

Hồi tưởng lại 32 năm trước về chuyến đi Định Mệnh của tàu Trường Xuân

Phạm Ngọc Lũy

Tháng 11/1974, tàu Trường Xuân ra Hòn Khói lấy muối để chở đi Singapore. Gió Đông Bắc thổi mạnh, lửa từng cơn gió giạt vào vịnh, khiến những ghe nhỏ không thể cập vào tàu để vơi muối. Số muối dự định chở sang Singapore phải bỏ lại đến 1 phần 3.

Tàu Trường Xuân rời Việt Nam đang lúc tình hình chiến sự nghiêm trọng. Giao kèo chuyên chở hàng hóa trong vùng Đông Nam Á đến hết tháng 6/75 mới có thể trở về Việt Nam. Tôi thật sự lo lắng miền Nam không thể đứng vững, vì đồng minh đã bỏ chạy, còn Bắc quân có cả một hậu phương rộng lớn: Trung Cộng và các nước trong khối Liên Xô. Trường Xuân đến Singapore, ghé Bangkok, rồi đi Phi Luật Tân... Hết Cebu đến Manila, qua Ternate Nam Dương rồi đến Balik Papan thuộc Borneo. Tình hình đất nước ngày một khẩn trương. Qua đài BBC, VOA, hết Quảng Trị, Đà Nẵng, Qui Nhơn, đến Nha Trang, miền Cao Nguyên Trung Phần rơi vào tay Cộng Sản. Quân đội miền Nam tiếp tục di tản, cảnh dân chạy loạn thật hỗn loạn, bi thảm. Những sà lan, những ghe thuyền chở đồng bào tị nạn từ miền Trung trôi dạt ngoài biển, không lương thực, không nước uống. Hình ảnh những bao rác đựng xác trẻ con đem từ các sà lan xếp thành hàng dài ngoài bãi biển Vũng Tàu cùng những hình ảnh bày trẻ lạc cha mẹ trong các trại tị nạn đã gây nhiều bàng hoàng và xúc động mãnh liệt.

Tôi không phải là một sĩ quan trong quân đội cầm súng chống quân thù. Tôi là một nhà hàng hải, có thể giúp được gì cho Quê Hương, cho đồng bào trong cảnh khói lửa điêu linh này? Tôi rất muốn được giúp đồng bào tôi, được cùng chia sẻ với đồng bào trong giờ phút đau thương này. Ngồi trên con tàu cách xa quê hương ngàn dặm mà lòng tôi bồn chồn như lửa đốt...

Tôi cố hồi tưởng và viết lại những sự kiện đã giúp cho 3628 đồng bào chúng tôi bất chấp hiểm nguy, cùng nhau vượt biển khơi để tránh khỏi rơi vào tay Cộng Sản và đi tìm Tự Do. Sau đây là diễn tiến của nhiều việc đã đưa đến chuyến đi định mệnh của tàu Trường Xuân. Những sự kiện mà sau này lúc ngẫm nghĩ lại thì tôi thấy dường như đã được sắp đặt một cách huyền diệu để đưa tàu Trường Xuân ra khơi, để thử thách mọi người trên tàu phải phấn đấu để đạt được niềm ước vọng quý giá là hai chữ Tự Do. Tàu Trường Xuân rời bến Kho Năm, Khánh Hội, Saigon hồi 1 giờ 25 phút trưa ngày 30/4/1975 sau khi Tướng Dương Văn Minh tuyên bố đầu hàng, và quân Cộng sản tiến chiếm Saigon hồi 10 giờ sáng...

- (1) Ngày 3/4/75, đài phát thanh Úc loan tin: “Quân đội Cộng sản còn cách Thủ đô Saigon 60 cây số và đang tiến về Thủ đô không gặp sự kháng cự nào.” Tàu cập bến Pare Pare, tôi loan tin trên cho thủy thủ đoàn. Tất cả đều muốn về với gia đình. Tàu Trường Xuân quyết định chỉ ghé Singapore lấy hàng rồi quay trở về Saigon.

