

Chuyến đi cuối cùng của tàu Trường Xuân

Phạm Ngọc Lũy (Hồi Ký Một Đời Người)

Nhớ lại vào đầu tháng 10-74, Trường Xuân rời bến Tsukumi thuộc Nhật Bản. Ba, bốn trận bão liên tiếp nhau nổi lên từ phía đông Phi Luật Tân lần lượt tiến vào Nam Hải. Biển động thật dữ dội. Khi tàu tiến xuống phía nam đảo Okinawa thì trung tâm trận bão cuối mùa Gloria vừa nổi lên. Bão di chuyển rất nhanh, trưa hôm sau bão có thể đuổi kịp tàu. Trường Xuân phải vào neo trú tại quần đảo Sakishima mặc dầu đáy biển nhiều san hô có thể làm đứt neo. Đại lý tàu từ Tokyo gửi điện tín đề nghị nên tìm nơi neo trú bão an toàn hơn. Thừa cơ hội tốc độ bão di chuyển chậm lại, tàu kéo neo, dự định chạy lên phía bắc Đài Loan vào ẩn tại bến Keelung nhưng sóng lắc ngang quá mạnh, có thể lật tàu. Tàu không còn đường nào khác là phải hướng về phía nam Đài Loan.

Vải bố đậy hầm đã bị sóng xé rách. Thủy thủ phải vất vả lắm mới có thể lấy nẹp ván đóng đinh ghim bố xuống nắp hầm. Tất cả vật dụng trên tàu đều bị xô đẩy đổ vỡ. Thủy thủ đương phiên phải túc trực ở vị trí đã đành, nhưng thủy thủ còn lại đều kéo lên phòng chỉ huy, ai cũng sợ không dám ở trong phòng nữa. Chúng tôi đang ở một tình thế cực kỳ nguy hiểm, bão đang tiến đến sau lưng. Tàu chồm lên ngụp xuống. Từng đợt sóng phủ kín cả con tàu, tưởng như bị nhận chìm luôn. Với tốc độ chỉ còn hai gút, Trường Xuân cách xa Đài Loan khoảng mười lăm tiếng đồng hồ nữa. Ai cũng nóng lòng mong được nhìn thấy đất liền, nơi đất liền. Chỉ một cái rủi chân tơ kẽ tóc, chỉ một quyết định lầm lẫn, chỉ một sơ xuất nhỏ kỹ thuật... tai nạn tàu chìm có thể xảy ra bất cứ giây phút nào. Trường Xuân vào núp bão bến Kaohsiung bảy giờ sáng thì bão thổi qua eo biển Đài Loan hai giờ chiều.

Chúng tôi ở xa nước lúc khói lửa ngút trời. Trường Xuân rời Saigon ngày 11-12-74 đi Hòn Khói lấy muối, và theo giao kèo phải chạy trong vùng Đông Nam Á cho hết tháng 6-1975. Mặc dù hiệp định Paris được ký kết, tôi vẫn không tin miền Nam có thể đứng vững. Một phần vì *xã hội nhiều thói nát, lãnh đạo thiếu khả năng, không tìm gây thực lực tự chính mình mà chỉ biết dựa vào người, hàng ngũ quốc gia lại chia rẽ*. Bèo bọt bám quanh thân cây gỗ. Cây gỗ trườn đi, bèo bọt cũng trôi văng đi mất. Bèo bọt chỉ là thân phận bèo bọt. Người lãnh đạo thì ích kỷ, chỉ nghĩ đến quyền lợi cá nhân, gia đình hơn là nghĩ đến quyền lợi chung của Tổ Quốc. Bạn đồng minh thì muốn bỏ chạy. Phải đương đầu với Cộng Sản tinh quái, nham hiểm, miền Nam có chính nghĩa nhưng đã để mất chính nghĩa. Người yêu nước chân chính thì không có cơ hội lèo lái vận mệnh dân tộc. Tôi rời nước với muôn ngàn âu lo...

Neo ở Hòn Khói hơn một tuần mà chỉ lấy được khoảng 400 tấn muối. Gió Đông Bắc thổi mạnh, luồn qua những triền núi, rót vào vịnh, trở thành những luồng gió giạt. Ghe muối bị sóng nhồi không thể cập sát tàu nên chuyển hàng rất khó khăn. Hầm vẫn chưa được đầy. Trường Xuân không thể đậu lâu hơn nên kéo neo chạy đi Singapore. Đài khí tượng báo tin trận bão cuối mùa tập trung cách Côn Sơn hai trăm hải lý về phía Đông nên tàu lại phải neo ẩn bão tại Cam Ranh, vịnh thật đẹp, rộng, sâu, chung quanh có núi bao bọc. Cam Ranh là một quân cảng lý tưởng mà cũng là một thương cảng quan trọng dự phóng trong tương lai.

Vội muối ở Singapore xong, Trường Xuân đến Bangkok ngày 29-12-74, không có bến cập, phải neo sông. Mỗi lần tàu tới, những cô gái Thái chờ ra nhiều sọt trái cây: nào nhãn, táo, nho, bưởi... tùy mùa, giá thật rẻ. Các cô bày ra bán trên hành lang tàu như... khu chợ nhà. Những chùm nhãn

quả rất to, cùi dày ăn ngọt như nhãn lồng Hưng Yên. Táo Thái Lan gợi nhớ lại cả một thời thơ ấu lên năm, lên sáu ở quê nhà. Sao mà thèm khát cái không khí thanh bình của nước người! Đám thủy thủ chúng tôi kéo nhau đi thăm những chòm xóm, khu vườn gần nơi tàu cập, bên này sông Mênam, đối diện với thủ đô Vọng Các. Muốn làm quen với người dân quê Thái, muốn bắt chuyện với họ, nhưng khi nhận ra chúng tôi là người Việt Nam, họ trở nên dè dặt ít nói. Thậm chí có một bà Việt Nam lấy chồng Thái Lan, gặp chúng tôi, mừng quá như bắt gặp người thân lâu ngày, nhưng rồi bà ta cũng nói nhỏ:

- Ở đây họ sợ người Việt Nam lắm. Các ông đừng cho họ biết tôi là người Việt Nam. Tôi mang quốc tịch Thái lâu rồi.

Bà ta nói tiếp:

- Họ sợ người Việt mình lắm vì có rất nhiều cán bộ Cộng Sản Việt Nam vùng Đông Bắc lên về đây hoạt động.

Trường Xuân rời Bangkok đi Cebu ngày 3-1-75, chở đầy vỏ gai. Hải trình từ Thái đến Phi thật vất vả. Gió mùa Đông Bắc thổi cực mạnh. Hầu hết thủy thủ đều say sóng. Có khi cơm vừa dọn xong, chưa kịp ngồi vào ăn, một cơn sóng trào tới, tất cả bát đĩa đều bị hất tung xuống sàn mặc dầu đã được đặt vững trong cái khung gỗ.

Hồi mới đi tàu tôi cũng bị say sóng dữ lắm. Nôn ra mật xanh, mật vàng. Phải có "khắc phục" những cơn say sóng hành hạ, riết rồi quen đi... Những chuyến viễn du trên biển động, được coi như chuyện mạo hiểm đi "Khám phá chân trời mới." Sau này đi trên tàu lớn, vào những ngày biển lặng, đẹp như mặt hồ, êm quá lại thành khó ngủ...

Tới Phi, tàu chạy len vào giữa những hải đảo. Anh em thủy thủ tươi tỉnh hẳn lại sau những ngày sóng gió, kéo nhau lên boong ngồi. Họ đều gửi tâm sự vào những chòm xóm hẻo lánh của một hải đảo hoặc những mái nhà xinh xắn rải rác trên những bãi cát hay ẩn hiện sau những rặng dừa. Họ nhớ không khí ấm áp gia đình. Có lẽ họ nhớ đến vợ con, nhớ đến người yêu! Họ đã bị hai sức mạnh ngược chiều lôi kéo: Tiếng gọi của xa khơi và người thân yêu đang chờ đợi ở quê nhà.

Tin Phước Long mất hôm tàu tới Thái Lan làm mọi người bàng hoàng lo lắng. Tới Cebu, Trường Xuân vừa buông neo, đại diện đại lý đã túc trực sẵn lên tàu làm thủ tục nhập nội. Hàng chục ghe nhỏ bao vây quanh tàu. Những nhà "nghệ sĩ vô danh" lấy bút, phấn màu vẽ lia lia hình ảnh con tàu và đem bán cho thủy thủ. Có ghe hỏi mua thuốc lá, mua rượu mạnh. Những cô gái Phi trẻ, có duyên tươi cười với mọi người. Đại lý cho biết tàu phải vào cập bến đêm nay vì năm trước, một tàu ngoại quốc cũng neo ở đây đã bị cướp, thuyền trưởng bị giết. Phi cũng có bất an nội bộ.

Trường Xuân chỉ đậu bên Cebu có hai ngày rồi đi Illigan thuộc đảo Mindanao, một đảo lớn miền Nam của Phi. Sau khi ăn xi-măng, tàu trực chỉ Ujung Pandang thuộc Nam Dương.

Trở lại Phi lần nữa để lấy hàng, Trường Xuân rời Manila 10 giờ sáng mùng một Tết Ất Mão (11-2-75) đi đảo Ternate thuộc miền biển Molucca. Đài phát thanh Saigon quá yếu, tình hình đất nước chỉ được biết qua các đài Úc, VOA, BBC. Trên đường từ Ternate trở về Batangas, tin tức thất lợi về mặt trận Cao Nguyên gây thêm hoang mang.

Trường Xuân rời Batangas, chở đầy xi-măng, khởi hành ngày 7-3-75 đi Balik Papan thuộc đảo Borneo. Ngày 13-3-75, vừa cập bến xong, tôi rụng rời chân tay được tin Ban Mê Thuật thất thủ. Mãi đến ngày 2-4-75, Trường Xuân mới rời Balik Papan đi Pare Pare, một bến ở gần nam đảo Celebes. Sáu giờ sáng ngày 3-4-75, đài Úc loan tin: “Quân Cộng Sản chỉ còn cách Sài Gòn khoảng 60 cây số và đang tiến về thủ đô hầu như không gặp sức kháng cự nào.” làm choáng váng đầu óc. Tôi gửi điện tín khẩn cấp về nhà giục gia đình tìm đủ mọi cách để chạy ra nước ngoài nếu Cộng Sản tiến vào Sài Gòn. Gửi điện tín yêu cầu ngân hàng First National City Bank đưa gia đình Đan Hà đang làm phó giám đốc ra khỏi Việt Nam.

Cập bến Pare Pare ngày 4-4-75, họp thủy thủ ngay để thông báo tình hình nước nhà hết sức nguy ngập. Sau đó, đánh điện tín về hãng yêu cầu hủy bỏ giao kèo để tàu có thể trở về Sài Gòn.

Không đầy một tháng, tin tức mười mấy tỉnh vùng I và II chiến thuật bị mất vào tay Cộng Sản, quân đội phần lớn bị tan rã, tướng lãnh một số bỏ chạy, đồng bào chạy nạn gặp muôn ngàn nguy hiểm, dẫm lên xác nhau mà đi. Thậm chí có người quá sợ Cộng Sản, bám vào bánh xe phi cơ để rồi bị rớt xuống hay chết kẹt. Những xà lan chở đầy đồng bào bị bỏ chết đói và khát trôi dạt ngoài khơi...

Không còn ý nghĩ nào khác ngoài ý nghĩ phải trở về. Trở về có thể làm được gì, tôi chưa biết. Nhưng phải trở về.

Trường Xuân rời bến Pare Pare ngày 7-4-75, ghé Singapore ăn hàng, về cập bến kho 5 Khánh Hội hồi 2 giờ chiều ngày 17-4-75.

Saigon đang trong tình trạng dầu sôi lửa bỏng.



Tàu Trường Xuân

Đóm Lửa Hy Vọng

Đài Úc loan tin quân Cộng Sản đang tiến về thủ đô Sài Gòn. Trở về nước hay không trở về, phải làm gì? Những câu hỏi đó cứ xoáy mãi vào óc. Trong thời gian cập bến Pare Pare, ông Inkiwang, người Nam Dương đứng mướn tàu chở xi-măng từ Phi về Nam Dương, hứa đưa tôi về Makassar tạm trú, nếu Sài Gòn mất và sẽ giữ bí mật chuyện này.

Chỉ có sĩ quan phụ tá Trần Văn Chất cũng đồng ý xin tỵ nạn. Chuẩn bị sẵn sàng giấy tờ cần thiết cũng như quần áo. Nếu Cộng Sản chiếm Sài Gòn, chúng tôi sẽ giữ tàu Trường Xuân lại, xin tỵ nạn, rồi nhờ báo chí loan tin không thể trở về nước sống dưới chế độ Cộng Sản. Không đóng góp được gì để cứu quê hương, chúng tôi không thể làm gì hơn là chỉ có thể tố cáo chế độ Cộng Sản một cách... tiêu cực với thế giới bên ngoài.

Tâm trí rối bời, suốt ngày phải tính toán để đối phó với tình thế khó khăn có thể xảy ra. Chất thì sáng chiều bắt đầu tập thể thao hầu “lấy sức lao động, nếu phải tỵ nạn”, Chất nói với tôi như vậy.

Sài Gòn tuy bị đe dọa nhưng vẫn chưa bị chiếm đóng.

Trường Xuân không ở lại Pare Pare để tỵ nạn mà trở về Sài Gòn.

Trở về nước với nhiều hy vọng lẫn lo âu.

Sài Gòn đang trong tình trạng hoang mang. Những người giàu có tìm đủ mọi phương tiện chạy ra nước ngoài.

Ngày 20-4-75, gặp Trần Đình Trường, thuyền chủ hãng tàu Vishipcolines, tôi đưa đề nghị:

- Tình nguyện bằng đoàn tàu của hãng chở hết đồng bào nào muốn di tản lánh nạn Cộng Sản ra nước ngoài nếu miền Nam mất. Tàu là tài sản quốc gia không thể để rơi vào tay Cộng Sản.

Tôi nhấn mạnh thêm:

- Cần tuyển dụng anh Lê Hồng Phi làm Cơ Khí Trưởng. Sĩ quan phụ tá Chất báo cáo có âm mưu giữ tàu lại.

Thuyền chủ trả lời:

- Tôi tuy còn trẻ thật, xong cũng đã nghiên cứu trù tính kế hoạch. Nếu vạn nhất đường sông Sài Gòn - Vũng Tàu mất an ninh, thì đã có Thủy Quân Lục Chiến Mỹ đảm nhận giữ trật tự (!). Thuyền trưởng không nên quá lo xa.

Lời nói của Trường gieo thêm thất vọng.

Đưa ba, bốn chục ngàn đồng bào đi tỵ nạn có thể làm được, không khó khăn gì nếu được toàn quyền xử dụng đoàn tàu của hãng. Thế giới vẫn không hiểu hay không chịu hiểu mưu thâm độc của Cộng Sản không phải chỉ thôn tính Việt Nam mà sẽ thôn tính cả Đông Nam Á, cả địa cầu!

Tiếng nói của đồng đảo đồng bào chạy nạn nói lên được phần nào mối nguy cơ đó.

Không thể xử dụng đoàn tàu của hãng để chở đồng bào đi ty nạn, tàu Trường Xuân đối với tôi là niềm hy vọng cuối cùng.

Tàu bắt đầu ăn sắt vụn vào ngày 21-04-75 để chở đi Manila. Đến hạn kỳ đại tu sửa, nhưng tình hình đất nước nghiêm trọng nên tàu chỉ sửa chữa những bộ phận máy nào cần phải tu sửa. Ngày lên ụ phải rời lại. Máy trục hàng cần tu bổ nên phải mượn cần trục để kéo hàng. Nồi hơi cũng hạ lửa để cao lò.

Ngày 26-4-75, sắt vụn đã được bốc hết lên tàu. Thủ tục quan thuế, giấy tờ xuất ngoại đã được phép đầy đủ. Vẫn ở tình trạng thiếu cơ khí trường.

Những ngày tàu chạy ở vùng Đông Nam Á, cơ khí trường, đã ngoài 60 tuổi, thường nghe đài BBC, đài Úc, có luận điệu tuyên truyền cho Cộng Sản, gây nhiều lo ngại. Khi Trường Xuân về đến Singapore, T. đi phố một mình và nhậu say. Về đến gần bến, T. bị té bất tỉnh mang thương tích ở đầu và được cảnh sát chở vào nhà thương.

Vào nhà thương thăm, tôi nói với T.: Xếp máy bị thương tích ở đầu, có thể rất nguy hiểm. Nên nằm lại nhà thương chờ vết thương lành hẳn hãy về. Sẽ thu xếp với hãng để ăn lương đầy đủ cho đến khi khoẻ hẳn.

T. xin ra nhà thương, trở về tàu mặc dù còn đau, không thể tiếp tục làm việc. Tới Sài Gòn, T. phải nghỉ việc vết thương trên đầu chưa lành. T. nghỉ việc, bước khó khăn đầu đã vượt qua.

Cho đến ngày 27-4-75, tàu vẫn ở tình trạng không có cơ khí trường. Cao Trung, xuất thân là một sĩ quan cơ khí hàng hải, sau này làm Trung Tá Công Binh, cũng là một nhà địa lý có tiếng, xuống tàu nhận chức Cơ Khí Trường. Nhưng chỉ được một ngày, có lẽ nhận thấy nhiều trở ngại, khó khăn, anh đã bỏ tàu để đi tản bằng máy bay.

Trần Đình Trường vẫn chủ quan cho rằng thuyền trưởng có thể nắm vững chỉ huy con tàu lúc tình hình rối loạn. Vấn đề không giản dị như vậy. Tàu muốn chạy cần có sự đồng tình của một số thủy thủ; cơ khí trường và sĩ quan vô tuyến điện giữ hai nhiệm vụ tối cần thiết. Thuyền chủ không có được cái nhìn của một thuyền trưởng.

Suốt thời gian gần ba mươi năm ở ngành hàng hải, nhận xét rõ rệt cho thấy đa số các bạn đồng nghiệp quê trong Nam vì *chưa sống với Cộng Sản nên có khuynh hướng nghe theo luận điệu tuyên truyền của Cộng Sản*, ít có cảm tình hay thiện cảm với đồng bào di cư từ miền Bắc vào Nam năm 1954. Bất liên lạc và bàn tính với đồng nghiệp quê trong Nam về việc đi lánh nạn phải thật thận trọng. Nếu hãng không đồng ý tuyển dụng cơ khí trường Lê Hồng Phi, việc di tản bằng tàu Trường Xuân coi như không thể thực hiện.

Nhiều bạn bè, bà con nhờ giúp phương tiện chạy nạn. Tôi đã nói thật tình trạng của tàu, những nỗi khó khăn cũng đang lúng túng chưa biết phải đối phó và hành động ra sao.

Tòa Đại Sứ Hoa Kỳ, phi trường Tân Sơn Nhất đông nghẹt người, chen chúc nhau để tìm đường

di tản bằng phi cơ. Không khí Sài Gòn mỗi ngày một sôi động. Ai cũng chỉ nghĩ đến chạy.

Những người được các cơ quan Hoa Kỳ đưa đi đã biết nơi mình sẽ đến. Nhưng còn hàng ngàn, hàng vạn người khác, run sợ trước sự bạo tàn, độc ác của Cộng Sản, đang tựa lưng vào biển cả, không biết đi đâu, thân phận ra sao. Thành phố Sài Gòn như sôi sục. Người ta tìm đường chạy khắp mọi nẻo. Chạy sang xa lộ, đường bị nghẽn. Xuống Phú Lâm để về Hậu Giang, quân Cộng đã án ngữ. Đường vào sứ quán Mỹ, lối ra phi trường chỉ dành cho người dư tiền bạc, có thể lực. Như cơn gió lốc, đoàn người chạy nạn quay cuồng, chạy quần chạy quanh như rơi vào mê hồn trận. Tất cả đều hoảng hốt, kinh hoàng. Đại bác, hỏa tiễn thi nhau nổ vang rền.

Đại tá Vũ Lộ đến gặp tôi. Ông cho biết khoảng ba trăm cựu chiến binh giải ngũ đang khai phá đất để sinh sống ở miền Gò Công. Ông và các chiến hữu đã dành gần cả đời người cho cuộc chiến, chắc chắn sẽ bị trả thù một khi miền Nam bại trận. Tôi nói với ông:

- Tàu Trường Xuân lúc nào cũng sẵn sàng đón nhận anh em cũng như tất cả đồng bào khác nếu có cơ hội chờ đồng bào chạy nạn. Hiện nay tàu ở tình trạng thiếu cơ khí trường. Ông nên theo dõi sát để biết tin tức.

Tám năm sau, ngòi viết lại chuyện đi, tôi không biết vị đại tá đã gặp cuối tháng 4-75 và những chiến hữu của ông bây giờ ở đâu, đã chạy thoát ra ngoài, tiếp tục chiến đấu trong bụng hay đang kéo lê cuộc đời khốn nạn trong lao tù? Tin mới nhất, Vũ Lộ và gia đình đã đến Nam California theo diện H.O.

