

Chuyến tàu định mệnh

22 giờ đêm 11-3-2005, đại tá Nguyễn Duy Tường, Trưởng phòng Quân sự-Lịch sử (Nhà xuất bản QĐND) cùng với chú em Đạt (lái xe của cơ quan) tiễn tôi ra ga Hà Nội để vào Nam. Trong lúc ngồi đợi tàu, sức nhớ lời mách nước của người bạn văn hóm ở Nhà sáng tác Đại Lải về việc xem ngày giờ tốt xấu qua điện thoại di động, tôi bèn nhắn tin VS (vạn sự) cho 997 thử chơi. Chỉ trong giây lát, đã nhận được tin trả lời. Nội dung như sau: DL: 11/3/2005, AL: 2/2 ngày Giáp Ngọ. Nên: Xuất hành, khai trương, đấu thầu. Không nên: Cưới xin, đào ao, đào giếng. Tốt: Dần, Mão, Thìn, Ngọ, Mùi. Ky: Mậu Tý, Nhâm Tý. Tôi thấy cũng hay hay bèn thờ phào, vậy tốt rồi.

Đúng 23 giờ, tàu chuyển bánh. Đoàn tàu E1 này được quảng cáo là “công trình phát huy nội lực” của ngành Đường sắt Việt Nam. Bên trong toa xe sáng choang với những thiết bị đắt tiền và tiện lợi. Tôi ngã người ra ghế và nhủ thầm: đúng là tiền nào của ấy. Từ chiếc loa phát ra giọng nữ trầm ấm và truyền cảm giới thiệu về Hà Nội nghìn năm văn hiến, về gốc tích của tên gọi ga Hàng Cỏ. Hành khách thấy đều lìm đi trong một không khí thanh bình, dịu ngọt. Có ai đó vừa chếp miệng về như tiếc nuối vì phải chia xa mảnh đất rồng bay sắp có thêm một đợt gió mùa. Trên bảng điện tử ở nóc cuối toa liên tục hiện lên những dòng chữ cả bằng tiếng Việt lẫn tiếng Anh chỉ dẫn những thông tin cần thiết cho hành khách. Thật ấm cúng và tin cậy. Không hiểu quái quỷ thế nào mà mắt tôi cứ như bị hút vào dòng chữ đỏ rực: Đọc hành lang của toa giường nằm và hai đầu toa ghế ngồi đều có búa, hành khách dùng để đập vỡ kính thoát ra ngoài khi tàu gặp tai nạn! Có người táy máy còn thử cầm búa lên dứ dứ vào khoảng không và cười vô tư.

Một đêm trôi qua trong yên lành. Hầu hết hành khách trên toa xe số 3 đều xuống ga Nha Trang. Tôi kịp làm quen với một trung úy bộ đội Biên phòng, anh công tác ở một đồn nào đó thuộc huyện Ninh Hoà. Cùng đi với anh còn có cô em gái vừa tốt nghiệp đại học vào nhiệm sở ở Khánh Hoà. Chàng trai trẻ ngồi cạnh tôi vào Cam Ranh. Lại có thêm một anh lái tàu hoả từng chạy tuyến đường Bắc-Nam đang kỳ nghỉ phép cũng đến góp chuyện. Cuộc chuyện trò khiến cho quãng đường như ngắn lại và thời gian qua mau hơn. Căn cứ vào giờ tàu quy định hiển thị trên bảng chữ điện tử, so sánh với thực tế thì ở mỗi ga (Vinh-Đồng Hới-Huế) tàu dừng để tiễn và đón khách, thì chuyến tàu này đã bị trễ tới vài chục phút. Hành khách đi tàu chẳng mấy ai bận tâm đến điều đó. Nhanh chậm vài chục phút mà làm gì, miễn sao tới đích an toàn là được.

