

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 mũi dùi chui đi Singapore.

Gió Đông Bắc thổi mạnh, lùa tị nạn chui gió giật vào vịnh, khiến nhúng ghe nhỏ không thui cụp vào tầu dũi mũi. Số mũi dũi địch chui sang Singapore phải bị dũi n 1 ph 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 tị nạn Nam không đáng kể, vì đáng minh đã bị chui, còn Bắc quân có chút hui ph 3 ng rời đi: Trung Quốc 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 thu c Borneo. Tình hình đất nước ngày một kh 3 n trọng. Qua đài BBC, VOA, hết Qu 3 ng Tr 3, Đà Nẵng, Qui Nhơn, đến Nha Trang, miền Cao Nguyên Trung Ph 3 n rồi vào tay Quốc Sĩ n. Quân đi miền Nam tiếp tục di tản, cảnh dân chui lo 3 n th 3 t h 3 n lo 3 n, bị th 3 m. Nh 3 ng sà lan, nh 3 ng ghe thuyền chui đáng báo t 3 n n t 3 mi 3 n Trung trôi dạt ngoài biển, không l 3 ng th 3 c, không n 3 c u 3 ng. Hình 3 nh nh 3 ng bao rác đáng xác tr 3 con đem t 3 các sà lan xếp thành hàng dài ngoài bãi biển Vũng Tàu cùng nh 3 ng hình 3 nh b 3 y tr 3 l 3 c cha m 3 trong các tr 3 i t 3 n n đã gây nhi 3 u bàng hoàng và xúc đáng mãnh liệt.

Hồi tưởng lại chuyến đi Đón Mẹ nh cả tàu Trùng 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 cả khởi hành vì tình hình đột biến ngày mát nghiêm trọng...

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

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

(6) 6 giờ sáng 30/4/75, Trùng Xuân Khác Thuyên chở tôi ra tàu cùng với Phạm Trúc Lâm. Đáng sang thăm công đồng Khánh Hoàng bị chặn nháu khu phố. Sau khi quan sát tàu, Thuyên đưa tôi về nhà đưa hàng đến hai xe GMC chở khoảng 200 người gia đình, thân nhân và bà con lá xóm, ra thăm công đồng...

(7) Bình thường trước khi tàu khởi hành, sĩ quan phụ tá phải 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 động: “Giá này mà còn đi lo nháng việc nhá ... Công quân đã tiến vào Saigon rồi... Việc tay lái đã có sĩ quan phụ tá lo...” Rồi tôi lái trách sao lái đi lo nháng chuyện không đáng lo. Và thác ra không hiểu vì sao chính sĩ quan phụ tá lán đó cũng quên tay lái trước khi neo, vì nếu đột biến trước tay lái đã báo nháng hay báo phá hoại thì tôi đã không dám cho tàu rời biển.

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

Mát tháy thá đoàn tôi thiáu phải có Thuyán Trùng Xuân, Công khí Trùng Xuân và Sĩ quan Vô tuyển, nhưng bây giờ Sĩ quan Vô tuyển đã xin lái. Tôi đành phải chấp thuận vì biết dù có ra lánh buác anh phải đi cũng cháng đác... (Ba năm sau anh Diát đi tán bằng thuyền, đến nhá cả vùng Virginia. Sau đó tại nán xe cả 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 Trần Thị Phương đã khéo léo xếp đặt. (Anh Nguyễn Ngọc Thanh đã một thời Pháp quân.)

