và “saucisson” được đặt giữa mấy ống phóng thủy lôi và trong phòng chỉ huy. Thịt tươi (dùng trong 3 tuần lễ) cất giữ trong tủ lạnh và bánh mì (để dùng trong thời gian gần như vậy) được treo trong giỏ lưới đằng trước và trong phòng động cơ. Sau khi hết thức ăn tươi, chúng tôi dùng đồ hộp.

Để nạp ngư lôi, tàu chúng tôi được đưa sát một cái đê. Người ta bắt đầu nạp đằng trước qua ngã một tấm bửng đặc biệt, kế nạp đằng sau. Cuối cùng,

người ta để hai ngư lôi trong hai thùng kín đặt trên sàn tàu có khả năng chịu đựng mọi sức ép của nước. Nếu sau này, muốn đưa chúng vào trong, tàu phải trôi lên mặt nước.

Cuối cùng, đến việc sắp xếp đạn dược: các lựu đạn cỡ 88 ly và 20 ly, cũng như một số lượng đạn đáng kể cho súng liên thanh, đại bác, v.v... Trên sân thượng, có một đại bác kiểu đặc biệt, và một khẩu phòng không tự động. Một cây đại liên có thể gắn tức khắc trong vài giây đồng hồ trên đài quan sát.

Đồ trang bị đã đầy đủ. Máy bình dưỡng khí được nạp, người ta thay các bộ phận lọc để tinh khiết hóa không khí. Chúng tôi đã gửi thư từ cuối cùng về cho gia đình và sẽ khởi hành sáng hôm sau. Mình có trở về không? Có lẽ đó là ý nghĩ thầm kín của mỗi người trong chúng tôi.

Thủy thủ đoàn mặc đồng phục xám đứng nghiêm trước lần thanh sát cuối cùng của Chỉ huy trưởng tiểu hạm đội.

“Các bạn! Hãy ý thức về việc phục vụ xứ sở thân yêu của chúng ta bằng phương tiện vinh quang nhất, hiệu quả nhất trong các vũ khí. Tiến lên, nhắm về hướng kẻ thù, đánh đắm chúng! Đó là châm ngôn của chúng ta.”

Bờ biển Đức mờ dần đằng xa, sau lưng chúng tôi. Chỉ huy trưởng tàu đã quyết định chạy qua giữa Ireland và quần đảo Féroé để ra Đại Tây Dương. Ngay hồi Thế chiến thứ nhất, việc gửi tàu lặn từ các hải cảng Đức qua Đại Tây Dương cũng là một trong các vấn đề lớn của chiến tranh tàu ngầm rồi. Ngoại trừ các bờ biển Pháp, chúng tôi không có hải cảng nào làm trạm dừng chân. Biển Manche hẹp, nên tương đối dễ canh chừng và người ta có thể ngăn cấm việc qua lại của tàu ngầm bằng mìn hoặc lưới. Do đó phải đi vòng, tránh

các hòn đảo Anh quốc, dưới sự đe dọa thường xuyên của địch.

Trong chuyến đi đầu, việc thiếu kinh nghiệm của thủy thủ mới vào nghề khiến chúng tôi bị mất mát tương đối nặng. Nhiều thủy thủ trẻ bị say sóng, và khó mà tin tưởng nơi người say sóng, dù anh ta làm công việc canh chừng hay đảm trách gì đó khi tàu lặn xuống nước.

Tôi có nhiệm vụ gác khu vực đằng sau, y như một thủy thủ trơn. Đằng trước, có sĩ quan trực, một hạ sĩ và hai thủy thủ. Chỗ đó cũng có một thiếu úy. Mỗi người có nhiệm vụ thanh sát khu vực của anh ta bằng ống nhòm hay mắt thường suốt bốn tiếng đồng hồ liên tục, không một bóng mát che đầu.

Bốn ngày trên biển. Chẳng thấy gì: không một máy bay nào, không chiếc tàu nào, không trái mìn trôi nào. Hai máy dầu cặn phát ra tiếng động đều đặn. Thân tàu bằng thép tạo thành một thùng vang âm đáng nể. Chúng tôi giữ tốc độ 14 đến 15 gút một giờ.

Khi có chuông báo động, các máy dầu cặn ngừng chạy. Người ta bắt đầu làm việc gấp rút trong phòng cơ điện. Hai chân vịt được bắt qua động cơ điện. Mỗi người biết rõ việc phải làm. Các đèn đỏ báo cho biết bất cứ chi tiết nào còn bỏ quên.

Sau khi đập tấm bửng, sĩ quan trực la lên: “Lặn xuống!”, và tiếp đó là lệnh của kỹ sư - cơ khí viên: “Mở ống xả!” Anh ta có trách nhiệm chỉ cho phép mở ống xả không khí của phao chứa, khi nào tàu sẵn sàng lặn. Trước mặt anh ta có tấm bảng gắn đèn hiệu. Các phao chứa không khí mang số 5 (ở đầu), 4 và 3 (hai hông đằng sau) và hai phao giữa (hai hông ở giữa).

Nước chảy vào các phao chứa, tàu nghiêng 10 độ. Phao chứa sau đuôi được mở cuối cùng, để tàu nghiêng nhanh. Và tàu lặn xuống: 10 mét, 15 mét, 20 mét...

Sĩ quan trực báo cáo với Chỉ huy trưởng: một máy bay kiểu Sunderland trong khu vực trái đằng trước, khoảng cách 4.000 mét. Bầu trời hơi bị mây che. Nếu máy bay thấy chúng tôi, nó phải bay vòng để tấn công, lúc ấy chúng tôi đã xuống sâu 50 mét trước khi mảy trái bom đầu tiên rơi xuống.

Khi tàu chạy trên mặt biển, các thùng chứa dùng để lặn nhanh đựng 5 tấn nước và giúp cho việc ngụp xuống nước mau lẹ. Nhưng khi xuống sâu, tàu trở nên quá nặng. Kỹ sư - cơ khí viên bèn hạ lệnh: “Xả nước” và liền đó khí nén được đưa vào với áp suất 205kg nên nước bị đẩy ra ngoài nhanh chóng. Áp suất không khí bên trong tàu tăng lên, khiến tai chúng tôi lùm bùm.

Kỹ sư - cơ khí viên báo cáo với Chỉ huy trưởng là tàu ở độ sâu 40 mét, và đang xuống mau với 35 độ nghiêng đầu mũi. Chỉ huy trưởng ra lệnh xuống đến 100 mét. Sáu mươi mét, sáu mươi... Đột nhiên, một tiếng nổ. Đó là một tiếng trầm, chẳng giống chút nào với tiếng nổ trên mặt đất. Nước truyền âm thanh tốt; chúng tôi có cảm tưởng như đang bị nhốt trong cái trống. Mỗi người ở yên vị trí của mình. Chiếc tàu ngầm rung lên, nhưng tiếng nổ ở xa, tàu không hề hấn gì...

Khi tàu xuống sâu, không khí trong các phao chứa (ballast) bị nén lại và tàu trở nên nặng hơn. Ở độ sâu trung bình, thì ngược lại, nó có thể làm tàu mất thăng bằng và lắc lư. Nếu cần nổi lên mặt nước, người ta bơm không khí vào các phao chứa, vì vậy hễ bơm hư thì kể như tàu ngầm “tàn đời”.

Chỉ huy trưởng tỏ ra hài lòng về các “thủy lựu đạn” đầu tiên này: cũng nên tập cho thủy thủ quen, hầu tránh thái độ dửng dưng và quá tự tin của họ.

Các động cơ chạy tốc độ chậm. Người ta có thể giữ như vậy hai ngày khỏi cần trời lên mặt nước. Nhưng chúng tôi đâu được phép chạy ngầm, trốn tránh, mà là tấn công và phá hủy.

Chỉ huy trưởng ra lệnh cho tàu trời lên tới mức có thể sử dụng tiềm vọng kính (périscopes). Dụng cụ này giống như một ống khói, phần trên lộ khỏi mặt nước, có bên trong một hệ thống kính giúp người trong tàu có thể quan sát bên ngoài.

Sức ép của nước hạ dần khi tàu tiến lên mặt nước. Tàu nhẹ đi, nên phải bơm nước vào để “dẫn”. Viên kỹ sư biết rõ số lượng, tùy thuộc nhiều yếu tố, trong đó tỷ lệ muối của nước biển là một. Lúc đó Chỉ huy trưởng đang ở phòng chỉ huy, ông dùng ống ngắm quan sát một vòng chân trời. Nếu tàu đang ở 100 mét sâu, nó sẽ lên đến 40 mét khoảng một phút sau đó - với độ nghiêng ở đầu mũi là 10 độ. Và khi chạy với tiềm vọng kính, thì tàu được giữ ở mức 14 mét cách mặt biển. Máy tàu phải quay chậm để chân vịt bớt làm nước sôi sục, và ống tiềm vọng kính chỉ hơi lộ lên mặt nước, hầu tránh kéo theo luồng bong bóng.

Khi Chỉ huy trưởng cần quan sát bằng tiềm vọng kính, ông ngồi trên một ghế nhỏ trong “đài” riêng, dưới chân có hai bàn đạp, dùng điện điều khiển cho tiềm vọng kính xoay qua trái hoặc phải. Tay phải ông điều khiển tấm gương nhờ đó có thể quan sát trên trời hoặc mặt nước. Tay trái ông kéo chiếc cần đẩy tiềm vọng kính lên hoặc hạ nó xuống. Ngoài ra còn có các bộ phận

để phóng đại hình ảnh nhìn thấy từ một lần rưỡi đến sáu lần, và để làm cho khỏi bị chói vì ánh mặt trời. Có thể gắn máy chụp hình hoặc máy quay phim vào, và dù tiềm vọng kính được đưa lên hay hạ xuống, người quan sát vẫn ngồi yên một chỗ. Khi trời lạnh, có hệ thống sưởi ấm các bộ phận để tránh băng giá làm mờ kính. Ngoài ra còn nhiều chi tiết khác giúp cho việc phóng ngư lôi được chính xác.

Kế bên ống tiềm vọng kính có cái máy dùng cho việc tính toán. Hồi ấy trên thế giới chưa có nước nào khác có loại máy như vậy, nên khi Thế chiến thứ hai kết thúc, nó được phía Đồng minh hết sức tán phục. Nó được nối với tiềm vọng kính, và nhờ đó có thể bắn cùng một lúc đến năm mục tiêu trong một đoàn tàu mà chỉ mất vài giây đồng hồ. Các thành công lớn của tàu ngầm Đức trong Đại Tây Dương phần nhiều nhờ cái máy này.

Khi tàu trời lên, và kỹ sư cơ khí viên thông báo: “Nắp đài quan sát đã lên khỏi nước” thì người ta vặn các bộ phận để ông Chỉ huy trưởng có thể mở nắp. Lúc ấy áp suất không khí bên trong tàu phải bình thường, nếu nó quá mạnh, ông Chỉ huy trưởng sẽ bị hất văng ra ngoài, ngược lại nếu quá yếu thì nắp sẽ khó mở, nước chảy vào trong gây nhiều phiền phức, chẳng hạn làm ướt ống nhòm đeo nơi ngực và làm cay mắt.

Nhờ khí xả từ ống thoát của máy dầu cặn, người ta tổng khứ tất cả số nước còn lại ra khỏi phao chứa. Sở dĩ người ta dùng khí của ống xả là để tiết kiệm khí nén, và cũng để các phao chứa đỡ bị sét, vì trong khí dầu cặn có chất béo.

Thường khi, chúng tôi phải lặn xuống, nhưng bom không trúng chúng

tôi. Lắm khi, chúng tôi trông thấy mấy trái mìn thả trôi. Chúng tôi gọi đùa vùng biển đầy mìn là “vườn bông hồng” bởi vì loại trái nổ này lổm chổm gai, trôi lênh bênh sát mặt nước.

Có lần, nhìn thấy chiếc tàu thủy đánh cá, hầu hết mọi người trong tàu ngầm muốn đánh đắm, vì nó chạy trong vùng cấm. Nhưng Chỉ huy trưởng của chúng tôi chống lại ý đó, bởi nó quá nhỏ, không đáng tốn một ngư lôi. Với lại, chúng tôi có thể gây cho hệ thống phòng thủ gần bờ của địch báo động, chúng sẽ rượt đuổi theo chúng tôi. Dù sao, một tàu ngầm cũng là một bảo vật trị giá 4 triệu đồng mark.

Chúng tôi vượt qua bờ biển Iceland và đến khu vực mà Bộ tư lệnh tối cao chiến tranh tàu ngầm đã chỉ định là vùng hành động. Cùng với chúng tôi, các đơn vị khác cũng tạo nên một vòng đai có những mắt rộng hẹp khác nhau. Cơ quan tình báo Đức đã giữ một vai trò quan trọng đối với các đội hình này. Chẳng phải hoàn toàn may rủi mà các tàu ngầm Đức đã nằm ngay trên đường di chuyển của một số tàu đối phương.

“Cột buồm bên hữu đang trước!” người trực canh la lên. Chỉ huy trưởng leo lên sàn tàu, và nhìn thấy ngay nhờ kinh nghiệm, ông ra lệnh đuổi theo chiếc tàu ấy.

“Lái qua trái, hai máy tốc độ trung bình, tiến lên!”

Để hạn chế tiêu thụ nhiên liệu, chúng tôi thường chỉ cho chạy một máy dầu cạn, tàu chạy chậm. Cứ bốn tiếng đồng hồ, chúng tôi đổi máy, để chúng luôn luôn nóng và sẵn sàng chạy nhanh khi cần. Chúng tôi cho đóng nắp ống xả khí, nếu không, có thể bị nước vào khi lặn xuống. Trước đó, chúng tôi

chạy với tốc độ 6 gút, chỉ vài giây đồng hồ sau tăng lên 12 gút. Chiếc tàu ngầm bẻ lái cho đến khi cột buồm nằm ngay trước mũi chúng tôi.

Chúng tôi gắn một kính nhìn xa cực mạnh trên chiếc bệ nơi sàn thượng. Nó dùng cho các cuộc tấn công trên mặt biển, và giống như tiềm vọng kính, nó được nối với máy tính bên dưới. Kính ngắm này chịu đựng được áp suất 200 mét dưới mặt nước, nên có thể để luôn trên sàn thượng khi phải lặn gấp.

Cột buồm của tàu kia nằm ngay các nấc nhăm. Nó hạ thấp rồi xê dịch qua trái. Nó đi về Bắc Mỹ chăng? Hy vọng đó không phải là tàu Mỹ, vì Hoa Kỳ đang là quốc gia trung lập. Nhưng nó ở trong khu vực cấm; mà các tàu trung lập phải chạy theo đường chính thức và không được chạy theo chữ chi.

Chỉ huy trưởng ra lệnh cho động cơ chạy nhanh hơn: 14 gút, 16 gút... Cột buồm hiện ra rõ thêm. Máy nóng lên, 17 gút. Cánh buồm vẫn ở một chiều cao như cũ, như vậy là tàu ấy chạy 17 gút một giờ. “Tốc độ tối đa!” Còn ba tốc độ cực nhanh và có thể phụ thêm động cơ điện, nhưng chỉ dùng đến trong trường hợp khẩn cấp. Chân vịt quay 360 vòng một phút, đằng sau tàu chúng tôi có một lần bọt dài.

Từ hai tiếng đồng hồ rồi, chúng tôi chạy với tốc độ tối đa, nếu không ngại hao phí nhiên liệu, chúng tôi có thể tiếp tục như vậy trong mấy tuần lễ. Các động cơ chịu đựng được vì là loại M.A.N. Trước khi ra mặt trận, mỗi chiếc tàu đều phải chạy thử trong tám tiếng đồng hồ với tốc độ cao. Ít khi trong cuộc thử thách này người ta khám phá ra một vài khuyết điểm trong động tác của máy.

Cứ năm phút một lần, Chỉ huy trưởng cho biết vị trí của tàu bị săn đuổi

và khoảng cách giữa nó với chúng tôi.

Động cơ dầu cặn vẫn chạy nhanh. Tám trục tròn của chúng cao hơn đầu người.

Năm giờ chiều. Với tốc độ này, chúng tôi tiến thêm tới gần chẳng bao nhiêu. Phải làm sao tấn công nó trong đêm nay.

Tất cả sĩ quan trong đội lái tàu cùng những người trực canh giỏi nhất đều có mặt trên sàn tàu. Những người ấy sẽ không đổi phiên, dù tàu có chạy như vậy trong mấy ngày. Họ chỉ ăn một thứ chocolate có tên “chocolate của tàu ngầm” để bao tử khỏi làm việc nhiều khiến mệt thêm. Chỉ ăn duy nhất chocolate và uống cà phê. Họ cần mở mắt quan sát

Hoàng hôn đến. Trong 20 phút nữa, trời sẽ tối. Rất khó mà tìm lại được trong đêm tối, nếu tàu ấy rẽ qua ngã khác. May sao, chúng tôi vẫn tiếp tục đuổi đúng hướng. Tám giờ tối, trăng hiện ra giữa đám mây, và càng lúc càng sáng. Đó là một bất lợi cho chúng tôi (dễ bị phát hiện) nhưng nhờ đó chúng tôi có thể phân biệt một bóng đen cách xa 4 dặm.

Mười giờ đêm, Chỉ huy trưởng thấy một cột buồm đang trước. Khoảng cách 4 dặm. Máy đặt tốc độ tối đa. Bọt trắng văng không ngớt lên đài quan sát. Những người trực canh bị ướt nhẹp. Cứ năm phút, người ta lại bơm khí nén vào các phao chứa, để tàu ngầm nổi lên mặt nước càng cao càng tốt. Đó là một cách để tăng tốc độ.

Chúng tôi săn đuổi mà chẳng nghĩ tới nguy hiểm, dù tàu địch có thể gần hai khẩu đại bác nơi mũi, chưa kể mấy đại bác bắn nhanh và máy liên thanh

mà các tàu không có hộ tống được trang bị. Không thứ tàu nào lại mỏng manh bằng tàu ngầm. Nếu một trái bom rơi xuống tàu, thì chúng tôi không thể lặn nữa mà kể như tàn đời. Chỉ một viên đạn liên thanh đâm thủng thùng bồn chứa dầu là chúng tôi lâm nguy: dầu sẽ chảy dài theo đường chúng tôi di chuyển dưới nước, và địch cứ đuổi theo đó mà tấn công.

Bốn giờ sáng. Thay vì còn tối đen, bầu trời sáng hơn. người ta thấy rõ đường chân trời. Toán trực canh bên tàu kia có thể nhìn thấy chúng tôi. Chỉ huy trưởng ra lệnh cho viên đệ nhất sĩ quan phụ tá: “Đúng 5 giờ, mình phóng! Đó là may mắn cuối cùng của chúng ta. Sắp sáng rồi. Ở 4.500 mét... ba loạt!”

Còn 15 phút. Thủy thủ đoàn ở vị trí chiến đấu. Ai cũng bận rộn. Hai người sử dụng máy tính: một ở trong đài quan sát, một trong phòng chỉ huy. Người phóng ngư lôi trưởng và phụ tá của anh ta đang ở bên các ống phóng đằng mũi, một người phóng ngư lôi ở bên ống đằng đuôi. Các nắp ống phóng vẫn còn đóng, người ta chỉ mở chúng vào lúc chót vì khi mở ra, chúng gây nên lực cản làm giảm tốc độ tàu. Chúng tôi phải tiến đến gần hơn nữa. Chạy đằng sau tàu địch để phóng thì ít có may mắn thành công. Đưa mũi tới, tàu chúng tôi ít bị trông thấy - ngoại trừ đám bọt hình rẽ quạt phía trước tàu. Ông Chỉ huy trưởng điều khiển cho tàu ngầm ở vào vị trí tốt nhất, tránh đưa hông ra để địch dễ tấn công - vì tàu chúng tôi dài đến 70 mét.

Sĩ quan phóng ngư lôi đang đứng trước bảng tính, ra lệnh: “Ống 1 đến 5 sẵn sàng phóng ngang mặt nước!” Các ống được dìm xuống và các nắp được mở bằng tay lái. Anh kỹ sư tính toán số lượng nước phải xả bớt hay thêm vào

tàu sau khi ngư lôi được phóng đi để giữ cho tàu có sức nặng thích hợp. Qua ống dẫn âm, chúng tôi nghe mấy lời này từ phòng ngư lôi: “Ống 1 đến 4 sẵn sàng phóng ngang mặt nước”. Và từ phòng sau đuôi! “Ống 5 sẵn sàng phóng ngang mặt nước”, Sĩ quan phóng ngư lôi ra lệnh: “Ba loạt bằng ống 1, 3, 4”.

Chúng tôi vẫn còn chạy song song và hơi tiến quá tàu địch. Kính ngắm được gắn trên trục xoay. Sĩ quan phóng ngư lôi đứng trước máy tính. Dựa theo các dữ kiện, máy tính cung cấp ngay tất cả lời giải tìm kiếm, chẳng hạn góc ngắm...

Các ngư lôi sẽ chạy cách mặt nước 7 mét. Tốt nhất là chúng chạy dưới lườn tàu địch, cách 2 mét. Một hỏa tiễn từ tính sẽ làm chúng nổ, và tàu địch sẽ bị hất lên, kể rơi xuống lại, gãy làm đôi.

Trong Thế chiến thứ nhất, sau khi rời ống phóng, các ngư lôi được con quay “gyroscope” hướng dẫn chạy thẳng theo đường đã được canh lúc đầu. Rất khó mà phóng như vậy, nhất là khi muốn tránh các khu trục hạm hay những tàu khác đi theo đoàn tàu địch. Lắm khi không thể phóng, bởi không có cách nào tránh đưa hông ra phía địch.

Trong Thế chiến thứ hai, các ngư lôi mới của chúng tôi có thể chạy vòng 90 độ. Mấy kiểu cuối cùng còn có thể chạy vòng 180 độ. Như vậy, khả năng tấn công trở nên khá hơn. Chiếc tàu ngầm, khi phóng ngư lôi, không cần phải giữ một lộ trình nào đó; máy tính, được nối với thiết bị ngư lôi, sẽ giúp cho việc bắn giản tiện hơn.

Chỉ cần vài giây đồng hồ, máy tính sẽ cho biết kết quả. Từ lúc đó, nếu tàu chúng tôi có đổi hướng đột ngột cũng chẳng sao, chỉ cần giữ mục tiêu

ngay chữ thập của máy ngắm là có sự điều chỉnh một cách tự động. Và người ta có thể bắn, dù đang ở vị trí nào, nếu không vượt quá góc 90 độ.

Chúng tôi queo qua phải để tấn công cách mục tiêu 6.000 mét. Đã thấy rõ kẻ địch: tàu chở dầu của hải quân Anh, 18000 tấn. Đẹp mã. Chúng tôi hơi lặn xuống một chút, để đám bọt trước mũi tàu bớt thấy rõ. Và chỉ chạy với tốc độ 12 gút. Khoảng cách 5.000 mét.

Chỉ huy trưởng ra lệnh cho sĩ quan phóng ngư lôi: “Bắn ở 4.500 mét! Nhắm vào cột trước! Đã đến lúc”.

Nhờ máy tính, tàu có thể lái quay ra nơi khác trước khi ngư lôi nổ, do đó tàu ngầm tới gần mục tiêu dễ dàng hơn. Máy tính điều chỉnh liên tục để việc phóng được chính xác. Nếu mục tiêu lệch khỏi đường ngắm, một tấm bảng nhỏ có đèn sáng lên, mang hàng chữ “Ngoài tầm”.

Tiếng Chỉ huy trưởng: “Cho phép bắn!” Sĩ quan phóng ngư lôi đứng trước cột nhắm. “Bắn!”, anh hạ sĩ quan lặp lại. Qua ống loa, người phụ tá phóng ngư lôi ở trong phòng phóng nghe rõ. Hai bàn tay và một bàn chân anh ta đặt trên ba bộ phận khởi động. Nếu bộ máy tự động không hoạt động được thì anh ta sẽ nhấn xuống. Dù việc đó không bao giờ xảy ra, nhưng cẩn thận vẫn hơn.

Tàu ngầm bị nhồi lên ba lần. Người ta nghe ba tiếng rít bị nén, ngắn; đó là khí ép đã đẩy các ngư lôi ra trước. Không được phóng các ngư lôi cùng một lúc, vì chúng sẽ gây bất lợi cho nhau. Khoảng cách thời gian giữa hai ngư lôi được phóng là một giây hai phần mười. Cùng lúc với lệnh bắn, trung úy cơ khí viên cho chảy vào và phân phối một số lượng nước. Sự thăng bằng

và sức nặng của tàu ngầm tuyệt đối không được thay đổi. Tàu phải giữ khả năng lặn được cấp tốc.

Chỉ huy trưởng ra lệnh: “Tốc độ tối đa. Tiến tới trước!” Chúng tôi phải luôn luôn chạy trên mặt nước khi muốn tránh xa. Tàu địch được canh chừng hết sức cẩn thận. Một tia sáng. Khoảng cách giữa chúng tôi và tàu địch là 6.000 mét. Có mấy tiếng nổ đằng sau, cách chúng tôi khoảng 300 mét.

Báo động! “Lặn 10, 20... 50 mét”. Các tiếng nổ đã xa, bởi một chiếc tàu không được hộ tống thì không nguy hiểm đối với tàu ngầm chạy bên dưới nước.

“Chạy ở tầm tiềm vọng kính”. Động cơ quay chậm lại. Chúng tôi ở cách xa mục tiêu thêm vài dặm biển. Ở khoảng cách này, tàu địch không thể thấy ống tiềm vọng vì quá nhỏ, hơn nữa nó được trang bị một bộ phận đặc biệt để tránh gây xoáy nước.

Chiếc tàu lại ở ngay đường ngắm. Hình như nó quay đầu trở lại với tốc độ tối đa. Chỉ huy trưởng nhìn vào đồng hồ ông đeo nơi tay. Nó được chế tạo riêng cho người trên tàu ngầm và có nhiều kim để ước tính tốc độ và một số dữ kiện. Những tiếng nổ gầm lên có vẻ thông báo sự thành công. Chỉ huy trưởng nhìn vào tiềm vọng kính, và cho biết qua hệ thống loa: “Trúng mục tiêu đằng sau. Hình như nhắm đuôi tàu”.

Trước khi chúng tôi lặn nhanh xuống, các hiệu thính viên đã nghe lén được trên làn sóng 600 mét các lời kêu cứu “Tàu ngầm Đức” và cho biết vị trí của họ.

Tàu địch đã ngưng chạy và máy luồng hơi nước bay lên. Hình như các thiết bị của bánh lái bị trúng. Chúng tôi chuẩn bị tấn công trở lại. Chúng tôi đến gần tới 1.000 mét. Địch nhìn thấy tiềm vọng kính, và nổ tất cả liên thanh cùng mọi súng bắn nhanh mà họ có. Tấm kính của tiềm vọng kính có thể lâm nguy, vì vậy Chỉ huy trưởng chỉ đưa ống tiềm vọng lên khoảng một giây đồng hồ. Để tấn công phía bên kia, chúng tôi lặn xuống 20 mét.

Hiệu thính viên cho biết: “Hiện giờ, nó ở ngay bên trên chúng ta”.

Trong cuộc tấn công khi tàu còn lặn, thì chính tay Chỉ huy trưởng lái, nhắm và phóng. Sĩ quan phóng lôi chỉ kiểm soát các dữ kiện cần thiết cho việc thiết lập các bảng tính toán.

Lần này, phải phóng ngư lôi nằm trong ống đằng sau. Tương đối hiểm gặp cơ hội sử dụng nó.

Chỉ huy trưởng, ngay trước khi bắn, đã đưa cao tiềm vọng kính lên, để nhắm tàu địch trong vạch ngắm. Máy tính cho biết ngay. Xa 400 mét. Bắn! Ngư lôi vọt đi, ống tiềm vọng được hạ xuống.

Tiếng nổ phải xảy ra sau 25 giây. Ngay trước đó, Chỉ huy trưởng lại đưa tiềm vọng kính lên. Một máy quay phim đặc biệt được gắn vào đó, hình ảnh sẽ được ghi lại lúc nổ.

Chiếc tàu chở dầu gãy ngay giữa. Mọi người trong tàu ngầm được phép nhìn vào tiềm vọng kính. Máy chiếc xuồng cấp cứu, máy chiếc bè được quăng xuống nước. Chiếc tàu to lớn chìm xuống biển. Thủy thủ đoàn của tàu địch được an toàn. Họ sẽ được một tàu chiến nào đó vớt lên. Chúng tôi không

thể vớt ai vì thiếu chỗ.

Chúng tôi tự cho phép “xả hơi” một chút bằng cách lặn sâu 50 mét để yên tĩnh lắng nghe mấy đĩa hát. Các bài ca quen thuộc của xứ sở chúng tôi vang lên, và mỗi người được một khẩu phần rượu cognac.

Chúng tôi sẽ đến một khu vực khác để hoạt động, vì chắc chắn trong một thời gian dài, không tàu buôn nào đi qua đây, ngược lại, sẽ có nhiều toán diệt tàu ngầm và hàng không duyên hải đến viếng chúng tôi.

Mức dự trữ nhiên liệu của chúng tôi đã vơi phân nửa. Trong trường hợp này, Bộ tư lệnh tối cao để cho Chỉ huy trưởng quyền rời khỏi vùng hành quân nếu anh ta muốn.

Các tuần sau đó, chúng tôi lại được thêm các thắng lợi mới. Từ lâu rồi, chúng tôi chỉ sống nhờ đồ hộp, vĩnh viễn bằng đồ hộp... Chúng tôi mắc phải “bệnh thiếc” lối nói để gọi cách sống chật hẹp, chung đụng hằng ngày dưới tàu ngầm. Thức ăn có mùi dầu cặn và chút mùi mốc. Bên trong tàu, phòng bị ẩm; quần áo bằng da và giày mốc lên nếu không thường được sử dụng.

Chúng tôi nhận lệnh chạy về Lorient. Tới ngang vịnh Gascogne, chúng tôi chạy dưới nước ban ngày và chạy trên mặt biển ban đêm.

Tất cả các gương mặt đều sáng rỡ. Mọi người hi vọng nhận được nhiều thư từ khi đến. Chúng tôi có thể viết cho người thân để họ biết mình còn sống - bởi Chỉ huy trưởng chỉ thông báo sự mất tích của một thủy thủ sau 6 tháng.

Người ta gửi đến chúng tôi một toán máy bay hộ tống. Mấy chiếc Messerschmitt bao quanh chúng tôi. Giờ đây, chẳng gì có thể xảy ra cho

chúng tôi, ngoại trừ mình. Nhưng trong vùng đầy mình này, một tàu vét mình chạy trước chúng tôi, nếu có chất nổ trôi dạt, thì nó gặp trước. Mà một tàu vét mình thì không thể chìm, bởi nó chứa đầy gỗ mốp và thùng rỗng.

Chúng tôi vào cảng, ống tiềm vọng kính có mang băng vải trắng, báo cho biết số lượng trọng tải của các tàu bị đánh chìm. Nếu chúng tôi có bắn chìm tàu chiến, thì đã kéo cờ nhỏ màu đỏ.

Chúng tôi mặc quần áo sạch, xám, giống như màu tàu chúng tôi. Trên bến tàu, có nhiều sĩ quan của căn cứ hải quân; quân nhạc vang lên và - có thể nào tin được không? - mấy nàng thanh nữ, thanh nữ còn sống nhăn! Họ được giao nhiệm vụ về thư từ. Tất nhiên, thấy được tiếp đón cỡ đó, tim chúng tôi nhảy từng từng trong lồng ngực.

Tôi phải đi ra phía trước, để lo công việc cập bến. Rất nóng lòng, tôi bắt đầu chạy. Nhưng mới vài bước đầu là té sấp xuống đập mũi. Quen với sự lắc lư triền miên của con tàu, tôi có lối bước nghiêng qua nghiêng lại của thủy thủ, và không còn biết cách di chuyển trên một tấm ván nằm yên.

Buổi tối sau cùng chúng tôi đến, có liên hoan trên tàu. Tất cả nhân viên thủy thủ đoàn, kể cả Chỉ huy trưởng, đều tham gia các trò vui chơi. Tối đó, chúng tôi quên hết mọi việc liên quan đến công vụ, chúng tôi ca hát, uống và cười với nhau. Uống cho tới “đã” cũng chẳng ai rầy.

Vị chỉ huy hạm đội tàu ngầm, đô đốc Donitz, đến duyệt quân chúng tôi. Hai thủy thủ đoàn được gọi tới dàn chào. Đó là lần đầu mà tôi được ngắm nhìn thật gần, con người mà ý chí, công lao đã làm cho tàu ngầm trở thành một vũ khí đáng sợ.

