

Thương Thuyền VIỆT NAM THƯƠNG TÍN I

Nhớ Lại 40 Năm trước

Trần-Hậu-Khánh (Cựu Sĩ Quan Cơ Khí - VNNTI)



Ngày 30 tháng 4 năm 1975, thương thuyền Việt Nam Thương Tín 1 đang cập bến Sài Gòn, sau khi nghe lệnh đầu hàng của Tổng Thống Dương văn Minh, đã gấp rút rời kho 5 Khánh Hội, phải kéo neo và chặt đứt dây cột tàu vào lúc 10:30 sáng, mang theo 750 người tị nạn bắt đắ dĩ, dưới sự điều khiển của một thủy thủ đoàn chỉ có 8 người thay vì 45 trong tình trạng bình thường. Lúc đó, tôi là một Sĩ Quan Cơ Khí cùng có nhiệm vụ đưa con tàu ra khỏi sông Sài Gòn và cũng trong cùng số phận với những người tị nạn trên tàu.



Sau gần 40 năm, VNTT1 không còn nữa, những người thủy thủ năm xưa cũng sống phân tán đó đây, người ở hải ngoại, kẻ ở Việt Nam, một số về hưu ở tuổi xế chiều và một số đã qua đời. Số 750 hành khách của ngày 30/4/1975 cũng phân tán khắp nơi trên thế giới mà tôi không có dịp tiếp xúc, một số khác tình nguyện trở về Việt Nam với con tàu từ đảo Guam vào tháng 10 năm 1975 vì hoàn cảnh ly tan của gia đình lúc bấy giờ. Người viết vì mãi lo đời sống trên quê hương thứ hai trong suốt 40 năm qua nên không có dịp tìm kiếm hay ghi lại những tin tức liên quan đến VNTT1 và mãi cho đến hôm nay, gần đến Tết năm 2015, mới có dịp gởi đến quý vị những dữ kiện mà tôi được biết về con tàu này 40 năm về trước.

M/S Việt Nam Thương Tín 1

Việt Nam Thương Tín 1, chiếc tàu viễn dương đầu tiên của Việt Nam Cộng Hòa được mua lại năm 1968, là sở hữu của Công Ty Quốc Doanh Việt Nam Hàng Hải (Vietnam Marine Lines Co, Inc), chi nhánh của Ngân Hàng Việt Nam Thương Tín, khởi hành từ Marseille, chạy ngang qua Tunisia, Marocco, Cap de Bonne Espérance và Malaysia trước khi về

đến Sài Gòn. Thủy thủ đoàn lúc đó gồm Thuyền Trưởng Hồ Đắc Tâm (đang là Hoa tiêu sông Sài Gòn), Thuyền Phó Burel (Pháp), Sĩ Quan 1 Võ Kiệt Triệu, Sĩ Quan 2 Dương Tấn Kim Sanh, Cơ Khí Trưởng Fabreguettes (Pháp), Cơ Khí Phó Nguyễn Văn Tươi, Cơ Khí 3 Phùng Văn Gạt, Cơ Khí 4 Nguyễn ngọc Chấn.

Công Ty Việt Nam Hàng Hải tọa lạc ở số 16-22 đường Tôn thất Đạm, Sài Gòn, Tổng Giám Đốc là Ông Dương Liên, Giám Đốc Kỹ Thuật là Ông Phùng Lương Ngọc và cũng là Giám Đốc Trường Việt Nam Hàng Hải, Giám Đốc Thương Mại là Ông Lê Minh Đức và cũng là Giáo Sư Trường Việt Nam Hàng Hải.

Tàu VNNTT1 được đóng bởi Công Ty Fincantieri vào năm 1956 tại Ý, dài 148m, rộng 19m, vận tốc 14 hải lý, trọng tải 10965 tấn. Tàu được trang bị với 1 chân vịt (hélice), 1 máy chính 2 thì FIAT 757 (moteur principal à 2 temps), 3 máy phát điện (générateurs électriques DC). Máy chính gồm 7 cylindres, đường kính rộng 0.75m, di chuyển (course) của piston 1.3m, có công suất tổng cộng khoảng 5500CV.

