

30-4-75, Một Sự Sắp Đặt Trước?

Mỗi năm cứ gần đến ngày này, lòng tôi lại bàng hoàng cảm xúc. Những hình ảnh hỗn loạn, đau thương, chết chóc lại trở về trong tâm trí. Nước mất nhà tan, cha mẹ, vợ chồng, con cái anh em ly tán.

Ai gây ra chuyện này, lỗi tại ai? Ai là người có trách nhiệm? Người này đổ lỗi cho người kia. Chẳng ai chịu nhận chuyện làm cho một đội quân hùng mạnh bỗng dưng bó tay chịu trận tan hàng. Kết quả gần triệu người đi tìm tự do đã vùi thân trên biển cả hoặc chết rục ở một xó rừng biên giới. Hàng trăm ngàn quân, cán, chính bị đưa vào các trại mà bọn người giả nhân, giả nghĩa nói là học tập cải tạo, nhưng thực ra hành hạ từ thể xác đến tinh thần cho đến khi ngã gục vì đói khát, bệnh tật.

Là một kẻ tầm thường, không am tường nhiều về tình hình quân sự, chính trị, kinh tế và bang giao v.v... tôi không dám lạm bàn mà chỉ xin ghi những điều tai nghe mắt thấy để những vị cao minh có thể xét đoán và giải thích cho thế hệ mai sau.

Tháng 6 năm 1966, Quân đội cho phép một số Sĩ quan trừ bị có trên 8 năm quân vụ được giải ngũ theo đơn xin. Tôi là một trong số những người rời quân ngũ trong đợt đầu vì đã có 12 năm phục vụ dưới cờ. Từ giả đồng đội trong lúc chiến cuộc gia tăng, tôi cũng có đôi chút phân vân, áy náy.



Nhưng tự nghĩ, nếu tôi ở lại cũng chẳng có ích lợi gì cho tập thể. Nhiệm vụ của tôi không cần thiết cho chiến trường: Trưởng khối Thể dục Thể thao tại Bộ Tổng Tham Mưu, một nhiệm vụ ngồi chơi soi nước, nhưng được nhiều người nhòm ngó vì hay được xuất ngoại.

Tính tôi lại ăn ngay nói thẳng, không bè phái không biết nịnh bợ, ở lại có khi mang vạ vào thân. Nếu trở về đời sống dân sự tôi có thể giúp đỡ về vật chất cũng như tinh thần cho đàn con của tôi đã lớn,

hiện đang học đại học được dễ dàng hơn. Còn ở trong quân ngũ nào cấm trại, ứng chiến liên miên, thêm vào đó vật giá leo thang, đồng lương cố định, dù rằng có thêm trợ cấp tương đương với một Trung Đoàn trưởng cũng chẳng thể nào giúp cho gia đình tôi được cảnh chưa hết tháng đã hết tiền.

Được Công ty SHELL, một công ty dầu hỏa tuyển dụng, và tôi được bổ nhiệm trông coi kho nhiên liệu tại phi trường Tân Sơn Nhất, phi trường này trong thời chiến đã nổi danh là một phi trường có nhiều phi vụ nhất thế giới, với mỗi phút một phi vụ.

Đầu tháng 3-75, tôi tham dự cuộc hội thảo bảo toàn phẩm chất và tiếp tế nhiên liệu cho phi cơ do Công ty SHELL International, London, tổ chức tại Hong Kong. Thành viên của cuộc hội thảo này gồm 23 người thuộc các nước trong đó có: Nhật, Úc, Tân Tây Lan, Phi Luật Tân, Ấn Độ, Việt Nam, Cam Bốt, Lào, Thái Lan, Nam Dương v.v...

Đến ngày thứ 5 của cuộc hội thảo T.W.W. O Keeffe, người điều khiển cuộc hội thảo, mời Somsanouk Luongsisomkham đại diện Lào, Ung Tea Krui đại diện Cam Bốt và tôi đi ăn tối. Hai người kia nhận lời, nhưng tôi thắc mắc hỏi tại sao chỉ mời có 3 người chúng tôi trong số 23 đại diện. O Keeffe đưa tôi một bức điện tín do Shell London gửi chỉ có vắn vắn vài chữ: Khoản đãi đại diện Việt Nam, Lào, Cam Bốt theo hạng C.

O Keeffe nói tiếp: tôi cũng chẳng hiểu gì hơn là nguyên văn của bức điện tín này, vậy thì chúng ta hãy cứ chọn một nhà hàng sang trọng lịch sự nhất ở Hong Kong rồi đi ăn, đi nhảy cho thỏa thích.