Nghị lực, tính nghiêm khắc của ông đòi hỏi sự phục tùng, trung thành tuyệt đối của người thủy thủ, là điều ai cũng rõ. Lời nói của ông biểu lộ lòng tin cậy, tính quyết định:

“Thủy thủ kiêu hãnh của tàu ngầm Đức! Các bạn đã chứng tỏ khả năng mình ngay chuyển hành trình đầu tiên. Nếu vào lúc này, chúng ta chỉ có thể gửi ra chiến trận một số tàu rất hạn chế, thì ít ra các bạn cũng được bảo đảm rằng số lượng của chúng sẽ tăng và chúng ta sẽ đuổi sát mức sản xuất của kẻ thù. Chúng ta sẽ tách hẳn kẻ thù ra khỏi các căn cứ tiếp tế của chúng. Sự tiến triển của các biến cố sắp tới tùy thuộc phần lớn vào các bạn. Chưa chi, số lượng trọng tải bị đánh đắm vượt quá khả năng đóng tàu mới của địch. Ai hành động nhanh hơn sẽ thắng: chúng ta sẽ đạt đến chỗ mà không tàu địch nào có thể qua lại trên biển nữa”.

Đô đốc trao huy chương chữ thập sắt hạng nhất cho Chỉ huy trưởng chúng tôi và cho vài thủy thủ tàu ngầm có thành tích. Một số khác nhận huy chương chữ thập sắt hạng nhì.

Một phần ba thủy thủ đoàn được đi phép. Phần còn lại phải có công việc thường nhật và cứ hai bữa, phải trực gác.

Một nhà an dưỡng dành cho thủy thủ tàu ngầm là nơi thu hút chúng tôi tại Lorient. Kiến trúc đẹp với mặt tiền trang nhã, lại có hồ tắm. Chúng tôi có thể chơi bóng bàn và bi da, xem phim và khiêu vũ tại nơi ấy.

Chương IV

TẤN CÔNG MỘT ĐOÀN TÀU

Chúng tôi sống luôn tại Lorient cho đến khi trở ra mặt trận. Chiến tranh đã bước vào một giai đoạn mới. Chiến sự miền Đông tiếp diễn. Việc đổi hướng của chiến tranh có đem đến một giải đáp nhanh và vĩnh viễn không? Dù sao Anh quốc cũng cảm thấy trút bớt được gánh nặng. Với binh sĩ của tướng Rommel ở Bắc Phi, thủy thủ chúng tôi - nhất là của tàu ngầm - là những lực lượng duy nhất mà Anh và Mỹ dồn sức tấn công.

Chúng tôi có sơn một chữ “V” lớn nơi đài quan sát, nó có nghĩa là chiến thắng: *Veni, vidi, vici.*⁽²⁾

Nơi chúng tôi định đến là trung tâm Đại Tây Dương.

Chúng tôi vượt qua 15 độ kinh tuyến Tây, và thông báo bằng vô tuyến vị trí của chúng tôi đến Bộ tư lệnh tối cao. Sau khi gửi công điện, các tàu ngầm thường tránh không sử dụng máy vô tuyến nữa. Kinh tuyến này tượng trưng cho một thứ biên giới lý tưởng, và từ đó trở đi, chúng tôi được hưởng thêm tiền thưởng tiền tuyến.

Trong nhiều ngày, chúng tôi tiến cùng một tốc độ, và mong mỗi có gì khác thường để giải khuây. Chuyên viên vô tuyến đem trình Chỉ huy trưởng một công điện “khẩn”, có lời chỉ dẫn về một đoàn tàu địch.

Khoảng cách vẫn còn xa nhưng đoàn tàu tiến về phía chúng tôi, trừ phi nó bất ngờ đổi hướng. Chúng tôi chạy với tốc độ trung bình về phía giao điểm của hai lộ trình.

Sau hai ngày, lẽ ra phải trông thấy nó. Nhưng chẳng có làn khói nào đăng chân trời. Có lẽ đó là một đoàn tàu quan trọng vì Bộ tư lệnh tối cao gửi một máy bay trinh sát đến để yểm trợ chúng tôi.

Phi trường gần nhất cũng cách xa chúng tôi hơn 3.000 cây số. Chiếc tàu ngầm thì nhỏ xíu giữa đại dương, vậy máy bay có tìm ra chúng tôi không? Trong 5 giờ nữa, nó sẽ ở bên trên chúng tôi; chuyên viên vô tuyến thử nối liên lạc, và cuối cùng thành công: đó là một chiếc phi cơ kiểu Blohm-Voss 138 dành cho các công tác đặc biệt. Chúng tôi dùng quang hiệu cho biết vị trí giả định của đoàn tàu. Chiếc máy bay rời xa chúng tôi.

Hai tiếng đồng hồ trôi qua. Chúng tôi tiếp tục tiến mà không nhận lệnh gì mới. Chúng tôi tránh sử dụng máy vô tuyến dù ít khi các tàu nghe được công điện xa hơn 20 dặm biển (mỗi dặm biển = 1.852 mét). Phi cơ Blohm-Voss 138 trở lại. Các quang hiệu của nó báo cho biết đoàn tàu chạy về hướng Đông, tốc độ 8 dặm biển, gồm khoảng 50 tàu được khu trục hạm hộ tống.

“Công việc thượng thặng!” Chỉ huy trưởng của chúng tôi kết luận. Tiến lên! Chúng tôi chẳng bao giờ hạn chế việc sử dụng máy móc khi cần tiến đến gần mục tiêu. Người trực canh đang ở vị trí của anh ta. Hạ sĩ quan phóng ngư

lôi thì lo liệu đăng mũi.

Phi cơ bay phía trước chúng tôi. Nó biết hướng chính xác. Ba giờ chiều, làn khói đầu tiên xuất hiện, chỉ hơi trông thấy trong ống nhòm. Chúng tôi vẫn tiến tới. Lần hồi, các làn khói xuất hiện thêm, rõ hơn. “Cả một rừng!” Người nào đó trên sàn tàu nói. “Mình phải mệt lắm mới đốn hết!”

“Đừng có bình phẩm, mà mở mắt ra!” Chỉ huy trưởng đáp lại, mắt không rời khỏi ống nhòm.

Chiếc Blohm-Voss 138 già từ, vừa chúc chúng tôi may mắn, kể nó biến mất.

Sĩ quan trực quay sang kỹ sư (cũng đã lên sàn tàu để định hướng): “Mấy anh không quân sống ngon lành: tối nào cũng ở bên lò sưởi! Để tôi xin chuyển ngành!”

Chúng tôi đánh một bức điện ngắn 20 chữ cho biết vị trí của đoàn tàu, hướng di chuyển và tốc độ của nó, số lượng tàu và chiến hạm hộ tống, tình trạng khí tượng và mức dự trữ nhiên liệu của chúng tôi để Bộ tư lệnh tối cao có ý kiến về khả năng tấn công của chúng tôi. Hai lần trong một giờ, mấy bức công điện bổ sung được gửi tiếp. Chúng tôi là chiếc tàu đầu tiên đến gặp địch. Trước hết phải gom xung quanh chúng tôi các tàu ngầm đang ở trong khu vực biển này, mà tránh tấn công ngay: đó là nguyên tắc của chiến thuật nổi tiếng của Rudel, dù không có nghĩa là phải luôn luôn hành động kết hợp nhau. Một khi tới chỗ hẹn, mỗi tàu ngầm hoạt động độc lập. Nhờ vậy kéo dài hằng mấy ngày ở Đại Tây Dương, có thể phá hủy hoàn toàn nhiều đoàn tàu 50 chiếc hoặc hơn.

Đêm ấy thuận lợi cho chúng tôi: trời không trăng, tối đen. Chúng tôi vào giữa đoàn tàu. Máy tính hoạt động. Các ống phóng đã sẵn sàng, nhưng còn mấy tàu ngầm khác chưa có mặt. Dựa theo một số công điện, chúng tôi ước tính đến rạng đông, sẽ có sáu chiếc cùng với tàu chúng tôi. Bởi vì đây là một đoàn tàu quan trọng: 50 chiếc chở vật liệu cho Anh quốc.

“Gửi thông điệp bằng vô tuyến,” Chỉ huy trưởng ra lệnh.

Chúng tôi nhìn nhau, sửng sốt: gan quá mức! Nằm ngay giữa đoàn tàu địch mà dám làm Ồn! Nếu rủi làn sóng của chúng tôi bị khám phá, thì lâm nguy. Nhưng không thể làm khác hơn, chúng tôi cần các tàu ngầm khác nữa. Hiệu thính viên cho biết có hai tàu ngầm đã nhận được công điện. Vậy là chúng tôi có ba chiếc tất cả. Chỉ huy trưởng quyết định tấn công, không cần gửi điện văn cho tàu ngầm khác, vì những ngọn lửa sáng chói của các vụ nổ sẽ thấy được từ xa.

Chúng tôi có ý định đánh đắm bốn tàu một lượt, nên chọn những tàu lớn nhất. Trước tiên chúng tôi điều chỉnh điểm ngắm tới chiếc xa nhất, rồi tới những chiếc gần. Phải làm sao cho các tiếng nổ nối tiếp nhau, để không cho bất cứ tàu nào có thì giờ rút lui. Chiếc tàu lớn nhất sẽ lãnh hai ngư lôi, các chiếc kia mỗi tàu một ngư lôi. Khoảng cách giữa chúng tôi với tàu ngầm gần nhất khá ngắn: có lẽ 600 mét. Bắn! Chiếc tàu ngầm bị nhồi lên năm lần liên tiếp.

Trong khoảng 40 giây, các ngư lôi sẽ đến mục tiêu. Chúng tôi nôn nóng chờ đợi.

Một ngọn lửa sáng lòe, kể đó những tiếng nổ nối tiếp theo. Âm thanh

truyền đi trong nước mau hơn trong không khí. Thêm một tiếng nổ nữa nơi cùng chiếc tàu ấy. Nó bị bể ra, và chìm nhanh xuống đáy. Sẽ có ít người sống sót.

Hai tiếng nổ khác tiếp theo, hai tàu nữa bị trúng. Một ngư lôi trật mục tiêu. Các tàu ngầm khác hình như chưa bắn.

Trong đoàn tàu, mà chỉ trước đó ít lâu đi theo lộ trình của nó một cách bình yên, bỗng bắt đầu hoạt động nhộn nhịp. Những ánh đèn đỏ và xanh đột ngột lóe ra. Có lẽ đó là những tín hiệu chỉ dẫn một sự thay đổi lộ trình. Người Anh rành nghề của họ. Các việc xê dịch trong đoàn tàu và nhất là trong đêm tối, đèn tắt hết, vô cùng phức tạp. Nhưng chẳng có sự đụng chạm nào.

Các khu trục hạm chung quanh các tàu bị nạn. Mấy đèn pha rọi sáng. Họ bắn mìn lựu: chúng tôi chưa bị dò ra.

Tàu của chúng tôi vẫn ở giữa đoàn tàu. Có lẽ người ta chưa nghi ngờ sự có mặt của chúng tôi nơi điểm này.

“Nạp vào!” Chỉ huy trưởng ra lệnh.

Thay vì chuồn đi hoặc lặn xuống, chúng tôi tiến đến gần hơn. Gần đến nỗi họ sẽ không thấy chúng tôi, theo như Chỉ huy trưởng ước tính, ông ta có lý: trên biển, người ta dễ nhận ra nhất khi các tàu ở đẳng chân trời. Nếu khoảng cách quá gần, khó mà thấy một tàu ngầm từ trên sàn tàu chạy bằng hơi nước. Vệt sậm của nó trên mặt nước khó phân biệt với những ngọn sóng lớn.

Ba mươi lăm phút sau, công cuộc chuẩn bị tấn công lần tới đã xong. Sĩ

quan phóng lôi báo với Chỉ huy trưởng: “Các ống 1 đến 4 sẵn sàng phóng trên mặt”.

Mấy tiếng nổ dữ dội. Máy chiếc tàu nổ tung. Một số khác phun ra những cuộn hơi nước và ngưng chạy. Máy đèn rọi lung sục các dòng nước. Những cột khói bay lên trời. Từng chỗ, dầu cạn chảy trên nước. Tiếng kêu cứu được lặp đi lặp lại trên băng tầng 600 mét. Máy tàu ngầm khác đã đến với chúng tôi. Vẫn những tiếng nổ mới.

“Hi vọng không có ngư lôi chạy lạc nào trúng nhằm chúng ta!” Viên sĩ quan phụ tá trực nói. “Chỉ còn thiếu có chuyện mình bị chính bên mình cho xuống đáy biển thôi! Nguy hiểm lớn khi mình đang ở bên trong đoàn tàu”.

Đoàn tàu phân tán. Đó là dấu hiệu xấu cho chúng tôi, bởi chỉ còn có thể nhắm bắn mỗi lần một mục tiêu. Hơn nữa, cuộc tấn công trở nên phức tạp hơn do sự kiện các tàu chưa bị hề hấn gì sẽ cảnh giác. Một số chạy theo chữ chi, một số đánh vòng tròn lớn.

“Một chiếc 8.000 tấn đang trong điểm ngắm. Hai ngư lôi. Khoảng cách 400 mét. Bắn!”

“Qua bên phải. Một chiếc nữa! Bắn!”

Cùng lúc với lệnh thứ hai vang lên, chiếc tàu đầu bị nhắm nẩy tung lên không. Trúng mục tiêu. Nó chìm, đuôi xuống trước.

Có bóng đen đằng trước: chúng tôi thử né qua, nhưng bóng đó đến nhanh hơn. Càng lúc càng lớn; một chiến hạm. *Báo động!*

Tàu chúng tôi bị dò ra rồi! Trong khi chúng tôi vọt vào bên trong tàu,

những tiếng nổ khác vang lên.

Bộ tư lệnh đã lưu ý chúng tôi về những tiểu tặc hạm trên đoàn tàu, mà người ta sẽ hạ thủy trong trường hợp có tàu ngầm tấn công ban đêm. Lợi điểm của chúng là nhỏ cỡ, nhanh và được trang bị mạnh với vũ khí bắn nhanh. Chúng tôi chỉ trông thấy mấy chiếc tàu nhỏ nhất này khi chúng đã đến gần mình.

“Lặn 100 mét!” Với 40 độ nghiêng và tốc độ tối đa, chúng tôi đâm xuống vực sâu. Kỹ sư cơ khí của chúng tôi là tay cừ khôi về nghề chạy dưới mặt nước. Đúng độ sâu ấn định, anh ta dựng tàu dậy cho thẳng bằng, ra lệnh đóng nắp xả và thông báo là mọi việc đều an toàn.

Chỉ huy trưởng bảo: “Tốt! Mình hên quá! Mấy con heo đó luôn luôn phát minh ra trò mới! Phải có vậy, nếu không chiến tranh trở nên nhạt nhẽo. Lần sau, mình sẽ biết cách xử thế. Hoan hô toán trực canh!”

Các thủy lựu đạn đầu tiên nổ tung. Nhưng chúng ở xa. Tuy vậy, chúng tôi vẫn còn ở quá gần đoàn tàu và các khu trục hạm.

“Chạy vòng vèo!” Chỉ huy trưởng ra lệnh.

Các động cơ điện kêu vù vù nhỏ đến nỗi chỉ hơi nghe tiếng. Các lệnh được bảo với giọng thì thầm. Các máy phụ ngừng chạy. Các thủy thủ mang giày nỉ. Ngay khi người nào đó không có nhiệm vụ để làm, anh ta đi nằm. Như vậy ít tiêu thụ không khí trong lành hơn - bởi khi nằm và im lặng thì người ta ít cần oxy.

Đoàn tàu đã chạy xa. Người ta chỉ còn nhận ra một cách yếu ớt tiếng đập

của các chân vịt. Ngược lại, ba khu trục hạm rượt đuổi theo dấu chúng tôi. Tiếng động do máy dò tìm của chúng tạo nên thứ tiếng như lấy móng tay kéo trên chiếc lược; một thứ tiếng khác như tiếng lắc hộp đậu khô trong cái lon; một thứ tiếng nữa nghe ken két như bánh sắt nghiền đường ray. Đôi khi chúng tôi có cảm tưởng một viên đạn chì trúng nhằm vỏ bọc thép của tàu chúng tôi.

Các khu trục hạm bao vây chúng tôi. Các tiếng nổ của thủy lôi đạn - thường thường ba tiếng cùng một lúc - mỗi lúc càng tiến đến gần. Vị trí chiến đấu của tôi ở đằng đuôi, trước mặt ống dẫn âm.

Cứ mỗi loạt thủy lôi đạn, tôi phải báo cho biết mọi thứ có còn nguyên vẹn không. Ống dẫn âm nằm giữa ống phóng thủy lôi và vỏ tàu. Tôi phải nghiêng người tới trước, một bàn tay chống lên vỏ tàu.

Mức nguy hiểm trở nên đáng kể. Tàu ngầm của chúng tôi lặn thêm 20 mét. Đèn vệt tắt. Nhưng tự động, hệ thống điện phòng hồ bắt đầu hoạt động. Các gương mặt trở nên nghiêm trọng. Ai cũng biết rằng chẳng còn là trò đùa.

Địch đã khám phá ra chúng tôi nhờ các máy dò tìm mà tiếng động càng lúc càng rõ. Nhóm sửa chữa điện chạy tới chạy lui trong tàu để sửa các trục trặc.

Nhiều giờ trôi qua như vậy. Lựu đạn, đèn tắt, sửa điện. Toán vô tuyến bắt được các làn sóng của khu trục hạm và báo không ngớt về vị trí của chúng cho Chỉ huy trưởng. Khi chúng đến gần, Chỉ huy trưởng vào ngồi trong phòng vô tuyến để ra lệnh. Mỗi khi khu trục hạm nằm bên trên chúng tôi và phóng thủy lôi đạn xuống, chúng tôi chạy một vòng cung. Phải cần

chút linh tính nào đó để biết nên chạy hướng nào, và cũng là vấn đề may mắn.

Ông Chỉ huy trưởng rất rành nghề, ông thần nhiên; mọi người cố bắt chước theo nhưng dĩ nhiên chẳng ai cảm thấy yên tâm, trong đó có tôi.

Chúng tôi đếm được 68 thủy lựu đạn. Các tiếng nổ nghe hung hãn, làm mất thăng bằng. Tàu ngầm giống như bị chiếc búa lớn đập vào: phong vũ biểu, các máy đo bị bể, mấy bóng đèn nổ tung. Các động cơ ngừng chạy. Nhưng may, không chỗ nào bị rịn nước, chỉ có bộ phận tự động đóng an toàn bị hư.

Đã sửa xong mọi thứ. Có thêm chút ánh sáng. Chúng tôi thở bằng các ống cao su, với không khí đi qua các bộ phận lọc bồ tạt. Mỗi viên bồ tạt nặng khoảng một kí lô. Sức nặng ấy cũng đáng kể nếu mình bắt buộc phải đứng lên. Bồ tạt có khả năng hút hết oxytcarbon tích trữ trong không khí, vì nếu tỷ lệ khí ấy vượt quá 4%, con người sẽ cảm thấy mệt mỏi rồi... ngủ luôn.

Ống dẫn bằng cao su của mặt nạ tôi đang mang tỏa ra một mùi khó chịu. Không khí nóng lên, trở nên khô rang. Viên bồ tạt cũng nóng. Mỗi người phải ở vị trí của mình, nên không thể đi lấy nước để uống. Đây là chiến tranh thật chứ không phải cảnh thấy trong mấy phim thời sự. Mồ hôi rịn ra trên các gương mặt.

Chúng tôi phóng ra một “bold”, hi vọng cuối của chúng tôi. Nhiều tàu ngầm nhờ nó mà sống sót. Các thành phần hóa học của nó tỏa rộng ra, làm thành một thứ màn che chở trong nước, khiến các máy dò tìm của khu trục hạm nhận được tiếng dội y như với một tàu ngầm. Vì vậy, chúng tôi cố ý đưa

hông tàu ra cho địch dò theo, đoạn ngay sau đó, quẹo đưa đuôi ra, và chạy tránh xa. Tuy nhiên, cái “bold” vẫn còn nguyên chỗ cũ và thu hút các họng súng ngậy ngô của đám khu trục địch.

Hình như địch rơi vào bẫy: các tiếng nổ lần hồi yếu đi. Chúng tôi thấy khỏe. Các khu trục hạm, cuối cùng chạy theo đoàn tàu để tiếp tục hộ tống.

Chúng tôi vẫn chạy dưới mặt nước trong một tiếng đồng hồ nữa, rồi trồi lên. Tốc độ tối đa. Chúng tôi nạp lại các bình điện, đó là việc chính yếu. Nếu hết điện, chúng tôi không thể lặn và vậy là rồi đời.

Các ống phóng được nạp lại. Chúng tôi lại sẵn sàng chiến đấu, chỉ có hơi mệt thôi. Tôi nghĩ đến những nguyên tắc mà người ta nhồi nhét vào đầu chúng tôi trong thời gian được huấn luyện ở đảo Danholm: một người lính không bao giờ được mệt. Chúng tôi nuốt những viên caféine và pervitine, tuy không lợi cho sức khỏe, nhưng giúp chúng tôi khỏi ngủ trong nhiều ngày.

Chúng tôi không thể theo kịp đoàn tàu nữa. Chúng tôi gửi tới Bộ tư lệnh một bức điện thông báo sự thành công: “Bốn tàu bị đắm, 25.000 tấn”. Trả lời của đô đốc: “không phải 25.000 tấn, mà là 35.000. Khen ngợi. Hãy tiếp tục”.

Sở tình báo Đức “Berichtser statterdienst” làm việc hoàn hảo. Nó đã khám phá được khóa mật mã của các điện văn địch. Một trăm ngàn tấn đã bị đánh chìm. Hi vọng sẽ còn gì nữa cho tới hôm sau.

Chúng tôi đã quên vụ bị săn đuổi bằng thủy lôi đạn. Với lại, nghĩ rằng các khu trục hạm đã cạn thủy lôi rồi.

Nhưng chúng tôi không thể rượt theo đoàn tàu. Nhiên liệu đang cạn.

Phải quay về. Sau này chúng tôi hay tin qua một bức điện là nó hầu như bị tiêu diệt hoàn toàn.

Có một cột buồm. Lại một chiếc tàu. Dù thiếu nhiên liệu, phương hướng của nó khiến chúng tôi thử làm một cuộc tấn công.

Đêm đến. Chúng tôi tiến về phía con mồi. Một khu trục hạm chạy thẳng tới chúng tôi; có một đèn đỏ. Chúng tôi quay ngược chiều. Khu trục hạm không thể thấy chúng tôi, nếu không, nó đã bắn. Chúng tôi trời lên, tiến tới trước. Một lần nữa, khu trục hạm phóng thẳng tới chúng tôi. Vẫn cái đèn đỏ quỷ quái. Nó rượt theo chúng tôi. *Báo động!* Và cái trò này lặp lại ba lần. Chúng tôi bị đuổi dồn.

Kế đó có báo động. Hai chiếc máy bay Sunderland, mà chúng tôi thấy trẻ, đang ở một khoảng cách khá gần. Cho đến lúc ấy, chúng tôi chưa hề lâm chiến với máy bay, mặc dù một khẩu phòng không 20 ly hoàn toàn tự động được gắn nơi phần sau của đài quan sát. Một số đạn dự trữ cũng sẵn sàng.

Chỉ huy trưởng muốn đóng nắp sàn tàu, nhưng tấm bửng bị kẹt, do một lò xo bị gãy trong cuộc chiến đấu vừa qua. Một chiếc Sunderland bay về phía chúng tôi. Quyết định nhanh, Chỉ huy trưởng nhảy vào đài quan sát, vọt tới khẩu đại bác và bắn, khoảng cách chừng 1.000 mét. Phi cơ bay vòng và đó là lỗi lầm nghiêm trọng, vì nó đưa hông ra ở cự ly khá gần mà chẳng thể sử dụng vũ khí. Nó bị rơi xuống nước. Chiếc máy bay kia tấn công. Chỉ huy trưởng lại bắn, máy bay bị cháy động cơ và rớt.

Kỹ sư cơ khí gấp rút sửa chữa tấm bửng của nắp sàn tàu. Và chúng tôi có thể lặn. Toàn thể thủy thủ đoàn khen ngợi Chỉ huy trưởng. Không có sự

nhANH trÍ và đÁNH trẢ tỨC thỜi củA Ờng, chúnG tÔi đÃ nguy khốn. Đó là nhữnG máy bay đầu tiên bị một tàu ngầm bắn hạ. Chỉ huy trưởng đượC ban huy chương cho chiến công đó.

Lần này, chúng tôi hướng mũi tàu về Brest. Căn cứ hải quân đó quan trọng hơn Lorient.

Chúng tôi đượC ở trong Trường Hải quân Pháp trước kia, sừng sững oai vệ trên một vùng đất cao. Bên dưới, trong đá, người ta đã sắp đặt các chỗ ẩn cho tàu ngầm: nhữnG bồn nước to lớn và nhữnG xưởnG ngầm dưới đất, xây bê tông kiên cố. Các cuộc tấn công bằng máy bay ngày càng nhiều, và người ta không muốn làm chậm trễ việc hạ thủy tàu do kéo dài sửa chữa. Người ta làm việc hùng hực: các xe vận tải chở cát và xi măng nối dài không dứt trên đường. Thợ thuyền sống trong các khu cư xá mới tinh.

Người ta chưa quyết định về số phận củA các thiếu úy hải quân. Chúng tôi sẽ đượC gửi về Đức để theo các cuộc viễn phái với mục đích học nghề? Chúng tôi mong nhận lãnh một nhiệm sở có nhiều trách nhiệm. Điều chắc chắn là chúng tôi không đượC nghỉ phép: một số người củA thủy thủ đoàn bị đối xử như vậy. Thật là buồn phiền sau một hành trình như thế!

Ngược lại, người ta gửi chúng tôi đến một nhà an dưỡng dành cho nhân viên tàu ngầm.

Sau mỗi lần ra trận, các Chỉ huy trưởng chiến hạm phải tự mình đến thăm Đô đốc trưởng củA hạm đội tàu ngầm. Nhờ đó Bộ tư lệnh có nhữnG tiếp xúc trực tiếp với các tàu ngầm mặt trận.

Mỗi Chỉ huy trưởng được yêu cầu phát biểu ý kiến và đề nghị các cải tiến. Chính trên biển mà người ta thu thập các kinh nghiệm quyết định chứ không phải quanh bàn trà. Phương thức này phần nhiều tránh được chuyện gửi thư từ.

Chỉ huy trưởng của chúng tôi khi trở về không mấy hài lòng về cuộc thăm viếng của ông. Ông giải thích chuyện bất ngờ của ánh đèn đỏ và nghĩ rằng dường như đô đốc Donitz không mấy quan tâm đến sự kiện ấy - chắc vì chúng tôi bị đuổi theo mà không bị tấn công.

Chương V

THAY ĐỔI KHUNG CẢNH

Tháng 2-1942. Thích quá! Người ta gửi các thiếu úy hải quân qua Đức để hoàn tất công việc huấn luyện. Mà lại còn cho chúng tôi tám ngày nghỉ phép nữa!

Tôi đến Berlin. Mẹ tôi khóc vì sung sướng. Chắc hẳn bà lo ngại khi biết tôi ở trên một tàu ngầm, nhưng cũng hân hoan. Chiến trường miền Đông có những tiến bộ lớn. Trừ vài ngoại lệ, mọi người Đức đều tin chắc vào chiến thắng. Riêng về vũ khí tàu ngầm, về chiến thuật và sự phát triển của nó, nhiều ý kiến kỳ lạ được thiên hạ bàn tán. Nhưng làm sao dân chúng được thông tin khá hơn?

Các thành công lớn nhất của chúng tôi là nhờ các cuộc tấn công vào ban đêm trên mặt biển. Chúng tôi hầu như vô hình, thêm vào đó là nhanh hơn, uyển chuyển hơn so với khi chạy bên dưới nước. Nếu địch hoàn thành được các máy dò tìm, thì phương tiện hành động của chúng tôi sẽ bị thu hẹp đáng kể. Máy radar đánh dấu sự khởi đầu thật lụi bại trong hoạt động của chúng

tôi, và với các tia hồng ngoại, làm thấy rõ mọi đồ vật, kể cả trong đêm tối, đã tăng lên rất nhiều mức tổn thất của chúng tôi so với năm trước.

Một lần nữa, chúng tôi lại gặp nhau trên ghế nhà trường. Khóa học kéo dài 6 tháng. Nhiều bạn của chúng tôi vắng mặt - vì họ đã tử trận. Chúng tôi học hỏi về các loại thủy lôi mới và chiến thuật liên quan đến chúng. Các bài tập thực hành về phóng ngư lôi giúp chúng tôi tăng cường sự hiểu biết. Chúng tôi lấy bằng sĩ quan vô tuyến và phải thực tập các loại mật mã khác nhau, cùng các ký hiệu linh tinh. Phần cuối khóa học gồm một giai đoạn tại Trường Hàng hải tàu ngầm: một tuần lễ chạy trong biển Baltique và một tuần học lý thuyết. Thao diễn cập bến, chạy dưới nước, tấn công và thám thính. Mỗi học viên, để tập sự, làm một vòng thanh sát trong phòng trung ương và kinh hải khi thấy vô số tay lái và đường ống. Kể cả các kỹ sư chuyên môn của mấy loại chiến hạm khác cũng thường xanh mặt trước mớ rối beng này.

Chúng tôi kết thúc khóa học bằng một giảng khóa về pháo binh. Các “tàu trường học” nhỏ có gắn đẳng mũi một đại bác 88 ly hoặc 105 ly. Đó là giảng khóa mà chúng tôi ưa thích nhất.

Sau khi thi xong, tôi được bổ nhiệm lên một tàu ngầm loại VII C đã quen thuộc với tôi. Nó mới được đóng và bắt đầu công cuộc huấn luyện trên biển Baltique.

Sau một tháng, Chỉ huy trưởng thông báo cho tôi với lời khen: “Anh được một bạn học của tôi chọn làm đệ nhất phụ tá. Việc bổ nhiệm này đã được Bộ tư lệnh hạm đội tàu ngầm chấp thuận. Ngày mai, anh trở về Dantzig để nhận nhiệm sở trên tàu mới. Chúc anh may mắn!”

Chuyện ấy có vẻ khó tin, bởi tôi có cảm tưởng rằng mình không hề chứng tỏ quá hăng say trong thời gian học tập. Tôi là kẻ đầu tiên trong số bạn đồng học được đưa lên địa vị cao này. Nhiều sĩ quan lớn tuổi hơn tôi vẫn còn đi biển trong tư cách đệ nhị hay đệ tam sĩ quan phụ tá.

Tàu của tôi nằm sừng sững thật cao trên mặt nước. Như vậy có nghĩa nó còn thiếu đồ trang bị trong các khoang. Thủy thủ đoàn hội tụ từ từ. Mỗi ngày, chúng tôi đi dạo bên trong tàu mới. “Chỉ có kẻ nào biết rõ tàu của mình thì mới biết điều khiển món kỹ thuật kiệt tác này”, Chỉ huy trưởng tiểu hạm đội khẳng định.

Thủy thủ đoàn tạo được một ấn tượng ưu hạng. Nó gồm phân nửa là những người từng tham gia các cuộc hành quân chớp nhoáng ngoài biển sâu.

Nhiều bài tập, khảo sát, thực tập bắn và phóng ngư lôi, trong vô số lần ra biển ngày và đêm (nhiều khi chúng tôi phải nạp các ống phóng ngư lôi ba lần trong ngày), thực tập lặn, v.v... Trước khi được ra biển sâu, chúng tôi phải qua cuộc khảo sát về chiến thuật. Nó gồm một đoàn tàu được máy bay và khu trục hạm che chở, vượt biển Baltique.

Đêm tối, không thấy đường chân trời. Mây và mặt biển lẫn lộn thành một màu đen xám đục. Chúng tôi tập bắn, kết quả hạng ưu.

Đột nhiên có điện văn khẩn: “Ngưng! Tạm hoãn tập trận. Cho máy vô tuyến hoạt động trên làn sóng ngắn. Tàu UX bị đụng và chìm. Thử tiếp xúc qua cách dò tìm bằng âm thanh. Tìm những người sống sót. Hạ thủy các xuồng cứu cấp. Bắt đầu ngay cuộc tìm kiếm. Chỉ huy trưởng tiểu hạm đội”.

Các pháo sáng treo lơ lửng dưới các dù nhỏ chiếu sáng đêm tối. Các đèn rọi của hơn mười tàu lặn, khu trục hạm và tàu bảo vệ rọi các chùm ánh sáng chéo vào nhau. Mạng sống của năm mươi người đang lâm nguy.