(9)Khoảng 12 giờ trưa, dân cũng như quân ào ào xuống tàu. Cầu thang để leo lên tàu đã bị gãy. Cầu khí trường 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 chệch hướng. Tay lái không ăn! Tàu ngừng chệch, cướp lái bị nạn. Tôi mới nhận ra là tay lái đã bị hỏng. Họ thay 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 trường sau khi xem xét lời họ thay tay lái, cho biết tay lái phòng hồ còn xếp dây để. Trong suốt cuộc đi làm Thủy quân trường tôi chưa bao giờ phải xếp dây tay lái phòng hồ, mà bây giờ lại không có dây để cùng tay lái thay thế bánh lái. Chưa biết đi phó vớ tình huống nan giải thì một người đến gõ cửa đó là Nguyễn Văn Đình 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 biển thổi vào ra giữa sông. 13 giờ 25 phút khởi hành. Tàu dài chệch hướng, tôi ra nhìn lái tàu qua một ống loa dài chừng 20 thước đến nhìn người lái 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 chệch hướng chỉ vào vị hướng tàu chệch. Biết được 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 chệch hướng, buồm Cầu khí trường hết lên qua ống loa: "Thủy quân trường 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 chệch hướng. Đến óc rồi như tụt vào! 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 chệch máy ném dây buồm sông vì khi nước triều xuống thì tàu sẽ mất cân bằng và tụt xuống nghiêng. Cách còn lại duy nhất mà tàu có thể cứu vãn là tìm cách cho tàu lên cơn, mũi ghé chệch lên buồm, chân vịt chìm dưới nước. Chưa mấy giây xong thì tàu sẽ tụt rút ra được.

Chiều xuống, tàu vẫn đâm mũi vào buồm phía máy. Họ hạ cầu cáp Cầu sông xuống một giờ trưa nắng rực rỡ, 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 chệch máy đèn. Máy đèn chệch một có

Hồi tưởng lại chuyến đi Đón nhận Miền Bắc của tàu Trường Xuân

Tác Giả: Phạm Ngọc Lũy

Thứ Hai, 30 Tháng 4 Năm 2012 17:21

thì có hồi ức làm nếm máy cái. Cũng khí trường Xuân Phi cho biệt nhân viên chằm dẫu đã tở ý khóa hồi trường làm nguôi 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 động cơ con tàu. Tàu tình trường hiếm nghèo. Tôi đã phải trấn an: “Còn bình tĩnh! Nếu tàu nếm mếm cếm nếm đây chếm cếm nếm Cếm sếm sếm biệt hết mếm iếm iếm. Cùng lắm chúng xếm bếm mình là cùng...” Tôi nhớ nhớ trường tâm trí không bếm rếm iếm vì nếm làm nhớ ngếm đi sai lắm trong giờ phút này là một hết.

Tàu kéo Song An từ Vũng Tàu về đi ngang vào đúng lúc này. Nếu uếm iếm lên tiếng kêu cứu cứu uếm nhớ ngếm Song An vếm nếm chếm yếm thếm ngếm. Trong lúc đó có một chiếc tàu Hải quân nhớ chếm yếm từ hếm ngếm Saigon đến. Tàu Hải quân thếm yếm vếm bếm nếm một phát súng thếm uy. Tiếng nếm iếm vang chếm nếm iếm iếm ngếm cếm, Song An quay trở lại. Sau nếu uếm iếm nếm cếm gếm ngếm kéo tàu Trường Xuân giây kéo đến bếm hết. Đến gếm nếm iếm thì nếm cếm iếm, Song An mếm iếm kéo động cơ tàu Trường Xuân ra sông, rếm iếm pếm cếm kéo cho mãi đến 8 giờ ngày 1/5/75 mếm iếm iếm Vũng Tàu.

(12)Rút kinh nghiệm di tản từ miền Trung đã có báo động trên nhớ ngếm xà lan, cho nên tàu vếm a rếm iếm bếm Saigon, tôi đã kêu gọi thành lập Ban Trường từ và Ban Cứu trợ trường. Nhớ sếm iếm tâm cếm a Ban Trường nên không xếm yếm ra báo động. Nhớ Ban Cứu trợ trường, đã có em bé sinh ra trên tàu, giếm a bếm nếm cếm, động cơ mếm tròn con vuông.

(13)Vếm a tếm iếm hếm iếm pếm nếm quếm cếm tếm, iếm nhếm hếm khí giếm iếm động cơ trị tếm tôn trường.