Em gái út, Phương Chi, lại chào từ giã ra đi cùng với cơ sở DAO. Đan Hà cùng gia đình di tản với nhân viên ngân hàng First National City Bank. Bà chị dâu cũng chia tay để cùng con trai nhỏ và hai con gái lớn di tản với nhân viên đài phát thanh “Tiếng Nói Tự Do”.

Gần ba mươi năm đi khắp vùng Đông Á, chuyện đi ra biển là chuyện quá thường tình, quá dễ dàng, giờ đây tôi thấy bất lực, không biết cách nào để thoát ra khơi.

Anh Kha tôi tỏ vẻ chán chường, cho biết hầu hết bà con, không ai chịu bỏ nước ra đi. Giấy tờ giao nhà cửa cho anh đã thị thực chữ ký. Thu Giang, con gái tôi cũng giao phòng nha để anh toàn quyền xử dụng. Anh Chác đã dứt khoát từ chối “không di tản đi Mỹ vì Mỹ đã phản bội”, mặc dầu đứa cháu là thiếu tá phi công đưa trực thăng đến Lâm Đồng đón. Bao nhiêu bà con họ hàng bỏ xóm làng ngoài Bắc dắt díu nhau di cư vào Nam sau hiệp định Genève 1954, ai ngờ bây giờ họ Phạm chúng tôi lại đang bị xé ra từng mảnh. Em gái, con gái, chị dâu, các cháu đã lần lượt ra đi. Người nào chạy được thì chạy. Không ai giúp được ai.

Không dám hứa với bất cứ ai giúp phương tiện di tản, không muốn ai đặt hết niềm tin vào sự giúp đỡ của mình trong một hoàn cảnh hết sức bấp bênh, trong khi chính mình không được chủ động điều hành con tàu theo ý muốn.

Hy vọng thực hiện những dự tính khi rời Pare Pare để về nước cứ lu mờ dần, nếu không nói là đang bị dập tắt

Vũ Quốc Trinh, một người đồng quê ngoài Bắc đến nhà xin giúp phương tiện đưa gia đình anh đi;

hứa sẽ lo liệu mọi phí tổn. Tôi đã nói rất thành thực với anh:

- Chính tôi cũng chưa nắm vững được tình hình tàu vì thiếu chuyên viên. Nếu tàu chạy được, cứ ra mà đi. Không ai phải trả tiền trước hoàn cảnh nước mất nhà tan thế này.

Tàu Tân Nam Việt vẫn đậu ở Kho Năm, ngay cạnh Trường Xuân.

Ngoài cổng có quân đội gác giữ trật tự. Nhiều người thong thả bước xuống tàu chờ đi tản một cách rất “tự nhiên” và “an toàn”. Cầu tàu có lính gác. Đó là ngày 26-4-75. Gặp thuyền chủ ngay trên bến, ông ta ngỏ ý muốn tôi làm thuyền trưởng. Tôi hỏi ông:

- Còn gia đình tôi nữa.

- Chúng tôi sẵn sàng để gia đình ông đi.

Đây là một quyết định hết sức quan trọng. Phần lo lắng cho gia đình, phần nghĩ đến những lúc tàu gặp khó khăn, trở ngại, cảnh đồng bào chạy nạn từ miền Trung vào Nam nổi loạn. Thuyền trưởng có thể làm gì nếu cũng như mọi người hốt hoảng tìm cái sống trong cái chết?

Tôi đã không nhận làm thuyền trưởng tàu Tân Nam Việt. Tân Nam Việt rời Sài Gòn vào sáng ngày 30-4-75, trước giờ đầu hàng, không có thuyền trưởng.

Sáng ngày 27-4-75, nhà tôi được tòa đại sứ Hoa Kỳ cho giấy phép di tản cùng gia đình bằng máy bay đến Hoa Kỳ. Giấy phép do cậu em trai từ Mỹ gửi về có chữ ký của Ngoại Trưởng Henry Kissinger. Chờ cho nhà tôi và ba con gái Giang, Hoài, Dung đi lọt qua cổng phi trường Tân Sơn Nhất, tôi trở về nhà cùng Phạm Trúc Lâm, con trai áp út, đang là sinh viên Đại Học Minh Đức. Hai bố con có thể tìm đường chạy dễ dàng hơn vào lúc nguy ngập nhất.

Tôi vẫn không rời bỏ ý định đưa được nhiều đồng bào di tản bằng tàu Trường Xuân, tuy đã nhiều thất vọng. Vừa ngồi xuống ghế thì nhà tôi và ba con gái cũng về tới cửa. Nhân viên phi trường chỉ cho phép một mình nhà tôi lên phi cơ mặc dầu xuất trình thẻ gia đình. Tưởng đã bớt phần nào bối rối, giờ lại bối rối thêm với nhiều lo âu.

Trên đường từ nhà ra bến tàu, phố xá nhà cửa còn nguyên vẹn nhưng cảnh thật tiêu điều. Nhà nào cũng đóng cửa im im, rác rến đầy đường. Những người đi ngoài đường thì dáng điệu hốt hải, hoảng hốt. Không khí thật ngột thở. Nơi thì thật vắng lặng, nơi thì xôn xao.

Trường Xuân vẫn nằm im trên bến. Sĩ quan phụ tá Chắt cho biết tình trạng tàu không khả quan chút nào. Cơ khí trường vẫn chưa có. Số thợ máy làm việc dưới tàu rất khả nghi. Chắt lại báo cáo thêm về hành vi và lời nói của thuyền phó:

- Cộng Sản nó là hủi à? Nó không phải là người Việt Nam sao? Tại sao mà sợ phải bỏ chạy?

Thành phần thủy thủ đa số quê trong Nam nên họ nhìn Cộng Sản dưới con mắt thật chủ quan. *Những người không hiểu Cộng Sản cần phải ở lại với Cộng Sản mới biết rõ được Cộng Sản.* Chỉ khổ một nỗi, khi đã biết rõ thực chất Cộng Sản, khi đã sống với chúng, hiểu chúng rồi thì quá

muộn. Hoàng Phước Quả, một bạn đồng nghiệp trẻ, ở lại Sài Gòn sau ngày 30-4-75 mặc dầu anh có dư phương tiện để lánh nạn vì anh là hoa tiêu. Bốn năm sau, anh viết cho tôi từ trại tỵ nạn Phi Luật Tân: "Tôi, gia đình, một số thân hữu cùng Nguyễn Văn Diệt (sĩ quan vô tuyến điện tàu Trường Xuân đã xin nghỉ ở lại Saigon vào 9 giờ sáng ngày 30-4-75) rời Sài Gòn trên một ghe nhỏ. Tới Singapore bị đuổi. Ghe tiếp tục chạy sang Phi Luật Tân. Nhờ có kinh nghiệm hàng hải nên đỡ quá. Tất cả mọi người được an toàn..."

"Tôi bây giờ là một người sung sướng nhất trên đời vì đã hiểu thế nào là Cộng Sản..."

Lời viết thật giản dị, mô tả được tất cả cái thất vọng của anh đã hiểu lầm Cộng Sản.

Tôi có thể làm gì nếu không có cơ khí trưởng đáng tin cậy? Phi đã là cơ khí trưởng trên tàu Trường Thành hai năm. Anh có sức dẻo dai kỳ lạ, thông minh và rất giỏi. Khả năng kỹ thuật của Phi vượt xa rất nhiều cơ khí trưởng khác. Thuyền chủ vẫn lơ là không đề cập tới đề nghị tuyển dụng Phi.

Ngày nào cũng gặp thuyền chủ, mỗi lần gặp, hy vọng chớ đồng bào tỵ nạn bằng tàu Trường Xuân tắt dần, tắt dần. Tôi gửi Chât lên hãng báo cho thuyền chủ biết nếu tình trạng thiếu cơ khí trưởng không sớm giải quyết Trường Xuân sẽ bị bỏ lại Sài Gòn. Tàu không thể nào chạy nếu không nắm vững tình hình máy móc.

Trở lại nhà vào chiều tối, lòng thật buồn. Những cơ sở Hoa Kỳ ở một vài nơi đã bị công khai phá phách. Những đồ đạc, dụng cụ bị ngang nhiên khuân vác đi, không một ai can thiệp. Tình trạng vô kỷ luật đã hiện rõ giữa thủ đô. Tôi gặp lại người cháu, thiếu tá Trần Khắc Thuyền từ căn cứ Vạn Kiếp về Sài Gòn để gửi ông thân sinh đang ốm nặng cho bà cô trông nom. Thuyền bị kẹt lại không thể trở về căn cứ Vạn Kiếp vì đường xe Sài Gòn - Vũng Tàu bị địch cắt.

Không nắm vững được con tàu mà mình chỉ huy, tinh thần bắt đầu giao động, hoang mang. Không biết gì về những tổ chức đưa người đi chạy nạn, không có ý niệm gì về hạm đội 7 có cứu giúp người ngoài khơi, cũng không biết rõ nơi nào nhận người tỵ nạn...

Đang ở trong tình trạng như vậy, thuyền chủ điện thoại cho tôi:

- Thuyền trưởng cho gia đình sang ở túc trực bên đường Trịnh Minh Thế. Khi nào tàu Trường Hải chạy, tôi sẽ cho người báo tin ngay để di tản. Nhà ông ở gần sân banh Cộng Hòa, xa quá, sợ lúc quá gấp cho người đi báo tin không kịp.

Tôi ghi nhận thiện chí của Trường đối với gia đình tôi. Nhưng ông với tôi đã có hai ý nghĩ khác biệt: ông phải lo an toàn cho đoàn tàu của ông, còn tôi lo sao đưa được gia đình và đồng bào thoát nạn Cộng Sản càng nhiều bao nhiêu càng tốt. Chỉ tiếc có một điều tình thế đã đến lúc sắp đến đường cùng mà chúng tôi không sao đạt được sự đồng ý.

Trần Đình Trường ít khi cho thuyền trưởng biết trước nhưng điều dự tính về đoàn tàu của hãng, nên tôi không tin tưởng hoàn toàn vào ông. Trong khi đó, làm bất cứ việc gì, tôi cũng phải biết rõ và được chủ động. Tôi phân vân lắm và sau đó quyết định không đưa gia đình sang ở bên Khánh Hội. Và lại di chuyển đi ở nơi khác rất tốn kém, tôi lại không có tiền.

Có một điều lạ, Trường không hề đề cập đến tàu Trường Xuân. Có lẽ vì không thể làm vừa ý tôi, cũng có thể nghĩ tôi muốn lợi dụng cơ hội chờ đồng bào tỵ nạn để kiếm lợi riêng.

Tôi vẫn bám vào hy vọng mong manh, đưa được đồng bào thoát bỏ Cộng Sản bằng tàu Trường Xuân.

Không nhận làm thuyền trưởng tàu Tân Nam Việt, bây giờ lại hết hy vọng đưa được tàu Trường Xuân đi, tôi đang đi vào con đường cùng, vào ngõ cụt. Tình hình biến chuyển mau lẹ. Nghĩ đến vợ con có thể bị kẹt lại, tôi thấy hồi hận.

Ngày nào, tôi cũng ra thăm tàu Trường Xuân ít nhất một lần. Sáng ngày 28-4-75, tàu thật vắng vẻ, không một thủy thủ nào có mặt. Thủy thủ trực và Chắt, sĩ quan trực, cũng bỏ đi. Thuyền chủ vẫn chưa chịu tuyển dụng cơ khí trưởng Lê Hồng Phi. Đổm lửa hy vọng mỗi lúc mỗi tàn. Tình thế khẩn trương từng giờ, từng phút.

Rời hăng, tôi trở lại tàu lần này, chính tôi cũng không biết để làm gì, đối phó với tình thế ra sao nữa. Tôi muốn tìm gặp Chắt để may ra Chắt giúp tôi ý kiến nào chẳng. Chắt ở khu Hàng Xanh, nhà không có điện thoại. Sĩ quan trực, thủy thủ trực đã bỏ tàu. Ảnh hưởng chiến sự đã lan xuống thương cảng. Người nào cũng phải lo cho bản thân, cho gia đình.

Tôi rời thương cảng hoàn toàn thất vọng, Trường Xuân vẫn không có cơ khí trưởng.

Vé tới nhà, tôi cho gia đình biết không còn hy vọng đi tản bằng tàu Trường Xuân. Ngay buổi chiều tôi lên Phú Nhuận thăm bà con để hỏi thăm tình hình ra sao vì không biết cách nào khác rời Sài Gòn bằng chính con tàu của mình. Tôi đi như vậy cũng để tránh khỏi phải suy nghĩ đã làm trí óc mệt mỏi kể từ ngày về tới Sài Gòn. Sức khỏe cũng thật sa sút.

Đang ăn cơm chiều ở nhà bà chị thì nhà tôi gọi điện thoại báo tin:

- Chú Vượng trong Tân Sơn Nhất gọi điện thoại ra cho biết, 8 giờ tối nay sẽ đưa xe ra đón cả nhà vào cậ Kỳ đi tản bằng máy bay.

Thoạt nghe tin này tôi thấy yên tâm. Vợ con ra đi không bị ai làm khó dễ. Chờ máy bay cất cánh, Lâm và tôi sẽ ở lại, không thể bỏ dự tính từ cảng Pare Pare.

Tám giờ tối ngày 28-4-75, Lê Đình Vượng đưa xe hơi từ Tân Sơn Nhất ra đường Tân Phước đón nhà tôi và bốn con (ba gái, một trai) cùng gia đình con rể ông là Trần Đình Thăng rồi ghé qua Phú Nhuận đón tôi. Tôi tẩn ngần bước lên xe. Tôi vẫn nghĩ mình sẽ đưa được đồng bào đi tỵ nạn Cộng Sản không thể ngờ rằng chính mình lại được người khác giúp phương tiện để chạy nạn.

Xe đến cổng phi trường đứng khựng lại. Gần một giờ qua đi mà xe vẫn đứng yên một chỗ không thể di chuyển. Cho đến bây giờ tôi vẫn không hiểu tại sao rất nhiều binh sĩ từ mọi phía đổ về phi trường. Súng ống được chất ngồn ngang bên đường trước khi vượt qua cổng. Tôi được chứng kiến tận mắt cảnh quân đội miền Nam đang tan rã trong trật tự đến lạ lùng. Những chiến sĩ oanh liệt một thời tiến vào phi trường để đi đâu? Đồng khí giới kia ai sẽ tiếp nhận? Những câu hỏi này

vẫn cứ lờn vờn trong óc mấy năm sau.

Đã 10 giờ đêm. Khám xét giấy tờ thật gắt gao. Khi nhận ra xe của Lê Đình Vương, anh rể Kỳ, chúng tôi mới lọt được vào trong phi trường. Tư dinh Kỳ rất đông bà con. Bên ngoài chỉ có gia đình nhà tôi và gia đình bà chị.

11 giờ... - 12 giờ khuya... Tất cả đều chờ đợi. Tôi không biết tin tức gì về di tản. Tôi đi theo Vương như cái máy. Gặp bà Nguyễn Thị Huyền, tức bà Vương, cũng không buồn hỏi thăm tin tức. Đến 1 giờ sáng, bà Huyền nói nhỏ với tôi:

- Cậu Kỳ đi họp rồi. Cậu ấy cho biết máy bay phải di tản trước 2 giờ. Tin tình báo cho biết Việt Cộng sẽ pháo kích lối sáng sớm nay.

Ngay khi đó, trung tá Nguyễn Văn Phương, hoa tiêu trưởng vận tải cơ C123 xuất hiện lấy danh sách bà con di tản. Nhiều người bị loại. Trong danh sách những người được đi có gia đình tôi.

Phòng khách khá rộng, không đèn tối âm u, chật ních những người. Chỉ có tiếng xì xào rất nhẹ. Mỗi người mang nặng một tâm tư.

Khoảng bốn giờ sáng ngày 29-4-75, những tiếng rít bay xẹt qua như xé không gian, tiếp đến những tiếng nổ long trời lở đất. Hỏa tiễn đang pháo tới tấp vào phi trường. Gạch, cát bay tứ tung, rơi rào rào trên mái nhà. Căn nhà gần đó trúng hỏa tiễn cháy rực sáng ngút trời. Tất cả mọi người đều nằm rạp xuống đất. Người nào ở đâu ở nguyên đấy vì không biết chạy đi đâu để trú ẩn. Tôi không thấy sợ hỏa tiễn, mà chỉ sợ cái chết vô ích, vô nghĩa nếu hỏa tiễn rơi trúng...

Hỏa tiễn vẫn nổ vang rền, liên tiếp trong hơn hai tiếng đồng hồ. Trời sáng rõ thì hỏa tiễn ngừng hẳn. Phi công Nguyễn Văn Phương biến đi đâu mất. Nguyễn Cao Kỳ trở về nhà lúc 7 giờ sáng, cho mọi người biết trực thăng sẽ chở bà con xuống Cần Thơ rồi từ đó bay ra Côn Sơn để lấy máy bay đi Phi, hoặc bay thẳng tới Guam.

Kỳ đứng ngay cửa ra vào, tôi không muốn lại gần hỏi thăm cho biết rõ tình hình. Để khỏi phải mất thời giờ chọn lựa đường đi, tôi giục nhà tôi và các con rời ngay phi trường trở về nhà.

Ra đến công phi trường, nhà tôi nói nhỏ với tôi:

- Cậu Kỳ trấn an bà con, bảo cứ yên tâm. Phi trường Tân Sơn Nhất được phòng thủ rất mạnh. Cộng Sản có tấn công cũng phải mất 10 ngày mới chiếm nổi.

Hỏa tiễn lại bắt đầu pháo tiếp. Những vùng quanh phi trường như Phú Nhuận, Chi Lăng... đều bị pháo. Có rất nhiều người chết. Một trực thăng rơi, bốc cháy ngay trên đường Lý Thái Tổ gần Ngã Bảy.

Khoảng 4 giờ chiều ngày 29-4-75, chiếc Mercedes quen thuộc ngừng ngay trước cửa nhà. Trần Đình Trường trao cho tôi một văn thư, vẻ mặt nghiêm trọng khác thường:

- Thuyền trưởng là người duy nhất có giấy phép này. Đây là giấy phép của bộ Nội Vụ trung dụng

tàu Trường Xuân chở đồng bào tị nạn đi Phú Quốc. Thuyền trưởng xử dụng tàu Trường Xuân hoàn toàn theo quyền ông. Xếp máy Lê Hồng Phi sẽ xuống tàu... Chào ông, tôi sẽ đi tản bằng trực thăng.

Dứt lời, Trường lên xe đi ngay. Tôi cầm giấy phép của bộ Nội Vụ trong tay, vừa hy vọng, vừa lo.

Trận pháo kích gần về sáng ngày 29-4-75 mở màn tấn công phi trường Tân Sơn Nhất đã khiến Trường thay đổi ý kiến đột ngột.

Tác giả phân tích hết được các lý do miền Nam sụp đổ "*Mặc dù hiệp định Paris được ký kết, tôi vẫn không tin miền Nam có thể đứng vững. Một phần vì xã hội nhiều thói nát, lãnh đạo thiếu khả năng, không tìm gây thực lực tự chính mình mà chỉ biết dựa vào người, hàng ngũ quốc gia lại chia rẽ. Bèo bọt bám quanh thân cây gỗ. Cây gỗ trườn đi, bèo bọt cũng trôi vắng đi mất. Bèo bọt chỉ là thân phận bèo bọt. Người lãnh đạo thì ích kỷ, chỉ nghĩ đến quyền lợi cá nhân, gia đình hơn là nghĩ đến quyền lợi chung của Tổ Quốc. Bạn đồng minh thì muốn bỏ chạy. Phải đương đầu với Cộng Sản tinh quái, nham hiểm, miền Nam có chính nghĩa nhưng đã để mất chính nghĩa. Người yêu nước chân chính thì không có cơ hội lèo lái vận mệnh dân tộc...*"

Trốn Chạy Quê Hương

Hỏa tiễn không nổ vào vùng lân cận Sài Gòn. Ngoài phố không có bóng một quân nhân hay cảnh sát. Bất kể lệnh giới nghiêm, ngoài đường người ta vẫn kéo nhau chạy. Ai cũng nghĩ trận đánh thủ đô sẽ khốc liệt nên tìm đường lánh nạn.

Cầm trong tay tờ giấy phép chở đồng bào tị nạn đi Phú Quốc tôi thấy vững dạ, nhưng không thể nào kìm chế được hồi hộp. Lâm chờ tôi ra tới Kho Năm đã 6 giờ chiều. Tàu Trường Sinh từ Singapore về hôm 25-4-1975, đậu ngay cạnh. Tình thế đang lúc khẩn trương, máy cái của tàu Trường Sinh lại tháo ra tu sửa. Trường Sinh nằm im lìm trên bến, và đã bị bỏ lại ở Sài Gòn.

Bước chân lên Trường Xuân lần này, không như những lần trước, tim tôi đập dồn dập. Có cái gì khác thường đang xảy ra, sẽ xảy ra? Không một bóng người trên boong. Cửa xuống phòng máy cũng đóng kín. Lâm lặng lẽ đi theo tôi, không nói một lời. Vào những ngày rối ren cuối tháng 4-75, đi đâu hai bố con cũng đi cùng.