- (2) Lúc ghé Singapore, Cơ khí trưởng tàu Trường Xuân đi phố chơi, ăn nhậu say, khi về đến công thương cảng thì bị vấp ngã, bị thương ở đầu bất tỉnh nhân sự. Cảnh sát phải chở đi nhà thương điều trị. Tàu Trường Xuân về đến Saigon, Cơ khí trưởng xin tạm nghỉ việc để điều trị vết thương. Vì Cơ khí trưởng này thường phát biểu ý tưởng có nhiều thiện cảm với phe bên kia cho nên tôi nghĩ rằng nếu anh ta không gặp tai nạn thì đến ngày 30/4 chưa chắc anh ta đã chịu xuống tàu để đi tản và đến giờ phút cuối cùng thì không dễ gì tìm được một người Cơ khí trưởng.
- (3) Tàu Trường Xuân về đến Saigon ngày 17/4/75, cặp bến Thương cảng Khánh Hội gặp nước ròng nên tàu cặp bên quay lái (phía sau tàu) ra biển. Tàu đã đến hạn lên ụ để tu sửa đại kỳ hàng năm. Vì công xưởng hải quân bận việc nên tàu chỉ tu sửa những bộ phận cần thiết ngay tại bến thay vì nằm ụ cả tháng trời. Tàu lấy hàng 300 tấn sắt vụn, lấy 80 tấn dầu, 100 tấn nước ngọt và 10 bao gạo để chuẩn bị đi Manila. Tàu có thể khởi hành ngày 24/4/75 nhưng tôi nấn ná chưa khởi hành vì tình hình đất nước mỗi ngày một nghiêm trọng...
- (4) Tôi xin Công Ty Vishipco tuyển dụng Cơ khí trưởng Lê Hồng Phi. Mãi đến sáng ngày 29/4/75 Công Ty mới chấp thuận cho Cơ khí trưởng Phi nhận việc.
- (5) 5 giờ chiều ngày 29/4/75, tôi xuống tàu không gặp Cơ khí trưởng Phi, và sĩ quan phụ tá cho biết là Phi đã về nhà đưa gia đình ra bến thương cảng để cùng đi tản. Tôi dùng phấn viết lệnh rời bến lên bảng đen cho thủy thủ đoàn: “Tàu rời bến ngày 30/4/75 hồi 11:30 sáng.”
- (6) 6 giờ sáng 30/4/75, Trần Khắc Thuyên chở tôi ra tàu cùng với Phạm Trúc Lâm. Đường sang thương cảng Khánh Hội bị chắn nhiều khu phố. Sau khi quan sát tàu, Thuyên đưa tôi về nhà để hướng dẫn hai xe GMC chở khoảng 200 người gồm gia đình, thân nhân và bà con lối xóm, ra thương cảng...
- (7) Bình thường trước khi tàu khởi hành, sĩ quan phụ tá phải cho thử tay lái trên đài chỉ huy để bảo đảm chạy tốt, và chính tôi cũng thân hành tự kiểm soát lại. Tuy nhiên sáng 30/4/75, tôi nhớ là đã tự nhủ phải đi kiểm soát lại tay lái xem có gì trục trặc không, nhưng tôi lại quyết định không thử tay lái vì bụng bảo dạ: “Giờ này mà còn đi lo những việc nhỏ... Cộng quân đã tiến vào Saigon rồi... Việc thử tay lái đã có sĩ quan phụ tá lo...” Rồi tôi lại tự trách sao lại đi lo những chuyện không đáng lo. Và thực ra không hiểu vì sao chính sĩ quan phụ tá lần đó cũng quên thử tay lái trước khi nhổ neo, vì nếu được biết trước tay lái đã bị hỏng hay bị phá hoại thì tôi đã không dám cho tàu rời bến.
- (8) 9 giờ sáng, Sĩ quan Vô tuyến điện Nguyễn Văn Diệt yêu cầu tôi ra công thương cảng để can thiệp với nhân viên cảnh sát gác cổng cho gia đình anh vào trong lên tàu để đi tản. Ra đến cổng thì thấy đồng bào chạy nhón nhác như một đại nạn đang ập đến. Không thấy gia đình, Diệt xin nghỉ ở lại tìm gia đình... Một thủy thủ đoàn tối thiểu phải có Thuyền Trưởng, Cơ khí trưởng và Sĩ quan Vô tuyến, nhưng bây giờ Sĩ quan Vô tuyến đã xin ở lại. Tôi đành phải chấp thuận vì biết dù có ra lệnh buộc anh phải đi cũng chẳng được... (Ba năm sau anh Diệt đi tản bằng thuyền, định cư ở vùng Virginia. Sau bị tai nạn xe cộ đã mất.) Tôi buồn bã trở về tàu, trong lòng hoang mang lo ngại vì không biết tìm đâu ra một Sĩ quan Vô tuyến điện trong giờ phút này. Vừa về đến tàu thì gặp anh Nguyễn Ngọc Thanh, Sĩ quan Vô tuyến điện của một tàu khác đến xin nhận việc. Tôi mừng rỡ nhận lời ngay và thầm cảm ơn Trời Phật sao đã khéo léo xếp đặt. (Anh Nguyễn Ngọc Thanh đã mất tại Pháp quốc.)