Người ta vớt được Chỉ huy trưởng, một sĩ quan và hai thủy thủ. Họ khai là tàu ngầm của họ đang chạy trên mặt nước thì bị một tàu chạy dưới nước chạm nhằm và tàu họ chìm ngay. Năm người sống sót lúc ấy ở trên sàn tàu đã kịp nhảy xuống nước.

Hiệu thính viên của chúng tôi báo với Chỉ huy trưởng rằng anh ta đang liên lạc với tàu ngầm bị chìm. Người ta nhận ra các tiếng gõ liên tục vào vỏ tàu. Chúng tôi báo cho tàu của đô đốc biết việc ấy. Chiếc tàu bị chìm được dò ra và liền đó, tất cả các tàu có mặt quay thành vòng tròn bên trên nó. Tàu nằm ở độ sâu 105 mét. Các tiếng gõ cho biết toàn thể thủy thủ đoàn đã chạy kịp vào hai phòng bọc sắt đằng sau, cô lập với phần trước.

Một trăm lẻ năm mét! Chúng tôi biết rằng nhiều thủy thủ đoàn bị giam trong tàu của họ có thể thoát ra được, nhưng chỉ ở độ sâu kém hơn. Tôi biết có trường hợp một tàu bị chìm ở đáy sâu 60 mét, mà chỉ có ba người trong toàn thể thủy thủ đoàn được sống sót. Cơ thể con người không chịu đựng nổi áp lực của nước cũng như sự giảm áp khi trời lên. Một căn trục từ Kiel đưa đến phải mất ít nhất một ngày.

Việc có mặt của một toán thợ lặn, cũng như việc nâng tàu từ bên dưới sẽ mất một thời gian quý báu, quá dài: không khí chứa trong hai khoang đằng sau chỉ đủ cho thủy thủ đoàn thở trong 14 tiếng đồng hồ.

Chỉ huy trưởng quyết định di tản. Máy móc trong tàu ngầm bị chìm

không còn hoạt động được. Các hệ thống tinh khiết hóa không khí bị hư hỏng. Việc gì phải để các bạn ấy chịu đựng một cách vô ích? Mỗi người dưới đó đều có bộ đồ lặn. Trên tàu của đô đốc có sẵn một phòng giảm áp giúp cho những người trở lên mặt nước quá mau có thể lấy lại thăng bằng áp suất của họ từ từ.

Bằng siêu âm, người ta cho các người trong tàu bị đắm biết phải làm gì: “Mở nắp van - Di tản - Mặt nước được chiếu sáng bằng hỏa tiễn - Chúc may mắn - Chỉ huy trưởng tiểu hạm đội”.

“Nắp van mở - Chúng tôi ra”, người có nhiệm vụ lắng nghe các tiếng gõ dịch lại. Các phi công, khi nhảy ra khỏi máy bay, dễ hơn công việc của chúng tôi nhiều. Không may mắn, chúng tôi nghĩ. Sĩ quan đệ nhị phụ tá là một trong các bạn tốt của tôi, chỉ mới lấy vợ sáu tuần nay.

Qua hệ thống thủy thoại (hydrophone), chúng tôi nghe rõ tiếng nước chảy vào phòng của tàu bị đắm. Một người bạn đó tính toán sự khác biệt của áp suất, người ta không thể mở bửng ra ngoài mà không biết đến điều ấy. Trên mỗi cm³, áp lực nước là 1kg cho 10 mét sâu, do đó áp suất là 10kg trên mỗi cm³ ở độ sâu 100 mét. Nắp bửng có đường kính 70cm, nên áp lực sẽ hơn 38 tấn cho toàn tấm bửng. (Tính theo công thức $R2 = 3,1416 \times 35 \times 10\text{kg}$).

Các pháo sáng rơi đêm tối. Hàng trăm con mắt canh chừng mặt nước bằng ống nhòm. Chúng tôi đợi suốt bốn tiếng đồng hồ. Chẳng có gì cả, không bọt nước, không dấu vết nào. Không còn nghe tiếng gõ vào tàu. Có lẽ những người trong thủy thủ đoàn đã bất tỉnh trước khi mở được tấm bửng, hoặc là người đầu tiên chui radar bị kẹt nơi bửng với bộ đồ lặn khiến không còn lối

thoát cho người sau?

Sáu tiếng đồng hồ trôi qua. Hết rồi. Người ta tiếp tục cuộc diễn tập.

Chương VI

BÃO TỔ VÀ GIÁNG SINH

Những trái bom đầu tiên đã rơi xuống. Máy bay bất thần vọt ra khỏi đám mây và chúng tôi phải nhọc nhằn lắm mới thoát nổi. Kể là tiếng nổ vang lên cách chúng tôi chừng 30 mét. Một lần nữa chúng tôi gặp may. Máy người trực canh quả cừ khô.

Từ bốn tuần nay, gió thổi từ mọi hướng. Bão, mưa, sương mù tiếp nối nhau. Hàn thử biểu cứ nằm ở mức vài độ trên số 0. Không có chỗ núp trên sàn tàu đầy gió, mà chỉ có những thành vách bằng thép. Không thể nào sưởi ấm bằng cách bước tới lui, bởi vì người chúng tôi bị giữ bằng một sợi dây. Sợi dây da được tăng cường bằng sợi thép, bọc lấy hông chúng tôi. Bởi lúc gió bão, sóng có thể quét qua hất văng chúng tôi.

Sức mạnh của sóng biển đập vào quá mạnh. Con tàu giống như một cây tên và hơi ngóc cao lên khỏi mặt nước đầy sóng quét qua. Ở đằng mũi, sĩ quan trực canh và một người nữa có mặt. Họ báo cho hai người đứng đằng đuôi khi có con sóng sắp ập đến. Và chúng tôi núp xuống vừa tìm cách nín

vào món gì đó. Kể là mũi, mặt, miệng đầy nước. Mắt cay xè. Nước đổ hàng tấn. Tất cả đều có màu xanh lam. Các quần áo loại không thấm nước, quần áo ngoài bằng cao su không che chắn bao nhiêu. Nước lạnh buốt chui vào, chảy khắp người. Bàn tay chúng tôi cứng đờ, nhưng phải nắm ống nhòm. Chúng tôi dành phân nửa thì giờ để dò xét trên mặt nước. Không có gì vượt khỏi cái nhìn của người trực canh. Ai cũng muốn mình là kẻ đầu tiên trông thấy một cột buồm, một máy bay.

Những phút cuối trước khi thay phiên trực trôi qua chậm chạp nhất. Chừng nào người rời phiên chưa xuống tới dưới, thì người thay thế chưa được lên. Không bao giờ được phép thêm một người trên sàn tàu ngoài toán trực canh thông thường, nếu không, trong trường hợp báo động, sẽ làm chậm trễ việc lặn. Ngoài ra, thay thế cùng lúc nhiều người trực cũng bị cấm vì sẽ làm xao lãng nhiệm vụ.

Sau khi được thay, chúng tôi trở xuống lạnh cóng, bên trong tàu lạnh và ẩm. Nước chảy trên vách tàu. Mặc dù có hệ thống sưởi ẩm, nhưng bị cấm vì phải tiết kiệm điện. Rượu cũng bị cấm, vì rượu làm yếu các phản xạ. Trong một giây đồng hồ, chúng tôi tiến được 9 mét dưới nước, và chỉ cần một giây là chúng tôi có thể tránh khỏi một trái thủy lôi đạn rơi ngay đuôi tàu. Nhân viên tàu ngầm phải hành động nhanh như chớp.

Khi xuống khoang tàu, một người bạn giúp tôi cởi quần áo dính vào người. Thay quần áo, nhưng không phải dùng thứ khô sạch trong tủ cá nhân. Lúc ấy phải chọn một trong hai giải pháp: hoặc là lau người cho khô, hoặc là mặc vào quần áo còn ẩm của phiên trực canh trước. Quần áo không thể khô

trong tám tiếng đồng hồ ở môi trường ẩm ướt, và lại cũng không có nhiều chỗ để phơi. Một lớp muối bao phủ quần áo xám, giống như lớp sương giá trắng. Các đôi ủng chứa đầy nước mặn và dính vào bàn chân. Phải mặc đồ vào ngay vì nếu có điều bất ngờ xảy đến, thì phải sẵn sàng - mà báo động thì lúc nào chúng tôi cũng chờ đợi nó.

Nếu ăn bánh mì, chúng tôi cẩn thận cắt các phần bị mốc ra, nhưng để dành bỏ vô súp, chớ không liệng đi, bởi một biến cố bất ngờ nào đó có thể gây chậm trễ việc trở về hải cảng. Có một tàu ngầm, máy móc bị văng ra do thủy lực đạn, chỉ trở về tới cảng sau bốn tháng xê dịch bằng buồm. Thủy thủ đoàn đã nhai cho tới da giày. Vậy thì để lo xa, tốt hơn là ăn súp với bánh mì mốc!

Thêm một ít bơ đã nặng mùi lên bánh mì saucisson, một ngụm trà nóng, rồi ngã mình lên chỗ nằm, để nguyên áo, trừ áo veste và giày. Mền làm ấm một chút, mặc dù ẩm và có mùi dầu cặn.

Chiến tranh đã bước vào một giai đoạn đáng ngại. Stalingrad, El Alamein và các cuộc đổ bộ của Mỹ lên Bắc Phi đã đưa đến một biến cố bi đát.

Trong những ngày thời tiết quá xấu, chúng tôi chỉ có hai người trực canh, mặc đồ lặn. Chúng tôi đóng nắp sàn tàu lại, để nước khỏi chảy vào trong. Chúng tôi liên lạc với bên trong qua một ống dẫn âm. Nhưng đừng tưởng nước không chui vào được bộ đồ lặn, bởi vì chỗ cổ áo, nơi có dây kéo, nó vẫn vào. Và vì bộ đồ đó kín, nước được giữ lại, không có lối thoát, nên từ từ dâng cao theo ống chân. Chúng tôi phải xoi lỗ nơi cổ chân: dễ chịu hơn.

Chúng tôi cáu kỉnh, nguyên rủa chiến tranh, nhân loại, những kẻ phát minh ra tàu ngầm, cả chúng tôi, tất cả.

Gió thổi không ngớt cùng một sức mạnh. Đêm trước lễ Giáng sinh 1942. Cũng ngày này, năm 1940, có lẽ chỉ có một tàu ngầm của chúng tôi trong Đại Tây Dương, đến năm 1941 có hai mươi và giờ đây nhiều hơn. Ngày trước chúng tôi có những chiến thắng kỳ ảo với vài đơn vị, nhưng giờ đây lại quá ít. Tại sao?

Câu trả lời là radar. Nguyên tắc của nó là: một máy phát sóng truyền đi các làn sóng cực ngắn, khi gặp một vật cứng, chúng phản hồi lại như ánh sáng gặp tấm gương hay âm thanh gặp bức tường. Các làn sóng này được một máy thu đặc biệt thu lấy và người ta ấn định cự ly bằng cách đo thời gian trôi qua. Còn về hướng, thì người ta biết được nhờ độ nghiêng của ăng-ten phát sóng.

Nguyên tắc này phía bên Đức đã biết đến và sử dụng, nhưng địch đã cải tiến và phát triển để trang bị cho các đơn vị chống tàu ngầm của họ các radar hết sức tiện dụng.

Các khu trục hạm và phi cơ khu trục từ nay có khả năng khám phá ra chúng tôi ở mọi thời tiết, mưa, sương mù, hay đêm tối, một khi chúng tôi chạy trên mặt biển. Các phương tiện tấn công của chúng tôi bị thu hẹp lại, các tổn thất tăng lên.

May mà sau vài thất bại, người ta đã hoàn thành được một máy báo nguy có tên Fu-M-B, có khả năng báo cho biết sự hiện diện của địch đang đuổi theo chúng tôi. Đó là một thứ ăng-ten đặc biệt, dựng trong cái khung vuông,

và gắn trên cây cột gỗ cao bằng đài quan sát. Máy được nối với máy thu sóng bên trong tàu qua một dây cáp bọc cao su. Nhờ đó, chúng tôi có thể biết địch có tìm cách khám phá chúng tôi không, bằng việc sử dụng làn sóng. Thật ra máy báo nguy đó có vẻ quá cổ lỗ, cái khung ăng-ten bốn, năm tắc được chuyển tay đưa vào bên trong tàu mỗi khi có báo động để khỏi bị phá hủy - và hơn nữa, để sợi dây chuyển tín hiệu không cản trở việc đóng nắp đài quan sát.

Tối nay là đêm Giáng sinh. Công việc vẫn tiếp tục như thường ngày. Không chừng đêm nay chúng tôi sẽ chạy bên dưới nước trong vài tiếng đồng hồ để nghe đĩa hát? Sẽ có thực đơn đặc biệt. Để tráng miệng, có món dâu tây xen kem. Máy chàng thợ máy đã bí mật chế tạo một cây Giáng sinh. Cành cây và lá được làm bằng giấy và gỗ. Bông gòn dán lên tạo ảo tưởng có tuyết. Máy bóng đèn pin bọc giấy trắng giống y đèn sáp. Tôi có phiên trực từ 8 đến 12 giờ, sáng cũng như tối. Buổi sáng là phiên trực ban mai, nguy hiểm nhất. Khi ánh sáng thay đổi, người ta khó phân biệt đồ vật và không bao giờ phân biệt nổi các máy bay. Trước khi trời sáng, đôi khi có những chiếc tàu mà mình không thấy bỗng đột ngột xuất hiện sát bên. Nếu là tàu chở hàng, chúng cũng thấy chúng tôi và tìm cách vọt xa, còn nếu là tàu chiến thì quả nguy hại.

Trực canh đêm... Đằng kia, ở nhà, có lẽ các đèn sáp cháy trên cây Giáng sinh. Lễ trong gia đình: các món quà, ông già Nô-en... Các kỷ niệm rực rỡ của thời trẻ sống lại. Tôi cương quyết dẹp bỏ chúng; không điều gì có thể làm tôi lơ đãng.

Tối đen. Các đợt sóng vượt qua đầu của đài quan sát. Chúng tôi ướm

sững. Còn hai giờ nữa mới được thay thế. Chúng tôi đặt ống nhòm xuống, bên trong đài quan sát. Thường xuyên bị ướt, chúng không dùng được. Nếu có gì đáng ngờ xuất hiện phía chân trời, chúng sẽ được cầm lên, lau chùi kỹ lưỡng.

Đằng trước có thứ gì đó động đậy. Anh bạn tôi nhìn theo cùng hướng. Tôi quay lại lấy ống nhòm.

“Bóng đen đằng trước!” Bạn tôi la lên. “Nó lớn mau!”

Giờ đây, người ta nhận ra đường nét của nó trong kính ống nhòm: những nét đặc trưng của khu trục hạm Mỹ.

Báo động. Chúng tôi chặt đứt dây giữ chúng tôi bằng rìu. Tôi ném vào lỗ nắp sàn tàu cái khung Fu-M-B. “Đến vị trí để lặn!” Tôi vẫn còn ở bên trên. Thông thường, người ta chỉ ra lệnh lặn khi tấm bửng đã đóng.

Nhưng mỗi giây đồng hồ quá quý giá! Nước chui ùng ục vào các phao, tàu chúi mũi xuống. Khu trục hạm ở cách xa một dặm khi tôi dò ra nó trước khi chạy xuống. Tôi níu bên trên lỗ nắp sàn, vì tấm bửng không đẩy được. Nước chảy vô ào ào. Muối làm xót mắt. Tôi tìm lý do của tai nạn. “Đóng phao. Xả. Tấm bửng bị kẹt!” Có phải đây là “giờ tàn” của chúng tôi? Sao chẳng nghe tiếng nổ nào cả? Không phải tình cờ mà khu trục hạm đâm đầu về hướng chúng tôi.

Tôi đứng trên sàn tàu, cạnh bên Chỉ huy trưởng. Chúng tôi không trao đổi nhau lời nào. Hấp tấp, chúng tôi tìm lý do tấm bửng bị kẹt. Khu trục hạm chạy ngang qua. Kẻ nào đó hút thuốc trên sàn tàu. Khoảng cách ngắn ngủn

một cách kỳ cục. Sợi dây của máy Fu-M-B cuộn tròn và còn lơ lửng nơi cây cột.

Dường như trên chiến hạm địch người ta cử hành lễ Giáng sinh. Giáng sinh! Chúng tôi quyết định không lặn xuống. Tại sao chúng tôi lại phải làm khi địch lim dim ngủ? Lẽ ra nó quyết định số phận của chúng tôi, thì chúng tôi quyết định vận mạng của nó. Chúng tôi quay ngược lại để tấn công trên mặt. “Ổng 1 nạp! Bắn!” Chúng tôi bắn ngược gió, điều rất bất lợi, vì sóng lớn tạo nên những ngọn cao bằng cả ngôi nhà. Cú phóng có thể hụt nếu khu trục hạm nằm trên ngọn sóng, trong khi chúng tôi nằm trong lõm dưới thân nó. Mức sai biệt về chiều cao quá lớn để bộ phận mồi lửa khởi động. Hơn nữa, ngư lôi cũng có thể bị sóng hất đi.

Chúng tôi nôn nóng chờ đợi. Thời gian cần cho ngư lôi chạm mục tiêu trôi qua từ lâu; hụt rồi. Tấn công lại: “Ổng 2 nạp! Bắn!” Chúng tôi chờ thêm, thần kinh căng thẳng. Khoảng cách bắn chỉ có 400 mét. Chúng tôi không thể đến gần mục tiêu hơn nữa. Giới hạn an toàn là 300 mét, nếu không, các xoáy nước do tiếng nổ tạo ra sẽ gây nguy hiểm cho chúng tôi. Nếu tàu bị tấn công chứa mìn dễ cháy thì chúng tôi cũng tiêu luôn.

Các chùm tia sáng đỏ, lam, vàng, xanh... một cột nước vĩ đại vọt lên, rồi tan xuống. Bóng đen biến mất. Đó là đêm Giáng sinh 1942 của chúng tôi.

Trong một thời gian, chúng tôi ở tại vùng biển được chỉ định, mà không có gì mới mẻ xảy ra. Nhiên liệu của chúng tôi cạn dần. Trong khi chúng tôi vui thích với ý nghĩ trở về bến và tưởng tượng tới cuộc sống sẽ được hưởng tại căn cứ, thì công vụ đổi ra chiều hướng khác. Vô tuyến điện viên thông báo

là anh ta vừa nhận được điện văn đặc biệt. Anh ta trao cho sĩ quan vô tuyến - cũng vừa là đệ nhị sĩ quan canh phòng - bởi vô tuyến điện viên không biết mật khóa để giải. Do có 3 loại điện văn: thứ thông thường, thứ cho sĩ quan và thứ dành cho Chỉ huy trưởng. Nói chung, các điện văn thông thường được đưa vào máy giải mã và ghi giữ rõ ràng trong sổ vô tuyến. Cứ hai tiếng đồng hồ thì sổ được đưa cho Chỉ huy trưởng ký. Nếu có điện văn loại hai, thì sau khi giải mã, phải được giải lại lần nữa theo một cách thức chỉ có Chỉ huy trưởng và sĩ quan vô tuyến biết. Nếu điện văn thuộc loại ba, nó được đưa ngay đến Chỉ huy trưởng, và chỉ có ông biết cách giải.

Công điện hôm nay cho biết vị trí của một đoàn tàu quan trọng; ngoài các lời chỉ dẫn về lộ trình, tốc độ... còn lưu ý gồm nhiều tàu chở dầu và chấm dứt với lệnh: “Tấn công!”

Bão tố không ngớt dữ dội. Quần áo bằng cao su của chúng tôi hầu như hoàn toàn rách nát, vì chúng không chịu đựng nổi các lần báo động liên tục, những cái nhảy xuống lỗ nắp sàn tàu, v.v...

Các sĩ quan bàn cãi tình hình với Chỉ huy trưởng. Còn rất ít nhiên liệu, vừa đủ để trở về căn cứ, chúng tôi không thể đi tìm đoàn tàu được. Một công điện trên làn sóng ngắn báo cho Bộ tư lệnh tối cao biết hoàn cảnh của chúng tôi. Hai mươi phút sau, chúng tôi nhận được phúc đáp: “Tấn công, đánh đắm, tôi không bao giờ bỏ rơi một tàu lặn. Donitz”.

Có lẽ ông ta sẽ gửi đến một tàu “tiếp tế”, một trong mấy chiếc “tàu-bồn chứa” cho tàu ngầm và chúng tôi sẽ ở thêm tám tuần nữa ngoài biển. Với thời tiết tồi tệ này!

Tôi đang ở ca trực. Chỉ huy trưởng leo lên sàn tàu, chỉ hướng chạy và giải thích cho tôi biết lý do.

Để đến chỗ đoàn tàu, chúng tôi phải chạy ngược gió. Còn hơn cả khó chịu. “Chạy từ từ trên mặt, ráng sử dụng tàu ngầm cách nào tốt nhất. Anh biết rõ...” Chỉ huy trưởng bảo tôi. Ông trở xuống để nghỉ ngơi, nhằm dự phòng những giờ chiến đấu sắp tới.

Hai máy dầu quay với tốc độ trung bình. Nắp sàn tàu đã đóng, chiếc tàu thường bị ngập nước. Tôi yêu cầu viên kỹ sư cơ khí leo lên sàn tàu và đề nghị tăng tốc độ một nấc. Trong trường hợp này, anh ta phải có mặt nơi vị trí trung ương, chỗ bánh lái lặn, để xả trong trường hợp tàu ngụp xuống, và để điều khiển bánh lái lặn. Và phải tắt máy.

Bị ngụp xuống là như sau: tàu ngầm bị sóng lớn nâng lên cao trên ngọn, rồi đột ngột trở xuống nằm dưới lồi. Khi tàu khá lớn. Nếu đợt sóng kế đó chạy qua ngay chỗ sóng cũ, thì tàu chưa thể sửa lại kịp độ nghiêng để lên dốc nước và giữ đúng hướng. Biển cả tràn lên trên chúng tôi, rồi tàu trở xuống bên dưới lồi. Hình thù thon dài của nó tiện cho việc trở xuống này; và nhờ tốc độ nhanh, các động tác ấy xảy ra mau lẹ. Tàu có thể hạ xuống 50 mét trong nháy mắt. Nước chảy hàng tấn vào tàu, qua các ống dẫn không khí vào máy dầu và như vậy tàu trở nên quá nặng để trôi lên mặt nước. Một tàu ngầm đã bị chìm vì lý do đó. Sĩ quan trực canh không thể ra lệnh gì được, vì anh ta bị ngập trong nước. Vậy nên cần một sĩ quan trực phụ sẵn sàng bên trong tàu để can thiệp khi cần.

“Hai máy, tốc độ trung bình, tới!” Đoàn tàu còn ở xa. Các máy bơm

chạy. Tiếng hú của gió bão át tiếng ồn của chúng. Một ngọn sóng: người trực canh trên sàn tàu cong mình lại. Chiếc tàu run lên. Nước biển tràn lên đài quan sát và chạy qua bên kia. Tất cả đều xanh. Chúng tôi nín thở theo thói quen. Khi ló đầu lên, chúng tôi hít mạnh. Đằng sau chúng tôi, một người trực canh thông báo bạn anh ta bị hất vào cọc kính ngắm, treo xương vai. Anh ta không được cột chắc chắn. Một người khác thay thế anh ta và... cứ tiếp tục như vậy.

Với một tiếng gầm dữ dội, sóng đập vào chúng tôi. Màu xanh của nước biển mỗi lúc càng sậm thêm. Tôi ngộp thở... tai ù lên... Nước chui vào miệng, tôi ngậm ngay lại. Cuối cùng, người tôi ra khỏi nước. Máy ngừng chạy. Khí nén rít lên trong các phao. Bên dưới người ta làm việc giỏi.

Tấm bửng mở ra và viên kỹ sư ló đầu, vẻ mặt mĩa mai: “Tôi đến xem mấy anh còn đủ đó không. Mình đã xuống tới 32 mét. Tôi sẽ làm bản báo cáo đề nghị cung cấp cho quý vị bộ đồ lặn. Sáu tấn nước đã vào trong tàu, mình sẽ xả!” Đây là một kỷ lục, vì thường khi chỉ xuống tới 15-20 mét thôi.

Chúng tôi nhận được tín hiệu gửi đi từ các tàu ngầm đã đến nơi trước. Giờ đây, chúng tôi thấy đoàn tàu. Cuộc tấn công quen thuộc được chuẩn bị. Tôi có trong vạch ngắm, một trong các tàu hơi nước lớn nhất; tôi ấn xuống bộ phận khởi động bắn. Một ngọn lửa sáng chói, tiếp theo là tiếng nổ rền tai. Chúng tôi bị hất té hỗn độn trên sàn tàu.

Nhanh nhẹn, tôi đặt vạch ngắm ngay hai mục tiêu gần nhất. “Bắn!” Đó là một vấn đề tính từng giây... Tiếng đại bác nổ vang trên tất cả tàu địch, cái gì vậy?

“Kỳ lạ, Chỉ huy trưởng nói... Hi vọng chúng không bắn vào phe ta”.

Và đột nhiên, là ánh sáng ban ngày. Lý do của các tiếng nổ, giờ đây đã rõ. Một số đồng đúc pháo sáng có dù lơ lửng trên không, rọi sáng mặt biển. Hai tàu hơi nước đang cháy. Thêm mấy tiếng nổ lớn; các ngư lôi được các tàu ngầm vừa chạy đến bắn ra, trúng mấy tàu khác.

Báo động! Địch đã thấy chúng tôi. Chẳng có gì lạ, khi chúng tôi ở quá gần, dưới ánh sáng kỳ quái này. Một khẩu đại liên bắn vào chúng tôi. Các viên đạn bay thành tia sáng màu đỏ, lam, xanh, vàng sát đài quan sát và đâm thủng lớp bọc thép sàn tàu. Chúng tôi nằm rạp xuống và nhảy vào lỗ nắp tàu. Ổn trời, địch luôn luôn bắn quá cao. Nếu không thì tiêu đời rồi.

Chúng tôi lặn nhanh. Người trông như dân da đen. Một tàu chở đạn đã nổ chỉ cách chúng tôi 500 mét.

Mấy thủy lựu đạn. Chẳng quan trọng lắm đối với chúng tôi. Lần này, chỉ lặn sáu tiếng đồng hồ. Công điện mới: “Trời lên! Đuổi theo đoàn tàu!”

Không. Với ý chí cao nhất, cũng không thể được. Chỉ còn 4 tấn nhiên liệu. Nếu tàu tiếp tế không đến sớm, chúng tôi sẽ phải chạy bằng buồm.

“Có cột buồm đang trước!” Hình như là một tàu lớn. Nhưng chúng tôi đành bó tay: chỉ vài giờ chạy nữa là số nhiên liệu dự trữ của chúng tôi cạn. Địch gặp may. Tuy nhiên, chúng tôi gửi đi một điện văn, không chừng một tàu ngầm khác đến kịp.

Chạy với tốc độ hạn chế, để tiết kiệm nhiên liệu, chúng tôi hướng mũi tàu về căn cứ...

Chương VII

TIẾP TẾ DƯỚI NƯỚC

Ở mọi thời, việc tiếp tế các tàu lặn trong vùng chiến đấu cũng giữ một vai trò quyết định dưới mắt Bộ tư lệnh tối cao Hải quân Đức. Nếu các chuyến đi và về vùng chiến đấu chậm, con số đơn vị chiến đấu sẽ giảm xuống đáng kể. Kiểu tàu ngầm thông thường của chúng tôi có tầm hoạt động khoảng 7.000 dặm biển. Từ các hải cảng Đức ở biển Baltique, tới trung tâm của Bắc Đại Tây Dương, phải tính 4.000 dặm đi và về. Vậy là chỉ còn hơn 3.000 dặm để xê dịch cho mục đích chiến đấu. Thêm vào đó, phải chạy lòng vòng tránh các rào mìn và phương tiện phòng thủ khác của địch.

Ngoài ra, hình như gửi các tàu lặn đến các vùng nước quanh Anh quốc cũng vô ích vì những nơi ấy dễ kiểm soát bằng các đoàn máy bay Stukas của chúng tôi hơn. Cuối cùng, việc gọi các đơn vị chiến đấu từ trung tâm Đại Tây Dương đến những vùng xa hơn, như biển Caribé hay Nam Đại Tây Dương chẳng hạn, đặt chia rẽ sự phòng thủ của địch, vẫn luôn luôn là một trong các vấn đề của Bộ tư lệnh chiến tranh trên biển. Tuy vậy, việc thực hiện gặp khó khăn do khoảng cách quá xa. Chẳng hạn từ Hambourg đến New Orleans

dài 5.000 dặm biển, và đến Rio de Janeiro 5.500 dặm.

Do đó, kiểu tàu ngầm chiến đấu thông thường không đáp ứng được các đòi hỏi mới của chiến tranh tàu ngầm, dù dễ đóng hàng loạt và có giá trị chiến đấu vượt bậc. Kể cả các căn cứ hải quân Pháp, như Bordeaux, Saint-Nazaire, Lorient, Brest cũng không thu ngắn khoảng cách bao nhiêu, tuy giá trị của chúng vô cùng quý báu. Quý báu vì các hải cảng Đức cũng như biển Baltique dễ bị nghiền, bằng bãi mìn hoặc lưới, hoặc các vật cản khác.

Trong Đại chiến, giữa những năm 1914-1918, một số đơn vị Đức tìm cách ra vùng biển Đại Tây Dương bị tổn thất đáng kể. Cho nên có thể nói chắc chắn rằng chúng tôi không thể chiến thắng trên biển ở châu Âu nếu không có hải cảng tại Đại Tây Dương.

Khi bị bắt buộc chiến đấu nơi những vùng xa nhất, thì cần tiếp tế tại chỗ cho những đơn vị chiến đấu. Hồi đầu chiến tranh, chúng tôi sử dụng các tàu buôn ngụy trang vào đó. Nhưng bắt đầu năm 1940, các tổn thất về loại tàu này nặng đến nỗi người ta phải ngưng dùng chúng.

Người ta dùng một giải pháp khác cho bài toán: tàu lặn tiếp tế. Loại tàu này có khả năng di chuyển cỡ 2.000 tấn, được đóng để làm công việc tiếp tế đầy đủ về thực phẩm và nhiên liệu cho mười chiếc tàu ngầm thông thường. Chúng cũng có thể chở thủy lôi. Trong các phòng lạnh rộng, dự trữ thịt tươi, rau, trái cây, và có cả một lò nướng bánh mì. Nhìn bên ngoài, các tàu này có hình dáng giống tàu ngầm chiến đấu, trừ vài chi tiết. Không phải là người trong nghề thì hơi khó phân biệt. Có mười chiếc đang được đóng và vài chiếc đang phục vụ từ năm 1942.

Chúng tôi gọi các tàu đó là “tàu cung cấp”. Chúng giúp tăng cường rất nhiều sức chiến đấu của các tàu ngầm, hay nói cách khác, chúng làm tăng số lượng tàu chiến đấu và giúp giữ lại kiểu tàu VII có giá trị tấn công đáng kể, đang được đóng hàng loạt. Chuyện đóng loại tàu ngầm có tầm hoạt động rộng chưa hề được quyết định, bởi lý do có những khó khăn trong việc thực hiện và đòi hỏi thời gian. Vì vậy, chưa hề có cuộc tấn công ào ạt nào bằng tàu lặn ở Nam Đại Tây Dương chẳng hạn.

Để thấy các lợi ích của việc tiếp tế bằng tàu cung cấp, chúng ta thử tưởng tượng Bộ tư lệnh tối cao phái mười tàu lặn đến bờ biển Trung Mỹ. Chúng có thể ở trên biển tối đa là ba tháng. Trừ hai tháng để đi và về, chỉ còn hơn một tháng dành cho hành quân. Nếu cần có sự hiện diện thường xuyên của mười chiếc trong ba tháng, thì phải gửi đến đó tất cả ba mươi chiếc. Ngược lại, mười tàu ngầm được tiếp tế bằng một tàu cung cấp có thể ở lại ba đến bốn tháng.

Theo “chiến thuật Rudel” thì sự hợp tác nằm trong việc giúp đỡ lẫn nhau khi tìm kiếm các đoàn tàu. Chỉ huy trưởng nhận lệnh thả từ Chỉ huy trưởng hạm đội là đô đốc Donitz. Ông này chỉ cho biết các vị trí, và nhờ có cái nhìn tổng quát, phân phối các lực lượng. Ngoài phần ấy ra, các Chỉ huy trưởng luôn luôn được tự do thay đổi vị trí, bởi lý do chiến thuật hoặc phòng thủ, do thay đổi lộ trình của đoàn tàu, v.v... nếu họ thấy cần. Địa vị của Chỉ huy trưởng tàu ngầm chắc chắn là một trong những địa vị ít lệ thuộc nhất trong Thế chiến thứ hai, có lẽ nó còn tự do hơn một tướng tư lệnh.