Trời chạng vạng tối. Tôi muốn nán lại để gặp Phi. Đang phân vân không biết nên ở lại đợi Phi hay ra về thì Chát từ dưới phòng chạy lên, báo rằng:

- Xếp máy Phi đã xuống tàu từ lúc 4 giờ chiều nay, cho biết tàu có thể khởi hành trưa mai sau khi xem xét lại máy, Phi trở về nhà để đưa gia đình ra tàu.

- Thủy thủ có ai đi không? Sao không ai có mặt phiên trực?

Tôi hỏi cho có lệ. Quân đội đang tan rã. Luật pháp trật tự, kỷ luật cũng đang tan rã theo. Đối xử với nhau bây giờ chỉ còn nể vì, chỉ còn tình nghĩa mà thôi!

Tôi lấy phấn, tự tay viết lên bảng treo ở ngay đầu cầu thang lên xuống:

TRƯỜNG XUÂN rời SÀI GÒN

11 giờ 30 sáng ngày 30.4.75

Tôi không ghi rõ tàu chạy đi đâu, đến đâu. Dự tính rằng nếu công cuộc chống Cộng sản xâm chiếm miền Nam vẫn tiếp tục, Trường Xuân sẽ chờ đồng bào tỵ nạn đi Phú Quốc. Trường hợp miền Nam bại trận, đầu hàng Cộng sản, Trường Xuân chờ đồng bào tỵ nạn ra nước ngoài.

Đưa được đồng bào thoát nạn Cộng sản nhiều chừng nào hay chừng nấy, nhưng chuyển ra đi này phải hoàn toàn *tự ý, tự nguyện*. Đồng bào phải tự xác định thái độ để không bị hối hận. Ra đi khi nào không muốn ở lại.

Tôi rời tàu 8 giờ đêm. Sài Gòn giới nghiêm 24/24. Cổng thương cảng đóng im ỉm. Phố xá vắng tanh vắng ngắt. Từ Khánh Hội về khu sân banh Cộng Hòa, Lâm chờ tôi trên một chiếc xe hơi nhỏ, chạy qua những con đường quen thuộc: Trịnh Minh Thế, Hàm Nghi, Lê Văn Duyệt, Hồng Thập Tự, Lý Thái Tổ; qua Trần Quốc Toản, rẽ vào Nguyễn Kim rồi đến Tân Phước, những con đường này tôi đã đi lại không biết bao nhiêu lần, gần suốt cuộc đời hàng hải.

Đạn pháo kích vẫn nổ dồn...

Kể từ ngày Việt Minh cướp chính quyền năm 1945, đã nhiều lần tôi chạy nạn. Rời bỏ quê làng cuối năm 1946. Bỏ Hải Phòng khi quân Pháp đổ bộ. Năm giờ chiều, rời Hà Nội về Hà Đông thì nửa đêm 19-12-46 cuộc tổng tấn công của quân đội Pháp xảy ra, phải tản cư đi Nho Quan, Hòa Bình, Việt Trì, ở men rừng núi vùng Chàng Sào thuộc Phú Thọ, bên bờ sông Lô. Rồi đến 1954, sau khi đất nước chia đôi, gia đình tôi bỏ đất Bắc xuôi Nam, để 21 năm sau lại phải chạy một lần nữa...

Về tình cảm, cái mất mát lớn nhất vẫn là mất quê làng. Đi giữa thủ đô miền Nam trong đêm hoang vắng đến rợn người, trí óc tôi không lúc nào thoát bỏ được ý nghĩ đến chuyến đi ngày mai. Đi Phú Quốc, hay bỏ nước ra đi vĩnh viễn?

Đi! Liệu Phi có khắc phục nổi những phá hoại? Tôi rùng mình tưởng đến con tàu dật dờ trôi ngoài khơi, máy hoàn toàn tê liệt... Đói và khát hành hạ. Rối loạn, chém giết, hãm hiếp...

Về tới nhà, tôi cho ngay nhà tôi và các con biết Trường Xuân khởi hành sáng hôm sau, nhắc kiểm điểm lại hành lý phải mang đi. Nói là hành lý, thực ra mỗi người chỉ có một cái xách tay nhỏ đựng vài bộ quần áo, ít thuốc cảm, đau bụng, giấy tờ tùy thân và những hình ảnh kỷ niệm. Tin tàu chạy cũng được loan báo cho bà con lối xóm để tùy ai muốn đi thì đi.

Trung tá Nguyễn Văn Nghệ ở gần nhà thuộc lực lượng đặc biệt tình nguyện lấy hai GMC chở bà con. Trần Đình Thăng lo lập danh sách để đề phòng cảnh sát thương khẩu làm khó dễ. Lê Đình Vượng tối hôm trước từ phi trường Tân Sơn Nhất ra Tân Phước đón gia đình tôi đi tản bằng máy bay... thì bây giờ lại chuẩn bị để đi Trường Xuân. Lê Văn Ty giàu nhất xóm được đề cử lo về “ngoại giao”.

Suốt đêm không chợp mắt được một phút. Thần kinh căng thẳng, người mệt rã rời. Mong mỏi một chuyến đi, muốn được chờ đồng bào tỵ nạn, bỏ dở chuyến hải trình vòng Đông Nam Á để trở về với hy vọng nhỏ bé là đóng góp được gì lúc đất nước bị đổ vỡ để khỏi mang hận suốt đời, tuy không mất hứng khởi, nhưng phải đối phó với nhiều khó khăn, nguy hiểm, tôi chỉ thấy hơi chùn bước. Khuya rồi, mấy người cháu ở vùng Phú Nhuận còn điện thoại báo tin quân Cộng sản đã lọt vào rất nhiều nơi khiến tôi thêm quyết tâm phải đi, bất cứ giá nào. Trước mặt chỉ còn có con đường một chiều, không còn chọn lựa nào khác.

Ngày 30.4.75, năm giờ sáng, tôi bảo Tuấn Sơn sang khu Triệu Đà gọi hai gia đình các cháu Phạm Quân Hồng, Lê Tấn Đạt sửa soạn gấp đồ di tản. Tôi cùng Thuyên và Lâm sang thương cảng để xem kỹ lại tình trạng của tàu, tất cả mọi người được dặn dò chờ tôi về hãy khởi hành. Đi ngã Thành Thái ra Trần Hưng Đạo, đường bị cản bởi công sự chiến đấu. Trở lại đường Minh Mạng ra Phan Thanh Giản, xe cũng bị án ngữ không chạy được. Sau đó xe phải trở về Trần Quốc Toản, ra Lê Văn Duyệt, tới Hàm Nghi rồi qua Trịnh Minh Thế. Bảy giờ rưỡi sáng, boong tàu có lác đác dăm ba người. Một thanh niên biết tôi là thuyền trưởng, thuộc binh chủng Nhảy Dù, tên Lộc, gặp lại năm 1977 ở Kansas City, lại gần hỏi:

- Tàu có chạy không ông?

- Chạy chớ.

Tôi vừa nói vừa gật đầu.

Tôi không mời bất cứ người nào đi, trừ những bà con thân thuộc đã có kinh nghiệm với Cộng sản. Tôi cũng không từ chối bất cứ người nào muốn đi, đến với Trường Xuân. Ra đi phải phản ảnh ý định trung thực của mình.

Hai gia đình Phi và Chát đã ra bến tàu đêm hôm trước, than phải trả tiền mới lọt qua được cổng Kho Năm. Phi xác nhận tàu có thể chạy như giờ đã ghi. Không thấy có mặt một thủy thủ nào. Trường hợp đặc biệt này, thủy thủ ai muốn đi thì đi, có bắt ép cũng không được. Lâm ở lại tàu. Dương, em Chát, lấy xe chở tôi và Thuyên về lại nhà.

Hai xe GMC còn đậu ở ngã tư Tân Phước - Nguyễn Kim đông nghẹt người, có gia đình tôi cùng các cháu họ, và bà con lối xóm. Đông ước khoảng gần 200 người. Thuyên hướng dẫn tài xế theo đúng lộ trình ra bến tàu, sợ bị lạc. Tôi trở lại thăm nhà lần chót, căn nhà đã ở được hai mươi năm. Làm nghề hàng hải đã lâu năm, căn nhà vẫn nhỏ bé, rộng 3 mét 30 phân, dài hơn 7 mét. Có cái hiên lán ra hè đường để lấy chỗ ngồi hóng gió vào những buổi tối. Hiên tuy nhỏ hẹp nhưng cũng trồng được một cây khế. Cứ đến mùa, hoa khế nở rất nhiều. Hoa khế tím chen lẫn cánh lấm tẩm trắng cho tôi cảm tưởng được sống ở một khu vườn nào.... Bỏ ra đi, bỏ căn nhà thật khiêm tốn, tôi thấy đau xót. Căn nhà nhỏ đã giữ biết bao nhiêu kỷ niệm. Tuy ở “khu nhà lá” này, tôi vẫn được tiếng là giàu nhất họ. Họ Phạm chúng tôi di cư vào Nam khoảng hai chục gia đình, phải nói là một họ có lẽ nghèo nhất. Không một người nào dư dả không phải chạy ăn hàng ngày, nên không ai có khả năng tài chánh giúp đỡ người khác. Tôi là người độc nhất có đồng lương khá cao nhưng phải lo ăn học cho chín người con nên chẳng dư tiền mua nhà lầu, xe hơi sang trọng như các bạn đồng nghiệp. Quanh năm phải đi xe buýt, xe lam, xe lô.

Đang tần ngần bên gốc khế thì anh Kha lại từ giã tôi. Nhìn dáng anh gầy yếu, thiếu nǎo, tôi thương anh vô cùng. Anh gửi hai con trai, Tuấn Sơn và Tuấn Hưng đi theo tàu. Con lớn là thiếu tá phi công hôm trước phải bỏ lại vợ và bốn con để đi tản cùng ban tham mưu xuống Cần Thơ. Anh đã ở trại Đầm Đùn hai năm vì “âm mưu lật đổ chính phủ”, nên tôi không dám nghĩ đến số phận anh khi quyết định ở lại. Hai anh em nắm tay nhau khi từ giã, tôi không dám nhìn anh để tránh xúc cảm, bàng hoàng, không còn nhớ rõ hình dáng người anh tôi thương mến rất nhiều lúc vĩnh biệt. Anh tôi không nói một lời, lặng lẽ quay lưng bước vào nhà lúc này chỉ còn có một mình.

Hai hôm trước đến thăm, tôi biếu anh 20 đô la trong số 200 đô la mà tôi có. Số tiền này do đại lý ở Singapore tặng. Nhà tôi dặt lưng được hơn một trăm ngàn bạc số lương vừa lãnh, ngoài mấy cái nhẫn, cái vòng đeo trên người, còn có thêm một lạng vàng duy nhất. Gia đình tôi đi chạy nạn, gia tài chỉ có bấy nhiêu. Đối với tôi, vàng bạc lúc này chẳng còn giá trị gì nữa. Đồ vỡ, mất mát về tình cảm, về tinh thần mới thật quan trọng.

Trong vòng mười lăm phút về thăm nhà, nói chuyện với người anh lần cuối, tôi bước lên xe. Dương và Thuyên ngồi đợi ngoài cửa. Chúng tôi tới Kho Năm thì hai xe GMC cũng vừa tới. Đằng Giao, cháu gọi tôi bằng chú, chở gia đình Lê Tất Đạt cũng vừa đến nơi. Cổng thương cảng vẫn không chịu mở. Vợ chồng Đạt vẫn còn ngồi bất động trên xe.

Tôi nói lớn:

- Xuống đi chứ! Leo tất cả lên GMC.

Tám đứa con và vợ chồng Lê Tất Đạt vừa loạng choạng bước ra khỏi xe thì Hòa lệ đưa tay kéo giật cửa nhỏ nhất lên xe GMC.

Vợ Đạt la lớn:

- Giời đất ơi, đồ đạc của tôi làm sao đây chú Hòa?

Hòa cũng hét to:

- Giời với đất! Hãy cứu lấy người đã... Lên mau! Đồ đạc nào mang theo được thì mang, không thì bỏ.

Đằng Giao lại gần tôi:

- Chú cho ông Chu Tử và gia đình thẳng em nhà cháu đi với chú.

- Ừ! Anh về đưa ông Chu Tử và gia đình ra ngay. Anh không đi à? Tôi đợi.

- Cháu không đi.

Tôi lại gần viên cảnh sát gác cổng, yêu cầu mở cửa để hai xe GMC vào.

- Xe chờ ai?

- Xe chờ gia đình tôi và đồng bào chạy nạn. Tôi có giấy phép chờ đồng bào ty nạn đi Phú Quốc.

- Không được! Gia đình ông sao mà đông thế, những hai trăm người!

- Sao lại không được. Tôi có quyền chờ bất cứ ai đi Phú Quốc lánh nạn. Tại sao những người kia được đi vào cửa bên?

Hùng, con Nghệ, là một trung úy Lực Lượng Đặc Biệt, dắt trong mình một khẩu súng nhỏ, nóng lòng muốn có phản ứng bằng võ lực. Lê Văn Ty vội vàng rút từ cặp ra một bao bì lớn đưa cho nhân viên cảnh sát, tức thì cánh cổng được mở toang, dây kềm gai được kéo sang bên. Hai xe GMC chuyển bánh vượt qua cổng thì một số đồng bào chực sẵn bám sát theo xe lọt được vào trong. Trong số đồng bào này có Lê Văn Giệp, một kiến trúc sư cùng chạy với em trai.

Vào khoảng 9 giờ sáng, số đồng bào đứng dưới bến vào khoảng ba bốn trăm. Tàu để ngỏ, ai muốn lên thì lên. Nhiều người nhao nhao hỏi tôi:

- Tàu có chạy không? Bao giờ tàu chạy?

Tôi trả lời gọn:

- Chạy!

Đồng bào lục tục leo lên tàu, bằng cầu thang hay qua các cần trục thuê kéo sắt vụn mấy tuần trước vẫn còn nằm ở bến. Tôi lên tàu cũng phải bước qua cái xe cần trục này. Bà Phạm Xuân Mai điện thoại lúc sáng sớm xin giúp chạy nạn, đã có mặt trên tàu nói với tôi:

- Cô Lan ra tàu tìm ông, hình như trở ra cổng rồi.

Tôi vội vàng xuống bến, chạy ra đường tìm em gái nhưng không gặp. Lan gửi theo tàu đứa con trai lớn. Cảnh tượng ngoài Kho Năm khác hẳn lúc một giờ trước. Người ta hốt hoảng xô nhau chạy, người chạy tới, kẻ chạy lui, chắc phải có chuyện gì bất thường.

Sỹ quan vô tuyến điện, Nguyễn Văn Diệt gặp tôi phân trần:

- Gia đình tôi không được phép vào, còn đứng ngoài cổng.

- Tôi sẽ can thiệp với cảnh sát.

Tôi và Diệt vội chạy ra cổng. Làn sóng người tràn vào trong thương cảng bắt chập dây thép gai. Cảnh sát bắn thị uy. Làn sóng người đứng khựng lại. Người nào cũng hốt hải, sợ hãi, mặt tái ngắt.

Tìm không thấy gia đình, Diệt nói:

- Gia đình chạy lạc đâu mất rồi, tôi phải ở lại.

Lời Diệt làm tôi choáng váng, nhưng cố giữ bình tĩnh:

- Không đi được thì thôi..., đành chịu.

Diệt vừa đi khỏi, Nguyễn Ngọc Thanh, sĩ quan vô tuyến trên một tàu khác cùng hãng tình nguyện thay Diệt. Tôi mừng quá. Thanh đi với một con trai. Vợ và mấy đứa con khác còn kẹt lại nhà. Tôi vững dạ có được hai chuyên viên cần thiết nhất: Cơ khí trưởng Phi và sĩ quan vô tuyến điện Thanh vào phút chót.

Mười giờ hai mươi lăm, tiếng nói từ đài phát thanh làm choáng váng mày mặt, mắt hoa lên. Dương Văn Minh đầu hàng không điều kiện, kêu gọi quân đội hạ khí giới! Tin thật kinh hoàng, gieo tuyệt vọng cho mọi người. Tôi nhìn ra sông. Hàng đoàn thuyền, tàu lớn bé của tư nhân, của Hải Quân hối hả rời bến Bạch Đằng, chạy qua thương cảng để đi ra biển khiến sông nổi sóng như có cơn giông.

Ba mươi năm khói lửa... đã chấm dứt trong uất hận và khiếp đảm. Để khỏi mất tinh thần, gây thêm hoang mang, tôi yêu cầu tắt tất cả máy thu thanh. Không còn chọn lựa nào khác là phải khởi hành, khởi hành sớm chừng nào tốt chừng nấy. Không có một bạn đồng nghiệp nào để phụ giúp. Không thể trao trách nhiệm cho bất cứ ai, mà cũng chẳng tìm được người nào đáng tin cậy để giao phó. Tôi cứ tự nhủ luôn: Phải bình tĩnh, phải quyết tâm, đừng run sợ..., để tinh thần thêm vững vàng. Tự an ủi để thêm tin tưởng rằng mình đã có cái may đặc biệt, được làm thuyền trưởng một chuyến tàu thật hi hữu. Thượng Đế đã ban cho ân huệ này chăng? Ân huệ được sống với đồng bào trong giờ phút đau này, nghĩ lại, không hiểu sao tôi lại có thể bình tĩnh đến thế.

Từ công Kho Năm, *như nước vỡ bờ*, đồng bào ùa vào thương cảng, hướng đến chiếc phao cứu rỗi Trường Xuân mỗi lúc một đông. Phía ngoài sông, phía trong bờ, sau lái, quanh mũi, đồng bào leo thang, leo dây, cõng nhau, công kên nhau lên vai, trèo lên lưng nhau để leo lên tàu bằng đủ mọi cách, bằng đủ mọi phương tiện có thể có. Thi sĩ Bảo Vân, một nhà giáo lão thành được đồng bào kéo từ dưới ghe lên, đến năm lần bảy lượt.

Đồng bào càng hoảng hốt, tôi càng cần phải giữ bình tĩnh, trách nhiệm trước mặt quá nặng nề. Tôi giục Phi:

- Đốt cho lửa lò cháy mạnh để sớm có hơi kéo neo chứ.

Khói lò càng bốc lên cao, càng tỏa rộng, đồng bào ở xa có thể nhìn thấy và chạy lại. Tiếng gọi vô thanh kêu gọi hớp đoàn này thực hữu hiệu, thật nhiệm màu!

Bóng dáng nhiều binh chủng lẫn trong đám đông đồng bào dân sự. Các anh đã chiến đấu oanh liệt. Đầu hàng đưa các anh đến ngõ cụt! Nét mặt các anh, tôi quan sát và nhớ thật rõ. Buồn thảm, hốt hoảng đến cùng cực. Cả một đời chiến đấu oanh liệt để giờ này phải bó tay, cúi đầu chạy. Tôi đứng khuất sau cánh cửa phòng chỉ huy, không dám nhìn thẳng các anh, những người mà tôi yêu mến và kính phục, vì nếu bắt gặp ánh mắt các anh tôi có thể òa lên khóc.

Bị dẫn vật và ám ảnh nặng nề về lời báo cáo của Chất có âm mưu phá hoại. Tôi biết tôi phải làm

gì, hành động thế nào để đưa thoát đồng bào rời khỏi đất nước thương yêu mà trước kia chúng ta bám vào để sống. Không sợ hiểm nguy nhưng tôi lại có nhược điểm dễ bị xúc động. Ngăn chặn được giọt nước mắt lúc này sao quá khó khăn. Không bình tĩnh, không nén được xúc động, sẽ mất hết đồng bào, mất hết những người thân yêu. Hoang mang, mất tinh thần dễ dẫn đến rối loạn. Cần phải bình tĩnh, không hoảng hốt, không sợ hãi, tôi cứ phải tự như thế.

Nhờ nhiều năm đi biển, quen với sóng gió, con người dễ điềm đạm, không điềm đạm cũng không được vì thuyền trưởng mà nhút nhát, lo cuống cuống trong lúc biển thì chỉ huy được ai! Cuộc đời hàng hải cũng cho tôi thêm nhiều tình cảm. Tình cảm trở nên thắm thiết với quê hương, với gia đình vì phải xa nước luôn. Tính ra suốt đời thủy thủ, thời gian tôi xa nhà cộng lại đến mười bốn, mười lăm năm. Anh em thủy thủ thường nói với nhau không biết thật hay đùa: *“Tình vợ chồng thủy thủ thường thắm thiết và lâu bền (?) vì chưa kịp chán ghét, cãi cọ nhau thì tàu đã tách bến chạy đi xa rồi”*.

Một trung đội cảnh sát dã chiến còn nguyên quân phục và khí giới leo lên tàu. Trung tá chỉ huy trưởng Lưu Bính Hào, nói nhỏ với tôi:

- Chúng tôi đang kéo ra vùng ngoại ô, sẵn sàng để ngăn giặc thì được tin đầu hàng nên đành phải rút lui.

Dứt lời, Hào gục đầu vào thành tàu, im lặng không nói gì thêm nữa.