Thời gian này, Hoa Kỳ đang lập cầu không vận tiếp tế lương thực và nhiên liệu cho Nam Vang. Tôi hỏi đùa Ung Tea Krui bây giờ tôi tiếp tế cho anh, mai đây ai sẽ tiếp tế cho chúng tôi. Câu nói bốn cột nào ai ngờ thành sự thực.

Sáng hôm sau tin Ban Mê Thuật thất thủ được các hãng thông tấn ngoại quốc loan truyền, mọi người đổ xô lại hỏi tôi Ban Mê Thuật ở đâu, cách Sài Gòn bao xa và có phải là một vị trí chiến lược quan trọng hay không?

Ngày 14-3-75, tôi về tới Saigon, cô thư ký văn phòng cho tôi biết, trên hãng chính có gửi lên hơn một chục thùng nhờ tôi gửi đi London qua hãng Air Continental. Tôi ngạc nhiên là tại sao Công ty Shell lại không gửi qua các hãng hàng không dân sự khác tại phi cảng Tân Sơn Nhất, mà lại gửi bằng Air Continental, một hãng có khế ước riêng với quân đội Hoa Kỳ nên không chuyên chở tư nhân và hàng hóa. Gọi về trụ sở chính tại đường Thống Nhất, tôi được biết đây là những thùng hồ sơ đã được thâu vào phim nhỏ (micro film) nên không muốn có sự kiểm soát của quan thuế và đã có thỏa thuận riêng với Air Continental rồi.

Ngày 16-3-75, khi đến sở làm, tôi đã thấy một người Mỹ vận thường phục chờ tôi tại văn phòng. Ông ta tự giới thiệu là một Đại Tá, chỉ huy một không đội gồm 12 chiếc máy bay vận tải loại lớn Super Constellation. Các máy bay này, không sơn cờ cũng không có số hiệu, hiện đậu ở



bãi cho Air America, hãng máy bay rành rành riêng cho C.I.A. Ông ta nói tiếp:

Chúng tôi có thể tiếp tế nhiên liệu do Bộ Hải Quân cấp theo khế ước D.F.S.C. nhưng điều quan trọng hơn cả là xin ông cho tôi một toán tiếp tế thường trực tại bãi đậu.

Tôi trả lời rằng chúng tôi làm việc 24/24 và chỉ 5 phút sau khi gọi điện thoại hoặc radio là chúng tôi đã có mặt, cần gì phải có một toán tiếp tế ngay tại chỗ.



Xin ông vui lòng giúp cho tôi được hoàn thành nhiệm vụ quan trọng này.

Giọng ông bỗng trở nên khẩn thiết hơn:

Ông giúp cho tôi tức là giúp cho đồng bào của ông đó, chúng tôi chỉ có 3 ngày để đi Kontum, Pleiku rồi sau đó là Đà Nẵng, Qui Nhơn và Nha Trang.

Tôi sững sốt và xin ông giải thích, ông ta lắc đầu nói:

Tôi cũng không được cấp trên cho biết lý do và chỉ biết thi hành nhiệm vụ được giao phó.

Tôi nhận lời nhưng trong lòng biết bao nghi hoặc. Gọi điện thoại cho ông anh họ là Đại Tá Nguyễn Hữu Duệ, Tỉnh trưởng tại Thừa Thiên và bạn bè ở một vài nơi khác, tất cả đều cho biết tình hình vẫn yên tĩnh, mặc dầu mặt trận ở Quảng Trị đã bắt đầu sôi động.

Chiều ngày 17-3-75, vừa rời sở về đến nhà, vợ tôi đã nói: Ông Phó Tổng Giám Đốc cần gặp anh gấp, vừa lúc đó người Giám thị trực ở Tân Sơn Nhất cũng điện thoại báo tin trên. Tôi vội điện thoại cho ông Phó Tổng Giám Đốc Vũ Ngọc Tiến, ông ta cho hay có chuyện rất quan hệ muốn thảo luận gấp với tôi song không thể nói trên điện thoại được. Tối tư gia, ông cho biết Công ty Shell đã thuê riêng một chiếc máy bay Boeing 737 của Air Continental tại Singapore. Chiếc máy bay này sẽ tới Tân Sơn Nhất vào 6 giờ sáng ngày mai, 18-3-75.

Biết ông là cựu sĩ quan, từng có kinh nghiệm cho nên công ty muốn nhờ ông chỉ huy chiếc máy bay này ra Đà Nẵng. Ông và ông Văn Đình Bửu, Giám Đốc chi cuộc sẽ sắp xếp cho các nhân viên và gia đình của họ về Sài Gòn. Ông nói với ông Bửu hãy giao chìa khóa kho nhiên liệu cho chính quyền sở tại, nếu họ không nhận, sẽ giao lại cho quân đội, còn không thì cứ khoá cửa mà về. Phi cơ chắc không thể nào chở hết trong một chuyến được, có lẽ ông phải trở lại lần thứ hai đấy.