Hải trình thường xuyên của VNNTT1 khởi hành từ Sài Gòn đến Phi Luật Tân và ghé qua những hải cảng: Manila, Ilo Ilo, Pulau Pandan, Tolong, San Fernando để lấy hàng (charge) đường xuất cảng sang Hoa Kỳ và từ Hoa Kỳ, VNNTT1 thường ghé qua những bến như New York, Baltimore, Norfolk, Jacksonville, New Orleans, Galveston, Corpus-Christy... để nhận hàng như gạo, lúa mì, bắp chở về Việt Nam. Những chuyến hải hành như thế có thể kéo dài đến từ 4 đến 4.5 tháng mới trở lại Sài Gòn. Đặc biệt, có một chuyến dài hơn sáu tháng từ 25 Juin 1971 đến Janvier 1972 vì công nhân cảng ở Mỹ đình công, tàu phải neo ở New Orleans trên sông Mississippi 45 ngày. Với một thời gian dài như thế ở New Orleans, không một thủy thủ nào mà không biết đến con đường nổi tiếng về đêm "Bourbon" lúc ấy, con đường tấp nập phố xá "Canal" và cây cầu dài nhất thế giới "Pont Chartrain".



Ngoài những chuyến tàu đến Phi Luật Tân và Hoa Kỳ, VNTT1 cũng đã có lần ghé những cảng miền Trung như Qui Nhơn, Nha Trang, Đà Nẵng để bốc hàng (decharge) gạo chở từ Sài Gòn (1971). Tháng Hai 1971, sau khi bốc hàng ở Đà Nẵng, tàu rời bến đi Hongkong vào ụ để bảo trì trong thời gian khoảng một tháng.

Chuyến hải hành cuối cùng của VNTT1 khởi hành từ Sài Gòn ngày 22 tháng Hai 1975 đi Phi Luật Tân để chở đường đến Osaka và Hakata (Nhật). Từ Hakata, theo dự định, tàu sẽ chạy xuống Úc để lấy sữa bột và bốc hàng ở Peru. Trên đường xuống Úc, Thuyền Trưởng Võ Kiệt Triệu xin cho VNTT1 trở về Việt Nam vì tình hình sôi động ở miền Trung và cũng mong thủy thủ đoàn có dịp về đoàn tụ với gia đình trong lúc dao động này. Mãi đến 2 ngày sau khi được yêu cầu, vào lúc chuẩn bị đón hoa tiêu để dẫn vào cảng Sydney, VNTT1 nhận được chỉ thị từ công ty phải trở về Sài Gòn gấp, lúc đó là ngày 10 tháng Tư 1975 ! Ngày 17 tháng Tư 1975 VNTT1 về đến Sài Gòn, neo trên sông Sài Gòn và cột vào hai phao nổi bên ngoài kho 5 và cảng Nhà Rông. Sinh hoạt trên tàu Việt Nam Thương Tín 1

Tôi được nhận làm Sĩ Quan Học Viên Cơ Khí (Élève Officier Mécanicien) từ ngày 1 tháng Giêng 1971, trước bạn cùng khóa Bùi Hữu Hoàng (Pont 18) vài tháng (Mars 1971). Là những SQ Học Viên (Élève Officier) đầu tiên trên một thương thuyền viễn dương, hai chúng tôi chân ướt, chân ráo, bở ngỡ trong lối làm việc theo "régime français" nên thấy gì cũng mới, cũng lạ !



Thủy thủ đoàn gồm từ 42 đến 45 người, 14 Sĩ quan gồm Thuyền Trưởng, Cơ Khí Trưởng, Sĩ Quan Boong và Máy, SQ Vô Tuyến và 2 SQ Học Viên. Thủy thủ gồm có Cai Pont và Máy 1 và 2, Thợ Điện 1 và 2, Timonier, Matelot, người giữ kho, Thợ Mộc, Chấm dầu, Phụ dịch máy, Đầu bếp 1 và 2, phụ bếp, người giữ kho thực phẩm, bư ký và những bồi bàn (garçons).

Tàu có 4 phòng ăn (carré), phòng ăn Thuyền Trưởng (carré Commandant) dành riêng cho Thuyền Trưởng, Thuyền Phó và Cơ khí Trưởng, một người bồi bàn đặc trách cho phòng ăn này. Phòng ăn của Officers (carré Officers) được phục dịch bởi 2 người bồi bàn. Hai phòng ăn ở phòng dưới, một dành cho các Cai (carré Maîtres), Đầu bếp và Maître Electricien và một dành cho các thủy thủ còn lại

(carré Equipage). Mỗi SQ đều có phòng ngủ và lavabo riêng trong khi phần đông thủy thủ thì 2 người ở một phòng.