Sau khi rời khỏi ga Huế, về như sốt ruột, đoàn tàu sầm sập như con tuấn mã phi nước đại lao nhanh về phía trước. Một người đàn ông lên

ở ga Huế, người ốm nhách, lưng gù trông bầy bót như con cua lột. Anh ta khá lảm lòi, chốc chốc lại lần thắt lưng mở điện thoại di động, về mặt đầy quan trọng. Vì ngồi gần toa phục vụ nên mới 10 giờ 30 phút, chúng tôi đã được ăn cơm. Trước sau cũng phải chén, thôi thì dùng sớm cho nhà tàu còn thu dọn. Qua cửa sổ con tàu, cảnh vật vùng Phú Lộc (Thừa Thiên-Huế) chạy lùi vun vút về phía sau. Ngồi mãi một tư thế nên chóng mặt. Cơm nước xong, sau vài ba câu chuyện phiếm, có người đã bắt đầu gà gât. Chỉ mấy đứa trẻ là vẫn còn vùi vãnh bố mẹ. Tôi đọc nốt chương Biển mặn trong cuốn tiểu thuyết mi ni: Đảo Chìm của nhà thơ Trần Đăng Khoa vừa đề tặng lúc 3 giờ chiều hôm qua trong Nhà sách Đông Tây ở 30B phố Bà Triệu (Hà Nội). Thông thả, tôi vừa gấp cuốn sách cho vào túi lưới ở ghế trước và đưa mắt nhìn ra bên ngoài.

Qua cửa kính, tôi cảm thấy con tàu đang phi với một tốc độ chóng mặt trên đoạn đường cua hình chữ S. Đột nhiên, toa tàu nảy dựng lên chao sang phải rồi quật ngược sang trái, đánh rầm một cái như trời giáng. Thôi rồi, Lượm ơi! Mọi người kinh hoàng còn chưa kịp hiểu chuyện gì đã xảy ra. Tôi thấy mình đổ vật ra chổng bốn vó lên trời. Hành lý từ trên giá văng tung toé xuống giống như một trận mưa thiên thạch. Tiếng la hét văng trời, tiếng kêu khóc lạc cả giọng. Chốc lát, cả toa tàu đã nằm vật nghiêng ra đất. Quá kinh hoàng, mọi người hốt hoảng chui ra chỗ cửa kính vừa mới bị đập vỡ. Những mảnh kính dày vỡ vụn như cám. Mặc cho gã “cua lột” la hét thúc bách, tôi vẫn tham lam cố moi trong cái giỏ lưới lấy cho bằng hết 3 cuốn sách: Đảo Chìm, Thơ chọn lọc và Thơ tuổi học trò của ông bạn Trần Đăng Khoa tặng. Khi thoát được ra bên ngoài với toàn bộ đồ đoàn, tôi không tin nổi là mình vẫn còn sống. Sau lưng là núi cao, trước mặt là biển thẳm. Nắng nung rùng rục khiến mọi người phải cởi bỏ hết áo ngoài. Con đường sắt độc đạo chạy giữa, các thanh tà vẹt bị xô lệch và dồn về một phía. Quang cảnh kinh hoàng giống như một trận bom. Đoàn tàu bị chặt đứt thành nhiều khúc, từ toa số 3 của tôi đến toa số 10 đổ văng ra phía biển. Có toa bị vụn vỡ đổ bẹp dí, phoi bụng chổng kèn lên trời. Máu chảy lênh lán. Thoạt đầu hành khách tự cứu nhau là chính. Chàng trung uý biên phòng Khánh Hoà lao đi cứu người bị thương còn bị kẹt trong xe và phụ đưa người chết ra ngoài. Lúc trở về chỗ để hành lý, gương mặt đầm đìa mồ hôi của anh tái dại. Hồn vía bay hết cả lên ngọn cây, tôi dựa lưng vào vách núi há miệng ra thở giống như chú cá vừa bị ném lên bờ. Một người phụ nữ còn trẻ địu một đứa con nhỏ trước ngực, tay dắt đứa lớn chừng ba bốn tuổi, cả hai đều là con trai. Về mặt chị thất thần, sau khi gọi nhờ điện thoại cho chồng không được, chị meo mào muốn khóc. Sau vài phút định thần, tôi móc điện thoại ra gọi cho nhà văn Nguyễn Quang Hà, một người bạn vong niên ở Huế. Năm lần bảy lượt màn hình điện thoại đều hiển thị hai chữ: Không được! Xung quanh, mọi người đều nháo nhác gọi cho người thân nhưng thấy đều tịt ngóp vì ngoài vùng phủ sóng. Những Vinaphone, MobiFone, Viettel... đều chào thua. Nhưng có ai đó đã kịp gọi cho báo và đài

