



HỘI ĐỒNG CHỈ ĐẠO XUẤT BẢN
SÁCH XÃ, PHƯỜNG, THỊ TRẤN

HUYỀN THOẠI “TÀU KHÔNG SỐ”



ST

NHÀ XUẤT BẢN
CHÍNH TRỊ QUỐC GIA SỰ THẬT

vh

NHÀ XUẤT BẢN VĂN HỌC

HUYỀN THOẠI “TÀU KHÔNG SỐ”

ĐÌNH KÍNH

HUYỀN THOẠI “TÀU KHÔNG SỐ”

**NHÀ XUẤT BẢN
CHÍNH TRỊ QUỐC GIA SỰ THẬT**

Hà Nội - 2018

NHÀ XUẤT BẢN VĂN HỌC

HỘI ĐỒNG CHỈ ĐẠO XUẤT BẢN

Chủ tịch Hội đồng

Phó Trưởng Ban Tuyên giáo Trung ương

LÊ MẠNH HÙNG

Phó Chủ tịch Hội đồng

Q. Giám đốc - Tổng Biên tập

Nhà xuất bản Chính trị quốc gia Sự thật

PHẠM CHÍ THÀNH

Thành viên

TRẦN QUỐC DÂN

NGUYỄN ĐỨC TÀI

NGUYỄN NGUYỄN

NGUYỄN HOÀI ANH

LỜI NHÀ XUẤT BẢN

Trong cuộc kháng chiến chống đế quốc Mỹ, cứu nước của dân tộc ta, những con tàu không số làm nhiệm vụ chuyên chở vũ khí, lương thực cho chiến trường miền Nam qua tuyến Đường Hồ Chí Minh trên biển lịch sử đã trở thành huyền thoại, gây xúc động lòng người về tinh thần quả cảm, khả năng chịu đựng gian khổ, hiểm nguy, sẵn sàng hy sinh tính mạng của các cán bộ, chiến sĩ nhằm hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ được giao, góp phần không nhỏ vào chiến thắng vĩ đại của dân tộc.

Thông qua lời kể của những nhân chứng sống, cùng với những chuyến đi thực tế, lòng nhiệt thành, sự thấu hiểu và đồng cảm sâu sắc, nhà văn Đinh Kính đã khắc họa nên bức tranh sống động về một giai đoạn đấu tranh vô cùng cam go, quyết liệt song cũng rất đổi hào hùng, thể hiện ý chí ngoan cường của cán bộ, chiến sĩ Đoàn 125. Những chiến công và sự hy sinh thầm lặng, cao cả của họ đã góp phần viết nên pho sử vàng huyền thoại về tuyến Đường Hồ Chí Minh trên biển lịch sử với những chuyến tàu không số vận chuyển vũ khí trên Biển Đông...

Thực hiện Đề án trang bị sách cho cơ sở xã, phường, thị trấn của Ban Tuyên giáo Trung ương

cũng như nhằm góp phần giáo dục, phát huy tinh thần, đạo lý uống nước nhớ nguồn của dân tộc, nhất là đối với thế hệ trẻ hôm nay, Nhà xuất bản Chính trị quốc gia Sự thật phối hợp với Nhà xuất bản Văn học xuất bản cuốn sách ***Huyền thoại “Tàu không số”***.

Cuốn sách kể những câu chuyện hết sức cảm động và chân thực về con người thật, sự việc thật; về ranh giới giữa sự sống và cái chết như ngàn cân treo sợi tóc; về ý chí sắt đá ra đi là xác định cảm tử; về mối quan hệ gắn kết, đồng lòng của đồng bào và chiến sĩ trong lúc nguy nan; về những con tàu mãi mãi nằm lại biển khơi; về cả những nỗi đau của người ở lại.

Cuốn sách đã được nhận Giải thưởng Văn học hằng năm của Hội Nhà văn năm 2011. Trong lần xuất bản này, chúng tôi sửa chữa và lược bớt một phần nội dung để phù hợp hơn về dung lượng xuất bản phẩm.

Xin giới thiệu cuốn sách cùng bạn đọc.

Tháng 10 năm 2018

NHÀ XUẤT BẢN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA SỰ THẬT

LỜI GIỚI THIỆU

Trong cuộc kháng chiến chống đế quốc Mỹ, cứu nước của dân tộc ta, để trực tiếp chi viện vũ khí, trang thiết bị và nhân lực cho cách mạng miền Nam, cùng với con đường vận tải dọc Trường Sơn, Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương quyết định mở con đường vận chuyển chiến lược trên Biển Đông. Từ cuối năm 1961 đến 1975, đã có hàng trăm “tàu không số” của Đoàn 759 (tức Đoàn 125 sau này) vượt biển, đưa được nhiều cán bộ, chiến sĩ, chở hàng chục ngàn tấn vũ khí cung cấp kịp thời và có hiệu quả cho quân dân ta ở Nam Bộ, Khu 6, Khu 5 và nhiều địa phương khác, những nơi mà vận chuyển bằng đường bộ khó lòng vươn tới, góp phần to lớn vào thắng lợi vẻ vang của dân tộc.

Vận chuyển vũ khí vào chiến trường bằng đường biển trong những năm chiến tranh khốc liệt là công việc hết sức khó khăn, vô cùng gian truân và nhiều hy sinh. Thiên nhiên khắc bạc¹, biển cả mệnh mông, sóng to gió lớn; kẻ thù nham hiểm lắm mưu kế, trang bị hiện đại, phong tỏa bằng

1. Khắc bạc (từ cũ), ý chỉ rất khắc nghiệt.

nhiều thủ đoạn... Song với tinh thần quả cảm, táo bạo, mưu trí và sáng tạo, cán bộ, chiến sĩ đoàn “tàu không số” đã lập nên nhiều chiến công đặc biệt xuất sắc. Với chiến công đó, đơn vị đã hai lần được Nhà nước phong tặng danh hiệu Anh hùng Lực lượng vũ trang nhân dân.

Đường Hồ Chí Minh trên biển là kỳ tích có một không hai trong lịch sử chống ngoại xâm của dân tộc, thể hiện nghệ thuật quân sự tài tình, sự độc đáo và sáng tạo của chiến tranh nhân dân dưới sự lãnh đạo của Đảng.

Tôi hoan nghênh Hội truyền thống Đường Hồ Chí Minh trên biển đã tổ chức biên soạn và xuất bản cuốn sách *Huyền thoại “tàu không số”* nhằm ghi lại một cách chân thực những kỷ niệm, câu chuyện của cán bộ, chiến sĩ và nhân dân đã từng tham gia làm nhiệm vụ vận chuyển vũ khí trên biển trong những năm chiến tranh. Đây là việc làm cần thiết và hữu ích, không chỉ để người trong cuộc ôn lại kỷ niệm hào hùng của quá khứ mà còn có tác dụng giáo dục con cháu về truyền thống đánh giặc, giữ nước của cha ông.

Nhân dịp cuốn sách *Huyền thoại “tàu không số”* ra mắt và kỷ niệm 50 năm ngày thành lập Đoàn 759 - tức Đoàn 125 - (ngày 23-10-1961 – 23-10-2011), tôi gửi đến cán bộ, chiến sĩ và nhân dân từng làm nhiệm vụ vận chuyển vũ khí chi viện chiến trường bằng đường biển trong chiến tranh, các đồng chí thương bệnh binh, các gia đình liệt sĩ của Đoàn lời

thăm hỏi ân cần và những tình cảm thấm thiết. Mong các đồng chí không ngừng phát huy truyền thống vẻ vang trong những năm kháng chiến giải phóng dân tộc, góp phần xứng đáng vào sự nghiệp bảo vệ đất nước hôm nay và xây dựng một nước Việt Nam giàu mạnh, xã hội dân chủ, công bằng và văn minh.

Cảm ơn nhà văn Đình Kính đã sưu tầm và viết lại những câu chuyện, những chuyển đi một cách trung thực, cảm động.

Hà Nội, ngày 21 tháng 02 năm 2011

LÊ KHẢ PHIÊU

NGUYÊN TỔNG BÍ THƯ

BAN CHẤP HÀNH TRUNG ƯƠNG

ĐẢNG CỘNG SẢN VIỆT NAM

CHÚT DUYÊN NHỎ CỦA NGƯỜI VIẾT

Con đường vận chuyển vũ khí trên Biển Đông trong những năm chiến tranh (vẫn gọi là Đường Hồ Chí Minh trên biển) mấy thập niên qua trở nên thân thiết, gắn bó, là đề tài để tôi viết tiểu thuyết, viết truyện, viết phim tài liệu, phim truyện và viết báo... Tôi coi đây là chút duyên nhỏ mà số phận ưu ái định ra cho mình.

Để chuẩn bị kỷ niệm 50 năm ngày thành lập Đoàn 759 - tức Đoàn 125 sau này (1961-2011), Hội truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển nhờ tôi viết một cuốn sách về các *sự kiện thật, những người thật* nơi con đường vận chuyển đó, theo phương cách thông qua lời kể của các nhân chứng.

Tôi hồ hởi nhận lời. Nhưng hứa rồi, vừa mừng vừa lo. Mừng vì thêm cơ may hiểu sâu hơn về con đường và những người một thời vào sinh ra tử, làm nên huyền thoại có một không hai trong lịch sử chống ngoại xâm của dân tộc. Nhưng lo, bởi chiến tranh đã qua gần 40 năm, đồng đội của chúng ta ai còn, ai mất? Nếu còn, các anh sống ở đâu? Và đã mất, các anh yên nghỉ chốn nào? Năm mươi năm là quãng thời gian chẳng phải ngắn, đủ để thiên nhiên và con người ít ý thức mài mòn, biến dạng những gì nguyên sơ. Đi tìm lại dấu tích về

con đường vận tải chiến lược huyền thoại trên biển là công việc chẳng mấy dễ dàng... Và cũng hiểu rằng, bốn mươi năm mới tiến hành công việc mà chúng ta dư điều kiện để làm sớm hơn là quá muộn màng, tệ bạc...

Tôi cùng đại tá Tô Hải Nam, nguyên Tổng Biên tập báo *Hải quân*, lên đường vào một ngày nắng gắt. Dịp này hoa phượng đang cháy rực trên thành phố Hải Phòng. Chúng tôi mang theo sắc đỏ ấy cùng hương vị mấy cân chè xứ Bắc lên máy bay, làm quà cho anh em, bạn bè.

Và chúng tôi bắt đầu lộ trình bằng cách lần theo những gì cuốn ***Lịch sử Lữ đoàn 125*** đã ghi lại...

NƠI BẮT ĐẦU MỘT CON ĐƯỜNG

“... Sau Hội nghị lần thứ 15 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa II, theo chỉ thị của Bộ Chính trị, tháng 5-1959, Tổng Quân ủy quyết định thành lập một cơ quan nghiên cứu mở đường vận tải trên bộ để đưa lực lượng, vũ khí chi viện cho chiến trường miền Nam. Tháng 7 năm 1959, Tổng Quân ủy quyết định tổ chức đường vận tải trên biển. Đây là một trong những nhiệm vụ lớn, có ý nghĩa chiến lược đối với sự nghiệp đấu tranh giải phóng miền Nam. Đồng chí thượng tá Võ Bẩm, Phó Cục trưởng Cục Nông trường quân đội - người nhiều năm công tác ở chiến trường miền Nam, thông thuộc đường bộ và đường biển, được giao phụ trách cơ quan nghiên cứu này.

Sau một thời gian nghiên cứu và chuẩn bị, ngày 19 tháng 5 năm 1959, Đoàn vận tải quân sự 559 được thành lập. Lực lượng nòng cốt đầu tiên của đoàn gồm hai tiểu đoàn, Tiểu đoàn 301 và Tiểu đoàn 603.

Tiểu đoàn 301 vận tải đường bộ gồm 500 cán bộ, chiến sĩ tuyển lựa từ Lữ đoàn 305 do Đại úy Chu Đăng Chũ và Đại úy Nguyễn Danh chỉ huy có nhiệm vụ mở đường bộ vào Nam.

Tiểu đoàn 603 gồm 107 cán bộ, chiến sĩ do đồng chí Hồ Văn Xá làm tiểu đoàn trưởng, đồng chí Thượng úy Lưu Đức làm chính trị viên. Tiểu đoàn đóng quân ở thôn Thanh Khê, xã Thạch Trạch (huyện Bố Trạch, tỉnh Quảng Bình), bên bờ sông Gianh.

Nhiệm vụ của Tiểu đoàn 603 là nghiên cứu và thực hiện ý đồ của Tổng Quân ủy Trung ương, chi viện cho chiến trường bằng đường biển. Song, để giữ bí mật, Tiểu đoàn ẩn dưới tên gọi: Tập đoàn đánh cá sông Gianh.

... Cuối năm 1959, mọi sự chuẩn bị cho chuyến vượt biển đầu tiên đã xong. Cấp trên đã chuẩn y kế hoạch. Chỉ chờ thời cơ, đó là khi có gió mùa đông bắc tràn về. Gió mùa về, thuyền sẽ gặp nhiều thuận lợi khi xuôi gió, xuôi sóng.

Theo chủ trương của cấp trên, chuyến thuyền đầu tiên của Tiểu đoàn 603 (Tập đoàn đánh cá sông Gianh) sẽ chở 5 tấn vũ khí và thuốc men cho Khu 5. Địa điểm cập bến là chân đèo Hải Vân.

Sau khi Đài Tiếng nói Việt Nam thông báo có đợt gió mùa đông bắc lớn sẽ tràn về, Tiểu đoàn 603 quyết định thuyền sẽ nhổ neo vào đêm 27 tháng 01 năm 1960, tức 30 Tết Canh Tý. Đó là chiếc thuyền của Đại đội 1. Đi trên thuyền gồm sáu người. Đúng 18 giờ, con thuyền rời bến, đi về hướng đông nam. Song vì gió mùa đông bắc, sóng to, thuyền bị chìm, các thủy thủ bị bắt¹.

Cuốn sách chỉ viết mấy dòng sơ lược vậy. Dầu thế, hơn chục năm trước, tôi đã tìm đến đó, sông Gianh, nơi có chiếc thuyền đầu tiên ra đi nhằm khai mở con đường, khai mở một phương thức vận chuyển.

Sông Gianh những ngày ấy trong và xanh đến lạ! Gió từ thượng nguồn lướt trên mặt nước hắt lên se se. Tôi thả bộ hai bên bờ, chân lún chìm trong cát. Tôi men theo những làng chài tanh sạch hơi biển, luồn qua những rừng phi lao thơm tả vì gió, vì cát... Tôi tìm, quan sát, gắng phát hiện chút dấu vết, dù mờ mờ, của những tháng năm lịch sử xưa. Song vô vọng. Sông Gianh và cả Quảng Bình đã khác trước. Đồng Hới như trong thần thoại vụt trở thành một đô thị xinh xắn, khỏe khoắn. Khách sạn Hữu nghị, Cung văn hóa, Công ty xuất nhập khẩu và rất nhiều ngôi nhà bê thế khác đã khiến nơi đây mang dáng vẻ mới. Đồng Hới trở thành

1. Xem *Lịch sử Lữ đoàn 125*, Nxb. Quân đội nhân dân, Hà Nội, 2001.

nút kinh tế, du lịch của rẻo đất gió Lào này...
Chứng tích của chiến tranh đã bật rễ biến mất.

Tôi lân la trong các ngõ lười hỏi chuyện những người có tuổi về một đơn vị có tên *Tập đoàn đánh cá Sông Gianh*. Các cụ nhìn nhau, gõ lên trán, lục lại trí nhớ, nhưng hết thấy đều lắc đầu. Tôi lần đến Hội Văn nghệ, nhờ đồng nghiệp giúp đỡ. Các anh nhún vai. Nếu có ai đó sốt sắng, cũng chỉ là: “Ồ, hình như có nghe nói tới... Nhưng lâu quá rồi”. Tôi đành lại ra dòng sông cầu cứu. Cửa sông về sáng ngái ngủ, sương giăng đầy mặt nước, mông lung, mờ đục. Chỉ những con sóng thức giấc quyen liếm vào chân vỗ về, an ủi. Và rặng phi lao rủ rỉ như thể tiếc nuối, giải bày!... Đâu là nơi Tiểu đoàn 603 ẩn danh, ẩn tích? Và đâu nữa là vị trí chiếc thuyền gỗ mỏng mảnh lặc lè súng đạn cùng sáu con người (do đặc trưng thể loại cuốn lịch sử không viết được chi tiết) lặng lẽ ra đi trong mưa phùn gió lạnh đêm 30 Tết? Hơn 40 năm, lâu quá rồi, các anh đang ở đâu, đã về cõi vĩnh hằng hay vẫn tá túc trần thế này? Thôi thì đành đưa máy ảnh hướng ra nơi con sông gặp biển, nơi có những con thuyền vô tâm căng buồm, lách mù đi về phía mặt trời mọc, ghi lấy một khuôn hình...

Xong việc, tôi ngược lên xã Vạn Ninh, huyện Quảng Ninh, tỉnh Quảng Bình tận tít phía tây, để tìm nghĩa trang các chiến sĩ giao thông vận tải trên bộ đã ngã xuống trong chiến tranh, yên nghỉ. Hẳn đây là nghĩa trang duy nhất có được, chỉ

dành riêng cho những người lính giao thông vận tải xấu số. Tôi lần đến làm gì ư? Cũng không thật rõ. Hình như có một vô thức nào đó bất chợt thoáng qua mách bảo rằng phải làm vậy. Thế thôi. Đặt một bó hoa rừng, thắp một nén nhang để tưởng nhớ đến các chị, các anh nằm lại nơi đây, tôi xót xa nghĩ, giá có một chốn nào đấy như ở Vạn Ninh này để những người lính vận tải biển đã hy sinh có đất mà cùng tụ về...

Biển mông lung quá, mà con người thì bé nhỏ. Thác rồi đành lại về với biển thôi...

NHÂN CHỨNG CUỐI CÙNG CỦA CHUYẾN ĐI ĐẦU TIÊN

Đến Đà Nẵng, như thể linh cảm mách bảo, chưa kịp về nhà khách, tôi và Tô Hải Nam tung¹ ngay đến phường Hòa Hiệp Nam, quận Liên Chiểu. Nơi đó có một người, là nhân chứng cuối cùng của chuyến đi đầu tiên mà chúng tôi không thể không gặp lại.

Cách đây đã lâu lắm, tình cờ tôi nghe ai đấy nhắc đến tên một trong sáu người đi chuyến đầu tiên chở vũ khí vào miền Nam bằng đường biển từ những năm 1960, còn sống. Tên anh là Huỳnh Ba, hiện ở dưới chân đèo Hải Vân. Chuyện đó chìm đi cùng thời gian và sự bận bịu, bỗng trong chuyến về Đà Nẵng công tác cách đây đã khá lâu, thông tin

1. Từ địa phương, có nghĩa là đi, chạy.

tơ nhện ấy được chấp nối, đánh thức. Và tôi, dẫu chẳng mấy hy vọng, cũng quyết định lần tới đó, lần tới Nam Ô.

Nam Ô là mút cùng phía nam chân đèo Hải Vân. Trước đây vùng này nổi tiếng về nghề làm pháo và nghề làm mắm. Pháo Nam Ô nổ giòn, khi nổ, giấy đỏ được nhuộm bung ra rực rỡ như hoa. Mắm Nam Ô đậm, thơm ngọt, nếm một lần, hương vị đọng mãi nơi đầu lưỡi...

Như kẻ nhàn rỗi dỏ hơi, tôi lân la vào từng nhà, la cà ngoài bãi biển, gợi ý, giải thích, dò hỏi. Và trời ạ, chẳng rõ có phải do duyên phận, hay do đồng đội nằm lại Vạn Ninh phù hộ, cuối cùng kẻ ngu ngơ này đã gặp may. Tôi đã tìm được anh. Phải, anh Huỳnh Ba, một trong sáu thủy thủ, đêm 30 Tết năm Canh Tý (năm 1960), cách đây hơn 40 năm vượt biển đi về phía nam...

Anh Huỳnh Ba quê xã Duy Hải, huyện Duy Xuyên, tỉnh Quảng Nam, sinh năm 1925. Gặp tôi hồi đó anh đã bước vào tuổi 75. Tóc bạc, lông mày bạc. Tôi ngắm, và chẳng nhận ra ở con người này nét gì đặc biệt. Như nhiều ngư dân đã có tuổi, người anh quá hóp, khắc khổ nhưng vẫn nhanh nhẹn. Khác chẳng là e dè, ít nói. Và cũng dễ dàng nhận ra ở con người này không một gợn tủa len lõi của ý thức, rằng mình là một trong những người mở trang sử đầu tiên về con đường vận tải đã trở thành huyền thoại.

Tự nhiên, anh ẩn khuất, hòa trộn giữa đời thường với những nhọc nhằn bươn trải hằng ngày kiếm sống. Quá khứ như một nghĩa vụ hiển nhiên đã qua, vậy thôi...

... Ngày ấy, đã lâu rồi, quần dài quần ngang cổ, Huỳnh Ba lội biển tiến đồng đội đi tập kết. Khi con tàu chỉ còn một chấm đen nhỏ xíu, xa mờ hướng lên phía bắc, anh bì bõm quay lại. Đáng ra cũng đi chuyến này, nhưng phút cuối, tổ chức cân nhắc và thấy cần bố trí anh ở lại nằm vùng. Gây dựng cơ sở ven biển là chỉ thị Huyện ủy Hòa Vang mật giao cho anh. Dưới cái vỏ một ngư dân an phận, anh là cầu nối giữa Đảng và dân ở vùng biển này. Năm năm sau, tháng 8 năm 1959, anh được lệnh vượt tuyến, lúc đó con gái anh mới 15 ngày tuổi. Anh và nhiều đồng chí khác nữa được đưa về Quảng Bình. Ở đây anh gia nhập “Tập đoàn đánh cá Sông Gianh”.

Đêm 30 Tết năm Canh Tý (năm 1960). Mưa phùn. Gió bắc từng cơn từ biển thổi về. Rét. Cửa sông Gianh đặc quánh, mù mịt. Sáu con người ôm chặt đồng đội đưa tiễn, rồi lặng lẽ xuống thuyền. Con thuyền chất đầy hòm gỗ. Đó là súng đạn, thuốc men.

