

Lính kể chuyện... lính nghe...

BỊ Mìn Ở SÔNG CẦU

(Kính tặng Đô Đốc Trần Văn Chơn , người anh cả của HQ/VN và tưởng nhớ hương hồn cố Hạ Sĩ Lưu Mông Mang , người phóng viên tiền tuyến (thuộc phòng TLC/BTL/HQ/VN) mà Đô Đốc Chơn hằng quý mến)

Lời mở đầu: ZĐ 23 ở Sông Cầu bị VC pháo kích gây thiệt hại nhiều cho ZĐ (lâu quá, không xác định được thời gian chính xác) và nhất là trại gia binh bên cạnh. Đô Đốc Tư Lệnh H/Q Trần văn Chơn có chỉ thị cho khối CTCT/BTL/HQ (lúc trưởng khối đó là H/Q Trung Tá Hoàng Cơ Minh) cử một phái đoàn đi thăm viếng, ủy lạo.

Tôi, Th/S Cơ Khí Đỉnh Công Phải, H/S Lưu Mông Mang, phóng viên nhiếp ảnh, tất cả thuộc phòng Tâm Lý Chiến/BTL/HQ đã được H/Q Thiếu Tá Đỉnh công Chân đang làm trưởng phòng Tâm lý Chiến, đề cử đi thi hành chuyến công tác này. Hàng tặng phẩm mang theo gồm nhiều quà mà tất cả chúng tôi đều phải khệ nệ mang theo rất nặng nề. Quý giá nhất là một số radio transistor loại một băng (MW lúc đó hay thông dụng), có vỏ màu vàng và ba sọc đỏ song song, tượng trưng cho quốc kỳ VN, kiểu mà các áp chiến lược thường được cấp phát cho không để đồng bào nghe, đem đến ZĐ để ủy lạo binh sĩ và gia đình.

Phòng Vận Chuyển, Phòng 4 cung cấp phương tiện di chuyển bằng phi cơ C.130 Quân Sự Mỹ chỉ đi từ Saigon đến Cam Ranh mà thôi. Tại đây, chúng tôi nghỉ ngơi qua đêm tại TTHL/HQ Cam- Ranh.

Được biết tại đây, đơn vị đang có cái tang anh Riễn (K11 tự là Riễn Địa vì anh này có thân hình phương phi phốp pháp như ông Địa) do một chuyện thương tâm đáng buồn xảy ra mà làm anh vong mạng.

Hôm sau, chúng tôi lên đờng do cố vấn Mỹ của ZĐ lái xe jeep đến đón. Dọc đường, tất cả đều bị nạn, mời quý vị xem tiếp qua câu chuyện, đóng góp mua vui...

CHÍ HỢI - Australia

Trong chuyến công tác di chuyển bằng đường bộ từ BCH/V2/ZH (Nha Trang) ra đến ZĐ 23 ở Sông Cầu, xe jeep của chúng tôi đi lọt vào giữa đoàn convoy cơ giới của Mỹ và bị trúng mìn VC. Đầu xe bị nát, hai bánh trước xẹp dí, bị mất thăng bằng xe nhào xuống hố bên lề đường. Đại Úy cố vấn lái xe bị thương nặng, được phản lực cơ chở đi Okinawa điều trị cấp tốc, không biết tính mạng ông ấy ra sao sau này.

Tôi ngồi bên cạnh, bị mảnh mìn chém trúng cổ tay mặt, máu chảy ra lênh láng. Anh Hạ sĩ Lưu Mông Mang, phóng viên chiến trường thuộc phòng Tâm lý Chiến BTL/HQ chết tức khắc. Anh Thượng Sĩ Cơ Khí Đỉnh Công Phải may mắn thoát nạn, nhưng người đây khói súng và bụi đất sau khi nhảy ra khỏi xe.

VC cố tình giật mìn chiếc chiến xa khổng lồ có gắn khẩu pháo 175mm ở trên. Sức mìn nổ không ảnh hưởng gì với xe tăng (có lẽ mìn nhỏ), bao nhiêu sức ép dồn lại phía sau mà chiếc xe jeep chúng tôi đang đi phải hứng chịu.

Đi phía sau, xe tăng để lại một đám bụi cát đỏ bay tứ tung còn kèm theo khói đen và hơi hám của động cơ xịt ra. Tôi nói với Đ/Ú Cố Vấn đang lái xe (quên tên rồi) cố gắng qua mặt chiếc xe tăng đó, nhưng đường lộ chật hẹp vì bề ngang xe tăng quá to, chưa có chỗ rộng rãi để qua mặt được thì bị “ăn mìn”.

Xe bị bê xuống hố bên lề đường. Tuy bị thương, máu chảy ra lênh láng nhưng tôi rất tỉnh sau ít giây bị ngất xỉu vì tiếng nổ lớn của mìn.