Đối với địch, sự hiện diện của tàu ngầm chúng tôi tại một khu vực xa thì

có ý nghĩa gì? Gặp trường hợp đó, địch bắt buộc rút bớt khu trục hạm và máy toán máy bay săn tàu ngầm từ miền Bắc Đại Tây Dương. Và phải thành lập các đoàn tàu có hộ tống, làm chậm trễ khá nhiều công tác vận chuyển. Trong đoàn tàu, chiếc chạy nhanh nhất phải đợi chiếc chạy chậm nhất, hơn nữa, đoàn tàu phải chạy theo chữ chi, kéo dài thêm lộ trình. Tất cả thứ đó, chỉ vì lý do duy nhất là có vài tàu ngầm rình rập trong những vùng xưa kia an toàn. Chưa kể đến sự phòng thủ bị yếu đi tại Bắc Đại Tây Dương, cũng như sự thu hẹp của các vùng an toàn.

Chúng tôi liên lạc được với chiếc tàu cung cấp. Đã đến lúc: chúng tôi chỉ còn một tấn nhiên liệu. Bão hơi yếu đi, nhưng sàn thượng vẫn bị nước quét qua. Từ nhiều ngày rồi, chúng tôi không thể canh hướng qua tinh tú, vì bầu trời không ngớt bị mây che phủ, các trận mưa gió xảy ra liên tục.

Mỗi giờ hai lần, chúng tôi gửi đi vài tín hiệu morse. Máy của chúng tôi đã ngừng chạy. Cuối cùng, chúng tôi nhận ra chiếc tàu cung cấp nằm ngang nơi đường chân trời. Một cảm giác khỏe khoắn. Một chút của xứ sở. Một tàu ngầm khác, M4 bạn đường cùng chia sẻ định mệnh...

Nhưng bão khiến mọi tiếp tế không thể thực hiện được. Không thể liều lĩnh trở lên sàn thượng tàu vì các con sóng sẽ hất bất cứ kẻ liều mạng nào dám phiêu lưu trên đó. Hoàn cảnh chúng tôi quả thật đáng ngại. Nếu địch bất chợt thấy chúng tôi, thì nguy.

Chúng tôi đợi cả một ngày. Phải cực nhọc lắm chúng tôi mới giữ liên lạc được với chiếc tàu tiếp tế. Đêm tối đen; các ngọn sóng cao như núi. Bóng tối lẫn lộn nhau; hơn nữa chúng tôi không thể ở quá gần nhau vì sợ đụng. Những

giờ lo âu tột độ.

Cuối cùng mặt trời xuất hiện. Gió có vẻ hạ, nhưng sóng vẫn đập vào sàn thượng tàu. Kỹ sư cơ khí và vài người trong đám nhân viên đi ra đằng trước, rồi đằng sau tàu. Họ phải mở ống nhận dầu cạn và chuẩn bị gắn ống cao su đưa dầu tới. Mặc dù trời lạnh như cắt, họ chỉ mặc quần đùi. Mấy sợi dây ôm quanh hông họ. Lăm lăm, khi nhảy bên trên tàu, một người bị hụt chân khiến anh ta bị treo lơ lửng; bạn anh ta phải khó khăn lắm mới kéo lên được.

Chúng tôi chạy song song với tàu cung cấp, cách nhau khoảng 80 mét. Một sợi dây cột được ném qua chúng tôi bằng một súng phóng nhỏ đặc biệt. Sau đó là ống cao su, và một sợi dây để kéo. Chúng tôi như trút được gánh nặng. Nhiên liệu chỉ còn có việc chảy vào các bồn chứa của chúng tôi. Chúng tôi nhận được 20 tấn dầu cạn, cùng lúc với những bao không thấm nước đựng khoai tây, bánh mì, rau và thức ăn khác. Tất cả tiến hành hoàn hảo, mặc dù đây là lần đầu chúng tôi làm thử thí nghiệm này.

Một tàu lặn khác báo sẽ tới và yêu cầu được tiếp tế. Vì lý do an ninh, và cũng để thực hành một cuộc thử thách, chúng tôi lặn. Trước tiên là tàu cung cấp, rồi đến chúng tôi. Ống dẫn dầu cạn vẫn nối hai tàu, và chúng tôi lặn xuống 50 mét. Hai tàu chạy chiếc trước chiếc sau, suốt ba tiếng đồng hồ. Tàu chúng tôi được tiếp tế ngay khi đang ở dưới sâu. Và đó là lần đầu tiên trong lịch sử.

Máy dẫn âm dưới biển giúp liên lạc với nhau. Khi các bồn chứa đã đầy, chúng tôi trôi lên mặt nước.

Chúng tôi kết thúc ngày đáng nhớ này bằng một bữa ăn có tôm hùm và

nhiều món ngon khác.

Giờ đây, hai máy của chúng tôi chạy với tốc độ cao. Tiến tới! Dĩ nhiên chuyện kéo dài thời gian hành quân do sự hoạt động hữu hiệu của loại tàu cung cấp không làm thủy thủ đoàn vui lên chút nào. Sau ba tháng trên biển, người ta sẵn lòng cho chúng tôi trở về cảng.

Chương VIII

TRONG ĐỊA NGỤC GIBRALTAR

Có khói! Tốc độ tối đa! Nó biến mất. Chúng tôi lặn. Tiếng chân vịt ở cùng hướng. Chúng tôi trôi lên. Việc đó kéo dài một tiếng đồng hồ. Chúng tôi lặn trở lại để nghe ngóng.

Hướng ngược hẳn. Bí mật! Độ rõ khá tốt, không thể nào tàu ấy chạy qua bên kia mau như vậy. Giờ đây, chúng tôi thấy rõ cụm khói: đó là một con cá voi đang phun không khí lên không trung. Chúng tôi cười nhạo khá lâu anh chàng trực canh khờ khạo đó.

Sương mù. Lại có tiếng chân vịt tàu; chúng tôi chạy theo hướng đó. Chẳng thấy gì. Chúng tôi lặn xuống 50 mét, vì dưới sâu nghe rõ hơn.

Tiếng ào ào lần thứ hai, gần như cùng một hướng. Thấy vật gì chạy nhanh. Tiếng ào ào thứ ba, có lẽ là một tàu dầu. Anh thủy thủ giựt ống nghe ra khỏi tai với một tiếng kêu đau đớn. Chúng tôi đều nghe rõ một tiếng nổ, nhưng không lớn bằng người thủy thủ qua máy khuếch âm. Thì ra một tàu ngầm khác đã tấn công trước chúng tôi: tiếng ào ào đầu là của một tàu hơi

nước, tiếng thứ hai là của chiếc ngư lôi, và tiếng thứ ba là của một tàu ngầm.

Saint-Nazaire. Lần đầu tiên, tàu của chúng tôi bỏ neo trong một chỗ trú ẩn của tàu ngầm. Đó là một kiệt tác kỹ thuật 12 ngăn (mỗi ngăn chứa hai tàu ngầm) được ngăn cách bằng những tấm vách dày mấy mét.

Những tấm bừa thép dày có thể hạ xuống được, đóng kín tất cả. Mấy kho chứa và mấy xưởng sửa chữa được che chở bằng lớp vỏ bê tông dày 6 mét. Có thứ bom nào đủ sức chọc thủng? Vài trái rơi bên trên chỉ hơi để lại dấu vết. Các công việc vẫn tiếp tục, ngay cả lúc có những vụ tấn công dữ dội nhất bằng máy bay.

Các con số đáng nể: 500.000 mét khối bê-tông cốt sắt và 125 triệu đồng mark Đức! Nhiều chỗ trú ẩn như vậy được xây cất cùng lúc trên các bờ biển Pháp, chẳng hạn ở Lorient.

Chúng tôi đi phép. Cùng một toa xe lửa, có vị Chỉ huy trưởng tiểu hạm đội. Ông nói về sự phát triển của tàu ngầm. Chưa gì, các ngăn trú ẩn không đủ nữa. Cứ hai ngày, lại có chín chiếc tàu ngầm được hạ thủy. Mới đây tính có hơn 300 chiếc trong Đại Tây Dương. Các thành công trong các tháng gần đây là quan trọng nhất kể từ đầu chiến tranh.

Ở Berlin, tôi lại hưởng thú vui đoàn tụ với gia đình.

Các biến cố ngày càng có vẻ phiền hà. Các cuộc dội bom của Anh - Mỹ gia tăng. Mặc dù việc tuyên truyền không thiếu lý lẽ khéo léo để thu hẹp các ảnh hưởng tâm lý và dư luận nói chung còn hết sức tin tưởng, trong vài giới thu hẹp đã bị xáo động vì lo ngại. Tôi bắt buộc phải nghĩ đến tiềm lực kỹ

nghe Mỹ. Năm 1938, tôi từng có dịp viếng nhà máy Ford ở Detroit: 5.000 xe hơi xuất xưởng mỗi ngày.

Bài toán quan trọng nhất từ nay dường như là việc khóa chặt con đường vận chuyển của Mỹ. Chúng tôi có thành công không, bằng sức mạnh dưới biển của mình? Riêng với chúng tôi, thủy thủ trên mặt trận, thì không biết phải trả lời sao. Chỉ có thể bảo rằng chẳng nên tiếp tục chiến tranh tàu ngầm theo kiểu từ trước đến nay. Địch đưa ra cách phòng thủ ngày càng mạnh mẽ, hữu hiệu, và các tổn thất của chúng tôi cũng tăng đáng kể. Máy radar ứng dụng vào máy bay ngày càng tỏ ra là con bài ưu việt mà địch nắm trong tay.

Khẩu hiệu mới của đô đốc Donitz là: “Đừng để máy bay làm nhục khí phách, hãy đánh đắm tàu địch!”

Không quân Đức bị giữ trên nhiều mặt trận đến nỗi không thể bảo đảm an ninh cho vịnh Gascogne, mà trước kia chúng tôi an tâm băng ngang mỗi khi ra ngoài. Một số nơi, hai năm trước đây hiếm thấy máy bay địch, giờ đây bị họ kiểm soát. Hầu như không thể chạy trên mặt biển quá hai tiếng đồng hồ mà khỏi lặn.

Chiếc tàu ngầm của chúng tôi nhận thêm một súng liên thanh phòng không Vierling, được đặt trên cái bệ đằng sau đài quan sát. Bốn liên thanh kiểu mới nhất sẽ bổ sung phần vũ khí của chúng tôi.

Để thử thách khả năng phòng thủ của tàu ngầm chống lại máy bay địch, người ta trang bị một cách đặc biệt hai chiếc tàu. Chúng có một lớp bọc thép cho đài quan sát và một số vũ khí nhẹ phòng không cùng trung liên. Người ta có ý định để máy bay địch tấn công tàu ngầm này, như là với tàu ngầm thông

thường, sau đó người ta bất ngờ hạ chúng. Sự thành công có vẻ chắc chắn, hơn nữa Bộ tư lệnh chúng tôi dự tính làm cho địch hết ham tấn công.

Nhưng sự việc xoay chiều cách khác.

Một trong hai chiếc ấy có mặt trong vịnh Gascogne. Hai máy bay được ghi nhận. Trận chiến bắt đầu. Nhưng chẳng bao lâu thấy rõ là các máy bay được trang bị đại bác nòng lớn, trong khi tàu ngầm chỉ có những khẩu 20 ly. Các máy bay giữ khoảng cách ngoài tầm của vũ khí trên tàu, và cứ yên ổn bắn xuống nhân viên tụ tập trên tàu ngầm. Đã quá trễ để lặn. Mười bốn người chết, trong đó có hai sĩ quan. Chỉ huy trưởng bị thương nặng. Không có cách nào khác hơn là lặn xuống. May mắn là chiếc tàu về đến cảng an toàn.

Tuy nhiên, đô đốc Donitz không thay đổi ý kiến liên quan đến chúng tôi. Hơn nữa, làm sao ông có thể một sớm một chiều, dùng một chiến thuật khác? Với chiến thuật mới, trái ngược lối cũ, cần sự có mặt của các kiểu tàu ngầm mới. Đô đốc không ngớt tìm phương thức mới để đẩy lui các cuộc không kích, ông cứng rắn đối với mình, cứng rắn đối với thuộc hạ. Hai con trai của ông đã ngã xuống trong nhiệm vụ là sĩ quan tàu ngầm. Ông không nghĩ đến việc rút họ ra khỏi chiến trường khi tình hình trở nên đáng ngại.

Sau khi được “tân trang”, chúng tôi lại đi công tác ở Đại Tây Dương. Hai cuộc tấn công bị hủy bỏ, vì hai tàu hơi nước đó thuộc xứ trung lập. Trong thời gian dài, chẳng thấy gì cả. Chúng tôi chạy về hướng cửa ngõ vào Gibraltar. “Mình sẽ qua”, Chỉ huy trưởng tuyên bố với chúng tôi.

Một ngày mùa xuân kỳ diệu! Không một đám mây trên bầu trời. Người ta phân biệt rõ các mỏm đá của thành trì Anh đang làm chủ Địa Trung Hải.

Chính tại vùng này mà các hạm đội của Đồng minh tụ tập để đổ bộ lên Bắc Phi. Địa Trung Hải mở ngõ cho địch. Ở Tunisie, đang xảy ra giai đoạn cuối của việc viễn chinh và cuộc xâm chiếm nước Ý được chuẩn bị.

Cụm khói, cột buồm đăng chân trời. Chúng tôi tiến đến gần. Phi cơ. Chúng tôi lặn. Nó có thấy chúng tôi không? Nếu có, các toán máy bay khu trục sẽ đến trong một giờ nữa. Thời tiết thuận lợi cho chúng, bất lợi cho chúng tôi. Biển trong sáng như gương, các máy dò tìm làm việc không khó.

Hiệu thính viên cho hay: “Tiếng đập của chân vịt. Tàu chạy nhanh, có lẽ là một khu trục hạm. Chúng tìm với Asdic⁽³⁾. Chúng tiến thẳng tới chúng ta”.

Chỉ huy trưởng ra lệnh: “Chạy quanh! Xuống sâu 150 mét!”

Chúng tôi mang giày nỉ, tắt bớt đèn để tiết kiệm điện, bởi không biết việc ấy kéo dài bao lâu.

Toán khu trục chống tàu ngầm tiến theo đội hình tam giác. Chúng tôi nằm ngay trung tâm và vũ khúc bắt đầu. Địch làm việc hoàn hảo, các thủy lựu đạn đóng khung tàu chúng tôi. Chưa hề có loạt đầu tiên nào được bắn chính xác như vậy. Mỗi lần, sáu tiếng nổ cùng lượt. Nơi tàu chúng tôi, tất cả đều sụp đổ. Máy dụng cụ chính xác bị nát bầy. Sàn tàu la liệt mảnh vụn. Chỗ này chỗ kia, các ống dẫn đột ngột bị bể. Nước chảy vào trong tàu. Chúng tôi xuống đến 200 mét. Các khu trục hạm không tiết kiệm chất nổ. Tình trạng đó kéo dài ba tiếng đồng hồ không nghỉ. Một khu trục hạm lo tấn công, hai chiếc kia cho biết vị trí của chúng tôi, và luân phiên nhau như vậy.

Hiệu thính viên cho biết: “Thêm tiếng chân vịt! Khu trục hạm!”

Mồ hôi chảy trên trán chúng tôi. Các gương mặt tái đi. Chúng tôi biết ai nấy nghĩ gì. Bánh lái lặn được điều khiển bằng tay, để tiết kiệm điện. Sáu khu trục hạm. Ba trong số đó chạy về hướng Gibraltar. Có những chiếc khác đến. Hoàn cảnh của chúng tôi quả tuyệt vọng. Vậy ra chúng chẳng bao giờ cạn số thủy lực đạn à? Chúng tuân theo một lịch trình thay thế đều đặn và đến nhiều thêm.

Mười sáu giờ. Chúng tôi thôi đếm các thủy lực đạn. Chẳng ai ngủ. Mắt mọi người đều có quầng thâm. Nhiều bóng đèn đã nổ. Chúng tôi không thay chúng nữa. Hệ thống đèn phòng hờ chỉ giúp đoán được các thiết bị bên trong. Bóng tối làm tăng sợ hãi. Nhưng chẳng ai biểu lộ điều ấy.

Chúng tôi từng gặp nhiều chuyện khác, nhưng tại đây, chính là địa ngục. Lăm lúc, chúng tôi xuống tận 250 mét. Các bức thành bằng thép giữa các vỏ bọc đã cong phồng lên. Chúng có thể bị bứt ra bất cứ lúc nào.

Nếu chúng tôi có thể tự bảo vệ, có thể nhìn thấy gì đó và phóng ngư lôi được! Sự chờ đợi này chịu không nổi. Chúng tôi không thể làm cả cái công việc tránh xa nữa. Các bình khí nén hầu như cạn. Không khí có vẻ như chứa chì. Nhịp thở của chúng tôi càng lúc càng nhanh. Oxy hiếm dần. Chỉ còn hai mươi tiếng đồng hồ nữa là phải trôi lên mặt biển. Mà một tàu ngầm trôi lên thì sẽ bị các tàu chiến địch bắn với tất cả súng ống mà họ có, để cướp tinh thần thủy thủ đoàn, để họ nhảy ra khỏi tàu mà quên tự làm đắm tàu mình. Bởi mục đích mà địch tìm kiếm là bắt được một tàu ngầm Đức.

“Coi chừng, lực đạn!” Đó là lời thông báo mỗi khi cho rằng chúng được ném. Lúc đó, ai cũng nín chặt món gì đó và lo trước sẽ bị lắc mạnh. Lần này,

chúng nổ sát tàu. Trong phòng trung tâm, tiếng rền nghe điếc tai. Các mảnh thép vụn văng tứ tung. Một số ống dẫn khác bị gãy. Chúng tôi để tay sẵn lên bộ đồ lặn cấp cứu. Anh hạ sĩ quan nơi sàn giữa đã đặt tay lên bánh tay lái để khởi động đưa khí nén cần thiết giúp tàu nổi lên được.

Vẫn tiếng nổ. Tài công thông báo chiếc la bàn hồi chuyển⁽⁴⁾ bị rơi. Chỉ huy trưởng thảo luận với các sĩ quan về hành động tốt nhất phải làm. Hoàn cảnh xét ra tuyệt vọng. Phải thử chui ra và tự đánh chìm tàu. Mặt trăng sẽ mọc hồi hai giờ sáng. Cho đến đó, trời còn sậm đen, vậy phải tìm cách nổi lên.

Chúng tôi chuẩn bị các việc cần thiết để làm nổ tàu ngầm. Chúng tôi đặt các ngòi cháy chậm nơi đầu các ngư lôi và những chỗ chính yếu của tàu. Bất cứ trường hợp nào, cũng không để tàu ngầm rơi vào tay địch.

Chúng tôi tháo các bộ đồ lặn và xuống cấp cứu cá nhân, loại bơm hơi vào. Chỉ huy trưởng và người trực gác sàn tàu mang mắt kính đỏ, để làm quen với nơi ít ánh sáng, hầu khi lên mặt nước, có khả năng nhìn rõ ngay. Thật ra thì chẳng mấy cần thiết, bởi trong tàu hầu như không có ánh sáng.

Nhiều “bold” sẽ được thả. Chúng tôi chuẩn bị các trái cầu có gắn các sợi tóc kim khí. Khi lên đến mặt nước, chúng tôi sẽ thả và chúng sẽ bay lơ lửng cao hơn mặt nước một chút. Các dây kim khí sẽ gây tiếng dội trong radar y như các tàu lặn. Nó cũng cùng loại với “bold” thả trong nước dùng phá rối các máy dò tìm.

Tàu ngầm trời lên. Trăm mét. Tiếng của “Asdic” nghe rõ hơn. Các khu trục hạm vẫn luôn luôn canh chừng chúng tôi qua máy của chúng. Tiếng nổ

của các thủy lựu đạn bên dưới. Chúng tôi lên tới 50 mét. Các xoáy nước đứng do tiếng nổ gây nên đẩy chúng tôi lên cao thêm.

Hiệu thính viên báo cáo: “Khu trục hạm ở sát bên. Sáu tiếng chân vịt khác nhau”.

“Lên mặt nước, tốc độ tối đa. Phóng tới!”

Các bình điện chỉ đủ sức quay chân vịt theo số vòng thông thường. Chúng đã gần hết điện.

Đạn được sẵn sàng cho đại bác phòng không. Năm đại bác có thể hoạt động cùng lúc. Mỗi nòng bắn 1.600 viên trong một phút, vị chi 6.400 viên/phút. Các băng đạn được nối dài từ súng đến phòng chỉ huy và người ta có thể tiếp tế liên tục.

Chiếc tàu ngầm ló khỏi mặt nước. Các thủy lựu đạn vẫn còn nổ, như vậy các “bold” đã giữ đúng nhiệm vụ của chúng. Tấm bửng của nắp sàn tàu bị bứt. Chúng tôi gần như bị văng ra ngoài, do sức ép tăng bên trong. Chúng tôi không có thì giờ làm giảm sức ép. Chỉ huy trưởng canh chừng khu vực bên trái, tôi bên phải. Đêm tối om, bầu trời bị mây che phủ. Chúng tôi phân biệt ba khu trục hạm. Một chiếc đang ở cự ly tối đa 500 mét, và đang ném thủy lựu đạn.

Hai máy dầu của chúng tôi bắt đầu chạy hết ga, không còn thì giờ để cho nóng máy nữa. Máy phát điện cũng chạy cùng lúc, để nạp bình điện càng mau càng tốt. Hai máy bơm nạp khí nén vào bình chứa. Các trang bị quạt thay đổi không khí bên trong, mọi cửa đều được mở rộng.

Chúng tôi hầu như muốn xỉu. Các đại bác, liên thanh đều nhắm vào khu trục hạm nằm gần. Sĩ quan phóng lôi đã tính toán các yếu tố bắn. Năm ống phóng sẵn sàng tung ra các thủy lôi kiểu mới có thể chạy theo vòng tròn hoặc theo chữ chi. Nhưng chúng tôi tránh không gây hấn trước, vì không thể không thiệt hại nếu phải đụng độ - bởi chúng tôi đang thiếu hụt hai tài nguyên quan trọng nhất là điện và khí nén.

Khoảng cách giữa chúng tôi và các đơn vị địch tăng lên. Các bong bóng chứa khí bay lên và di chuyển theo hướng gió. Chúng tôi đã thả mìn trái. Với radar của họ, địch sẽ kinh ngạc về số tàu ngầm ước đoán mà họ khám phá. Hơn nữa, tại những chỗ chúng tôi nhận chìm mấy cái “bold”, họ còn khám phá thêm mấy tàu ngầm đang chạy dưới nước.

Các khu trục hạm đã mất dạng. Nửa giờ trôi qua. Người ta không ngớt nghe tiếng nổ của thủy lựu đạn. Chưa gì, chúng tôi đã lên tiếng đùa cợt.

Các đèn rọi chiếu sáng đêm tối. Vô tuyến điện viên thông báo các radar đang tìm kiếm tích cực. Các tàu địch chắc phải bối rối trước nhiều tàu ngầm do máy của họ dò ra được. Chúng tôi chạy cẩn thận, rọi đèn vào mọi đồ vật có thể chạm nhắm.

Một tiếng đồng hồ trôi qua. Không khí bên trong tàu được thay đổi và chúng tôi có thể lặn trở lại suốt 16 tiếng đồng hồ. Thêm hai giờ nữa là chúng tôi sẵn sàng hành động. Chỉ có sự mệt mỏi khiến chúng tôi cần nghỉ ngơi.

Lặn xuống. Lần này trong yên tĩnh hoàn toàn, không có báo động. Xuống 100 mét. Tháo, cởi đồ ra, ngủ, sửa chữa các hư hỏng. Đặt la bàn lại và chạy tránh xa Gibraltar.

Chương IX

RADAR, KẼ THÙ SỐ MỘT

Không thể nói về chiến tranh tàu ngầm mà không nhấn mạnh đến vấn đề radar. Sự xuất hiện của nó đánh dấu một khúc quanh quyết định của cuộc chiến trong Đại Tây Dương, khi mà ở mọi mặt trận, chúng tôi đang trải qua một giai đoạn đáng lo. Mặc dù có sự chiến đấu anh dũng, sự hăng say của thủy thủ đoàn, chỉ trong thời gian ngắn vũ khí tàu ngầm mất đi khả năng tác động mạnh mẽ và quyết định của nó.

Thật ra phải gọi là “tàu biết lặn” mới đúng, bởi cho đến cuối năm 1943, nó hầu như luôn luôn chạy trên mặt nước. Hơn nữa cấu trúc bên ngoài cho thấy nó được đóng để chạy trên nước. Ban đêm, người ta chỉ hơi nhận ra nó và ban ngày nó có nhiều cơ hội khám phá ra tàu và máy bay hơn là bị khám phá, nhờ khuôn khổ nhỏ hẹp của nó. Nó có thể biến mất dưới mặt biển, đoạn tấn công, hoặc trôi lên mặt biển sau một thời gian, để tiếp tục hải trình. Với thời gian lặn kéo dài khoảng hai ngày, nó có thể chạy khắp các thủy phận được canh giữ nghiêm ngặt nhất, hoặc ở tại đó, vì dù có gặp chuyện gì, nó cũng còn có đêm tối để nạp lại các bình điện và thay đổi không khí của các

khoang bên trong. Để làm việc ấy, nó cần khoảng hai đến bốn tiếng đồng hồ.

Nhờ vô hình, nó có thể phá hủy những tàu chiến lớn nhất. Ngược lại, giá trị của nó về mặt chiến đấu trên mặt nước rất kém. Nó có rất ít khả năng “chở thêm”. Một tàu thông thường (loại hơi nước chẳng hạn) 500 tấn có khả năng thu nhận 500 tấn nước trước khi chìm. Một tàu ngầm cùng cỡ không thể để nước vào quá một phần năm. Tàu thông thường có thể khám phá ngay các chỗ hư, lủng của vỏ tàu và có thể sửa chữa liền. Ngược lại, trên tàu ngầm khó mà dò ra và đến đúng chỗ lủng nhỏ nhất nào. Các thiết bị, máy móc, bình điện và món linh tinh khác ngăn cản việc dò tìm khi nước chui vào tàu. Một tàu chạy trên mặt biển có thể cô lập hoàn toàn một vài phần của tàu có khả năng giữ cho tàu nổi. Trong tàu ngầm, việc cô lập có thể thực hiện được, nhưng khi khoang đó đầy nước thì tàu... chìm luôn. Hầu hết các đáy biển đều quá sâu để thủy thủ đoàn có thể thoát ra an toàn. Hơn nữa, đóng một chiếc tàu lặn tốn kém nhiều hơn là đóng chiến hạm khác cùng cỡ.

Một phương tiện phòng thủ như radar làm cho tàu lặn mất đi lợi điểm của nó là sự vô hình. Trong các cuộc tấn công vào ban đêm, yếu tố chính của chiến thắng là sự bất ngờ, giờ đây không còn nữa và khả năng của tàu ngầm bị thu hẹp đáng kể.

Trong giai đoạn đầu của cuộc chiến, địch khám phá ra rằng: dễ đến gần các tàu ngầm nhất là xung quanh căn cứ tàu ngầm, bởi những chiếc này bắt buộc phải trồi lên mặt nước hai lần: để ra và để vào cảng. Người ta biết rõ các hải cảng này; các tàu phải tụ họp nơi chỗ vào. Nhưng những năm đầu, địch không thể đến hạ chúng tôi được. Hơn nữa, hi vọng phá hủy các công trường

sửa chữa và các căn cứ tàu ngầm cũng tiêu tan vì người ta đã xây cất các chỗ ẩn trú dưới đất chịu đựng nổi các cuộc oanh tạc nặng nề nhất.

Máy radar đã lật ngược tình thế. Chẳng phải không lý do mà ở Anh, người ta đã tôn vinh các nhà thông thái đã biết cách đưa phát minh thành hiện thực. Phía Đức, nguyên tắc dò tìm bằng làn sóng đã được sử dụng ngay từ đầu cuộc xung đột. Các tàu chiến của chúng tôi có các thiết bị tương tự, nhưng rất nặng nề, có thể lên đến 20 tấn. Trong vấn đề phòng không, máy “Wurrzburg” giữ một vai trò tương đương với radar. Tuy nhiên, địch đã hoàn chỉnh loại máy nhỏ hơn và hiệu quả hơn, có thể đặt trên máy bay.

Vào cuối chiến tranh, radar có khuôn khổ một máy thu thanh cỡ trung. Nó có bộ phận phát sóng và bộ phận thu. Ăng-ten cũng vừa phát vừa thu, và được đặt chỗ cao nhất của tàu.

Những chuyến viễn hành theo hướng ở giữa Anh quốc và Island của các kiểu tàu ngầm mới hạ thủy và các tàu ngầm có căn cứ tại Na Uy và Pháp được canh chừng kỹ lưỡng bởi các phi đội và tàu khu trục chống tàu ngầm của địch. Địch tìm cách khám phá các tàu ngầm đang chạy trên mặt nước, bởi radar không thể khám phá xuyên qua nước, còn máy dò tìm bằng âm thanh thì có tầm hoạt động rất hạn chế.

Công việc dò tìm của địch chú tâm vào ba giờ trong ngày lúc tàu ngầm phải nạp bình điện. Một phi cơ có gắn radar đủ khả năng khám phá tàu ngầm trên mặt nước ở khoảng cách 150 cây số, tức có thể kiểm soát một hải phận 300km đường kính.

Nếu chúng tôi chọn ban đêm để nạp điện, thì máy bay, khi khám phá ra

chúng tôi sẽ bay đến từ hướng mũi hoặc hướng đuôi. Chúng tôi không nghe thấy gì, bởi ban đêm khó thấy được máy bay, và tiếng động cơ trong tàu làm át tiếng phi cơ. Ở cao độ 1.000 mét, phi công mở một đèn pha dưới cánh, rơi xuống, vừa hạ thấp cho đến khi các tia sáng gặp đuôi tàu của chúng tôi thì thả bom, từ bốn đến sáu trái. Bom rơi trúng mục tiêu vì lúc ấy máy bay ở cao độ tấn công, khoảng 50 mét cách sàn tàu. Tàu ngầm không kịp dùng hệ thống phòng không, với lại các nhân viên bị lóa mắt, bị bất chợt và bị máy bay bắn. Tàu chìm và hiếm khi có người sống sót.

Trái với chiến thuật được sử dụng đến nay, giờ đây tốt hơn là nổi lên mặt nước vào ban ngày. Khi trời không có mây, nếu người trực canh chu đáo, tàu ngầm khó bị tấn công bất ngờ. Nếu có mây, thì giống trường hợp ban đêm, chỉ khác là máy bay có thể bị bắn hạ khi vừa ra khỏi đám mây. Nhưng dù có lặn được, điểm lặn cũng đã được thông báo và địch sẽ bao vây quanh hải phận. Và lại, hầu hết các trường hợp, tàu ngầm chưa kịp nạp xong bình điện và chẳng bao lâu phải trồi lên mặt nước nên bị tiêu diệt. Chúng tôi mất nhiều tàu ngầm vì lý do đó.

Máy Fu-M-B được xem như máy chống radar. Nó cho biết sự tìm kiếm của radar trước khi radar chỉ định được mục tiêu. Ta có thể so sánh máy phát sóng của radar như giọng nói, và máy thu sóng của nó như lỗ tai. Khi người nào đó kêu lên trước một bức tường, thì miệng anh ta làm máy phát, tai anh ta là máy thu. Nếu có người nào đó ngồi sát tường (tức là tương đương với máy Fu-M-B) và im lặng, thì người này sẽ nghe âm thanh rõ hơn là người phát ra âm thanh - chỉ nhận được tiếng dội lại. Nếu bức tường được dời càng lúc càng xa, thì đến lúc nào đó, tiếng dội trở nên quá yếu để người phát âm có thể

nghe được - nhưng người ngồi sát tường thì vẫn nghe. Do đó mà tàu ngầm được trang bị máy Fu-M-B có thể lặn kịp trước khi bị khám phá.

Máy Fu-M-B giản dị và rẻ hơn radar, vì chỉ là một máy thu sóng. Nhưng tàu ngầm, được xem như một vũ khí tấn công, thì như vậy chưa đủ. Radar và chống radar tiếp tục được cải tiến.