- Thuyền chúng tôi do anh Nguyễn Bất, Đại đội trưởng Đại đội 1 làm thuyền trưởng - anh Huỳnh Ba kể - anh Trần Mực làm thuyền phó, các thành viên là Nguyễn Sanh, Huỳnh Sơn, Nguyễn Nữ và tôi. Theo giấy tờ hợp pháp của tụi ngy mà tổ chức

chuẩn bị, tôi có tên là Nguyễn Nữa. Sáu anh em đều là dân Khu 5, hồi chống Pháp từng ở trong đội thuyền của anh Võ Bẩm và anh hùng Nguyễn Á, chuyên bí mật chở vũ khí vào Khu 6. Nhằm che mắt địch, thường lựa lúc sóng to gió lớn để ra khơi. Lần này cũng vậy, chúng tôi nhổ neo khi hay tin gió mùa đông bắc về. Đêm đầu cho thuyền chạy thẳng ra biển quốc tế, với ý định từ đó sẽ men dần vào chân đèo Hải Vân. Ngày hôm sau gió dữ quá, sóng chồm qua chồm tới, thuyền có nguy cơ bị lật. Sáu anh em cố sức chèo chống nhưng không lại với gió. Thuyền cứ dạt về phía nam. Đã vậy lại bị gãy mất một lái. Với đà này không rõ sẽ trôi tới đâu. Nhớ hồi 9 năm (kháng chiến chống thực dân Pháp), cũng xảy ra trường hợp tương tự, và đã có anh em mình dạt sang tận Phi Luật Tân (Philippin). Đến ngày thứ ba, biết đã lạc vô cù lao Ré (tức đảo Lý Sơn) thuộc Quảng Ngãi, chúng tôi hơi lo. Định cho thuyền ngược lên thì lái thứ hai gãy nốt. Gió bắt đầu lặng, tàu tuần tra của địch và thuyền đánh cá của dân đổ ra nhiều. Loay hoay ở đây sẽ lộ. Anh Nguyễn Bất quyết định, để giữ bí mật con đường vận chuyển trên biển, phải phi tang hàng. Phương án này đã có trong kế hoạch...

Anh Huỳnh Ba ngừng kể, chậm chậm chậm điều thuốc, rít một hơi, mắt vẫn hướng ra biển, nói tiếp:

- Chiều đó chúng tôi bị bắt. Tuy người và thuyền có giấy tờ hợp pháp, lại khai rất khớp rằng

đi đánh cá bị lạc, dạt vô đây, song vẫn bị chúng tách ra giam mỗi người một nơi. Tôi bị nhốt ở Đà Nẵng, rồi chuyển vô Sài Gòn. Ở khám Chí Hòa chẳng khai thác được gì, chúng tống qua Phú Lợi. Rồi từ Phú Lợi đày ra Côn Đảo. Vài năm bị giải về đất liền. Không bao lâu, lại ra Côn Đảo. Cứ vậy, suốt 14 năm, tôi bị chuyển tới chực lần. Năm 1974 được thả. Lần về đến Nam Ô thì vừa lúc quê hương được giải phóng.

- Vậy còn năm người kia, tôi hỏi, các anh ấy quê ở đâu?

Anh Huỳnh Ba rành rẽ:

- Anh Nguyễn Bất, Nguyễn Nữ, người Duy Xuyên; anh Nguyễn Sanh quê Tam Kỳ; Anh Huỳnh Sơn người Thăng Bình; năm anh em tôi đều quê Quảng Nam, duy chỉ anh Trần Múc là dân Quảng Ngãi... Các anh ấy đều đã hy sinh ở chiến trường hoặc đã mất do bệnh tật. Sáu anh em chỉ còn lại một.

Tôi cố nén tiếng thở mạnh, không dám hỏi thêm nữa, e sẽ vô tình chạm tới điều gì đó sâu xa, thiêng liêng nơi anh.

Tôi ngược lên nhìn bức ảnh thượng tướng Nguyễn Chơn và anh Huỳnh Ba tươi cười ôm nhau, treo trên vách, mới chụp gần đây, cảm được sự thú vị của lịch sử. Cùng chung một nhiệm vụ nhưng mãi gần 40 năm sau, những người trong cuộc mới có cơ hội gặp nhau. Thời đó Huỳnh Ba chỉ biết đưa vũ khí vào chân đèo Hải Vân, còn ai

ra đón, đầu rõ. Cũng khoảng thời gian đó, Tỉnh ủy Quảng Nam nhận được tin từ miền Bắc điện vào: Chờ đón hàng ở Hồ Chuối (đèo Hải Vân) từ đêm 30 Tết. Đồng chí Nguyễn Chơn, phụ trách quân sự tỉnh, được cử đi làm việc ấy. Anh đến Hồ Chuối, thức ngóng ra biển một đêm, hai đêm, không có tín hiệu. Ngóng một tuần cũng không thấy thuyền. Ngóng một tháng, vẫn bần bật. đành quay về cứ... Anh đâu hay các thủy thủ trên tàu đã bị bắt!

- Bây giờ anh sống thế nào, anh Ba? - Tôi hỏi.

Anh Huỳnh Ba cười nhẹ:

- Vậy vậy... Dân thường...

- Không có chế độ gì sao, anh Ba?

- Người ta đòi giấy chứng nhận của đơn vị cũ.

Mình tham gia chở vũ khí cho Nam Bộ kháng chiến từ những năm 1946. Đi thuyền từ Nghệ An vào Tam Kỳ, rồi vào cực nam Nam Bộ. Từ năm 1949 đến 1954 chở cho Phú Yên, Bà Rịa... Ra, vô nhiều lần. Hồi năm 1950, thuyền vào đến Đà Nẵng, bị lộ, cũng đã cho thuyền chìm xuống biển rồi lội bộ ra Nghệ An. Qua hai cuộc kháng chiến, đơn vị đã giải tán. Năm 1960, đi chuyến đầu tiên, ở giai đoạn đánh Mỹ, bị bắt cho đến năm 1974...

- Còn đồng đội cũ?

- Mấy ai sống sót! Với nữa tuổi đã già, kinh tế khó khăn không thể đi lại được... So với đồng đội, mình còn may mắn hơn...! Ngừng thoáng chốc, anh nói tiếp: Mấy năm qua, nhờ có thượng tướng Nguyễn Chơn tìm đến thăm, lại có cái giấy xác nhận

của ông, nhưng địa phương bảo vẫn thiếu thủ tục chi đó, nên không nghe, chỉ cho cái giấy công nhận thương binh, mỗi tháng được nhận hơn triệu đồng tiền chính sách ưu đãi.

Tôi nhìn anh Huỳnh Ba, ve áo không quân hàm, trên vai không gánh chức tước, địa vị, chỉ là DÂN và lẫn vào dân, thanh thản ngồi bập từng hơi thuốc, lơ đãng nhìn ra biển mù sương, chợt nghĩ, tiếng là làm văn làm báo, chắc gì mình đã thấu thế nào là NHÂN DÂN!

Muốn ở lại Nam Ô lâu nữa, chuyện trò với anh Ba lâu nữa, nhưng còn nhiều việc phải đi, nhiều chỗ phải đến. Tôi đành chia tay. Rồi căn nhà lá tuênh toàng dựng trên cát, tôi miên man nhiều điều. Và cứ lẫn thẩn tự vấn rằng, liệu đã có ai đó đến thấp một nén nhang lên mộ năm chiến sĩ đi chuyến mở đường đầu tiên? Và đã có những cấp nào để tâm lo cho thân phận trở trôi bởi chiến tranh của những người như anh Huỳnh Ba?

... Sau hơn chục năm, lần này có thêm Tô Hải Nam đi cùng, tôi lại đến thăm anh. Vẫn căn nhà tuênh toàng dựng trên cát, vẫn úi xùi chiếc bàn, chiếc ghế và đồ dùng cũ nát... Linh cảm của chúng tôi đúng. Chị Ba và các cháu cho hay, anh Ba đã nhập viện cả tuần nay. Có lẽ vết thương ngày xưa tái phát. Tôi nhẩm tính, năm Canh Dần này (năm 2010) anh cũng gần 90 tuổi, trong hoàn cảnh của anh, trụ được vậy, đã là mừng. Chúng tôi ghi vội mấy dòng về anh theo giấy tờ gia đình

cất giữ. Sinh: ngày 12-9-1925. Nhập ngũ: ngày 17 tháng 4 năm 1946, đơn vị T.08, D.248, vận tải thủy Liên khu 5. Vào Đảng: tháng 4 năm 1948. Thời gian làm liên lạc Liên khu 5: 10 tháng. Thời gian tham gia kháng chiến: 8 năm 4 tháng. Thương binh 3/4. Quyết định trợ cấp thương tật ký ngày 27 tháng 10 năm 1994 (Sở Lao động Thương binh và Xã hội Quảng Nam - Đà Nẵng). Và một tờ giấy xác nhận của thượng tướng Nguyễn Chơn.

Cô cháu ngoại đưa chúng tôi đến Bệnh viện Hòa Khánh. Anh Huỳnh Ba nằm kia, người gầy nhỏ, mặt quá hóp. Anh nở nụ cười vui khi hay chúng tôi tới. Nắm bàn tay chỉ da bọc xương, tôi nghe lòng se sắt, không nỡ nhắc lại chuyện xưa, chỉ loanh quanh hỏi bệnh tình. Anh bình thản cho rằng ở tuổi như anh, đổ bệnh là chuyện thường. Rồi anh nói:

- Ông Nguyễn Chơn ít tuổi hơn tôi nhưng nghe đâu cũng nhiều bệnh lắm. Mấy năm trước còn thỉnh thoảng qua lại thăm, nhưng lâu nay thấy vắng. Chắc sức đã yếu. Ai cũng vậy, thời trai trẻ kham khổ, gian lao, nên khi có tuổi lãnh đủ!

Tôi biết bệnh tình anh Huỳnh Ba không mấy nặng, nhưng vì không có điều kiện kinh tế, lại chẳng một “chế độ” kèm theo nên khó chuyển lên tuyến trên.

Chúng tôi đem bản khoản đó thưa với các anh trong Ban Chỉ huy Vùng 3 Hải quân, các anh chăm chú nghe, hứa cố gắng giúp đỡ và sẽ báo cáo

với trên để có thể dựng cho anh Huỳnh Ba ngôi nhà tình nghĩa.

Tôi đưa ý kiến của các anh chỉ huy Vùng 3 Hải quân vào dòng cuối phần viết này với hy vọng tâm nguyện và tấm lòng của các anh sẽ thành sự thật.

NHỮNG NGƯỜI VƯỢT BIỂN RA BẮC

“... Chuyến vượt biển đầu tiên đưa vũ khí vào Khu 5 không thành. Đồng chí Lưu Đức ra Hà Nội báo cáo với Quân ủy Trung ương và Bộ Quốc phòng về chuyến đi đó. Quân ủy Trung ương nhận định: Việc dùng thuyền gỗ, chạy bằng buồm chở vũ khí vào chiến trường có rất nhiều khó khăn và không an toàn. Vì vậy, Bộ Quốc phòng chỉ thị cho Tiểu đoàn 603 tạm ngừng hoạt động để tìm một phương thức vận chuyển mới. Trong lúc chờ đợi, số anh em Tiểu đoàn 603 được điều sang Tiểu đoàn 301, dồn sức mở con đường xuyên Trường Sơn...”

... Ngày 20 tháng 12 năm 1960 tại xã Tân Lập, huyện Châu Thành, tỉnh Tây Ninh, Mặt trận Dân tộc giải phóng miền Nam được thành lập. Tháng 01 năm 1961, Bộ Chính trị chỉ thị: “... tích cực tiêu diệt sinh lực địch, bảo tồn và phát triển lực lượng ta, làm tan rã chính quyền và lực lượng địch trên phạm vi ngày càng rộng lớn... Tạo điều kiện và mọi thời cơ thuận lợi để đánh đổ chính quyền Mỹ - Diệm”.

Thực hiện chỉ thị của Bộ Chính trị, nhiệm vụ vận tải chiến lược phải theo kịp tình hình phát

triển của chiến trường; nếu có điều kiện phải đi trước một bước. Tuyến đường Trường Sơn chỉ viện cho miền Nam còn vài ba năm nữa mới vươn tới miền Đông Nam Bộ, còn đồng bằng Nam Bộ thì thật khó mà vươn tới. Song vũ khí cho chiến trường Nam Bộ đang là đòi hỏi cấp bách có tính sống còn đối với phong trào cách mạng ở đây. Tiếp tế cho Nam Bộ, vào thời điểm này, không còn con đường nào khác hơn là con đường biển. Con đường chỉ viện trên bộ hiện tại mới tới Khu 5, song do sử dụng phương thức vận tải thô sơ nên còn hết sức gian nan, hiệu quả không lớn. Mỗi chiến sĩ, giải cũng chỉ gửi được 20 kg hàng. Muốn chở 10 tấn hàng, cần có 500 người, ấy là chưa kể ốm đau, địch đánh phá và người phục vụ cho 500 người gửi hàng trên, và tổn thất do nhiều nguyên nhân khác. Vậy 100 tấn hàng, 1.000 tấn hàng và hàng trăm nghìn tấn hàng cho chiến trường cần bao nhiêu người và phải làm trong bao năm? Nếu thông con đường biển, 100 tấn vũ khí, chỉ một con tàu và 15 thủy thủ là trong một tuần, hàng có thể tới cực nam Nam Bộ. Đó là bài toán để tạo quyết tâm.

Trong khi chờ đợi một phương thức vận chuyển vũ khí từ miền Bắc đi bằng đường biển vào miền Nam, Trung ương Đảng chỉ thị cho các tỉnh Nam Bộ chuẩn bị bến bãi và cho thuyền ra miền Bắc vừa thăm dò, mở đường nghiên cứu phương tiện vận chuyển trên biển và báo cáo tình hình, nếu có điều kiện thì chở vũ khí về.

Chỉ thị của Trung ương Đảng phù hợp với lòng mong mỏi của các địa phương, do vậy chỉ trong một thời gian ngắn, các tỉnh Bến Tre, Trà Vinh, Bạc Liêu, Bà Rịa đã gấp rút chuẩn bị, tổ chức các đội tàu, mua sắm thuyền lưới và chọn người để lên đường, vượt biển ra Bắc”¹.

Chuyện của anh Sáu Giáo và anh Sáu Đức

Nhận được chỉ thị của Trung ương, Tỉnh ủy Bến Tre, quê hương phong trào Đồng khởi, đã giao cho anh Nguyễn Văn Khuốc (Năm Chung hay còn gọi là Mười Khuốc), Bí thư Tỉnh ủy và chị Nguyễn Thị Định, người đã vượt biển ra Bắc xin vũ khí từ năm 1946, lo tổ chức chuyến đi. Trong thời gian ngắn, Bến Tre tổ chức được hai đội tàu.

Đội tàu thứ nhất do anh Sáu Giáo (tức Đặng Bá Tiên) làm đội trưởng; anh Nguyễn Văn Kiệm (Năm Tiến), Bí thư chi bộ. Các thành viên gồm: Huỳnh Văn Mai (tức Nguyễn Văn Giới, hay Mai Đen), Nguyễn Văn Bê (Hai Thọ), Lê Văn Nhung (Hai Hùng), và Nguyễn Văn Đức (Sáu Đức).

Đội tàu thứ hai do anh Lê Công Cẩn (Năm Công) phụ trách, các thủy thủ gồm: Nguyễn Văn Hón (Năm Thanh), Nguyễn Văn Hải (Huỳnh Phước Hải, tức Sáu Hải), Văn Công Cường, Bùi Văn Ấn (Năm Thắng), Nguyễn Văn Luông (Hai Sơn), Huỳnh Văn Tiến (tức Huỳnh Văn Mười, hay Mười Tiến).

1. Xem *Lịch sử Lữ đoàn 125, Sdd.*

Có lẽ nhờ cái duyên với con đường vận chuyển vũ khí trên biển nên cách đây đã chục năm, tôi may mắn gặp được anh Đặng Bá Tiên (tức Sáu Giáo), người phụ trách đội thuyền thứ nhất của Bến Tre đã vượt biển ra Bắc năm 1961. Anh Sáu Giáo nhỏ người, sức khỏe không mấy tốt, nhưng trí nhớ chưa hề cùn mòn.

Tôi và anh ngồi nói chuyện trong ngôi nhà số 272 ở đường Minh Phụng, quận 5, nơi gia đình anh cư ngụ. Phía ngoài, tiếng xe máy ào ào, câu chuyện đôi khi bị gián đoạn bởi những âm thanh ấy vọng vào.

Đặng Bá Tiên sinh ra trong một gia đình Công giáo, bố làm trùm họ, nhưng anh lại là đảng viên cộng sản. Một đảng viên trẻ, 18 tuổi. Năm cuối cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp, anh tham gia vận tải quân lương lên Điện Biên Phủ. Thời đó Thanh Hóa nổi tiếng bởi những chiếc xe đạp thồ. Sau này, có người nói rằng chúng ta thắng ở lòng chảo Tây Bắc, cũng một phần là nhờ những chiếc xe đạp thồ ấy.

Sau Hiệp định Giơnevơ, nhiều giáo dân miền Bắc, trong đó có giáo dân vùng Nga Sơn (Thanh Hóa) quê anh, lũ lượt “theo Chúa vào Nam”. Mê muội, cuồng tín, họ dắt díu, bồng bế nhau, hốt hải xuống tàu.

- Nhìn họ nháo nhác như gà con tìm mẹ, vừa tức, vừa thương. - Anh Sáu kể - Biết họ ăn phải bùa ngải, bị lừa, mà bất lực. Nhu cầu tâm linh khi

được gọi dậy cũng có sức hút như nam châm đối với vụn sắt... Hồi đó tôi có tên trong danh sách đi du học nước ngoài. Nhưng cuối cùng, lý lịch xuất thân trong gia đình Công giáo của tôi có lẽ đã gọi mở, loé ra cái gì đó để những người làm công tác tổ chức giàu kinh nghiệm bắt đầu có quyết định khác. Một buổi chiều, anh Ngô Thuyền, thời ấy là Bí thư Tỉnh ủy, cho gọi tôi lên. Đến phòng làm việc của anh, tôi nhận ra vài ba đồng chí cán bộ cao cấp của Bộ Công an. Sau những chào hỏi, các anh mật giao nhiệm vụ cho tôi: Di cư! Trà trộn vào số giáo dân đi Nam để tính kế lâu dài. Tôi bất ngờ, ngỡ ra. Anh Ngô Thuyền nhìn tôi, nói: “Chú đừng sợ đơn độc, tổ chức luôn luôn bên cạnh”. Tôi đâu sợ điều ấy, tôi biết tổ chức luôn ở sát mình chứ, nhưng vẫn có cái gì đó ngổ ngàng, bối rối. Tôi chưa lường đến tình huống này... Vậy là, đang làm một cán bộ chống cường ép di cư, đang lớn tiếng hô hào bà con giáo dân đừng tin những lời dụ dỗ xằng bậy mà bỏ quê hương bản quán, lại là kẻ trở mặt, chui lủi lạng lã ra đi... Lúc đó tôi đã có vợ, cô ấy cũng là đảng viên - Anh Sáu cười - Đảng viên nhưng lúc cưới, chúng tôi vẫn làm lễ ở nhà thờ đó nghe... Tổ chức gợi ý, nếu cả hai vợ chồng cùng di cư là thuận nhất. Tôi cũng nghĩ nên như vậy, ngật nổi, vào thời gian ấy, vợ tôi đang mang bầu, nên đành lủi thủi đi một mình...

Tôi hỏi:

- Chị cũng đồng ý để anh “di cư”?

- Không đồng ý sao được, - Anh Sáu cười vui -
Đảng viên thì phải chấp hành lệnh của Đảng chứ...

Rồi anh xuống tàu?

Từ Thanh Hóa, tôi theo ô tô đi Hải Phòng. Từ Hải Phòng xô nhau xuống tàu “há mồm” để ra tàu Mỹ đổ tít ngoài khơi. Ba ngày sau đến Sài Gòn. Hàng ngàn người, nhếch nhác đổ xuống cái thành phố xô bồ xa lạ ấy. Những người đón tiếp thông báo, ai có người thân khai báo để đoàn tụ; ai không có thì lên xe. Tôi thuộc diện thân cô thế cô. Hôm sau, ô tô chở tới một khu thuộc Châu Thành, Mỹ Tho. Tại đây, tôi phát hiện ra điều bất lợi: có nhiều người đến trước là dân Nga Sơn. Họ thừa biết tôi từng giữ vai trò gì. Trong số đó có vị cha xứ, chắc chắn chưa thể quên người con trai ông trùm họ. Một lần tôi và tổ du kích đã phục kích bắt quả tang vị cha xứ này khi lão đang ngủ với người đàn bà góa trong nhà thờ. Lúc chúng tôi đập cửa ập vào, lão hoảng loạn bật dậy. Tay vợ quần áo, miệng lắp bắp điều gì như thể cầu nguyện. Còn người đàn bà bản lĩnh hơn, để nguyên cơ thể ngồn ngộn trắng lớp ấy, chị ta khinh khỉnh bước qua mọi người, ra ngoài. Sau này nghĩ lại, tôi không khỏi buồn cười về sự ấu trĩ, nông nổi và tự trách mình vớ vẩn... Cái việc riêng tư vặt vãnh ấy đâu quan trọng tới mức phải huy động đến súng ống, du kích... Nhưng thời bấy giờ, nó vậy.

Biết khó ở lại Châu Thành, tôi liền lần đi nơi khác. Tôi tìm cách sang Đồng Tâm. Nơi đây cũng

đồng giáo dân di cư, nhưng toàn người Phát Diệm. Không một ai quen. Người Phát Diệm nơi đây sống bằng nghề dệt chiếu. Mình người Nga Sơn, làm chiếu là gia truyền, nên hòa nhập rất nhanh. Tôi làm công nuôi thân...

- Nhưng anh là cán bộ của Bến Tre...? - Tôi sốt ruột hỏi.

- Chuyện dài lắm... Chừng nửa năm sau, nghe đồn ở Bến Tre đang mộ người đắp đê, vậy là đi. Ở Bến Tre mấy năm liền, vừa kiếm sống, vừa hoạt động. Lúc nhận nhiệm vụ ra Bắc, tôi là thành viên của Đoàn chủ tịch mặt trận tỉnh.

- Anh kể kỹ khúc đó nghe, anh Sáu! - Tôi nói.

- Ngày ấy chị Ba Định kêu tôi lên, hỏi: “Anh trở về Bắc được không?”. Tôi đáp: “Nếu Đảng quyết, thì tôi chấp hành”. “Vậy anh chuẩn bị vượt biển ra ngoài, nghe. Việc quan trọng đó”. Nhận chỉ thị rồi, tôi ra Long Hải, mua được chiếc thuyền cánh dơi của một giáo dân miền Bắc di cư. Về Sài Gòn, lắp thêm chiếc máy Yamaha 10 sức ngựa¹, rồi dong về Cần Lợi. Anh Kiệm, anh Nhung, anh Hai Bê ra đón. Đó là đầu tháng 5 năm 1961. Tôi tuông lên Ba Tri (hồi đó tỉnh ủy đóng ở đây) để báo cáo. Anh Mười Khước rất vui, hỏi: “Vậy mấy anh tính lúc nào lên đường?”. Tôi đáp: “Đầu tháng 6 có gió nam, đi vào dịp ấy thuận. Với nữa cũng cần

1. Sức ngựa còn gọi là mã lực (viết tắt là HP - horse power), là một đơn vị cũ dùng để chỉ công suất. 1HP = 0,736 kw.

có thời gian để anh em làm quen thuyền, thử thuyền, và sắm lưới cụ”... Anh Mười nhất trí... Đề đạt với bí thư tỉnh cho thuyền ra Bắc vào đầu tháng 6 còn lý do nữa... Trong lần sắm vai một giáo dân đi tìm người nhà từ Bến Tre ra Huế nhằm thăm dò tình hình địch theo ý kiến chị Ba Định, tôi phát hiện ra, các đơn vị lính ngụy đóng ở miền Trung, nơi thuyền chúng tôi sẽ đi qua, thường nhận lương vào khoảng mồng 2 đến mồng 5. Có tiền, chúng hay la cà quán xá nhậu nhẹt, chểnh mảng việc tuần tra... Thuyền đi qua vùng biển miền Trung dịp đầu tháng sẽ nhiều thuận lợi...