Quay lại nhìn thấy Đ/U cố vấn gục đầu bên tay lái, anh H/S Mang (phóng viên) nằm bất động ở băng sau, anh Th/Sĩ Phải đánh lôm còm bò dậy trong đồng bụi cát, mặt mày lấm lem, bần thiêu.

Đoàn convoy Mỹ cứ tiếp tục chạy như không có chuyện gì xảy ra, tốc độ còn tăng nhanh hơn như hoảng sợ. Lính trên xe xả súng dữ dội hai bên hông mà chẳng biết có trúng địch hay không. Anh Th/S Phải chạy ra bên lề đường, ngoắc xe xin cứu đoàn xe mà chẳng chiếc nào chịu dừng. Họ bỏ rơi bạn Đồng Minh ở lại tại trận địa mà trong đó cũng có một SQ Mỹ đồng loại với họ.

Một chập sau, có một đoàn quân xa của Đại Hàn đi ngang, họ dừng lại giúp chúng tôi khi thấy xe bị tan nát, đang nằm phục ở dưới hố cạn.

Lính Đại Hàn rất tử tế, họ vục tất cả mọi người đặt vào trong thùng xe. Sau khi Th/S Phải đã đi thu xếp mọi vật dụng cá nhân và một số quà tặng phẩm Tâm Lý Chiến (đem tặng ZĐ 23 bị VC pháo kích) còn lại trong xe jeep. Xe chuyển bánh chở về căn cứ của họ, bỏ lại chiếc jeep đang bị nạn bốc khói nằm chờ vờ.

Tuy máu chảy nhiều, nhưng tôi rất tỉnh táo lạ thường. Có lẽ đó là bản năng trường tồn tự vệ của con người. Tay trái tôi dùng hết sức bóp ép vào cổ tay phải để máu bớt chảy và tự nhủ: vết thương này không thể chết được, cùm lắm là bị cụt tay, nhưng có thể chết vì nếu bị mất quá nhiều máu.

Một anh lính Đại Hàn cắt dây đeo đạn, làm garrot, siết băng lại nhiều chỗ ở cánh tay, máu bớt chảy dần. Tôi cảm thấy an tâm hơn và cảm ơn anh binh sĩ này đã biết cách làm cấp cứu đầu tiên (first aid).

Tiếp tục trên đường di chuyển về căn cứ Đại Hàn, đoàn xe vô sự, không có bị bắn sẻ hay quấy phá. Nằm trên thùng xe phía sau, mắt ngửa lên trời thấy nhiều phi tuần F-4 (Phantom) của Mỹ bay vùn vụt quanh ngọn đồi bên trái xe chúng tôi, (xe đi hướng Bắc), trút xuống không biết bao nhiêu là bom và đạn đại liên. Những tiếng nổ âm âm từ xa vang lại, mảnh khói lân tinh bay khắp tứ phía, bao phủ cả các dãy cây núi trùng điệp xanh xanh. Không biết có thiệt hại gì cho VC hay không mà bom đạn trút xuống quá nhiều.

Lính Mỹ đánh giặc quá dờ, bị một quả mìn nhỏ mà đã hoảng sợ, tổng ga chạy “thụt mạng”. Đây không phải là một vụ phục kích (ambush) đại quy mô như trường hợp trong thời gian chiến tranh “Pháp-Việt Minh”, đoàn convoy Pháp bị phục kích dài cả cây số, hai bên đánh nhau, chống trả lại kịch liệt. Mỹ chỉ có tài ném bom từng chùm, bắn đại pháo hàng tràng (một tràng là 12 viên pháo), bắn đại liên súng máy hết thùng đạn này qua thùng đạn khác. Mục tiêu ấn định được họ nhắm bắn rất chính xác, không sai một ly. Bọn VC đâu có ngu để mà chết chùm ăn

đạn. Bọn chúng có phương pháp chống “Phi Pháo” rất đơn giản và hiệu nghiệm. Đó là “phân tán mỏng” mỏng chừng nào an toàn chừng nấy, chỉ có thể thôi. Ai chết mặc, ai sống sót được nhờ.

Lính Đại Hàn can đảm và dạn dĩ hơn. Họ coi cảnh “màn trời chiếu đất” hay “nằm gai nếm mật” là sự thường, giống như sự chịu đựng dẻo dai bền bỉ, gian nan và khổ sở của QLVNCH vậy.

Sau thời gian tổng cộng 6 tháng điều trị tại bệnh viện Mỹ tại Quy-Nhon và tại bệnh xá HQ ở Saigon, tôi được đưa ra Hội Đồng Giám Định Y Khoa tại Tổng Y Viện Cộng Hòa và được giải ngũ, phé binh cấp 3 với cổ tay phải bị xuy, cử động khó khăn .

Ngày cuối cùng rời khỏi Quân Ngũ, tôi lại Bộ Tư Lệnh /HQ, phòng Tổng Quản Trị lấy chứng chỉ giải ngũ do anh Nguyễn văn Hiến (tự là Bop R...) giao cho và đồng thời thẻ căn cước SQ cũng bị thu hồi lại. Lại phòng Quân Huân xin cấp phát bằng SQ/HQ ngành chỉ huy đem về nhà cất giữ làm bảo vật kỷ niệm lưu trữ.