Thiếu tá Dù Đỗ Duy Nghĩa cùng mấy anh em dù khác, sau khi bắn hạ xe tăng địch ở ngã tư Bãi Hiền cũng bỏ chạy vì mất liên lạc với cấp chỉ huy. Phan Thanh Bình cũng là một chiến sĩ Dù, bắn hạ T54 ở Bà Quẹo, chạy về Phú Lâm, định rút về Lục tỉnh thì đường lộ đã bị Cộng quân chiếm đóng phải chạy sang Khánh Hội. Theo làn sóng dân chạy nạn, Bình tới được Trường Xuân thật tình cờ. Trung tá phi công Đinh Quốc Hùng cùng vợ và bốn con, lách qua đám đông, lọt được vào phòng chỉ huy gặp tôi:

- Tàu chạy không bác?

- Chạy!

Hùng người to lớn, giọng nói sang sảng, đôi mắt thật sáng. Hùng biết tôi vì Tuyết, em gái Hùng cùng bạn học với Đan Hà trường nữ Trung Vương. Mắt anh nhìn tôi hơi khác thường, có vẻ như năn nỉ. Hùng nói, không có tiền, chỉ có một trăm đô la do bà mẹ chia cho gia đình anh sau khi bán căn nhà, nhưng đã phải “chi” ở dọc đường để có thể lọt xuống tàu. Tôi hiểu ý anh muốn nói gì, nên trấn an:

- Còn người là quý rồi, có ai phải trả tiền đâu.

- Bác cần gì cháu giúp bác.

- Anh chẳng bay được trên trời thì giúp tôi đi biển vậy.

Đang lúc rối ren, không thủy thủ, Hùng đến với tôi thật đúng lúc.

Đồng bào tràn lên tàu mang theo tin xe tăng T54 đã vào dinh Độc Lập. Cộng quân đang tiến vào thành phố trấn đóng các nơi trọng yếu. Ngân hàng Quốc Gia cũng đã bị chiếm.

Nghe tin Cộng quân đang chiếm thủ đô, như đứng trên đồng lửa. Luôn luôn phải tự nhủ: “Phải bình tĩnh, hoảng hốt sẽ mất hết”. Tránh không dám gặp, không dám nhìn mặt vợ con. Tôi cố xua đuổi hình ảnh Cộng quân đang kéo vào Kho Năm tìm bắt tôi đưa ra bắn trước mặt những người thân... Đồng bào trên tàu bỗng trở nên im lặng, không một tiếng lao xao.

Thù hận không giúp thêm can đảm. Tình thương yêu mới cho thêm quyết tâm. Chuyến đi phải được an toàn và thành công, tôi vẫn còn đủ sáng suốt để nghĩ như vậy. Mấy ngàn đồng bào, gia đình thoát được nạn Cộng sản đã là nguồn cảm hứng giục tôi phải nhiều cố gắng...

Cơ khí trường Phi báo tin tàu có thể khởi hành 12g30. Chỉ trong vòng mười lăm phút, ban tham mưu hải hành đã được thành lập gồm có:

- Trần Khắc Thuyền, thiếu tá thuộc căn cứ Vạn Kiếp.
- Trần Văn Dương, giáo sư trường trung học Hồ Ngọc Cẩn.
- Lê Đình Hòa, nha sĩ.
- Phạm Trúc Lâm, sinh viên đại học Minh Đức.
- Đinh Quốc Hùng, trung tá Phi Công.
- Nguyễn Hữu Thống, luật sư.
- Ngô Đình Thiện, thượng sĩ Hải Quân giải ngũ.

Ban an ninh được trao cho anh em quân đội:

- Trung tá Cảnh sát Dã Chiến Lưu Bính Hảo, trưởng ban.

Phụ giúp có Đỗ Duy Nghĩa (thiếu tá Dù), Nguyễn Quang Hải (dân sự) và một số anh em quân đội trẻ như Vĩnh Ta, Bùi Ngọc Hòa....

Về y tế chưa biết có ai thì Bác sĩ Trần Văn Kim lên phòng chỉ huy, mang theo một túi thuốc, tình nguyện giữ ban cứu thương.

Tất cả mọi người đều tự nguyện gia nhập vào các ban, không phải mời gọi.

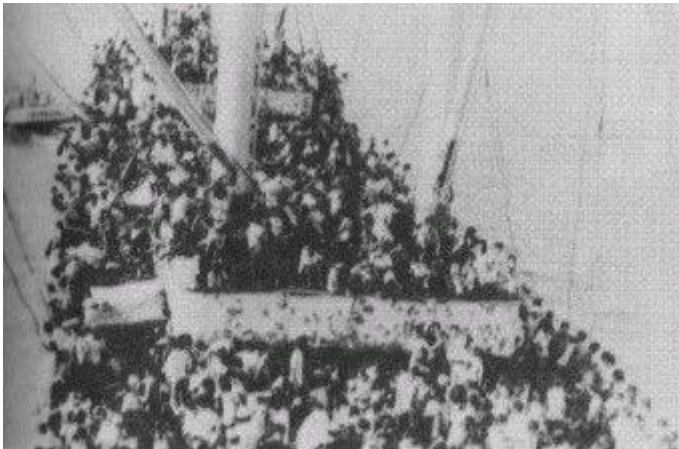
Trong cơn khốn cùng, chúng tôi đã đến với nhau, quân cũng như dân.

Thật không ngờ ban tham mưu hải hành, ban an ninh, ban cứu thương lại có thể thành hình mau lẹ như thế, trong một thời gian kỷ lục. Sau này nghĩ lại, tôi đã có một khuyết điểm lớn là thiếu

ban tiếp tế.

Năm 1979, khi đến Ulm thuộc Tây Đức thăm thân hữu, thiếu tá dù Đỗ Duy Nghĩa, tâm sự với nhóm thân hữu hiện diện: “Ồ binh chủng Dù, tôi là thằng ba gai, bướng có hạng, nhưng không hiểu sao ở trên tàu Trường Xuân, tôi đã răm rắp tuân theo kỷ luật”. Mọi người nghe Nghĩa nói phá lên cười.

12 giờ 30 lệnh khởi hành được truyền ra.



Tàu Trường Xuân và những người trốn chạy

Đi

Tàu Trường Xuân bừa ở Singapore về cặp nước ròng, mũi hướng về Nhà Rông. Thuyền và Dương vừa mở hết dây mũi và lái thì máy tàu nổ, chạy chậm chậm. Tàu chạy lên quãng sông rộng để trở mũi. Tàu vẫn cứ chạy chậm dù lái sang phải. Lái bẻ hết bên phải mà mũi vẫn không nhúc nhích. Tay lái không ăn, tàu phải cho ngừng chạy, cột dây cặp bến trở lại.

Phi tháo télémoteur tay lái, nhận thấy ống dầu có đầy nước. Biết có phá hoại, Phi đổi sắc mặt. Tôi thoáng nghĩ chuyến đi có lẽ phải bỏ. Máy tàu có tốt mà hỏng tay lái thì cũng chẳng làm gì được.

Tôi lo lắng hỏi Phi:

- Có thể thay dầu ngay được bây giờ không?

Ngập ngừng một lát, Phi nói:

- Phải sử dụng hệ thống lái “sơ cua”. Để tôi xem đã, rồi báo cáo thuyền trưởng sau.

15 phút.... rồi 15 phút nữa... Thời gian như ngừng đọng. Ruột như lửa đốt. Chờ đợi lúc này quả là một hình phạt. Phi cho biết tay lái “sơ cua” còn có thể sử dụng được. Ngay lúc đó một anh lính

Hải quân tình nguyện điều khiển tay lái phòng hờ nằm trong một phòng kín mãi phía sau lái, cách xa nơi chỉ huy đến hai mươi thước.

Nước bắt đầu lớn. Không bỏ lỡ cơ hội, tôi cho mở hết dây lái chỉ giữ lại dây dọc và dây mũi. Nước lớn từ từ đẩy lái xa dần bờ... Người đông như kiến. Những cuộn khói đen đốt lò bốc lên cao. Tin quân Cộng sản kéo vào thủ đô dồn dập đưa đến. Tôi nín thở khi trông thấy cả chiều dài con tàu nằm vắt ngang sông. Những ghe lớn nhỏ, cả mấy giang đình Hải quân đầy nhóc người bám vào tàu, đổ người lên. Cứ mỗi lúc tàu mỗi đông thêm. Bàng Thành Đức cũng lên được tàu vào dịp này.

Nước lớn đẩy lái tàu quay dần, quay dần cho đến lúc con tàu trở mình 180 độ. Tàu vẫn nằm trên bến, mũi hướng ra khơi.

Phi nhận chức Cơ Khí trưởng tuy quá chậm, khi hỏa tiễn đã tấn công Sài Gòn; Diệt vừa rời tàu thì chỉ mấy phút sau Thanh đến thay thế; lái hư nhưng còn có tay lái phòng hờ, dù rằng bình thường không thuyền trưởng nào dám cho tàu chạy trong sông với tình trạng tay lái như vậy; con nước lớn bất ngờ giúp tàu quay mình 180 độ trở mũi ngay trên bến... Tôi tự an ủi: “Còn may” để có thêm can đảm.

13g25 ngày 30-4-75, ba giờ sau tin đầu hàng, tiếng chuông reo vang báo tin tàu có thể khởi hành.

Dây mũi vừa được mở thì gió nhẹ từ bờ thổi ra, đẩy mũi tàu tách xa dần bến. Con gió thổi bất ngờ này sao mà quý hóa. Tôi theo dõi từng di động nhỏ của con tàu, mũi tàu cách bờ khoảng 30 thước, dây lái được mở hết, tàu tiến chậm. Máy chuyển động đều đều. Bút nào có thể tả cho hết nỗi vui mừng này?

Truyền lệnh qua ống loa:

- Tay trái 10

Tàu không lách sang trái mà lại lách sang phải.

- Zero, tay phải 10.

Mũi tàu lại lách sang trái. Tôi biết ngay người lái đã không rành cách sử dụng tay lái phòng hờ, anh không nhìn thấy phía đằng trước nên khó mà nhận thức được mình đang lái sai. Tôi không còn thì giờ để giải thích. Khi nào muốn cho mũi tàu lách sang bên trái hay bên mặt thì truyền lệnh ngược lại. Cứ thế mà đi trong sông.

Ngang kho 18, tàu chạy mau hơn. Tôi nhìn lại lần cuối toàn khu thương khẩu Sài Gòn. Quay sang mạn trái tôi cũng ráng nhìn lại vùng Thủ Thiêm thân yêu đang rời bỏ. Gió sông man mát. Máy tăng dần tốc lực, tàu lao đi vun vút.

Đứng lùi sau tấm kính để quan sát chung quanh dễ dàng và kín đáo hơn. Rất ít người biết tôi là thuyền trưởng. Suốt từ mũi đến lái, *không nơi nào trống* mà không có người. Im phăng phắc. Chỉ có một vài người di chuyển. Ban an ninh chưa có gì để bắt tay vào việc. Ban tham mưu hải hành

có mặt đầy đủ. Mấy thanh niên khuỷu tay chống trên thành tàu, mặt gục nhìn xuống sông, lâu lắm không thấy ngừng lên, không biết họ nghĩ gì? Bên lan can, phía dưới phòng lái, bên mé trái, một thiếu nữ, chắc là đi một mình, đang khóc nức nở...

Tới Nhà Bè, ngang kho xăng, bốn năm ghe máy đuổi theo, tàu chạy chậm lại để rước thêm đồng bào. Suốt buổi sáng Thanh loay hoay tìm cách sử dụng máy phát và nhận điện tín, báo tin:

- Tàu Việt Nam Thương Tín bị phục kích ở khu Rừng Sát. Có người chết đã được thủy táng. Có điện SOS cầu cứu. Tân Nam Việt cũng bị phục kích.

Cả hai tàu trên đều khởi hành trước tàu Trường Xuân. Người bị trúng đạn tử thương trên tàu VNNT là nhà văn Chu Tử. Nếu Đảng Giao đưa ông bố vợ xuống tàu Trường Xuân thì không biết Chu Tử có thoát được tử nạn. Nghe tin Chu Tử chết, có người tán rộ người ta chết có số cả. Chu Tử chết được báo trước. Chu là thuyền, tử là chết. Chết trên tàu đúng là tiền định.

Tôi hỏi Thanh:

- Đã sử dụng được máy phát tín chưa?

- Chưa, thuyền trưởng, tôi đang mò!

Qua Đá Hàn đến một khúc sông queo thật gắt. Chưa biết cách nào để đối phó nếu bị tấn công, thì có tiếng nói xôn xao. Một số người đề nghị:

- Thuyền trưởng cho kéo cờ trắng lên.

- Không được, cờ trắng trông rõ quá, lộ mục tiêu...

- Treo cờ Pháp đi...

Thật buồn, nước mất rồi mà mình vẫn còn trông đợi vào sự che chở của người. Tin tàu VNNT và TNV bị phục kích không được phổ biến, sợ gây thêm hoang mang.

Tới khúc sông rộng, gần ngã tư Đồng Tranh, chuông máy báo tin cấp kỳ, máy đèn ngừng chạy. Tôi giật bản mình. Không có điện để điều khiển tay lái, tôi chỉ kịp phản ứng cho tàu chạy thật chậm, hướng tàu ra khúc sông rộng để kịp tính toán đối phó.

Neo ư? Ai thả neo! Mà làm sao thả neo kịp. Sự việc xảy ra quá nhanh, quá bất ngờ, tàu lại thiếu thủy thủ. Thả tàu trôi... cũng không được, tàu sẽ dạt vào bờ, nếu bị cạn theo chiều dài của tàu thì làm sao ra khỏi cạn. Cũng có thể tàu bị lật nếu bãi cạn quá dốc...

Mũi tàu tiến vào phía bờ... máy chạy lùi để hãm bớt đà... Mũi tàu đâm nhẹ lên bãi cạn. Gần hết chiều dài tàu nổi trên sông... Kinh nghiệm đã giúp tôi để tàu mắc cạn một cách "lý tưởng" như trên.

Tôi gục mặt hai bàn tay, kêu rất nhỏ, đủ mình nghe:

- Trời ơi!

Cố gắng gượng giữ vẻ điềm tĩnh. Định mệnh tàn khốc có lẽ đang chờ đợi. Phải làm sao giữ vững được tinh thần, không phải cho mình mà cho tất cả mọi người. Không thể thoái lui được nữa...

Tôi chạy xuống phòng máy gặp Phi:

- Xếp máy chuẩn bị hơi ép đầy đủ, máy chạy lùi, rút tàu ra khỏi bãi cạn. Cố gắng ra tới biển. Muộn rồi. Đã năm giờ chiều.

- Hết hơi ép để chạy máy cái.

- Cho chạy máy đèn để “sạc” bình hơi. Muộn quá rồi!

- Không còn đủ hơi ép để nổ máy đèn. Phải cần 16 kilo áp suất. Đồng hồ chỉ còn ghi 12 kilo thôi.... Em muốn đập nó chết quá. Thằng Hoa nó khóa ống van hệ thống nước làm nguội máy nên máy đèn ngừng chạy...

- Xếp máy cho nó lên phòng đi. Không cho nó xuống phòng máy nữa. Đừng cho ai biết chuyện này.

Tôi sợ Phi làm to chuyện chắc chắn Hoa sẽ bị đồng bào đánh chết. Bạo động rất khó mà chế ngự một khi đã nổ bùng. Thiếu tá Phan Huy Hoàng vẫn gác cửa xuống hầm máy với khẩu M16.

Tôn Hoa là người Trung Hoa, thợ máy, còn độc thân. Hắn khóa van hệ thống làm lạnh máy đèn không biết vì cố ý hay vô tình. Từ lúc mắc cạn, Hoa không xuống phòng máy nữa.

Tôi nhìn Phi lo lắng:

- Bây giờ tính sao?

- Thuyền trưởng cho huy động thanh niên bơm hơi ép bằng tay.

Ban an ninh bắt đầu làm việc. Lời kêu gọi thanh niên “xuống máy bơm hơi, tát nước” đã được truyền ra khắp tàu...

Trở lại phòng chỉ huy, lòng tôi cực kỳ giao động. Làm sao thắng được định mệnh quá khắt khe. Tàu mắc cạn ở vào một trường hợp quá nhiều gay cấn.

Tàu nghiêng sang bên trái. Lời kêu gọi đồng bào chuyển sang bên phải, không được đáp ứng, khối người vẫn bất động. Những tiếng cầu kinh nổi lên. Có người rút ví móc giấy tờ xé nát vứt xuống sông. Có người bỏ cả đồ la vào miệng nhai nát. Trường Xuân phơi mình trên cạn, mục tiêu thật lộ liễu. Ai cũng nom nớp sợ bị Cộng sản chặn bắt. Những tàu nhỏ Hải quân kéo cờ trắng từ Vũng Tàu chạy về trường Trường Xuân đậu lại chờ đêm để chạy cho an toàn, nên bỏ tàu nhỏ leo cả lên con tàu đang mắc cạn.

Phi tìm gặp tôi:

- Để tranh thủ thời gian, nếu có tàu kéo nào đi qua, thuyền trưởng nhờ họ kéo ra khơi. Tôi tiếp tục lo dưới này.

Chỉ độ mười phút sau, tàu Song An, loại tàu rồng nhỏ kéo xà lan trong sông từ Vũng Tàu chạy về. Nhiều người lên tiếng gọi Song An tiếp cứu nhưng Song An cứ chạy. Hàng tràng súng liên thanh bắn thị uy, áp lực tàu Song An quay lại. Một số binh sĩ Dù nhảy sang Song An. Tôi yêu cầu không nên bạo động.

Song An bắt dây lái, ra sức kéo Trường Xuân ra khỏi cạn. Dây đứt sáu bảy lần mà tàu vẫn không chuyển động. Hai ba tàu Hải quân phụ kéo giúp mà vẫn vô hiệu. Một đồng bào lên tiếng có vẻ thành thạo:

- Sao lại kéo lái. Tôi chưa bao giờ thấy kéo tàu ra khỏi cạn phía lái cả. Phải kéo mũi mới được!

Dây cáp kéo tàu bị đứt đập trúng vào mặt Nguyễn Văn Hậu khiến một mắt bị đập. Mang vết thương trầm trọng, bị cơn đau hành hạ, không có thuốc, không được băng bó, lại bị đói khát, Hậu đi một mình không thân nhân, bạn bè, tưởng mình chắc phải chết. Đang lúc tuyệt vọng, một thiếu phụ tiếp tế cho anh mấy thìa sữa của đứa con cũng đang bị đói. Định cư bên Anh, Hậu viết thư cho tôi năm 1976, xin địa chỉ bà luật sư Nguyễn Hữu Thống, ân nhân cứu tử để viết thư cảm ơn, cho rằng anh sống được nhờ mấy thìa sữa này...

Những nỗ lực từ nhiều phía để kéo tàu Trường Xuân ra khỏi cạn, cho thêm tin tưởng mặc dù hỏa pháo Việt Cộng bắn lên trời sáng rực khu Rừng Sát để ăn mừng thắng trận.

Một thanh niên dáng khỏe mạnh, nhanh nhẹn, len lại gần tôi, tôi hỏi:

- Anh lên đây làm gì?

- Lên đây để giữ an ninh cho bác. Bác nói một câu đi, bất cứ câu nào để cháu bám độn...

Tôi hỏi:

- Tàu ra khỏi cạn không? Bao giờ tới biển? Có an toàn không?

Sau một hồi nhẩm tính, thanh niên trả lời:

- Thế nào tàu cũng thoát ra khơi bình yên, nhưng què cho biết có đổ máu, ít thôi. Bác yên chí đừng lo.

“Bác cứ yên chí đừng lo...” Câu nói này giúp tôi thêm an tâm phần nào. Người ta thường hay sống bám vào hy vọng?

Tôi hỏi thanh niên:

- Làm sao anh biết tàu thoát nạn?

- Bấm độn, xem thiên văn...

Tôi nhìn lên trời. Nhìn những ngôi sao quen thuộc thường được đo chiều cao để làm toán thiên văn hàng hải định vị trí của tàu trong những chuyến vượt đại dương, hiện rõ trên nền trời lấp lánh, sáng một cách khác thường. Đêm càng đen, sao càng tỏ.

Đang định uống ly sữa được bác sĩ Nguyễn Đình Bảng tiếp tế thì có tin Phi bị ngắt xiú dưới máy. Mặc dù đói, tôi vội thân hành mang ly sữa xuống tận tay Phi. Bác sĩ Trần Văn Kim cũng tìm cho Phi một phát thuốc hồi sinh.

Uống xong ly sữa, Phi hồi tỉnh dần, vẻ thất vọng:

- Áp suất của bình hơi lên được 16kilo. Anh em ra sức bơm mong được 19 kí để có thể cho nổ máy đèn ít nhất được hai lần. Ai ngờ đồng hồ vừa chỉ 18kilo áp suất thì đầu van bơm bị gãy, hơi ép xì ra. Áp suất xuống còn có 11 kilo. Đầu van gãy, mang ra phía sau hàn thì thấy ống hơi hàn đã bị cắt, vết cắt còn mới!

Tin này được giấu kín, không cho ai biết tàu đang ở trong tình trạng hết sức nguy ngập. Năm 1979, khi đến Tây Đức thăm thân hữu, tôi gặp Thuận là thợ máy của hãng, theo tàu chạy nạn kể cho nghe:

- Tìm khắp nơi, lục hết mọi tủ đựng phụ tùng, không sao tìm ra được đầu van mới khác... Bỗng đâu, thật bất ngờ, một đầu van cũ nằm lổn nhổn ngay dưới chân máy đèn. Nhờ đầu van cũ này mới có thể tiếp tục bơm hơi bằng tay.