Cuối tháng 5, phương tiện của một thuyền làm nghề đánh bắt cá đã sắm đủ. Tổ chức cũng đã lo xong giấy hành nghề và căn cước. Ngày mồng 1 tháng 6 năm 1961, đồng chí Bí thư Tỉnh ủy Mười Khuốc đến giao nhiệm vụ và chia tay với đội thuyền. Anh dặn rằng, phong trào cách mạng Bến Tre có phát triển hay không, phụ thuộc khá nhiều vào chuyến đi của đội; mong rằng khi về, anh em chở thật nhiều vũ khí. Tỉnh ủy và nhân dân Bến Tre chờ đón từng ngày. Anh cũng dặn là phải tuyệt đối giữ bí mật nhiệm vụ, sống đề dạm, chết mang theo. Đây là công việc tuyệt mật, một chủ trương lớn của Đảng. Mặc dù sau đó, thuyền chúng tôi không có điều kiện trở lại Bến Tre, song những năm kế đấy, sau lần vượt biển ra Bắc của chúng tôi, đã có 23 lượt con tàu của đoàn “tàu không số” vượt biển, chở hàng ngàn tấn vũ khí vào

cho quê hương đồng khởi. Các anh Nguyễn Văn Tiến, Huỳnh Văn Mai, Lê Văn Nhung, Nguyễn Văn Đức, Nguyễn Văn Bê đều là những con người trung kiên, được đào tạo và trở thành những cán bộ, nhiều lần cùng đồng đội đưa tàu chở vũ khí vào Nam Bộ, lập nên những chiến công xuất sắc...

Rồi anh Sáu khoe rằng anh vừa trở lại Bến Tre tổ chức cuộc gặp mặt giữa những người vượt biển ra Bắc thời 1961 với lãnh đạo tỉnh và bà con Thạnh Phong, Thạnh Phú, những người đã dìm bọc cưa mang. Vui và cảm động. Tiếc là sáu anh em đi trên chuyến thứ nhất không còn đủ. Anh Nguyễn Văn Kiệm, tức Năm Tiến, anh Lê Văn Nhung tức Hai Hùng, anh Nguyễn Văn Bê đã qua đời...

Tôi kể với anh Sáu rằng hơn chục năm trước, trong lần đi với đoàn làm phim về Bến Tre, tôi có tới Thạnh Phú, tìm gặp anh Năm Tiến. Hồi đó anh cũng yếu rồi. Anh sống trong ngôi nhà lá sơ sài, ngay trong vườn dừa của mình. Gầy nhỏ. Hom hem... Tội lắm! Anh Sáu cắt ngang:

- Anh ấy mất đã mấy năm, cuối đời cũng cực... Trong số sáu anh em, chỉ có Sáu Đức là còn khỏe - Anh hỏi - chú gặp Sáu Đức chưa?... Đức đi nhiều chuyến, biết nhiều chuyện...

Tôi lái qua chuyện khác:

- Đạo ấy ra Bắc, mọi người đều về đoàn “tàu không số”, riêng anh Sáu...

- À, chuyện là thế này...

Anh Sáu ngừng lại. Chị Lương Thị Minh Xuân, vợ anh, một phụ nữ phúc hậu, tóc đã điểm bạc, đưa vào hai cốc nước. Tôi mời chị cùng ngồi, nhưng chị ý nhệ từ chối.

- Bả vừa ở trong đoàn bác sĩ Việt Nam sang Nhật Bản dự hội nghị “Di chứng chất độc màu da cam” về đó - Anh Sáu đẩy cốc nước sang tôi, nhìn theo vợ giải thích - Chú vừa hỏi tại sao tôi không về Đoàn “tàu không số” phải không? Có lẽ cũng tại... bà ấy...

- Tại “bà ấy”?

Biết tôi ngạc nhiên, nhưng anh Sáu không vội. Anh bảo tôi uống nước, rồi kể, giọng dí dỏm:

- Ra miền Bắc dịp đó, tôi và anh em trong đội được gặp anh Lê Duẩn. Trung ương muốn biết cụ thể hơn phong trào Đồng khởi ở Bến Tre. Tôi báo cáo những gì đã chứng kiến. Anh Ba Duẩn vui lắm... Cuối buổi, anh hỏi chuyện vợ con. Tôi thưa thật. Vậy là anh Ba cho người điện về Thanh Hoá. Thanh Hóa trả lời rằng chị Lương Thị Minh Xuân đang học ở trường bổ túc Công Nông. Mấy ngày sau tổ chức bố trí cho vợ chồng gặp nhau... Mừng quá, đã tám năm xa cách rồi... Thằng Dũng, đứa con lúc tôi “di cư” còn nằm trong bụng mẹ, lúc này đã lên 7... Chẳng hẳn vì việc ấy mà tôi “không đủ tiêu chuẩn” về Đoàn “tàu không số” sao?- Anh Sáu cười - Tôi được đi học trường Nguyễn Ái Quốc, sau đó vào lại chiến trường... Năm 1965, bà ấy

tốt nghiệp bác sĩ, cũng được phân công đi “B”. Và vợ chồng tôi ở lại cho đến tận bây giờ...

Tạm biệt anh Sáu Giáo, tôi tìm đến nhà anh Nguyễn Văn Đức ở phố Hùng Vương. Xe máy đàn như mắc cửi. Lạng lách. Chen lấn. Bóp còi. Nhoang nhoáng đến chóng mặt.

... Anh Đức chờ tôi nơi cửa. Ở tuổi gần 70, anh Đức vẫn khỏe. Đỏ đắn. Rắn chắc. Anh vẫn toát lên phong thái của một thủy thủ từng lăn lộn trên sông nước.

- Trên yêu cầu, còn có thể đi biển ngon! - Anh cười, nói vui.

Nhắc tới những kỷ niệm thời làm lính, anh ham lắm. Không riêng anh Đức, qua các cuộc gặp, tôi nhận ra rằng những ai từng trải qua cuộc chiến, trong cái nhộn nhạo xô bồ cầu danh cầu lợi hiện tại, những kỷ niệm quá khứ là luồng gió mát để phần nào được dịu lại, thanh thản. Tình người, nghĩa đồng đội, đức hy sinh, lòng vị tha,... của một thuở là chiếc gậy đỡ để đi nốt quãng đời còn lại...

- Chú muốn nghe chuyện vượt biển ra Bắc năm 1961 của “thuyền Bến Tre” phải không? - Anh Đức rót nước ra chén, hỏi. - Vẫn nhớ. Những việc như vậy quên sao được... Anh Sáu Giáo nói với chú rằng ngày 01 tháng 6 thuyền xuất phát hả? Đúng đó! Chính xác hơn là buổi chiều. Năm giờ chiều tại một bến vắng thuộc Cồn Tra, Thạnh Phong, Thạnh Phú. Chú hỏi có lo không? Trời ơi, ai nói không lo là xạo. Thuyền nhỏ, máy không đủ

sức đẩy, đường xa, sóng gió bất thường, và lúc nào cũng có thể bị gô vô khảm, sao không lo! Mạng mình là chuyện nhỏ, nhiệm vụ trọng đại Đảng giao mới là mối lo lớn. Phụ giúp chuyển đi chỉ một bản đồ thu nhỏ, một la bàn cũ. Hết! Gạo không nhiều, chỉ 50 ký, cá khô đủ ăn dè, nước uống một phi; và dầu dự trữ 180 lít... Đồ dùng, lưới cụ chất lên, vừa đầy thuyền. Còn chừng ba mét vuông phía sau, sáu anh em thay nhau ngả lưng... Ra khỏi cửa sông, máy ì ra, không thắng nổi sức nước, đành căng buồm lên phụ trợ. Đêm đó mưa lớn. Con mưa đột ngột kéo tới khiến chúng tôi không kịp xoay trở. Nước ngập lòng thuyền. Anh Nhung trùm tấm ni lon mỏng ngồi phía cuối cầm lái, còn năm anh em thay nhau tát. Nếu để máy bị ngập, coi như chuyến đi thất bại, nên ai cũng ráng hết sức. Con mưa hôm đó mới dai chó! Lại gió nữa. Để giữ thuyền không bị lật, đành hạ buồm xuống... Chừng nửa đêm, gió đỡ hơn, mưa tạnh dần. Đói, rét, buồn ngủ. Nhưng không thể nghỉ. Người tát nước, người sắp xếp mọi thứ đã ướt mèm... Gần sáng, trời tạnh hẳn, chúng tôi nhìn lên và nhận ra mình đã tới Bà Rịa. Buồm lại kéo lên. Gió đẩy, máy đẩy, nhưng mỗi giờ cũng chỉ đi được bốn năm hải lý... Củi, gạo, cá khô, quần áo mang ra phơi. Mười một giờ trưa mới nhóm được bếp. Đói meo... Đêm đó, lẫn vào thuyền câu mực của dân, chạy miết. Cứ hướng bắc mà đi. Gần bờ, quan sát núi; xa bờ lái thuyền theo sao Bắc đẩu. Ngày hôm sau,

gió đông nam thổi mạnh. Thuyền chồm qua, chồm tới. Đã có người say sóng. Chiều, cho thuyền chạy sát bờ để xác định vị trí. Biết đã đến Cà Ná, mừng hết nói... Lại đi. Thay nhau ngủ. Thay nhau lái... Khó khăn tưởng đến vậy là hết cỡ, ai dè hôm sau, phát hiện ra phi nước ngọt gổ sắt thoi vàng khè, lại thêm nước mặn tạt vào. Cực hết biết. Cũng đành nấu cơm và uống thứ nước lờ lợ đó thôi... Nhưng không ổn. Triệu chứng đau bụng đe dọa chuyến đi. Ăn vào, lại thải ra hết. Sức khỏe mọi người giảm sút. Anh Sáu Giáo hội ý chỉ bộ. Tôi đề xuất nên tạt vô bờ kiếm nước ngọt và thực phẩm. Mình có giấy làm ăn hợp pháp, không ngại. Anh Sáu và anh Năm Kiệm nhất trí. Đến địa phận Sông Cầu (thuộc Phú Yên), chúng tôi cho thuyền ghé sát thuyền đánh cá của dân, lân la hỏi chuyện. Rõ thuyền đi biển bị lạc, bà con thông cảm lắm. Có người còn sốt sắng rửa về nhà lấy nước và mua hộ thực phẩm. Ở vùng nào, dân mình cũng thiệt tốt, sống có nghĩa, có nhân... Nghỉ ở Phú Yên gần trọn một ngày, đêm đó chúng tôi kéo buồm, giông thẳng ra khơi... Ngày thứ bảy (tức mùng 8 tháng 6) thuyền qua đảo Lý Sơn. Chạy khoảng 30 giờ nữa sẽ đến vĩ tuyến 17. Đây là chặng đường cuối, cũng là chặng đường khó khăn nhất. Chúng tôi cho thuyền chạy thiệt xa bờ... Hôm đó tất thấy đều hồi hộp, không ai ngủ...

Ngày thứ chín, chúng tôi rõ là mình đã vượt qua cửa Tùng. Thấy thuyền đánh cá ngoài khơi

treo cờ đỏ sao vàng, mừng ơi là mừng!... Miền Bắc đây rồi! Niềm ao ước bao ngày đây rồi! Chúng tôi thấp thỏm không yên... Tự tin, cứ hướng vô dãy núi xa mờ trước mặt, cho thuyền giáp tới. Hồ hởi, phấn khởi hết mức. Vui, quên cả đói, quên cả mệt... Năm giờ sáng 11 tháng 6, gặp hai thuyền đánh cá. Anh Sáu Giáo là người miền Bắc, ngoắc vô hỏi thăm. Bà con cho biết đây là mũi Ròn, và đồng ý đưa chúng tôi vô bờ.

Hơn một tiếng đồng hồ sau, sáu anh em “được” công an biên phòng Hà Tĩnh bắt. Bị bắt mà mừng quá trời. Khi đi, anh Mười Khước có dặn rằng không được để lộ công việc cho bất cứ ai, trừ các cán bộ cao cấp của Đảng, nên chúng tôi “ngoan cố” khai rằng thuyền đánh cá bị lạc. Hỏi mãi, cũng chỉ câu ấy. Cuối cùng anh Sáu đề nghị được gặp giám đốc công an tỉnh. Trời ơi, đang bị nghi là biệt kích lại đòi gặp chỉ huy cấp cao. Ấy vậy mà gặp thiệt... Như là chuyện không tưởng. Hôm sau nữa thì có xe con của Trung ương vô, rước sáu anh em ra Hà Nội. Đi suốt đêm luôn. Chúng tôi về phố Quán Thánh, ở nhà số 103... Chà, những chuyện như vậy làm sao quên chứ!... Rồi chuyện được gặp anh Ba Duẩn, anh Hai Hùng (tức đồng chí Phạm Hùng) và các đồng chí lãnh đạo khác của Đảng ngay ngày hôm sau, khi vừa chân ướt, chân ráo đến Thủ đô, sao lại có thể không nhớ... Cuộc đời con người có những thời điểm để lại dấu ấn không phai mờ, như thể chiếc đinh thuyền đóng vào gỗ,

phải không? Chuyện vượt biển ra Bắc và được gặp các đồng chí lãnh đạo cao cấp của Đảng là khúc như vậy của cuộc đời tôi.

Chuyện anh Đức kể, vui quá! Mãi nghe quên cả thời gian. Khi anh ngừng, đã quá trưa. Trước lúc chia tay, tôi hỏi:

- Sau khi về Đoàn “tàu không số”, bao nhiêu lần anh tham gia chở vũ khí vào Nam?

- Cũng trên dưới 15, 16 chuyến lận. Nhiều chuyến đi suôn sẻ, nhưng không ít chuyến gặp địch, phải hủy tàu, vượt Trường Sơn trở về... Gian nan, vất vả, hy sinh. Lắm lúc ngẫm lại, chẳng là kẻ huênh hoang cũng có thể nói rằng, quả có một giai đoạn anh em chúng tôi đã làm được điều ngoài cái khả năng bình thường của con người... Không chỉ là sự gian khổ, thấp thỏm trong mỗi chuyến đi, còn những mất mát khác phải chịu đựng... Phía sau mỗi người là bao níu kéo...

Tôi hiểu ý anh... Và những mất mát ấy mới thực sự nặng nề. Trong một lần chở vũ khí vào Trà Vinh, Nguyễn Văn Đức nhận được tin sét đánh: vụ thảm sát của địch vào Thạnh Phú hồi đầu năm 1964, gia đình anh gồm: mẹ, chị, và hai đứa cháu hy sinh... Trước đó, ba anh, người bí thư huyện ủy Thạnh Phú bị bắt và bị đánh cho tới lúc chết... Vượt qua những nỗi đau ấy, thật chẳng dễ dàng...

Lần này cùng Tô Hải Nam vào Sài Gòn, tôi có điện cho anh. Hay tin, anh chạy ô tô riêng đến nhà khách Hải quân tại đường Tôn Đức Thắng tìm.

Nghe nói anh đang cùng mấy cháu mở công ty, làm kinh tế. Anh rủ về nhà, tôi cười khéo: “Còn nhiều người cần gấp quá mà, anh Sáu!”. “Vậy hả, chú vội, không ép, anh có cái này gửi chú xem qua”. Anh dúm vào tay tôi mấy bài viết, ngồi một lúc nữa rồi ra xe. Hẹn lúc nào rảnh sẽ qua.

Đêm đó tại nhà khách Hải quân, tôi mở tài liệu anh Đức gửi và ghi tóm tắt thêm mấy điều về anh. Từ năm 1957 đến 1960, anh làm liên lạc xã, rồi bí thư đoàn xã Thạnh Phong. Năm 1961, tham gia vượt biển ra Bắc. Tháng 10 năm 1961, biên chế về Đoàn 759 (tức đoàn tàu không số sau này). Tháng 01 năm 1962, làm thủy thủ trên tàu Phương Đông 4, bí mật chở vũ khí vào Cà Mau. Tháng 3 năm 1963, làm thủy thủ trưởng tàu 69, chở vũ khí về quê hương Bến Tre. Được thưởng Huân chương Chiến công hạng Ba. Tháng 5 năm 1963, đi tàu 100 vào Trà Vinh. Năm 1964, biên chế về tàu 55 rồi tàu 43. Năm đó đi sáu chuyến, ba chuyến vào Cà Mau, hai chuyến vào Bến Tre, một chuyến vào Trà Vinh. Năm 1965 đi hai chuyến vào Cà Mau. Cuối năm đi học trường Sĩ quan Hải quân. Năm 1968, làm thuyền phó tàu 43, chở vũ khí vào Quảng Ngãi, gặp địch phải hủy tàu, rồi lội bộ, vượt Trường Sơn về lại miền Bắc.

Chuyến tàu 43 hai lần vào Quảng Ngãi và cả hai lần phải hủy là câu chuyện dài, lý thú, liên quan đến chuyện kể của nhiều người, tôi sẽ kể chi tiết ở phần sau.

Anh Mười Tiến và chiếc tàu thứ hai của Bến Tre đi ra miền Bắc

Anh Nguyễn Xuân Thơm, phụ trách Hội cựu chiến binh đoàn “tàu không số” khu vực Thành phố Hồ Chí Minh cho hay, trong số anh em đi đội tàu số hai của Bến Tre vượt biển ra Bắc thời kỳ 1961 có anh Huỳnh Văn Tiến (Mười Tiến) hiện sống ở Vũng Tàu. Mừng quá, chúng tôi vội ra đó ngay.

Anh Huỳnh Văn Tiến sinh năm 1937 trong một gia đình khá đông con tại xã Thạnh Phong, huyện Thạnh Phú (tỉnh Bến Tre). Năm 14 tuổi, anh làm liên lạc công an huyện. Sau đình chiến (năm 1954), anh không tập kết, mà ở lại tham gia hoạt động phong trào trong xã. Sau Đồng khởi (năm 1960), anh nhập ngũ.

- Rồi đầu năm 1961, tôi có lệnh về đơn vị khác - Anh Mười Tiến kể - Ông Mười Khước, Bí thư tỉnh bảo, đây là đơn vị “tự túc”. Hồi đó đâu có rành tự túc là sao! Biểu làm gì thì làm thôi. Sau mới hiểu, chúng tôi chuẩn bị vượt biển ra Bắc xin vũ khí. Trưa 18 tháng 8 năm 1961, chú Mười xuống Cồn Tra, Thạnh Phong, Thạnh Phú, giết con cây liên hoan tiễn anh em chúng tôi đi. Đội tàu do anh Lê Công Cẩn, tức Năm Công phụ trách, có sáu anh em, gồm: Nguyễn Văn Hón tức Năm Thanh, Nguyễn Văn Hải tức Sáu Hải, Văn Công Cường, Bùi Văn Ấn tức Năm Thắng, Nguyễn Văn Luông tức Hai Sơn, và tôi - Huỳnh Văn Tiến. Tôi là con

thứ mười nên vẫn được gọi là Mười Tiến. Anh em chúng tôi đi trên con thuyền cánh dơi năm tấn, máy Yamaha 18 sức ngựa. Khoảng ba ngày sau, thuyền đi ngang vùng có nhiều núi nhô ra sát biển, tôi nhìn về hướng tây, thấy trên đó có hòn đá mang hình người thiếu phụ bế con, vậy là biết ngay đây là vùng biển Phú Yên. Tôi rành vậy bởi hồi nhỏ đã thuộc bài ca nói về hòn Đá Bia này nơi đèo Cả. *Đường hải lộ từ Nam ra Bắc/ Khỏi Ba Ngòi thẳng đến Quy Nhơn/ Chập chùng gò nổi xa xa/ Chợt thấy một núi bên đường cao cao/ Ngay giữa đỉnh hình nhân lộ vẻ/ Tay ẵm bồng một trẻ hài nhi/ Đó là hòn núi vọng phu/ Là người thiếu nữ con thơ trông chồng...* Chúng tôi cho tàu chạy miết. Hôm sau đến vùng biển lạ, anh Năm Công đưa thuyền đi sát một thuyền dân mua cá và hỏi đây thuộc đâu? Người đánh cá trả lời đây là vùng biển Đà Nẵng. Mừng rồi. Lại giương buồm, nổ máy nhằm hướng Bắc chạy tới. Qua Cửa Tùng, nhưng không hay rằng mình đã ra đến miền Bắc. Đêm đến, chúng tôi cho thuyền vô sát chân núi, neo lại xem chừng. Gần sáng, tôi và anh Năm Công lò dò lên bờ. Thấy hơn chục người từ trong xóm đi ra, chợt dạ nên dừng lại. Một người hỏi: “Mi ở mô đến đó?”. Tôi đáp rằng đi biển bị lạc. Lại hỏi: “Có giấy tờ chi không?”. Tôi thật thà nói rằng tôi có giấy của chính quyền Ngô tổng thống cấp. Mấy người dân nhìn chúng tôi, lại nhìn nhau. Vậy là cả tàu bị bắt. Sau đó tôi thấy họ dùng tiền có

anh Bác Hồ, biết mình đã ra đến miền Bắc, mừng lắm. Anh Năm Công đề nghị được gặp cán bộ cao nhất. Mấy hôm sau có xe từ Hà Nội vào rước đi. Mãi lúc ấy mới rành nơi mình bị bắt là xã Kỳ Lô, huyện Kỳ Anh, tỉnh Hà Tĩnh. Đó là ngày 28 tháng 8 năm 1961. Mười ngày lênh đênh trên biển, tàu chúng tôi đã đến được nơi cần đến.

- Rồi các anh được gặp Bác? - Tôi hỏi.

- Đó là kỷ niệm khó quên nhất trong đời - Anh nhìn chúng tôi, niềm vui đọng trong ánh mắt - Sau khi các đội tàu của Bến Tre, Trà Vinh, Bà Rịa và Bạc Liêu ra được miền Bắc, một hôm, trung tướng Nguyễn Văn Vịnh, Chủ nhiệm Ban Thống nhất Trung ương đến thăm, và thông báo rằng Bác Hồ sẽ gặp. Mừng quá, thấp thỏm mấy ngày liền. Ba hôm sau, xe chở chúng tôi đến Phủ Chủ tịch. Hồi hộp quá! Chờ một lát thì Bác đến, cùng đi với Bác có đồng chí Lê Duẩn, đồng chí Phạm Văn Đồng, đồng chí Phạm Hùng, đồng chí Ung Văn Khiêm và một số đồng chí khác... Bác hỏi thăm sức khỏe, hỏi về phong trào đấu tranh trong đó. Và cuối cùng Bác muốn biết nguyện vọng của mọi người. Anh Bông Văn Dĩa, ở Bạc Liêu, anh Hai Tranh ở Trà Vinh đều thưa rằng mọi người chỉ có một nguyện vọng, xin Trung ương cho thật nhiều vũ khí để về đánh giặc. Bác nói rằng Bác và Trung ương sẽ đáp ứng nguyện vọng đó... Đêm ấy, nghĩ lại chuyện được gặp Bác, chúng tôi thao thức không ngủ được...