ADIEU AUX ARMES!!!Rời khỏi HQ với cổ tay phải bị xuy.....

FAREWELL TO ARMS!!!... Giã từ vũ khí!!! Vĩnh biệt Quân Ngũ

Về đến nhà đúng lúc vợ tôi đang dọn cơm trưa, vội khoe đưa hai tờ chứng chỉ ra xem. Cơm xong, như đoán nhìn được sự lo âu trầm lắng kín đáo của vợ tôi qua ánh mắt lạ thường của nàng, tôi biết nàng đang có một nỗi buồn nặng trĩu trong tâm can mà không nói ra.

Nàng âu yếm ôm đứa con đầu lòng mới hơn một tuổi, khẽ vuốt tóc và thì thầm nói nhỏ:

- May mắn lắm đó con ạ, phúc đức ông bà để lại, con chưa phải là đứa mồ côi cha!!!”.

3

Tôi tự nhủ, HQ đã dạy cho tôi một mớ kiến thức hải hành, tôi cố nhất quyết lập lại cuộc đời mới. Dù tay xuy, nhưng làm nghề Hàng Hải Thương Thuyền (dân sự) không xử dụng lao động tay chân nhiều, tôi vẫn có thể tự túc mưu sinh nuôi sống gia đình được.

Một buổi sáng, tôi lái xe đến Trung Tâm Kỹ Thuật Phú Thọ, đi tìm trường Hàng Hải Thương Thuyền. Sau khi khóa xe kỹ lưỡng, tôi đi thẳng vào văn phòng Giám Đốc, đứng ở ngoài gõ cửa và được một người đàn ông trung niên ra tiếp.

Ngồi đối diện bàn giấy, tôi từ tốn giới thiệu tên và tình trạng mới được giải ngũ ra khỏi HQ, trình bày ý định muốn theo học dự thính các lớp đang giảng dạy của trường Hàng Hải Thương Thuyền và sau cùng xin dự thi lấy bằng Cận Duyên và Viễn Duyên thuyền trưởng.

Ông Giám Đốc nghe xong, tỏ vẻ đồng ý. Để tăng cường thêm lòng tin, tôi móc ví đưa ra tờ Chứng Chỉ Giải Ngũ và bằng cấp SQ/HQ ngành chỉ huy cho ông ta xem. Ông xoa tay, nói không cần vì tin là SQ/HQ thật sau khi đã hỏi khá nhiều về các hoạt động, các đơn vị, các cấp chỉ huy HQ, tôi đều trả lời thông suốt. Sau này được biết, đó là HQ Thiếu Tá Phạm văn Sanh, tốt nghiệp ở trường HQ bên Pháp (Brest) và nay được biệt phái sang làm Giám Đốc ở đây.

Liếc nhìn tấm “Thời Khóa Biểu” của các lớp đang học, ông nói năm thứ hai có ông giáo sư người Pháp JEAN DUCAS đang giảng dạy ở lớp và hỏi có muốn vào lớp không? Tôi bèn gật đầu ưng thuận.

Đi theo ông lên lầu vào lớp, được giới thiệu với giáo sư đang giảng bài, ông DUCAS tươi cười nhìn tôi và mời vào ghế ngồi. Đi ngay ra dãy cuối, tôi chọn một cái ghế trống và ngồi nghe ông tiếp tục giảng bài.

Tan lớp học, lại gần giáo sư, tôi vận dụng tất cả vốn liếng “tiếng TÂY bời”, cắt nghĩa cho giáo sư là vì đang bận đi làm tại tàu buôn VN, tôi chỉ có thể lên lớp khi tàu về bến, lúc chờ

đội “ăn hàng”. Đó là lúc tôi có giờ rảnh để đi học, mong ông thông cảm cho những bữa vắng mặt tại lớp. Tiện thể, tôi xin ông một ít bài giáo khoa mà ông đang dạy. Ông Ducass nói:

- Tôi không có in sách giáo khoa, mà giảng bài đều viết lên bảng.

Tôi hơi ngạc nhiên vì câu trả lời, nhưng ông DUCAS đi lại văn phòng, lấy đưa cho một quyển “Éphémériques Nautiques” (tương đương với quyển Nautical Almanac của Mỹ) do Pháp làm và quyển “Tables de Navigation de l’ Admiral FRIOCOURT”. Đây là các tập sách có rất nhiều bảng tra dùng để làm toán hàng hải. Phần chủ yếu nhất là bảng giải lượng giác hàm số vòng và một xấp bài toán hàng hải in ronéo. Mừng rỡ như bắt được vàng, tôi cảm ơn ông rồi rít, mang về nhà tập làm bài giải.