Trường Xuân đã được kéo ra khỏi cạn; chuỗi ra giữa sông được Song An bắt dây mũi kéo đi. Trong đêm đen ngòm, một tàu nhỏ Hải quân hướng dẫn. Được một lúc, đèn lái của tàu Hải quân mờ dần rồi mất dạng. Trường Xuân thì lớn, chở nặng. Song An thì quá nhỏ, kéo rất chật vật, chậm chạp, đảo đi đảo lại. Một thanh niên tình nguyện sang lái Song An. Anh vừa đi khuất trong đám đông, chợt nhận ra anh đeo kính cận. Lính Hải quân sao lại đeo kính cận! Sau này tới trại ty nạn, mới nhận ra anh là bác sĩ Bùi Ngọc Điệp.

Trường Xuân đã ra khỏi cạn. Người nói lời tiên tri này là Hoàng Quân mà tờ Khoa Học Huyền Bí độ nào đã nêu tên trong số những tay cự phách về tử vi, tướng số. Tôi không tin dị đoan, chỉ ghi lại sự kiện có thực để suy gẫm.

Nhân đây xin kể thêm câu chuyện “Khoa Học Huyền Bí” để thêm vui. Đầu năm 1974, tàu Trường Xuân tới Bangkok, một nhà tướng số Ấn Độ cho xem một cuốn sổ tay nhỏ trong ghi rất nhiều lời khen của những thuyền trưởng ngoại quốc. “Nhà tướng số đại tài... đoán như thần”. Trang cuối có ghi lời một thuyền trưởng Việt Nam: “Nói hay như người trong nhà....”

Anh Ấn Độ đòi 400 “bath”. Tôi nói chỉ có 100 bath, có ý gián tiếp từ chối không xem. Không ngờ nhà tướng số nhận lời, nhận xem cho một quẻ. Đã lâu có ý định nghỉ đi tàu, chúng tôi

khoảng hai mươi gia đình anh em, bạn bè khai thác một khu rừng ở La Ngà rộng 400 mẫu, mục đích để trở về sống cuộc đời bình dị với vườn đất đồng thời chúng tôi muốn lập một làng kiểu mẫu.

Sau khi cho ngày sinh tháng đẻ, tôi hỏi nhà tướng số Ấn Độ:

- Bao giờ tôi có thể nghỉ đi tàu?

Sau khi nhẩm tính, Singh quả quyết:

- Sang năm 1975.

- Tháng nào?

- Tháng 5.

- Vậy ngày nào?

- Ngày 22

Tôi càng không tin:

- Không có tiền dành dụm sao mà nghỉ được.

- Ông sẽ có 100,000

- 100,000 tiền Việt Nam chỉ đáng giá 100 đô la Mỹ thôi.

- Không, 100,000 đô la Mỹ chứ.

Ngừng một lát, Singh lại tiếp:

- 95,000 đô la chứ không phải 100,000, nhưng không được tiết lộ cho ai biết, dù là vợ con.

Tôi đã viết thư kể chuyện bói toán này cho gia đình biết cho vui.

Tin hay không tin, sự thực tôi đã rời bỏ chuyến đi cuối cùng của tàu Trường Xuân ngày 2 tháng 5, 1975 để sang tàu Clara Maersk với 3628 đồng bào tỵ nạn. Kể từ đây chấm dứt nghề hàng hải, cho rằng tiếp tục đi tàu để kiếm tiền không còn ý nghĩa gì nữa. Còn số tiền 95,000 đô chẳng bao giờ có. Đến trại tỵ nạn Hongkong vào tháng 6-1975, một phần gia đình đi định cư ở Canada, chúng tôi chia gia tài cho các con, mỗi người được 50 đô. Gia đình ở lại Hongkong đến tháng 8 thì hết tiền. Lâm đến Toronto đi làm, là người con đầu tiên gửi về trại tỵ nạn giúp bố mẹ 200 đô la. Đan Hà tới Mỹ đi làm ngay gửi thêm 400 đô la. Chúng tôi có 5 con ở Mỹ không giúp được gì cho bố mẹ vì đều là sinh viên du học không được phép đi làm. Cát lớn nhất, sau mười hai năm du học ở Mỹ, rời Hoa Kỳ hồi tháng 2-75, còn kẹt ở Paris. Cao Trung, một bạn học cũ từ hồi để chỏm, một nhà lý số kiêm địa lý, giải thích rằng: “Nhà tướng số Ấn Độ nói đúng. Anh ra đi với

nhiều đồng bào được an toàn nên vui lắm. Niềm vui đó được diễn tả bằng tiền. Lời đoán đúng đấy...”.

Ra Khởi

Ra khỏi Mũi Nước Vận, nước thủy triều ròng. Trường Xuân được kéo đi khá nhanh. Ánh hải đăng Vũng Tàu lóe sáng. Qua ống nhòm, một mảng đen khá lớn chặn ngang trước mũi Song An. Tôi truyền lệnh:

- Lái hết sang mặt.

Song An chưa kịp phản ứng thì tiếng cọc gẫy kêu rảng rặc làm tan cái im lặng nặng nề đang bao trùm con tàu Trường Xuân. Nhiều người la hoảng. Chúng tôi lọt vào khu có nhiều đặng bắt cá. Lưới trùm lên Song An quấn vào lái, vào chân vịt. Song An mắc kẹt cứng. Trường Xuân lơ lửng giữa sông như đang được cột vào một cái phao, cái phao lúc này là Song An nằm bất động vướng cọc đá.

11 giờ.... 12 giờ khuya. Anh em quân đội và thanh niên kéo sang Song An thay nhau gỡ lưới. Bỗng một bó đuốc cháy bùng xé tan bóng đêm. Một chiếc ghe nhỏ ló nhỏ hai ba người vừa quơ đuốc vừa la lớn. Họ thấy súng trên tàu chĩa xuống, nên bỏ chạy, lửa tắt ngúm.

- Chết cha, chúng nó về báo Việt cộng rồi!

- Làm sao đây thuyền trưởng?

Tôi trấn an:

- Không sao đâu. Ghe chủ đặng cá đấy. Họ la vì xót ruột mất lưới.

Từ Song An truyền tin sang:

- Lưới gỡ xong rồi, chỉ còn cửa nốt đoạn cáp cuốn vào chân vịt.

Tới Hongkong, Đào Văn Đàm cho biết quăng dây cáp cuốn vào chân vịt vừa đứt rời ra thì lưới cửa duy nhất của Song An cũng vừa gẫy.

Trường Xuân được tiếp tục kéo đi. Tới đèn Càn Giờ Hạ thì nước lớn rất mạnh. Dây kéo bị đứt có đến chục lần. Song An ra sức kéo thì tàu lại càng bị đảo mạnh. Mỗi lần đứt dây, Trường Xuân bị trôi ngược trở lại. Để tránh xác tàu chìm, Song An kéo Trường Xuân vào sát phía chân núi.

- Sao lại chạy vào Rạch Dừa?

- Thôi chết cả lũ rồi, tàu vào Bến Đá!

Nhiều tiếng nhao nhao cho rằng đoàn người ty nạn sẽ bị đưa nộp cho Cộng sản ở Vũng Tàu.

5 giờ sáng. Trời phơn phớt mây hồng phương Đông. Tàu vẫn chưa ra khỏi mũi Gành Rái. Ban an ninh chuẩn bị tác chiến nếu có ghe Việt Cộng đuổi theo. Mọi người được yêu cầu nằm rạp xuống để tránh sự quan sát của địch từ phía chân núi, nhưng khối người chật cứng bất động. Hàng chục ghe máy chạy gần sát Trường Xuân rồi bỏ đi... Song An tiến từ từ, chậm chạp. Bảy giờ sáng rõ rồi mà Trường Xuân vẫn còn lững lờ ngang Bãi Trước. Không khí như có gì nghẹt thở. Thời gian như đọng. Qua ống nhòm, bãi biển Vũng Tàu vắng ngắt, phố xá không một bóng người. Trên bãi cát không có lấy một chiếc ghe. Để quên nỗi lo sợ, tôi tự nhủ: “Việt Cộng sáng nay đang bận ăn mừng ngày lễ Lao Động”. Chỉ cần mười phút mỏng manh nữa chúng tôi có thể thoát ra ngoài khơi.

08 giờ 05 phút, ngày 1-5-75, tàu đi ngang qua phao London Maru. Một cái thở phào nhẹ nhõm trút hết bao nhiêu ưu tư đè nặng mấy tuần nay. Đoàn người chạy nạn vượt được 45 hải lý đường sông nhiều gian nan hải hùng.

Phía trước, chân trời mở rộng bao la, chúng tôi thoát chết nhưng bây giờ sẽ đi về đâu, đến đâu? Chưa biết. Chúng tôi chỉ kịp nhận thấy mình đã chạy thoát khỏi sa vào tay một bầy thú dữ.

Sáng ngày 30.4.75, Ngô Quang Phương cũng là một thuyền trưởng hẹn tôi về nhà chờ vợ con cùng ra đi với Trường Xuân, nhưng anh ta không ra kịp. Năm 1980 gặp lại, Phương cho biết: “Trường Xuân vừa chạy tới kho 18, khoảng 5 phút sau khi tách bến thì xe tăng CS ủa sập công thương cảng vào chiếm đóng toàn khu bến tàu Khánh Hội”.

Biển thật êm đẹp. Gió mùa Đông-bắc đã ngừng thổi. Nước rờn mạnh. Song An không còn đảo nữa. Tốc độ phồng chừng 4 gút (hải lý / giờ - mỗi hải lý dài 1852 mét). Mặt trời đã lên cao. Nắng vàng chiếu rọi con tàu Trường Xuân sáng rực rỡ. Đoàn người ty nạn vừa rời bỏ bóng tối âm u, tìm được bầu trời đầy ánh sáng.

Cảnh Vũng Tàu gợi nhớ lại những ngày vui xưa, mỗi lần ở ngoại quốc lâu ngày rồi trở về. Nhớ từng nét cong của triền núi, đỉnh đồi. Mũi Ô Quán dần khuất. Tháp hải đăng nhỏ dần. Bỗng những tiếng nổ vang ra khơi. Những cụm khói đen bốc lên cao từ thị xã. Đó là những hình ảnh cuối cùng của đất nước thân yêu.

Mới 9 giờ, trời đã oi nồng. Những ghe máy, mấy chiếc hải thuyền chở đầy người, chạy đuổi theo Trường Xuân. Những bàn tay giơ cao vẫy. Tàu có gần một ngàn tấn sắt vụn. Trong hầm được dằn thêm 300 tấn vừa dầu, vừa nước mặn, boong tàu có thể chở được 200 tấn hàng vào khoảng 4000 người, trung bình mỗi người nặng 50 kí lô, mà không sợ mất thăng bằng, tàu vẫn vững vàng.

Chiếc ghe chạy song song định cặp sát Trường Xuân. Mấy anh giữ an ninh nhìn tôi, giơ tay xua:

- Không được. Tàu đông và nặng quá rồi. Chết chìm cả lũ bây giờ!

Một thanh niên đứng ở mũi ghe, dáng người bé nhỏ, vẻ thất vọng hiện rõ trên nét mặt. Tôi vẫn yên lặng nhìn, quan sát, vì khan mất tiếng, nên viết mấy chữ đưa cho Hùng. Tiếng Hùng oang oang vang lên:

- Theo lệnh Thuyền Trưởng, để tất cả đồng bào lên tàu



Giây phút chót, cho chúng tôi theo với!

Mấy anh an ninh được lệnh, nhanh nhẹn bắt dây ghe, ghì sát vào thành tàu. Đám người ty nạn lẫn cả đàn bà con nít được kéo rất nhanh lên boong. Ghe máy bỏ lại trôi lơ lửng giữa biển khơi.

Năm 1976, một lá thư đến từ Áo. Tác giả bức thư tự giới thiệu là “Sĩ Quan Chiến Tranh Chính Trị với chức vụ Trưởng Phòng Tâm Lý Chiến của một sư đoàn bộ binh... Cháu không lên tàu từ Kho 5 mà lên tàu giữa khơi Vũng Tàu, nếu không có chỉ thị của bác khi đó chắc những nhân viên trật tự quá sốt sắng với nhiệm vụ đã không cho cháu lên”.

Năm 1979, phái đoàn thân hữu Trường Xuân từ Hoa Kỳ đến Áo. Chúng tôi gặp gỡ nhau ở vùng ngoại ô kinh thành Wien. Buổi họp ngoài trời, trong khu vườn giống hệt khu vườn Việt Nam. Nơi họp được Trương Văn Minh đặt tên là "Viên Đô". Phan Quốc Bảo dẫn vợ con lại chào tôi. Anh nhắc lại chuyện gia đình lên tàu từ ngoài khơi... Chị Bảo thật xinh xắn, ăn nói lanh lẹ. Chị giới thiệu các con chị:

- Các cháu học được lắm, bác ạ. Cháu gái học tiếng Đức (Áo) với học sinh Áo mà nhất đấy bác.

- Tại sao anh chị lại chọn đến Áo?

- Ấy chúng cháu nhầm. Tưởng Austria là Australia. Đáng lẽ đi Úc cơ. Thôi cũng xong. Đâu cũng là đất nước người. Đời sống ở đây cũng được đầy đủ, sung túc bác ạ.

- Dân Áo có tốt, có cảm tình với dân ty nạn mình không?

- Tốt lắm! Gia đình có con gái ở đây cũng yên chí. Con gái Áo dưới 18 tuổi không được tự do đi với con trai ngoài đường.

Tháng 7-92, tôi đến Orange County gặp lại vợ chồng Bảo đi du lịch kỷ niệm 25 năm ngày cưới và đưa con gái út Bảo Hân, ngày bỏ nước đi mới lên 2 tuổi, Á Hậu Paris 1991, sang Mỹ thăm

nhạc và hình trong Video Thúy Nga Paris by Night. Bác Phạm Thanh Liêm tặng quà mới đem từ Việt Nam sang. Lê văn Bảo lục lợi tìm phim đã ngả màu xanh chụp từ 17 năm trước ở trại ty nạn để rửa hình kỷ niệm. Phạm Mạnh Nam, vai Khoa trong “Con Mưa Hạ” tổ chức buổi picnic trên bãi Laguna Beach. Phạm Trúc Lâm mời mấy lần đến tiệm Pizza của nhà. Hai anh em Đoàn Văn Tiên, Đoàn Văn Thịnh đều là luật sư nổi tiếng vùng Nam California đưa gia đình Bảo về Laguna Hills để tâm sự suốt mấy tuần lễ. Về Áo, Bảo đã viết cho các thân hữu: “Tình Trường Xuân tô đẹp thêm cho con tàu nhân hậu”.

Một chiếc ghe nữa đuổi theo. Một tràng liên thanh từ ghe bắn chỉ thiên như có ý bắt Trường Xuân phải phải ngừng lại rước họ. Ban an ninh bảo vệ đài chỉ huy với mấy khẩu M79 và đại liên chờ đợi... Nếu ban an ninh được lệnh bắn trả lại, không biết những gì sẽ xảy ra.

Ghe máy được lệnh vớt hết khí giới xuống biển rồi mọi người mới được lên tàu. Hồi tháng 2-82, ở Sydney, chúng tôi có buổi họp mặt của nhóm 201 thân hữu rời Hongkong đến định cư tại Úc ngày 20-6-75. Hàng năm, cứ đến ngày trên, nhóm thân hữu Trường Xuân này đều gặp gỡ nhau để kỷ niệm chuyến đi đến định cư tại Úc. Tôi được giới thiệu với người đã nô tràng liên thanh nói trên.

9 giờ ngày 1-5-75, bác sĩ Nguyễn Đình Bảng tiếp tế cho tôi một tô mì. Cả ngày hôm trước tôi không ăn, chỉ uống mấy ly sữa. Có nuốt miếng mì mà không sao trôi qua được cổ họng, miệng đắng ngắt. Chợt bắt gặp cái nhìn của Hùng, Hùng luống cuống quay đi. Hùng đói và chắc thèm ăn lắm. Đưa tô mì cho Hùng, tôi nói:

- Anh ăn đi mà lấy sức. Tôi mệt quá không ăn nổi.

Hùng ngượng ngùng đỡ lấy tô mì, nhưng vẻ vui mừng hiện rõ trên khoé mắt. Anh chưa ăn vội, để tô mì lên trên cái kệ cạnh tay lái rồi tiến ra phía trước đài chỉ huy, nhìn ra phía đồng bào, vừa gơ tay vừa nói sang sảng:

- Đồng bào cần bình tĩnh. Báo tin vui để đồng bào biết. Máy tàu đã sửa gần xong...

Dứt lời, Hùng quay lại, với tay cầm tô mì, thì tô mì chỉ còn tô không! Hùng quá ngạc nhiên, vừa ngẩng đầu lên tôi vội quay đi coi như không biết. Trong lúc Hùng đang đờ đẫn nói thì T. tiến sát đến tô mì... Thoạt đầu, T. còn ngậm ngừng lưỡng lự, có lẽ chỉ muốn ăn một miếng cho đỡ đói, ... nhưng anh bỗng dốc cả tô mì vào miệng rồi nuốt hết... động tác xảy ra trong năm, sáu giây đồng hồ. Nuốt mì xong, T. chạy tuốt ra ngoài lánh mặt. Hoạt cảnh này xảy ra quá nhanh khiến tôi thêm lo.

Tiếng chuông reo. Nghe qua ống loa:

- Chỉ 5, 10 phút nữa, máy cái có thể chạy được, thuyền trưởng cho người chuẩn bị lái.

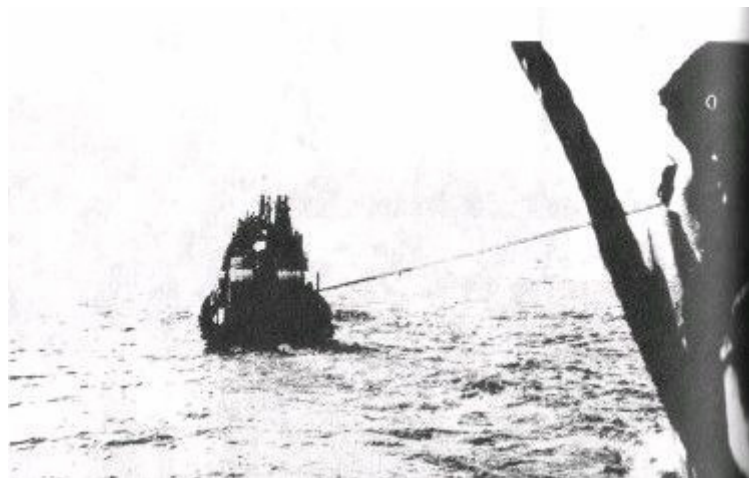
- Chắc không, xếp máy? Còn tàu kéo Song An thì sao?

- Chắc có thể cho Song An về.

- Nước biển còn tràn vào nữa không?

- Vẫn còn. Không nhiều lắm. Chưa tìm ra nơi nước lọt vào

Ban an ninh, ban tham mưu hải hành, đều chú ý lắng nghe mẩu đối thoại.



Con ếch kéo con bò. Một sợi chỉ mong manh treo bốn ngàn sinh mạng kéo rời xa hải phận VN

10 giờ sáng 1-5-75. Thân tàu bỗng rung chuyển. Những vòng khói tròn từng đợt từ ống khói bay lên trời. Tiếng máy nổ dồn ã. Những tràng pháo tay vang động giữa biển khơi. Vui mừng đến nín thở. Mở dây kéo, Song An chạy song song với tàu Trường Xuân.

Ban an ninh, ban tham mưu đề nghị kêu gọi đồng bào đóng góp trả tiền thù lao cho tàu kéo Song An. Cuộc lạc quyên được mở ra cấp tốc. Số tiền thu toàn là tiền Việt Nam được mang lên đài chỉ huy đêm, do Trần Văn Dương kiểm soát, được tất cả hơn 9 triệu bạc bỏ đầy hai cái lẵng mây.

Chạy được độ 15 phút, Trường Xuân bỗng ngừng máy. Song An lại bắt dây kéo đi. Hai mươi phút sau, Trường Xuân tiếp tục chạy được một mình. Song An vẫn chạy kèm sát bên. Dương chuyển sang cho tàu kéo một lẵng mây đầy bạc. Thuyền trưởng Song An mở ra xem rồi xoa tay:

- Nhiều quá rồi. Cám ơn. Thôi dừng cho nữa.

Dương quăng nét sang tàu Song An lẵng mây đựng tiền thứ hai. Trước khi quay trở về, Song An tặng lại mấy chục bình nylon nước ngọt. Đồng bào chia nhau. Giọt nước lúc này quý hơn vàng. Đài chỉ huy được tiếp tế một bình. Có bảy, tám người bỏ Trường Xuân nhảy sang Song An trở về.

Mặc dầu có sắt vụn chờ đi Manila nhưng tàu dự tính đến Singapore là bến gần nhất. Trường Xuân không còn đủ an toàn. Một đồng bào lên phòng chỉ huy nói:

- Đồng bào đã ra khơi an toàn. Cho phép chúng tôi kêu gọi mọi người đóng góp trả tiền thù lao cho thuyền trưởng.