- Trong những lần đưa tàu chở vũ khí vào miền Nam sau này, chuyến đi nào đáng nhớ nhất trong đời làm lính đoàn “tàu không số”, thưa anh?

- Nhiều... mỗi chuyến đi là một kỷ niệm. Mà kỷ niệm nào cũng ấn tượng. Lần đầu tiên tôi tham gia chở vũ khí vào Nam là năm 1962. Sau khi tàu Phương Đông 1 của anh Dĩa, anh Một vào Vàm Lũng (Cà Mau) thành công, đoàn tổ chức đi hai chuyến nữa, mang tên Phương Đông 2 và Phương Đông 3. Tàu chúng tôi là tàu Phương Đông 4. Đây là chiếc tàu gỗ cuối cùng tham gia đưa vũ khí vào trong đó. Sau này chúng tôi đi toàn tàu sắt. Tàu có 12 người, do anh Lê Văn Thêm làm thuyền trưởng, anh Trương Xuân Quang làm thuyền phó, anh Đặng Văn Thanh làm bí thư chỉ bộ. Anh Thanh sau này được phong anh hùng đấy. Bộ phận máy có anh Nguyễn Thanh Thuởng và anh Thôi Văn Nam; anh Nghiêm làm bảo vệ; thủy thủ có Nguyễn Văn Thanh, Bùi Văn Thắng, Nguyễn Văn Đức, anh Dương Văn Lộc, anh Trần Nhợ và tôi - Huỳnh Văn Tiến. Anh Lộc và anh Nhợ hồi ấy nhiều tuổi rồi, nên chúng tôi vẫn gọi vui là già Lộc, già Nhợ. Hai anh là người thiệt tốt. Được giao làm hậu cần, chu đáo hết sức, chăm lo cho mọi người từng ly từng tí. Sau này nghe tin hai anh hy sinh, lại không tìm thấy xác trong vụ hủy tàu 41 ở Quảng Ngãi, chúng tôi thương tiếc vô cùng. Tại sao những người đức độ, chỉ biết vì mọi người như anh Lộc, anh Nhợ, lại chết? Vô lý quá!

Anh Muồi lặng đi một lúc. Chị Quỳnh - vợ anh ấy náy nhìn chúng tôi. Chị nói:

- Nhà tôi dễ xúc động. Hễ nhắc đến các anh em hy sinh là khóc. Mà phải thôi, một thời chia nhau bát nước, say sóng lả người, chung cái sống, cái chết, nay người còn, người mất, thật tội.

Tôi hỏi thêm về chuyến đi của tàu Phương Đông 4. Anh Muồi Tiến kể:

- Tàu chúng tôi xuất phát ngày 14 tháng 12 năm 1962, chở hơn 30 tấn vũ khí vào Cà Mau. Hôm đó gió mùa đông bắc. Gió cấp 6. Biển động. Tàu cố tình đi trong thời tiết ấy là để tránh sự tuần tra của địch. Ra đến vùng biển quốc tế, nhiều người say sóng. Tôi cũng say. Ói ra mật xanh, mật vàng... Sau bốn ngày vượt sóng, chúng tôi bắt được hòn núi, ngỡ là Côn Đảo, nên vội chuyển hướng vào bờ. Tối gần mới nhận ra đấy là Cà Ná. Vội cho tàu quay ra vùng biển quốc tế, xuôi xuống phía nam. Mấy ngày sau thì bắt được Côn Đảo, vậy là cho tàu chuyển vô. Đến gần vàm, đánh tín hiệu gọi bến, nhưng không thấy trả lời. Lo lắng vô cùng. Tôi đề nghị với chỉ huy tàu được bơi vào bờ nắm tình hình. Anh Thêm, anh Thanh đồng ý, còn cử thêm anh Quang cùng đi. Sau hai giờ lần mò bám gốc đước, chúng tôi bắt được liên lạc với du kích. Mừng khôn xiết... Ở lại Vàm Lũng, Cà Mau một thời gian, chúng tôi trở về miền Bắc để chuẩn bị những chuyến đi khác... Năm 1963, tôi được đi trên đội tàu số 5, chở vũ khí về cho Bến Tre.

Đây là chiếc tàu sắt đầu tiên đưa vũ khí về quê hương, nên hồi hộp lắm! Tàu do anh Trần Phong làm thuyền trưởng, anh Đỗ Sạn làm chính trị viên, anh Lê Quốc Thân và anh Lê Văn Thêm làm thuyền phó. Tôi được tham gia trong tư cách thủy thủ - Anh Mười chọt quay qua anh Nguyễn Xuân Thơm, hỏi: Lúc đó Thơm làm hàng hải, đúng không?

- Đúng - Anh Thơm đáp - Tôi làm hàng hải. Đang kỳ gió tây nam, sóng đánh lớn nên tàu dạt lên Cửa Đại, Mỹ Tho. Tôi nhớ lúc ấy anh Trần Phong hỏi: “Đi hướng nào, Mười?”. Anh bảo: “Cho tàu cắt sóng xuôi xuống phía nam”. Chừng 6 giờ sáng thì nhận ra Cần Lợi. Tàu men Khâu Bàng, tấp vào bến.

- Phải, phải - Anh Mười hồ hởi - Thấy tàu to vào, anh em ở bến mừng quá trời, tổ chức lấy hàng luôn. Ba ngày sau thì 66 tấn vũ khí đã đưa được vào kho. Sau khi tàu Phương Đông 1 của anh Bông Văn Dĩa và anh Lê Văn Một đưa 30 tấn vũ khí vào Cà Mau thành công, ngày 19 tháng 9 năm 1962, Quân ủy Miền quyết định thành lập Đoàn 962 để xây dựng bến bãi và tiếp nhận vũ khí từ miền Bắc đưa vào. Bến Bến Tre là một bộ phận của Đoàn 962, có biệt danh là A101. Gặp lại người quen cũ, mừng vui lắm. Chuyện trò suốt đêm. Sau chuyến đó, tôi có đưa tàu vào Bến Tre mấy lần nữa... Chuyện cũng xa rồi...

Kể đến đây, tôi phát hiện nơi khoe mắt anh Mười thoáng một nỗi niềm. Trên đường về thành

phố chiều đó, anh Nguyễn Xuân Thơm mới cho tôi hay, cuộc đời anh Mười Tiến cũng trắc trở. Những năm anh theo tàu ra Bắc xin vũ khí, người vợ trước ở quê có thêm hai đứa con ngoài giá thú. Hồi đưa tàu vào Bến Tre, bà con quê hương thương anh, mới bảo: Chị ấy sang ngang rồi, anh lo việc của mình đi. Anh buồn, nhưng là người sống nhân hậu, nên sau giải phóng, anh vẫn có trách nhiệm với mấy đứa con riêng của vợ, nuôi ăn học và tìm cho công ăn việc làm...

Anh Mười nói rằng, chuyến theo tàu 143 của ông Thêm vào Vũng Rô rồi phải hủy, tiếng nổ hồi đó vẫn để lại di chứng, anh bị lãng tai. Lại cười. Lại ôn chuyện mắc cạn ở Hoàng Sa năm 1964 và năm 1967, hai lần hủy tàu.

- Không chỉ vì sóng gió quá to tàu ủi vào đá ngầm, mắc cạn, mà thời đó kinh nghiệm chưa mấy nhiều, lại chủ quan. Sau này thuyền trưởng Nguyễn Tấn Ích bị kỷ luật, thương ông quá. Cũng tội, một người hiền lành, rất trách nhiệm nhưng không may mắn. Ông Ích thương tôi lắm. Thời ấy thật nhiều người tốt. Ông già Lộc, ông già Nhỏ, tuyệt vời. Trần Hoàng Chiêu, tuyệt vời; Thanh, thuyền trưởng tàu 41, tuyệt vời; ông Lê Văn Thêm, ông Lê Quốc Thân cũng hết sức tuyệt vời...

- Tôi không tuyệt vời sao, anh Mười? - Nguyễn Xuân Thơm hỏi vui.

- Nguyễn Xuân Thơm hả? Nguyễn Xuân Thơm cũng tuyệt vời. Hai lần hủy tàu, lội bộ vượt Trường Sơn ra Bắc sao lại không tuyệt chỗ.

Anh Mười cười khà khà. Chúng tôi và chị Quỳnh cười theo. Bên ngoài trời vẫn ong ong. Gió lặng. Và nắng vẫn hoi hỏ đỏ nóng xuống mặt đất.

Ra miền Bắc, đi trinh sát và chở vũ khí về

“*Tỉnh Bạc Liêu cử hai đội thuyền đi ra Bắc (còn gọi là đội thuyền Cà Mau) - Trước đây Bạc Liêu và Cà Mau là một tỉnh, có tên là Bạc Liêu. Sau này tỉnh Bạc Liêu tách làm hai tỉnh, tỉnh Bạc Liêu và tỉnh Cà Mau - Đội thuyền thứ nhất do đồng chí Bông Văn Dĩa (Hai Dĩa) phụ trách. Các đội viên gồm Tư Phước, Ngô Văn Tân (Năm Kỷ), Nguyễn Dũng (Sáu Dũng), Bảy Cửa, Trần Văn Đáng (Ba Cụt), Võ Tấn Thành (Ba Thành) và đến ngày lên đường bổ sung thêm đồng chí Tư Quang (Hai Chiếu). Tất cả có tám người.*

Đêm mồng 1 tháng 8 năm 1961, thuyền rời rạch Cá Mòi (Mũi Cà Mau), chuyển đi khá thuận lợi nên đến chiều mồng 7 tháng 8 năm 1961, thuyền cập cửa sông Nhật Lệ (Quảng Bình).

Tại đây, thuyền của đồng chí Hai Dĩa bị công an Quảng Bình bắt giữ vì tình nghi là biệt kích của chính quyền Sài Gòn. Sau ít ngày thẩm vấn, đoàn được đưa về nhà khách tỉnh. Ngày 11 tháng 8, anh em trong đoàn được đồng chí Lê Duẩn - Bí thư thứ nhất Ban Chấp hành Trung ương Đảng tới thăm. Hôm sau đoàn ra Hà Nội.

Đội thuyền thứ hai do đồng chí Nguyễn Thanh Trâm (Tư Lưới) phụ trách. Các thủy thủ gồm:

Tư Báo, Ba Mang, Hai Danh, Lâm Văn Vĩnh (Sà Vĩnh). Ngày mùng 3 tháng 8 năm 1961, thuyền xuất phát. Song đi ngang Huế, thuyền bị hỏng, nước tràn vào, anh em đành cho thuyền quay lại, và cập vào Trà Vinh sửa chữa. Sau đó thuyền trở về Cà Mau...”¹.

Trong số những người của tỉnh Bạc Liêu vượt biển ra Bắc năm 1961, chúng tôi biết anh Ngô Văn Tân (tức Năm Kỷ) hiện đang sống ở Thành phố Hồ Chí Minh. Mấy năm qua tôi có ý tìm, nhưng thành phố mênh mông quá. Lần này may có anh Nguyễn Xuân Thơm nhiệt tình, nên chúng tôi mới có cơ hội gặp được người đã cùng với ông Bông Văn Dĩa ra Bắc thời ấy. Anh Nguyễn Xuân Thơm tham gia chở vũ khí vào Nam Bộ bằng đường biển từ những chuyến đầu tiên. Năm 1975, anh là một trong ba thuyền trưởng của Đoàn 125 chở bộ đội đi giải phóng quần đảo Trường Sa... Không có anh, khó mà tìm ra người cần tìm.

Buổi chiều, anh Thơm đưa anh Năm Kỷ đến nhà khách Hải quân... Anh Năm khỏe, đẹp lão và trẻ hơn tôi nghĩ.

- Thì thời vượt biển ra ngoài đó, anh chưa tới mười tám mà, trẻ nhất đội. - Anh Năm vui vẻ kể: - Ông Bông Văn Dĩa kêu anh là thằng út. Đêm mùng 1 tháng 8 thuyền tụi anh rời rạch Cá Mòi, bảy ngày đi biển thì tấp được vô Nhật Lệ, Quảng Bình,

1. Xem *Lịch sử Lữ đoàn 125, Sdd.*

chuyện ấy sử sách ghi rồi. Vài ba hôm kể đó, anh Ba Duẩn cho rước về Hà Nội. Chuyến vượt biển suôn sẻ, ai cũng mừng, cũng vui. Nhưng đến khi được cử trở lại Bạc Liêu để trình sát và truyền đạt chủ trương mở bến của trên thì sinh chuyện. Anh Võ Tấn Thành và anh Tư Quang biết thuyền trở về không chở vũ khí, nhất quyết không đi. Kỳ cục hết mức. Hai cha nói rằng, Tỉnh ủy cử ra Bắc là để xin súng đạn về chiến đấu, vượt sóng gió ra được rồi, lại đi thuyền không trở vô, nghĩa là sao? Mấy cha cũng có lý của mấy cha... Anh Trần Văn Đáng, vì chỉ còn một tay, sợ dịch nghi, đành ở lại. Trên cử anh Hai Tranh bên thuyền Trà Vinh qua, bổ sung cho chuyến đi. Vậy là chuyến trình sát ấy có ông Dĩa, ông Hai Tranh, Tư Phước, Bảy Cửa, Sáu Dũng và anh...

Về chuyến trình sát đầu tiên ấy, cuốn *Lịch sử Lữ đoàn 125* do Nhà xuất bản Quân đội nhân dân phát hành năm 2001, viết:

“... Sáu người được đoàn bố trí ở 18 Nguyễn Thượng Hiền (Hà Nội). Đầu tháng 4 năm 1962, trung tướng Trần Văn Trà, người đã hoạt động những năm kháng chiến chống Pháp ở Nam Bộ, hiểu biết nhiều địa phương, thông thuộc nhiều bến bãi được Quân ủy Trung ương giao đặc trách theo dõi mở con đường biển, cùng trung tướng Nguyễn Văn Vịnh, Chủ nhiệm Ủy ban Thống nhất Trung ương, đến gặp anh em và trực tiếp giao nhiệm vụ. Nhiệm vụ của đội thuyền khi trở lại

Nam Bộ là: báo cáo với Khu ủy chủ trương của Trung ương về việc đưa vũ khí vào Nam Bộ. Nhưng muốn như vậy, phải có bến bãi để nhận hàng. Có ba phương án trong việc tổ chức xây dựng bến bãi:

1. Lấy các đảo Thổ Chu, Phú Quốc, Nam Du, Hòn Ông, Hòn Bà làm căn cứ lâu dài để xây dựng các hầm cất giấu hàng. Chuẩn bị các đội tàu thuyền để tiếp tục chở hàng vào đất liền.

2. Lấy khu vực Hòn Chuối và cửa sông Bãi Hấp để làm chỗ sang hàng hoặc thả hàng xuống biển. Lợi dụng khu vực này, nhiều ngư dân ra đánh cá để trà trộn nhằm bí mật vớt hàng lên rồi đưa vào bờ.

3. Lấy các cửa sông khu vực Cà Mau làm nơi chuyển hàng vào. Song đây là phương án dự phòng nếu hai phương án trên không thực hiện được.

Đồng chí Bông Văn Dĩa phải học thuộc lòng chỉ thị của Trung ương và nhiệm vụ của chuyến đi, cùng một số mật danh để liên lạc với Trung ương khi cần thiết.

Tuy thuyền trở về không hề có một viên đạn, một khẩu súng, song anh em rất phấn chấn vì rõ ràng cái quý nhất lúc này không hẳn chỉ là mấy tấn vũ khí mà là chủ trương của Đảng được truyền đạt tới miền Nam, đặt mở con đường trên biển nhằm có hàng trăm, hàng ngàn tấn vũ khí. Cuộc chiến đấu còn lâu dài!

Mọi giấy tờ hợp pháp như giấy thông hành, căn cước, giấy làm ăn của ghe, thuyền cùng lương thực, thực phẩm, dầu mỡ được Đoàn 759, Ủy ban

Thống nhất Trung ương và Tổng cục Hậu cần lo chu đáo, đầy đủ.

Ngày mồng 5 tháng 4 năm 1962, Đoàn 759 đưa sáu anh em từ Hà Nội vào Quảng Bình. Sau khi kiểm tra lại một lần nữa thuyền, máy, đêm mồng 10 tháng 4 năm 1962, chiếc thuyền rời cửa Nhật Lệ (Quảng Bình) đi về hướng nam. Bốn ngày sau, 14 tháng 4, thuyền đến vùng biển Nha Trang, cách bờ chừng 150 hải lý thì gặp hai tàu Mỹ từ Philíppin chạy về. Chúng cho tàu chạy vòng quanh, cách thuyền mấy chục mét. Và cứ vậy quần đảo cho tới 14 giờ. Nhờ bình tĩnh xử lý, đóng vai những dân chài ra khơi đánh cá bị gió đẩy xa bờ, nên mọi người trên thuyền không bị bọn Mỹ nghi ngờ. Tuy vậy, để đối phó với mọi tình huống bất trắc, anh em thủ tiêu hết hải đồ, la bàn. Từ đây, họ cứ nhắm hướng nam mà đi, “đi vo”. Bấy giờ sáng 15 tháng 4, bắt được “cù lao Bẫy Xả” (tức cù lao Thu), từ đó có thể xác định phương hướng bằng mắt tương đối chính xác. Ngày 18 tháng 4, thuyền về tới cửa Bồ Đề (thuộc xã Tân Ân, huyện Ngọc Hiến, tỉnh Cà Mau). Thuyền đi vào cửa Rạch Ráng. Đến 10 giờ đêm hôm đó thì cập cửa Vàm Lũng. Chuyến đi trình sát đã thành công!

Nhận được tin “thuyền Bạc Liêu” trở về, Khu ủy cử đồng chí Phan Văn Nhờ (Tư Mao) ra cửa Vàm Lũng đón. Đồng chí Phan Văn Nhờ và đồng chí Bông Văn Dĩa vốn là bạn cũ, đã từng hoạt động thời đánh Pháp. Đồng chí Tư Mao đưa đồng

chí Bông Văn Dĩa đi gặp Khu ủy. Tiếp đồng chí Dĩa có anh Ba Bường (Ba Bình), Bí thư Khu ủy; anh Mười Khẩn; anh Tư Bình (Vũ Đình Liệu); anh Bảy Thặng (Trần Văn Bình); anh Mười Kỳ (Phạm Ngọc Sến) và một số ủy viên khác. Sau khi nghe báo cáo, Khu ủy đồng ý để đồng chí Bông Văn Dĩa đi ra các đảo nắm tình hình theo ý kiến của Trung ương. Cùng đi có đồng chí Tư Mao và hai đồng chí nữa. Họ sắm thuyền, lưới và ngày 19 tháng 5 năm 1962, bắt đầu ra Hòn Chuối, Thỏ Chu, Nam Du, Hòn Ông, Hòn Bà... Sau khi xem xét, thấy rằng: Hòn Chuối quá nhỏ, không có chỗ cất giấu hàng. Thỏ Chu quá xa bờ. Hòn Ông, Hòn Bà lực lượng Campuchia đang đóng giữ. Nam Du, Phú Quốc quá đông bà con đến lập thôn ấp trên đó sinh sống. Phương án thả hàng xuống biển rồi thuyền ra vớt quá mạo hiểm và dễ mất hàng. Chỉ còn cách cho tàu thuyền đi vào các kênh rạch, giấu thuyền vào đó để lấy hàng. Trong số kênh rạch thì Vàm Lũng là nơi có nhiều thuận lợi nhất, khi nước cường, tàu to có thể vào được.

Được Khu ủy đồng ý, ngày 26 tháng 7 năm 1962, đồng chí Bông Văn Dĩa trở ra Trung ương báo cáo tình hình. Chuyến đi này có sáu người: Bông Văn Dĩa, Sáu Danh, Sáu Thông, Ngô Văn Tân (Năm Kỳ), Bảy Cửa và Sà Vĩnh, là người Thái Lan. Như vậy trong lần trở ra, chỉ có Năm Kỳ, Bảy Cửa là người cũ, còn Sáu Danh, Sáu Thông và Sà Vĩnh là “lính mới”.

Ngày mồng 1 tháng 8 năm 1962, thuyền cập bến Nam Định. Ngày mồng 2 tháng 8, đoàn trưởng Đoàn Hồng Phước vào đón ra Hà Nội.

Đồng chí Bông Văn Dĩa báo cáo lại với đồng chí Lê Duẩn và đồng chí Trần Văn Trà toàn bộ chuyến đi trinh sát và ý định của Khu ủy Khu 9 để xin Trung ương phê duyệt. Ý kiến của Khu ủy Khu 9 là không có đảo nào đủ điều kiện đặt bến. Việc đặt bến trong đất liền thuận lợi và có thể thực hiện được. Khu ủy đã chọn một vài cửa rạch và chừng một tháng nữa có thể đón tàu vào. Đồng chí Lê Duẩn hỏi: “Theo đồng chí, nơi nào có thể cho tàu vào được?”. Đồng chí Bông Văn Dĩa đáp: “Vàm Lũng có thể vào được!”. Đồng chí Lê Duẩn hỏi tiếp: “Tàu 30 tấn có thể vào Vàm Lũng được không? Nếu chắc thì trên giao cho đồng chí đi chuyến đầu tiên”...

Tôi hỏi anh Năm Kỷ:

- Rồi những ai đi chuyến đầu tiên, đưa vũ khí vào Nam Bộ hồi đó, thưa anh?

- Chuyến đi này vẫn do ông Dĩa làm chính trị viên, còn thuyền trưởng là ông Lê Văn Một, chà, chuyện ông Lê Văn Một cũng thú vị lắm nghe. Ông từng làm thủy thủ cho Pháp, sau giác ngộ cách mạng, năm 1954, ra Bắc, làm cảng trưởng cảng Cẩm Phả, rồi chuyển qua làm thuyền trưởng đầu tiên của “tàu không số”. Các thành viên gồm: Huỳnh Văn Sao, tức Năm Sao; Nguyễn Văn Bé, gọi là Tư Bé; Võ Tấn Thành; Nguyễn Văn Luông;

Nguyễn Văn Nhung; Nguyễn Xuân Lai, tức Sáu Lai; Sáu Rô; Thanh Đen; Tám Kết và anh, Năm Kỷ. Tàu rời bến Đồ Sơn đêm 11 tháng 10 năm 1962. Nhưng trước đó có chuyện thế này. Khi chuẩn bị lên đường, bọn anh phát hiện ra mấy tàu có sự cố. Ông Phạm Hùng và ông Trần Văn Trà biết chuyện, lo lắng. Ông Hùng đề nghị thay máy khác. Lúc đó thợ máy Năm Sao đứng bên cạnh nói: “Thưa anh Hai, thời cơ chở vũ khí vô chiến trường chỉ có một, đây là chuyến mở đường, vạn sự khởi đầu nan, tôi không duy tâm, nhưng quyết rồi là đi. Tôi xin lấy sinh mạng mình ra bảo đảm rằng sẽ sửa để máy chạy tốt”... Và, cứ như có phép lạ, ổng sửa được thiệt. Con tàu chở 30 tấn vũ khí rời bến ngon lành. Trên đường đi, mấy lần nó trở bệnh, ông Năm trị hết. Không có ổng, dập dềnh giữa trùng khơi, mạng tui anh hồi đó coi như bỏ. Con người này ít chữ, mà thiệt giỏi, thiệt thông minh. Sau đó, chuyển đi nào quan trọng, đoàn lại vùi đến Năm Sao. Mở đường vô Bà Rịa: Năm Sao. Đưa vũ khí đến Khu 5, những chuyến đầu tiên, lại Năm Sao... ổng đi miết. Không biết say sóng. Sinh ra như thế để sống trên biển vậy...