Lần đầu tiên sau nhiều năm xa quân trường, mơ kiến thức về Thiên Văn Hàng Hải của tôi được ví như con dao cùn, sét rỉ, lâu ngày không cắt được, nay thì phải đem ra mài lại, tương tự như mình đang được đi học lại một khóa “Tu Nghiệp” hay “học bổ túc” nào đó.

4

Tôi nhớ lại các giáo sư cũ của trường SQ/HQ Nhatrang như thầy Đỗ Kiểm, thầy Du Trí Hùng, thầy Nguyễn Địch Hùng, thầy Lê Phụng v.v.... đã dạy dỗ chúng tôi, đã truyền nhiều cho chúng tôi những kiến thức quý hóa của ngành hàng hải, khi lúc chúng tôi mới chập chững, ngỡ ngàng bước vào Quân Trường Nha Trang.

Lớp học có cái bảng đen dài khoảng 6m, cao 1m5. Ông DUCAS dùng phấn chia làm 3 ô. Ông ghi bài giảng vào từng ô một. Viết xong một đoạn, ông ngừng lại đọc tiếng Pháp rất chậm rãi, ngắt đoạn nhấn mạnh từng câu một thật rõ rệt. Xong rồi ông quay lại phía học trò, gật gật cái đầu rồi hỏi tất cả lớp:

“Avez- vous compris tout ça?” (Các anh có hiểu biết hết không?)

Cả lớp im lặng, gật gật cái đầu đáp lại mà không nói ra thành tiếng. Ông lại ghi tiếp vào ô vuông bên cạnh. Trong khi ông viết trên bảng đen, học trò cứ việc chép y như vậy, thừa thì giờ để chép vào tập. Lúc cần vẽ sơ đồ, ông vẽ thật lớn, dùng phấn đủ màu xanh, đỏ, vàng tô đậm lên cho dễ nhận. Xong rồi ông lại quay hướng học trò, vui vẻ cười hỏi:

“Avez-vous bien compris?” (Các anh hiểu rõ ràng chứ?)

Tất cả học sinh đều rất trẻ, thông minh và giỏi. Chỉ có điều là yếu tiếng Pháp vì là học sinh chương trình Việt. Phương pháp giảng bài theo lối sư phạm riêng của ông thật tuyệt hảo, học sinh nào chưa hiểu thông suốt trong lớp, có thể về nhà dùng tự điển tra lại. Bài giảng chắc chắn sẽ hiểu rõ thông suốt hơn. Ngồi ở cuối lớp học lại, tôi có cảm tưởng như đang ngồi xem một chuyện phim cinêma cũ đã coi rồi, nay được xem lại, lòng cảm thấy đầy hứng thú và hữu ích.

Ông DUCAS, nguyên là thuyền trưởng chiếc M/T Cypréa (Motor Tanker), tàu chở dầu lớn nhất của công ty SHELL VIỆT NAM, trọng tải tôi không rõ nhưng cũng phải trên 4000 tấn. Chiếc tàu này chuyên lấy dầu ở kho trung ương Nhà Bè, rồi chở đi tiếp tế cho Nha Trang, Quy Nhơn và Đà Nẵng, đôi lần đi Nam Vang trong những giai đoạn chiến tranh chưa khốc liệt. Anh Bùi Xuân Đàm (có nick name là Chuẩn Tướng Đàm) có làm thuyền phó cho ông DUCAS và khi ông này nghỉ hè hàng năm (congés annuels) thì thay ông ta làm thuyền trưởng.

Toán hàng hải dùng thiên thể trên trời để định vị trí ngòai khơi khi không có đối vật ở bờ. Đó là một bài toán mẫu, đã có sẵn các công thức định trước rõ ràng. Nếu cứ theo thứ tự từ A cho đến Z, kiểm soát lại các bài tính nhỏ cộng, trừ, nhân, chia cho thật chính xác, kết quả 100/100 đều là đúng. Phần khó nhất là thói quen, sự khéo léo khi lấy cao độ, dùng sextant cho được chính xác. Nếu thiên thể được nhận diện đúng, trên trời không bị mây che; đường chân trời

(horizon) phân minh một đường ngang rõ ràng giữa trời và biển, không bị các khối không khí ẩm bị mặt trời nóng làm nước bốc hơi còn lảng vảng ở dưới thấp làm cho đường chân trời bị mờ, thì việc lấy cao độ thiên thể rất dễ dàng và chính xác.

5

Ông DUCAS dạy theo lối Pháp, tôi nhận thấy nếu dùng quen, bài tính giải cũng nhanh như cách dùng bộ HO 214 của Mỹ. Dùng bộ HO 214 của Mỹ, không cần tra bảng Logarith để tính. Ngược lại nó cồng kềnh vì toàn bộ sách gồm 10 cuốn dùng để tra cho các vĩ độ từ 0 độ cho đến 90 độ Bắc hay Nam, tùy theo vị trí của tàu. (Ghi chú: hiện nay các calculator dùng của học sinh trung học cũng có thể dùng dễ dàng và nhanh chóng trong việc tra “logarith hàm số vòng”, chỉ cần một vài key entries là có kết quả ngay, rất tiện lợi).