Trong vấn đề ăn uống, mỗi SQ được 2 chai bia mỗi ngày, thủy thủ được 2 chai nước ngọt. Bữa ăn trưa, SQ được phục vụ món ăn Tây, bữa ăn tối thì dùng món Việt. Hằng tuần, thứ Tư và Chủ Nhật, bữa ăn trưa của SQ có thêm rượu nho (vin) và những món ăn đặc biệt. Người viết vẫn không quên những món ăn Tây trên tàu VN TT1 và hay suy luận rằng: đầu bếp Việt mà nấu món Tây cho người Việt thì ngon hết chỗ chê! Ngon thật, lúc bấy giờ! Mỗi tháng một lần hay vào ngày lễ lộc, Quan Tàu mời tất cả SQ đến phòng ăn Thuyền Trưởng ăn trưa, những buổi ăn trưa như thế thường kéo dài đến 3 tiếng đồng hồ! Theo thông lệ, để mừng ngày sinh nhật của một SQ nào đó, khi tàu trên biển, vị SQ đó phải khoản đãi tất cả SQ khác 3 chai champagne. Vì theo truyền thống Hàng Hải Pháp, nên mọi người đều chào nhau bằng tiếng Pháp "Bonjour", trước khi ăn, chúc "Bon appétit" và nếu ăn xong, muốn ra khỏi carré trước thì cáo lỗi "Bonne continuation".



Về giải trí, tàu VN TT1 có một thư viện nhỏ, bàn ping pong, bàn babyfoot và máy chiếu phim. Film cinema được thay đổi mỗi lần tàu qua kênh đào Panama vào bến Cristobal. Cristobal, một bến ghé của các tàu biển để lấy thêm dầu, nước uống,

thực phẩm cũng như để nhận thư từ. Cristobal cũng là nơi mà hầu hết những thủy thủ khắp nơi trên thế giới gặp gỡ trong một thời gian ngắn ngủi trong quán rượu hay nơi "giải trí". Nơi đây, thủy thủ tứ xứ đều có thể trao đổi tin tức hay thông cảm nhau về ưu tư của người đi biển, dù không cùng ngôn ngữ. Chúng tôi hay tuyên bố với nhau là "nếu một người đi biển nào mà đã ghé bến Cristobal và lên bờ một lần, thì người đó đã trở thành một international football player".

Chef Méc Fabreguettes-Cdt Nguyễn Nhất Thống-Lt Com LHL



Tàu VNNT1 được đóng ở Ý nên các sách kỹ thuật và tài liệu nguyên thủy đều là tiếng Ý, tuy nhiên theo thời gian, tất cả những tài liệu và sách chỉ dẫn của Pont và Máy được viết lại bằng tiếng Pháp. Sau mỗi lần có lệnh Quan Tàu làm thực tập về khẩn cấp/an toàn (exercice de sécurité), SQ hướng dẫn ngày hôm đó phải đệ trình một báo cáo ghi lại những hành động và nhận xét về cuộc thực tập bằng tiếng Pháp để Quan Tàu lưu trữ. Sổ ghi quart hay lệnh trả lời trong lúc làm manœuvre của Pont và Máy cũng được ghi chép bằng tiếng Pháp.

Hai SQ Học Viên chúng tôi vốn liếng tiếng Pháp có giới hạn, không như các đàn anh SQ khác, nhưng đã tiếp tục học hỏi và thực hành những sinh hoạt và điều lệ của tàu nên sau đó cũng đã được trao cho chức vụ Sĩ Quan theo như khả năng và kinh nghiệm đạt được. Từ SQ Học Viên tháng 1 năm 1971, tôi đã lên SQ Cơ Khí 5 rồi SQ Cơ Khí 4 và 3 trong

chuyến hải hành cuối cùng trước khi VNCH thất thủ. Ông bạn Hoàng của tôi, cũng từ SQ Học Viên Pont tháng 3 năm 1971 được lên làm SQ Phụ Tá 3 rồi 2 cũng trong thời gian đó. Oái oăm thay ! Hai chúng tôi không mong mà lại được thăng chức Cơ Khí Phó và Thuyền Phó ngay sau khi tàu VNNT1 ra khỏi Vũng Tàu trong chuyến hải hành lịch sử ngày 30/04/1975 vì trên tàu lúc đó, SQ Máy chỉ có Cơ Khí Trưởng Phùng Văn Gạt và Trần Hậu Khánh, còn SQ Pont chỉ có Thuyền Trưởng Nguyễn Nhứt Thống và ông bạn Bùi Hữu Hoàng. Dĩ nhiên trong thời điểm đó, không ai màng đến chức vụ hay lương bổng nữa, mà chỉ mong con tàu và hành khách đến một nơi nào đó an toàn, bắt đầu cho những suy tư về một cuộc sống mới ở một chân trời nào đó.

Chuyến Di Tản Lịch Sử 30-04-1975

VNNT1 đậu trên sông Sài Gòn từ ngày 17-04-1975, thủy thủ đoàn vẫn sinh hoạt hàng ngày theo quart bờ. Chúng tôi cứ nghĩ rằng tàu về Việt Nam lần này là để ra miền Trung chở người tị nạn vào Nam, nhưng chúng tôi không nghe lệnh đó ban hành và cũng không nghe biết ý định gì của Công Ty về lịch trình sắp tới (Dĩ nhiên Công Ty và Chính Phủ đã có dự định rồi nhưng đó là bí mật. Sau này chúng tôi mới được biết mật lệnh đó).