Hôm ở Cần Thơ, nhờ anh Khuư Ngọc Bảy giáp mối, chúng tôi may mắn gặp được Đại tá Nguyễn Xuân Lai, tức Sáu Lai, người đi chuyến đầu tiên cùng anh Năm Kỷ hồi 1962, tức tàu Phương Đông 1, chở được 30 tấn vũ khí vào Cà Mau. Hỏi về chuyến đi đó, anh Sáu vui lắm, hào hứng nói:

“Ông Năm Sao là ân nhân của tụi này đó. Chuyến đầu tiên ấy, không có ổng sửa máy, tụi tôi làm mỗi cho cá rồi. Tàu tới cù lao Thu thì máy hỏng, vì là máy cũ của Mỹ mà. Nhưng máy trưởng Huỳnh Văn Sao đã khắc phục được. Mặc dù thả trôi mất một ngày một đêm, nhưng cuối cùng con tàu lại hướng về phía nam đi miết. Khi tàu đi vô hải phận miền Nam, ổng cũng là người đầu tiên phát hiện ra Côn Đảo. Nhiều kinh nghiệm, ổng giúp thuyền trưởng Lê Văn Một chỉnh hướng đi, bởi vậy bắt được đất liền không mấy khó khăn... Chừng 5 giờ chiều thì chúng tôi nhìn thấy hàng đáy nơi cửa sông. Ông Năm khẳng định: tới rồi...”

Tôi hỏi thêm đôi điều về cuộc sống sau này của ông Năm Sao, anh Sáu Lai cũng chỉ: “Ông Năm bị bệnh, mất ở Trà Vinh”. Mọi thông tin, chỉ thế. Khi tôi kể chuyện đó với anh Năm Kỷ, anh lấy làm tiếc. Lần vào Trà Vinh để gặp ông Bảy Thắng, cách đây gần chục năm, tôi có ý định tìm mộ chú Năm Sao, đặt thấp cho ông nén nhang, nhưng không thực hiện được. Những người đi chuyến Phương Đông 1 đầu tiên đó, ông Bông Văn Dĩa, ông Lê Văn Một, Nguyễn Văn Bé, Tám Kết cũng đã qua đời...

CHUYỆN NHỮNG NGƯỜI ĐI TRÊN TÀU GỖ MANG TÊN “PHƯƠNG ĐÔNG”

Chuyện của người máy trưởng

“Ngày 16 tháng 10 năm 1962, khi tàu Phương Đông 1 vào Vàm Lũng, thì đêm hôm đó tàu

Phương Đông 2 do đồng chí Đạt làm thuyền trưởng, đồng chí Huấn làm thuyền phó và đồng chí Lê Công Cẩn (Năm Công) làm chính trị viên, đồng chí Nhạn làm máy trưởng... lên đường. Một ngày sau tàu Phương Đông 2 cập bến Cà Mau giữa ban ngày... ”¹.

Chúng tôi vào Nha Trang tìm gặp anh Phan Nhạn, máy trưởng tàu Phương Đông 2 đi vào Cà Mau năm 1962, nay sinh sống ở đó.

Anh Nhạn đã trên 70 tuổi, người cao lớn, khi bắt tay, tôi nhận ra bàn tay anh rất ấm, chắc và khỏe. Tôi hỏi:

- Có bao nhiêu lần anh đi trên “tàu không số” đưa vũ khí vào miền Nam?

Anh Nhạn nhìn ra phía biển, chắc để cố nhớ lại, rồi đáp:

- Cũng không nhớ hết nữa. Nhiều đấy. Lần thứ nhất đi trên chiếc Phương Đông 2 do ông Đạt làm thuyền trưởng. Lần thứ hai đi theo chiếc tàu gỗ Phương Đông 3 do ông Nguyễn Đức Dục làm thuyền trưởng, trở về Bắc. Chuyến thứ ba vào Cà Mau, tàu do ông Nguyễn Minh Châu làm thuyền trưởng, ông Nguyễn Đắc Thắng làm thuyền phó. Chuyến thứ tư vào Kiến Vàng, do ông Phạm Vạn làm thuyền trưởng. Chuyến thứ năm đi tàu sắt, cũng vào Cà Mau. Chuyến thứ sáu ông Trần Phong làm thuyền trưởng, vào Cà Mau. Chuyến thứ bảy

1. Xem *Lịch sử Lữ đoàn 125, Sdd.*

đi tàu 41 do ông Thanh chỉ huy, vào Trà Vinh... Chuyến thứ mười đi tàu 41 vào Bến Tre. Chuyến này bị mắc cạn ở Hoàng Sa. Tưởng phải phá tàu. Nhưng cuối cùng thoát được. Riêng điều ấy không thôi đã là một chiến tích lớn lắm nghe.

Tôi ngắt lời:

- Anh kể chuyện mắc cạn nhé!

- Tàu qua Hoàng Sa, không dính vào san hô ở đó mới là chuyện lạ - Anh Nhạn cười to và kể - Hoàng Sa có bãi đá ngầm rất hiểm, như cái bẫy đánh lừa tàu bè. Chẳng rõ ai đã đặt cho cái tên ngộ ngộ, bãi Hạm Trường. Chắc vì quá nhiều tàu mắc cạn ở đó. Năm 1964, tàu ông Ích và ông Thanh chỉ huy giao hàng cho bến Trà Vinh xong, quay ra, đi tới Hoàng Sa, húc vào san hô, không gỡ được, phải phá tàu. Năm 1967, lại cũng tàu ông Ích mắc cạn thêm lần nữa... Chỗ ấy sóng to, địa hình rất khó lường. Tàu 41 của thuyền trưởng Thanh lần đó đi ngang qua, cũng mắc cạn. Trên tàu có mấy tân binh, lần đầu tiên đưa vũ khí vào Nam, đó là các anh Trần Văn Lịch, Hoàng Gia Hiếu, Trần Tiên Vệ, và bốn cán bộ bổ sung cho bến Cà Mau. Ai cũng nghĩ chuyến này chắc nằm lại làm mồi cho cá. Thuyền trưởng Thanh báo cáo với trên và đề nghị tàu bạn ra hỗ trợ. Đêm ấy tàu bạn ra song cách tàu ta 1 hải lý, dừng lại đánh tín hiệu hỏi: “Sài Gòn hay Hà Nội?”. Anh Thanh đáp: “Hà Nội”. Chắc họ cũng sợ mắc vào san hô ngầm nên không dám tới gần. Không ai cứu mình thì

mình phải tự cứu lấy mình thôi! Thuyền trưởng cho thả tiếp neo sau và tính toán thủy triều. Tôi lặn xuống kiểm tra chân vịt và bánh lái, thấy vẫn không cong vênh, hư hỏng, mừng quá. Khi nước lên cao nhất, tôi cho nổ máy, anh em khác đứng hai bên mạn chống sào, đẩy tàu. Khi neo sau bị kẹt, anh Thanh lệnh tháo chốt, bỏ lại. Vừa cho máy chạy vừa xem chừng... Loay hoay từ 4 giờ đến 6 giờ thì ra khỏi bãi san hô ngầm, kết thúc vụ 24 giờ mắc cạn. Mừng ới là mừng! Anh Thanh báo cáo về Sở chỉ huy. Sở chỉ huy hỏi rằng đi được không? Anh Thanh xin tiếp tục hành trình. Và trên đồng ý.

Tôi lại hỏi:

- Đó là chuyến thứ 10?

Anh Nhạn đáp:

- Chuyến thứ 11, 12 và 13 là theo tàu 41 đi vào Vũng Rô. Chuyện vào Vũng Rô chắc anh Thanh kể rồi?

- Anh còn đi chuyến nào nữa?

- Còn, sau đó lại đi tàu 41 vào Đức Phổ, phải phá, rồi vượt Trường Sơn ra. Năm 1968 đi tàu 56 do anh Nguyễn Văn Ba làm thuyền trưởng, anh Đỗ Sạn làm chính trị viên, gặp địch, may mắn quay về được, không bị tổn thất. Trước đó theo tàu 41, tàu 42 đi trinh sát... Tất cả chừng 15 chuyến.

- Trong những lần đi ấy, anh chỉ làm máy trưởng?

- Phải. Chỉ máy trưởng! - Anh Nhạn cười - Máy trưởng chuyên nghiệp luôn. Chuyến đi nào

cũng chui dưới hầm máy. May mà không biết say sóng là gì.

Tôi lại hỏi:

- Cuốn sổ của Đoàn viết rằng tàu Phương Đông 2 dạo ấy cập bến ban ngày?

- Đúng! Vào bến ban ngày. Nói là tàu, nhưng thực chất là một chiếc thuyền gỗ, trọng tải chỉ 30 tấn, nhưng mỗi chuyến đi đều cố nén nhiều hàng, trên cả sức chở. Trang bị lại thô sơ. Đi biển, dựa vào địa hình, dựa vào kinh nghiệm là chính. Hai mươi ba giờ 30 ngày 16 tháng 10 xuất phát tại bến Đồ Sơn. Hôm ấy gió đông bắc cấp 4, trời mưa phùn. Càng ra khơi, sóng càng lớn. Tàu chở quá trọng tải, lại sóng to nên chạy rất chậm. Tôi phải thường xuyên đứng bên máy để xử lý mỗi khi máy gầm. Chạy được hai ngày đêm, sóng to quá, liền điện về Đoàn xin chạy “đường trong”, nghĩa là đi phía trong đảo Hoàng Sa. Đoàn đồng ý. Đi đến ngày thứ ba thì mất liên lạc với Sở chỉ huy. Chắc là do máy thông tin công suất quá yếu. Lênh đênh giữa biển không có sự chỉ đạo của trên, khác gì người mù đi không có gậy. Bốn bề là biển và kẻ thù... Đã có ý kiến, hay là quay trở về? Cấp ủy họp và nhận định: tàu đã vượt qua vĩ tuyến 17 và đã đi được một phần ba đoạn đường. Đã có kinh nghiệm khắc phục sự cố của máy và các khó khăn khác. Tàu ta là tàu đánh cá, có thể trà trộn với tàu của dân. Nhiều đồng chí quê Cà Mau có thể nhận dạng ra bến khi tàu vào. Trước khi đi đã

được phổ biến tình hình hoạt động của địch trên biển. Từ những nhận định trên, cấp ủy và chỉ bộ thống nhất tiếp tục hành trình. Trường hợp máy hỏng thì tấp vào bờ gần nhất để xử lý. Nếu gặp địch thì chiến đấu. Và có thể lao tàu vào địch để cùng nổ. Trên tàu lúc nào cũng cài sẵn 60 kilô (kg) thuốc nổ và các kíp nổ... Sáng hôm sau, nghe đài Hà Nội báo gió mùa đông bắc tăng cường, ngoài khơi gió cấp 6 cấp 7, mừng lắm. Thời tiết này địch ít tuần tra. Mừng vậy, nhưng tàu nhỏ, sóng to nên lắc quá trời. Máy ngày ăn lương khô thay cơm nên ai cũng mệt. Chiều hôm sau nữa, chúng tôi quyết định chuyển hướng vào bờ. Máy chạy công suất tối đa để rút ngắn thời gian. Chừng 3 giờ sáng, gặp một tàu cá, vội đuổi theo. Anh Sáu Danh, người Cà Mau hỏi sang: Chúng tôi đi đánh cá bị lạc. Cho hỏi từ đây xuống Vàm Lũng còn bao xa? Rồi theo người dân chỉ, chạy về hướng nam. Chừng 4 giờ sáng thì thấy bờ. Anh Sáu Danh và anh Ba Trung nhìn lên, nhận ra địa hình quen thuộc, liền báo cáo thuyền trưởng. Tàu tiếp tục chạy vào lạch. Gần sáng thì gặp được hai thuyền nhỏ của cứ. Mấy anh nói rằng đã ba ngày qua, các anh chờ miết, đón lững từ cửa Vàm Lũng đến cửa Bồ Đề mà không thấy tàu vô. Trên cho biết bị mất liên lạc với tàu nên lo lắm. Nay gặp được các anh rồi, thiệt mừng. Mấy phút sau thì xuống của các đồng chí lãnh đạo, gồm anh Tư Đức, anh Sáu Toàn, anh Bảy Đường đến. Chúng tôi ôm nhau, vui quá.

Anh Tư Đức, bến trưởng nói: Mất liên lạc mà tàu vẫn vô được, thật là kỳ tích... kỳ tích. Sau tàu Phương Đông 2 là Phương Đông 3, do Anh Nguyễn Đức Dục làm thuyền trưởng, anh Hồ Đức Thắng làm chính trị viên lên đường. Một tháng sau, ngày 14 tháng 12 năm 1962, tàu Phương Đông 4 lên đường. Chuyến này do anh Lê Văn Thêm làm thuyền trưởng, anh Đặng Văn Thanh làm chính trị viên. Bốn chiếc tàu gỗ đã mang vào Cà Mau được 111 tấn súng đạn. Số súng đạn đó, nếu đi theo đường Trường Sơn suôn sẻ cũng mất 6 tháng, và phải có 4.000 người mang vác. Tôi nói vậy không phải để khoe, mà để thấy rằng hiệu suất vận chuyển của những con tàu đi trên đường biển là rất cao.

- Còn chuyện anh theo Phương Đông 3 ra Bắc?

- À, chuyện thế này. Hồi đó địch càn rất gắt, anh em bốn tàu Phương Đông phải ở lại Cà Mau một thời gian. Trong bốn chiếc tàu gỗ vào Cà Mau dạo ấy, tàu Phương Đông 1 hư hỏng nặng nên phải ở lại bến, ba tàu còn lại được lệnh trở về miền Bắc. Đêm 25 tháng 3 năm 1963, tàu Phương Đông 2 xuất phát. Đêm 26 tháng 3, tàu Phương Đông 3 ra khơi. Do một tàu không ra Bắc, tổ chức sắp xếp lại nhân sự, tôi được điều xuống Phương Đông 3 làm máy trưởng trong lần ra Bắc ấy. Đêm 27 tháng 3, tàu Phương Đông 4 tiếp tục đi về phía bắc. Các tàu đi cách nhau một ngày. Mấy hôm sau chúng tôi cập bến Đồ Sơn...

Tạm biệt nắng vàng, biển xanh Nha Trang, chúng tôi lại tiếp tục lên đường. Chắc còn nhiều chuyện để nghe và để được viết.

MỞ BẾN VÀO KHU 5

“... Trên con đường vận chuyển đầy sóng gió, trước sự ngăn chặn, phong tỏa của quân thù, để đưa được một khẩu súng, một viên đạn đến tay đồng chí, đồng bào đang chiến đấu ở chiến trường, các chiến sĩ Đoàn 125 đã phải vượt qua muôn vàn khó khăn, gian khổ và những thử thách ngặt nghèo. Song với lòng dũng cảm, trí thông minh, với tinh thần hy sinh cao cả, với tấm lòng tất cả vì miền Nam ruột thịt, hầu hết những chuyến đi ở giai đoạn này đều thắng lợi. Nổi bật là các tàu 41, 56, 67, 69, 42, v.v.. Nhiều tàu trong một thời gian ngắn đã đi liên ba chuyến. Từ thuyền trưởng đến chính trị viên, thủy thủ, tất cả đều quên mình vì nhiệm vụ. Trong tập thể kiên cường dũng cảm đó, nhiều cán bộ tàu đã có những cống hiến xuất sắc, điều khiển tàu đi đúng hành trình, độc lập, sáng tạo trong chỉ huy, đã xử lý khôn khéo, táo bạo, đầy trách nhiệm để giành thắng lợi.

Các đồng chí: Nguyễn Phan Vinh, Hồ Đắc Thanh, Huỳnh Ngọc Trạch, Nguyễn Đức Thắng, Nguyễn Văn Cứng, Lê Văn Thêm, Đinh Đạt, Phạm Vạn, Lê Quốc Thân, Nguyễn Hữu Phước, Nguyễn Ngọc Ân, Trần Ngọc Ân, Trần Phong, Đặng Văn Thanh, Trần Hoàng Chiếu, Lê Hồng Phước,

Tăng Văn Huyền, Nguyễn Văn Đức, Nguyễn Văn Tiến,... đã nêu những tấm gương mẫu mực về chủ nghĩa anh hùng cách mạng, đức hy sinh, sự tài giỏi, sự vững vàng trong mọi tình huống khó khăn, phức tạp để đưa hàng đến bến an toàn...

Mùa thu năm 1964, đường Trường Sơn mới vươn tới vùng ba biên giới, chủ yếu chỉ viện cho Tây Nguyên và vùng giáp ranh Liên khu 5. Tuy vậy, việc vận tải bằng đường bộ, do nhiều nguyên nhân, mà chủ yếu là sự đánh phá ác liệt của kẻ địch, nên gặp rất nhiều khó khăn.

Thực hiện chủ trương phối hợp toàn Miền của Trung ương Cục, Bộ Tư lệnh Quân khu 5 mở đợt hoạt động vũ trang trong sáu tháng cuối năm 1964, nhằm tiêu diệt sinh lực địch, bồi dưỡng lực lượng ta, phá ấp chiến lược. Mùa thu năm 1964, nhân dân Khu 5 đã đồng khởi, phá tan 1.485 ấp chiến lược ở đồng bằng, 292 ấp chiến lược ở miền núi, giải phóng 123 xã. Nhiều vùng quần chúng nổi dậy làm chủ từ 15 đến 20 xã liền nhau, sát quốc lộ 1, tạo thế cho bộ đội chủ lực về đứng chân. Phong trào đấu tranh vũ trang và đấu tranh chính trị phát triển. Nhưng khó khăn lớn nhất của Khu 5 là thiếu vũ khí. Các tỉnh ở đây liên tục điện ra Trung ương xin chi viện. Có lần tỉnh Quảng Ngãi đã chủ động tổ chức đưa thuyền ra Bắc: Chúng tôi chẳng thể dùng cùi chỏ để đánh giặc...

Việc cung cấp vũ khí cho Khu 5 trở thành một nhiệm vụ cấp bách.

Bộ Quốc phòng chỉ thị cho Bộ Tổng tham mưu (Bộ phận B) kết hợp với Bộ Tư lệnh Hải quân nghiên cứu nhiệm vụ mở bến, chi viện vũ khí cho vùng ven biển Khu 5.

Vận chuyển vũ khí vào Khu 5 là công việc phức tạp và vô cùng khó khăn. Mặc dù cung đường so với nút cùng đất nước có ngắn hơn, song việc đặt bến chẳng thuận lợi. Vùng biển Khu 5 không có nhiều kênh rạch và vườn cây um tùm phủ xuống như ở Nam Bộ. Các cửa sông hẹp, cồn dích ken dày và có rất nhiều căn cứ hải thuyền của ngụy. Đây là vùng sát giới tuyến lại sát quốc lộ 1, nên hệ thống ra đũa, tàu chiến và máy bay của địch kiểm soát khá cẩn mật.

Việc mở bến vào Khu 5, Bộ Tổng tham mưu và Bộ Tư lệnh Hải quân tiến hành từng bước rất chặt chẽ, thận trọng; phương châm là khẩn trương nhưng không nóng vội. Đã đi là chắc thắng. Một bộ phận cán bộ của Hải quân do đồng chí Huỳnh Kim và Phan Võ dẫn đầu đã vào Khu 5 truyền đạt ý kiến của Bộ Quốc phòng và cùng cán bộ tham mưu Quân khu 5 đi nghiên cứu địa hình, mở bến bãi.

Sau khi nhận được tin tức của bộ phận trình sát và cơ quan quân sự các địa phương báo ra, Bộ Tư lệnh Hải quân thông qua phương án vận chuyển vào Khu 5 do cơ quan Tham mưu Đoàn 125 trình bày. Bộ Tư lệnh nhấn mạnh: Các tàu vào Khu 5 phải thật khôn khéo đánh lừa địch trên

đường hành trình; táo bạo, bí mật thọc sâu vào bến; nhanh chóng dỡ hàng và rút ra ngay trong đêm. Gặp trường hợp đặc biệt mới ở lại ban ngày, song phải có phương án chiến đấu nếu bị lộ.

Tổ trình sát của Hải quân và Quân khu 5 trước mắt đã chuẩn bị được một số bến có khả năng nhận hàng như: Lộ Giao (Bình Định), Đạm Thủy (Phổ An - Quảng Ngãi), Bình Đào (Quảng Nam), Vũng Rô (Phú Yên),...

Các bến ở Khu 5 đa phần là bến ngang. Bến ngang là loại bến không cầu cảng, không kênh rạch, chỉ có bãi cát tự nhiên nối biển vào bờ, vì vậy tàu nằm lại, dễ bị lộ. Việc cập tàu ở bến ngang cũng rất khó. Gần bờ sóng to, bãi cát thoải dễ mắc cạn, nên tàu không vào được gần. Việc bốc dỡ hàng không thuận lợi như ở Nam Bộ. Vì vậy, Đoàn 125 chuẩn bị hai phương án. Một là, nếu bến lấy hết hàng trong đêm là thuận lợi nhất. Hai là, nếu trường hợp hàng dỡ không xong đã gặp trời sáng thì thả hàng xuống biển để bến mò vớt sau.

Phương án chọn bến và chở hàng vào Khu 5, đồng chí Phan Hàm, Cục phó Cục Tác chiến, người chuyên trách theo dõi vận chuyển cho “B” bằng đường biển của Cục Tác chiến đã báo cáo lên thường trực Quân ủy Trung ương. Đồng chí Võ Nguyên Giáp, Bí thư Quân ủy Trung ương nhắc nhở, đường biển là con đường duy nhất có thể chi viện cho đồng bằng sông Cửu Long. Vậy nên phải giữ cho được bí mật con đường đó. Sau mỗi chuyến

đi vào Khu 5, đồng chí Phan Hàm báo cáo rất tỉ mỉ với Đại tướng, Đại tướng thường nhắc lại: “Con đường biển là con đường dành cho đồng bằng sông Cửu Long”. Ý Đại tướng muốn chỉ ra rằng, Khu 5 dù khó, vẫn có thể chi viện bằng đường bộ, còn nếu lộ con đường biển là cắt mọi sự chi viện cho Nam Bộ. Vậy nên phải thận trọng khi dùng đường biển tiếp tế cho Khu 5 và không nên quá lạm dụng.