Khóa của tôi được may mắn học theo lối Pháp và Mỹ, cả hai phương pháp này đều giống nhau. Ban Quân Huấn Vụ có cho mượn sách tham khảo để học thêm. Đó là quyển “DUTTON and Navigation” và quyển “Bowditch”, hai quyển sách này có thể nói là sách gối đầu của mọi người đi biển để xử dụng. Người Mỹ có cách viết bài giáo khoa thật tuyệt diệu, văn họ viết thật ngắn gọn, nhưng đầy đủ cả ý nghĩa, người đọc có thể hình dung ra sự giải thích bài học một cách rõ ràng, lời văn trong sáng và mạch lạc.

Phần cuối sách đều có các bài giải để học sinh có thể tự sửa bài cho chính mình. Chỉ có một khác biệt nhỏ giữa hai phương pháp, đó là cách giải tam giác cầu hải hành, khi đi tìm cao độ của thiên thể tại điểm phỏng định (hauteurs estimées de l’astre données par calculs à la position estimée, người Mỹ gọi là Assumed Altitudes), một bên phải tra Logarith và một bên vào bảng có kết quả liền. Cách dùng điểm phỏng định của Mỹ, dùng vĩ độ (latitude) tròn không có số lẻ để vẽ trên bản đồ, cách tra bảng angle horaire (HA = hour angle) cũng lấy góc t của cực Bắc hay Nam của tam giác hải hành làm độ tròn, không có số lẻ) cũng có đôi chỗ dị biệt. Sau khi vẽ trên hải đồ, ta có một kết quả như nhau. Ba đường cao độ vẽ được đồng quy tại một tam giác vị trí (chapeau triangulaire de la position) xác định vị trí của con tàu tìm được mà người Pháp gọi là “Pointe calculée de Marq de Saint Hilère” và người Mỹ là “Fixed Position”.

Thước đo độ “rapporteur de l’Admiral JEAN CRASS” mỏng nhẹ, dễ di chuyển, xử dụng nhanh chóng và gọn gàng, làm bằng pexiglass trong suốt. Người Mỹ dùng “three arm protractor” hoặc là thước “parallel rulers” cồng kềnh, nặng nề và khó di chuyển. Với loại thước này, ai không quen dùng, sau một vài lần “tịnh tiến” có thể sai đi vài độ, bài toán kém chính xác, cho kết quả không đúng.

Tôi vẫn tiếp tục lại trường khi tàu về bến, rảnh rỗi nhiều giờ lúc tàu “nhận hàng”. Tàu tách bến, lòng luyến tiếc mất những buổi học do ông DUCAS dạy. Nhưng thôi học ôn mà, cố vận dụng trí nhớ lại để chuẩn bị thi.

Thời gian “hải vụ” của tôi (temps de mer) trong HQ dư thừa đi biển để được chấp thuận đi thi “phần thực hành” (pratique), nhưng cuối năm đó tôi chỉ đi thi “phần lý thuyết” của bảng Petit và Grand Cabotage mà thôi.

6

Tôi không có đủ thời gian đi thi tiếp “phần thực hành” vì phải theo tàu đi công tác. Thảm nghĩ, nếu có thi tiếp phần thực hành và đậu thì tôi cũng không làm thuyền trưởng ngay được. Lý do đã có đủ thuyền trưởng (no captain vacancy). Trở về tàu làm việc chờ năm sau tiếp tục.

Kỳ thi năm sau, quay lại trường thi tiếp phần thực hành, may mắn tôi đạt được kết quả mỹ mãn. Một điều buồn cười, trớ trêu mà có thật. Bằng SQ/HQ không được giới hàng hải thương thuyền chấp thuận trên mặt pháp lý để hành nghề tại tàu buôn. Tôi không biết luật này từ đâu mà ra, nhưng có lẽ do áp lực của giới nghiệp đoàn đưa ra, ngõ hầu để bảo vệ nghề nghiệp khỏi bị cạnh tranh. Trường Hàng Hải chỉ dạy về phần giáo khoa lý thuyết. Bằng cấp do Bộ Giao Thông Công Chánh cấp, cùng với các bằng lái xe đủ loại giao thông trên bộ. Tổ chức thi kiểm tra khả năng do một hội đồng giám khảo được các sĩ quan HQ của BTL/HQ gửi qua. Hội đồng này soạn đầu bài thi, kiểm tra, chấm điểm, phê đậu rớt. Bộ Giao Thông Công Chánh sẽ căn cứ vào kết quả báo cáo của hội đồng giám khảo mà cấp bằng. Năm 1973, kỳ thi đó của tôi được HQ Trung Tá Phan Phi Phụng làm giám khảo, kiểm thi và chấm bài.

Chương trình học bằng thi Cận và Viễn duyên không có khác gì các điều đã dạy trong trường SQ/HQ. Chương trình “Quân Huân Vụ” nặng hơn nhiều vì còn có các môn tác chiến thuần túy HQ, không cần nói ra, chắc các bạn cũng đã rõ và đều đồng ý với tôi.

