

Hội tị nạn chuyên đi Địch Miền Bắc a tàu Trùng Xuân

Tác Giả: Phạm Ngọc Lũy

Thứ Hai, 30 Tháng 4 Năm 2012 17:21

Tháng 11/1974, tàu Trùng Xuân ra Hòn Khói lấy muối để chở đi Singapore.

Gió Đông Bắc thổi mạnh, lửa tị nạn trên gió giật vào vịnh, khiến những ghe nhỏ không thể cập vào tàu để lấy muối. Số muối để địch chở sang Singapore phải bị đốt gần 1 phần 3.



Tàu Trùng 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 thấy số lượng người miền Nam không thể đi được vì đi được mình đã bị cháy, còn Bắc quân có chút hàng họ phải đi: Trung Cộng và các nước trong khối Liên Xô. Trùng Xuân đến Singapore, ghé Bangkok, rồi đi Phi Luật Tân... Hết Cebu đến Manila, qua Ternate Nam Đông rồi đến Balikpapan thuộc Borneo. Tình hình đất nước ngày một khốn trọng. Qua đài BBC, VOA, hết Quố gia Trố, Đà Nẵng, Qui Nhơn, đến Nha Trang, miền Cao Nguyên Trung Phần rồi vào tay Cộng Sản. Quân đi miền Nam tiếp tục di tản, cảnh dân cháy loạn khắp nơi, bị thảm. Những sà lan, những ghe thuyền chở đi ngạo bèn nếm miền Trung trôi dạt ngoài biển, không được cứu, không được cứu. Hình ảnh những bao rác đi xác trên con đem tất các sà lan xếp thành hàng dài ngoài bãi biển Vũng Tàu cùng những hình ảnh bị y trở lại cha mẹ trong các trại tị nạn đã gây nhiễu bàng hoàng và xúc động mãnh liệt.

Hồi tưởng của tôi về chuyến đi Địch Mưu của tàu Trường Xuân

Tác Giả: Phạm Ngọc Lũy
Thứ Hai, 30 Tháng 4 Năm 2012 17:21

Tôi không phải là một sĩ quan trong quân đội cộng sản súng chĩa quân thù. Tôi là một nhà hàng hải, có thể giúp được gì cho Quê Hương, cho đồng bào trong căn hầm kín đáo địa đạo 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 cùng hồi tưởng và viết lại những sự kiện đã giúp cho 3628 đồng bào chúng tôi bắt chuyến hành trình nguy hiểm, cùng nhau vượt biển khơi để tránh kẻ thù vào tay Cộng Sản và đi tìm Tự Do. Sau đây là diễn tiến của những việc đã đưa đến chuyến đi địch mưu 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 đưa tàu Trường Xuân ra khơi, để thoát thối nát và ngụy quyền trên tàu phải phải đi đến được nơi mà những việc 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 Tổng thống 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 thầy trưởng đoàn. Tất cả đều vui mừng và về với gia đình. Tàu Trường Xuân quyết định ghé Singapore lấy hàng rồi quay trở về Saigon.

(2) Lúc ghé Singapore, Công khí trưởng tàu Trường Xuân đi phả chi, ăn nhậu say, khi về đến công trường công thì bị vướng, bị trưởng công đưa bắt tước nh nhân sự. Công sát phải chờ đi nhà trưởng đi về. Tàu Trường Xuân về đến Saigon, Công khí trưởng xin tạm nghỉ việc đưa đi về về trưởng. Về Công khí trưởng này trưởng phát biểu ý tưởng có nhiệm vụ tiến công về phe bên kia cho nên tôi nghĩ rằng anh ta không gặp tai nạn thì đến ngày 30/4 chắc anh ta đã chết xuồng tàu đi biển và đến giờ phút cuối cùng thì không để gì tìm được một người Công khí trưởng.

(3) Tàu Trường Xuân về đến Saigon ngày 17/4/75, cập bến Thủ công công Khánh Hội gặp nước ròng nên tàu cập bến quay lái (phía sau tàu) ra biển. Tàu đã đến hơn lên để tu sửa đi kỳ hàng năm. Vì công trường hải quân bến việc nên tàu chờ tu sửa hàng loạt phải chờ thì tới ngày

Hồi tưởng những chuyến đi Đón nhận Mẹ nh cả tàu Trúng Xuân

Tác Giả: Phạm Ngọc Lữ

Thứ Hai, 30 Tháng 4 Năm 2012 17:21

tôi bị thay vì năm tháng trôi. Tàu lỵ hàng 300 tấn sọt vụn, lỵ 80 tấn dầu, 100 tấn nác ngọt và 10 bao gạo để chuán bị đi Manila. Tàu có thể khởi hành ngày 24/4/75 nhưng tôi nán cả cháa khởi hành vì tình hình đát nác mái ngày mát nghiêm trọng...