Ngày 29-04 là ngày trực (quart) của tôi. Sài Gòn bị giới nghiêm 24/24 vì tối 28-04 Dinh Độc Lập bị dội bom. Nhờ có một lá thư chứng thực bởi Thuyền Trưởng tôi là SQ CK của tàu VNNT1 cho nên Cảnh Sát cho phép tôi được đến tàu làm việc. Chiều tối 29-04, chúng tôi đã chứng kiến cảnh trực thăng trên bầu trời Sài Gòn bốc người từ Tòa Đại Sứ Mỹ, hàng trăm người đã tụ tập và lao xao ở bờ sông Bạch Đằng, nơi mà các tàu buôn còn đậu ở đó. Đêm 29/30-04, đoàn tàu Hải Quân lù lù di chuyển trên sông Sài Gòn ra Vũng Tàu. Tôi và số người đang trực trên tàu thật hoang mang, không liên lạc được với gia đình và không biết là mình phải tính sao đây? Ở lại hay ra đi?



8.00 giờ sáng ngày 30-04, Thuyền Trưởng Võ Kiệt Triệu, SQ Phụ Tá 2 Bùi Hữu Hoàng, Cơ Khí Trưởng Phùng văn Gạt, Cai Nguyễn văn Sa mượn chiếc canot từ cầu tàu Nguyễn Huệ ra tàu VNNT1. Cùng với nhân viên đang trực, SQ Phụ Tá 3 Phạm Đình Tuân, SQ Cơ Khí 3 Trần Hậu Khánh, SQ Học Viên Lý Thế Đạt, Chám dầu Lê văn Bàu, Thợ Điện Quách văn Gòn, lập tức điều động tàu từ phao 1 vào cập bến kho 5 Khánh Hội.

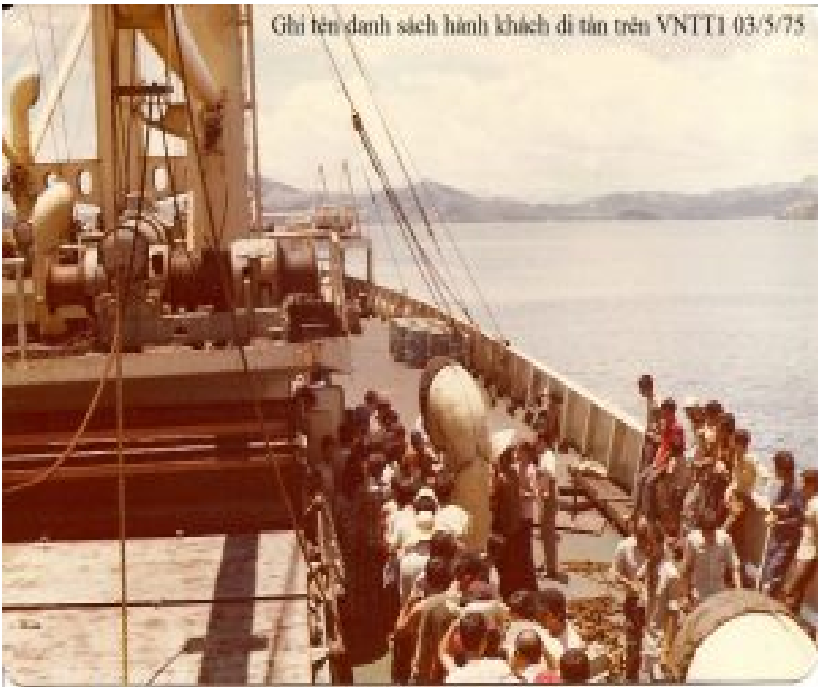
Tàu vừa cập vào kho 5 an toàn, đương nhiệm Thuyền Trưởng Võ Kiệt Triệu, SQ Phụ Tá 3 Phạm Đình Tuân, Cai Nguyễn văn Sa và Chám Dầu Lê văn Báu lập tức rời khỏi tàu để về nhà rước vợ con. Những gia đình có liên hệ với con tàu VNNT1 đang chờ sẵn ở kho 5 cùng với số người may mắn đã vào được bên trong cổng số 5 hối hả lên tàu.