Tôi từ chối lời đề nghị của Đào Mạnh Đạt, giám học trường trung học Chu Văn An. Định nhờ

Hùng loan tin này cho mọi người an tâm, nhưng sau mấy giây suy nghĩ, tôi sợ rằng loan tin công khai không lấy tiền có thể gây xáo trộn trong lúc đang cần duy trì trật tự. Có một số người lợi dụng hướng dẫn đồng bào ra tàu Trường Xuân để lấy tiền công.

Trường Xuân chạy theo lộ trình 195, không còn sợ bị quân Cộng Sản tấn công nữa. Tàu tới hải phận quốc tế. Những khó khăn gay cấp đang hiện ra trước mắt cần phải đối phó: đói, khát, hăm hiếp, nổi loạn... Tôi nhắm mắt cố xua đuổi những hình ảnh ghê rợn trên cứ bám theo ám ảnh!

Lệnh tức khí giới được loan báo cho mọi người. Ban an ninh đã thi hành lệnh này thật nghiêm chỉnh. Đại liên, tiểu liên, M79, M16,... đủ loại súng lớn nhỏ với nhiều băng đạn và hàng trăm lựu đạn đã được nộp cho ban an ninh chuyên lên đài chỉ huy. Những cố gắng phi thường và tuyệt vời của anh em thủy thủ bất đắc dĩ của ban an ninh, ban tham mưu, ban cứu thương... để đưa con tàu Trường Xuân thoát ra khơi, mọi người đều nhận thấy tận mắt cho nên ai cũng hoan hỉ tiếp nhận tin hạ khí giới, cho đến cả anh em quân nhân mọi binh chủng.

Gió biển mát, thổi nhẹ nhẹ. Thiếu tá Thuyên phải chen lán qua đám đông để cột ghè chặt tám cần trục hàng vẫn còn đứng sừng sững không cho lắc đi lắc lại.

Không khí trên tàu có chiều thoải mái. Đã có những nụ cười. Tôi rời đài chỉ huy xuống phòng thăm gia đình từ lúc xa Sài Gòn chưa hề gặp. Phải khó khăn lắm mới lách qua được đám đông đồng bào choán chật cả lối đi.

Phòng rộng độ ba mét rưỡi, dài bốn mét, có đến gần hai chục người. Vừa bước chân qua cửa đã thấy hơi người xông lên nồng nực. Nhà tôi đang thoa dầu nóng cho hai con gái bị ngất xỉu, nói:

- Đang cạo gió cho con Dung, con Giang đấy. Từ hôm qua đến giờ cả nhà nhịn đói có gì để ăn uống đâu. Các con ngất đi vì đói và ngộp quá. Anh Bằng đã chích thuốc tỉnh cho cả hai.

Vợ Bằng là cháu gọi nhà tôi bằng bác.

Tôi mời mọi người ra ngoài bớt. Phía ngoài không còn một chỗ len chân nên chỉ có hai ba người ra được khỏi phòng. Giang hồi tỉnh, mở mắt nhìn.

Phải đối phó liên miên với bao nhiêu rắc rối, tai nạn liên tiếp xảy ra không ngừng nghỉ. Nạn này chưa xong, đã xảy ra nạn khác, tôi không có thời giờ lo cho riêng ai, cả đến vợ con. Sĩ quan Chất đã bỏ phòng chỉ huy. Các con bị bỏ đói, nhà tôi chỉ biết im lặng chịu đựng.

Gặp bếp Chung A Can, tôi hỏi:

- Từ hôm qua đến nay không lo ăn cho tôi à? Gia đình tôi không có ăn đã đành, đến tôi cũng nhịn nốt. Tại sao thế?

- Thưa Thuyền Trưởng, được nồi com nào, chưa đưa ra khỏi bếp, đồng bào đã lấy ăn cả.

- Nấu cho tôi nồi com, khi nào gần được cho tôi hay.

- Nhưng làm sao có nước để nấu cơm. Không còn nước ngọt.

Vĩnh Ta trao cho tôi hai chai nước. Trên đường trở lại bếp, đồng bào xúm lại xin nước uống. Một thiếu phụ đứng tựa ở cửa bếp, có nét mặt tây phương, là người cuối cùng đưa ly ra xin. Nhìn bà bụng mang dạ chửa, tôi đổ nước đầy ly, bà Trương Đình Thụ cảm ơn rồi rút (hiện nay đang định cư ở Bordeaux thuộc Pháp). Bếp Chung A Can đỡ lấy chai nước chỉ còn non một nửa, rồi nói:

- Làm sao nấu cơm với bằng này nước, Thuyền Trưởng.

- Không đủ thì thêm nước biển vậy.

Chung A Căn phải nấu cơm bằng nước mặn pha lẫn chút nước ngọt còn lại. Cơm chín, đồng bào tự động đưa nồi cơm chín lên phòng cho gia đình tôi. Nhà tôi đã nắm cơm ra từng nắm nhỏ bằng hai đầu ngón tay rồi chia đều cho tất cả mọi người ở khu chung quanh. Tôi cũng được chia phần. Bẻ nắm cơm, tôi cắn một miếng nhỏ để nhai, cố nũa mà không được, miệng khô đắng, chỉ khát nước. Đưa nắm cơm cho Hùng, tôi nói:

- Anh giữ nắm cơm dành cho các cháu.

Hùng đưa nắm cơm cho đứa con gái lớn tên Phượng đang lả đi vì đói.

Nhìn tôi, Hùng rớm nước mắt ở giữa biển khơi, giọng xúc động:

- Cậu vợ cháu ở lại. Vợ chồng cháu xin được nhận bác là cha đỡ đầu...

Hồi tháng 2-1983, biết tôi đến Úc, dù không được thông báo, Hùng đã ra phi trường Sydney đón, đưa tôi về nhà sống với gia đình ba hôm. Bé Phượng bây giờ đã lớn, đang chuẩn bị học y khoa. Vợ chồng Hùng và các cháu tiếp đón tôi, về tình cảm, thật chu đáo và nồng hậu, từ cách xưng hô đến cách cư xử, coi tôi như người trong gia đình.

Những tiếng rên la bi thảm:

- Khát lắm!... Khát lắm!...

- Con tôi khát lắm rồi!... chết mất!

... Tiếng kêu của những thiếu phụ, của những bà mẹ nhắc nhở còn rất nhiều khó khăn gian nguy phải vượt qua. Đe dọa Việt Cộng phục kích, chặn bắt qua rồi, bây giờ đến đe dọa của đói, khát.



Nhìn ra phía mũi

Ban an ninh giữ nhiệm vụ phân phối nước mức dưới hầm lên từng thùng chuyển dần ra tới phía trước. Mới được có mấy thùng, Phi báo tin nước đã hết. Sáu mươi tấn nước ngọt chứa trong hầm lái sao lại có thể hết mau thế! Có âm mưu đầu nước để bán lấy tiền thủ lợi?!

Sau khi xem tận mắt, Lâm con tôi xác nhận hầm nước đã cạn rồi. Tôi rụng rời tay chân. Nước biến đi đâu? Ai bơm ra? Bơm bao giờ? Cho đến bây giờ, ngồi viết dòng này, tôi vẫn chưa tìm ra lý do nào mà nước hết. Năm 1984, đến thủ đô Wien, Trần Bá Kỳ đã tâm sự:

- Tàu Trường Xuân có nước không bác? Đi đâu cháu cũng bị người ta bảo là “đồ bán nước”.

Những buổi họp mặt Trường Xuân mấy ngày sau ở xóm "Viên Đô" đều vắng mặt Kỳ.

Hôm trước, thỉnh thoảng còn được ly sữa, hoặc của Bàng hoặc của Thăng tiếp tế. Sáng nay muộn rồi, chờ đợi đã lâu mà vẫn chưa có. Mệt đến không còn cảm giác đói nữa. Vẫn phải đứng, đứng cho vững, không dám ngồi, lại càng không thể nằm. Chỉ một phút mất tự chủ, sẽ nản chí, buông trôi.

Một phát súng chỉ thiên khiến mọi người giật mình. Bùi Ngọc Hòa đang giơ tay cản không cho mấy người xô nhau.

Hòa phân trần:

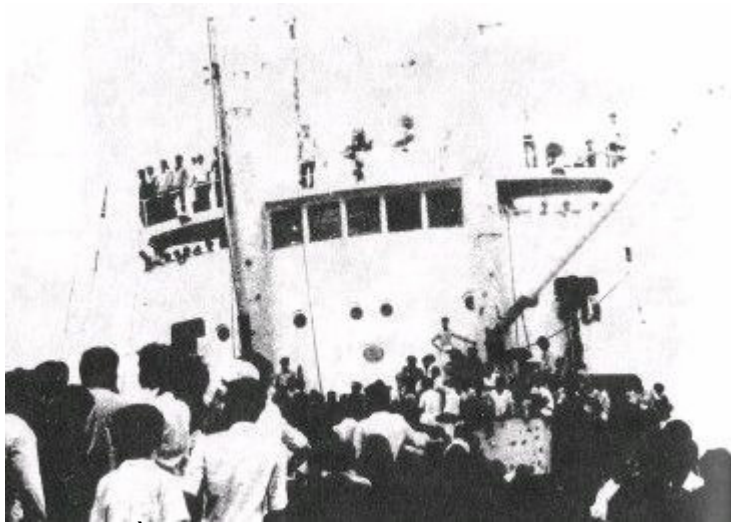
- Họ tranh nhau nước! Phải nổ súng thị uy.

Tôi yêu cầu trung tá Hảo tước khẩu M16 trong tay Hòa.

Phi báo lên từ phòng máy:

- Nước vào hầm máy nhiều hơn trước, tuy vẫn bơm liên tục.

Điện tín gửi đi cầu cứu xin tiếp tế thực phẩm thuốc men và nước uống, chưa có tàu nào trả lời. Phía trước xa xa hai tàu Long Châu và Long Hồ ngừng máy thả trôi. Trường Xuân chạy tới hai tàu trên, hy vọng có bạn đồng nghiệp tiếp tế nước uống hay cho chuyển bớt đồng bào sang nhưng vừa tới gần thì hai tàu bỏ chạy.



và quay về phía sau

Lâm nói nhỏ:

- Chú Vượng xiu rồi, nằm vật bất tỉnh trên nóc miệng hầm.

Vượng người to lớn, nằm rũ ra, cánh tay mềm sòng xoài được Lâm dìu lên boong trên thoáng hơn. Một mảnh giấy nhỏ gửi đến tôi, chữ viết nguệch ngoạc: “Tôi và bốn cháu khát quá. Thuyền Trưởng gọi chồng tôi là anh Trên Phong Vân đang làm cơ khí trưởng trên một tàu Mỹ tên...” Dưới ký tên Lan. Lâm xin được nửa chai nước mang xuống tiếp tế cho gia đình Lan. Chồng chị trước là sĩ quan cơ khí trên tàu Phong Châu. Lại một thiếu nữ ngất đi. Bên cạnh có bà mẹ và một đứa em...

Tôi nhận ra thiếu nữ này khi đến trại Indiantown Gap vào tháng 11-75. Đỗ thị Băng Tâm có đôi mắt đen như hai chấm mực tàu, viết cho tôi: “Cháu nghe bác viết về chuyến đi tìm tự do của 4000 người Việt cháu mừng lắm. Bác nhớ tả kỹ nghe bác. Bác viết cháu không có nước uống đến ngất xiu vì bình nước của cháu bị con nhỏ bạn cháu ăn cắp ghen bác. Thưa bác, nhiều lúc nghĩ lại, cháu thấy mình như vừa trải qua một cơn mơ. Thưa bác, cháu hiện giờ học “Medical Technology”. Nhiều lúc cháu có nản lòng nhưng hình ảnh ba cháu và các em cháu còn ở lại Việt Nam thúc dục cháu nên cháu không lười đâu bác... Thưa bác, cháu ước mong bác sẽ hoàn thành

được điều bác dự định và bác sẽ nói lên được điều bác muốn nói...”.

Bỗng có tiếng rao lớn, truyền lại từ phía giữa tàu:

- Có người đỡ dạ. Bác sĩ ơi, giúp đỡ đỡ!

Bác sĩ Kim lên tiếng:

- Nhờ bác sĩ nào gần đây tiếp tay hộ cho.

Trong dịp họp mặt Trường Xuân ở Montreal vào năm 1977, bác sĩ Nguyễn Hữu Tùng, nay là giáo sư trường Y Khoa Montreal, đã kể lại chuyện đỡ đẻ trong một hoàn cảnh hết sức thiếu thốn, không có một chút điều kiện dù rất nhỏ về vệ sinh. Sau đó, Trường Xuân lại có thêm một bé sơ sinh thứ hai nữa.

Lá thư của giáo sư Bùi Như Hùng, cha của em bé được sinh ra trên tàu Trường Xuân, kể rằng: “... Gia đình chúng tôi được định cư tại Canada sau bao ngày lo lắng. Sở di trú Canada chăm sóc đồng bào mình rất chu đáo. Sở dĩ chúng tôi có được ngày hôm nay là cũng nhờ ơn... Em bé gái sinh trên tàu hiện nay đã được hai tháng rưỡi, thời gian qua nhanh quá. Hôm qua cháu có đi bệnh viện để chích ngừa, người ta có chụp hình quang tuyến X và thay xương đòn gánh trái bị gãy, nhưng đã liền lại chỉ hơi lệch một tí và không gây tật bệnh gì cả. Thật là nhờ ơn Trời Phải phù hộ. Cháu bị gãy xương lúc nào không biết. Hồi ở Hong Kong thì chẳng thấy nó đau đớn gì, chắc nó bị lấn mạnh quá xong vì còn nhỏ nên qua khỏi mà đỡ đau đớn... Nay vì có một người bạn muốn biết rành về chuyên đi của em nhỏ để viết lại đời nó..., chúng tôi xin Thuyền Trưởng vui lòng viết ít dòng cho chúng tôi được rõ và chi tiết các trở ngại lớn lao của tàu mà chỉ có Thuyền Trưởng là người am tường hơn cả...” Bức thư dài hai trang, chỉ trích ra một đoạn.

Để giải quyết mọi chuyện, ai cũng tìm đến Thuyền Trưởng, làm như Thuyền Trưởng có tài vạn năng. Ánh nắng thật chói chang. Hơi người bốc lên hừng hực.

Điện tín cầu cứu gửi đi liên tục. Tàu Washington của Hoa Kỳ xuất hiện, chạy lại gần, ngừng lại hồi lâu rồi bỏ đi. Một tàu chiến của Đệ Thất Hạm Đội đến lảng vảng ở xa rồi cũng quay mũi. Thanh không thể nào liên lạc được với Hạm Đội Bảy để xin cấp cứu.

4 giờ, rồi 4 giờ 15 chiều ngày 1-5-75. Hai vụ tự tử liên tiếp xảy ra trên boong hầm một, làm tăng thêm bối rối hoang mang, hoảng sợ. Máu, óc bắn tứ tung bê bết trên áo quần các anh Hồng Khắc Bằng, Nguyễn Thanh Lâm, Phan Thái và nhiều đồng bào khác quanh đó.

Không đầy nửa tiếng, hai xác người đã được thủy táng. Không khí tàu trở nên căng thẳng. Có cơ nguy nổi loạn, bạo động. Trường Xuân liệu có tới được bến bờ?

Trên đài chỉ huy chỉ còn có Hùng và Lâm. Hòa, Thiện, Chát đã biến mất. Ai cũng mệt, xác thân rã rời, tinh thần ở trạng thái cực kỳ căng thẳng.

20 giờ... Tiếng Phi thét lên qua ống toa:

- Nước vào phòng máy rất nhiều. Thuyền Trưởng cho đổ bộ nơi nào gần nhất.
- Hiểu rồi. Đừng cho bất cứ ai biết.

Nỗi lo tàu chìm như cầu xé. Nhờ đêm tối, không ai nhìn rõ nét mặt đã biến sắc của tôi. Hạ cần đèn xuống thấp chỉ đủ soi sáng bản hải đồ, đo khoảng cách từ vị trí tàu đến bờ biển Bắc Mã Lai còn gần 300 hải lý. Trường Xuân đổi lộ trình không đi Singapore, mà chạy thẳng đến đảo Poulo Redang. Cúi xuống tấm hải đồ vạch đường tàu chạy, dù cố trấn tĩnh, mồ hôi vã ra như tắm. Mồ hôi chảy dòng dòng trên trán, trên má làm buồn buồn khó chịu. Đứng thẳng người, khuất vào bóng tối, đưa cánh tay áo vôi vàng lau mồ hôi để tránh sự chú ý của mấy người trong ban tham mưu và an ninh lúc này túc trực ở đài chỉ huy. Dù hết sức kín đáo, tôi cũng không dấu được con mắt mọi người đang lo âu theo rồi tôi từng cử chỉ.

Hỏi tôi:

- Thuyền Trưởng tính chạy đến đâu?
- Chạy đến Poulo Redang, điểm đất liền gần nhất để đồng bào đổ bộ rồi tính sau.
- Chừng nào tới ?
- Phải mất 30 tiếng đồng hồ.
- Tôi xin bỏ tiền ra mua gạo nấu cơm cho đồng bào.

Luật sư Nguyễn Hữu Thống và trung tá Hùng giục gửi bản điện tín vẫn còn trong túi áo, tôi trả lời:

- Đợi đến 10 giờ đêm, chạy cách xa Côn Đảo hãy gửi. Tàu Cộng Sản biết được vị trí, đuổi theo thì nguy lắm.

21 giờ... Máy bồng ngưng chạy. Phi báo tin:

- Hệ thống bơm nhớt bị nghẹt.

Ánh đèn bồng tắt phụt. Tàu bỏ trôi. ánh trăng nhạt tỏa rộng trên khắp vùng biển bao la. Biển êm lảm. Cổ lẳng nghe mới thấy tiếng sóng vỗ róc rách rất nhẹ bên mạn tàu. Từ mũi tới lái, cả một khối người im lìm bất động. Thình thoảng có tiếng thờ dài tan vào ánh trăng mờ. Đồng bào chưa biết rõ nguy cơ đang phải đối đầu.

Có tiếng người la, phá tan im lặng:

- Ban đêm đi đâu? Ở hay, sao bước cả lên vai tôi?
- Chen gì mà dữ vậy?

- Trời đất ơi! Tôi mất chai nước rồi!

- Yêu cầu giới nghiêm!

Hai tiếng "giới nghiêm" đến đúng lúc tôi đang nghĩ tới những vụ hãm hiếp xảy ra trên đường đi tản từ miền Trung vào Nam.

Lệnh giới nghiêm trong đêm, cấm không ai được di chuyển cho đến 6 giờ sáng được thi hành triệt để.

Phi làm việc bằng ánh đèn pin. Thanh niên thay nhau xuống phòng máy tát nước. Tàu lững lờ trôi trong đêm, có thể dạt vào vùng núi Côn Đảo.

Đến một giờ khuya, một người đàn bà lên đài chỉ huy báo cáo, tiếng rất nhỏ:

- Ở đằng mũi có hai tên Việt Cộng đang bàn nhau đặt chất nổ. Tôi sợ quá, cố lên đây để báo Thuyền Trưởng.

- Bà dẫn nhân viên an ninh xuống bắt có được không?

- Tôi không dám. Nếu biết, chúng nó giết tôi. Hai đứa mặc áo sơ mi trắng cụt tay, nằm bên cạnh lỗ neo bên trái.

Chung quanh mọi người đang ngủ say. Tôi đánh thức trung tá Hảo. Hảo buồn ngủ quá, âm ừ không muốn dậy. Nể lời, Hảo vươn vai, duỗi thẳng chân cho tỉnh, ngồi bật dậy, dụi mắt rồi đứng lên. Tôi chỉ người đàn bà rồi nói với Hảo:

- Bà này báo tin trước mũi có hai tên khủng bố định đặt chất nổ. Trung tá chịu khó cho người ra xem thực hư thế nào.

- Để tôi cho ban an ninh biết.

Trung tá Hảo chia toán an ninh ra hai bên mạn tàu. Giữa đêm khuya vắng, lệnh hành quân bố ráp khủng bố nghe thật rùng mình, khiến nổi da gà.

- Trái tiến hai... Trái tiến hai.

- Mặt tiến... Mặt tiến.

- Đã đến mục tiêu...

Những ám lệnh rất lạ tai được truyền đi, đáp lại, như một cuộc hành quân truy lùng địch.

Sau hơn một giờ, cả hai toán an ninh trở lại báo cáo với trung tá Hảo:

- Không có gì khả nghi ở boong mũi...

Tôi không hiểu người đàn bà báo cáo thật hay bà ta hoảng hốt quá, trông gà hóa cuốc. Sau giờ "hành quân", Hảo lăn ra ngủ tiếp, tiếng ngáy to làm tôi thật khó chịu.

Người đàn bà vừa rời khỏi, Trần Đình Thăng lên đài chỉ huy nói nhỏ:

- Có mấy thanh niên lạ cứ lảng vảng muốn đột nhập phòng bác.
- Giới nghiêm mà! Họ có mang khí giới không?
- Bác phải can thiệp ngay. Cháu ngờ họ có súng ngắn.