Phe Đồng minh chế tạo một máy thu các làn sóng đặc biệt của Fu-M-B và tắt máy radar của họ. Do đó mà chỉ trong một tháng hồi năm 1945, khoảng 80 tàu ngầm Đức là nạn nhân của sự sai lầm ấy.

Bộ tư lệnh tối cao của chúng tôi phân vân. Đô đốc Donitz hủy bỏ các cuộc khởi hành mới của tàu ngầm, còn với những chiếc đang ở ngoài biển, ông cấm sử dụng máy Fu-M-B từ nay về sau. Việc chạy ngang vịnh Gascogne trở nên một công tác cảm tử.

Lệnh cấm này cũng được gửi đến chúng tôi, nhưng may mắn chúng tôi có những người trực canh tài giỏi. Kể cả ban đêm, họ khám phá ra máy bay, nhờ đó chúng tôi kịp thời lặn xuống hoặc kịp sử dụng vũ khí phòng không. Chúng tôi trở về căn cứ an toàn.

Chương X

KHÔNG KÍCH

Tháng 10-1943. Tôi trở lại Berlin trong 8 ngày. Ngay trong đêm tôi tới, các còi hú rú lên đột ngột. *Báo động!* Lần đầu tiên trong cuộc chiến, tôi có cơ hội sử dụng mặt nạ phòng hơi ngạt, để tránh khói. Một quả bom lửa rơi trúng căn trệt nhà chúng tôi, và được dập tắt. Cửa và cửa sổ bị văng ra. Không có thợ, chúng tôi tự sửa lấy.

Tôi trở lại căn cứ hải quân. Có lệnh cấm ra ngoài. Đô đốc Donitz đến thanh sát tiểu hạm đội chúng tôi. Ông nói về tác dụng của vũ khí tàu ngầm và các thử thách của chúng tôi. Nếu chúng tôi không phái được tàu ngầm ra biển thì địch sẽ không cần lập các đoàn tàu vận tải có hộ tống nữa. Mà chỉ do sự hiện diện của chúng tôi, địch đã bị cầm chân hai triệu người, cộng với việc tốn thì giờ dành cho công việc ấy. Cho nên, dù sao, các tàu ngầm của chúng tôi cũng phải ra biển để cầm chân và ngăn chặn tàu địch, kể cả nếu không đánh đắm được tàu địch nào.

Ba ngày sau khi tàu chúng tôi rời khỏi tiểu hạm đội, nhiều trường hợp

mắc bệnh yết hầu nghiêm trọng xảy ra trên tàu. Chúng tôi đành quay về cảng.

Chúng tôi được nghỉ để cô lập bệnh. Và sống qua những ngày nghỉ hè dễ chịu ở La Baule, gần căn cứ, trong một ngôi nhà bên bờ biển, nơi chúng tôi có thể tắm nắng và chơi thể thao.

Người ta phái một tàu ngầm khác thay thế tàu chúng tôi; nó không trở về, như hầu hết các tàu vào thời đó. Chúng tôi biết là như vậy và giữ vững ý chí. Chúng tôi tiễn đưa bất cứ tàu ngầm nào rời bến, và nhìn theo cho đến khi nó mất dạng.

Chúng tôi không cử hành một lễ tiễn biệt nào nữa. Chúng tôi lặng lẽ uống một ly rượu champagne, kể siết tay nhau.

Rồi một ngày nọ, người ta chính thức tuyên bố chúng tôi đã khỏi bệnh. Đã đến giờ của chúng tôi. Công tác đặc biệt. Đó là việc tới Freetown bằng cách chạy dài theo bờ biển châu Phi. Đài quan sát của tàu ngầm được sửa lại theo lối cầu thang. Dưới chân nó có một khẩu liên thanh... máy bay cũng có đại bác. Thủy thủ đoàn gồm nhiều người hơn vì hệ thống phòng không có nhiều khẩu hơn. Và chúng tôi sẽ có một y sĩ.

Hệ thống phòng không của chúng tôi được tăng cường, nên người ta gắn thêm một còi hụ để báo các cuộc không kích. Hai nút điện điều khiển còi hụ và chuông báo động nằm gần nhau, nên phải cẩn thận để khỏi lộn, vì một lần lầm sẽ vô cùng tai hại. Sĩ quan trực có nhiệm vụ cho lệnh báo động.

Nếu máy bay được trông thấy ở khoảng cách 4.000 mét, thì người ta tránh chiến đấu bằng cách lặn ngay lập tức. Còn nếu phi cơ được báo ở

khoảng cách gần hơn, thì lặn là tự tử vì chưa kịp xuống tới độ sâu 50 mét, được xem như mức tương đối an toàn. Như vậy có nghĩa là, khi khám phá trề máy bay, thì phải báo động có không kích để phát khởi việc phòng không.

Đô đốc Donitz muốn bảo đảm sự liên tục cho đến khi người ta hoàn tất một máy Fu-M-B không phát ra làn sóng nào, bằng cách trang bị hệ thống phòng không mạnh mẽ, và bằng cách sắp đặt một đội hình gồm nhiều tàu ngầm cùng chạy ngang vịnh Gascogne.

Kế hoạch này dựa trên nguyên tắc sau đây: nếu hai phi cơ phải khó khăn mới tấn công được một tàu ngầm đủ sức chống lại sáu máy bay. Mà ít khi sáu phi cơ có dịp cùng tấn công một lượt. Kết luận: một toán sáu tàu ngầm có thể đến Đại Tây Dương an toàn hơn là một tàu chạy riêng rẽ. Tuy nhiên lý luận này bỏ qua một yếu tố mà chúng tôi sẽ gặp phải.

Chúng tôi uống champagne từ biệt và tàu hướng mũi về phía Tây Nam.

Trước khi ra khỏi bến, chúng tôi thấy hai chiếc đồng hành từ các căn cứ khác đến, và ba chiếc chúng tôi sẽ hợp thành “nhóm thí nghiệm”. Chỉ huy trưởng của một trong hai chiếc vừa đến là người lớn tuổi nhất trong ba Chỉ huy trưởng.

Chúng tôi thỏa thuận với nhau là sẽ kéo cờ vàng khi thấy phi cơ địch ở khoảng cách có thể lặn được, và cờ đỏ nếu chúng quá gần phải ở lại trên mặt nước và chiến đấu.

Các cuộc thực tập được làm hằng ngày trên các tàu sắp khởi hành. Các vũ khí tự động bắn nhanh đáng nể. Mỗi tàu ngầm có tám ống phóng ngư lôi

và nhiều đại liên.

Máy bay! Chính tàu chúng tôi thấy trước, khoảng cách 10.000 mét. Chúng tôi có đủ thì giờ để lặn, nên kéo cờ vàng. Nhưng hai tàu ngầm kia không thấy cờ. Máy bay tiến đến gần, đó là một chiếc Sunderland. Chúng tôi quơ cờ đỏ và bắn một phát đạn về hướng máy bay. Nhưng vì các tàu kia đang bắn thực tập, nên không chú ý. May sao, chiếc Sunderland tấn công tàu chúng tôi đầu tiên. Chúng tôi bắt đầu bắn ở cự ly 4.000 mét, và máy bay quay trở lại.

Nó bay vòng quanh ba chiếc tàu chúng tôi, ở khoảng cách hơn 3.000 mét, nghĩa là ngoài tầm chính xác của súng chúng tôi. Nhưng chúng tôi không thể lặn vì biết chắc nó sẽ bỏ bom ngay lúc đó.

Chỉ sau mười phút, một chiếc phi cơ kiểu Liberator bay đến. Nó thử tấn công tàu của ông Chỉ huy trưởng lớn tuổi nhất. Nó bị đẩy lui. Các máy bay lẻ loi không thể làm gì chúng tôi lúc này, vì chúng tôi mạnh hơn. Nhưng chúng tôi lo những gì sẽ đến: trong chốc lát, các máy bay khác sẽ đến, vì bờ biển Anh quốc ở gần. Có thể sẽ có một toán tàu “săn tàu ngầm” tiếp tay. Đám này sẽ đến cách chúng tôi 5.000 mét và đánh đắm chúng tôi bằng đại bác 150 ly của chúng. Có thể vài phi cơ sẽ hợp tác để thanh toán nhưng chẳng cần thiết vì các khu trục hạm có vũ khí hết sức mạnh mẽ.

Hai phi cơ bay vòng quanh chúng tôi. Chúng tôi tìm cách đưa đuôi về phía chúng, nơi chúng tôi có khả năng bắn mạnh nhất. Chúng tôi xoay vòng, chạy nhanh và lần hồi dang xa nhau, ông Chỉ huy trưởng lớn tuổi gửi tín hiệu: “Lặn nếu có cơ hội”. Chúng tôi vừa mới trả lời “Hiểu” là thấy tàu

của ông bắt đầu lặn.

Tôi thấy chiếc Sunderland tấn công chiếc tàu ngầm đang lặn đó. Nó bay ở cao độ 10 mét cách mặt nước. Chúng tôi bắn, máy bay né và vọt lên cao. Các trái bom nổ trước khi trúng mục tiêu. Chúng tôi ở quá xa, đuôi của tàu đang lặn còn nguyên trên mặt nước. Máy bay ở ngay bên trên; nó thả bốn trái trúng ngay mục tiêu, bốn cột nước văng lên. Không người nào trong thủy thủ đoàn sống sót.

Giờ đây đến phiên chúng tôi thử. Chúng tôi nhảy xuống lỗ nấp sàn tàu. Chỉ huy trưởng nhìn ra ngoài lần cuối. Chiếc Liberator tấn công. Chúng tôi lại phóng ra ngoài, và những người có nhiệm vụ chạy đến các đại bác. Cự ly 3.000 mét, bắn. Định quay trở lại.

Muốn trúng nó, chúng tôi phải để máy bay đến gần 2.000 mét. Ở khoảng cách đó, máy bay không thể quay lại, vì như vậy nó không sử dụng được vũ khí và đưa hông ra - cho nên nó phải tiếp tục uy hiếp tàu ngầm bằng cách bắn và sau đó có thể ném bom.

Với chiến thuật sử dụng đến nay, chúng tôi mất thì giờ, vì khoảng thời gian giữa lúc rút lui và tấn công của phi cơ, không đủ cho chúng tôi lặn.

Chúng tôi bèn có một sáng kiến. Tất cả người có mặt trên sàn tàu đều rút xuống bên dưới, chỉ để một người bắn giỏi nhất núp đằng sau mấy tấm bọc thép che chở khẩu liên thanh “Vierling”. Phi công nhận thấy sự rút lui của thủy thủ đoàn vào trong nên chuẩn bị tấn công. Chỉ huy trưởng đội nón sắt theo dõi máy bay từ lỗ nấp sàn tàu. Máy bay tiến đến cách chúng tôi 2.000 mét. Bắn. Trúng cánh, nó quay trở lại. Để tấn công, nó phải bay một vòng

nữa, thời gian đó đủ để chúng tôi lặn xuống. Ba mươi mét, bốn mươi... một tiếng nổ. May sao, mọi thứ còn nguyên.

Sau này, trong thời gian bị giam giữ, tôi gặp lại Chỉ huy trưởng của tàu ngầm còn lại, và biết nó bị đánh chìm. Ông cho biết hai mươi phút sau, có mười sáu máy bay đến bên trên, và ba khu trục hạm xuất hiện. Các khu trục hạm bắt đầu nổ pháo của chúng, và các máy bay tấn công bằng bốn nhóm, mỗi nhóm ba chiếc, cùng một lúc từ mấy hướng khác nhau. Cuộc chiến đấu không kéo dài lâu. Đạn đại bác trúng mục tiêu, bom, thủy thủ bị hạ từng loạt trên sàn tàu. Tàu ngầm chìm. Năm người trong thủy thủ đoàn được cứu sống. Và đó là số mạng của nhiều tàu khác.

Trong kế hoạch phái chúng tôi đi theo lối đội hình ba tàu ngầm, sự sai lầm là ở chỗ tưởng máy bay địch có nhiệm vụ tấn công chúng tôi trong vịnh Gascogne. Nhưng chúng không cần làm việc ấy. Chúng chỉ ngăn cản tàu chúng tôi lặn, và có thể nhận được sự trợ chiến của các toán phi cơ và các tàu chiến, về sau, còn có những phi đội đậu ở Anh hành quân hầu như trên toàn thể vịnh Gascogne.

Phía bên Đức chúng tôi, người ta cũng thấy cần trang bị cho tàu ngầm các khẩu phòng không lớn hơn, có tầm bắn xa 5.000 mét. Nhờ đó, các tàu ngầm có thể đẩy lui máy bay ở khoảng cách đủ giúp tàu có thì giờ lặn.

Sau vài ngày, khi thì chạy trên mặt nước, khi thì dưới nước, chúng tôi bỏ lại đằng sau vùng biển nguy hiểm đó.

Chương XI

TRONG KHI CHỜ ĐỢI VŨ KHÍ MỚI

Sau một cuộc hành quân chớp nhoáng ở Nam Đại Tây Dương, tôi trở về tiểu hạm đội thì được mấy anh bạn khen ngợi vì được chỉ định theo học khóa chỉ huy. Chỉ huy trưởng của tôi và kỹ sư cơ khí cũng rời tàu để đi học các lớp trên đất liền. Tàu chúng tôi, sau đó ra biển rồi không trở về nữa...

Chỉ huy trưởng tiểu hạm đội tổ chức một buổi lễ từ biệt. Chúng tôi vẫn còn chiếc tàu ngầm xưa nhất của căn cứ. Nhưng hàng ngũ của chúng tôi vơi đi nhiều. Vô số hình ảnh của nhân viên tàu ngầm ngã trên chiến trường phủ đầy tường trong câu lạc bộ.

Ở Newstadt, trong vùng Holstein (Bắc Đức quốc) tôi được huấn luyện về bộ máy F (Fuhrungsyrat: máy chỉ huy) khởi phải qua giai đoạn tập chỉ huy trên các tàu chạy hơi nước hoặc tàu khác.

“Học viên - Chỉ huy trưởng” được vào một đài quan sát giống y của tàu ngầm thật: La bàn hồi chuyển, bánh lái, máy tính, v.v... nằm đúng chỗ của

nó. Nhìn qua tiềm vọng kính, anh ta thấy biển và sóng, kể cả mặt trời mọc...

Trong những bài tập đầu, một tàu hơi nước xuất hiện, rồi theo sau là đoàn tàu có khói và các cuộn nước lớn nhỏ khác nhau tượng trưng cho tốc độ của tàu.

Học viên - Chỉ huy trưởng đứng trước tiềm vọng kính đưa ra các lệnh: “Hai máy đằng trước. Qua trái tất cả!” Đài quan sát được đặt trên một cái sườn có thể di chuyển, xoay qua xoay lại, thu ngắn hoặc tăng khoảng cách so với mục tiêu, tóm lại, tất cả đều xảy ra giống như ngoài thực tế - kể cả các tiếng động quen thuộc đều được lặp lại một cách trung thực. Người ta ước tính khoảng cách, đặt các con số vào máy tính, đoạn lấy vị trí tấn công và phóng. Khi người ta hạ cần phóng, các trang bị ngưng hoạt động và các lỗi phạm nhằm được phơi bày rõ. Vào thời ấy, trang bị F có lẽ là duy nhất trên thế giới.

Sau đó là giai đoạn giáo huấn thực tập tại Dantzig. Tại đó, phải cho thấy những gì mình biết: tấn công ban ngày và ban đêm, mà trong đó người ta ít ngủ... Vô số ngư lôi được phóng ra. Sau khi xong cuộc khảo sát cuối cùng, chúng tôi được phép đưa ra nguyện vọng và chọn giữa ba đề nghị: thay thế một Chỉ huy trưởng ngoài mặt trận, làm Chỉ huy trưởng huấn luyện của Trường thủy thủ tàu ngầm hoặc chấp nhận điều khiển một tàu mới đóng trong xưởng mà mình chọn. Trong trường hợp cuối, dĩ nhiên vị trí của xưởng so với quê nhà mình giữ một vai trò quan trọng.

Còn chiến trường, vào lúc này, có thể nói đó là nơi lý tưởng cho những ai dự tính tự tử. Ngược lại, ở trên đất liền, người ta có thể bổ túc sự hiểu biết

và đợi cho đến khi các kiểu mới được xuất xưởng.

Đô đốc Donitz có nói nhiều đến việc ấy. Chắc chắn người ta sẽ rút từ Đại Tây Dương về, các Chỉ huy trưởng tàu ngầm có nhiều kinh nghiệm nhất để điều khiển các kiểu mới sẽ hạ thủy nay mai.

Tôi cho biết muốn lo liệu cho một tàu ngầm đang đóng tại xưởng Blohm và Voss, ở Hambourg. Nhưng Bộ tư lệnh tối cao có những dự tính riêng cho tôi, nên bổ nhiệm tôi đến Pillau, nơi tiểu hạm đội tàu ngầm 21. Nó gồm khoảng 36 chiếc và thường được sử dụng nhiều nhất để huấn luyện các thủy thủ đoàn tương lai của tàu ngầm.

Tôi được chỉ định đến chiếc F-148, kiểu II. Sức nặng của nó là 300 tấn, và thuộc loạt đóng cuối cùng của kiểu tàu nhỏ như vậy. Tầm hoạt động nhỏ hẹp và tốc độ thấp của chúng không đủ khả năng để sử dụng trên mặt trận kể từ nay.

Nói chung, kiểu II được chế tạo cùng một cách với các tàu ngầm lớn hơn - chỉ khác ở khuôn khổ. Vì nhỏ, nên chật hẹp hơn, khiến thủy thủ đoàn, kể cả Chỉ huy trưởng, sống trong khoang đẳng trước. Công việc cực nhọc hơn, bởi thủy thủ đoàn, ít hơn, nhưng nhiệm vụ không giảm. Sĩ quan và lính có sáu giờ làm việc và sáu giờ nghỉ - nhưng trong giờ nghỉ phải lo các công việc linh tinh khác. Phải chung đụng nhau trong không gian hẹp, giá trị của người chỉ huy được đặc biệt thử thách trong các tàu ngầm nhỏ bé này. Bạn bè nhau mà lại vừa giữ vai trò thượng cấp. Và tôi trở thành thượng cấp chịu trách nhiệm tất cả những gì xảy ra trên tàu. Trước kia, ở vị trí sĩ quan phụ tá, nhiệm vụ của tôi khác hẳn. Từ nay, tôi phải áp đặt hình phạt, lấy quyết định. Mặc dù

hồi năm 1943, tôi chỉ mới 23 tuổi, nhưng không còn được rộng lượng nếu mắc lỗi lầm. Hoặc là tôi chứng tỏ đủ khả năng và người ta sẽ giao cho tôi một tàu ngầm kiểu mới tốt hơn, hoặc là người ta sẽ tống tôi đến một chỗ chẳng ra gì.

Tôi phải khó khăn lắm mới thỏa mãn nổi Bộ tư lệnh tối cao về việc mỗi tuần soạn hai buổi diễn giảng. Muốn nói trong một tiếng đồng hồ, phải chuẩn bị lâu trước đó và ngấu ngiến nhiều quyển sách dày, mà tôi lại có rất ít thì giờ. Đêm không còn chỉ để ngủ. Khi các bài giảng đề cập đến các vấn đề thuần túy quân sự, thì không thể che giấu sự kém cỏi bằng những lời hoa mỹ hoặc diễn văn tuyên truyền. Nhưng ngoài ra cũng phải ngăn ngừa sự xuống tinh thần và giữ gìn kỷ cương.

Nhiều nhân viên tàu lặn theo học các khóa cấp tốc. Ngoài tiểu hạm đội của chúng tôi, còn một nơi khác tại Gotenhafen. Chúng tôi phân biệt giữa phần giáo huấn thực hành và phần giáo huấn lý thuyết. Lý thuyết được dạy trên đất liền, trong những lớp đặc biệt, bởi chúng tôi cũng đào tạo thủy thủ, hạ sĩ quan, sĩ quan của mọi đơn vị để phục vụ trên tàu ngầm. Thủy thủ đoàn thường trực trên các tàu huấn luyện được hạn chế đến mức tối thiểu. Các học viên thực tập ngay tại bộ phận mà về sau họ sẽ đảm trách trên tàu của họ. Họ được nhân viên thủy thủ đoàn thường trực chỉ dẫn và kiểm soát. Sau đó lại phải bổ sung việc học hỏi ít nhất sáu tháng trên biển Baltique - là chuyện bắt buộc đối với tàu mới hạ thủy trước khi ra trận.

Những huấn luyện viên như chúng tôi xem những lần ra ngoài với các “lính mới” không phải là trò vui. Trong thời gian tôi lãnh nhiệm vụ huấn

luyện, tuy không chạm trán với địch lần nào, chúng tôi vẫn mất hết bốn tàu lặn trong các dịp thực tập tại biển Baltique, dù các tàu này chỉ lặn nhiều nhất hai tiếng đồng hồ, nơi một khu biển hạn chế được chỉ định trước, và đã có thỏa thuận trước về việc tìm kiếm nếu có trục trặc. Chưa kể tới những hư hỏng khác do điều động không đúng. Thủy thủ đoàn của chúng tôi giỏi, nên tàu của chúng tôi chưa hề bị một tổn hại nhỏ nhất nào.

Chúng tôi trở thành một đội quân, một linh hồn. Tôi biết tên từng người và gia cảnh anh ta. Thịnh thoảng, tôi cũng tỏ ra biết áp dụng kỷ luật - nhưng chỉ khi nào quá mức tôi mới ấn định hình phạt chính thức.

Chỉ huy trưởng tiểu hạm đội của chúng tôi đã nhận được kỵ sĩ Bội tinh (Ritter-kreuz) do công đánh đắm một hàng không mẫu hạm. Đó là một vị chỉ huy phi thường, chiếm được lòng tin của chúng tôi bằng sự giản dị, không chút huênh hoang, ông ta không giấu giếm sự nghiêm trọng của tình hình: chỉ có cách đưa ra chiến trường các vũ khí mới, có tác dụng quyết định, mới có thể ngăn chặn được các hao hụt do chiến tranh gây nên.

Người ta nói nhiều về các vũ khí mới này, được thúc đẩy thực hiện trong mọi lĩnh vực. Nhiều bài báo trình bày các nguyên tắc của kỹ thuật mới về vũ khí. Đó là những khí giới viễn khiến cực kỳ nhanh, những máy bay mới mà hình thù và lực đẩy không giống chút nào với các kiểu cũ. Nhiều người ngã lòng nay bắt đầu hi vọng lại.

Cứ ba tháng một lần, đô đốc Donitz đến thăm chúng tôi để ban huấn lệnh về chương trình dạy. Chúng tôi được nghe những bài diễn thuyết bổ ích của ông mà hầu như luôn luôn chấm dứt bằng câu: “Chúng ta tiếp tục chiến

tranh cho đến chiến thắng cuối cùng!”

Sau cuộc thanh tra chính thức, ông thường lưu lại cho đến ngày hôm sau trong tiểu hạm đội của chúng tôi. Nhiều khi tôi được ngồi gần ông và lúc nào ông cũng gây cho tôi một ấn tượng về nghị lực, về lòng tin, bởi ông có vẻ chắc chắn về chiến thắng cuối cùng, ông nhấn mạnh đến việc đưa ra sử dụng các kiểu tàu ngầm mới, có khả năng hành động huyền ảo. Ngay từ tháng 4-1944, mỗi ngày sẽ có hai chiếc loại mới được hạ thủy, tức là 60 tàu ngầm hằng tháng và 720 chiếc hằng năm.

Ông thường có mặt bên cạnh Hitler và quan điểm của Bộ tư lệnh tối cao tỏ rõ tin tưởng tuyệt đối và có lý do. Không quân Đức sẽ có những kiểu máy bay mới và việc lật ngược thế cờ sẽ được thực hiện trong một tương lai gần. Vào lúc này, cần cầm cự. Với chúng tôi, những Chỉ huy trưởng tàu huấn luyện, ông hứa sẽ cho điều khiển các chiếc đầu tiên của kiểu tàu ngầm mới. Lời hứa ấy khiến chúng tôi thích thú. Ông đã điều hành một cuộc chiến tàu ngầm rất thành công cho đến cuối năm 1942.

Về trang bị, chúng tôi có những cải tiến mới mẻ như sau:

Tàu ngầm thông thường gồm có bốn động cơ: hai động cơ dầu và hai động cơ điện. Chúng tôi chạy trên mặt nước nhờ hai máy dầu và dưới nước nhờ hai động cơ điện. Dĩ nhiên là cách thức này không mấy lý tưởng, bởi chỉ có phân nửa lực trong tàu được sử dụng, nửa kia là trọng lượng chết. Thêm vào đó, các bình điện to lớn chiếm phân nửa thể tích của bên trong tàu. Những tấm chì nặng hơn phần máy móc còn lại. Nếu tìm được một kiểu động cơ duy nhất để chạy trên mặt nước cũng như khi lặn, thì năng suất của tàu

ngầm sẽ tăng đáng kể. Khi di chuyển dưới nước, tàu ngầm chưa đạt nổi chín gút, và nếu chạy theo tốc độ đó, điện sẽ cạn trong một, hai tiếng đồng hồ. Ngược lại, trên mặt biển, chúng tôi có thể chạy hàng tuần với tốc độ 18 dặm biển, nghĩa là hơn 20km/giờ, và cũng dễ xoay trở.

Nhà sản xuất Walter đã phát minh ra giải pháp lý tưởng cho động cơ duy nhất: đó là máy quay “turbine” chạy bằng nhiên liệu đặc biệt. Với sức năng và thể tích tương đối nhỏ, năng suất của loại máy mới này cao hơn tất cả các thủy động cơ được dùng đến lúc này. Nhưng ưu điểm đáng kể nhất là động cơ Walter rút oxy cần thiết cho việc cháy từ perhydrol (super oxyd hydro), mà người ta có thể đem theo trong các bồn chứa. Có thể so sánh sự phát minh này như phát minh máy bay phản lực vậy.

Năm 1943, Bộ tư lệnh chiến tranh tàu ngầm quyết định tập hợp tất cả các chuyên viên về tàu ngầm, tại Erzgebirge, để yêu cầu họ chế tạo một kiểu mới có gắn động cơ Walter. Dự án được hoàn tất trong thời gian kỷ lục. Đó là một tàu ngầm lớn gấp đôi kiểu chiến đấu thông thường 600 tấn. Nó khác biệt ở chỗ phân chia không gian bên trong ra hai phần chồng lên nhau theo hình số 8. Nhờ đó người ta có được sự thăng bằng tốt hơn và có thể tách khoang máy móc ra khỏi khoang thủy thủ đoàn. Việc ấy cần thiết đối với động cơ mới này, do các khí độc tỏa ra. Tàu ngầm được đóng để xuống đến độ sâu 300 mét, nhưng căn cứ theo lương tâm nghề nghiệp Đức và khoảng lề an toàn bảo đảm, nó có thể xuống sâu hơn nhiều. Chẳng hạn kiểu tàu ngầm chiến đấu cũ được dự trù lặn tới 100 mét, nhưng vào cuối cuộc chiến, chúng tôi không do dự cho xuống đến 300 mét. Một chiếc còn đạt đến độ sâu 350 mét.

Nhưng rốt cuộc động cơ Walter cho thấy chỉ thích hợp với một tàu nhỏ hơn nhiều. Làm lớn nó ra sẽ gặp nhiều khó khăn. Vì vậy người ta tìm một giải pháp trung gian: không dùng động cơ Walter nhưng vỏ tàu giữ hình thù số 8. Phần dưới thân đặt bình điện, phần trên đặt máy móc, tuy nhiên các máy điện có năng suất cao hơn những máy cũ. Kiểu tàu mới còn có thêm ống “Schnorchel” (người Pháp, tiếng Anh viết là Schnorkel). Tiếng này có nghĩa là “mũi” trong ngôn ngữ bình dân Đức. Năm 1940, người Hà Lan đã gắn trên các tàu ngầm của họ một ống thông hơi như vậy. Nhưng họ chỉ dùng để làm thoáng khí tàu của họ, trong khi phía Đức, ống schnorchel kiểu mới giúp sử dụng máy nổ trong khi lặn. Vì vậy người ta có thể nạp bình điện bằng máy dầu trong lúc lặn, và nhờ vậy, tàu ngầm ở được dưới nước cho đến khi hết nhiên liệu. Một số khả năng từng bị radar làm mất hiệu lực thì nay có thể được tái sử dụng.

Tàu ngầm được đóng theo cách mới và có trang bị ống schnorchel, là kiểu XXI. Nó có hình dáng thon, thuận tiện cho việc chạy ngầm dưới nước. Các chân vịt được đặt bên hông, và hướng xuống dưới, nên khi tàu di chuyển dưới mặt nước, nó nằm đúng chỗ nhất. Tốc độ chạy ngầm của nó cao hơn 18 dặm biển và có thể giữ như vậy khá lâu. Đằng trước, nó có sáu ống phóng ngư lôi. Ngoài các ngư lôi đã nạp, còn mười hai chiếc nữa trong hầm chứa. Nhờ cách sắp đặt khéo léo, 18 ngư lôi có thể được phóng hết trong vòng 15 phút. Khả năng bắn trúng mục tiêu mà khỏi cần tiềm vọng kính khi tàu ở dưới sâu 50 mét cũng là một cải tiến.

Khi bắt đầu cuộc chiến, chúng tôi có hai loại ngư lôi (còn gọi là: thủy lôi): một thứ chạy bằng điện, một thứ chạy bằng khí nén. Ngư lôi điện có ưu

điểm: chạy được 30 dặm biển một giờ, và không để lại đằng sau đuôi một lần bọt dài (như ngư lôi khí nén) mà địch có thể trông thấy.

Loại ngư lôi kiểu mới, được trang bị máy Kolben có tốc độ nhanh hơn và tầm hoạt động rộng hơn. Nó chạy 30 gút (tức là: $1,852\text{km} \times 30 = 55,560\text{km/giờ}$) nếu khoảng cách là 20km, hoặc 40 gút nếu khoảng cách 10km, và 44 gút nếu trong vòng 6km - trong khi ngư lôi điện chỉ chạy được 6km là cùng. Các ngư lôi chạy vòng được 180 độ, nên có thể bắn ra phía sau từ các ống đằng trước, cho nên ống phóng đằng sau xem như dư, người ta bèn sửa đổi hình dáng đuôi tàu ngầm để giúp nó chạy nhanh hơn.

Nhờ khả năng chạy vòng, nên các ngư lôi mới được canh cho chạy tới, lui theo vòng cung, cắt ngang lộ trình của tàu địch, cho đến khi nào đánh trúng hoặc hết nhiên liệu mới thôi. Vì ngư lôi chạy khá sâu, nên không để lại dấu vết trên mặt nước. Dĩ nhiên, trước khi phóng, các tàu ngầm bạn được báo trước để lặn sâu xuống hầu tránh các ngư lôi... chưa phân biệt được bạn hay thù.

Tuy vậy, thứ ngư lôi mà địch ngán nhất là ngư lôi cảm âm. Nó khác với ngư lôi điện thông thường ở chỗ có gắn một bộ phận nhận âm thanh nơi bánh lái, trang bị rất phức tạp gồm 16 ống khuếch âm. Người ta có thể phóng nó đi mà khỏi cần thấy mục tiêu, khỏi phải biết khoảng cách xa bao nhiêu, v.v... Sau khi ra khỏi ống, ngư lôi này chạy một vòng bằng sức đẩy riêng của nó, còn tàu ngầm vừa phóng nó ra tất nhiên lặn sâu xuống, phòng hờ trường hợp trở thành nạn nhân. Nếu ngư lôi nghe tiếng chân vịt, nó tự động chạy về hướng có âm thanh, và chui vào nơi có bánh lái, máy nổ. Nếu bị các dòng

nước xoáy của chân vịt làm lệch hướng, thì nó lại tìm cách xấp vào cho đến khi nào chạm tàu địch thì thôi. Trang bị này nhạy đến mức nó dò ra được sự hiện diện của tàu ngầm chạy mà trên đó có máy phụ như quạt máy, mà chỉ một tháng trong năm 1944, tàu ngầm Đức đã đánh đắm 80 khu trục hạm và ngư lôi hạm địch. Đến nỗi các tàu khu trục tàu ngầm, khi thứ ngư lôi này được đưa ra sử dụng, không dám tấn công tàu chúng tôi nữa. Sau đó bên Đồng minh thành công trong việc đánh lạc hướng một số ngư lôi cảm âm bằng cách kéo theo đằng sau tàu mấy chiếc phao có gắn máy phát tiếng động. Tuy nhiên sự phòng thủ này có hại tới máy dò tìm tàu ngầm của chính họ và giúp chúng tôi dễ trốn tránh. Hơn nữa, người ta thấy mấy phao này trước khi bắn, nên thay vì một ngư lôi cảm âm, người ta phóng một ngư lôi có đạn đạo vòng cung. Bên chúng tôi còn nghiên cứu một ngư lôi phản lực có thể trúng mục tiêu với tốc độ và mức chính xác hơn.