Trường HH/TH chú trọng đến phần “Chất hàng” (manutention) để cho tàu an toàn khi hải hành trong sóng gió. Môn này chỉ là một phần trích ra trong môn “Lý thuyết thuyền bè” (théorie du navire) mà đã được dạy thật kỹ trong HQ. Có thêm môn “Báo cáo chuyến hải hành (Rapport de Mer), đây là môn có tính cách Pháp Lý mà Thuyền Trưởng phải làm mỗi khi tàu về bến. Lý do quan trọng là có phần liên quan đến bảo hiểm hàng hóa mỗi khi có hư hỏng do sóng gió gây ra lúc hải hành (Thường thì tàu buôn bằng gỗ khi xưa, vì không được kín nước nên hay gây ra sự hư hỏng hàng hóa), các tai nạn xảy ra như đụng tàu, mắc cạn, dịch tả, bệnh tật, chết chóc, hải tặc hay bị HQ các nước khác uy hiếp hay tịch thu. Môn này đều có bài mẫu để áp dụng trong mọi tình huống, giống như bài luận mẫu vậy, không có gì khó lắm.

Môn vận chuyển đều giống nhau trên căn bản lý thuyết, bài cũng do các thuyền trưởng người Pháp viết in thành sách (tác giả Calvé). Môn này có nhấn mạnh thêm phần “Thuyền buồm”.

Trước khi có phát minh ra động cơ hơi nước và động cơ nổ, các thương thuyền đều nhờ sức gió “Mậu Dịch” (Trade wind) để đi qua các đại dương vận chuyển hàng hóa khắp thế giới. Môn này tôi rất thích vì có thể áp dụng trên các du thuyền (loại nhỏ) mà ngày nay đã trở thành môn thể thao quốc tế, rất được yêu chuộng.

7

Một môn học có hệ số cao, đó là môn “Cân bằng la bàn từ” (compensation du compass magnétique). Đa phần các tàu buôn VN đều nhỏ và cũ nên không có la bàn điện (compas gyroscopique), một được đặt ở phòng lái, một ở trên nóc đài chỉ huy gọi là la bàn mẫu (compas étalon). Độ sai la bàn lớn quá không thể hải hành được, người thuyền trưởng phải biết cách “Cân Bằng” nó lại, để độ sai phải bé hơn 10 độ.

Có bài toán giải để tìm cách cân bằng La Bàn, tính khoảng cách xa gần của hai quả cầu tròn bằng sắt non được gắn hai bên phải trái la bàn, cách dùng “thang răng cưa bằng gỗ” (crémaillère en bois) đặt ở phía dưới bên trong hộp tủ la bàn (tabernacle du compass) và cách đặt lại, đưa lên hay đưa xuống các thanh nam châm sửa chữa (aiments correcteurs). Các thanh nam châm này có hình dung giống như bút chì màu có hai đầu xanh đỏ mà ta hay dùng khi xưa của hiệu Baignol Fargon thời buổi xưa học trò hay dùng. Đối với chiến hạm, HQCX có một xưởng nhỏ chuyên môn đảm nhiệm công việc này, định lại và cân bằng mỗi khi tàu vào đại kỳ. Tàu là một khối sắt nam châm khổng lồ, bị tác dụng tổng hợp bởi các “từ lực” nằm theo chiều ngang,

chiều dọc và chiều thẳng đứng và “địa từ trường” (forces magnétiques terrestres) nên tác dụng các lực này rất lớn, làm sai đi hướng Bắc của la bàn rất nhiều độ.

La bàn được đặt trong hộp gỗ hình trụ tròn thẳng đứng, các ốc và đinh đóng vào không phải là kim loại sắt (non-ferreux métal) hay phải là bằng đồng. Hộp gỗ có khóa kỹ lưỡng mà thuyền trưởng giữ rất kỹ, không để ai có thể rờ mó vào được. Sở dĩ tôi nói dông dài về La Bàn từ này vì nó là “Người tình muôn thuở thủy chung của người thủy thủ, không bao giờ phản bội kẻ yêu biển trong mọi tình huống sóng gió gian truân của cuộc đời”.

Đó là câu nói bất hủ của thầy Lê Phụng mà tôi nhớ lại trong lớp lúc thầy giảng bài. La bàn điện có thể rất dễ hư hỏng lúc tàu gặp sóng gió, trở ngại kỹ thuật .v.v.

Trường HH/TT cũng có dạy các môn “Thủy thủ công” (matelotage) thắt nút, cột dây đủ cả, nhưng không có môn chèo thuyền vì họ không có thuyền. Các môn cờ đèn, truyền tin, cấp cứu, an toàn, chữa lửa v.v.... đầy đủ để hiểu biết khi ra tàu làm việc. Chi tiết một điều, trường quá bé nhỏ, không có phương tiện thực tập hữu hiệu, tất cả chỉ là lý thuyết mà thôi.