Sau khi cân nhắc, Bộ Tư lệnh Hải quân chọn bến đầu tiên mở đường vào Khu 5 là bến Lộ Giao (Hoài Nhơn - Bình Định). Bến Lộ Giao chỉ có một con suối cạn, nên tàu vào phải dỡ hàng ở bến ngang, ngay bờ biển.

Đoàn 125 và Bộ Tư lệnh Hải quân cũng chọn chiếc tàu gỗ số 401 thực hiện nhiệm vụ khó khăn này. Tàu có 12 người, do đồng chí Phạm Vạn làm thuyền trưởng, đồng chí Đặng Văn Thanh làm chính trị viên. Phó thuyền trưởng là hai đồng chí Trần Phấn và Trần Phi Khanh. Các thủy thủ gồm: Nguyễn Văn Hiệu, Đặng Hồng Hoàng, Lê Quang Hiến, Phạm Trường Nam, Lê Nót, Ngô Dầu, Phạm Văn Đon, Trần Kim Hiên.

Tàu 401 đóng theo dạng tàu đánh cá miền Nam, dài 12m, rộng 4m, có trọng tải 35 tấn.

Ngày 15 tháng 9 năm 1964, tại hội trường Đoàn 125 ở cảng Bính Động, các đồng chí Nguyễn Bá Phát, tư lệnh; đồng chí Hoàng Trà, chính ủy; đồng chí Kim Sang, Phó Tham mưu trưởng phụ trách quân báo và công tác “B” của Bộ Tư lệnh Hải quân;

đồng chí Phan Hàm, Cục phó Cục Tác chiến Bộ Tổng tham mưu và nhiều cán bộ lãnh đạo Đoàn 125 đã tiễn các đồng chí thủy thủ lên đường. Đại tá Nguyễn Bá Phát phát biểu, nêu tầm quan trọng có tính lịch sử của chuyến đi mở đường vào Khu 5, thể hiện quyết tâm của Trung ương Đảng, tạo mọi khả năng chi viện cho chiến trường. Đồng chí nhắc lại chuyến đi vào Khu 5 không thành đêm 30 Tết Canh Tý (năm 1960) của “Tập đoàn đánh cá sông Gianh” trước đây. Năm anh em trên tàu hiện còn bị địch giam giữ, nhưng con đường vận tải trên biển vẫn tồn tại, kẻ địch vẫn bị bất ngờ. Như vậy, việc chở vũ khí vào Khu 5 bằng đường biển, Quân ủy Trung ương đã có dự định cách đây bốn năm. Đồng chí nhắc nhở, dù bất luận trường hợp nào, phải giữ được tuyệt đối bí mật. Đồng chí xúc động nói: “Cuộc chiến đấu của chúng ta khó tránh khỏi mất mát, hy sinh, nhưng Bộ Tư lệnh giữ niềm tin nơi các đồng chí, các đồng chí sẽ thắng lợi và trở về khỏe mạnh”. Rồi đồng chí bắt tay từng người.

Ngày hôm sau, tàu 401 chở 33 tấn vũ khí rời bến.

Ra khỏi Long Châu, gió mùa đông bắc tràn về, sóng cấp 5, cấp 6 và ngày càng lớn... Biết không thể tiếp tục hành trình được nữa, chi ủy hội ý và quyết định cho tàu quay trở lại.

Ngày 10 tháng 10, tàu xuất phát lần thứ hai. Song lần này lại gặp bão, đành tạm trú ở đảo Hải Nam (Trung Quốc)... Ngày 25 tháng 10, bão ngớt, tàu lại nhổ neo. Trên đường đi, thỉnh thoảng tàu 401

gặp tàu Mỹ, song chúng không ngờ rằng ta lại có thể táo bạo như vậy.

Trưa 30 tháng 10, trên đường chuyển hướng vào bờ, máy bay địch bám theo. Thuyền phó Trần Phấn phát cờ “Ba que” ra hiệu là tàu đánh cá. Sau nhiều vòng lượn nghiêng ngó, thấy không có gì khả nghi, nó bay ra khỏi khu vực.

Đêm 31 tháng 10, tàu 401 bắt được bờ. Song vì máy trục trục nên mãi đến 4 giờ sáng, tàu mới tới được bến.

Sóng ở bãi ngang rất lớn, việc dỡ hàng gặp nhiều khó khăn. Trời sắp sáng, đồn địch ở gần. Anh em quyết định cho tàu vào gần bờ. Chỉ một lát, tàu sục vào bãi cát, mắc cạn.

Một tiếng nữa trời sáng. Bến huy động mọi lực lượng ra lấy hàng, đồng thời tung tin: “Có một tàu cá bị mắc cạn” để đánh lạc hướng kẻ thù. Không còn cách nào khác, đành lấy hàng vào ban ngày. Thận trọng và bình tĩnh, những thùng súng, thùng đạn được đưa xuống thuyền nhỏ, chở đi. Chiều hôm đó, vũ khí về vị trí an toàn.

Tàu 401 hỏng nặng, do vậy chỉ huy quyết định đốt cháy, nhằm xóa mọi dấu vết. Bọn địch cho rằng đó là một vụ hỏa hoạn lớn do dân đánh cá đốt và sợ ý gây cháy nên không chú tâm điều tra.

Theo lệnh của Đoàn 125, đồng chí Phạm Vạn và đồng chí báo vụ ở lại điều tra tình hình bến, còn lại 10 anh em, dưới sự chỉ huy của chính trị viên Đặng Văn Thanh đi bộ vào Vũng Rô, chờ tàu của đoàn vào đón.

Hàng tháng trời chịu đói, chịu khổ, tránh địch phục kích, anh em mới tới được Vũng Rô, sau đó theo tàu 41 ra Bắc, tiếp tục làm nhiệm vụ”¹.

Mười hai thủy thủ đi trên tàu 401 vào Lộ Giao năm đó, người hy sinh, người đã qua đời, những người còn sống cũng tàn mất mỗi người một phương. Hôm ở Thành phố Hồ Chí Minh, tôi hỏi anh Nguyễn Xuân Thơm rằng có ai đi trên tàu mở bến vào Khu 5 hiện sống ở Thành phố không, anh Thơm sốt sắng:

- Có. Anh Trần Phấn thời ấy là thuyền phó trên tàu 401.

Chiều đó anh Nguyễn Xuân Thơm cùng anh Trần Phấn đến Nhà khách Hải quân. Anh Trần Phấn người cao, có tuổi rồi nhưng da vẫn hồng hào. Khi nói chuyện, rất sôi nổi. Anh Trần Phong, anh Nguyễn Xuân Thơm, anh Hồ Văn Khiêm gặp anh đều kêu vui bằng từ “đại ca”. Chẳng hạn anh Phấn nhiều tuổi hơn, cũng chẳng hạn một thời, khi anh là thuyền trưởng, các anh đó từng làm phó, mà mọi người gọi vậy là vì nể trọng trình độ hàng hải nơi anh. Biển mênh mông, trời bao la là thế, nhưng tàu đang nằm ở vị trí nào trên hải đồ, chỉ vài ba con tính là Trần Phấn có thể xác định được ngay. Thời đi trinh sát đảo Trường Sa nhằm tìm vị trí trung chuyển vũ khí, bạn bè trong đoàn vẫn gọi anh là cá kình của biển.

1. Xem *Lịch sử Lữ đoàn 125, Sdd.*

Anh người Bình Định, ra Bắc rồi được đào tạo bài bản và trở thành một cán bộ Hải quân có năng lực, một thuyền trưởng giỏi.

- Chuyển đi Lộ Giao, anh Phạm Vạn làm trưởng, nhưng anh mới từ tập đoàn đánh cá quốc doanh, dân sự chuyển qua, nên cấp trên cần một người giúp việc là Hải quân gốc, giỏi thiên văn - Anh Trần Phấn kể - Hồi ấy tôi đang công tác tại sông Gianh thì có điện triệu ra Hải Phòng, làm phó tàu 401, phụ trách hàng hải và phụ trách chiến đấu... Chiến đấu trên biển và đưa tàu đi trên biển là sở trường rồi. Hai cái đó mình làm ngon, ha - Anh cười rất to, và kể tiếp - Suốt trên đường đi, hầu như lúc nào cũng có tàu địch và máy bay “hộ tống”. Không bình tĩnh, xử lý thiếu khôn ngoan là lộ ngay. Khi ta chuyển hướng vào bờ, hình như địch đánh hơi thấy nên bu đến. Chi bộ họp quyết định vừa tránh địch, vừa tìm đường vào. Hồi ấy tôi chưa đảng viên, nghe phổ biến vậy, phấn khởi lắm. Đi thêm khúc nữa tôi phát hiện ra hòn Nhạn, hòn Đụn, trời ơi, đây là vùng biển quê tôi, sao không rành chó. Vậy là đúng hướng rồi! Gần bờ, sóng to, tôi bèn nói với máy trưởng Nguyễn Văn Hiệu tăng độ mở chân vịt nhằm hạn chế sóng... Khi tàu chạm bãi cát, Nguyễn Văn Hiệu bơi vào bắt liên lạc. Chuyển đi nào anh Hiệu cũng là người nhiệt tình, năng nổ, xông xáo và trách nhiệm. Sau này, hay tin anh một mình ở lại hủy tàu, hy sinh tại vùng biển tây nam cùng tàu 645,

chúng tôi thương tiếc vô chừng... Ngừng một lát, anh lại kể, nhưng giọng trầm xuống, không sôi nổi như lúc mới gặp chúng tôi: Những đồng đội cùng vào sinh ra tử, cứ lần lượt ra đi, mà toàn người tốt. Anh Phạm Vạn, đáng quý hết sức, hiền lành, lo toan cho mọi người như chị cả trong nhà... Khi lên bờ, nhận được lệnh ở lại chuẩn bị bến mới, anh rất hồ hởi. Chia tay chúng tôi, anh bịn rịn hết mức... Vậy mà mấy năm sau, trong một lần đi công tác, anh bị địch phục kích, rồi hy sinh. Thiệt tội!

Anh Phấn dừng kể. Tôi cũng không hỏi thêm. Tôi biết để có chuyến đi vào Lộ Giao năm 1964 đó, từ Trung ương đến địa phương đã chuẩn bị rất công phu. Đồng chí Phan Võ và một cán bộ điện đài được Bộ Tư lệnh Hải quân cử vào Khu 5 để trình bày kế hoạch. Sau khi cân nhắc và chọn Lộ Giao (còn gọi là Lộ Diêu) làm bến nhận hàng, Trung ương chỉ thị cho Bình Định lập bộ phận chuyên trách, chuẩn bị đón tàu. Bộ phận này có mật danh HB.15, do ông Trương Trọng Hạng, bấy giờ là Tỉnh đội phó, Tham mưu trưởng Tỉnh đội, phụ trách. Bộ phận có hai đại đội. Ngoài việc huấn luyện các khoa mục chiến đấu, còn được huấn luyện thêm về kỹ thuật công binh, quân giới. Cuối tháng 5 năm 1964, hệ thống kho bí mật trên núi, bao gồm cả hầm hào chứa vũ khí đã hoàn tất.

Nhận được tin tàu Hải quân từ miền Bắc chở vũ khí vào, Thường vụ Tỉnh ủy Bình Định chỉ đạo Ban an ninh vào cuộc. Đồng thời tổ chức Ban chỉ huy

bến gồm các anh Trương Trọng Hạng, Lê Châu (tức Tâm), Bí thư; Nguyễn Xuân Phương (tức Nguyễn Xích Nhạn), Thường vụ Huyện ủy Hoài Nhơn để tổ chức lực lượng bảo vệ, bốc dỡ, vận chuyển... Lộ Giao thuộc xã Hoài Mỹ, huyện Hoài Nhơn, là vùng đất hẹp nằm trên một eo biển như bao eo biển khác trong vùng biển này, giữa hai mỏm nhô ra của dãy núi Chóp Chài. Bởi vậy khi tàu vào, địa phương cho gác hai đầu mỏm núi, chặn mọi sự qua lại. Lực lượng lấy hàng gồm bộ phận HB.15 và quần chúng hai thôn, Lộ Giao và Phú Thứ (xã Mỹ Đức). Vũ khí được cất giấu dưới những chiếc hầm đào tạm trên cát, sau đó được chuyển lên núi. Nhờ có vũ khí tàu 401 chở vào, tháng 12 năm 1964, Bộ Tư lệnh Quân khu 5 đã mở các đợt hoạt động nhằm tiêu diệt một bộ phận quân chủ lực ngụy, hỗ trợ cho quần chúng nổi dậy.

TÀU VÀO VŨNG RÔ

“Tình hình tàu 401 đi Lộ Giao, đồng chí Phan Hàm báo cáo ngay lên Đại tướng Võ Nguyên Giáp. Đại tướng chỉ thị mấy điểm: không sử dụng bến Lộ Giao nữa; phải theo dõi chặt tình hình địch ở quanh khu vực và kết luận xem chúng có phát hiện ra ý đồ của ta không; tìm bến mới ở Phú Yên. Phú Yên đang cần súng đạn.

Chấp hành chỉ thị của đồng chí Bí thư Quân ủy Trung ương, đồng chí Phan Hàm xuống ngay Hải Phòng để trao đổi với Tư lệnh Hải quân

*Nguyễn Bá Phát. Hai người nhất trí chọn Vũng Rô làm điểm đổ hàng cho khu vực Phú Yên*¹.

Xe của Học viện Hải quân đưa tôi và Tô Hải Nam thẳng từ Nha Trang đến Phú Yên. Do đã được báo trước nên anh Hồ Đắc Thạnh, thuyền trưởng tàu vào Vũng Rô và mấy anh từng tham gia lấy hàng ngày ấy đã chờ chúng tôi tại trụ sở Câu lạc bộ hưu trí tỉnh. Anh Thạnh giới thiệu từng người: anh Đặng Phi Thuởng, đại tá, Tỉnh đội trưởng, hồi năm 1964 là chiến sĩ ở bến; anh Nguyễn Ngọc Cảnh, người từng đi theo tàu anh Thạnh vào Vũng Rô; anh Lê Kim Tự, một trong bốn người được Tỉnh ủy Phú Yên chọn ra Bắc để dẫn tàu vào và anh Ngô Văn Định, thời đó là chiến sĩ.

Qua câu chuyện của các anh, tôi hình dung được Vũng Rô đã chuẩn bị đón “tàu không số” vào như thế nào.

Năm 1963, anh Trần Suyên (còn gọi là Sáu Suyên, hoặc Sáu Râu), Ủy viên thường trực Liên khu ủy được giao nhiệm vụ trực tiếp chỉ đạo và tổ chức công việc chuẩn bị tiếp nhận vũ khí. Công việc đầu tiên là cử người thành thạo địa hình vùng biển Phú Yên, Vũng Rô ra miền Bắc để phối hợp dẫn tàu vào. Tháng 8 năm 1963, tổ thứ nhất gồm các anh Lê Kim Tự, Trần Kiên, Lê Xuân, quê ở Hòa Hiệp, Tuy Hòa; tháng 10 năm 1963, tổ thứ hai gồm các anh Phạm Dọn, Trần Mỹ Thành, quê

1. Xem *Lịch sử Lữ đoàn 125, Sdd.*

ở Sông Cầu lần lượt vượt Trường Sơn ra miền Bắc (sau này phần lớn các anh đều được bổ sung vào tàu 41 để về lại Vũng Rô). Ngày 19 tháng 5 năm 1964, anh Trần Suyên cùng một trung đội vũ trang về địa bàn hai xã Hòa Hiệp, Hòa Xuân để cùng cán bộ Tỉnh ủy Phú Yên, Huyện ủy Tuy Hòa xây dựng bến. Việc tổ chức lực lượng nhận hàng, kho tàng, đường vận chuyển, tuyến hành lang an toàn... được tiến hành khẩn trương.

Và trung tuần tháng 11 năm 1964, “tàu không số” được lệnh chở vũ khí vào Vũng Rô...

Chuyện của người thuyền trưởng

Hơn chục năm trước, biết anh Hồ Đắc Thanh, nguyên thuyền trưởng tàu 41, con tàu đã ba lần đưa vũ khí vào Vũng Rô thành công, hiện sống ở Quy Nhơn, tôi đã tìm đến đó. Kinh đô của xứ võ, kinh đô thi ca một thuở đang giữa hè. Tiếng ve gọi nắng ong ong, nghiêng ngả. Hoa phượng đỏ rực. Và biển biêng biếc như không phải là thế. Đứng trên Gành Ráng, nơi có phần mộ Hàn Mặc Tử trông xuống, biển sẫm xanh, ngăn ngắt, có cảm giác như khối nước khổng lồ ấy đặc quánh, dẻo quẹo, có thể xắn ra được.

Anh Thanh ở trong một ngõ nhỏ. Ngôi nhà không mấy lớn, nhưng tạo được cảm giác thoáng. Lối đi hẹp, hai bên trồng hoa. Góc sân vừa phải, đủ để đặt vài ba cây cảnh...

Anh Thanh cao, lớn. Anh đã 70, nhưng nom vẫn sung sức, tráng kiện. Những gian nan, vất vả của thời tuổi trẻ dường như không ảnh hưởng đến sức khỏe của anh.

Anh rất vui, thậm chí xúc động khi biết mục đích của tôi. Những chuyện của một thời, hình như đã được sắp đặt, suy ngẫm, nên khi tôi gợi ý, anh bắt vào ngay. Anh kể say sưa, lưu loát, sôi nổi. Chuyện đã hơn 35 năm, anh vẫn nhớ từng chi tiết.

- Đầu tháng 11 năm 1964, tàu 41 vừa chở “hàng” vào Cà Mau trở về thì nhận được chỉ thị: “Đưa tàu đến Đồ Sơn nhận nhiệm vụ mới”. Linh cảm có chuyện gấp, chúng tôi nhỏ neo ngay. Mười chín giờ, tàu cập bến Đồ Sơn. Xe của Bộ Tư Lệnh Hải quân đã chờ sẵn. Tôi và Chính trị viên Trần Hoàng Chiêu được đón về Sở chỉ huy. Tại phòng họp, Tư lệnh Quân chủng Hải quân Nguyễn Bá Phát, Chính ủy Hoàng Trà, Đoàn trưởng Đoàn 125 (tức đoàn “tàu không số”) Đoàn Hồng Phước, Chính ủy đoàn Võ Huy Phúc; Cục phó Cục Tác chiến Bộ Tổng tham mưu Phan Hàm và rất nhiều cán bộ cao cấp khác đã có mặt ở đó. Tôi hơi lo, chẳng rõ có chuyện gì mà các “cụ” đầy đủ thế, lại hết sức nghiêm trang. Sau khi Trưởng phòng quân báo Kim Sang báo cáo tình hình địch ven biển miền Nam nói chung và Khu 5 nói riêng, trong đó có khu vực bờ biển Phú Yên, Tư lệnh Nguyễn Bá Phát nói: “... Theo chỉ thị của trên, Thường vụ Đảng ủy Quân chủng và Bộ Tư lệnh quyết định

chọn tàu 41 của các đồng chí mở đường đột phá vào Vũng Rô - Phú Yên... Đây là một nhiệm vụ khó khăn và cả nguy hiểm nữa. Bến mới, địa hình lạ; địa phương tổ chức bốc hàng ra sao, chưa rõ... Song, để bảo đảm an toàn và giữ được bí mật, tàu chỉ được phép vào bến khoảng từ 23 đến 24 giờ. Và nhất thiết phải rời bến trước 3 giờ sáng hôm sau. Các đồng chí bàn nhau và tính cho kỹ...”.

Nhận nhiệm vụ rồi, tôi vừa mừng, vừa lo. Mừng vì Phú Yên là quê tôi, có niềm vui nào hơn niềm vui sau bao năm xa cách được trở lại nơi chôn rau cắt rốn, hơn thế, được chở vũ khí về cho quê hương đánh giặc! Mừng vì cấp trên tin tưởng. Song không khỏi lo lắng. Tôi khá am tường địa hình Vũng Rô: ở đó nước sâu, vách đá đổ ra biển chênh vênh; đứng trên đèo Cả, kẻ địch quan sát Vũng Rô rất rõ. Vào Vũng Rô chỉ có một lối hẹp, nếu một tàu địch chặn giữa Mũi Điện và Hòn Nưa là tàu ta không có lối thoát...

Những ngày kế đó, chúng tôi tập trung vào công tác chuẩn bị. Phải tính toán sao cho khi vào, con nước cường nhất, để kịp rút ra ngay trong đêm. Hai mươi tư giờ ngày 16 tháng 11 năm 1964, tàu 41 rời bến. Ra tiến chúng tôi có tư lệnh, chính ủy quân chủng, đoàn trưởng và chính ủy Đoàn 125... Các đồng chí lãnh đạo ôm chặt anh em chúng tôi và chúc thành công...

Thoải khỏi kể những gian khổ trên đường đi. Sóng to, gió lớn là chuyện thường tình. Khác chẳng

lần này chúng tôi gặp khá nhiều máy bay và tàu chiến địch. Chúng theo dõi, quan sát...

Hồ Đắc Thanh ngừng kể. Anh ngồi lặng một lúc. Tôi rõ phía sau vầng trán đang nhúu lại kia là những lo toan, sự cân nhắc, nỗi xúc động và niềm tự hào của một thời đang được gọi về.

... Con tàu vẫn lằm lũi đi. Đêm chuẩn bị chuyển hướng vào bờ, cả tàu thúc. Trong buồng lái, thuyền trưởng Hồ Đắc Thanh, Chính trị viên Nguyễn Hoàng Chiếu và thuyền phó Nguyễn Hồng Lý chụm đầu trên tấm hải đồ.

- Gần đến điểm chuyển hướng vào bờ - Thanh nói - Cần điện về Sở chỉ huy xin ý kiến, rồi thông báo cho anh em chuẩn bị.

- Anh điện về Sở chỉ huy! - Chiếu phản khởi nói. - Còn công tác chuẩn bị để tôi.

Họ nhìn nhau, mắt ánh niềm vui. Nhưng niềm vui không được lâu, từ đài quan sát, chiến sĩ trực canh nói vọng xuống:

- Báo cáo thuyền trưởng, mạn phải 30° có hai tàu lạ xuất hiện...

Thanh nhìn ra. Hồng Lý hiểu ý, tháo chiếc ống nhòm đang đeo ở cổ đưa cho thuyền trưởng.

- Chúng đang tiến về phía tàu ta... - Thanh thông báo, rồi lệnh: đồng chí Lý, phụ trách anh em thay biển số tàu, treo cờ “ba que”. Rồi cho thủy thủ sửa lại vàng lưới đánh cá... Đồng thời chuẩn bị vũ khí.

- Rõ! - Hồng Lý vọt ra boong.

- Giữ nguyên hướng đi!- Thanh nhắc người lính hàng hải, và cũng bước ra.