Cho đến gần cuối Thế chiến thứ hai, các tàu chuyên dùng săn đuổi tàu ngầm chỉ có thể sử dụng các máy dò tìm khi tốc độ của chúng từ 13 gút (24km/giờ) trở xuống. Vượt quá mức này, các xoáy nước sẽ gây xáo trộn trong hoạt động của chúng.

Với mục đích thí nghiệm, một tàu ngầm kiểu XXI chạy ra biển Baltique, nơi nó giả tấn công đoàn tàu trong đó có mười khu trục hạm bảo vệ. Nó tấn công bên trái và phóng ra ở cự ly 40 mét, sáu ngư lôi và đạn đạo vòng cung. Nhờ khả năng lặn mau, nó có thể kiểm vị trí tốt nhất để phóng. Kết quả có sáu ngư lôi trúng đích. Nhóm tàu khu trục tìm nó bằng cách ước tính, nhưng nó đã đổi chỗ và phóng ngư lôi từ hướng ngược lại.

Cùng lúc với kiểu XXI, người ta đôn đốc hoàn tất kiểu XXIII, tàu ngầm 120 tấn sẽ hoạt động trong vùng nước quanh Anh quốc. Nó có những đặc tính của kiểu XXI, nhưng chứa ít ngư lôi hơn. Sau đó người ta nghiên cứu kiểu XXLV, nó có sức đẩy trên mặt nước 800 tấn, và có thể chạy dưới nước ở tốc độ 36 gút, tức khoảng 65km/ giờ. Nó chứa 10 ống phóng ngư lôi đằng mũi.

Việc chế tạo tàu ngầm “bỏ túi” được biết dưới tên “hải cầu”, chỉ chở theo hai người, xem như rất hay. Nhưng các căn cứ của chúng tôi tại Pháp đã bị phá hủy, nên loại tàu nhỏ này, do tầm hoạt động quá hạn chế, không được đưa ra sử dụng. Các kiểu mới, ngoại trừ một số ít thuộc kiểu XXIII (120 tấn), đều chưa được đưa ra sử dụng kịp lúc. Chỉ một số đã hành quân gần bờ biển Anh, nơi hải khẩu. Thông thường, các khu trục tàu ngầm không thể hạ chúng. Đầu ống schnorchel, ban đêm chỉ lộ ra mặt nước vài tiếng đồng hồ, chẳng bao giờ bị radar dò ra, vì nó thường nhờ các đợt sóng che khuất và nhờ lớp cao su bên ngoài hút bớt các làn sóng radar. Một ăng-ten Fu-M-B gắn vào schnorchel để canh chừng máy bay dò tìm hoặc tàu chiến đến gần nó. Vì nhanh nhẹn, nó có thể quay lại tấn công các tàu chạy phía sau. Cuối chiến tranh, người ta đếm được 208 tàu ngầm Đức thuộc nhiều kiểu khác nhau vẫn còn trong xưởng, chưa xong. Riêng kiểu XXI, con số đóng dở dang là 120, và cho đến ngày đầu hàng, chỉ có hai chiếc là sẵn sàng hạ thủy. Phần lớn sự chậm trễ là do các cuộc oanh tạc của Đồng minh làm tan rã các kỹ nghệ cung cấp bộ phận. Do đó mà lời hứa của Đô đốc Donitz đưa ra chiến trường các tàu ngầm kiểu mới từ tháng 4-1944 không thực hiện được.

Chương XII

LỆNH RA BIỂN

Tôi nhận chiếc tàu mới vào dịp lễ Giáng sinh 1944. Tôi rời thủy thủ đoàn cũ với sự tiếc rẻ. Từ nay, tôi là Chỉ huy trưởng của tàu ngầm U-977, thuộc loại chiến đấu thông thường được canh tân nhờ gắn thêm ống schnorchel. Các kiểu mới mà chúng tôi đặt nhiều hi vọng vẫn chưa sẵn sàng để phục vụ. Quân đội Đức không thể cầm cự nổi trước cuộc tấn công kết hợp giữa Đông và Tây.

Tháng giêng 1945, mặt trận miền Đông bị chọc thủng, phải di tản căn cứ Pillau và đưa về Wesermunde. Chúng tôi bắt đầu rút lui, có các tàu tiếp tế chạy kèm theo.

Chiến tranh đã thất bại, chẳng ai nghi ngờ gì về điều ấy. Khả năng duy nhất có thể thay đổi thế cờ nằm trong đề nghị với Tây phương cùng hợp tác để chống lại phía Cộng sản. Bộ tư lệnh tối cao hình như nín luyến hi vọng đó, như kẻ đắm tàu nín luyến cọng rơm. Nhưng chẳng có dấu hiệu nào là Anh-Mỹ quan tâm đến sáng kiến đó.

Tình cảm sâu thẳm của tôi chống đối việc tiếp tục chiến tranh một cách vô ích và bất nhân trước cảnh tượng đám dân sự bất tài và hèn nhát đã đẩy ra mặt trận mấy đứa trẻ và người già cả, trong khi hành động của họ trái ngược với lời nói. Riêng tôi, là một quân nhân và có nhiệm vụ không bỏ rơi đám lính của tôi, mà là đi với họ cho đến cuối cuộc chiến.

Chỉ huy trưởng tiểu hạm đội giao cho tôi cầm đầu ban bảo vệ an ninh của đoàn tàu được thành lập nhân cuộc rút lui của căn cứ. Nó gồm bốn tàu ngầm có trang bị nhiều khẩu súng phòng không. Chúng tôi đến Swinemunde yên ổn.

Biển Baltique bị giá băng một phần, vì vậy tàu chúng tôi có gắn một bộ phận phá băng và che chở nơi mũi để tránh vỏ tàu và cửa ống phóng bị méo mó. Nhưng chẳng bao lâu, bộ phận phá băng bị cong do dính quá nhiều nước đá, tôi từ khước tiếp tục hành trình trong điều kiện đó. Lý do của tôi thắng và tàu được đưa về Swinemunde. Do tình cờ, công việc sửa chữa kéo dài một thời gian.

Tiểu hạm đội của chúng tôi đã có mặt tại Wesermunde. Công cuộc huấn luyện các nhân viên mới của tàu ngầm được tiếp tục tại đó. Việc ấy có vẻ phi lý, bởi nhiều thủy thủ đoàn, khi tàu của họ bị đánh đắm trong các vụ không kích tại hải cảng, lại bị đưa ra mặt trận trên đất liền. Chiếc U-977 được chỉ định chiến đấu ngoài biển sâu. Tôi nhận lệnh phải tiến hành nhanh các công việc và rà soát nào cần thiết tại xưởng Blohm-Voss, ở Hambourg.

Đầu tháng 4-1945, tất cả đều sẵn sàng. Nhưng thật ra đối với tôi, nó chưa sẵn sàng chút nào để đối phó với địch. Tôi đề nghị thay thế các bình

điện chỉ còn dùng được 70% công suất, đôi vài món đã được sử dụng trên một năm và có thể trục trặc bất cứ lúc nào. Tôi yêu cầu bọc thêm một lớp thép chống phi cơ cho đài quan sát, thay máy máy vô tuyến và có một thời gian tối thiểu để huấn luyện thủy thủ đoàn, vì chúng tôi đem theo thủy thủ không có chút kinh nghiệm nào.

Tuy nhiên, người ta đáp: “Khước từ vì lý do thiếu vật liệu”. Và người ta ra lệnh cho tôi đi đến Kiel để trang bị.

Vài tiếng đồng hồ sau khi đến Kiel, tôi lên tàu của đô đốc, nơi đang có buổi diễn thuyết chính trị. Diễn giả trình bày - chẳng chút hữu lý - rằng chiến thắng cuối cùng là chắc chắn. Thấy rõ đô đốc có vẻ bị cảm kích.

Sau buổi diễn thuyết, tôi yêu cầu được nói chuyện với ông. Ông ân cần mời tôi vào văn phòng. Tại đó, tôi thành thật nói ra tất cả những gì mình nghĩ.

“Anh bạn Schaeffer à, anh biết là chúng ta sẽ đánh cho tới chiến thắng cuối cùng: dù với giá nào, chúng ta cũng sẽ thắng! Anh là người đi tàu ngầm lâu năm, tôi thấy điều đó qua nhiều huy chương anh đang mang: ai sẽ ra biển, nếu không phải là anh? Anh có kinh nghiệm cần thiết”.

Ông khẳng khái giữ quyết định đưa tàu tôi ra phụng sự, mặc dù nó ở trong tình trạng không chiến đấu được. Tôi giữ im lặng.

Tôi trở về Berlin trong vài ngày, để có lời từ biệt mẹ tôi. Chiến tranh đã đến hồi kết thúc. Người ta chuẩn bị phòng thủ Hambourg. Số mạng hình như đưa dân tộc Đức đến chỗ bị tiêu diệt.

Hành trình của tôi kéo dài 24 tiếng đồng hồ. Từng khoảng đều đặn, có báo động. Chúng tôi nằm núp dưới các toa xe lửa và đợi đến khi được đi tiếp. Ngồi gần bên tôi có một sĩ quan SS. Anh ta không ngớt nói về các vũ khí mới có tác dụng quyết định. Tôi đáp lại, bởi biết khá rõ các vũ khí đang được chế tạo, nhưng các cuộc không kích... Cuối cùng, anh bạn đồng hành mời tôi đến gặp anh, để có thể ngắm các sáng chế phi thường. Tôi nhận lời.

Ngay hôm đến nơi, tôi đi tới chỗ chỉ dẫn. Tôi phải đợi bên ngoài, anh bạn mới quen ra đưa tôi vào giới thiệu với giám đốc cơ quan và cuộc biểu diễn bắt đầu. Nhiều hình chụp cho thấy các máy móc kỳ dị nhất. Một trong số đó có tên “Tia tử thần”. Tôi có thể thấy nó ngay ngày mai, nhưng tôi không được rảnh.

Trước tiên, tôi muốn thỏa thuận với mẹ tôi. Có thể ước tính quân Nga sẽ tiến đến thủ đô Đức Quốc xã và đó sẽ là nơi xảy ra trận chiến cuối cùng. Berlin sẽ biến thành pháo đài. Tôi muốn tránh cho mẹ tôi các trận đánh tại Berlin bằng cách yêu cầu bà rời khỏi chỗ ở của chúng tôi. Nhưng bà nói sẽ không rời Berlin, dù xảy ra chuyện gì. Bà không muốn nhờ vả ai hết.

Tôi quay về nhiệm sở. Mỗi ngày, Kiel nhận một trận mưa bom. Chẳng bao lâu, hải cảng bị sương mù bao phủ nhiều lần trong ngày, tôi phải đưa tàu của tôi vào một vịnh kín đáo. Người ta có cảm tưởng đang ở ngoài mặt trận. Bên trên sàn tàu, các viên đạn bay qua, vừa rít lên. Máy tàu chúng tôi phải quay chậm, vì hải cảng đầy tàu và khó thấy được gì. Tiếng động cơ máy bay không ngớt gầm thét. Người ta không thấy các phi đội khu trục cơ Đức nữa.

Hai ngày trước khi ra biển, tàu ngầm của chúng tôi đã được trang bị toàn

diện. Khoảng trưa, tiếng còi báo động rú lên. Chúng tôi rời xa bờ. Chiếc tàu của một người bạn tôi chạy theo sau. Chúng tôi chạy theo đội hình sát nhau trong vùng nước hải cảng Kiel. Chúng tôi chạy giữa những loạt bom ném xuống. Máy khu trục cơ Mỹ bay sát đầu chúng tôi. Không thể chống cự được. Cách tôi trăm mét, hai trái bom rơi trúng tàu chở hành khách “New York” mà trước kia từng chở tôi qua Bắc Mỹ. Nó cháy như bó đuốc. Thịnh thoảng, một khoang chứa đạn phát nổ, làm tung lên không trung một mớ đạn được. Tiếng nổ đằng sau đuôi tàu tôi. Tốc độ tối đa, tiến tới! Tiếng nổ đằng sau. Tàu của bạn tôi bị trúng đạn: trong vài giây đồng hồ, nó biến mất. Ít có người sống sót.

Tôi hay tin vị Chỉ huy trưởng mà tôi từng là sĩ quan phụ tá, hiện đang lưu trú tại Kiel. Nhớ mang máng địa chỉ, tôi đi thăm ông. Nhưng tôi đi lạc và tìm không ra chỗ ở của ông. Lúc đó 10 giờ tối, tôi quyết định kéo chuông một nhà lán giếng và hỏi thử xem họ có biết người tôi tìm không.

Một người giúp việc ra mở cửa. Trước khi tôi kịp giải thích, một giọng nữ vang lên, giận dữ: “Thật khó tin là người ta còn dám làm rận mình vào giờ này! Thêm một anh thủy thủ nào đó nữa!” Và tôi nghe người nào đó chạy nhào xuống thang lầu vừa càu nhàu. Tôi tưởng mình sẽ bị một mụ phù thủy nào đó ném ra cửa sổ, nhưng gương mặt dễ thương của một cô gái có mái tóc quăn vàng óng, đôi mắt sáng rực, xuất hiện. Quả là tôi không chờ đợi việc đó và có lẽ đã đỏ mặt. Tôi xin cô gái duyên dáng ấy tha lỗi cho việc xâm nhập trễ tràng này và giải thích lý do. Chúng tôi bắt đầu nói chuyện. Cuối cùng, khi chắc chắn rằng cô không biết ông Chỉ huy trưởng ấy, cô gái, có lẽ tuổi khoảng mười bảy, đề nghị tôi tra cứu trong quyển niên giám điện thoại, và tôi

tìm thấy tên ông trong đó.

Vài ngày sau, chúng tôi chạy qua hướng Na Uy, nơi chúng tôi sẽ nhận thêm nhiên liệu, rồi tàu sẽ thực tập hai ngày với ống schnorchel vừa mới gắn.

Chúng tôi làm thành một toán ba tàu ngầm, mà một chiếc thuộc kiểu mới XXI. Đó là chiếc đầu tiên được đưa ra mặt trận. Sau hai ngày di chuyển, tàu tôi vào một tiền cảng Đan Mạch. Ở Đan Mạch, người ta vẫn còn có thể ăn ngon lần cuối và đến trung tâm đón tiếp Đức.

Càng đem theo tàu nhiều thực phẩm càng tốt. Viên thanh tra quản lý quân nhu tính tình rộng rãi, không giống như một số anh ti tiện tại Pillau. Lần này, các thùng bơ, thịt hun khói, trứng, tất cả những gì có thể tưởng tượng được, được các thủy thủ của tôi đưa xuống tàu. Anh kỹ sư cơ khí lưu ý về sức nặng của tàu có thể khiến khó điều khiển. Nhưng tính toán kỹ, người ta còn tìm được cách nhét thêm. Xe vận tải đi thêm chuyến nữa. Thủy thủ đoàn của chúng tôi hài lòng: lần này, chúng tôi được cung cấp đầy đủ.

Chỉ huy trưởng của tàu ngầm kiểu XXI nói nhiều đến phẩm chất phi thường của chiếc tàu mới. Dĩ nhiên là tôi có ganh tị, vì đó là một vinh dự mà! Cuộc viễn hành từ bờ biển Đan Mạch đến bờ biển Na Uy, theo lịch trên, phải được thực hiện dưới mặt nước. Dưới mặt nước, kiểu XXI có tốc độ hơn 8 gút, trong khi tàu tôi chỉ có 3. Tốc độ tối đa trong trường hợp này là 18 gút cho kiểu XXI, còn tàu của tôi là 9 - mà chỉ kéo dài được hai giờ thôi. Mặc dù vậy, tôi đề nghị đánh cuộc là tàu nào đến bờ biển Na Uy sau cùng sẽ chịu cho tàu kia một két rượu champagne.

Hành trình qua Na Uy được xem như hết sức hiểm nghèo, bởi khu vực

này bị quân Anh canh chừng nghiêm mật nhất. Người ta biết rằng tất cả tàu chạy từ bờ biển Đức ra mặt trận đều phải vượt qua vùng nước này, vì giờ đây các căn cứ ở Pháp đều rơi trở lại vào tay địch. Khu vực rất hạn chế này có thể bị phong tỏa dễ dàng.

Hơn phân nửa tàu của chúng tôi bị mất ngay trong lần vượt qua đầu tiên, nhất là vì không dám lặn lúc bị không kích, do lo sợ gặp mìn mà phía Anh thả xuống như mưa.

Toán hộ tổng vừa rời khỏi chúng tôi thì máy chống radar đã dò ra máy bay địch. Chúng tôi đếm được mười hai chiếc. Chúng tiến tới cực nhanh. Đáy biển không sâu, nhưng đầy mìn. Tiếng vù vù của máy bay. Chúng tôi bị bao vây, chờ đợi bị trúng các hỏa pháo mà phi cơ địch phóng ra bằng “rocket” dưới cánh bất cứ lúc nào. Đó là những khí giới hoàn hảo đến nỗi không nổ khi gặp nước, mà chui sâu xuống. Nó có lợi điểm là có thể phóng xuống tàu ngầm đang chạy dưới nước. Sức xuyên phá của nó bằng của lựu đạn chống chiến xa. Nó chui vào bên này rồi trở ra bên kia tàu. Đường kính của nó gần 8cm, để lại một lỗ lớn, và tàu ngầm bị trúng hỏa pháo kể như tiêu. Sự chính xác khi phóng, so với ném bom, cao hơn nhiều.

Ở trên mặt nước, chúng tôi không hi vọng sống còn. Mặc dù có nguy hiểm của mìn, tôi ra hiệu lặn. Mọi việc tiến hành tốt đẹp.

Mỗi lần chúng tôi đưa ăng-ten Fu-M-B lên khỏi mặt nước là nó báo có máy bay ở xung quanh. Có lẽ chúng phát hiện lộ trình của chúng tôi và đuổi theo. Phải đợi đến sáng để làm những thí nghiệm đầu tiên với ống schnorchel. Đối với kỹ sư cơ khí và nhiều nhân viên trong thủy thủ đoàn, đó là chuyện

mới mẻ. Vì vậy mà tôi đã yêu cầu cấp trên cho tàu tôi có cuộc huấn luyện ngắn trong biển Baltique.

Trong tàu ngầm, tinh thần mọi người không tệ: chúng tôi đã ra khỏi rối ren. Nếu rủi mà U-977 bị phá hủy, thì chúng tôi bị đưa ra mặt trận bộ binh.

Chúng tôi đã qua khỏi vùng có mìn nguy hiểm nhất. Giờ đây chúng tôi chạy yên ổn ở độ sâu 50 mét. Đã gần đến lúc nạp lại bình điện - công tác dễ dàng với ống schnorchel. Từ nay, trời lên mặt nước để làm công việc ấy là vô ích, bởi các máy dầu có thể làm việc dưới nước.

Ống schnorchel được đưa cao nhờ hệ thống chất lỏng. Chúng tôi lên đến 20 mét. Tôi nhìn một vòng nơi máy dò radar để biết chắc không có tàu hay máy bay gần đây; đôi khi chúng tìm kiếm mà tránh sử dụng đến radar.

Chúng tôi bèn lên đến 14 mét, mức sử dụng tiềm vọng kính. Không thấy có gì. Các động cơ chạy; một máy nạp bình điện, máy kia được nối vào chân vịt. Tốc độ kế chỉ 6 gút. Không khí được đưa đến cho chúng tôi qua ống schnorchel. Dù vậy, sức ép tăng đáng kể trong tàu. Kỹ sư cơ khí điều khiển khá khó khăn. Khi thì ống schnorchel lên quá cao trên mặt nước, khi thì nó xuống dưới. Theo cách đó dĩ nhiên là không ổn. Khi ống schnorchel ngụp xuống, nắp hơi đóng lại và không khí cần thiết cho máy dầu phải lấy từ không khí trong khoang. Khi ống schnorchel trời lên, sự khác biệt giữa áp suất gây nên tiếng ồn, và cứ trời lên ngụp xuống như vậy làm chúng tôi đau màng nhĩ. Tôi mất kiên nhẫn và bực bội. Dĩ nhiên, tôi không thể trách anh kỹ sư cơ khí vì đây là lần đầu anh ta sử dụng schnorchel.

Chúng tôi đang ở 30 mét. Các máy dầu có thể hút không khí của phòng

máy trong thời gian đúng một phút, kể người ta cảm thấy màng tai muốn rách ra và mắt mở lớn. Áp suất 400 millibar. Các cuộn khói bay dài trong tàu. Nhân viên trong phòng máy hầu như bỏ chạy, vì nước mắt chảy dài, không trông thấy gì.

“Trời lên!” Tôi leo lên đài dưới tấm bửng. Các cuộn khói đen bay theo. Hi vọng là đám nhân viên của tôi không bị bất tỉnh trước khi hệ thống thoát khi hoạt động. Trước hết, mong sao cho trên kia không có phi cơ. Người ta nghe tiếng rít trong các phao. Chiếc tàu ngầm nổi lên nhanh chóng. Tôi quay tay lái để mở tấm bửng. Không nguy hiểm vì sức ép của nước ngăn cản nó tự bật ra. Chúng tôi lên tới mặt nước. Để có thể mở tấm bửng, chúng tôi phải vặn một tay, lái cho áp suất bên trong ngang với bên ngoài. Lẽ ra việc xả sức ép phải làm từ từ, nhưng chúng tôi chỉ có một ý nghĩ: không khí tinh khiết. Vì vậy việc xả sức ép tiến hành quá nhanh đã làm màng nhĩ đau đớn, nhiều người kêu lên, bịt tai lại.

Cùng sĩ quan trực canh, tôi tiếp tục công việc dò xét phía chân trời. Chẳng thấy gì. Chúng tôi thở phào, trút được gánh nặng. Lần đầu tiên, tôi không hút thuốc sau khi nổi lên mặt nước.

Chúng tôi làm cho bên trong tàu thoáng khí. Tôi cho chạy bằng ống schnorchel càng ít càng hay. Lệnh của Bộ tư lệnh tối cao là như sau: di chuyển theo lối lặn đến bờ biển Na Uy, rồi chạy bằng ống schnorchel. Vùng vô cùng nguy hiểm. Chúng tôi sẽ tập chạy với ống schnorchel trong hai ngày ở Na Uy, vì biển Baltique trở nên quá nguy hiểm để tập.

Độ rõ hảo hạng. Bầu trời trong veo, mặt trời rực rỡ. Định khó tấn công

bất ngờ. Tôi ước tính chạy trên mặt nước là cách chắc chắn và mau nhất để thực hiện cuộc viên hành. Hơn nữa, đó là cách duy nhất để tôi thắng vụ đánh cá. Giờ đây, tôi chạy 18 gút/giờ, trong khi tàu ngầm kiểu XXI chỉ chạy có 9 gút (vì dưới mặt nước).

Trong một thời gian dài, mọi sự đều tốt đẹp. Rồi tôi được báo có hai phi cơ, bay sát nhau, ở thật xa và sẽ không thấy chúng tôi. Chúng tìm kiếm mà không dùng radar, nếu không chúng tôi đã biết được nhờ máy chống radar. Với lại tôi tin rằng, chúng chỉ thực hiện việc dò xét là để vâng theo lệnh. Chúng làm việc đó chẳng hăng say, bởi từ lâu chẳng có tàu ngầm nào chạy trên mặt biển trong vùng nước này. Riêng việc chạy bằng schnorchel thường được làm vào ban đêm. Các phi hành đoàn biết việc ấy, và nếu rủi mà chúng tôi tiến đến gần hơn, thì chúng tôi vẫn còn đủ thì giờ để lặn. Chúng bay qua ở khoảng cách 6.000 mét.

Chúng tôi đến căn cứ Christiansund ngày 26-4-1945. Tôi đã thắng két champagne, bởi qua ngày sau, hai tàu ngầm kia mới đến.

Việc sụp đổ của quân lực Đức xảy ra theo đúng định mệnh. Tin cái chết của Hitler nơi mặt trận Berlin đến với chúng tôi ngay lúc ấy. Đại đô đốc Donitz nắm quyền điều khiển tất cả lực lượng quân đội Đức; ông trở thành Quốc trưởng. Người ta đoán chắc rằng ông sẽ tiếp tục chiến đấu tại Na Uy.

Anh kỹ sư cơ khí của chúng tôi, trong thời gian đó, đã sử dụng thành công với ống schnorchel. Chúng tôi sẵn sàng trở ra biển. Dĩ nhiên các chỗ tiếp nối của máy dầu bắt đầu trục trặc. Chúng tôi giữ không cho ai biết, bởi chúng tôi muốn trở ra mặt trận, để tránh nhận các lệnh trái ngược giữa một

tình hình hỗn độn.

Đêm ẩm áp của mùa xuân Bắc Âu. Cùng với thuộc hạ, tôi cắm trại ngoài trời, trên núi. Một mớ củi cháy bùng lên, với những ngọn lửa đỏ rực vọt lên cao. Các ngôi sao nhấp nháy; biển sáng lòa.

Chúng tôi ngồi thành vòng tròn. Thủy thủ đoàn đếm được 48 người. Qua câu chuyện mỗi người biểu lộ nỗi lo ngại đối với tổ quốc và gia quyến. Ly tràn đầy rượu ngon, nhưng tư tưởng của chúng tôi vẫn nghiêm túc. Cha của anh kỹ sư cơ khí mới đây đã ngã trong khi chiến đấu. Trong Thế chiến thứ nhất, ông đã bị mất một cánh tay. Cộng hòa Đức ngày xưa kiêu hãnh biết bao, đã thua và bị quân địch chiếm đóng.

Lửa tắt. Cuộc họp thân hữu cuối cùng của chúng tôi trên đất liền chấm dứt. Ngày hôm sau, chúng tôi lên tàu.

Ngày 2 tháng 5. Đã đến lúc khởi hành. Một lần nữa, Chỉ huy trưởng tiểu hạm đội chúng tôi tìm cách khơi dậy lòng dũng cảm của chúng tôi trong bản thông điệp từ biệt: “Hãy chiến đấu cho đến người cuối cùng. Chúng ta sẽ không bao giờ đầu hàng!”

Bờ biển Na Uy mờ dần đằng sau chúng tôi. Ban đêm, chúng tôi chạy bằng ống schnorchel. Tôi có nhận được lệnh này: “Dừng lại trước Southampton, nếu có thể thì vào hải cảng”.

Vài ngày sau khi khởi hành, ống chính của tiềm vọng kính bị hỏng. Vấn đề nghiêm trọng, bởi để chạy bằng schnorchel, bắt buộc phải sử dụng tiềm vọng kính. Vậy là chúng tôi đành chạy mò, chẳng biết máy móc có phun

khói, máy bay có mặt trong vùng nước không. Có một ống thứ hai, nhưng chẳng dùng được vì quá ngắn và dành cho các cuộc tấn công ban đêm. Nó có một ống kính đặc biệt giúp nhìn thấy 90 độ trên không.

Tôi chẳng may muốn ghé hải cảng nào. Chúng tôi tiếp tục chuyển đi không ngơi nghỉ. Trong khi chạy bằng ống schnorchel, thần kinh chúng tôi căng thẳng. Thêm vào đó, tùy mùa, đêm Bắc Âu trở nên rất ngắn và sáng hơn. Tất nhiên, chúng tôi lợi dụng những giờ tối tăm nhất để nạp lại bình điện, nhưng ống schnorchel để lại đằng sau nó một luồng bọt dài. Nếu nó lại phun khói nữa thì chúng tôi sẽ bị khám phá mau chóng. Hơn nữa, khi chạy dưới sâu với máy dầu, có những tiếng động linh tinh, khiến chúng tôi không thể sử dụng máy nghe của chúng tôi được, để biết có tàu địch hay không. Những tàu chạy trong vùng bờ biển này hầu hết là chiến hạm; các tàu ngầm muốn đến Đại Tây Dương đều phải vượt qua vùng ấy.

Chúng tôi đang ở trong bẫy. Trong máy chống radar không ngớt có tiếng gầm gừ đặc thù quen tai. Nó lớn lên, rồi nhỏ lại. Đèn báo động không ngớt chiếu thử ánh sáng xanh xanh, lúc yếu, lúc mạnh. Nếu địch đang tìm, thì ăng-ten xoay tròn, và mỗi lần radar đập thẳng vào máy thu, thì các báo hiệu do máy cho biết trở nên mạnh hơn. Một quan sát viên có kinh nghiệm, trong vài trường hợp, có thể đoán biết là mình bị địch phát hiện hay không. Tốt hơn hết là tránh xa địch bằng cách lặn sâu hơn và hạ ống schnorchel xuống. Hồi đầu, chúng tôi không quên làm như vậy, tuy nhiên không tránh được nguy hiểm do các bình điện chưa nạp đủ. Thêm vào đó, việc di chuyển lên xuống tốn thêm điện, nên thời gian ba giờ cần thiết để nạp tăng lên sáu giờ. Mỗi ngày phải chịu cảnh ấy trong lo âu bị bom rơi xuống đầu, không ánh sáng, không

mặt trời, không được hút thuốc, không có gì giải trí.

Việc ấy kéo dài năm ngày rồi. Cơ quan tuyên truyền của Anh trước đây đã ưng thuận cho tàu ngầm Đức 40 ngày ân huệ. Tám ngày đã trôi qua, và chúng tôi còn 32 ngày, nhưng chẳng lấy gì làm chắc là sẽ kéo dài như vậy.

Trong khi chạy bằng schnorchel, một điện văn loại “sĩ quan” đã đến tay chúng tôi. Nó được thảo đại khái như sau: *Hỡi nhân viên tàu ngầm! Các bạn đã chiến đấu một cách can đảm suốt năm năm khắp các biển trên thế giới. Các bạn có thể hãnh diện về tất cả hành động của các bạn. Sự cố gắng của các bạn không thể bì được và duy nhất. Ngay giờ đây, các bạn đã đi vào lịch sử. Nhưng dù cuộc chiến đấu của các bạn có gay go đến mấy, thử thách khó khăn nhất đang chờ các bạn: chúng ta phải đầu hàng và từ nay về sau, các bạn phải thi hành lệnh của Đồng minh.* Chúng tôi không biết chữ ký của bức công điện này, vì ngay khi lẽ ra nhận nó, thì ăng-ten của ống schnorchel ngụp xuống nước.

Vậy ai đã gửi bức điện văn này? Có phải đó là tác phẩm của đô đốc Donitz? Chuyện có vẻ khó xảy ra, nếu căn cứ vào thái độ trước đây của ông.

Có phải đó là một mưu mẹo của địch đã chiếm được một đài phát thanh và các bản mật mã? Tôi thảo luận tình hình với các sĩ quan của tôi. Tôi cho rằng không thể nào Donitz, ở vị thế Quốc trưởng, lại chấp nhận đầu hàng vô điều kiện. Người ta có thể tin rằng phe Đồng minh, với lực lượng áp đảo, đã bẻ gãy mọi kháng cự trong các ngày gần đây, nhưng tôi cho rằng không thể có chuyện Bộ tư lệnh tối cao chấp nhận đầu hàng toàn diện.

Tôi rút vào phòng chỉ huy. Tôi phải có một quyết định, và với ý đó, tôi

muốn suy nghĩ trong cô tịch. Nhiều giờ trôi qua. Các quyết định linh tinh quay cuồng trong đầu óc tôi...

Ngày hôm sau tôi nhận một công điện mới. Một lần nữa, tôi thảo luận với các sĩ quan của mình. Quan điểm của tôi là không thể chấp thuận huấn lệnh của địch chừng nào chúng tôi chưa có bằng chứng rằng Bộ tư lệnh tối cao đồng ý. Dựa theo các lệnh cuối cùng nhận được, một việc như vậy có vẻ khó tin. Do đó tôi từ khước vâng theo các yêu cầu này và tôi có thể hành động theo phán đoán riêng tư. Lại thêm một công điện, ra lệnh trời lên mặt nước ngay, cho biết vị trí tàu, kế đó phá hủy vũ khí và kéo cờ lam hoặc trắng. Ký tên: Ủy ban Đồng minh.

Sự kiên nhẫn của tôi đã tới tận cùng. Tôi ra lệnh tắt máy vô tuyến, bởi nó không còn chuyển cho chúng tôi tư tưởng thực của Bộ tư lệnh tối cao, và nó chỉ còn phục vụ cho địch. Chúng biết cả bề dài làn sóng của chúng tôi.