Tôi vội nói với ông rằng:

Chuyện này rất nghiêm trọng. Tình hình ở Đà Nẵng vẫn còn yên ổn, như ông đã biết công ty Shell cung cấp khoảng 50-60% thị trường xăng nhớt ở đây, số còn lại do công ty Esso và xăng lậu do quân đội đưa ra, nếu chúng ta đóng cửa chắc chắn sẽ gây ra tình trạng hỗn loạn, khi đó chúng ta sẽ chịu trách nhiệm rất nặng nề đối với chính quyền và quân đội.

Ông đừng lo, mọi việc chúng tôi đã tính toán kỹ lưỡng và sắp đặt đâu vào đó, chỉ cần ông nhận lời giúp cho là đủ.

Tôi xin cho biết nguyên do, song ông ta lắc đầu từ chối và nói là làm theo lệnh trên. Tôi tự hỏi lệnh trên là ở đâu? Tối hôm đó tôi gọi điện thoại cho các anh em, bè bạn trong quân đội và ngoài chính quyền song không ai có một giải đáp ổn thỏa.

Sáng hôm sau, 6 giờ tôi đã có mặt tại phi trường, người Giám thị trực cho hay ông Tổng Giám Đốc công ty vừa gọi lên dặn hãy chờ ông ta rồi cùng ra Đà Nẵng. Ông J. B. Eyles, người Hòa Lan vừa mới nhận việc được 2 năm, tính tình điềm đạm và rất có cảm tình với người Việt. Sau câu thăm hỏi xã giao thường lệ ông nói:

Đêm hôm qua tôi mới quyết định tham dự cuộc di tản này, song đã khuya nên không tiện gọi ông. Nay từ đây ra Đà Nẵng chúng ta nên bay theo hướng nào?

Miệng nói, tay ông mở rộng tấm bản đồ quân sự có ghi rõ các ký hiệu của các đơn vị của ta cũng như của địch. Tôi hỏi ông xuất xứ của tấm bản đồ, ông ta không trả lời và nói tiếp:

Chúng ta chỉ có 2 ngày ở Đà Nẵng, sau đó sẽ di tản nhân viên và gia đình ở Qui Nhơn và Nha Trang.

Câu nói của ông y hết như lời ông Đại Tá thuộc không lực Hoa Kỳ. Tôi gắng hỏi ông về lý do di tản cũng như trách nhiệm nặng nề như đã trình bày với ông Phó Tổng Giám Đốc, ông đáp:

Ông không nên hỏi nhiều, chúng ta không còn thì giờ để suy luận hay tìm hiểu, chúng ta may ra chỉ còn đủ thì giờ để di tản nhân viên mà thôi.

Tôi phân vân tự hỏi tại sao người Mỹ và giới tư bản ngoại quốc đã biết trước những điều gì sẽ xảy ra và ngao ngán cho tình hình đất nước. Dựa theo các ký hiệu ghi trên bản đồ, tôi bảo người phi công hãy bay ra biển rồi theo hướng Bắc để tránh súng phòng không và hỏa tiễn tầm nhiệt. Khoảng 11 giờ trưa, chúng tôi tới Đà Nẵng. Tình hình êm ả ngoại trừ phi cảng đặc nghẹt những hành khách đủ cả quân sự lẫn dân sự. Chúng tôi phải khó khăn lắm mới đón được 108 nhân viên và gia đình, bởi vì ghế ngồi chỉ có gần 100, trong khi đó có nhiều quân nhân cũng như thường dân chen lấn để lên máy bay. Để dành chỗ cho nhân viên, ông J. B. Eyles dặn tôi về trước, còn ông và ông Bửu ở lại để sắp xếp cho chuyến sau.



Khi về tới Tân Sơn Nhất, lúc đó đã 5:30 chiều, viên phi công không chịu tiếp tục, vì quá mệt nhọc bởi lẽ họ đã rời Singapore từ 1 giờ đêm hôm trước. Tôi gọi sang Air Continental để xin một phi hành đoàn khác, nhưng họ từ chối không có người thay thế, và lại chiếc máy bay này không thuộc trách nhiệm của họ. Nhìn ra bãi đậu, hàng đoàn DC3, của Hàng Không Việt Nam và những chiếc C130, Caribou của Không Quân sắp cánh nằm san sát dưới ánh nắng

hoàng hôn. Những chiếc máy bay này đã nằm yên bất động cả tuần lễ nay, tôi không hiểu những người có trách nhiệm về hàng không dân sự cũng như quân sự có biết đến cảnh hành khách chờ đợi đặc nghẹt và chen lấn tại phi cảng Đà Nẵng hay không, hay là ai đã ra lệnh cho họ án binh bất động để cố ý tạo ra tình trạng hỗn loạn.