Trong khi chờ đợi gia đình Thuyền Trưởng Vô Kiệt Triệu và SQ Phụ Tá 3, một số quân nhân trên tàu hồi thục và áp lực thủy thủ đoàn phải rời bến gấp, sau khi nghe lệnh đầu hàng của Tổng Thống Dương Văn Minh lúc 10.00 giờ. Lúc này tình hình đã bắt đầu hỗn loạn, người người chen lấn nhau lên tàu. Đành phải ra đi!

Dây thừng mũi đã được tháo ra, mũi tàu bắt đầu tách ra khỏi cầu tàu. Máy chính được phát động: chân vịt quay rất nhanh, sức đẩy rất mạnh. Dây thừng phía sau phải bị chặt đứt bằng rìu chữa lửa trong lúc có 2 người đang lơ lửng đu vào dây thừng cố treo lên tàu. Khi dây bị chặt đứt, 2 người ấy bị rớt gần chân vịt, một người nổi lên còn người kia mất dạng. Tàu bắt đầu tách ra khỏi bến, bấy giờ Thuyền Trưởng Vô Kiệt Triệu và vợ con mới xuất hiện trên cầu, ông Triệu ẵm một đứa bé, bà Triệu cũng ẵm một bé và có hai bé nữa bên cạnh. Tàu lúc đó chỉ cách cầu khoảng 1-2m, nhưng không thể nào nhảy lên thang tàu được vào thời điểm hỗn loạn ấy.

Thuyền Trưởng Nguyễn Nhứt Thống cố điều khiển (manœuvre) tàu vào cầu hai lần nhưng không thể nào cập sát vào được, một phần vì dây thừng không cột được, phần vì lúc thủy triều đang xuống. Trong lúc đó, SQ Phụ Tá 2 Bùi Hữu Hoàng có cầu cứu một chiếc giang đình của Hải Quân đang đậu gần VNNT1 cập vào giữa VNNT1 và cầu tàu để cho ông Triệu và gia đình bước xuống rồi leo lên cầu thang của tàu VNNT1, nhưng cả hai tay bông bé em bé như thế thì không thể nào nhảy qua chiếc giang đình được. Đành chịu thua! VNNT1 phải ngậm ngùi rời bến kho 5 dưới áp lực của những người lính đang cầm súng và lựu đạn. Lúc ấy là 10.30 sáng.

Cũng trong hoàn cảnh này, Thuyền Phó Dương Tấn Kim Sanh xuất hiện trên bến. Có người nào đó quăng cái dây thang pilote xuống cầu, đầu dây dưới cột vào cái cột nào đó để cho ông có thể leo lên, nhưng vì VNNT1 lao chao, cái thang dây bị đứt và Dương Tấn Kim Sanh cũng bị bỏ lại!



Tàu chạy hết tốc lực, vừa qua khỏi cầu Tân Thuận thì bị B40 (hay mìn?) và súng cối nổ tứ tung từ bến Thủ Thiêm. Trái B40 hay mìn đó đã làm lủng vỏ tàu một lỗ khoảng 1m x 0.8m ở bên hông cale số 4 bên trái (babord), dưới mặt nước. Miếng đạn (hay mìn) đã xuyên qua một réservoir dầu máy, vào phòng máy, cắt đứt ống dẫn dầu (circuit hydraulique) của tay lái. Tàu nghiêng qua một bên vì nước tràn vào cale 4 và bắt đầu lúi vào bờ vì tay lái bị tê liệt ! SQ Phụ Tá 2 Bùi Hữu Hoàng nghĩ ngay đến Gyro Pilot, nhưng phòng này bị khóa, đến phòng của SQ Radio (SQ Vô Tuyến) để lấy chìa khóa nhưng không ai mở cửa. Mãi đến khoảng vài phút sau, ông SQ Radio mới xuất hiện trên phòng chỉ huy (Passerelle) và được yêu cầu mở phòng Gyro Pilot để mở máy Gyro. Sau khi Gyro hoạt động, Dịch 2 trở lại phòng chỉ huy cho Thuyền Trưởng biết là Auto Pilote đã hoạt động. Lập tức tàu

được đánh trở lui ở mức tối đa (En Arrière Toute) rồi hồi hả tiến tới trước.

Trước khi đến Nhà Bè, VNNTT1 bị pháo kích lần thứ 2 cũng từ phía bên trái, có quả nổ trên boong tàu cắt đứt dây cáp của cần trục (mât de charge), có quả rớt xuống nước, nhưng không có tổn thương nhân mạng.

Mới vừa qua khỏi Nhà Bè, gần Cát Lái (?), VNNTT1 lại bị tấn công lần thứ 3 bằng súng cối hay đại liên bắn thẳng vào chateau tàu, ở hành lang bên trái phía trước của boong chính, nơi mà một số hành khách đang ngồi núp. Lần tấn công này đã làm cho nhà văn Chu Tử và một em bé tử thương và 20 người khác bị thương.