Tôi có một kế hoạch, muốn trình bày với thủy thủ đoàn của tôi. Họ chưa được cho hay về các biến cố. Tôi nói với họ đại khái như sau:

“Các chiến hữu! Đến lúc gay go nhất cho chúng ta, cũng như giờ khắc đau buồn nhất của lịch sử Đức đã đến: đó là việc thua trận Thế chiến thứ hai. Chúng ta biết quá rõ điều gì sẽ chờ đợi nhân dân Đức... Căn bản của một chính sách đầy thù hận đã được đặt để... Sự thù hận này to tát và nó không có vẻ như hồi đầu người ta nói, rằng chỉ có Chủ nghĩa Quốc xã là đối tượng, nó liên quan đến toàn thể dân tộc Đức. Bởi vì Chính phủ Quốc xã đã chấm dứt với cái chết của Hitler. Chúng ta bị giao phó cho sự chuyên chế mà không có cách bảo vệ. Do đó tùy chúng ta hành động theo phán đoán của riêng

chúng ta: tự đánh chìm tàu ngầm, chạy vào một hải cảng, điều mà thời còn chiến tranh, được xem như vinh dự...

“Trong số chúng ta, có một hạ sĩ biết xứ Argentina và thường liên lạc với mấy người bạn sống ở nước đó, nên anh ta có thể cung cấp vài tin tức về xứ ôn hòa Nam Mỹ có một tương lai đầy hứa hẹn này. Tôi cũng vậy, nơi đó tôi có vài mối liên lạc và bạn bè. Tôi biết đó là một trong mấy quốc gia tiến bộ nhất Nam Mỹ, chứa nhiều tài nguyên thiên nhiên, và không gian rộng lớn có khả năng dồi dào ở mọi lĩnh vực sẽ giúp cho mỗi cá thể nhiều cơ hội thành công.

“Các bạn, địch đòi hỏi chúng ta nộp mình cho họ. Chúng dựa vào sự kiện Bộ tư lệnh của chúng ta đã đầu hàng. Khó mà tin nổi đại đô đốc Donitz đã thỏa thuận đầu hàng toàn diện. Có thể là cuộc kháng cự cuối cùng đã bị địch, có một lực lượng gấp trăm lần chúng ta bẻ gãy, và chiến tranh quả chấm dứt thật sự. Nhưng, với chúng ta, không có vấn đề vâng theo lệnh của kẻ thù mà không được hiểu rành rẽ hơn là tình trạng của chúng ta hiện nay. Tôi cho rằng chúng ta phải tiếp tục con đường của chúng ta mà không cho phép mình có hành động tấn công. Tôi sẽ không tấn công cũng như không đánh đắm bất cứ tàu nào; tôi sẽ không làm một cuộc trả thù nào đối với mấy kẻ vô tội. Tiếp tục chiến tranh cho riêng mình là điều vô ích. Nơi đến của chúng ta sẽ là Argentina. Chúng ta có trên tàu số thực phẩm dự trữ dồi dào, tránh cho ta cái cảnh bị giam cầm ăn uống thiếu thốn.

“Điều mà tôi vừa trình bày, và đó là điều tôi tin tưởng sâu xa, quả thật nghiêm trọng cho vận mạng của mỗi người, nên không phải trong tư cách Chỉ

huy trưởng mà tôi đề nghị với người dưới quyền mình thi hành. Tôi để cho mỗi người tự do quyết định lấy số phận của mình. Hãy suy nghĩ, hãy quyết định. Tôi hi vọng các bạn chịu đựng các tin tức này với phẩm chất của người lính”.

Một cuộc bỏ thăm diễn ra. Dĩ nhiên, trước đó người ta bàn cãi nhiều. Có nhiều ý kiến. Chẳng cần phải quyết định một cách hấp tấp.

Theo nguyên tắc dân chủ: số đông quyết định. Lẽ ra tôi phải làm theo ý chí của đa số chẳng chút do dự, nhưng dù sao cũng nên thỏa mãn mong ước của những người trong thủy thủ đoàn đã lập gia đình. Trong phòng hạ sĩ quan, chúng tôi họp để bàn các giải pháp khác nhau được đưa ra xem xét. Dem giao chính thức chiếc tàu ngầm của chúng tôi sẽ đưa đến việc bị giam cầm trong một trại tù binh của Anh, mà không biết chừng nào mới được thả.

Tôi đề nghị với mấy thủy thủ một cuộc đổ bộ lên bờ biển Na Uy. Nơi đó gần nước Đức, và họ có thể trở về quê được. Việc đó tùy khả năng tháo vát của riêng họ. Họ đồng ý.

Hướng Na Uy. Việc điều động sẽ xảy ra ngang Bergen. Ý nghĩ một số bạn rời bỏ chúng tôi khiến chúng tôi thật buồn. Rời khỏi chiến hữu luôn luôn là điều gay go. Từ lâu, chúng tôi đã gắn thành một cộng đồng, một đại gia đình. Hiếm có thủy thủ đoàn nào bỏ tàu ngầm của mình, trừ phi nó bị trúng bom nghiêm trọng, sắp chìm.

Thức ăn giống nhau, canh gác như nhau. Khi trời mưa hay gió, sĩ quan trực canh cũng bị ướt và lạnh cóng như anh thủy thủ trẻ nhất. Trong các trận đánh, các sĩ quan cấp trên có mặt trên sàn tàu và khi tàu ngầm lặn, họ vào bên

trong cuối cùng sau khi phơi mình lâu nhất trước các làn đạn. Đó là các lý do chính của sự đoàn kết của chúng tôi. Nhưng không phải vậy mà kỷ luật lỏng lẻo. Mỗi sáng, tôi được chào theo lối quân nhân và được báo cáo chi tiết các công việc.

Kế hoạch được chọn là như sau: chạy dài theo bờ biển trong đêm tối và thực hiện cuộc đổ bộ các bạn chúng tôi bằng xuồng bơm hơi. Những người này có ý định trở về Đức trên một tàu hơi nước hoặc loại tàu khác. Họ sẽ đem theo thức ăn cho một tháng, bởi chúng tôi chẳng thiếu gì.

Ngày 10 tháng 5. Đêm tối. Chúng tôi tiến đến gần bờ biển. Đã lặn dưới nước từ tám ngày rồi, chúng tôi không thể canh đúng phương hướng. Các đài truyền thanh đặc biệt, và “điện-thanh” (électro-sons) dùng hướng dẫn các tàu ngầm không còn hoạt động nữa. Chúng tôi không thể biết mình thật sự đang ở đâu. Dĩ nhiên vào một hải cảng thì dễ rồi, bởi thông thường nó được bao quanh bằng đèn để tiện định hướng. Nhưng ý kiến này không được hoan nghênh, bởi chúng tôi sẽ bị bắt làm tù binh ngay. Vậy phải đến một điểm nào đó không bị canh chừng. Việc di chuyển dài theo một bờ biển xa lạ, và nhất là bờ biển Na Uy, có những hiểm nguy do các khối đá nổi dài bên dưới mặt nước. Cần phải có các bản đồ đặc biệt, nhưng chúng tôi lại chẳng có. Phải mạo hiểm.

Các hạ sĩ quan chuẩn bị. Họ bỏ đồ đạc quan trọng nhất vào mấy chiếc bị không thấm nước và sẵn sàng cho cuộc đào thoát. Họ trang bị bản đồ tỷ lệ lớn.

Có lẽ đây là lần cuối mà các bạn của tàu ngầm chúng tôi trôi lên mặt

nước.

Chúng tôi ở cách bờ vài dặm biển. Trong đêm đen, một đám sương mù mỏng khiến cho việc định hướng khó khăn hơn. Hai ghe lớn bằng cao su được bơm không khí vào. Mỗi người có riêng xuống cá nhân cột nơi vai. Máy cái bị nằm sẵn sàng trên sàn thượng.

Nửa đêm. Chẳng bao lâu nữa trời sẽ sáng. May mà chưa đến giữa mùa hè, nếu không ánh sáng ban ngày vẫn chưa tắt hẳn. Phải hành động nhanh, dù tàu bị bắt buộc chạy chậm, bởi có quá nhiều đá ngầm ven bờ biển. Máy dò tự động cho biết hơn 100 mét, chẳng có gì nguy hiểm. Khoảng cách: năm dặm biển. Rồi ba, hai. Tàu ngầm tiến đến gần bờ. Nước trở nên mỗi lúc mỗi lóng hơn. Tuy nhiên, chúng tôi còn ở quá xa. Không thể đổ bộ các bạn khoảng cách xa bờ biển. Gió thổi mạnh từ đất liền ra làm họ vượt sóng một cách khó khăn. Những chiếc ghe bơm hơi này có thể trôi dạt ra khơi vì gió và họ sẽ lâm vào cảnh tuyệt vọng - hoặc nguy hiểm để không bị phát hiện khi trở về xứ sở.

Máy dò thông báo chỉ còn có vài mét: 10-8-5. Tàu ngầm chạy bằng động cơ điện. Một máy chạy tới trước và quay theo tốc độ chậm nhất: máy kia sẵn sàng chạy lui xả hết ga.

Tàu ngầm hơi nghiêng một bên; chúng tôi gần chạm đáy. Mặc! Phải đến gần hơn nữa. Còn hai cây số! Tàu ngầm tiến với tốc độ một gút - đó là tốc độ chậm nhất của máy điện. Nếu là máy dầu, tốc độ tối thiểu là sáu gút.

Đột nhiên, mũi tàu khựng lại, mà không va chạm cũng không nghe tiếng động. Máy thăm dò báo còn 5 mét dưới vỏ đáy tàu. Lùi lại? Quá trễ: mũi tàu

bị nâng khỏi mặt nước tới trên bánh lái lặn, có lẽ đến 30 độ nghiêng. Máy chạy đã 5 phút nhằm lùi tàu ngầm ra sau, nhưng tàu chẳng nhúc nhích. Chúng tôi thử cho chạy tới trước, cũng không thành công. Hoàn cảnh xem ra tuyệt vọng. Tôi đề nghị với 16 chiến hữu rời khỏi tàu ngầm trước khi người ta khám phá ra chúng tôi. Hình như chúng tôi lâm nguy. Khi mặt trời mọc, người ta sẽ thấy chúng tôi, vậy chúng tôi phải làm nổ tàu hay giao nó?

Cái bắt tay cuối cùng. Nhiều người chào từ biệt chúng tôi mà má đầy nước mắt. Các chàng trai trung thực. Đối với người ở lại, sớm hay muộn thì giờ từ biệt cũng sẽ đến.

Các xuồng được thả xuống biển. Một chiếc bị lật úp, do tàu quá nghiêng. Hai người rơi xuống biển, được vớt lên. Họ không có thì giờ thay quần áo, ánh tinh sương đã xuất hiện. Họ ra xa dần. Cả hai phía, chúng tôi đều làm dấu hiệu từ biệt. Có lẽ số phận của họ giờ đây tốt hơn của chúng tôi, đang bị giữ bất động trên hòn đá!

Kỹ sư cơ khí làm việc với sự hăng say của tuyệt vọng. Chúng tôi bơm nước ra khỏi phao. Máy chạy hết tốc lực. Nước bị chân vịt làm văng tung tóe, chảy dài nơi đuôi tàu. Vô hiệu quả. Tàu ngầm nằm bất động. Trong nửa giờ nữa, trời sẽ sáng và chúng tôi sẽ bị bắt. Chiến hạm, rồi lên đường đến nơi giam giữ, hết tự do!

Hi vọng cuối cùng. Các bình khí ép còn đầy, áp kế chỉ 205kg. Các phao được đóng bên trên và mở ra bên dưới. Khi nắp hơi được mở, khí ép nở ra bên trong phao rồi chạy ra ngoài phía dưới tàu, không chừng nhờ đó tàu ngầm sẽ được nâng lên? Chúng tôi cho khí vào phao. Tiếng rít của khí. Tiếng

rú của động cơ. Tốc độ tối đa. Tàu ngầm rung lên, động đập. Nó lui. Đẳng mũi hạ xuống. Chúng tôi cho tàu quẹo qua, và quay ra biển. Lúc đầu chậm, tốc độ càng lúc càng nhanh.

Trời sáng. Chúng tôi còn nhìn thấy các bạn mờ mờ. Họ gửi tín hiệu đến chúng tôi bằng ánh đèn “morse”.

Người ta không thể thấy ánh nhấp nháy này từ bờ biển vì họ quay lưng lại. *Đi mạnh giỏi! Nếu bị tóm, chúng tôi sẽ nói bị trúng mìn. Sống sót duy nhất!* Rồi họ mất dạng.

Mấy tia chớp của pháo binh trên bờ biển. Máy khẩu pháo bắn về chúng tôi. *Báo động.*

Việc giảm bớt thủy thủ đoàn không làm hại đến công việc của nhân viên còn lại. Họ là thủy thủ trẻ, nhưng rành nghề.

Đối với chúng tôi, các vùng nước nơi ấy chưa mấy sâu, 100 mét. Chúng tôi xuống nằm dưới đáy; còn chán thì giờ. Chúng tôi nghe đĩa hát. Các cơ khí viên vào nằm trong khoang của hạ sĩ quan; mỗi người được hưởng thêm chút chỗ nghỉ nữa. Thủy thủ đoàn mà đầy đủ, thì dù sao cũng quá chật hẹp.

Chương XIII

SÁU MƯƠI SÁU NGÀY DƯỚI NƯỚC

Tinh thần vững vàng. Chắc chắn là bước đầu được thực hiện ổn thỏa. Chúng tôi đã thắng mọi khó khăn. Những kẻ bao quanh tôi đã tự mình chọn lựa việc đi theo tôi. Kết quả cuộc bỏ thăm được ghi lại trong nhật ký tàu.

Ý nghĩ tiếp tục cuộc sống của chúng tôi trên tàu theo lối dân sự bị bác bỏ. “Với chúng tôi, thiếu tá vẫn là Chỉ huy trưởng, chúng tôi muốn giữ tổ chức cũ”, các sĩ quan tuyên bố. Các thủy thủ có cùng ý kiến.

Thời gian tạm nghỉ ngơi đã trôi qua. Cuộc viễn du, dự tính sẽ bắt đầu từ bờ biển Na Uy đến tận Argentina!

Chúng tôi tổ chức lại. Tất cả đều sẵn sàng để tiếp tục hành trình. Số lượng nước cần được xả để tàu ngầm có thể rời đáy biển, đã được thực hiện. Hai động cơ chạy tốc độ thấp. Tàu không động đậy. Các máy đo chiều sâu chẳng nhúc nhích. Hai máy được cho chạy tốc độ tối đa. Từ từ, tàu nổi lên.

Lộ trình: vòng quanh Anh quốc. Phải hết sức cẩn thận, vì quân Anh canh

chừng nghiêm ngặt mọi ngõ ra, để không nhân vật cầm đầu nào của Đệ tam Cộng hòa Đức vượt khỏi. Khá lâu sau khi Thế chiến chấm dứt, vẫn còn nhiều phi đội khu trục kiểm soát quanh nước Anh như thời chiến.

Một tuần trôi qua. Luôn luôn diễn ra cảnh tượng đó, sự căng thẳng thần kinh đó, sự bấp bênh đó. Không còn là chiến đấu dưới sự che chở của hải quân, mà là cuộc chiến đấu cho tự do cá nhân, để thực hiện kế hoạch của chúng tôi. Ban ngày, chúng tôi chạy ở 50 mét dưới mặt biển, ban đêm chạy bằng schnorchel để nạp lại bình điện. Đó là một thử thách cho bộ máy thần kinh, vì chúng tôi thiếu tiềm vọng kính. Đúng ra có một ăng-ten Fu-M-B trên đầu ống schnorchel, nhưng máy báo động này chắc gì là loại mới nhất và thu được mọi làn sóng? Cũng có thể là bên Đồng minh họ làm việc với các máy kiểu mới? Thêm một nguy hiểm nữa do ánh sáng hầu như kéo dài suốt ngày vào mùa hè ở Bắc Âu. Chúng tôi không thể kiểm soát máy móc dựa theo khối thoát ra. Ban đêm sự bất tiện ấy không đáng kể, nhưng ban ngày, có thể thấy nó từ xa hàng dặm biển. Chúng tôi không biết được có tàu hay máy bay đến gần khi chúng dò tìm với cách không dùng radar. Lúc ấy một chiến hạm chỉ cần ném một cái vòng bằng dây thép quanh ống thoát khí của chúng tôi, là chẳng có cách nào để chúng tôi chạy thoát.

Chúng tôi chỉ còn phương tiện duy nhất là nghe. Không hiếm trường hợp phi cơ hay chiến hạm được nhân viên vô tuyến dò ra. Ngay lập tức, các máy dầu được tắt, ống schnorchel hạ xuống. Chúng tôi xuống sâu hơn. Tuy nhiên, chẳng có bom nào rơi.

Không thể nào chạy khác hơn. Phải chạy với ống schnorchel thêm hai

giờ nữa để nạp lại bình điện. Đầu của ống schnorchel tái xuất hiện trên mặt nước. Chúng tôi mang bộ đồ cấp cứu quanh dây nịch - điều mà chúng tôi chưa hề làm. Trong trường hợp bị bom roi trúng, đánh đắm tàu, ít ra chúng tôi còn hi vọng thoát chết cần nhiều tuần lễ nữa chúng tôi mới đến được khu vực an toàn.

Chỉ gần đây, tôi mới cho phép thủy thủ hút thuốc trong phòng máy, khi chạy bằng schnorchel. Vào lúc ấy, tàu rất thoáng khí, khiến khí xả không thể nguy hiểm được. Đó là thú vui duy nhất mà chúng tôi còn nếm được giữa sự lo âu thường trực này. Hai trong số thủy thủ bắt buộc phải luân phiên sống đằng sau tàu; nếu hơn số đó sẽ gây trở ngại cho thăng bằng của tàu. Các máy đo chiều sâu hầu như thông báo đều đều 14 mét.

Đã 18 ngày tình trạng ấy kéo dài không thay đổi. Thủy thủ đoàn lần hồi trở nên nóng nảy. Hầu hết đều có đôi mắt thâm quầng. Các gương mặt bắt đầu tái và có sắc xanh mét. Thiếu ánh sáng ban ngày. Không có mặt trời, không có không khí tinh khiết. Trời lạnh và ẩm. Các vách phủ đầy mốc meo. Chúng tôi không thể ném rác nhà bếp ra khỏi tàu, vì lúc nào cũng lặn. Chúng đồn đông, bốc mùi khó chịu. Và lại thêm ruồi bọ.

Mặc dù có sự đổ bộ của mấy bạn đồng hành, tàu chúng tôi luôn luôn khá chật hẹp. Chỗ ngủ cũ của các hạ sĩ quan có bề dài 3m60, bề ngang 2m20, và bề cao 2 mét10, hai người ở trong đó. Xà bông đang cạn, quần áo chỉ được giặt bằng nước biển không khô nổi. Các ngăn hộc cá nhân quá nhỏ. Nếu một người hết phiên gác trở về ngủ, thì mấy người đang chơi bài phải tránh né, nhường chỗ cho anh ta. Chuyện xảy ra như vậy ngày cũng như đêm, bởi

chúng tôi không còn phân biệt ngày đêm gì nữa. Một thứ ánh sáng nhân tạo soi sáng chúng tôi. Không ai được di chuyển ra đầu hoặc đuôi tàu ngầm mà không hỏi trước, vì có thể làm mất thăng bằng. Cuộc sống càng lúc càng có vẻ khó chịu hơn.

Giờ chạy bằng schnorchel đã đến. Động cơ dầu quay, nhưng một máy đột ngột dừng lại. Kỹ sư cơ khí tìm hiểu nguyên nhân: thì ra các mối nối chính đã bắt đầu trục trặc và nóng lên. Với một máy duy nhất, phải cần đến 5 giờ để nạp điện.

Tuy nhiên, chỉ hai ngày sau, các chỗ hỏng được sửa chữa. Nhưng xui xẻo hình như đeo lấy chúng tôi. Đến phiên động cơ dầu thứ hai ngưng chạy, cũng sửa như trước. Chúng tôi cố giữ cho vui tính; với thời gian mình sẽ quen dần với các trò sửa chữa như vậy. Sự phỏng đoán quả đúng. Từ đó, chẳng ngày nào mà không có rắc rối. Do không có cuộc tổng kiểm soát, vô cùng cần thiết, nên chúng tôi phải gánh chịu...

Hình như đúng là lực lượng phòng thủ địch đang theo dấu chúng tôi. Đầu ống schnorchel vừa lộ lên là có dấu hiệu một phi đội hoặc một chiến hạm tiến đến gần.

Để tránh chuyện bất ngờ, chỉ còn một cách: ngưng từng chập các máy và lặn xuống nghe ngóng. Cuộc điều động này phải được thực hiện nhanh như chớp. Lý do là vì địch biết chúng tôi có máy báo động chống radar, nên không thể bắt chúng tôi nếu chỉ tìm bằng radar. Bởi lý do đó mà các toán khu trục chống tàu ngầm cũng được trang bị máy nghe, vì các máy nổ, khi hoạt động dưới nước có thể nghe được ở khoảng cách rất xa. Nếu không thấy gì ở

hướng tiếng động, chiến hạm có thể kết luận chắc chắn là chúng đến từ một tàu ngầm. Nếu tàu ngầm cho ngừng máy, thì địch đoán chúng tôi đang nghe ngóng và chiến hạm cũng ngừng máy ngay. Vì vậy chúng tôi phải làm trước địch càng nhanh càng tốt, để chúng chưa kịp giấu sự hiện diện của chúng.

Hồi đầu cuộc hành trình, sĩ quan chúng tôi chơi bài với nhau, trong khi chạy bằng schnorchel. Thỉnh thoảng, một người đứng dậy đi qua phòng máy hút thuốc. Kể chuyện ấy xảy ra thường xuyên hơn. Dĩ nhiên, giống như mọi người trên tàu, chúng tôi chờ đợi tiếng nổ đột ngột của thủy lôi đạn. Nhiều khi chúng tôi phải cho tàu chạy bằng schnorchel suốt tám tiếng đồng hồ, vì từ lâu không thể cho máy chạy hết ga nữa, dù thủy thủ đoàn sẵn sóc chúng như với vợ bé. Thỉnh thoảng, một máy làm reo, rồi đến máy kia. Chúng chịu đựng nổi đến cùng không?

Chúng tôi nghe đằng xa tiếng nổ của thủy lôi đạn hoặc của mìn trôi. Hay là người ta đuổi theo tàu ngầm khác?

Sáu tuần lễ vô tận. Những hư hỏng và dơ bẩn chiếm ưu thế. Chỉ còn một giải pháp: ném rác qua một trong các ống phóng ngư lôi. Tôi có dự án lấy một ngư lôi ra, để tạm bên trong tàu, nhét rác vào ống phóng và tống nó đi bằng khí nén.

Đệ nhất sĩ quan trực cho rằng nên tống ngư lôi đi, thay vì để nó lại bên trong tàu tốn công lôi kéo nó - với lại tốt hơn hết, là tống khứ tất cả các ngư lôi đi, vì chúng tôi không còn dùng được nữa. Như vậy bên trong sẽ có nhiều chỗ trống hơn. Nhưng tôi ý thức được tầm quan trọng của việc giữ nguyên các ngư lôi lại, để chứng tỏ rằng chúng không hề được sử dụng. Dù anh kỹ sư

cơ khí không tán đồng ý kiến, tôi ra lệnh hành động như đã quyết định. Đó là lần đầu trong hành trình, tôi đã cương quyết sử dụng quyền Chỉ huy trưởng của mình và sau này tôi không chút hối tiếc nào đã làm như vậy.

Việc di chuyển dưới nước có vẻ như chẳng bao giờ kết thúc: ngày thứ 50 rồi! Chúng tôi ở giữa Anh quốc và Gibraltar. Nhiều lúc, tôi nghĩ đến cuộc phiêu lưu đầy xúc động trong vùng biển của pháo đài này vào thời tôi là sĩ quan trực canh. Nhiệt độ tăng lên. Có dấu hiệu của mùa hè. Mốc meo lặn áp: nếu không chà xát các thành tàu bên trong, chúng xanh lên chỉ sau vài ngày. Quần áo dính vào người. Chỉ có nước mặn để tắm rửa. Sự tiếp xúc thường xuyên của muối trên da gây ngứa ngáy.

Nhiều người nổi mụn, một số khác có nốt. Nhưng phải chịu đựng ít nhất đến ngang Gibraltar, sau đó chúng tôi sẽ chạy ban đêm, trên mặt biển. Thích thú biết bao, ít ra cũng thấy lại các ngôi sao!

Một trong các nhân viên coi máy có bàn tay sưng to. Ngay chỗ cườm tay, có cục phù lớn. Tôi hết sức lo ngại về tình trạng của anh ta. Trong vòng mấy ngày, cánh tay ấy phồng lên và mềm đến xương bả vai: dấu hiệu hiển nhiên có sự hình thành một thứ nước bên trong. Không thể nào cứu chữa mà không giải phẫu. Chúng tôi không có y sĩ. Các tàu ngầm có gắn ống schnorchel thường khởi chiến đấu với máy bay, nên chúng tôi không cần y sĩ. Người bệnh ngồi trong phòng sĩ quan, gương mặt tái và ngả vàng, đôi mắt có quầng đen lớn, râu ria xồm xoàm. Chúng tôi không cạo râu nữa. Với lại, dù trái với thói quen của người đi tàu ngầm, như vậy da sẽ được che chở cái lạnh và ẩm ướt tốt hơn, cũng như khi tiếp xúc với dầu cặn.

Chúng tôi chạy ở độ sâu 80 mét. Chắc trên mặt biển, mặt trời rực rỡ. Các dụng cụ giải phẫu đã sẵn sàng. Tôi tìm một chai rượu mạnh: đó là cách hay nhất để làm cho choáng váng. Chúng tôi gây tê chỗ mổ bằng cái lạnh, rồi rạch ra. Mủ tuôn ra, tưởng như chẳng bao giờ dứt. Mủ và nước. Mỗi giờ phải thay băng, nhưng sau mấy ngày, bệnh thuyên giảm. Tôi đã nghĩ đến việc chạy vào hải cảng đầu tiên, hoặc giao người bệnh cho một tàu chở khách nào đó.

Cứ lần nào ở một mình trong phòng riêng, tôi tự hỏi không biết mình có hành động đúng không? Tôi chịu trách nhiệm về sự hiện hữu của ba mươi một cá nhân. Mặc dù mỗi người trong đám đều tự dẫn thân vào cuộc phiêu lưu, nhưng phải nhớ rằng hầu hết đều chưa đến tuổi trưởng thành. Trái với mọi chờ đợi, cuộc viễn hành trở nên khó khăn hơn hồi đầu. Thỉnh thoảng, vài lời bàn tán nho nhỏ bay đến tai tôi. Có một anh còn đến đề nghị với tôi là nên vào một hải cảng Tây Ban Nha, bởi anh ta không chịu nổi nữa. “Mục tiêu của chúng ta là Argentina!” tôi đáp.

Phải đi đến việc dùng các biện pháp trừng phạt, bởi kỷ luật bắt đầu lỏng lẻo. Áp suất thay đổi hoài, khiến cơ thể con người đuối sức. Rác dorr đông bắt buộc phải lấy thêm ngư lôi ra, rồi nạp vào lại. Nhân viên máy móc thường dính mồ hôi và dầu ướt nhẹp, rất khổ sở do điều kiện vệ sinh sút kém.

Người ta báo cho tôi biết một thủy thủ đã ăn cắp chocolate. Đó là một vấn đề nghiêm trọng trên tàu ngầm. Các thực phẩm được để khắp nơi, không thể giữ kín bất cứ thứ gì. Nếu mỗi người tự sử dụng theo ý mình, chẳng bao lâu nữa người chịu trách nhiệm về tiếp tế không biết mình có bao nhiêu trong

tay. Đó là một nguy hiểm cho tàu, chưa kể lấy như vậy là ăn cắp của các bạn mình. Người đi tàu ngầm đặc biệt quan tâm đến vấn đề ấy, và trường hợp ăn cắp rất hiếm khi xảy ra.

Không cần bàn cãi, tôi quyết định tổng thanh tra

Chẳng bao lâu, hăng ngày các máy dầu để thoát ra các đám khói - điều không thể tránh khi áp suất của nước quá mạnh - trên các ống thoát hơi. Các động cơ không còn mới và trong mấy tuần gần đây, chúng mòn cũ đi nhiều. Khi khởi động, phải cho chạy ngay tốc độ tối đa, khiến càng có hại cho máy. Nhiều nơi, các trang bị điện bị hư sập. May sao, trưởng cơ khí viên chuyên về điện đã ở lại tàu. Tròn hai tháng lặn dưới nước, đó là một kỷ lục!

Cuối cùng, chúng tôi đến một vùng mà theo tôi, tàu có thể trồi lên mặt nước, và tái xuất hiện dưới ánh mặt trời. Các gương mặt tươi trở lại, chuyện trò bắt đầu rôm rả.

Chúng tôi đã ở dưới nước đúng 66 ngày. Các công việc chuẩn bị bắt đầu. Chúng tôi tính toán xem lúc nào bắt đầu trồi tối. Mọi người đứng dậy nhưng chỉ một số lên sàn tàu, vì chưa đủ xa vùng Gibraltar nguy hiểm.

Tàu ngầm nổi lên. Tôi đứng trên cầu thang, trước mặt tấm bửng. Như ngày xưa, tôi nắm trong hai bàn tay, cái tay lái bị sét hoàn toàn, để xoay nó. Người phụ trách máy dò âm thanh đã thử lắng nghe mọi hướng: hình như chẳng có gì lảng vảng quanh đây. Chúng tôi lên đến 20 mét.

“Lên mặt nước!” Tôi thốt lên tiếng giải thoát mà thủy thủ đoàn tiếp đón như một câu đùa chú. Không khí chui ồn ào vào phao. Kỹ sư cơ khí ra lệnh:

“Bửng đài quan sát trống, xả khí”.

Tôi mở bửng và leo lên sàn tàu. Phía sau tôi là đệ nhất sĩ quan trực. Dò xét một vòng chân trời: không trông thấy tàu nào. Cuối cùng chúng tôi có thể thở tùy thích không khí trong sạch.

Chương XIV

DƯỚI BẦU TRỜI NAM TÀO

Bên trên tôi, trải rộng bầu trời vô tận, nơi các vì sao nhấp nháy như kim cương. Xung quanh chiếc U-977 của tôi là biển cả bao la. Mặt trăng đổ xuống thứ ánh sáng thanh tịnh. Tôi thở thật sâu, khỏe như hít một thứ dầu gió, cái không khí tinh khiết của biển sau bao ngày chịu đựng.

Người trực canh đã lên sàn tàu. Những người đang nghỉ đều tụ họp nơi phòng chỉ huy; họ nhìn lên trên không. Muốn lên sàn tàu, người ta phải xin phép bằng câu: “Một người lên sàn tàu!” Thông thường, chỉ được phép có mặt trên sàn hai người ngoài số người trực canh, nhưng lần này họ đều muốn lên và cấm đoán cũng khó. Chẳng bao lâu, hầu hết đều có mặt ở trên, trừ hiệu trưởng viên và nhân viên chạy máy tàu.

Chẳng mấy chốc, chúng tôi nhận ra được các ngôi sao xa lạ với chúng tôi đến lúc đó: các sao chiếu sáng trong bầu trời Nam bán cầu. Đã thấy rõ một số, tôi bèn chỉ cho các bạn.

Sung sướng biết bao! Chúng tôi cười, đùa cợt.

Đêm trôi nhanh. Chẳng ai nghĩ đến ngủ.

Chúng tôi dự định lặn xuống trước khi ngày xuất hiện. Mà không, chỉ sau khi mặt trời mọc, bởi chúng tôi còn chiêm ngưỡng nó nữa chớ. Từ dưới biển, đĩa lửa trời lên, màu đỏ máu. Trời không mây. Mọi người nín lặng. Tôi nhìn các gương mặt hốc hác, đầy vết nhăn, râu ria lồm chồm, màu da xám ngả vàng và láng bóng, môi mất hết màu. Họ có vẻ già đi nhiều tuổi. Sĩ quan trực tóc bạc xuất hiện.

Ngày đến. Chúng tôi lặn xuống sâu một cách bình yên. Chúng tôi đổi ngược thời khóa biểu. Ngủ khi chạy dưới nước (tức ban ngày) và công việc ban ngày được làm khi tàu chạy trên mặt biển (tức ban đêm).