- (9) Khoảng 12 giờ trưa, dân cũng như quân ào ào đổ xuống tàu. Cầu thang để leo lên tàu đã bị gãy. Cơ khí trưởng Phi báo tin tàu có thể khởi hành và tôi ra lệnh khởi hành. Vừa mở giầy buộc cho tàu tiến nhẹ, bẻ nhẹ tay lái sang phải, tàu chạy thẳng. Tay lái không ăn! Tàu ngừng chạy, cập lại bến. Tôi mới nhận ra là tay lái đã bị hỏng. Hệ thống tay lái dùng dầu ép để điều khiển bánh lái, nhưng sau được biết hệ thống điều khiển bánh lái đã bị kẻ nào phá hoại trút dầu ra và cho nước vào. Thật là một sự kiện kinh hoàng đến choáng óc. Tôi đã thoáng nghĩ đến việc hủy bỏ chuyến đi... Cơ khí trưởng sau khi xem xét lại hệ thống lái, cho biết tay lái phòng hồ còn xử dụng được. Trong suốt cuộc đời làm Thuyền trưởng tôi chưa bao giờ phải xử dụng tay lái phòng hồ, mà bây giờ lại không có lấy được một người thủy thủ biết lái. Chưa biết đối phó với tình huống nan giải thì một người đứng gần đó tự nguyện nhận điều khiển tay lái phụ...
- (10) Khoảng 13 giờ, nước bắt đầu lớn - thủy triều lên. Tôi cho mở giầy ở phía lái tàu để tàu tự động xoay 180 độ trên sông, hướng mũi ra khơi... Ngay lúc tàu vừa rời bến, một cơn gió nhẹ thổi từ bờ đẩy tàu ra giữa sông. 13 giờ 25 phút tàu khởi hành. Từ đài chỉ huy, tôi ra lệnh lái tàu qua một ống loa dài chừng 20 thước dẫn đến người bẻ bánh lái ngồi trong một cái chòi ở phía sau tàu. Lúc đầu tôi ra lệnh sang phải 10 độ thì tàu lại hướng sang phía trái. Tôi chợt nhận ra ngay là núm điều khiển tay lái phụ chỉ ngược chiều với hướng tàu chạy. Bắt đầu từ đó, muốn tàu sang bên phải thì tôi lại ra lệnh ngược lại. Cứ thế mà đi trên sông.
- (11) Đến khúc sông rộng, tàu đang chạy ngon trơn, bỗng Cơ khí trưởng hét lên qua ống loa: “Thuyền trưởng cho bỏ neo ngay! Phải ngừng máy đèn!” Ai bỏ neo bây giờ? Bỏ neo rồi làm sao kéo neo lên? Máy tàu ngưng, tàu vẫn chạy ngon trơn. Đầu óc rối như tơ vò! Nhưng lúc này cần phải bình tĩnh, không thể làm một quyết định sai lầm. Tôi biết rằng không thể bỏ neo ngay lúc này khi máy trên tàu bị hỏng và sẽ không dùng máy để kéo neo lên được. Cũng không thể để tàu chết máy nằm dọc bờ sông vì khi nước triều xuống thì tàu sẽ mắc cạn và tàu sẽ lật nghiêng. Cách còn lại duy nhất mà tàu có thể tự cứu vãn là tìm cách cho tàu lên cạn, mũi ghéch lên bờ, chân vịt chìm dưới nước. Chờ máy sửa xong thì tàu sẽ tự rút ra được.
- Chiều xuống, tàu vẫn đâm mũi vào bờ chờ sửa máy. Hỏa châu của Cộng sản mừng thắng trận nổ vang rền, sáng rực khu Rừng Sát. Tàu không thể rút ra được vì không còn hơi ép cho nổ máy. Cái nguy cấp bản nhất là không còn hơi ép để cho chạy máy đèn. Máy đèn chạy mới có thể có hơi ép làm nổ máy cái. Cơ khí trưởng Phi cho biết nhân viên châm dầu đã tự ý khóa hệ thống làm nguội máy đèn... Đây có thể là một hành động vô ý thức hay là phá hoại, nhưng tôi nghĩ bây giờ không phải là lúc xét xử và điều tra mà phải làm sao cứu vãn được con tàu. Tàu ở tình trạng hiểm nghèo. Tôi đã phải tự trấn an: “Cần bình tĩnh! Nếu tàu nằm mắc cạn ở đây chắc chắn Cộng sản sẽ bắt hết mọi người. Cùng lắm chúng xử bắn mình là cùng...” Tự nhủ như thế để tâm trí không bị rối loạn vì nếu làm những điều sai lầm trong giờ phút này là mất hết.
- Tàu kéo Song An từ Vũng Tàu về đi ngang vào đúng lúc này. Nhiều người lên tiếng kêu cầu cứu nhưng Song An vẫn chạy thẳng. Trong lúc đó có một chiếc tàu Hải quân nhỏ chạy từ hướng Saigon đến. Tàu Hải quân thấy vậy bèn nổ một phát súng thị uy. Tiếng nổ âm vang chấn động lòng ngực, Song An quay trở lại. Sau nhiều lần cố gắng kéo tàu Trường Xuân giầy kéo đều bị đứt. Đến gần tối thì nước