truyền hình. Những người dân địa phương băng núi tràn đến. Rồi lực lượng biên phòng, cảnh sát địa phương... lần lượt xuất hiện.

Gần 2 giờ đồng hồ sau, đoàn người còn sống sót mới khuôn hành lý lẻ từng bước về phía trước. Vất vả lắm tôi mới leo lên được toa tàu số 2 bị đứt lìa cùng toa ăn và đầu máy. Một hành khách lên tiếng tố cáo kíp lái tàu uống rượu. “Họ vừa mần hết mấy lít rượu trắng cùng mấy ông công an, chính mắt tôi trông thấy mà”. Hai thanh niên khác phụ họa theo, tái khăng định cái điều không bình thường ấy. Anh bạn hành khách lái tàu tỏ vẻ không đồng tình: “Kíp lái này vừa được thay từ ga Đồng Hới, người ta có quyền uống chứ”. Tôi nghĩ cánh lái tàu họ không điên đến mức uống rượu trong lúc cầm nắm sinh mạng cả hàng trăm con người. Có điều chắc là họ bị câu thúc nếu để tàu đến ga quá trễ theo giờ quy định thì sẽ bị phạt hoặc trừ lương gì gì đó, nên mới phải chạy quá tốc độ cho phép ở đoạn đường tử thần này.

Lúc vào được tới ga Đà Nẵng, tôi nhận được một loạt điện thoại của anh Nguyễn Duy Tường và Giám đốc-Tổng biên tập Nxb QĐND, đại tá Phạm Quang Định. Liên sau đó là điện thoại của các nhà văn đang dự Trại viết của Tạp chí VNQĐ ở Đại Lải. Đầu tiên là các cây bút trẻ: Nguyễn Thị Thu Hiền, Đậu Hải Nam; rồi anh bạn Phạm Thanh Khương và bác Dương Duy Ngữ... thăm hỏi và chúc mừng. Không ai tin là tôi có thể thoát chết trong gang tấc như vậy.

Tối 14-3-2005, tại đại hội nhà văn các tỉnh miền Trung (nội bộ) họp ở Nhà văn hoá 46 Trần Phú, Nha Trang, anh em thấy tôi đều nhào tới bắt tay mừng “người trở về từ cõi chết”. Nhà thơ Hữu Thịnh và nhà văn Nguyễn Trí Huân ôm tôi và bảo: “Suýt nữa thì Hội lại phải điều văn cho chú rồi!”. Tôi cười: “Cũng là nhờ hồng phúc của Hội Nhà văn mà em còn được gặp các bác đấy”. Bây giờ trong túi tôi vẫn còn nguyên vẹn chiếc Thẻ TRÊN TÀU bằng nhựa cứng số hiệu: 008468-1; Toa số: 3; Số chỗ: 14. Tôi sẽ giữ nó làm kỷ niệm vì suốt ba chục năm ra Bắc vào Nam, chưa bao giờ tôi gặp phải một chuyến tàu kinh hoàng như vậy!

Tai nạn xảy ra là điều nằm ngoài ý muốn con người. Điều đáng nói là ngành Đường sắt hầu như không có phương án cứu hộ, cứu nạn, vì vậy khi tai nạn thảm khốc xảy ra thì việc ứng phó rất lúng túng. Thêm vào đó, một khi cơ sở hạ tầng của ngành chưa đảm bảo thì việc nâng tốc độ chạy tàu là coi thường tính mạng của hành khách.

(Báo Văn nghệ Trẻ)