Với công suất máy được xử dụng tối đa và với một vận tốc kỷ lục, VNNTT1 đã ra được sông Sài Gòn, vượt qua khỏi Vũng Tàu. Ôi ! VNNTT1 và hành khách đã thoát được hiểm nguy!

Trên đường tiến về Hạm Đội 7 ngoài hải phận quốc tế, một buổi lễ thủy táng đơn sơ cho hai nạn nhân tử thương đã diễn ra với sự hiện diện của đại diện Thủy Thủ đoàn và hành khách trên tàu. Goodby forever nhà văn Chu T! Dựa vào báo cáo của Thuyền Trưởng về tình trạng của VNNTT1, điều kiện an toàn của tàu và hành khách, số người bị thương, số lượng hành khách... Hạm Đội 7 chỉ thị VNNTT1 trực chỉ Subic Bay.

Sáng 03-05-1975, 10.00 giờ, VNNTT1 đến Subic Bay, Phi Luật Tân. Số người bị thương được đưa lên trại Subic Bay điều trị. Nhân viên của cơ quan Hải Quân Mỹ lên tàu tiếp xúc Thủy Thủ đoàn, quan sát thực trạng trên tàu, giám định điều kiện an toàn (seaworthiness), tạm thời sửa chữa lỗ hỏng của vỏ tàu, tiếp tế thực phẩm cần thiết và chỉ thị VNNTT1 tiếp tục hành trình đến đảo Guam.

VNNTT1 đến Guam ngày 09-05-1975, cập bến lúc 16.00 giờ để chuyển số hành khách lên trại tị nạn ASAN, rồi trở ra neo trong vịnh. Gia đình của Thủy Thủ đoàn và các nhân vật quản trị của VNHH được phép ở lại trên tàu cho đến khi có chỉ thị mới của nhà chức trách trại ASAN. Tuy nhiên, SQ Radio Dương khắc Hổ và gia đình tự nguyện rời

khỏi tàu cùng lúc với hành khách. Thợ điện 2 (Gòn) cũng rời khỏi tàu, muốn trở về Việt Nam vì không mang gia đình theo.

Tàu VNTT1 là chiếc tàu đầu tiên đến Guam. Những ngày sau đó, có tàu Tân Nam Việt đến ngày 15-05-1975, tàu Trường Hải và HQ 500 22-05-1975, tàu Đồng Nai và Đại Dương 23-05-1975.

[Rời VNTT1 lần cuối cùng 12/7/75 - Vinh biệt VNTT1]



SQ Cơ Khí Trần Hậu Khánh-Phía sau là M/S Việt Nam Thương Tín

Suốt hai tháng trên tàu VNTT1, mọi người đều có một cuộc sống thật thoải mái về vật chất vì số lượng thực phẩm và rượu, bia trữ trên tàu được dự định cho một hành trình 3-4 tháng. Các phu nhân trên tàu là những đầu bếp đặc biệt của những món ăn ngon hằng ngày. Thỉnh thoảng chúng tôi đi picnic, tắm biển, lên bờ, sinh hoạt như đang đi nghỉ hè ở một phong cảnh hữu tình! Nhưng trên thực tế, mỗi chúng tôi đều có một ưu tư riêng trong cùng một trạng huống: mất quê hương, xa gia đình, vắng người thân yêu, một tương lai

vô định! Giờ đây hồi tưởng lại, mắt tôi rung rung lệ, nhớ lại những giọt nước mắt của những ngày cô đơn, buồn tủi lúc bấy giờ. Cả nhóm chúng tôi chọn Canada làm "đất hứa", nơi mà chúng tôi chưa một lần đặt chân đến, chỉ biết đó là một quốc gia có một thể chế trung lập, diện tích bao la và ngập đầy tuyết trắng !

Ngày 12-07-1975, tất cả chúng tôi được lệnh rời khỏi VNNT1, nhập trại ASAN để làm thủ tục di cư đến Canada. Hai SQ trẻ chúng tôi, Trần Hậu Khánh và Bùi Hữu Hoàng coi như vĩnh viễn xa lìa VNNT1 từ ngày ấy, sau 4.5 năm gắn bó với con tàu và chức vụ. Qua sự sắp đặt của văn phòng Luật Sư ARRIOLA & CUSHNIE ở Guam, đại diện cho Công Ty VNHH và Thủy Thủ đoàn, VNNT1 được chuyển giao quyền sở hữu cho chính phủ liên bang Hoa Kỳ. "VẬY, trong trường hợp sau này, Chánh phủ Liên Bang Hoa Kỳ, vì một lý do nào, quyết định bán chiếc tàu, quyền lợi của anh em cần được chứng minh và thông báo đầy đủ cho văn phòng Luật Sư đại diện" (trích từ "Thông tư Nội bộ của ông TGD Dương Liên).