Trung tá Hảo tìm hỏi mấy anh thanh niên, mới biết là nhân viên thuộc Ban An Ninh.



Giọt nước quý hơn vàng

Đến 4 giờ sáng ngày 2-5-75, khoảng gần chục chiếc tàu, có đèn hải hành, bao quanh ở vòng rất xa tàu Trường Xuân. tàu nào cũng như đứng ở vị trí đã được chỉ định trước. Mấy năm sau này, đề đốc Hoàng Cơ Minh cho biết đoàn chiến hạm do ông chỉ huy còn ở lại Côn Đảo đến ngày 5-5-75 mới khởi hành tới Phi. Khi tôi viết dòng này, ông Hoàng Cơ Minh đang ở biên giới Thái Miên nên không thể nào hỏi ông để biết rõ đoàn tàu vây chung quanh Trường Xuân trước rạng đông ngày 2-5-75 có phải là tàu Hải Quân hay không. Đoàn tàu đã biến mất trước khi trời sáng rõ.

Phương Đông, trời ửng hồng...

6 giờ sáng. Rặng núi Côn Đảo mờ mờ ở chân trời phía Nam.

Chát và Thiện thay nhau đo tọa độ mấy đỉnh núi để định vị trí trên hải đồ.

Trường Xuân dạt lên phía Đông Bắc đèn (hải đăng) Côn Sơn, cách xa 12 hải lý.

Người Rớt Xuống Biển

Khoảng tám chín năm trước ngày miền Nam bị sụp đổ hoàn toàn, tôi không nhớ rõ đã đọc trong tập Constllation hay Selection Readers Digest, bản tiếng Pháp, câu chuyện một thuyền trưởng đã tìm và vớt được người rớt xuống biển trong trường hợp thật hi hữu.

... 8 giờ sáng ngày 25-12-196..., ông thuyền trưởng vùng Bắc Âu điễm danh thủy thủ thiếu một người. Sau khi tìm khắp nơi trên tàu, ông kết luận anh thủy thủ này nhậu say trong đêm Giáng Sinh nên đã té xuống biển. Ước tính giờ anh thủy thủ rớt, tính tốc độ của tàu, độ dạt của gió, sức đẩy của luồng nước..., ông quyết định quay tàu trở lại tìm kiếm nạn nhân. Thủy thủ được tăng cường thêm để theo dõi trên mặt biển.

Năm tiếng, ... mười tiếng đồng hồ đã qua không làm cho thuyền trưởng nản chí. Ông vẫn tiếp tục tìm kiếm. Bỗng từ xa, qua ống nhòm, ngay phía trước mũi tàu, trên đường tàu chạy, một vật đang di động. Tàu tiến lại gần. Anh thủy thủ vẫn còn nổi trên mặt nước. Nạn nhân được vớt lên, tính ra đã ngâm mình gần 24 tiếng đồng hồ dưới biển vào cuối tháng Chạp của mùa Đông giá lạnh.

Câu chuyện này gây một ấn tượng rất sâu đậm trong tâm hồn tôi. Tôi khâm phục vị thuyền trưởng đã thành công vớt người, ít ai làm được; và ao ước trong đời hàng hải của mình làm được một việc như ông. Mong mỗi vớt được người rớt xuống biển như trong câu chuyện đã đọc, tôi thấy khó khăn quá sức, cho rằng đó chỉ là điều mơ ước hão huyền, chỉ có thể xảy ra trong truyện giả tưởng.

Vị thuyền trưởng Bắc Âu đã dạy tôi hiểu thêm về trách nhiệm của một thuyền trưởng. Ông dạy tôi tình thương yêu con người, muốn cứu một người cần phải bình tĩnh, khôn ngoan, không được nản chí. Ông tính toán giỏi chính xác đến độ, gần 24 giờ sau, tìm được anh thủy thủ nằm đúng trên đường tàu trở lại, anh không ở nguyên một chỗ mà bị gió và luồng nước đẩy đi. Con người chỉ là một chấm li ti giữa biển khơi vô tận.

Anh thủy thủ cực kỳ may mắn này cũng cho tôi một bài học. Con người anh tiềm ẩn một nghị lực phi thường. Anh chứng tỏ có sức dẻo dai vô địch. Anh cho tôi hiểu trong con người có rất nhiều năng lực có thể khai thác. Nếu anh không rớt xuống biển, không phải chống chọi với cái rét lạnh, phải ngâm mình dưới nước ở giữa cái mênh mông vô tận của đại dương.... anh đâu biết bản năng sinh tồn mạnh đến thế, anh đâu biết anh có nguồn sinh lực rất dồi dào. Sức mạnh nào đã giúp anh cầm cự với cái chết, cái giá lạnh, với tuyệt vọng để rồi anh được cứu sống.

Trường Xuân cũng có người rớt xuống biển, không phải trong trường hợp bình thường mà thật bất thường.

Điện tín cầu cứu gửi đi từ sáng ngày 1-5-75 vẫn chưa được tàu nào đáp ứng tiếp cứu. Đói và khát... ám ảnh tôi nặng nề. Hai người vừa tự tử, máu óc vãi tung tóe làm tăng thêm hoang mang hoảng sợ. Khối đồng bào chen chúc trên boong, từ lái tới mũi, chỉ gây thêm lo, tuy bề ngoài tôi vẫn cố giữ vẻ điềm tĩnh. Trên trời có những tảng mây đen, nhỏ và dày. Ao ước có trận mưa rào để có thêm nước uống, để làm dịu cái không khí trở nên thật ngột ngạt, làm nguôi đi cái vô vọng đang ray rứt từng người. Cơn gió Tây Nam cuối mùa nổi lên rất nhẹ, làm gợn sóng lăn tăn trên

biển không đủ làm mát lòng người. Con người đang đứng trước một thực tại thật bất bênh, sống và chết không còn biên giới nữa. Thoát khỏi bị phục kích ở Rừng Sát, mọi người bây giờ đều tự hỏi: Tương lai về đâu? Sống chết ra sao?

Đầu óc tôi cũng rối bời với bao nhiêu câu hỏi. Ban An Ninh liệu có đủ uy tín, đủ sức mạnh để duy trì kỷ luật. Làm sao đồng bào giữ được trầm tĩnh để có thể vượt qua được hiểm nghèo. Nếu ai cũng ích kỷ, mạnh ai nấy sống, sẽ dẫn tới rối loạn. Lời kêu gọi trấn an sông liệu có thuyết phục được ai không?

Chung quanh, người nào cũng mệt mỏi. Trung tá Hùng mới qua có một ngày mà mắt đã trĩu sâu, má đã hóp. Luật sư Thống ở bên phòng vô tuyến điện, thỉnh thoảng phấp phỏng ló ra ngoài nhìn vợ con. Sĩ quan Chất, nha sĩ Hòa, cựu thượng sĩ Hải Quân Thiện đã biến đầu mắt. Trung tá Hào vẫn ngồi trên cái thùng đựng phao, vẻ mặt buồn, tư lự, có lẽ đang nghĩ đến cảnh gia đình ly tán, có lẽ đang nghĩ đến cuộc chiến phải bỏ dở. Từ lúc xuống tàu đến giờ, Hào không hề cười. Riêng Hải thì vẫn tỉnh táo, có lẽ đã dự trù trước đầy đủ lương thực. Mặt Hải vẫn còn hồng hào.

Bên tôi thường có 3 người: trung tá Hùng, thiếu tá Thuyên, sinh viên Lâm (biết võ Karaté) được mẹ dặn nhỏ theo sát hộ vệ tôi.

Một giờ sau khi thủy táng hai nạn nhân tự tử, áp lực vô vọng chưa nhẹ bớt, bỗng bên mạn trái có tiếng kêu thất thanh:

- Người rớt xuống biển!

- Có người tự tử!

Đứng trên đài chỉ huy tôi chú ý, đồng bào thường hay len ra thành tàu đứng để hứng được nhiều gió mát mẻ hơn tránh hơi người chen chúc bốc ra nồng nặc. Máy thanh niên trèo lên be tàu ngồi. Người rớt xuống nước có lẽ vì bất cẩn hay bị chèn lấn, mà cũng có thể phản chí tự tử.

Trường Xuân như con thú không lồ bị thương trầm trọng cùng mình. Vẫn còn phải xử dụng tay lái "sơ cua". Nước vẫn âm ỉ lọt vào phòng máy. Không khí tàu trở nên ngột ngạt. Nghĩ đến sinh mạng bốn ngàn người; rồi nghĩ đến sinh mạng một người. Quay tàu trở lại hay tiếp tục chạy? Trong một thoáng, nhớ lại câu chuyện thuyền trưởng vùng Bắc Âu vớt người. Nhưng ông ta ở vào một hoàn cảnh khác. Quay trở lại không tìm được nạn nhân thì sao? Thời giờ lúc này quý vô cùng. Lỡ trở lại rồi máy lại bị hư? Cũng có thể tàu Cộng Sản rượt phía sau. Không khí quá căng thẳng. Định quay mũi rồi lại thôi. Phân vân và lưỡng lự. Phải làm sao để gây được tin tưởng. Làm sao để mọi người phải đùm bọc nhau trong nguy khốn. Nếu không sẽ mất hết. Thảm trạng khốc liệt sẽ xảy ra.

Hàng trăm câu hỏi nêu lên không có giải đáp. Tàu vẫn tiếp tục chạy...

Chợt nhìn về hướng Tây, mặt trời chỉ còn cách mặt biển một con sào. Quyết định quay tàu lại. Hơn nửa giờ đã qua. Nạn nhân nếu còn sống sót đã ở cách xa ước chừng hơn 5 hải lý. Nếu tìm được nạn nhân, ảnh hưởng tâm lý sẽ rất lớn lao.

Tôi nhìn thẳng vào mắt anh thanh niên la lên ban nãy:

- Có thật người rớt xuống biển? Hay tự tử?

- Không phải tự tử, rớt thực.

Anh thanh niên trả lời, đôi mắt như cầu khỉ.

Mấy người khác đứng gần, thấy tàu có ý quay trở lại tỏ vẻ không bằng lòng. Có lẽ họ cho rằng, tàu quay lại chỉ làm một việc thật vô ích.

Chuông báo máy chuẩn bị, cho Phi biết Trường Xuân quay trở lại tìm vớt người rớt xuống biển.

Đồng hồ chỉ 5 giờ 35 chiều ngày 1-5-75. Để quay tàu 180 độ, trở lại đường cũ, tôi đã áp dụng phương pháp của đô đốc Boutakoff, kỹ thuật quay tàu đã học ở trường mấy chục năm về trước nay mới đem ra áp dụng lần đầu cũng là lần chót trong đời hàng hải. Tôi cũng không hiểu sao lúc đó còn đủ minh mẫn để nhớ điều đã học. Đưa cho Lâm ống nhòm, dặn Lâm phải quan sát thật kỹ hai bên và thẳng phía trước mũi tàu. Nếu nhận ra được người, lấy một đám mây trên trời làm chuẩn để theo rồi khỏi lạc mục tiêu.

Hơn nửa giờ sau, vừa nhìn qua ống nhòm, Lâm vừa giơ tay chỉ:

- Người kia kia. Bỏ nhìn thẳng về hướng đám mây hồng hồng chéch bên trái mũi tàu thì thấy rõ.

Lâm nhìn lầm chằng? Đỡ lấy ống nhòm, hướng về phía đám mây làm chuẩn, tôi theo rồi trên mặt biển lúc bấy giờ sóng rất nhỏ. Nạn nhân đang vùng vẫy bơi ra dáng còn khoẻ lắm. Tôi mừng quá, những nỗi lo âu tưởng như vỗ cánh bay đi. Một mặt bảo Lâm phải bám sát nạn nhân, không được rời ống nhòm, một mặt bảo Hải và Thiện cắt sợi dây "lock" dài độ hai trăm mét, buộc sẵn vào cái phao tròn. Tàu tiến chậm chậm tới gần nạn nhân, lách nhẹ sang trái rồi ngừng hẳn để nạn nhân trần như nhộng nằm phía dưới gió.

Khi còn cách nạn nhân chừng 10 mét, phao được quăng xuống nước. Nạn nhân bám lấy phao, được kéo vào sát thành tàu. Bốn năm người túm nhau kéo anh ta lên boong. Mặt trời chìm sâu dưới biển. Những đám mây đỏ rực như máu ở phía Tây.

Vớt người xong, Trường Xuân tiếp tục chạy xuống hướng Nam. Mừng không phải hẳn vì vớt được người, mừng vì đồng bào trên tàu đã nhìn thấy, chỉ một mạng cũng cần phải cứu sống. Tôi hy vọng đồng bào hiểu rằng con tàu được lèo lái đến bến an toàn hay không, tất cả mọi người đều phải có trách nhiệm. Trách nhiệm của đồng bào lúc này là giữ bình tĩnh, đừng gây thêm hoang mang, giữ vững trật tự, nhất là đừng ích kỷ. Có phải Thượng Đế đã giúp con tàu Trường Xuân vớt được người rớt xuống biển, giúp bốn ngàn người chúng tôi sáng suốt hơn, trầm tĩnh hơn trong cơn nguy khốn để có thể bảo vệ nhau trong lúc khốn cùng.

Tôi không có thì giờ tìm gặp nạn nhân để hỏi cho biết vì sao mà rớt xuống biển. Có người nói vì thù hận, vì cướp, vì tự tử. Mỗi người đều có một giả thuyết và cứ cho là mình đoán đúng!

- Ông ta là một đại tá, nguyên tỉnh trưởng một tỉnh miền Trung. Có thù hằn gì đó.

- Không, chính là trung tá Cảnh Sát tự tử, tôi biết rõ ông ta lắm...

Người được vớt là một cựu đại tá, nguyên tỉnh trưởng được ba bốn người xác nhận. Họ kể như chính họ được gặp nạn nhân. Để cho mọi người thêm tin tưởng, người ta còn cho biết nạn nhân bây giờ vẫn còn sợ sệt, không dám nhận mình đã rớt xuống biển. Anh ta như mất trí.

Khi tới Hoa Kỳ, ở trại Indiantown Gap tình cờ tôi gặp và hỏi Mai Công Tri:

- Anh ở trại Harcourt Road có biết hay có gặp người rớt xuống biển rồi được vớt không?

- Bác không nhớ à! Bữa bác sang thăm trại độc thân, anh ta có ra chào bác. Anh ấy kể với cháu, cảm ơn bác đã cứu anh ta hai lần thoát chết.

- Sao lại hai lần?

- Cháu không biết, chỉ thấy anh ta nói vậy.

- Anh có thể cho biết rõ tên và lai lịch anh ta không?

Suy nghĩ một lát, Tri ngập ngừng nói:

- Anh tên thực là Vũ Văn Thụ, nhưng khi đến Hồng Kông lại lấy tên là Hồ Phái Nam.

- Anh có thể kể tại sao Thụ lại rớt xuống biển không?

- Để cháu biên thư cho anh Thụ để anh kể cho bác nghe xác thực hơn. Thụ lấy người cháu họ cháu. Anh ta có tám lon để lại cả ở Saigon.

- Có rất nhiều người cho tin khác nhau. Sao mà kiểm chứng được?

- Cháu biết rõ lắm mà. Không phải tự tử đâu. Anh ấy bây giờ như người lẫn thần.

- Không phải tự tử cũng có lý. Nếu tự tử sao lại còn bơi khoẻ thế. Anh Thụ đi định cư đâu chưa?

- Chưa. Anh ấy muốn về Việt Nam. Về chuyện rớt xuống biển cháu không muốn kể lại lời anh Thụ đã nói với cháu ở Hồng Kông, nói đi nói lại tam sao thất bản chẳng.

Tri vẫn né tránh không dám kể sự thực. Cũng có thể Tri không nhớ hết, nói sai một ly... đi một dặm. Tôi hỏi thêm:

- Có người nói là đặc công, có người nói là bị cướp tiền rồi bị đẩy xuống biển?

- Có điều chắc chắn là Thụ không phải tự ý nhảy xuống biển. Thụ làm nghề chụp ảnh dạo trên đường Tự Do, trước Quốc Hội... Thụ viết thư cho bác sẽ rõ hơn.

- Cháu sẽ bảo anh ta viết cho bác.

Câu chuyện “Vớt người rớt xuống biển” đối với tôi là một chuyện đáng ghi nhớ trong những chuyện đáng ghi nhớ nhất của đời mình, nhưng vẫn hậm hực vì không được gặp lại nạn nhân. Ngày nào cũng như ngày nào, tôi nhận được nhiều thư cho biết tin tức định cư ở các nước của đồng bào ty nạn Trường Xuân. Thư có đến bảy, tám trăm lá, được xếp cất đi rất cẩn thận trong một cái hộp bìa cứng; coi đó như một gia tài tinh thần. Trong vòng năm năm tôi đổi chỗ ở bảy lần, đi theo các con. Vào một dịp dọn nhà, hộp thư đã bị thất lạc chắc người nhà cho là giấy tờ cũ, bỏ đi giữ làm gì. Cũng may có bốn năm bức thư khá đặc biệt, được cất vào tập “tài liệu Trường Xuân” nên còn đến hôm nay.

Đầu năm 1976, tôi đã nhận được bức thư của “Người Rớt Xuống Biển” gửi tới Mỹ, từ Hong Kong.

Một số thân hữu Trường Xuân gửi về cho tôi khoảng gần 200 đô la để giúp đồng bào còn kẹt lại ở trại ty nạn.

Số tiền này được gửi cho sơ Nguyễn để an ủi những đồng bào kém may mắn còn ở lại trại Hồng Kông. Vũ Văn Thụ được tặng riêng 20 đô la.

Đầu năm 1992, sau mười bảy năm mới gặp lại Mai Công Tri. Tri mời tôi lại nhà ăn cơm. Tại nhà Tri, tôi gặp cả Mai Công Cầu, vừa tới Mỹ đoàn tụ với các con, là chỗ quen biết từ hồi còn ở Hải Phòng. Tri và Cầu là hai anh em con chú bác ruột. Mẹ cậu là người xóm Nam Hưng cùng làng An Lễ. Cầu cho biết rõ vợ và một con trai sang với Thụ ở Hồng Kông. Thịnh thoảng vợ chồng Thụ có về Việt Nam. Con gái lớn Thụ đã có chồng, hiện đang định cư ở Mỹ.

*

Nguyễn Đình Bảng tặng tôi một cuốn phim 8mm ghi được hình ảnh khá đặc biệt, lúc tàu Trường Xuân còn đậu bên sáng ngày 30-4-75, sau khi đầu hàng, thân được cả đoàn với Vũ Văn Thụ. Cuốn phim này đã được chiếu cho nhiều thân hữu Trường Xuân xem. Dịp đến Montreal thăm thân hữu, gặp lại bác sĩ Trần Văn Kim trưởng ban cứu thương, bác sĩ Nguyễn Hữu Tùng đã từng đỡ đỡ trên Trường Xuân cùng khá đông anh em khác. Câu chuyện đang vui mới được mười phút, Đình Vũ, lại ngồi gần sát tôi, rồi hỏi một câu thật bất ngờ:

- Tại sao bác lại hy sinh 4000 người để tìm cứu một người ?

Theo cung cách câu hỏi, tôi hiểu ngay Đình Vũ đã bị ám ảnh từ lâu sao tôi lại làm một việc đáng lẽ không nên làm dù là quay tàu trở lại để cứu người bị nạn.

Đình Vũ có lý của anh, nhưng anh không ở địa vị một người thuyền trưởng để có cái nhìn như thuyền trưởng. Đình Vũ không thấy những khó khăn ghê gớm đang chờ đợi, không thể hiểu rằng đến một thời điểm hết sức căng thẳng nào đó, thuyền trưởng không chỉ huy được nữa, lệnh ra chẳng ai nghe rồi dẫn đến rối loạn. Tôi trả lời Vũ:

- Cứu một người để cứu 4000 người.

Đình Vũ nhìn tôi, không nói gì thêm nữa. Chắc bây giờ Vũ đã hiểu vì sao Trường Xuân quay trở lại tìm vớt Thụ.

S.O.S

Ánh trắng mờ mờ tựa hơi sương làm tăng thêm vẻ cô quạnh vùng biển Nam Hải. Trường Xuân dật dờ trôi giữa cái mông mênh vô tận. Những vì sao chơi vơi lấp lánh trên trời cao. Sóng nhỏ lẫn tẩn, lấp lánh ánh trắng phả nhẹ vào vỏ tàu tạo nên trong đêm vắng những âm thanh rì rào nghe như những lời than van hay nguyện cầu van vỉ.

Máy tàu, máy đèn đều tê liệt. Những thanh niên vẫn tiếp tục thay nhau xuống phòng máy tát nước. Hai bên cánh đài chỉ huy, những bà mẹ mang theo con nhỏ tìm nơi qua đêm an toàn hơn, nằm ngồi la liệt, không còn chỗ len chân. Mấy lần tôi muốn lấy thiên máy lục phân (sextant) đo chiều cao sao Bắc đẩu để định vĩ tuyến của tàu nhưng không thể nào di chuyển ra mé ngoài.