(4) Tôi xin Công Ty Vishipco tuyển dụng Công khí trúng Phi Lê Hoàng Phi. Mãi đến sáng ngày 29/4/75 Công Ty mới chấp thuán cho Công khí trúng Phi nhận việc.

(5) 5 giờ chiều ngày 29/4/75, tôi xuống tàu không gặp Công khí trúng Phi, và sĩ quan phụ tá cho biết là Phi đã về nhà đưa gia đình ra bến thuyền công để cùng đi tán. Tôi dùng phần viết lánh rái bị lên bến ghé cho tháy thá đoàn: “Tàu rái bị ngày 30/4/75 hái 11:30 sáng.”

(6) 6 giờ sáng 30/4/75, Trúng Khác Thuyên chở tôi ra tàu cùng với Phạm Trúc Lâm. Đáng sang thuyền công Khánh Hồi bị chặn nháu khu phố. Sau khi quan sát tàu, Thuyên đưa tôi về nhà để háng đến hai xe GMC chở khoảng 200 người gồm gia đình, thân nhân và bà con láxóm, ra thuyền công...

(7) Bình thuyền trúng khi tàu khởi hành, sĩ quan phụ tá phụ cho tay lái trên đài chỉ huy để báo động cháy tát, và chính tôi cũng thân hành kiểm soát lái. Tuy nhiên sáng 30/4/75, tôi nhận là đã tánh phố đi kiểm soát lái tay lái xem có gì trục trục không, nhưng tôi lái quyết định không tay lái vì báo báo: “Giá này mà còn đi lo nháng việc nhá ... Công quân đã tiến vào Saigon rái... Việc tay lái đã có sĩ quan phụ tá lo...” Rồi tôi lái trách sao lái đi lo nháng chuyện không đáng lo. Và thực ra không hiểu vì sao chính sĩ quan phụ tá lán đó cũng quên tay lái trúng khi nhá neo, vì nháu đác biệt trúng tay lái đã bị háng hay bị phá hoại thì tôi đã không dám cho tàu rái bị.

(8) 9 giờ sáng, Sĩ quan Vô tuyển đến Nguyễn Văn Diát yêu cầu tôi ra công thuyền công để can thiệp với nhân viên công sát gác công cho gia đình anh vào trong lên tàu để đi tán. Ra đến công thì tháy đáng bào cháy nhán nhắc nhá mát đái nhán đang pá đán. Không tháy gia đình, Diát xin nghá lái tìm gia đình...

Mát tháy thá đoàn tôi thiáu phụ tá có Thuyán Trúng, Công khí trúng và Sĩ quan Vô tuyển, nhưng bây giờ Sĩ quan Vô tuyển đã xin lái. Tôi đành phụ tá chấp thuán vì biết dù có ra lánh buác anh phụ tá đi cũng cháng đác... (Ba năm sau anh Diát đi tán bị háng thuyán, đánh cả vùng Virginia. Sau bị tại nhán xe cá đã mát.)

Tôi buồn bã trên vòm tàu, trong lòng hoang mang lo ngại vì không biết tìm đâu ra một Sĩ quan Vô tụy đi trong giờ phút này. Vừa vòm tàu thì gặp anh Nguyễn Ngọc Thanh, Sĩ quan Vô tụy đi cùng một chiếc tàu khác đến xin nhận việc. Tôi mừng rỡ nhận lời ngay và tham mưu cùng anh Trùng Khánh sao đã khéo léo xếp đặt. (Anh Nguyễn Ngọc Thanh đã một tiếng Pháp quỵ c.)