Sáng ngày hôm sau, 19-3-75, chúng tôi lại ra Đà Nẵng, trên phi cơ nhìn xuống tôi thấy thành phố vẫn tấp nập như thường. Phi cảng vẫn yên tĩnh như ngày hôm trước, nhưng khi phi cơ vừa đáp xuống phi đạo, một đoàn người đông đảo chạy ồa ra. Phi cơ chưa kịp ngừng người ta đã ào ào chạy theo, xô đẩy giầy xéo lên nhau. Viên phi công hoảng sợ hỏi ý kiến, tôi không còn biết làm gì hơn là ra lệnh cất cánh. Chúng tôi bay một vòng rồi trở lại, sà xuống thấp để quan sát rõ tình hình. Lúc này người đã đứng đầy hai bên phi đạo, chúng tôi thử đáp xuống một lần nữa xem sao. Nhưng phi cơ chưa chạm đất, một đoàn người đã chạy ra chặn đầu phi đạo, viên phi công hốt hoảng bay vọt lên cao. Gọi đài Kiểm soát không lưu, họ cho biết không thể nào vẫn hỏi được an ninh trật tự. Tôi nhờ họ chuyển lời tới Chi cuộc Shell Đà Nẵng và bay thẳng về Sài Gòn.

Tối hôm đó ông J. B. Eyles cũng về tới bằng trực thăng của tòa lãnh sự Hoa Kỳ. Ông cho biết, trong đám người ủa ra phi đạo cũng có ông và sau cùng ông vất vả lắm mới tới được tòa lãnh sự Mỹ. May cho ông vừa lúc đó một chiếc trực thăng đáp xuống và họ tưởng ông là người Mỹ nên đã đẩy ông lên chuyên cuối cùng này.

Gần một tháng sau, vợ chồng ông Văn Đình Bửu mới về tới Sài Gòn bằng xe đạp. Ông cho biết trước khi ông đưa ông J. B. Eyles đến, tòa lãnh sự Mỹ đã gọi các nhân viên người Việt lại phát lương và trả tiền hưu bổng, đồng thời thiêu hủy hồ sơ. Khi chiếc trực thăng vừa bay khỏi, mình tự động đã nổ tan đài truyền tin và cơ sở tòa lãnh sự làm cho dân chúng hoảng hốt. Thêm vào đó đồng bào và quân lính từ Quảng Trị, Thừa Thiên và các vùng lân cận đổ về, phi trường đóng cửa, quân xa cũng như xe dân sự thiếu xăng nằm la liệt trên quốc lộ số 1 tạo ra một cảnh hỗn loạn không thể nào tả xiết, do đó Đà Nẵng tự nhiên mà thất thủ.

Sau đó công ty Shell cũng không kịp di tản nhân viên và gia đình tại Qui Nhơn và Nha Trang như đã dự tính. Những sự kiện trên xảy ra liên tiếp trong vòng một tuần lễ nhưng khi kê lại với những người thân thuộc và bạn bè, ai ai cũng tin tưởng là sẽ có một giải pháp tốt đẹp hơn. Nhưng tới khi Tổng cục Tiếp Vận chia chỗ cho vợ con các sĩ quan cao cấp di tản khỏi Sài Gòn vào trung tuần tháng 4 bằng phi cơ dân sự Hoa Kỳ thì tất cả các giải pháp này, nghi vấn nọ đều được bạch hóa.

Âm mưu làm cho miền Nam sụp đổ mau lẹ đã thành công mỹ mãn, có lẽ còn nhanh hơn dự tính của người sắp đặt, dựa vào hai yếu tố căn bản: làm rối loạn lòng dân và phân tán vợ con. Bất cứ ở xã hội nào dù là Âu, Mỹ hay xã hội của các dân tộc bán khai, gia đình vẫn luôn luôn là nền tảng và đối với bất cứ ai ai, vợ con vẫn là nhất. Vợ con đi rồi, sống chết và tương lai không biết ra sao thì ai có thể yên tâm mà lo việc nước được, họa chăng là những bậc thánh nhân.

Vì vậy tôi nghĩ rằng chúng ta không nên trách cứ ai mà hãy tự trách mình quá ỷ lại, tin tưởng vào những lời hứa hẹn không đâu, hơn nữa thân phận của một nước nhược tiểu khó lòng tránh khỏi sự chi phối của các cường quốc.

Mà nghĩ cho cùng, chúng ta hãy tự hỏi ai đã gây ra cảnh nồi da nấu thịt này. Người mình còn không biết thương người mình còn trách gì người ngoài.



Placentia 1997
Bùi Xuân Đáng