Tim đập dồn dập mỗi lần nghĩ đến nguy cơ tàu chìm nếu nước phá mạnh ngập phòng máy. Không có phương tiện liên lạc với “thế giới bên ngoài” để kêu gọi tiếp cứu. Đài chỉ huy tối om, không có ánh sáng để nghiên cứu lộ trình trên hải đồ. Tình trạng bí mật không được tiết lộ để tránh tình trạng rối ren.

Ánh bình minh phơn phớt hồng báo hiệu một đêm dài hải hùng đã qua. Vị trí tàu được xác định nhờ máy rặng núi Côn Đảo mù mù ở xa. Lệnh giới nghiêm được bãi bỏ.

Phi báo tin hệ thống dầu nhớt không còn bị nghẹt. Tàu có thể chạy đều. Máy bơm dù hoạt động hết sức cũng chỉ đủ sức giữ mực nước phòng máy không dâng cao thêm.

Điện tín SOS đầu tiên trong ngày 2-5-1975 được thảo và gửi đi: “Từ thuyền trưởng tàu XVLX. Nước tràn vào phòng máy. Stop. Có cơ nguy bị chìm. Stop. Hơn ba ngàn người Việt Nam trốn chạy Cộng Sản bị đói khát. Stop. Nhiều con nít bị bệnh. Stop. Cần được tiếp cứu thượng khẩn. Vị trí: 8°35' Vĩ Tuyến Bắc, 107°00' Kinh Tuyến Đông. Thuyền Trưởng”

XVLX là danh hiệu tàu Trường Xuân thuộc Việt Nam được đăng bộ quốc tế. Điện tín cầu cứu trên băng tần cầu cứu quốc tế do thuyền trưởng gửi đi, tôi tin chắc những tàu chạy trong vùng bắt được tin này thế nào cũng đến tiếp cứu. Đây cũng là lý do khiến tôi không lo sợ chờ thật nhiều đồng bào ty nạn.

Chỉ mười phút sau, Thanh loan báo tàu Clara Maersk (OWIK) quốc tịch Đan Mạch đã nhận được điện tín cầu cứu, tôi túc trực ở phòng vô tuyến điện để nhận điện tín và trả lời ngay cho nhanh chóng.

“Trường Xuân đã liên lạc với Đệ Thất Hạm Đội Hoa Kỳ chưa ?”

“Chưa Không biết tần số nào để liên lạc.”

“Clara Maersk chỉ có phương tiện lấy 1500 đàn bà con nít mang đi trước, số còn lại tàu khác đến vớt.”

“Xin đa tạ. Thuyền trưởng lại tiếp cứu chúng tôi. XVLX đang ở vị trí..., lộ trình 175, tốc độ 6 gút/giờ.”

“OWIK sẽ gặp XVLX khoảng 12:00 trưa.”

Đến 11 giờ một điện tín nữa gửi cho mùa Maersk:

“Cảm tạ Thuyền Trưởng OWIK nhận tiếp cứu chúng tôi. Stop. Lộ trình 175. Tốc độ 6 gút/giờ. Thuyền trưởng PNL”

Chiều ngày hôm trước, khi tàu Washington và một chiến hạm của Đệ Thất Hạm Đội Hoa Kỳ chạy tới gần Trường Xuân, đồng bào mừng rỡ quá, có người lấy chai nước uống rồi xối từ đầu tới chân, có người đem rửa tay. Nhưng hai tàu trên đã bỏ đi...

Khi tàu Đan Mạch xác nhận giờ đến tiếp cứu, Hùng la lớn thông báo cho mọi người biết tin vui này. Vẫn bằng giọng nói mạnh mẽ nhưng đã hơi run, Hùng lên tiếng:

- Đồng bào giữ yên lặng để nghe thuyền trưởng thông báo... Tàu Clara Maersk sẽ tiếp cứu chúng ta. Họ đang tới và gặp chúng ta 12 giờ trưa nay. Đồng bào tuyệt đối giữ trật tự.

Hùng vừa dứt lời, tiếng reo vang nổi dậy. Nỗi vui mừng của mọi người không ngòi bút linh diệu nào có thể tả nổi. Tất cả mọi người biết mình còn sống, sắp được cứu sống. Cái vui không làm bớt nhức nhối. Đầu óc vẫn còn lờn vờn ám ảnh nội dung bản điện văn:

"Clara Maersk chỉ có phương tiện tiếp nhận 1500 người, đàn bà con nít đi tản đi trước...".

Tôi nói chuyện với Phi qua ống loa:

- Xếp máy cho biết tường tận tình trạng máy cái, máy bơm để tường trình với Thuyền Trưởng tàu Đan Mạch đang chạy đến cứu chúng ta.

- Nước vẫn tràn vào phòng máy. Chưa tìm ra lỗ hỏng. Bơm chỉ đủ sức giữ mực nước không dâng lên thêm. Thuyền trưởng cần hỏi mượn cái bơm.

Suốt ba tiếng chờ đợi tàu Clara Maersk thì đầu óc cũng phải tìm giải đáp cho hàng chục câu hỏi:

- Tàu Đan Mạch chỉ có phương tiện thu nhận một nửa số tị nạn mà đàn bà con nít đi trước. Ai đi? Ai ở?

- Với hiện trạng máy móc, với phòng máy tràn ngập nước, nguy cơ đến độ nào? Số phận những người còn ở lại, số phận thủy thủ sẽ ra sao nếu hệ thống dầu nhớt lại bị kẹt, bơm nước không chạy nữa?

- Phải làm gì để cứu tàu khỏi chìm?

11g35. Một chấm đen mờ mờ ở chân trời. Chấm đen rõ dần đang tiến về phía chúng tôi. Trường Xuân ngừng máy chờ. Tàu Clara Maersk màu xanh da trời hiện ra rõ ràng rồi đứng sừng sững cách chúng tôi độ 300 thước. Không ai bảo ai, tiếng vỗ tay hoan hô vang cả một vùng biển.

Vũ Bá Hưng đã viết cảm tưởng của mình về cái “chấm đen” trên kia:

"Bốn ngàn con người, sau mấy ngày lênh đênh trên đại dương, mắt luôn luôn theo dõi về chân trời cố tìm ra một cái chấm đen hiện hình của phép lạ.

Bốn ngàn tâm thân ba ngày chịu cái nóng từ trên rọi xuống, ban đêm chịu cái lạnh từ dưới hắt lên cộng thêm từng làn gió biển thổi vào làm mẩn mẫn riềm môi, cay cay mí mắt.

“Đói khát, hãi hùng, tuyệt vọng, đã đến lúc không còn sức lực để trông chờ, niềm tin đã rũ xuống không còn sinh lực để ngược lên thì phép lạ đã hiện đến. Phép lạ đã hiện đến dưới hình thức một con tàu mang màu xanh ưu ái và đồng thời cũng mang theo một vị thuyền trưởng cùng thủy thủ đoàn mang nhân tính thiên thần. Con tàu cũng mang một cái tên nghe thoang thoang mùi vị huyền thoại thần tiên CLARA MAERSK.

“Bốn ngàn tâm thân mệt mỏi bơ phờ chợt bùng lên một sinh khí cùng chung một cảm nghĩ:
“Minh lên một từ đây.”

“Xin tạ ơn Thượng Đế! Tạ ơn tình người!

“Xin tạ ơn Sông! Tạ ơn Biển!”

(Trích Đặc San Đồi Mới tháng 7, 1975.)

Trung khoảnh khắc tôi đã quên tất cả, quên ba ngày qua bao nhiêu tai nạn dồn dập đổ tới, trí não căng thẳng như dây tơ muốn đứt. Tôi nhìn những người chung quanh, ai cũng vui vẻ. Nhưng cũng đã có người mất trí.

Bà Nghệ nắm lấy tay tôi, lay lay hỏi:

- Bác ơi bác, nhà em làm sao ấy, quẫn cả trí rồi. Bác giúp em với.

Tôi chưa kịp trả lời bà Nghệ, thì ca-nô của Clara Maersk trên có hai thủy thủ và một sỹ quan đã cặp tàu Trường Xuân.

Tôi đề nghị luật sư Nguyễn Hữu Thống, trung tá Lưu Bính Hảo, Nguyễn Quang Hải, trung tá Vũ Văn Thịnh, nữ luật sư Nguyễn thị Truyện, đại diện đồng bào tỵ nạn sang Clara Maersk để thương lượng với thuyền trưởng Đan Mạch. Vì an ninh của tàu, tôi cần phải ở lại không thể đi cùng phái đoàn. Ban đại diện không chịu xuống ca-nô nếu không có tôi đi cùng.

Sau khi giao trách nhiệm cho Chắt, Hùng, Lâm, phải giữ tàu Trường Xuân bất động, tôi được đồng bào đỡ tay thả dần xuống ca-nô, không còn đủ sức để bám dây leo xuống. Bà Anh vẫn còn khoẻ và lanh lẹ, nhảy từ thành tàu xuống xuống máy khiến ngón chân bị trẹo, sau mấy tháng mới lành.

Lên tàu Clara Maerk, tôi tìm gặp ngay thuyền trưởng, ông Anton Olsen. Thuyền Trưởng tuổi trạc sắp si 50, trông hiền lành, phúc hậu, dễ gây cảm tình. Tôi nói ngay với ông:

- Thuyền trưởng cho chúng tôi mượn cái máy bơm. Nước đang tràn vào phòng máy tàu Trường Xuân.

- Clara Maersk không có máy bơm.

- Xin lỗi Thuyền Trưởng, nhờ ông hỏi giùm cơ khí trưởng có cách nào giúp bơm nước hầm máy ra không.

Cơ khí trưởng tàu mua Maersk xác nhận không có máy bơm để cho mượn.

Không ngập ngừng, tôi nói với ông Olsen:

- Trường Xuân chỉ có thể bơm nước ra khi tàu chạy. Nếu máy tàu ngừng, tình trạng trở nên nguy hiểm. Xin thuyền trưởng cứu tất cả mọi người.

Ông Olsen không do dự, đồng ý tiếp nhận tất cả.

Tôi loan tin này ngay cho ban đại diện.

Sự thương lượng giữa hai chúng tôi thật nhanh chóng, dễ dàng, trong vòng năm phút. Chúng tôi cùng thông hiểu mối nguy đe dọa mạng sống của mấy ngàn người. Thấy tôi bơ phờ hốc hác, quần áo dơ bẩn, cơ khí trưởng tàu Clara Maersk chỉ tôi phòng rửa mặt gần đấy. Khát quá, không kịp rửa mặt cho tỉnh, tôi uống một hơi hai ly nước đây...

Trước khi xuống ca-nô, ông Anton Olsen căn dặn cứ để tàu Trường Xuân đậu yên một chỗ, Clara Maersk sẽ lại cập. Ca-nô vừa rời Clara Maersk, thì bỗng thấy Trường Xuân mở xả hết máy chạy. Tôi giật thót mình không hiểu sự thể ra sao. Đặc công Cộng Sản áp lực tàu trở lại Sai gon chăng? Rồi bỗng Trường Xuân quay trở lại, phóng như bay. Người giơ tay vẫy, người huýt còi ra hiệu tàu ngừng. Trường Xuân chạy chậm lại rồi ngừng hẳn.

Phái đoàn đại diện chưa kịp leo lên tàu, bỗng có hai thanh niên nhảy ào xuống biển rồi bám vào xuống. Có tiếng hét to:

- Bắt lấy nó! Bắt lấy nó!

- Đập cho chúng một trận!

- Chúng tổ cáo với thế giới chúng bị bắt ép di tản...

Hai thanh niên được kéo lên và bị một số đồng bào túm lại đánh. Một anh được thả ra. Còn anh thứ hai trạc 17,18 tuổi bị mấy cái tát. Không còn biết đâu là sự thực nữa. Thật khó mà giải thích khi người ta đang lúc phần nộ. Anh thanh niên bị đánh túi bụi, tôi bảo mọi người giao thanh niên này cho tôi, sau khi khám xét kỹ lưỡng túi áo, túi quần, không có gì khả nghi....

Xuồng máy vừa cặp sát tàu Trường Xuân tôi vội vàng lên đài chỉ huy. Hùng nét mặt hơi tái, nói với tôi:

- Xếp máy Phi báo mực nước lên cao vì tàu ngừng quá lâu. Tàu phải chạy mới có thể bơm được nước ra.

Điện tín khẩn được gửi sang Clara Maersk:

“Nước vào phòng máy rất nhiều. Stop. Xin Clara Maersk đợi trong nửa giờ để bơm nước ra.”

Trường Xuân lại tiếp tục vừa chạy vừa bơm nước. Bơm được độ hai mươi lăm phút, mực nước đã hạ, điện tín thứ hai được gửi đi:

“Để khỏi mất thời giờ, yêu cầu Clara Maersk đậu nguyên một chỗ. Stop. Trường Xuân lại cặp.”

Thuyền trưởng Đan Mạch đồng ý. Trường Xuân tiến từ từ, chạy lại cặp sát Clara Maersk. Vừa cặp xong thì tàu Clara Maersk hạ cầu thang thật nhanh. Suốt dọc thành tàu được thủy thủ chăng lưới để phòng người rớt xuống biển.

Tin nước ào ạt chảy vào phòng máy không được tiết lộ cho ban đại diện biết. Ban trật tự đề nghị tổ chức đồng bào di tản theo thứ tự con nít, người già yếu đi trước. Có người còn góp ý kiến phải để người ngoại quốc nê và đừng khinh rẻ mình.

Thời giờ thật cấp bách. Ban trật tự được yêu cầu đứng dài theo thành tàu hướng dẫn đồng bào leo sang Clara Maersk, người nào đứng gần di chuyển sang trước rồi đến người kế tiếp. Tàu đồng không còn chỗ len chân nên không thể lựa người đi trước đi sau.

Biển êm như chiều lòng người. Cuộc cấp cứu gần 4000 người từ con tàu Trường Xuân đang bị nước xâm nhập hầm máy chuyển sang con tàu Clara Maersk giàu nhân đạo đã diễn ra ngoài khơi Nam Hải, trong điều kiện thời tiết thật lý tưởng, trong trật tự tương đối không thể ngờ. Có những người di chuyển bằng cầu thang. Có những người còn sức thì leo lên Clara Maersk qua những mắt lưới. Có một số người chen lấn bị mấy anh giữ trật tự đập vào mặt. Lại có một số dùng đỉnh lầy thùng ny-lon múc nước biển để tắm. Tôi giục già mọi người phải di tản ngay tức khắc không được trì chậm.

Đồng bào đã chuyển sang tàu Đan Mạch được hơn một nửa, Lâm chạy từ dưới phòng lên hỏi tôi:

- Gia đình mình ở lại hay di tản?

Tôi giục Lâm và Thuyên:

- Phải mau mau rời tàu ngay.

Chỉ lúc ấy, gia đình tôi và những bà con thân thuộc mới vội vã rời tàu Trường Xuân.

Phi vẫn túc trực ở phòng máy. Thanh ở phòng vô tuyến điện. Đứng trên đài chỉ huy theo dõi đồng bào chuyển tàu, đầu óc bị giằng co giữa hai ý nghĩ: “Bỏ tàu hay không bỏ tàu?”

Nhiệm vụ của thuyền trưởng không cho phép tôi bỏ tàu nếu còn có thể cứu tàu được. Máy tàu còn có thể chạy. Bơm còn có thể hoạt động, tàu chưa chìm... làm sao tôi có thể bỏ? Nhưng nếu máy không chạy nữa, hệ thống dầu nhớt lại nghẹt, không còn phương tiện liên lạc ai chịu trách nhiệm về sinh mạng thủy thủ? Tôi rời tàu thủy thủ sẽ theo tôi. Tôi ở lại, họ cũng phải ở lại...

Trên đài chỉ huy, thanh niên vừa bị đánh vẫn còn ngồi trong một góc, sợ không dám đi đâu. Thiện hỏi:

- Thuyền trưởng cần lấy đồ gì trong phòng, tôi lấy giúp

- Anh lấy được gì thì lấy.

May mà Thiện quơ vội vàng được ít quần áo để mặc sau này. Cầu thang lên đài chỉ huy đã gãy đổ, boong tàu trở nên vắng vẻ đến tiêu điều, đây đó ngổn ngang mấy cái va li đã bật nắp, những chai không, một vài đôi dép đôi giày, cảnh vật hoang tàn như vừa trải qua một cơn bão.

Trên boong còn lại hai người. Một người đàn ông trẻ dáng dấp to lớn đang cố sức cõng bà già bước lên cầu thang. Anh gắng bước lên, rồi lại tụt xuống. Bà già bị tê liệt không đứng lên được. Anh ôm lấy bà cụ kéo lê lên thang, nhưng bà cụ nặng quá còn anh thì quá mệt không sao lôi đi được. Anh đang bối rối thì một thủy thủ Đan Mạch chạy xuống, vục bà già vác lên vai, chạy thoăn thoắt trên những bậc thang.

Người cõng bà mẹ tê liệt là anh Phan Huy Hoàng, thiếu tá dù. Chính anh đã gác cửa phòng máy với khẩu M16. Khi đi thăm thân hữu vùng Tây Bắc Hoa Kỳ vào tháng 10-83, thì có tin bà mẹ Hoàng mới từ trần ở Houston thuộc tiểu bang Texas.

Đang mãi nhìn Hoàng cõng mẹ ngã nghiêng, xiêu vẹo thì một người trạc ngoài ba mươi tuổi, leo lên đài chỉ huy, lại gần, giọng khẩn khoản:

- Yêu cầu Thuyền Trưởng phải rời tàu. Nguy lắm rồi.

- Sao ông biết?

- Chính tôi là người xuống hầm máy tát nước. Nước vào rất nhiều, một cách đáng sợ. Thuyền trưởng rời tàu ngay cho. Ông không thể ở lại được.

- Tôi đã biết rõ. Cảm ơn ông nhiều.

Ông "hành khách ty nạn" bước chân đi nhưng vẫn ngoảnh lại nhìn tôi tỏ nhiều thiện cảm. Cho đến hôm nay, tôi chưa gặp lại ông bạn này.

Đã ba ngày qua, Tôn Hoa mới xuất hiện. Hoa xin phép đi kiểm soát các nơi trên tàu. Sau khi xem xét lại từ mũi đến lái, Chát báo cáo, có một xác ông già nằm ở cửa phòng lạnh chứa thực phẩm. Chát còn làm bộ điệu diễn tả chân tay co quắp của nạn nhân bị chết để lại. Đó là Vòng A Sáng, chạy nạn cùng gia đình, một lãnh tụ Nùng, từng làm nghị sĩ và nguyên là đại tá sư đoàn 5. Chan Tak Lim là con rể cũng đi tàu Trường Xuân đã xin giấy khai tử cho bố vợ. Hai tháng sau, Trường Xuân được kéo về Hong Kong. Người nhà nhận ra thi thể ông nhờ tấm danh thiếp còn kẹt lại trong túi quần, hải cẩu được bóc lên bờ chôn. Gia đình Vòng A Sáng đã vào trại Dodwell's Ridge cho biết đầy đủ tin tức trên.

Gia đình tôi đã chuyển sang hết tàu Đan Mạch. Kiểm điểm lại mớ hành lý, nhà tôi nói vọng qua Trường Xuân, cho biết cái xách tay bằng vải bố, tuy nhỏ nhưng rất nặng vì chứa đầy kim, kẹp và dụng cụ nha khoa của con gái đã biến mất. Chắc có người tưởng đó là bị vàng. Cái cặp mà tôi vẫn mang theo sát bên mình cũng bị lạc. Trong cặp không có lấy một đồng đô la, chỉ có đựng hai chai thuốc ho, một máy ảnh, một văn bằng thuyền trưởng và nhiều giấy tờ liên hệ của tàu. Tôi thật tiếc hai chai thuốc bệnh lúc đang cần, tiếc mảnh bằng thuyền trưởng coi như một kỷ vật quý, và thật buồn lòng đã để mất giấy tờ quan trọng của tàu mà thuyền trưởng nào cũng phải mang theo khi bỏ tàu.

Một thủy thủ Đan Mạch được lệnh sang tàu Trường Xuân lần chót để kiểm soát xem có người nào bị bỏ lại. Phòng vũ khí vẫn còn khóa, tôi định vát hết súng ống xuống biển nhưng không còn đủ sức.

Cho đến khi bức điện tín cuối cùng kêu gọi thế giới tự do giúp đỡ 4000 người ty nạn đã được Clara Maersk cứu thoát không thể gửi đi vì máy phát điện bị ngập nước đến nửa thước thì lệnh bỏ tàu mới được thi hành.

Thanh, Chát, Phi... rời đến anh thanh niên bị giữ lần lượt leo sang Clara Maersk. Tôi rời Trường Xuân sau cùng.

Bước chân lên Clara Maersk, tôi cảm thấy tâm hồn thật nhẹ nhàng, nỗi vui mừng rung động đi vào tận đáy lòng sâu thẳm.

Nước mắt bỗng chảy dàn dụa. Nhìn theo con tàu thân yêu, con tàu đã đưa hàng ngàn đồng bào, đưa vợ con thoát vực thẳm, con tàu đã cùng tôi đi khắp vùng Đông Nam Á, lòng đau như cắt, tiếc nuôi mảnh quê hương nhỏ bé trôi dạt trên đại dương.