(9)Khoảng 12 giờ trưa, dân cũng như quân ào ào xuống tàu. Cầu thang để leo lên tàu đã bị gãy. Cầu khí tròng Phi báo tin tàu có thể khởi hành và tôi ra nhìn khởi hành. Vừa một giây buồm cho tàu tiến như, buồm tay lái sang phải, tàu chuyển hướng. Tay lái không ăn! Tàu ngừng chuyển, cặp lái bị bẻ. Tôi mới nhận ra là tay lái đã bị hỏng. Họ tháo tay lái dùng dây ép để đi khi bán bánh lái, nhưng sau đó bị hỏng tay lái đi khi bán bánh lái đã bị kẹt nào phá hoại trút dây ra và cho nước vào. Thốt là một sự kiện kinh hoàng đến choáng óc. Tôi đã thoáng nghĩ đến việc hủy bỏ chuyến đi... Cầu khí tròng sau khi xem xét lời họ tháo tay lái, cho biết tay lái phòng hồ còn xếp đúng chỗ. Trong suốt cuộc đi làm Thủy quân tròng tôi chưa bao giờ phải xếp tay lái phòng hồ, mà bây giờ lại không có lý do để một người thợ tháo tay lái. Chưa biết đến phó vâng tình huống nan giải thì một người đến gõ cửa đó là Nguyễn nhận đi khi tay lái hỏng ...

(10)Khoảng 13 giờ, nước bắt đầu lên - thủy triều lên. Tôi cho một giây ở phía lái tàu để tàu để xoay 180 độ trên sông, hướng mũi ra khơi... Ngay lúc tàu vừa rời bến, một cơn gió như thổi từ bờ đẩy thuyền ra giữa sông. 13 giờ 25 phút khởi hành. Tàu đài chuyển, tôi ra nhìn lái tàu qua một ống loa dài chừng 20 thước đến người bán bánh lái ngồi trong một cái chòi ở phía sau tàu. Lúc đó tôi ra nhìn sang phải 10 phút thì tàu lại hướng sang phía trái. Tôi chợt nhận ra ngay là núm để tay lái phải chuyển chiều và hướng tàu chuyển. Bớt để tuốt đó, mũi tàu sang bên phải thì tôi lại ra nhìn người lái. Cầu thủ mà đi trên sông.

(11)Đến khúc sông rộng, tàu đang chuyển ngon tròng, buồm Cầu khí tròng hết lên qua ống loa: “Thủy quân tròng cho buồm neo ngay! Phải ngừng máy đèn!” Ai buồm neo bây giờ? Buồm neo rồi làm sao kéo neo lên? Máy tàu ngừng, tàu vẫn chuyển ngon tròng. Đuôi óc rồi như tởm! Nhưng lúc này cơn phải bình tĩnh, không thể làm một quyết định sai lầm. Tôi biết rằng không thể buồm 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 chuyển máy ném đến bờ sông vì khi nước triều xuống thì tàu sẽ mắc cạn và tuột xuống nghiêng. Cách còn lại duy nhất mà tàu có thể cứu vãn là tìm cách cho tàu lên cạn, mũi ghé lên bờ, chân vịt chìm dưới nước. Chưa mấy giây xong thì tàu sẽ rút ra được.

Chiều xuống, tàu vẫn đâm mũi vào bờ chụm sát máy. Họ a châu của Cầu sang sông một người thợ tròng nòng vang rền, sáng rực khu Rừng Sát. Tàu không thể rút ra được vì không còn hơi ép cho nước máy. Cái nguy hiểm nhất là không còn hơi ép để cho chuyển máy đèn. Máy đèn chuyển mới có

Hồi tưởng lại chuyến đi Đón nhận Miền Bắc trên Tàu Trùng Khánh Xuân

Tác Giả: Phạm Ngọc Lữ

Thứ Hai, 30 Tháng 4 Năm 2012 17:21

thì có hồi ức làm nếm máy cái. Cũng khí trùng Khánh Phi cho biết nhân viên chèo đò đã tặc ý khóa hòng thòng 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 đi tra mà phải làm sao cứu vãn đò c con tàu. Tàu tình trạng hiểm nghèo. Tôi đã phải trấn an: “Còn bình tĩnh! Nếu u tàu nếm mếm c c n đây ch c ch n C ng s n s b t h t m i ng i. Cùng lắm chúng x b n mình là cùng...” Tôi nhớ nhớ th đ tâm trí không b r i lo n vì n u làm nh ng đi u sai l m trong gi phút này là m t h t.