Phần học của SQ/HQ nặng hơn nhiều, vì còn phải gánh thêm phần quân sự thuần túy, tác chiến HQ ở biển, lại cộng thêm các môn truyền tin, điện tử, hải hành tập đội chiến thuật, các loại vũ khí ngầm, chiến tranh nguyên tử, hóa học, phòng tai v.v.

Tôi không cần nói nhiều, có lẽ độc giả cũng đã đồng ý với tôi.

Đạo đó, năm 1972, nhiều quân nhân HQ có nghĩ đến thời gian “Hậu Chiến”, sau khi Đồng Minh Mỹ rút khỏi VN, họ dự trù cho nền “Kinh Tế Hậu Chiến” nên đã có người chuẩn bị đi thi lấy bằng thuyền trưởng dân sự. Theo tôi nghĩ, những ai chuẩn bị thi, ôn lại bài vở cũ (theo lối Pháp) sẽ dễ dàng đạt được kết quả mỹ mãn.

8

Bằng cập và viễn chuyên do trường HH Phú Thọ cấp có giá trị Quốc Tế. Nếu ai có sở Thủy Thủ (Livret Marin hay Sea man book) tương tự trong Quân Đội là quyền “Quân Bạ” là có thể đi làm việc trên các tàu buôn ngoại quốc được. Trong quá khứ, nhiều Sĩ Quan Hàng Hải đã làm việc trên các tàu buôn Pháp như Chargeurs Réunis, Messageries Maritimes, Denis Frères v.v.... hải hành khắp thế giới. Đến thời Mỹ qua, các công ty như RMK, Alaska Barges cũng có dùng các thuyền trưởng đó.

Một hãng tàu Mỹ tên “World Wide” do Giám Đốc là ông Staiger lãnh đầu lại của Quân Đội Mỹ để điều hành các LCU và tàu kéo (tug boats) trong các hải cảng Đà Nẵng, Cam Ranh và Saigon. Anh Ngô Thế Hiển (một Song Ngư member), sau khi giải ngũ đã chung công tác điều hành với công ty ấy. Anh Lê Thành Nam (K11 nick name Nam Đ) làm port master điều hành tại các bến cảng. Tôi, anh Bùi Đức Tu (K13) và một số các HSQ giải ngũ đã làm việc với công ty này điều hành các loại tàu kể trên.

Trung Sĩ Vận Chuyển Lê Quang Sung, em ông cựu TL/HQ Lê Quang Mỹ và một vài người khác dân sự nữa như anh Đoàn Thêm có bằng tài công hạng nhất cũng đều làm chung một công ty. Tôi có làm T/T một chiếc tàu kéo (tug boat) và chiếc YW (tàu chở nước chuyên cấp nước ngọt cho các tàu khác trong bến). Nhiều anh HQ có nghĩ đến vấn đề “kinh tế hậu chiến”, cũng đã chuẩn bị và đi thi lấy bằng (không còn phải xin tương đương nữa), nhiều người đã thành công, đậu cao về vàng.

Nhưng than ôi! Ngã rẽ lịch sử đã quẹo qua một hướng khác, nhiều người đã không hành xử được kết quả thành công của mình.

Ngoài ông Ducas, theo tôi được biết thì ông này được dạy theo chương trình “Mission culturelle française” viện trợ văn hóa cho VN đạo đó, cũng còn có nhiều nhiều SQ/HQ,

nhưng gốc chính là HH/Thương Thuyền, được biệt phái về trường để dạy vì thiếu giáo viên. Ông Thống, thuyền trưởng tàu Việt Nam Thương Tín, một tàu buôn lớn nhất thời đó, cũng về trường dạy môn vận chuyển khi ông được nghỉ hè hàng năm (congés annuels).

Động cơ lớn nhất thúc đẩy tôi hăng hái đi thi lấy bằng dân sự là trên mặt pháp lý bằng SQ/HQ không được hành nghề. Mỗi chuyến đi phải làm một tờ đơn xin “Miễn lệ” (dérogation) có chữ ký chấp thuận của thuyền trưởng, chủ tàu và với dấu “chứng duyệt khán” của sở Hàng hải (thuộc bộ Giao Thông Công Chánh). Tôi bực bội, tự ái và nhất quyết vượt qua chướng ngại này.

Công Ty VISHICO LINES do ông Trần Đình Trường làm chủ, có thể lực nhiều, xin được SQ/HQ biệt phái qua làm thuyền trưởng như Ô.Quỳnh (K7) làm thuyền trưởng tàu dầu Hòa Bình, ông Rạng (K.10) làm thuyền trưởng tàu Sao Mai và một số các anh khác qua làm việc trên boong và máy. Công ty này có nhiều tàu, đa phần là tàu cũ mua lại của Nhật, như tàu Trường Giang, Trường Vinh, Trường Thành, Trường Xuân (Tàu này do thuyền trưởng Phạm Văn Lũy điều khiển chỡ đồng bào tỵ nạn rời khỏi VN qua Hồng Kông năm 1975) Trường Sinh v.v. Tên đầu của các tàu đều đặt là Trường, tên của chủ nhân công ty.