Trên cột lưới, lá cờ vàng ba sọc đỏ được treo lên, đang bay. Hồng Lý nói:

- Tất cả bình tĩnh. Đồng chí Trần Nhợ cho bơm nước rửa lưới. Đồng thời ngụy trang vũ khí cho khéo...

Hiếu ý thuyền phó, thủy thủ trưởng Trần Nhợ, người lớn tuổi nhất tàu chỉ huy anh em “đóng kịch”. Người cởi trần, người đánh một chiếc quần cộc, người phanh áo ngực, ai vào việc ấy... Lê Xuân treo mấy túi mực lên dây, Lê Kim Tự cho những chú cá ướp đá nằm trên boong... Họ vừa làm, vừa kín đáo đảo mắt về phía sau.

Trên đài quan sát, có tiếng vọng xuống:

- Báo cáo, một tàu địch đang vượt lên. Đã nhìn rõ bọn lính trên boong.

- Đóng vai cho tốt... Đồng thời sẵn sàng chiến đấu. Thanh nói, rồi bước vào buồng lái.

- Bình tĩnh nhé... - Chiếu nhắc.

- Chính trị viên an tâm - Trần Nhợ nói và huơ chai rượu về phía tàu địch.

Tiếng Lê Xuân lo lắng:

- Bác Nhợ, một chiếc vòng lên chặn đầu tàu ta đó...

Người lính già điềm tĩnh:

- Kệ nó! Nó nắn gân mình thôi, đừng tỏ ra bối rối nghe.

- Hay là đã lộ?

- Lộ thì nó đã xả đạn sang rồi, đâu vòn ve vạy...

Trần Nhợ bóc quả chuối cho vào miệng, đứng ghéch chân trên đồng lưới, nở nụ cười thân thiện, vẫy tay chào bọn thủy thủ trên tàu địch. Mọi người làm theo...

Dưới những tấm lưới, đạn đã lên nòng... Tàu ta, tàu địch chạy song song... Căng thẳng. Đòn cân não diễn ra chừng một tiếng. Rồi dường như đã rõ chiếc tàu đang thanh thản, đang hoàng đi về hướng nam là tàu đánh cá, chiếc tàu địch vọt lên.

Trong buồng lái, Thạnh vẫn nhìn ra. Một lát, anh thở phào:

- Chúng tăng tốc độ, rẽ đi lối khác... Như vậy là chúng đã không nghi ngờ... Đề nghị các anh tổ chức cho anh em ăn để lấy sức đêm nay vào bến!

Trần Nhợ giơ nắm đấm dứ dứ về hướng tàu địch:

- Cái trò bắt nạt này không dọa được ai đâu, lũ ngốc.

- Các bộ phận tới lĩnh lương khô... Chuẩn bị chuyển hướng vào bờ... - Tiếng thuyền phó Dương Văn Lộc vang vang.

- Chúng mình sắp đi vào vùng biển Phú Yên đấy, các cha ạ...

- Sao ông Tự, ông Xuân, ông Thành không ăn nhỉ.

- Gần về tới quê, mấy cha no rồi, làm sao phải ăn.

Đầu mũi tàu, Phan Nhạn, Trần Nhợ, Lê Kim Tự và Lê Xuân đang nhìn vào bờ...

- Bắt được Hòn Nưa, coi như tới Vũng Rô! - Lê Kim Tự nói.

- Hồi hộp không, mấy anh... Chỉ dăm ba tiếng nữa là được đặt chân lên quê hương, vui thiệt.

Chập tối, con tàu đi sát vào bờ. Khuôn mặt Thanh căng thẳng. Anh dăm dăm nhìn về phía trước:

- Giờ này sao vẫn không thấy chớp đèn Mũi Nậy? Hay ta đã vào nhầm? Thanh nói - Cho mời anh Nhợ...

Trần Nhợ bước vào, anh là người có tuổi lại nhiều kinh nghiệm đi biển nên rất được thuyền trưởng tôn trọng.

- Anh Nhợ, liệu ta có đi chệch hướng? - Thanh hỏi.

- Trước mắt là Vũng Rô đó... Tôi rõ vùng này mà.

- Thế đèn Mũi Nậy?

- Có thể đã bị bỏ... Thuyền trưởng nhìn kỹ đi, phía trước đúng là Hòn Nưa.

- Đúng Hòn Nưa rồi! - Thanh chột reo lên - Tôi cũng đã nhận ra! Rồi anh hô: Tiến hai! - Lại hô: Tiến ba!

Con tàu giảm tốc độ, lách vào chân núi ven bờ, dò dẫm đi vào vịnh.

- Phát tín hiệu coi, anh Chiếu - Thanh nói khi con tàu đã ở giữa vịnh. Cả hai cùng ra boong. Thanh nhắc:

- Chuẩn bị tư thế sẵn sàng chiến đấu!

Thủy thủ chạy qua, chạy tới. Lưới ngư trảng được tháo bỏ. Những ụ súng máy lộ ra...

Tàu thả trôi trong vịnh. Bóng tối đặc quánh. Thỉnh thoảng chiếc đèn pin trong tay Chiếu hướng vào bờ, chớp sáng. Trong bờ vẫn lặng phắc.

Mọi người đứng trên boong căng thẳng nhìn vào mảng đen trước mặt. Hồi hộp. Lo lắng. Bồn chồn.

- Chừ ta tính sao đây? - Chiếu nháy đèn lần nữa, hỏi.

Thanh không quay lại, vẫn nhìn ra phía trước:

- Trên đã thông báo bến yên... Đồng chí Hồng Lý!

- Có! - Thuyền phó Lý chạy tới.

- Hạ xuống, và cử một tổ người địa phương vào bờ bắt liên lạc.

- Rõ!

... Nửa tiếng sau, một chiếc xuống con dè dặt tiến đến. Thanh và mọi người ngóng xuống, dõi theo... Chiếc xuống áp vào tàu. Từ dưới đó có tiếng Lê Kim Tự rất vui, nói lên:

- Báo cáo thuyền trưởng, có các đồng chí ở bến tới!

Thanh mừng quá, đâm luống cuống:

- Thả thang dây, ẹ!- Anh lệnh.

Lê Kim Tự trèo lên trước, sau anh là một người gầy, nhỏ. Kế đó là vài ba du kích. Thanh, Chiếu và mọi người ủa tới. Lê Kim Tự chỉ người gầy, nhỏ:

- Báo cáo thuyền trưởng, đây là anh Sáu Suyên, người phụ trách bến.

Thanh ngó người bến trưởng, hơi sững lại, rồi chợt hỏi:

- Có phải thầy Trần Suyên đó không?

- Ai vậy ta? Sao biết tên tôi? - Trần Suyên cũng ngạc nhiên. Anh bước tới bên người thuyền trưởng.

- Đúng thầy Sáu rồi - Thạnh reo to: Thầy Sáu, em là Hồ Đắc Thạnh, ở cạnh làng thầy...

- Hả, Thạnh thiệt sao? Hồi đi tập kết còn thanh niên... Khác quá!

Hai người ôm chầm lấy nhau...

- Chuyện cứ như trong mơ... - Anh Hồ Đắc Thạnh kể tiếp. - Ai ngờ người ra đón tôi lại là anh Sáu... Trần Suyên, ông tú đầu tiên và duy nhất ở vùng Hòa Hiệp... Nhà anh cách nhà tôi chỉ hai mươi phút đi bộ. Hồi nhỏ bọn tôi vẫn lên lớp trên nghe anh giảng bài, đọc sách... Sau này anh Sáu là Bí thư Tỉnh ủy, rồi Bí thư Phân khu ủy Phân khu Nam... Chúng tôi xiết tay nhau, cười mà nước mắt trào ra. Tôi mừng. Anh Sáu cũng mừng. Tôi nói với anh Sáu rằng, mấy đêm rồi, biết sắp được trở về quê sau hơn chục năm biệt lập, thao thức không sao ngủ được. Anh Sáu nói, các anh cũng vậy, tuần qua, đêm nào cũng trộm mất thấp thỏm ngóng ra biển... Không ngờ tàu mình lại to đến vậy. Rồi anh lo lắng: tám mươi tấn vũ khí làm sao bốc hết trong vài tiếng đồng hồ đây. Đó cũng là điều băn khoăn của chúng tôi lúc này... Thời gian không mấy nhiều, tạm gác tình cảm riêng tư lại, tôi cho họp ban chỉ huy. Anh Sáu và các anh ở bên cùng tham gia. Tôi đưa phong lương khô, bẻ ra chia cho mọi người: "Mấy anh ăn tạm, rồi ta bàn". "Đã mấy hôm rày, đơn vị không còn gạo, đến bữa anh em mình chỉ ăn trái sung, hoa quả rừng". - Anh Trần Văn Thọ, Bí thư Chi bộ xã Hòa Hiệp, bẻ thanh lương khô

cho vào miệng, nhai ngon lành. “Quê mình mà cũng thiếu gạo sao, anh?”. - Tôi ngạc nhiên, ngẩng lên hỏi. “Phú Yên có mấy khi thiếu ăn... Nhưng lệnh của anh Sáu là nội bất xuất, ngoại bất nhập. Gạo từ Hòa Xuân, Hòa Tân chuyển về đây phải chuyển qua quốc lộ 1. Định phục suốt hai bên đèo Cả”. Một người khác vui vẻ: “Nhưng không sao, lần này có súng đạn của các anh đưa vô, bọn tôi sẽ mở rộng địa bàn. Có dân khắc có gạo”. “Báo cáo anh Sáu và mấy anh! - Tôi vào vấn đề - Thời gian không còn nhiều. Vũ khí những 80 tấn. Theo lệnh, chúng tôi phải rời bến trước ba giờ sáng”... Khuôn mặt anh Sáu và các cán bộ bến chợt buồn thiu. “Các anh có kinh nghiệm, bọn tôi xin ý kiến mấy anh”. - Một lúc, anh Sáu nói. “Theo chỉ thị của trên, tàu trả hàng rồi ra khơi ngay trong đêm” - Tôi nói. “Các anh tính nhổ neo?”. “Tôi đề đặt hai phương án, một là đêm nay, tàu phải ra khỏi lãnh hải miền Nam, hai là... ở lại bến, đêm mai bốc hàng” - Tôi nói. Cán bộ của bến cùng ồ lên: “Ở lại bến chó!”. “Vâng, nếu ở lại bến, vấn đề nguy trang tàu cần đặt lên hàng đầu. Việc này xin ý kiến anh Sáu và mấy anh”. “Thưa các anh, phải rời bến khi tàu đã vào được bến, để đêm mai lại vào, thật xót xa - Chính trị viên Chiếu nói - Nhưng nếu ở lại, tôi e trái với chỉ lệnh: tàu phải rời bến lúc 3 giờ sáng... Phải tính tới công việc lâu dài”... Mọi người ngơ ngác nhìn nhau, im lặng. Tôi thấy anh Sáu gõ ngón tay lên mặt bàn, và mấy người cán bộ

ngồi cạnh chột thở dài. Một lát, anh nói, giọng buồn bã: “Trên đã có lệnh, vậy thì”... Một người ngồi ở góc khuất chột đứng lên, đấy là anh Trần Nhộ. Anh bước tới một bước và nói: “Tôi, Trần Nhộ, thủy thủ trưởng, chỉ ủy viên chi bộ tàu xin phát biểu. Tôi nhớ trong lần dặn dò trước khi vô đây, Tư lệnh Hải quân có nói: trong trường hợp ngoài dự kiến, cho phép chỉ ủy, chỉ bộ, chỉ huy tàu tùy tình hình cụ thể mà quyết định, và phải chịu trách nhiệm trước cấp trên về quyết định đó. Do vậy, nếu anh Sáu và mấy anh ở bến bảo đảm được vấn đề nguy trang, tôi xin đề nghị tàu ở lại bến. Hết!”. Mọi người xôn xao: “Ngay bãi Chùa có vũng nước sâu, xung quanh là núi đá”. “Mình ém sát vô, nguy trang khéo là ăn”. “Canh gác cho ngặt, cấm ai lọt vô đây”. Anh Sáu đã vui hơn: “Vấn đề nguy trang, bến sẽ lo cùng các anh, bảo đảm được”... “Vậy ta cùng thống nhất cho tàu ở lại - Tôi nói - Đề nghị bến tìm chỗ giấu tàu... ý đồng chí Chiếu thế nào?”. “Nếu các đồng chí đã quyết, tôi tán thành phương án tàu ở lại”. Anh Sáu hồ hởi kết luận: “Ta thống nhất vậy hí. Tôi đề nghị anh Mười Bang kết hợp với các anh ở tàu lo việc nguy trang và tăng cường lực lượng chốt chặn các hướng ra vào Vũng Rô. Nghiêm cấm đốt lửa, nấu ăn trong khu vực tàu đậu”. Tôi chưa thật an tâm, hỏi thêm: “Làm sao để ghe thuyền của dân không vào bãi lấy nước, anh Sáu?”. “Thuyền trưởng yên tâm, việc đó bên Hòa Hiệp đã có người lo”... Tôi cho chuyển bức

điện về sở chỉ huy: “Ồ lại bến, mai dỡ hàng”. Rồi cùng anh em đưa tàu ém sát chân núi. Bốn giờ sáng, công việc nguy trang hoàn tất. Ngày hôm sau, chúng tôi ăn lương khô và uống nước suối. Đã mấy hôm không hạt cơm vào bụng, vẫn chẳng thấy đói. Tôi ngồi trên boong ngóng ra, thấp thỏm chờ trời tối. Thời gian như đông cứng lại. Thỉnh thoảng, một chiếc máy bay từ phía bắc hướng về Nha Trang, lướt qua. Tiếng tàu hỏa, tiếng ô tô rú ga vượt đèo Cả, nghe rất rõ... Chưa bao giờ mặt trời trôi lơ lửng đến thế! Nhanh lên! Vượt núi nhanh lên chứ, ông mặt trời!

Tia nắng cuối cùng vừa tắt, anh Sáu Suyên tới và thông báo việc bốc dỡ hàng đêm nay, bến đã chuẩn bị chu đáo. Tôi mừng quá, liền cho anh em tháo dỡ nguy trang, và theo chỉ dẫn của bến, cơ động tàu về bãi Chính. Hàng trăm dân công đã chờ sẵn ở đó. Một cầu cảng làm bằng cây rừng, ban ngày chìm dưới nước, lúc này được lắp ghép. Bà con cô bác Hòa Hiệp, Hòa Xuân tràn xuống. Mừng. Tò mò. Ngạc nhiên. Ai cũng muốn xem “tàu mình” nó ra sao mà vượt được biển, đi từ miền Bắc vô...

Đêm xuống, bãi Chính rậm rịch. Dân công từ các hướng đổ về ngày một đông. Người khiêng. Người vác. Người gùi. Bãi Chính trở nên bé nhỏ. Anh Mười Bang chạy tới, chạy lui, la hét chỗ này, đốc thúc chỗ kia: “Số này đưa đi cầu Cây Khế. Đội hai cho hàng xuống Bãi Tiên. Cứ tới đó, đội kho sẽ tiếp nhận”. Trên con đường từ bãi Chính, bãi Chùa

đến Cây Khế, bãi Môn, bãi Tiên, đặc người. Người đi ra, người đi vào. Gương mặt ai cũng hồ hởi, cũng tươi... Ở những chỗ dốc cheo leo, người đứng dưới phải đưa thùng hàng qua đầu cho người trên đỡ. Người này đứng trên đầu người kia... Tiếng Muối Bang nhắc: “Tốn bao công sức, xương máu mới đưa được khẩu súng vô, cẩn thận nghe bà con”. Từ đầu đó, vẳng lại câu hò “*Ai ơi giữ chí cho bền/ Dù ai xoay hướng đổi nền mặc ai*”. Giọng khác đáp: “*Anh về báo nghĩa sinh thành/ Chừng nào bóng xế rủ mình sẽ hay*”. Rồi có tiếng ai đó xì xầm: “*Làm sao nấu biết nấu dồ*”. Kế đó một giọng chao chat: “*Tao già chạt vào mặt mày chớ lúc nãy tới giờ đi đâu, không làm*”. Tôi run người, lặng đi. Đã hơn chục năm nay mới lại được nghe điệu hò quê hương, mới lại được nghe hai tiếng “*Nấu*”, “*Giã chạt*”, đặc trưng ngôn ngữ Phú Yên... Quen quá! Thương quá!... Quê tôi đó, bình dị, hồn hậu, chất phác mà gần gũi lạ.

Anh Thạnh ngừng lời. Đôi mắt rơm rớm. Rõ anh đang xúc động, tôi cũng ngồi lặng yên...

- Ba giờ sáng, chúng tôi rời Vũng Rô... - Anh Thạnh kể tiếp, giọng trầm trầm - Cuộc chia tay diễn ra nơi mép nước. Bà con Hòa Hiệp, Hòa Xuân đứng vây quanh anh em thủy thủ, bịn rịn hết sức. Bắt tay. Ôm hôn. Hối han... Anh Trần Nhợ, anh Phan Nhạn, anh Dương Văn Lộc chạy khắp bãi cát, bắt tay từng người... Nơi cầu tàu, anh Trần Suyền ôm lấy tôi, giọng nghẹn lại: “Không ngờ có

được nhiều súng đạn đến vậy... Thiệt mừng. Thuyền trưởng ra ngoài đó, cho nhân dân Phú Yên, nhân dân Khu 5 gửi lời cảm ơn Trung ương Đảng, Chính phủ và Bộ Tư lệnh Hải quân"... Tôi cũng gạt nước mắt: "Em đi nghe anh Sáu"... Người bí thư Tỉnh ủy đẩy tôi ra: "Thôi, đi kéo trề... Mạnh hỉ"... Anh em thủy thủ đã lên tàu, tôi cúi xuống nói lời tạm biệt. Con tàu xoay mũi. Hết thủy thủ đều đứng trên boong ngóng vô. Dưới bãi, nhiều tiếng khóc bật ra. Tàu đã rời xa, bà con vẫn ào xuống nước, lội theo, gọi với. Tôi nói to: "Tàu nấu ra rồi tàu nấu lại dồ"- Tôi vội quay mặt ra biển. Tôi sợ mình sẽ khóc...

- Mấy tháng sau, tàu 41 vào Vũng Rô lần thứ hai? - Tôi hỏi.

- Chưa đầy một tháng! - Anh Thanh đáp - Cuối tháng 11, chúng tôi về đến căn cứ thì ngày 20 tháng 12 năm 1964 có lệnh vào Vũng Rô lần nữa...

- Nghe nói chuyện đó, ngoài vũ khí, các anh còn chở cả gạo?...

- Phải rồi! Vậy nên tụi tôi gọi đây là chuyến chở hàng đặc biệt mà. Chuyện là thế này. Sau lần chở 80 tấn vũ khí vào Vũng Rô thành công, Bộ Tư lệnh Hải quân tổ chức họp để rút kinh nghiệm. Tôi được tham dự. Bộ Tư lệnh biểu dương tàu 41 đã hoàn thành nhiệm vụ, đồng thời quyết định chúng tôi tiếp tục vào Vũng Rô lần nữa. Tôi thưa với đồng chí Tư lệnh: "Báo cáo thủ trưởng, chuyến đi vào Phú Yên vừa rồi, chúng tôi mới rõ ở bến

Vũng Rô, anh em rất đói. Hằng ngày du kích nấu cháo với rau rừng, ăn cầm hơi để đón tàu vào"... Tư lệnh hỏi: "Ý đồng chí là...". Tôi đáp: "Vâng, tôi xin được đề xuất để các thủ trưởng nghiên cứu, nếu có thể, chuyến đi này của tàu 41 nên chờ cho Vũng Rô ít gạo... Chúng tôi vẫn ý thức, vũ khí vẫn phải ưu tiên hàng đầu, nhưng"... Không ngờ Tư lệnh rất quan tâm đến việc này và ủng hộ. Ông nói: "Đề xuất của anh Thanh hợp lý và cần thiết. Tôi đề nghị các anh bên hậu cần và Đoàn 125 tổ chức sao để có ngay ba tấn gạo, gạo ngon, chuyển vào bến trong chuyến đi này của tàu 41, coi đó là quà của Bộ Tư lệnh Hải quân tặng bến Vũng Rô"... Chuyện là vậy... Nhớ lại vẫn xúc động...

Qua lời kể mạch lạc và cụ thể của anh Thanh, tôi hình dung được sự náo nức nơi Vũng Rô những ngày ấy...

... Tàu 41 vừa thả neo, từ mọi hướng, thanh niên, dân công ùn ùn đổ ra. Tiếng nói chuyện lao xao:

- Tàu thuyền trưởng Thanh lại vô!
- Vãn tàu chuyển trước, vui quá ta...

Một cô gái nói to:

- Chào tàu *nấu* lại dô...

Mấy cô gái đứng bên khúc khích...

- Cười chi, tao *giã chạt* vào mày, đến muộn còn cười... Xuống lấy hàng đi...

Rồi họ lội xuống nước.

Từ những bãi quanh Vũng Rô, những con thuyền mới đóng, hót hải chèo về phía chiếc tàu.

Trên boong, thuyền trưởng Thanh rất vui, anh khoe:

- Anh Sáu, ngoài vũ khí, chuyến này chúng tôi có chở ba tấn gạo ngon là quà của Bộ Tư lệnh Hải quân tặng bến Vũng Rô.

- Hả, có cả gạo à?... - Niềm vui bất ngờ khiến Sáu Suyền lúnh quính, ông ôm lấy Thanh, siết mạnh - Chu đáo quá... Rồi quay về phía đám đông, ông nói to: “Bà con... Tôi xin thông báo, miền Bắc tặng chúng ta ba tấn gạo ngon - Sáu Suyền xúc động - Tấm lòng của nhân dân ngoài đó, miền Nam xin ghi nhớ... Phú Yên xin ghi nhớ”.

Trong đám đông nhiều tiếng “à” lên. Ai đó nói:

- Vậy là không lo đói nữa!

- Cho gạo xuống trước đi chú Sáu... Đêm nay ăn thiệt no để lấy sức chuyển hàng nghe...

Tiếng Sáu Suyền:

- Bây giờ chúng ta bắt tay vào công việc.

Hầm hàng được mở ra. Bộ đội, dân công đứng chật quanh tàu. Gạo và đạn được chuyển xuống.

Thuyền ra, thuyền vào. Ai cũng gắng làm thật nhanh... Trên vũng, những chiếc thuyền lạng lẽ chèo gáp về hướng Bãi Tiên. Thuyền qua, thuyền trở lại. Trong đêm chỉ nghe tiếng mái chèo khua nước.

Bên mạn tàu, một cô gái đứng trên thuyền nói với lên:

- Anh Lý, chuyển cho em bao gạo được không? Máy hôm rày đội kho ở Bãi Tiên chỉ ăn nước cháo...

- Được, nhưng gạo nặng...

- Em đỡ được...

Bao gạo được hạ xuống thuyền. Lấy thêm mấy thùng đạn nữa, cô gái chèo đi.

Nơi bãi cát, từng thùng hàng chất đống. Người vác. Người nâng. Người chuyên tay...