Tàu kéo Song An từ Vũng Tàu về đi ngang vào đúng lúc này. Nhi u ng i lên tiếng kêu cứu cứu u nh ng Song An v n ch y th ng. Trong lúc đó có một chiếc tàu Hải quân như ch y t h ng Saigon đ n. Tàu Hải quân th y v y bèn n m t phát súng th uy. Tiếng n m vang ch n đ i l ng ng c, Song An quay trở l i. Sau nhi u l n c g ng kéo tàu Trùng Khánh Xuân giãy kéo đ u b đ t. Đ n g n t i thì n c l n, Song An m i kéo đ c tàu Trùng Khánh Xuân ra sông, r i t i p t c kéo cho mãi đ n 8 gi ngày 1/5/75 m i t i Vũng Tàu.

(12)Rút kinh nghiệm di tản t mi n Trung đã có báo đ ng trên nh ng xà lan, cho nên tàu v a r i b n Saigon, tôi đã kêu gọi thành lập Ban Tr t t và Ban Cứ u th ng. Nh s t n tâm c a Ban Tr t t nên không x y ra báo đ ng. Nh Ban Cứ u th ng, đã có em bé sinh ra trên tàu, gi a b n c , đ c m tròn con vuông.

(13)V a t i h i ph n qu c t , l nh h khí gi i đ c tri t đ tôn tr ng.

Tàu khi hành ra khi mà tám c n tr c kéo hàng v n ch a đ c h xu ng. Th t là may m n khi chúng ta g p b n l ng và sóng êm. Nhi u b n đ ng nh ng dây bu c c n tr c s b đ t. C n tr c n ng c t n s r t xu ng tàu và nhi u ng i có thể b th ng hay b thi t m ng vì tai n n kh ng khi p này.

(14)G n t i ngày 1/5/75, sau khi v t đ c anh Vũ Văn Th , tôi c m th y yên tâm h n. Tôi tin t ng đ ng bào đ u ch ng ki n vi c làm đ y thi n chí, lo l ng cho s an nguy c a m t nhân m ng, mà m i ng i cũng s t b lòng v k và nghĩ đ n nh ng ng i đ ng c nh ng v i mình.

(15)Nh có Sĩ quan Vô tuyền gọi đi nh ng tiếng kêu cứu cứu u nên con tàu thiên th n Clara Maersk đã đ n cứu và đ a chúng ta đ n b n b T Do.

Hồi tưởng chuyến đi Địch Mưu nh c a tàu Trồng Xuân

Tác Giả: Phạm Ngọc Lữ

Thứ Hai, 30 Tháng 4 Năm 2012 17:21



(16) Ngày 2/5/75, khi tất cả mọi người đã được chuyển sang tàu Clara Maersk an toàn thì một người tôi phòng máy đi lên, thấy tôi vẫn đứng mình trên đài chuy. Lòng tôi vẫn luyến tiếc con tàu đã cứu bao nhiêu đồng bào và gia đình mà dù họ đã phải trải qua những hoàn cảnh cực kỳ nguy hiểm. Thân họ này nhìn tôi với cặp mắt thất vọng nói: “Tôi vẫn ở phòng máy lên, phòng máy đã ngừng nổ. Thủy thủ trưởng phải rời tàu ngay.” Nói xong anh liền bước sang tàu Clara Maersk.

Tôi đã đi nhiều nơi và gặp nhiều thân họ Trồng Xuân, có dự định tìm gặp với thân họ này nhưng vẫn chưa tìm ra.

Hồi Ng Trồng Xuân 30 năm ở Houston vào đúng ngày 30/4/2005, tôi đã gặp Đại Úy C khí trưởng Nguyễn Văn Phi, người đã từng nguy hiểm đến tay lái phi.

Ngày 12/6/2006, tôi được gặp lại Trồng Xuân Ban Lạc Lạc ở Địch Bật Bùi Đăng Sơn đi trên chiếc tàu Hải Quân nhỏ tại Saigon chuy ra. Anh đã bắt phát súng thủy binh súng phóng lựu M79, nên tàu Song An đã quay lại để cứu 3628 người chúng ta ra khỏi. Anh Sơn và một số người trên tàu Hải quân đã lên tàu Trồng Xuân trong lúc tàu Song An buộc dây kéo tàu Trồng Xuân ra khỏi c n.

34 năm đã trôi qua mà hình ảnh và di n tiếc chuyến đi địch Mưu nh c a tàu Trồng Xuân vẫn còn in rõ trong tâm trí tôi. Những sự kiện đáng nhớ đã được tôi ghi lại cho tất cả chúng ta cùng gặp nhau trên con tàu để phải cùng nhau đi và cùng đến được bến T Do.

Phạm Ngọc Lữ