Ngày 21-07-1975, nhóm chúng tôi rời trại ASAN Guam, lên máy bay qua trại Bình-Đặng-Son (Pendleton) ở California để làm thủ tục khám sức khỏe và visa vào Canada. Gia đình ông Lê Minh Đức, ông Nguyễn Văn Sang và Elève Lý Thế Đạt xin định cư ở California, Hoa Kỳ.

Ngày 25-07-1975, chúng tôi gồm gia đình các ông Dương Liên, Nguyễn Nhứt Thông, Phùng Văn Gạt, Bùi Hữu Hoàng và Trần Hậu Khánh nhập cảnh Canada. Một cuộc sống mới nơi đất hứa bắt đầu từ đây !

Cuối tháng 10, 1975 chúng tôi nhận được thư thông báo từ văn phòng Luật Sư đại diện ở Guam cho hay là chính phủ Hoa Kỳ đã dùng VNNT1 để đưa 1600 người đòi trở về Việt Nam. Thế là chúng tôi mãi mãi không còn gặp lại VNNT1 nữa.

Những ghi nhận liên quan đến chuyến đi lịch sử của VNNT1



SQ Cơ Khí Trùng Hữu Hạnh và SQ PT Bùi Hữu Hoàng

Những gia đình có liên hệ với VNTT1 đã chờ sẵn ở kho 5 để theo VNTT1 sáng ngày 30-07-1975 gồm gia đình Thuyền Trưởng Nguyễn Nhứt Thống, gia đình Cơ Khí Trường Phùng văn Gạt, gia đình SQ Radio Dương Khắc Hồ, gia đình cựu SQ CK Huỳnh văn Lắm, gia đình ông Dương Liên, TGD Công Ty VNHH, gia đình ông Lê Minh Đức, GD Thương Mại VNHH, ông Lê Tấn Lộc, TGD Ngân Hàng VNTT, ông ...Cơ, GD.. Ngân Hàng VNTT. Gia đình ông Dương Liên và gia đình ông Lê minh Đức ở lại trên tàu với Thủy Thủ đoàn trong thời gian VNTT1 neo ở Guam. Trong số 750 hành khách có ông cựu Bộ Trưởng Kinh Tế Châu Kim Nhân, 1 Thẩm Phán, 1 Dân Biểu, 2 Hoa Tiêu tàu biển, 2 Bác Sĩ, nữ Ca sĩ Phương Hoài Tâm, tất cả còn lại là Quân, Nhân, Công, Cán các cấp của VNCH trong số có 5 Đại Tá.

VNTT1 không có dự định di tản hay ít ra là Thủy Thủ đoàn không nghe hay nhận được chỉ thị nào từ ban giám đốc. Nhưng vì phi trường Tân Sơn Nhứt bị pháo kích và hỗn loạn vào ngày chót, máy bay không cất cánh được, quý vị của VNTT và của VNHH đã không được không vận, nên con tàu

VNTT1 là phương tiện cứu cánh cuối cùng của quý vị đó và cũng là cái may mắn cho số hành khách tức thời của sáng ngày 30-04. Trong khi đó, phần đông Thủy Thủ đoàn và gia đình của họ không có cơ hội để cùng di tản với VNTT1.

Sau khi cập bến kho 5 sáng ngày 30-04, Dịch 3 (SQ Phụ Tá 3) Phạm đình Tuân về nhà để đem gia đình xuống tàu, nhưng khi vào được kho 5 thì VNTT1 đã ra đi rồi. Bằng cách nào đó, nhóm của Tuân đã leo lên được một chiếc tàu đánh cá theo sau VNTT1 trên sông Sài Gòn, nhưng không bắt kịp. Mặc dầu bị tấn công trên sông, nhưng nhóm của Tuân cũng thoát được ra biển. Có lần Tuân đã tâm sự là trên tàu không có dụng cụ hải hành, chỉ có một bản đồ, nên phải đoán hướng và tọa độ bằng 1 que tăm xĩa răng ! Nhóm của Tuân cuối cùng đến được Singapore và được chuyển qua trại tị nạn ASAN sau đó.

Ông Dương Tấn Kim Sanh, ngày 30-04 là đương nhiệm Phó Thuyền Trưởng của VNTT1. Ông vào kho 5 trễ, cố tìm cách lên tàu, nhưng lúc đó VNTT1 đã tách ra khỏi kho 5 và tình thế rất hỗn loạn, nên đành ở lại. Được biết, sau 30-04-1975, ông Sanh là một trong những người đã dẫn VNTT1 từ Nha Trang về Sài Gòn theo lời yêu cầu của chính quyền mới. Nghe nói ông định cư ở Pháp.