9

Dàn “Tàu Bà”, tên gọi như vậy là ám chỉ bà Trần Lệ Xuân, vợ ông Ngô Đình Nhu, có nhiều tàu chạy miền Trung để gây tiền quỹ cho đảng “Cần Lao” một đảng mà ông Nhu lập ra để bảo vệ chế độ Gia Đình Trị. Sau ngày cách mạng 1/11/63 lật đổ ông Diệm, các tàu thuộc công ty bị tịch thu và được giao cho “Hòa Xa Việt Nam” khai thác. Thiếu thuyền trưởng, HQ/VN có biệt phái SQ và HSQ qua điều hành các tàu trong đó có chiếc Nhật Lệ mà ông Bùi Hữu Thu làm thuyền trưởng một chiếc tàu to và mới nhất, ngoài ra còn các chiếc như “Đại Hải, Trường Sơn, Phú Quốc, Thống Nhất, Thăng Long (bị chìm) trong đó có các anh Quý (K5), anh Tánh (K 11), Bá (K11), Bích (K11), Thành (K 12) v.v. ... và một số nữa quên rồi.

Tôi vẫn nhớ và yêu nghề “Chân Vịt Bán Lái” lắm. Qua hải ngoại, điều kiện sinh sống không cho phép tôi hành nghề trở lại, nhưng cửa trường Hàng hải vẫn mở rộng để đón nhận những ai muốn theo nghề, cầu tiến và trao dồi chuyên môn. Phần lớn tàu của họ thuộc loại “Ocean Going”, công tác ngắn nhất cũng vài ba tháng, không thích hợp với tôi vì luôn xa gia đình. Song Ngư 12 có anh Ngô Sanh (M D Đ), Nguyễn Văn Bé (XLĐ), Nguyễn Gia Nam (TC) đều tiếp tục nghề đi biển trên các tàu Canada và Pháp cho đến khi về hưu.

Những khi nhớ biển, tôi thường lái xe lúc cuối tuần ra vịnh “Philips Bay” thuộc Melbourne, ngắm nhìn những con tàu xuyên Đại Dương rẽ sóng qua lại. Nhìn những cánh hải âu vùng cánh tung trời mà lòng buồn buồn rạo rạt, mông lung, đi tìm lại những kỷ niệm quá khứ thời xa xôi trong tâm tưởng. Nằm bật ngửa trong xe, mắt lim dim mơ màng trong cái gió mát, phe phẩy vuốt ve khuôn mặt.

Một điều thích thú nữa, xin được kể tiếp. Đó là cái thú được đi tàu buồm, loại này lớn hơn ghe du thuyền và được gọi là Tall Ship vì có nhiều cột buồm rất cao. Được đóng nhái lại (replica) theo y mẫu của các tàu gỗ thời Trung Cổ, bên trong có lắp thêm máy phát điện và một động cơ nhỏ chạy phụ và đầy đủ tiện nghi. Tàu thuộc một “sea scouts association”, các thủy thủ trên tàu đều là con trai và con gái rất trẻ, nhanh nhẹn và hoạt bát.

Tàu tách bến, các thủy thủ nhanh nhẹn, liếng thoắng như một đàn khi, vượn, leo trèo lên các ngon buồm cao tít chót vót, ngẩng nhìn lên xem mà muốn chóng mặt.

Họ làm theo lệnh chỉ huy của thuyền trưởng, nghe theo tiếng còi thổi tu huyết và lệnh truyền miệng cho nhau để thả buồm, quay lèo, trở hướng buồm, nhip nhàng, đồng bộ y như các

thủy thủ chuyên nghiệp thuở xa xưa lúc còn đang thịnh hành của các đội thương thuyền. Tàu đi ra xa, quay một vòng lớn thật lớn trong vịnh rồi trở về bến cũ trong khoảng hai tiếng đồng hồ.

Được dịp ngắm nhìn cảnh sinh hoạt trên tàu, tôi rất cảm thấy hân hoan, thú vị. Giá vé xuống tàu coi xem chỉ có 5 đô, quá rẻ để ủng hộ hội “Sea Scouts” gây quỹ cho họ mà thôi ./

10

Ghi Chú: Theo luật, muốn thi lấy bằng Thuyền Trưởng của Úc hay Anh, cho dù đã làm Thuyền trưởng lâu năm và có nhiều kinh nghiệm tại nước sở tại cũ của họ, cũng vẫn phải bắt đầu lại từ đầu, có nghĩa là phải đi từ AB (able seaman), tức là thủy thủ có khả năng đi biển rồi từ từ từng bước theo thời gian mà tiến thân.

Khó khăn và cần nhiều kiên nhẫn lắm cho những ai yêu nghề đi biển./