Thật ra bên trong tàu, thay đổi này không ảnh hưởng vì ánh sáng lúc nào cũng như nhau và đồng hồ cũng chỉ con số 12 giữa trưa và nửa đêm! Từ nay chúng tôi thức dậy vào lúc tối và nằm ngủ vào lúc sáng. Việc chạy ban đêm tiếp tục, kèm theo các đề phòng thường lệ. Chúng tôi cẩn thận tháo các khẩu phòng không để lau chùi chúng. Chúng đã chịu đựng một cách đáng ngạc nhiên khi bị ngụp dưới nước lâu dài. Giờ đây, chúng được nạp lại: ở mỗi khẩu đại bác có lòng thòng mảy dãi đạn.

Số người trực canh cũng nhiều như xưa, máy báo động radar hoạt động tốt. Nếu có phi cơ hay tàu tấn công, chúng tôi sẽ chống cự, nhưng chỉ hành động để tự vệ.

Phần khó khăn và khó chịu nhất của hành trình hình như đã trôi qua. Bây giờ chỉ còn tiếp tục hành trình mà đừng để bị khám phá.

Nhiên liệu của chúng tôi đã vơi xuống, chỉ còn hơn 40 tấn. Đó là một trong các lý do khiến một số thủy thủ nghi ngờ khả năng đạt tới đích lộ trình. Họ làm bài toán và thấy rằng chúng tôi tiêu thụ hết 40 tấn cho 1.800 dặm đã chạy qua, và chỉ còn 40 tấn cho đoạn đường còn lại, tức 5.500 dặm biển! Các bồn chứa của chúng tôi có sức chở 120 tấn, nhưng ở thời buổi khó khăn này, người ta chỉ có thể cho chúng tôi 80. Các kho dự trữ của Đức đã cạn, các nhà máy nhiên liệu hóa hợp, các đường tiếp tế bị phá hủy.

Sau những suy nghĩ chín chắn kèm theo tính toán, tôi đi tới kết luận như sau: chúng tôi sẽ không lặn nữa ngoại trừ trường hợp không còn cách nào khác, như vậy bảo đảm cho một sự tiết kiệm lớn. Tôi ra lệnh chạy trên mặt nước suốt 10 tiếng đồng hồ, bằng một máy dầu theo tốc độ 60 vòng chân vịt, 14 tiếng còn lại, chúng tôi chạy bằng một máy điện. Tôi định sẽ đến nơi khoảng giữa tháng tám, vào giai đoạn tính sẽ còn dư năm tấn trong các bồn chứa. Nếu nhiên liệu không đủ, chúng tôi sẽ may mắn để sử dụng các dòng nước và gió thuận lợi ở vùng này của Nam Đại Tây Dương. Tệ hơn nữa, thì chúng tôi sẽ cập bến ở Brasil.

Chúng tôi gặp nhiều tàu. Họ để sáng đèn hiệu vị trí; chiến tranh đã kết thúc đối với họ. Một đêm, chúng tôi thấy một chiếc tàu xuyên Đại Tây Dương vượt qua chúng tôi. Một dòng nhạc khiêu vũ trầm bay đến tai chúng tôi. Chúng tôi thấy hành khách bước trên sàn tàu dạo chơi. Chúng tôi ném cái nhìn nhớ nhung về phía chiếc tàu khổng lồ; nó giống như hòn núi dạ quang đang oai vệ tiếp tục con đường của nó. Chúng tôi còn trông thấy nó suốt cả giờ, và để nó vượt xa vì phải tiết kiệm dầu.

Máy báo động chống radar của chúng tôi vẫn hoạt động. Ban đêm, cấm hút thuốc trên sàn tàu; ai muốn hút có thể vào trong đài quan sát, ngồi gần tiềm vọng kính. Chạy trên mặt nước, chúng tôi có thể bắt các sóng phát thanh, nghe nhạc, biết tin tức và để nhận định hoàn cảnh của mình.

Các cuộc đàm luận giữa nhân viên hầu hết xoay quanh các lo âu về gia đình của họ. Vào lúc khởi hành, hầu hết không còn biết tin tức của thân quyến nữa. Điều gì đã xảy ra vào thời bị chiếm đóng?

Mẹ tôi cũng ở lại Berlin lúc đánh nhau. Bà đã khước từ bỏ đi. Bà đã chịu đựng sự kinh hãi như thế nào? Nhiều phụ nữ Đức can đảm đã hành động như bà.

Bên trong tàu ngầm của chúng tôi, có cái vẻ bị tàn phá: các phần bằng thép bị sét, các thành vách trở màu xanh. Tôi ra lệnh cho đệ nhất sĩ quan phụ tá tân trang lại. Phải sơn lại, làm cho hết sét trên đạn dược và bôi dầu mỡ.

Không may, anh đệ nhất sĩ quan chẳng hiểu rõ tư tưởng của tôi. Anh ta ước tính rằng, dù có gì chẳng nữa, tàu chúng tôi cũng sẽ bị phá chìm khi đến gần bờ xứ Argentina, vì vậy làm đẹp lại có vẻ hoàn toàn vô ích. Tuy nhiên, tôi bắt anh ta làm đúng lệnh. Các thủy thủ đều tỏ ra sẵn sàng vâng lời, và hình dáng của tàu chúng tôi được cải thiện thấy rõ. Các băng đạn dài cho liên thanh 20 ly bắn nhanh được tháo ra, lau chùi, ráp trở lại và đặt vào các chỗ đựng dành cho chúng.

Do một thủy thủ, trong ý định làm cho công việc dễ dàng hơn, đã vô ý để rơi các viên đạn xuống sàn tàu, tôi lưu ý anh ta rằng làm vậy có thể gây nổ nguy hiểm, rồi tôi bảo anh phải làm theo cách đã được dạy tại Trường Hải

quân. Một lần nữa, anh đệ nhất sĩ quan có lời bình phẩm, tưởng tôi không nghe được. Khi tôi gọi anh ta vào phòng riêng, anh ta tuyên bố là tôi không có quyền khuyên bảo anh vì tôi không còn là cấp trên của anh nữa.

Tôi chấp nhận các phê bình, lo lắng, nếu được diễn tả một cách lễ phép. Nhưng thái độ của viên đệ nhất sĩ quan đe dọa gieo mối bất hòa ngay giữa thủy thủ. Hơn nữa, anh ta mang lỗi từng làm hư tiềm vọng kính, điều có thể gây nguy hại cho chúng tôi khi chạy bằng schnorchel. Trong một kỳ báo động, anh ta quên hạ tiềm vọng kính, nên khi xuống sâu hơn 100 mét, các sợi dây thép bị đứt dưới áp suất của nước, khiến tiềm vọng kính bị sụp ầm ỉ trên sàn tàu và các lăng kính đã sút ra.

Tôi xem các sự cố này và hạnh kiểm cá nhân của anh ta như đủ để quyết định có biện pháp, dù thật ra anh rất khó chịu với tôi. Trước mặt toàn thể thủy thủ đoàn, tôi truất nhiệm vụ đệ nhất sĩ quan. Tôi cấm mọi người không được bàn cãi với anh ta các vấn đề liên quan đến hành trình và nhận lệnh của anh ta. Đệ nhị sĩ quan phụ tá thay thế chỗ anh ta.

Chúng tôi đến gần các hòn đảo Mũi Xanh Capvert nằm phía tây xứ Senegal. Trời vẫn còn tối; chúng tôi chờ đợi những hòn núi lồi chồm đá xuất hiện. Từ lâu rồi, chúng tôi chẳng được thấy đất. Khoảng cách thu hẹp từ từ. Đã có dấu hiệu của ban mai. Chúng tôi không lặn xuống. Chắc chắn ở đảo này chẳng ai làm công việc rình mò. Mặt trời xuất hiện. Chúng tôi phân biệt dần trên sườn các mảng cây cối, các cánh đồng. Máy ghe đánh cá với buồm đủ màu để thêm nét tươi tắn cho cảnh lãng mạn này.

Chúng tôi lặn đến mức có thể chạy bằng tiềm vọng kính đêm. Tiềm vọng

kính thứ hai không bị hư, rất ngắn, nhưng ở đây chẳng ai lưu ý đến các xoáy nước của chân vịt đập nước ngay bên dưới mặt nước. Chúng tôi chạy dài theo mấy hòn đảo ở cự ly tối đa 1.000 mét. Mỗi người được quyền vào tiềm vọng kính. Tất cả đều phấn khởi. Chúng tôi phân biệt rõ mấy người làm việc ngoài trời. Chúng tôi có thể tự do ở lại đây vài ngày. Đồng minh sẽ không ngờ vực sự có mặt của một tàu ngầm giữa mấy hòn đảo này.

Trong quyển giáo khoa về hải hành, tôi đọc thấy một số đảo chẳng có ai sinh sống. Chúng tôi hướng mũi về đảo Branca.

Ngày ngày trôi qua. Nguyên đệ nhất sĩ quan trực nhận thấy cây súng sáu của mình biến mất. Đó là trường hợp nghiêm trọng. Khi người ta ăn cắp vũ khí, chắc chắn là có ý đồ thực hiện điều gì đó. Sự nghi ngờ rơi vào nhân viên vô tuyến. Sau khi tìm khắp nơi, chẳng có kết quả gì, tôi bàn cãi vấn đề với những người đáng tin cậy nhất. Chúng tôi chẳng đề cập đến sự cố này trong các cuộc đàm thoại nữa.

Sáu ngày sau, tôi nhận được báo cáo: Súng sáu tìm lại được, giấu trong máy phát sóng. Thủ phạm: thủy thủ vô tuyến điện.

Tội gọi anh ta tới trình diện. Anh ta thú tội.

Sau khi thanh tra nơi khoang sau, anh ta lãnh bạt tai, và bị cạo đầu. Trong 15 ngày, anh ta bị cấm không được lên sàn tàu, bị bắt phải sống phía sau đuôi, sát ống phóng, ăn bánh mì lạt và uống nước lạnh.

Dĩ nhiên không ai nói chuyện với anh ta. Kẻ ăn cắp khẩu súng đáng được canh chừng chặt chẽ. Anh ta phải chịu đựng hình phạt đó cho đến cuối

hành trình.

Tàu chúng tôi tiếp tục lộ trình không ngơi nghỉ. Bị nắng thiêu đốt, chúng tôi phải thọc hai chân xuống nước.

Suốt ngày, chúng tôi ăn, uống, hút thuốc; chẳng còn công việc gì để làm. Các phòng trong tàu láng bóng, sạch sẽ. Từ lâu, chúng tôi chẳng mất công việc giặt quần áo nữa: chỉ cần cột món đồ ở cuối sợi dây rồi để nó chạy dưới nước, sau đuôi tàu suốt một tiếng đồng hồ. Dòng nước biển giặt sạch còn hơn máy giặt nữa. Kẻ phát minh ra phương thức này được mọi người hoan nghênh.

Máy thu thanh thông báo: *Tàu ngầm U-530 đã đến Mardel Plata*. Chúng tôi hồi hộp lắng nghe mỗi thông báo mới. Việc gì xảy ra cho thủy thủ đoàn? Người ta sẽ giao họ cho Đồng minh hay để họ ở lại Argentina. Phải, chúng tôi biết tiếng Tây Ban Nha để nghe thẳng các bản tin từ gốc thay vì qua các bản tin bị kiểm duyệt của nước khác.

Giờ đây, thì giờ trôi nhanh. Chúng tôi nhận ra các ánh phản chiếu của đèn ở thành phố Rio de Janeiro (Brasil) trên nền trời. Càng ngày, chúng tôi càng đi xuống miền Nam. Khí hậu mát mẻ thêm, vì đã vượt qua các khu nhiệt đới. Chúng tôi tránh đến gần bờ biển Brasil, nguy hiểm bởi có các dây đá ngầm dưới nước.

Tàu U-530 cùng toàn thể thủy thủ đoàn được giao cho người Mỹ... Vậy là họ phải chấp nhận sự giam cầm. Chúng tôi làm sao đây? Đến Brasil hoặc Uruguay có tốt hơn chẳng? Hay là phá hủy tàu ngầm của chúng tôi khi đến gần bờ Argentina rồi sau đó mỗi người tự lo liệu lấy thân? Phần đông chúng

tôi ngã theo ý kiến đổ bộ. Họ may bị và gom mấy món cần thiết. Một số còn đem theo dụng cụ với ý định tìm việc làm như là thợ sửa chữa cơ khí. Một số khác, có lẽ quá dồi dào tưởng tượng, đã có những dự tính lạ lùng.

Tôi thận trọng đứng bên lề mọi đàm luận và chưa có quan điểm rõ rệt. Tôi phải suy tính kỹ, một sai lầm có thể đưa đến hậu quả nghiêm trọng cho tương lai mỗi người - bởi không ai đùa cợt được với các tòa án quân sự đối phương.

Sĩ quan phụ tá mới của tôi là người lớn tuổi hơn hết, nên tôi đánh giá ông là kẻ thích hợp để thảo luận mấy vấn đề quan trọng như vậy. Mỗi ngày chúng tôi đều có những cuộc nói chuyện. Ban đêm, tôi đến bên ông trong phiên trực của ông.

Quan điểm chín chắn của tôi lần hồi trở nên cương quyết. Các hậu quả có thể xảy đến do hành động tự đánh chìm có vẻ quá nghiêm trọng. Không thể tự phá chìm, đó là kết luận đầu tiên mà tôi rút ra từ các suy nghĩ.

Dự tính của tôi là đến Mardel Plata. Không có chuyện vào Buenos Aires, bởi chúng tôi thiếu bản đồ hàng hải, và nếu có đi nữa mà chẳng có tài công cũng không thể phiêu lưu vào con sông cái có nhiều độ sâu không ngót thay đổi suốt bề dài 100 dặm biển, trước khi đến thủ đô nằm sâu trong đất liền.

Dựa theo tính toán, trong hai ngày nữa, chúng tôi sẽ thấy hải đăng Mardel Plata. Một số thủy thủ còn hi vọng vào việc tự làm đắm tàu. Họ gom góp hành lý.

Tôi cho thông báo sẽ làm cuộc thanh tra. Thủy thủ đoàn chờ đợi lời nói

của tôi.

Tôi thực hiện được kế hoạch của mình không? Bài diễn văn của tôi sẽ giữ vai trò định đoạt.

“Thủy thủ tàu ngầm, tôi hãnh diện về các bạn. Có phải chúng ta đã đạt thành công, một hành động mà chẳng ai có thể lặp lại trong một ngày gần đây? Ba tháng rưỡi trôi qua từ khi chúng ta có cái quyết tâm nặng nề này. Mặc dù thiếu một số hạ sĩ quan chuyên môn, chúng ta đã đạt kết quả tốt. Ngoại trừ tiềm vọng kính, chẳng có bộ phận nào trong tàu mà không sử dụng được. Tôi muốn nói ra đây lời cảm ơn của tôi với toán nhân viên trông coi máy, đã làm nhiệm vụ một cách hoàn hảo, dù trong hoàn cảnh khó khăn phải chạy bằng schnorchel và nóng bức của miền nhiệt đới, cũng như với toán nhân viên hải hành đã sơn phết, chùi rửa, biến tàu ngầm của chúng tôi đẹp đẽ như món trang sức.

“Giờ đây chúng ta đến giai đoạn cuối của hành trình. Phải lấy một quyết định cuối cùng. Tôi khước từ làm công việc đó mà không đòi hỏi sự đồng ý của các bạn. Chúng ta có thể chọn giữa hai giải pháp: tự đánh đắm tàu và kín đáo vào bờ biển, hoặc là chúng ta đi đến Mardel Plata. Để tôi thử trình bày các lợi điểm và bất tiện của hai giải pháp ấy dưới mắt tôi.

“Việc tự đánh chìm, riêng nó chẳng có gì khó. Sau đó chúng ta dùng dầm để bơi với xuồng bơm hơi cho đến bờ. Nhưng có một giai đoạn nguy hiểm mà chúng ta không thể đoán được hậu quả. Phải phá hủy các xuồng hầu tránh người ta truy tìm ngay ngày đầu tiên. Các xuồng bằng cao su nên khó cháy và cháy chậm, hơn nữa ngọn lửa có thể trông thấy từ xa. Chúng ta có

kip chôn chúng không? Cho rằng chúng ta thành công đi. Chúng ta sẽ chia tay nhau, vì đi chung là điều không đáng khuyến khích. Đối với tôi, có thể tạm giải quyết được vì tôi biết vài người bạn của gia đình tôi tại thủ đô của xứ Argentina. Còn với các bạn, chuyện gì sẽ xảy ra? Với bộ đồ hải quân trên người, các bạn không có tiền bạc, không biết tí gì về ngôn ngữ được sử dụng ở vùng này, chẳng bao lâu một bạn sẽ rơi vào tay cảnh sát và người ta sẽ bao vây vùng chúng ta đổ bộ. Người ta sẽ kết tội chúng ta là thủ phạm đánh đắm các tàu từ ngày đình chiến, bởi nếu lương tâm ta yên ổn, tại sao ta không vào một hải cảng? Nếu bị bắt, chúng ta chẳng thể nào chứng minh thái độ dè dặt của chúng ta từ khi chiến tranh kết thúc. Vật liệu còn nguyên vẹn dùng làm bằng chứng đã nằm sâu dưới biển rồi. Ngược lại, nếu chúng ta lựa chọn việc chạy vào hải cảng, không ai có thể trách chúng ta được. Nếu họ giam chúng ta, thì ít ra ba tháng vừa qua chúng ta cũng đã được sống tự do.

“Các chiến hữu, theo ý tôi, chỉ có một giải pháp chấp nhận được: chạy vào một hải cảng. Hãy suy nghĩ kỹ, tôi không muốn ép các bạn làm điều gì hết. Tuy nhiên, nếu các bạn có quyết định ngược với điều tôi khuyên nhủ, thì một người khác sẽ lãnh trách nhiệm chỉ huy. Tôi muốn biết trong một giờ nữa, qua đệ nhất sĩ quan trực, kết quả tranh luận của các bạn”.

Phần đông trong thủy thủ đoàn quyết định theo chân tôi. Tôi dặn dò kỹ lưỡng đừng phá hủy bất cứ trang bị hoặc tài liệu nào trong tàu.

Ngày 17-8-1945. Mặt trời rực rỡ. Bờ biển Argentina thấy được qua ống nhòm. Đã nhìn thấy hải đăng. Toàn thể thủy thủ đoàn có mặt trên sàn tàu. Không có ai bí mật đổ bộ trong đêm vừa qua, vì khoảng cách đến bờ còn quá

xa. Đệ nhất sĩ quan phụ tá của tôi, trực canh lần cuối, và tôi, chúng tôi không rời mắt khỏi các mặt kính đồng hồ chỉ tốc độ để có thể yên tâm về sự đều đặn. Vài người trong thủy thủ đoàn còn nuôi hi vọng biến đi ngay khi đến hải cảng vào ban đêm. Chuyện đó có hại cho việc thực hiện kế hoạch của chúng tôi. Làm sao chứng minh rằng ngoài các nhân viên thủy thủ đoàn, không có mấy nhân vật Đức bị truy nã đã bí mật đổ bộ?

Một con hải âu bay theo chúng tôi. Nó bay quanh tàu ngầm, nằm trên nước, có lẽ chỉ cách hông tàu nửa mét. Chúng tôi mở hộp cá mòi, và mỗi khi nó lượn gần tàu, chúng tôi quăng cho nó một con cá.

Trước khi đến vùng hải phận quốc tế, cách bờ ba dặm biển, chúng tôi gửi đi bức điện văn bằng tiếng Anh: *Tàu ngầm Đức*.

Chúng tôi đã ngưng chạy. Vài thuyền đánh cá vây quanh chúng tôi; những người trên đó tò mò nhìn với vẻ dò xét; mấy bộ râu dài của chúng tôi gây cho họ ấn tượng mạnh.

Chẳng bao lâu, tàu vét mìn Py-10 của Argentina chạy đến, cùng hai tàu ngầm kèm theo. Người ta cho chúng tôi hay là một toán cảm tử sẽ lên tàu. Chúng tôi hạ thủy một xuồng máy để chở các quân nhân đó đến. Công việc ấy được nhanh chóng thực hiện. Toán cảm tử gồm một sĩ quan, mấy hạ sĩ quan và lính, gây ấn tượng tốt. Đồng phục của họ trông khôi chê, đáng điệu đúng là của quân nhân.

Trên sàn thượng của tàu lặn, tôi báo cáo cho sĩ quan Argentina, kể dẫn ông vào đài quan sát. Các thuộc hạ của ông phân tán ra trong tàu. Viên sĩ quan thông báo là ông được lệnh đưa tàu ngầm Đức vào hải cảng. Ông ta có

nhiệm vụ - ông nhấn mạnh khi lặp lại - ngăn cản việc tự đánh chìm hoặc làm hư hỏng tàu ngầm. Tôi đáp rằng đó chẳng phải là ý định của chúng tôi.

Tôi đề nghị với ông để tự tôi lái tàu ngầm vào cảng, vì thủy thủ đoàn chỉ hiểu tiếng Đức, và ngoài ra, các trang bị rắc rối của nó không thể để nhân viên không chuyên môn điều khiển. Người ta tin lời hứa của tôi, một sĩ quan Đức. Tôi chỉ huy lần cuối chiếc tàu U-977 của mình.

Chương XV

ANH ĐÃ GIẤU HITLER!

Ánh sáng xám đầu tiên của ban mai xóa đêm tối đặng sau cửa sổ của tuần dương hạm Belgrano, thì một hồi kèn báo hiệu đổi phiên trực trên sàn tàu đã đưa tôi trở lại thực tế.

Tôi không còn là Chỉ huy trưởng của U-977, mà là một tù binh của hạm đội Argentina, và đang ở trên chiếc tuần dương hạm cũ kỹ này, bị nhốt trong một phòng sĩ quan. Trước cửa, mấy lính canh có nhiệm vụ trông chừng tôi. Đâu đó trên tàu, nơi mấy phòng tương tự, có mấy chiến hữu của tôi cũng đang lo lắng suy nghĩ.

Tôi lại nghĩ đến các thủy thủ của tôi. Người ta giam họ ở đâu? Điều gì đang chờ đợi tất cả chúng tôi?

Một thủy thủ có mớ tóc đen, trong đồng phục trắng, bước vào đặt trước mặt tôi một bữa ăn sáng ngon lành. Anh ta xem xét tôi bằng đôi mắt mở lớn, giống như thấy một con thú khác thường. Có lẽ bộ râu dài của tôi đã gây ấn tượng với anh ta. Chắc anh ta đã nghe nói gì đó về các nhân viên tàu ngầm bí

mặt Đức.

Hình thức các món ăn sáng khiến tôi thèm ăn; cảm giác mệt mỏi hồi thức giấc chẳng bao lâu bị cà phê ngon đánh tan. Đó là lúc tôi lấy lại thăng bằng cho cơ thể và trí tuệ. Người ta gõ cửa và hai sĩ quan đến trình diện để dẫn tôi lần nữa đến vị chỉ huy căn cứ để tiếp tục thẩm vấn. Một trong hai sĩ quan nói tiếng Anh, tôi hỏi anh ta tin tức về thủy thủ đoàn của tôi và biết họ được ăn ở đằng hoàng.

Bên trên, nơi phòng ăn của sĩ quan, tôi cũng được tiếp đón dễ chịu như hôm trước. Cuộc thẩm vấn bắt đầu ngay; nó xoay quanh ba vấn đề quan trọng nhất: việc chiếc tàu hơi nước Bahia bị đắm; việc tới trễ của chúng tôi sau khi đầu hàng ở mọi mặt trận; vấn đề tìm hiểu trên tàu chúng tôi có nhân vật chính trị nào không. Ngoài ra, phải trả lời nhiều câu hỏi có tầm quan trọng thứ yếu. Nhưng vì tôi trả lời tất cả một cách rõ ràng và tự tin, không ngớt dựa theo tài liệu trên tàu, nên lần hồi trên các gương mặt sĩ quan Argentina dấu hiệu nghi ngờ biến mất. Ông Chỉ huy trưởng căn cứ hải quân giải thích rằng các tài liệu mà tôi giao hôm qua, trong khi đầu hàng, sẽ được xem xét và dịch ra. Tàu ngầm U-530 đến trước chúng tôi, và trước khi tai họa xảy ra cho chiếc Bahia, không thể cho xem một tài liệu nào của tàu. Nhưng nó đã khởi hành trước cái chết của Hitler, nên miễn bị điều tra. Tôi lưu ý rằng trên tàu chúng tôi không thiếu một ngư lôi nào và mọi tài liệu liên quan đến chuyến hải hành đều còn, như vậy đủ để loại ra ngoài mọi nghi ngờ về chúng tôi.

Chỉ huy trưởng tiểu hạm đội còn muốn biết qua tôi, vì sao để đầu hàng, chúng tôi phải đến tận Argentina. Với tôi, nói các lý do của chọn lựa ấy

không khó. Tôi không muốn các chiến lợi phẩm rơi vào tay các lực lượng cầm đầu phe địch. Hơn nữa, chúng tôi chỉ biết được muôn mào lệnh đầu hàng của đô đốc Donitz, và chúng tôi thấy có lợi khi giao phó tính mạng cho một quốc gia như Cộng hòa Argentina, từng tỏ ra hào hiệp trước đây. Ngoài ra, tôi còn nghĩ đến tương lai của thủy thủ đoàn. Không ở bất cứ xứ thù địch nào họ có thể tìm thấy lối cư xử nhân đạo như tại đây; giữa Argentina và nước chúng tôi chẳng hề có thù hằn mà chỉ ngợ trệ một không khí nhả nhận, dù hai bên là đối thủ của nhau. Cuối cùng, tôi có một ước ao thầm kín là trong thời gian ba tháng của cuộc du hành đến đây, có thể xảy ra thay đổi quan trọng nào đó trong cục diện thế giới. Nhưng tôi đã uống công chờ đợi...

Nhà chức trách Argentina tin vào sự chính xác của những gì tôi nói. Tuy nhiên, trong thời gian có cuộc thẩm vấn, tờ báo *EI* và *Dia*, ở Montevideo (xứ Uruguay) bắt đầu một chiến dịch nhằm thuyết phục dân chúng tin rằng Hitler có mặt trong tàu ngầm của tôi; tàu chúng tôi chạy dài theo bờ biển Patagonie (miền Nam Nam Mỹ) rồi xuống Nam Băng Dương.

Tin ấy gây chấn động mạnh trên toàn thế giới vì trước đó người ta không tìm được dấu vết nào về thi thể của nhà độc tài Đức. Đề tài ấy được nhắc lại khắp nơi và các bản thông cáo tràn ngập báo chí thế giới. Trong khi đó tôi bị giam giữ nên đành im hơi lặng tiếng.

Một ngày nọ, có chuyện bất ngờ: tôi được đưa đến trình diện một nhóm sĩ quan Anh - Mỹ, nhân viên của một ủy hội điều tra được gửi sang Argentina với mục đích làm sáng tỏ trường hợp của U-977. Những người này tỏ ra khá lì lợm: “Anh đã giấu Hitler! Nói đi! Hắn ở đâu?”

Vì tôi chỉ có thể trả lời với họ những gì mình đã nói với người Argentina, họ tỏ ra mất bình tĩnh. Để “nằm” tôi dễ hơn, họ đưa tôi sang Hoa Kỳ. Thủy thủ đoàn của tôi và chiếc U-977 cũng đi theo.

Tại Washington, tôi phải vào một trại dành cho tù binh hàng đầu. Nhiều nhân vật quân sự cao cấp Đức bị giam ở đó. Sau nhiều tuần lễ, vấn đề tự nó được thanh minh. Nhưng còn vụ Bahia thì phức tạp hơn. Con số mười ngư lôi còn nguyên không đủ thuyết phục, người ta nói chúng tôi có thể đã chở trên tàu đến mười bốn ngư lôi, như một số tàu ngầm Đức khác. Sau khi so sánh bản báo cáo khí tượng của Brasil về nơi xảy ra tai nạn, với tình hình khí tượng ghi trong nhật ký tàu của chúng tôi, người ta mới tin rằng lúc ấy chúng tôi ở một nơi khác. Và vấn đề đã được giải quyết.

Trước đó, người ta đột ngột đưa Otto Wehrmut, Chỉ huy trưởng tàu ngầm U-530 từng cập bến Mardel Plata vào giam chung phòng với tôi, nhằm đặt chúng tôi dưới sự giám sát ngầm nghiêm ngặt và quyết định. Trước đó chúng tôi không quen biết nhau, nhưng hiểu ngay ý nghĩa của cuộc dàn cảnh này. Người ta dự trù, trong niềm vui gặp lại nhau, chúng tôi sẽ bật mí trước các máy micro được đặt kín đáo ở mọi góc phòng, về câu chuyện thật của “đoàn tàu ma”.

Chắc người ta đã thất vọng khi biết sự thật về hai hành trình hoàn toàn độc lập của hai tàu ngầm chúng tôi.

Sau nhiều tháng bị giam giữ, tôi nhận được từ một bạn quý, dân Anh, một trang báo Brasil, trong đó có bức hình chụp một cột nước vọt lên cao, bên dưới ghi chú: *Giờ tàn của chiếc U-977*. Đoạn văn kèm theo giải thích

chiếc tàu ngầm can trường của tôi đã bị đánh chìm bằng thủy lôi do lệnh của Bộ Chiến tranh.

Các chuyên viên Đồng minh công nhận nếu các phát minh mới nhất của chúng tôi kịp đưa ra sử dụng, thì tình hình chiến sự có thể thay đổi.

Trong cuộc tiến quân chiếm đóng vùng Đông Phổ, quân đội Liên Xô đã chiếm được phần lớn các tàu ngầm đang đóng dở dang tại các xưởng ở Dantzig, Stettin và Königsberg. Ngoài ra, có thể họ đã chiếm được động cơ Walter dự trù cho tàu ngầm cỡ lớn. Âu - Mỹ chỉ khám phá vài vết tích, về sau được gửi sang London.

Dù có vẻ mâu thuẫn, nhưng chính nhờ radar mà tàu ngầm được cải tiến để trở thành một vũ khí quan trọng hàng đầu. Cho đến nay nó là phương tiện chiến đấu duy nhất có khả năng tránh được sự truy tìm của radar. Ngoài ra, sự khác biệt về độ mặn trong nước, các dòng nước, sự thay đổi nhiệt độ là nguyên nhân của việc thiếu chính xác trong sự phản xạ các làn sóng “điện-thanh”.

Phương pháp tốt nhất trong địa hạt này dường như là dùng các tàu lặn cỡ nhỏ mang ngư lôi “cảm-âm” để chống tàu ngầm lớn. Không biết có phải đó là giải pháp?

Tổn thất về tàu ngầm Đức trong Thế chiến rất nặng: trong tổng số 720 tàu ngầm hạ thủy, khoảng 640 bị đánh chìm. Theo tạp chí *Foreign Affairs* của Anh, trong số 40.000 nhân viên tàu ngầm, thì 30.000 đã mất tích.

Sau khi vấn đề của tôi được làm sáng tỏ tại Washington, nơi tôi được đối

xử dàng hoàng hơn trước đó, tôi được gửi trả về Đức bằng tàu thủy. Còn thủy thủ đoàn của tôi đã được trở về xứ. Tàu không thể cập bến ở Đức vì lúc ấy tất cả hải cảng đông nghẹt tàu Đồng minh nên tàu đưa chúng tôi đến Anvers (Bỉ).

Vì những lý do “kỹ thuật”, tôi lại bị đưa cho nhà chức trách Anh điều tra. Cuối cùng họ cũng thả tôi, và tôi trở lại dân sự, trong xứ sở bị chiếm đóng.

Như trong đoạn đầu hồi ký này có nói, lúc ấy tôi đang ở Dusseldorf. Về sau, mấy người bạn của tôi ở Argentina đã tìm cho tôi quyển sách của ông Szabo, nhưng hầu hết những gì trong đó đều không đúng sự thật.

Trước khi Thế chiến thứ hai kết thúc, Mussolini, nhà độc tài phát xít Ý, bị vua Ý lúc bấy giờ là Victor Emmanuel Đệ Tam bắt giam. Trong một sứ mạng nhảy dù táo bạo do Skorzeny chỉ huy, quân Đức đã giải thoát cho Mussolini và đưa tới nơi an toàn.

Câu này do Julius Caesar (tướng tài và sau trở thành hoàng đế La Mã) đã viết cho Thượng nghị viện La Mã khi ông báo tin chiến thắng vua Phamace. Nó có nghĩa: Tôi đã tới, tôi đã thấy, tôi đã thắng.

Các máy dò tìm tàu ngầm của Anh có tên Asdic (viết tắt của câu “Anti-Submarine detector indicator committee”).

Compas gyroscopique.