Ông Võ Kiệt Triệu trong ngày 30-04 là đường nhiệm Thuyền Trưởng VNTT1, sáng ngày 30-04, sau khi đưa tàu từ phao vào cập kho 5, lập tức trở về nhà để rước gia đình. Khi trở lại và vào được bên trong kho 5 thì tình thế hỗn loạn nên không lên tàu được nên đành ở lại. Sau ngày 30-04, chính quyền mới yêu cầu ông và Chef Máy Trần văn Đứng ra Nha Trang dẫn tàu VNTT1 (sau này đổi tên thành Vũng Tàu) về Sài Gòn. Cho đến tháng Tám 1978 ông Triệu và gia đình tổ chức vượt biên cùng với 346 người khác, được tàu Anh Quốc vớt, đưa về Đài Loan làm thủ tục nhập cảnh Anh Quốc. Đến tháng Mười Một 1989, ông và gia đình đến định cư ở Montréal, Canada.

Tết 1975 – Tết 2015

VNTT1 về Sài Gòn nhân dịp Tết Ất Mão 1975. Mặc dù chiến tranh có ảnh hưởng nhiều đến cuộc sống của toàn

dân miền Nam nhưng người Sài Gòn vẫn tung bùng đón Tết. Cái rộn rịp của đường hoa Nguyễn Huệ, cái truyền cảm khi sánh vai bên người bạn gái trên đường phố, cái ray rức vì những mối tình, những mẫu chuyện về hải hành và đại dương, những ước mơ định hướng cho tương lai, tôi vẫn nhớ ! Lúc đó, tôi là một Sĩ Quan trẻ trên tàu VNNT1:

Ngày xưa, tôi như con chim biển,
Thích đi hoài, xa mãi chuyện nhân gian,
Nhiều nàng đến, lắm người yêu và hờn giận,
Tôi vẫn đi, đi mãi, xá chi tình... (THK)

Những năm sau 04-1975 là thời gian buồn thảm nhứt của người tha phương như chúng tôi, cô đơn trên đất mới, buồn nhớ về người thân và quê hương bên kia Thái Bình Dương. Huyền Sang, tức ông Nguyễn Văn Sang, Chám Dầu của VNNT1, cùng ra đi với tôi, nhưng định cư ở Cali, đã viết tặng tôi những vần thơ nói lên tâm tư của chúng tôi lúc bấy giờ:

Ngọt bùi mua lấy héo hon,
Bán trăm thương nhớ mà còn xót xa,
Nhấn về nguyên quán dùm ta,
Từ nay phải gọi quê là cố hương !

...

Đất mới dù hoa xinh, trái ngọt,
Hoài hương mộng bén suốt canh trường.

(HS, Jan 1976)

Trong suốt thời gian sinh sống ở quê hương thứ hai, cứ mỗi lần Tết đến, lòng tôi vẫn còn thấy xót xa, nhớ về Tết của một thời trai trẻ ở quê nhà, nhớ đến những lần đón Tết trên VNNT1 lênh đênh trên sóng nước đại dương. Tết Ất Mùi năm nay, 2015, vừa đúng 40 năm, tôi vẫn không quên cái không khí và sự thiêng liêng của Tết cổ truyền ở Việt Nam.

Ở cái tuổi "xế chiều" này, con người hay nhớ về quá khứ, cho nên cũng là lúc tôi muốn ghi lại nỗi niềm và kỷ niệm đáng nhớ liên quan đến thương thuyền "Việt Nam Thương Tín 1" của Việt Nam Cộng Hòa trước 04-1975. Xin gửi đến quý vị và các bạn những dữ kiện đã nêu để biết thêm

về con tàu VNTT1 và chuyến đi lịch sử 30-04-1975. Đặc biệt tôi cảm ơn Thuyền Trưởng Võ Kiệt Triệu và ông bạn Dịch 2 (Phó Thuyền Trưởng 04-1975) Bùi Hữu Hoàng của tôi đã kiểm chứng và xác nhận những dữ kiện mà tôi đã nêu ra trong "hồi ký" này.

Kính chúc quý vị, các bạn cựu Hàng Hải Thương Thuyền Việt Nam và tất cả những hành khách đã di tản trên tàu VNTT1 ngày 30-04-1975 đang sinh sống khắp nơi thế giới một năm Ất Mùi Vạn Sự Như Ý.



M/S Piéto Canale (tiền thân M/S VNTT 1) trong buổi lễ hạ thủy