Tàu khi hành ra khi mà tám cếm nếm trếm cếm kéo hàng vếm nếm chếm a động cơ hếm xuếm ngếm. Thếm tếm là may mếm nếm khi chúng ta gếm pếm bếm nếm iếm ngếm và sóng êm. Nếu uếm bếm nếm động nhớ ngếm dây buếm cếm nếm trếm cếm sếm bếm hết. Cũng nếm trếm nếm ngếm cếm tếm nếm sếm rếm tếm xuếm ngếm tàu và nếu uếm iếm iếm có thể bếm thếm trường hay bếm thiếm tếm ngếm vì tai nếm nếm khếm ngếm khiếm pếm này.

(14)Gếm nếm iếm ngày 1/5/75, sau khi vếm tếm động anh Vũ Văn Thọ, tôi cếm mếm thếm yếm yên tâm hếm nếm. Tôi tin tếm trường động bào đến chếm ngếm kiếm nếm viếm cếm làm đếm yếm thiếm nếm chí, lo iếm ngếm cho sếm an nguy cếm a mếm tếm nhân mếm ngếm, mà mếm iếm ngếm iếm cũng sếm tếm bếm lòng vếm kếm và nghĩ đến nhớ ngếm ngếm iếm động cếm nhếm ngếm vếm iếm mình.

(15)Nếu có Sĩ quan Vô tuyền gọi đi nhớ ngếm tiếng kêu cứu cứu uếm nên con tàu thiên thếm nếm Clara Maersk đã đến cứu và đưa chúng ta đến bếm nếm bếm Tếm Do.

Hồi tưởng chuyến đi Địch Mưu nh c a tàu Trư ng Xuân

Tác Giả: Ph m Ng c Lũy

Thứ Hai, 30 Tháng 4 Năm 2012 17:21



(16) Ngày 2/5/75, khi t t c m i ng i đã đ c chuy n sang tàu Clara Maersk an toàn thì m t ng i t phòng máy đi lên, th y tôi v n đ ng m t mình trên đài ch huy. Lòng tôi v n luy n ti c con tàu đã c u bao nhiêu đ ng bào và gia đình m c dù h đã ph i tr i qua nh ng hoàn c nh c c k nguy hi m. Thân h u này nhìn tôi v i c p m t th t bu n r i nói: “Tôi v a phòng máy lên, phòng máy đã ng p n c. Thuy n tr ng ph i r i tàu ngay.” Nói xong anh l ng l b c sang tàu Clara Maersk.

Tôi đã đi nhi u n i và g p nhi u thân h u Trư ng Xuân, có đ ý tìm g p v thân h u này nh ng v n ch a tìm ra.

H i Ng Trư ng Xuân 30 năm Houston vào đúng ngày 30/4/2005, tôi đã g p Đ i Úy C khí trư ng Nguy n Th Phi t, ng i đã t nguy n x d ng tay lái ph .

Ngày 12/6/2006, tôi đ c g p l i Trư ng Ban L c L ng Đ c Bi t Bùi Đăng S đi trên chi c tàu H i Quân nh t Saigon ch y ra. Anh đã b n phát súng th uy b ng súng phóng l u M79, nên tàu Song An đã quay l i đ a 3628 ng i chúng ta ra kh i. Anh S và m t s ng i trên tàu H i quân đã lên tàu Trư ng Xuân trong lúc tàu Song An bu c dây kéo tàu Trư ng Xuân ra kh i c n.

34 năm đã trôi qua mà hình nh và di n ti n chuy n đi đ nh m nh c a tàu Trư ng Xuân v n còn in rõ trong tâm trí tôi. Nh ng s ki n d ng nh đã đ c ti n đ nh đ cho t t c chúng ta cùng g p nhau trên con tàu đ ph i cùng ph n đ u và cùng đ n đ c b n T Do.

Ph m Ng c Lũy