lớn, Song An mới kéo được tàu Trường Xuân ra sông, rồi tiếp tục kéo cho mãi đến 8 giờ ngày 1/5/75 mới tới Vũng Tàu.

- (12) Rút kinh nghiệm di tản từ miền Trung đã có bạo động trên những xà lan, cho nên tàu vừa rời bến Saigon, tôi đã kêu gọi thành lập Ban Trật tự và Ban Cứu thương. Nhờ sự tận tâm của Ban Trật tự nên không xảy ra bạo động. Nhờ Ban Cứu thương, đã có em bé sinh ra trên tàu, giữa biển cả, được mẹ tròn con vuông.
- (13) Vừa tới hải phận quốc tế, lệnh hạ khí giới được triệt để tôn trọng. Tàu khởi hành ra khơi mà tám cần trục kéo hàng vẫn chưa được hạ xuống. Thật là may mắn khi chúng ta gặp biển lặng và sóng êm. Nếu biển động những dây buộc cần trục sẽ bị đứt. Cần trục nặng cả tấn sẽ rớt xuống tàu và nhiều người có thể bị thương hay bị thiệt mạng vì tai nạn khủng khiếp này.
- (14) Gần tới ngày 1/5/75, sau khi vớt được anh Vũ Văn Thu, tôi cảm thấy yên tâm hơn. Tôi tin tưởng đồng bào đều chứng kiến việc làm đầy thiện chí, lo lắng cho sự an nguy của một nhân mạng, mà mọi người cũng sẽ từ bỏ lòng vị kỷ và nghĩ đến những người đồng cảnh ngộ với mình.
- (15) Nhờ có Sĩ quan Vô tuyến gửi đi những tiếng kêu cầu cứu nên con tàu thiên thần Clara Maersk đã đến cứu và đưa chúng ta đến bến bờ Tự Do.
- (16) Ngày 2/5/75, khi tất cả mọi người đã được chuyển sang tàu Clara Maersk an toàn thì một người từ phòng máy đi lên, thấy tôi vẫn đứng một mình trên đài chỉ huy. Lòng tôi vẫn luyến tiếc con tàu đã cứu bao nhiêu đồng bào và gia đình mặc dù họ đã phải trải qua những hoàn cảnh cực kỳ nguy hiểm. Thân hữu này nhìn tôi với cặp mắt thật buồn rồi nói: “Tôi vừa ở phòng máy lên, phòng máy đã ngập nước. Thuyền trưởng phải rời tàu ngay.” Nói xong anh lặng lẽ bước sang tàu Clara Maersk.
Tôi đã đi nhiều nơi và gặp nhiều thân hữu Trường Xuân, có để ý tìm gặp vị thân hữu này nhưng vẫn chưa tìm ra.

o
o o

Hội Ngộ Trường Xuân 30 năm ở Houston vào đúng ngày 30/4/2005, tôi đã gặp Đại Úy Cơ khí trưởng Nguyễn Thế Phiệt, người đã tự nguyện xử dụng tay lái phụ.

Ngày 12/6/2006, tôi được gặp lại Trưởng Ban Lực Lượng Đặc Biệt Bùi Đăng Sự đi trên chiếc tàu Hải Quân nhỏ từ Saigon chạy ra. Anh đã bắn phát súng thị uy bằng súng phóng lựu M79, nên tàu Song An đã quay lại đưa 3628 người chúng ta ra khơi. Anh Sự và một số người trên tàu Hải quân đã lên tàu Trường Xuân trong lúc tàu Song An buộc dây kéo tàu Trường Xuân ra khỏi cạn.

32 năm đã trôi qua mà hình ảnh và diễn tiến chuyến đi định mệnh của tàu Trường Xuân vẫn còn in rõ trong tâm trí tôi. Những sự kiện dường như đã được tiền định để cho tất cả chúng ta cùng gặp nhau trên con tàu để phải cùng phấn đấu và cùng đến được bến Tự Do.