“Tàu không số” ăn tết tại Vũng Rô

Anh Thạnh kể tiếp:

- Rồi cũng như lần trước, bốn giờ sáng, chúng tôi cho tàu rời Vũng Rô. Đưa được nhiều vũ khí về cho quê hương đánh giặc, thiệt là mừng... Nhưng kể đó, còn có một niềm vui lớn hơn: chuyến đi thứ ba, tôi được ăn tết ngay tại quê nhà. Điều này ngoài sự mong đợi. Chuyện thật mà mỗi lần nghĩ lại ngỡ như mơ. Sau chuyến thứ hai, Tư lệnh quân chủng gọi tôi lên và giao nhiệm vụ tiếp tục đưa vũ khí vào Vũng Rô lần thứ ba. Ông nói: “Để tạo yếu tố bất ngờ, tàu 41 phải vào bến đúng đêm Giao thừa”. Vậy là được đón Tết tại Phú Yên thật rồi! Nhận xong mệnh lệnh, lòng tôi nôn nao, khắp khối. Đưa vũ khí về quê đã là điều may mắn, nay lại được đón Tết tại nơi mình sinh thành, nơi đã bao năm xa cách, còn gì sung sướng hơn... Nhưng mừng mà không khỏi lo. Hôm nay đã là 20 tháng Chạp, làm thế nào để kịp đưa tàu vào Vũng Rô đúng đêm Giao thừa khi còn bao việc phải làm...

Những ngày đó bọn tôi bận túi bụi. Lo dầu, lo nước. Lo thực phẩm và nhận vũ khí... Bận, vẫn không quên sắm Tết. Đây là sáng kiến của thủy thủ

trưởng Trần Nhợ. Ông già này thiết tình cảm. Biết tin tàu vào Vũng Rô đêm Giao thừa, anh nói: Tôi đã đi nhiều chuyến, đưa vũ khí vào nhiều bến, nhưng vào chiến trường dịp Tết thì chưa lần nào. Đây là một sự kiện đáng nhớ của tàu ta. Bởi vậy tôi đề nghị cũng nên chuẩn bị cái gì đó tươm tươm, đựng vào đây ta vui cùng anh em ở bến. Ý kiến của anh được mọi người vui vẻ đồng tình, ủng hộ... Vậy là, chúng tôi phân công nhau, người gói bánh chưng, người gói bánh tét, người lo rượu, thuốc, trà..., rộn rịp như thể không phải sắp đi vào vùng địch kiểm soát với bao nguy hiểm...

... Hồi kỷ niệm 40 năm ngày mở đường Hồ Chí Minh trên biển, tôi có gặp anh Mười Bang, vốn là Xã đội trưởng xã Hòa Hiệp, một trong những người tổ chức lấy hàng ở Vũng Rô, anh kể rằng tết đó, Tết Ất Tỵ năm 1965, người Tuy Hòa đón năm mới hết sức đặc biệt. Chập tối, mấy làng quanh Vũng Rô rộn ràng như ngày hội. Thanh niên, phụ nữ náo nức đi làm nhiệm vụ. Từ Hòa Hiệp đến Vũng Rô, người nườm nượp. Nhiều gia đình tranh thủ thắp hương, cúng tất niên, mời tổ tiên, mời ông bà, các cố về đón xuân, rồi hối hả lên đường... Làng xóm chộn rộn, í ới tiếng gọi nhau đi làm nhiệm vụ. Trong các ngõ, tiếng người lao xao: “Mấy năm rồi, tết nào cũng chạy càn, chạy giặc, tết này được đi làm việc cách mạng, vui hết nói”. “Tết mà ở nhà rồi đi chơi, đi nhậu thì thường quá... Tết đi làm nhiệm vụ mới ý nghĩa chớ”. “Giáp Tết,

bên Phú Lạc được mùa cá, lại chống càn thắng lợi, sang năm chắc hên”. Từ các lối, đoàn người như dòng nước nhỏ, chảy vào Vũng Rô...

Vào thời điểm ấy, do thời tiết không thuận, mấy ngày qua gió mùa đông bắc tràn về, sóng to, trên đường đi thường xuyên gặp địch, phải vòng tránh, nên tàu 41 vẫn còn cách núi Đá Bia 60 hải lý. Thanh rất lo. Với tốc độ này, có thể vào bến trễ giờ quy định. Anh mời máy trưởng Phan Nhạn lên hội ý. Phan Nhạn là thợ máy giỏi, nhiều kinh nghiệm. Anh gắn bó cùng thuyền trưởng Hồ Đắc Thanh trong nhiều chuyến đi. Vui có, gian khổ có... Thanh coi Nhạn không chỉ là máy trưởng, mà hơn thế, đó là một người bạn. Những lúc khó khăn anh thường trao đổi để cùng giải quyết...

- Thế nào, anh muốn tàu đi nhanh nữa?- Vừa bước vào buồng lái, hiểu được tâm trạng thuyền trưởng, Phan Nhạn hỏi.

- Có thể sử dụng tốc độ dự bị được không? - Thanh hỏi - Tôi muốn vào Vũng Rô trước lúc giao thừa.

- Được! Máy rừng đó, nhưng tôi có cách xử lý...

- Vậy anh cho thực hiện ngay.

Hai mươi ba giờ, tàu 41 vào được Vũng Rô. Thanh cho thả trôi. Trời tối đen. Hết thủy thủ thủ đều lên boong, thấp thỏm ngóng vào bờ. Thanh đi tới, đi lui, chốc lại đưa tay nhìn đồng hồ. Có lúc, anh ngược nhìn lên đèo Cả. Nơi đó loang loáng ánh đèn pha ô tô.

- Sắp Giao thừa rồi! - Có ai đó nói bằng quơ...

- Thuyền trưởng, có thuyền ra!

Thanh quay nhìn xuống. Từ hôm núi trước mặt, một chiếc thuyền con đang hướng tới. Một lúc thuyền cập mạn tàu.

Anh Sáu Suyên, anh Chín Cao và năm cán bộ nữa của bến leo lên.

Thanh giang rộng hai tay ôm lấy Sáu Suyên.

- Anh Sáu! Thanh nghẹn ngào. Rồi lần lượt ôm từng người...

Người của bến và thủy thủ lần lượt bắt tay nhau. Vui quá! Mừng quá! Mọi người hỏi han sức khỏe, chúc năm mới. Tít tít...

- Chú mạnh chớ!

- Năm nay ăn Tết ở Phú Yên, hiểm đó.

- Các anh vô thiệt đúng lúc. Sắp sang năm mới rồi...

Chợt phía đèo Cả, nhiều pháo hiệu vọt lên. Thanh lo lắng đánh mắt nhìn. Sáu Suyên giải thích:

- Giao thừa... Bọn địch trên đó bắn pháo hiệu đón Tết... Vậy là đã bước sang năm mới, chúc anh em thủy thủ sức khỏe, chúc mấy anh chở được nhiều vũ khí cho miền Nam đánh giặc, Bắc - Nam sớm sum họp...

Thanh nói:

- Thay mặt thủy thủ trên tàu, xin chúc sức khỏe anh Sáu, xin chúc sức khỏe các anh. Chúc nhân dân Phú Yên đánh giặc thắng lợi... Hơn 10 năm rồi mới lại được ăn tết trên quê hương, thưa các anh, xúc động lắm. - Giọng Thanh nghẹn ngào.

Mọi người lại bắt tay nhau:

- Chúc mừng năm mới!

- Chúc mừng một năm có nhiều thắng lợi.

- Chúc năm sau tàu 41 chở được nhiều vũ khí hơn năm nay...

- Báo cáo thuyền trưởng, Bác Hồ chúc Tết! - Từ trong buồng báo vụ, chiến sĩ thông tin bước ra, thông báo.

Mọi người cùng nhào tới phía buồng lái. Yên lặng. Từ chiếc đài bán dẫn, phát ra giọng nói của Bác Hồ:

Đồng bào và chiến sĩ yêu quý! - Có tiếng khóc.

Chào mừng Ất Tỵ xuân năm mới,

Nhà nước ta vừa tuổi hai mươi,

Miền Bắc xây dựng đời sống mới vui tươi,

Miền Nam kháng chiến ngày càng tiến tới,

Đồng bào hai miền thi đua sôi nổi,

Đấu tranh anh dũng, cả nước một lòng,

Chủ nghĩa xã hội ngày càng thắng lợi!

*Hòa bình thống nhất ắt hẳn thành công!*¹

- Bác!... Tiếng Bác Hồ... - Sáu Suyên nghẹn ngào và gương mặt gầy xẹp của anh giàn giụa nước mắt. Có ai đó sụt sịt.

- Thưa Bác, nhân dân Phú Yên xin hứa sẽ đánh giặc giỏi để Bác vui lòng, để Nam - Bắc sớm

1. Xem Lê Xuân Đức: *Thơ chúc Tết mừng Xuân của Bác Hồ và lời bình*, Nxb. Chính trị quốc gia - Sự thật, Hà Nội, 2015, tr.166.

được sum họp, thỏa lòng mong đợi của Bác - Sáu Suyền xúc động nói. - Chúng con quyết không phụ tấm lòng của Bác, của nhân dân miền Bắc... Có vũ khí rồi, chúng ta nhất định sẽ lập nhiều chiến công hơn nữa.

Tiếng pháo trong chiếc đài bán dẫn nổ dồn dập.

Đêm đó tàu ém vào Bãi Chùa.

Sáng mùng Một Tết, thủy thủ và đại diện của bến cùng đón Tết. Con tàu đã được ngụy trang, nép bên vách núi. Ngồi trên boong tàu, có cảm giác như ngồi trong một lùm cây kín... Cười vui, thăm nom, nói chuyện rôm rả. Cuộc tiếp xúc có bánh chưng, bánh tét, có kẹo, có thuốc lá... Tất cả những thứ bày ra bàn đều không có “mác”. Mọi người ngồi quây quần bên cành mai vàng... Khuôn mặt ai cũng hồ hởi... Các thủy thủ trong vai chủ nhà, chạy qua rót nước chỗ này, lại tiếp thuốc chỗ kia. Bận rộn, tíu tít.

- Thưa anh Sáu và các anh các chị ở bến Vũng Rô! - Hồ Đắc Thanh nói - Tôi là người con của Phú Yên. Thời gian qua vinh dự được chở vũ khí về cho quê hương đánh giặc, vui sướng vô cùng. Hôm nay lại được ăn tết tại quê nhà, không có hạnh phúc nào lớn hơn. Thay mặt anh em thủy thủ, chúc các đồng chí lãnh đạo bến và bà con ta một năm mới nhiều thắng lợi... Biết vô Vũng Rô đúng vào dịp tết, thủy thủ tàu có món quà nho nhỏ tặng bến, đó là hai chiếc đàn ghi ta...

Mọi người vỗ tay... Trần Suyên nói với một cô gái:

- Cháu thay mặt đoàn thanh niên, lên nhận và chúc Tết các anh thủy thủ đi!

Cô gái bẽn lẽn đứng dậy, đón hai chiếc đàn từ tay Thanh... Rồi cô nói:

- Bác Hồ và Đảng lo cho chúng tôi còn hơn ba má lo cho con. Đồng bào miền Bắc còn gian khổ nhưng đã chắt chiu gom góp lo cho miền Nam từng khẩu súng, từng viên đạn để đánh giặc. Các anh thủy thủ không ngại hy sinh gian khổ, chuyển súng đạn vô đây, nhân dân Phú Yên, bà con Tuy Hòa cảm động lắm... - Cô gái nghẹn ngào...

- So với đồng bào chiến sĩ miền Nam, so với nhân dân Phú Yên, sự hy sinh gian khổ của chúng tôi đã thấm vào đâu... - Chính trị viên Trần Hoàng Chiếu đỡ lời.

Trần Suyên ghé tai cô gái:

- Cháu chưa chúc Tết thủy thủ đó nghe... Nào, mạnh dạn lên...

Cô gái đứng dậy, gạt nước mắt:

- Thay mặt các đoàn viên thanh niên đang làm nhiệm vụ ở Vũng Rô, chúng tôi xin chúc các anh thủy thủ dồi dào sức khỏe, mong các anh chở nhiều vũ khí cho Vũng Rô hơn nữa... Và khi các anh trở ra Bắc, cho chúng tôi gửi lời kính chúc Bác Hồ, kính mong Bác sống lâu muôn tuổi. Kính chúc sức khỏe Trung ương Đảng và lãnh đạo Hải quân.

Tiếng vỗ tay ran ran. Mọi người cười nói vui vẻ. Chiếu tiếp lời:

- Mỗi lần trở về miền Bắc, chúng tôi đều báo cáo với đơn vị và kể với đồng đội những tấm gương chiến đấu dũng cảm của nhân dân Phú Yên; và sự chịu đựng gian khổ, thiếu thốn cùng những mất mát của nhân dân Tuy Hòa. Ai cũng khâm phục và đều cố gắng làm hết sức mình để đền đáp những mất mát, hy sinh đó...

Trần Suyên nói:

- Kể tới hy sinh, mất mát của nhân dân Phú Yên thật vô bờ. Xin kể với anh em thủy thủ câu chuyện này: Cách đây bảy ngày, máy bay địch ném bom, rồi đổ quân càn vào Phú Lạc, giết một lúc 96 đồng bào. Rất nhiều người bị thương... - Trần Suyên chỉ vào một cháu bé mới 10 tuổi, đội khăn tang, ngồi bên cạnh. Trong trận càn năm ngoái, ba của cháu nhỏ này hy sinh. Ngày ngày cháu phải đi lưới, đi câu nuôi mẹ và hai em nhỏ. Trận càn vừa rồi, địch đặt mìn giật hãm giết chết mẹ của cháu... Vậy mà cháu vẫn đòi với xã, xin được đi Vững Rô vận chuyển vũ khí... Hưng, cháu nói với mấy chú hải quân vài lời đi.

Mọi người quay về phía cháu bé. Cháu rơm rớm nước mắt:

- Cháu chỉ có một nguyện vọng là các chú, các bác tiêu diệt thật nhiều giặc, để trả thù cho cha mẹ cháu... Và cho cháu được đi vận chuyển vũ khí...

Mọi người xúc động, im lặng.

Mười Bang nói:

- Báo cáo các anh, ở Phú Lạc nhà nào cũng có khăn tang, nhưng mọi người đều gạt nước mắt,

bỏ Tết để xin đi công tác... Do vậy so với hai chuyến trước, lần này số người vận chuyển còn đông hơn...

- Không mấy khi được cùng nhau đón Tết trong điều kiện đặc biệt thế này, xin anh Sáu và bà con nâng cốc, ăn bánh, ăn kẹo từ miền Bắc đưa vào...

Rượu được nâng lên. Không khí trở lại vui vẻ. Một người cầm điều thuốc lá, đánh diêm, rồi nói:

- Thuốc cũng không có nhãn, kẹo cũng không có nhãn, không hình vẽ... hay thiệt.

- VẬY TÀU MỚI CÓ TÊN LÀ “TÀU KHÔNG SỐ”. - Người ngồi bên cạnh nói - Để giữ bí mật mà...

Một phụ nữ đứng lên:

- Tôi đề nghị, đã là quà miền Bắc thì phải chia đều. Lúc nữa tôi xin cầm bánh kẹo và thuốc lá về cho đội của mình...

Boong tàu rộn vang tiếng cười. Thanh nói:

- Thưa các anh các chị, của ít lòng nhiều... Tuy không là bao, nhưng chúng tôi đã chuẩn bị đầy đủ, lúc nữa mời các anh các chị chuyển cho những người không có mặt.

Tiếng vỗ tay lại nổi lên.

- Còn bây giờ - Thanh nói tiếp - Mời mọi người đi thăm tàu...

- Rồi đêm ấy, đêm mùng Một Tết Ất Tỵ, chúng tôi và anh em ở bến tổ chức dỡ hàng - Ngừng một lát, anh Thanh kể - Chiếc cầu tàu làm bằng cây rừng không chịu nổi lượng người qua lại, nên dân công du kích phải dầm mình dưới nước để chuyển hàng. Từ đèo Cả, chốc chốc có ánh pháo hiệu vọt lên.

Nơi đó vẫn rì rầm vọng tới tiếng ô tô vượt dốc... Trở về quê lần thứ ba này, có một chuyện mà cho tới tận bây giờ, hơn 35 năm rồi, tôi vẫn không thể quên... Khi tàu chuẩn bị rời bến, một phụ nữ xuống đi tìm tôi. Gặp ai cũng hỏi: “Có thấy thuyền trưởng Thanh đâu không?”. Khi tôi xuống cầu tàu, chị xắn vò, đưa ra một bọc nhỏ gói trong chiếc khăn: “Bà con Phú Yên xin gửi theo tàu năm đất Vũng Rô, năm đất Tuy Hòa, một vùng đất giặc chà đi xát lại nhiều lần, nhưng vẫn kiên cường hướng theo cách mạng; nơi từng ăn trái sung thay cơm để đánh giặc, vẫn một lòng hướng theo Bác Hồ, theo Đảng... Tấm lòng và lời hứa của Phú Yên gói gọn trong này”... Tôi run run đỡ năm đất quê hương, xúc động đưa lên môi: “Thưa cô bác, chúng con xin nhận năm đất này, và coi đây là lời dặn dò thiêng liêng của đất mẹ Phú Yên... Chúng con nguyện xứng đáng”... Tôi không nói hết được ý mình, bởi lúc ấy, giọng tắc nghẹn và nước mắt đã chảy giàn trên má...

Con đường vận chuyển trên biển bị lộ như thế nào?

“Công tác vận chuyển đang tiến hành thuận lợi thì xảy ra sự kiện tàu 143 bị lộ tại Vũng Rô”¹.

... Lúc này, trước mặt tôi, người thuyền trưởng ấy cũng gần như khóc. Anh ngồi lặng đi rất lâu.

1. Xem *Lịch sử Lữ đoàn 125*, Sdd.

Hình như có cái gì đấy chi phối khiến anh khó khăn trong việc kể tiếp câu chuyện... Là tôi đồ như vậy, bởi mỗi lần định nói, anh lại đưa chén nước lên, uống cạn. Tâm trạng rất lạ. Cuối cùng, như thể cố nén điều gì, anh nói. Nói rất chậm, nhỏ, giống lời tâm sự hơn là giọng người kể chuyện.

- Ai ngờ sau đó không lâu, bến Vũng Rô bị lộ. Máy bay địch đánh phá. Tàu chiến địch ủi lên. Bộ binh địch tràn vào... Đâu chỉ một tàu 143 bị hủy mà không ít vũ khí chúng tôi đưa vào những chuyến trước, vẫn nằm rải rác trong khe, trong hang hầm, chưa kịp chuyển đi, cũng bị chúng lấy... Con đường vận tải trên biển không còn giữ được bí mật nữa. Đây là nỗi đau, là mất mát rất lớn của những người lính đoàn “tàu không số”...

... Tàu 143 bị lộ và bị đánh ở Vũng Rô là sự kiện lớn, là mốc dấu trong lịch sử tuyến đường vận chuyển chi viện cho chiến trường miền Nam trên biển. Nó chấm dứt giai đoạn bí mật, chuyển sang giai đoạn mới, giai đoạn chơi ngửa bài, bởi từ đây cả đôi bên - ta và địch - đã quá rõ về nhau...

Anh Trần Kim Chung, thủy thủ tàu 143 kể:

Anh Trần Kim Chung, vốn là thủy thủ tàu 143, năm nay đã gần 70 tuổi, nhưng anh vẫn nhớ tên từng đồng đội trên tàu. Anh kể:

- Hồi ấy tàu 143 vừa đi Bến Tre về thì chúng tôi nhận được lệnh chuẩn bị chở hàng vào Khu 5. Ngày 01 tháng 02 năm 1965 tức mồng Một Tết Ất Tỵ,

trong khi tàu 41 rời bến Vũng Rô trở lại miền Bắc thì tàu 143 chở 63 tấn vũ khí từ cảng Bính Động (Hải Phòng) đi vào bến Lộ Diêu (Bình Định). Tàu do anh Lê Văn Thêm làm thuyền trưởng; anh Phan Văn Bảng làm Chính trị viên; anh Hoàng Xuân Thu làm thuyền phó hàng hải; anh Hồ Sành làm thuyền phó hỏa lực; anh Huỳnh Văn Tiến, thủy thủ trưởng; thủy thủ có các anh Trần Văn Đua, Vũ Xuân Bân, Lê Bá Trì, Nguyễn Thanh An và tôi - Trần Kim Chung; Hàng hải, anh Vũ Thuyết Tâm; máy một, anh Nguyễn Văn Thường; máy hai, anh Vũ Long An; máy ba, anh Vũ Phú Cần; báo vụ, anh Nguyễn Kim Long và anh Nguyễn Huy Tường; anh Nguyễn Hồng Cớ người Bình Định làm hoa tiêu dẫn đường. Tất cả có 17 anh em. Đi được hơn một ngày, tàu được lệnh rẽ vào đảo Hải Nam (Trung Quốc). Phòng quân báo cho biết, những ngày qua, tàu chiến của địch hoạt động nhiều. Ngày 10 tháng 02 tàu tiếp tục lên đường. Lần này, tình hình mặt biển có nhiều khác lạ. Ban ngày, khoảng bốn năm tiếng đồng hồ lại có một máy bay địch bay dọc thân tàu, có lúc sà xuống rất thấp. Đêm, tàu chiến của chúng dàn hàng, chiếc phía trước, chiếc phía sau, đi kèm. Được ngụy trang khéo léo, giống như một tàu khai thác hải sản, lại đi trên vùng biển quốc tế, nên chúng tôi tự tin hành trình theo kế hoạch.

Đi được nửa đường, thuyền trưởng Thêm nhận được điện của Sở chỉ huy: “Không vào Lộ Diêu, cho tàu vào Vũng Rô”. Vậy là bến đỗ hàng đã thay đổi.

Đêm 15 tháng 02, tàu chúng tôi lạc vào Sông Cầu, đành quay ra. Bởi vậy khi vào được Vũng Rô, đã khuya lắm, chừng một, hai giờ sáng. Bến đã nhận tin do Bộ Tổng tham mưu báo trước nên khẩn trương tập trung lực lượng bốc dỡ hàng.

Chuyện kể của anh Lê Đình Kiến, cán bộ bến Vũng Rô:

Biết anh Lê Đình Kiến, vốn là cán bộ của bến Vũng Rô, hiện sống ở Đà Nẵng, hôm tối thành phố, chúng tôi nhờ anh Vũ Tấn Ích và anh Phạm Duy Tam đưa tới gặp. Nhà anh ở trong một ngõ nhỏ, anh vẫn nói vui là “ngõ không tên”. Thấy chúng tôi tới, anh mừng lắm, sai vợ bỏ mít vườn đãi khách. Vừa uống nước, chúng tôi vừa nói chuyện. Anh kể:

- Hòa bình lập lại (năm 1954) tôi được ra miền Bắc tập kết. Sau đó làm chính trị viên một tiểu đoàn chuyên luyện quân để đi B. Tháng 3 năm 1964, có lệnh triệu về Bộ Tổng tham mưu. Ông Phan Hàm, hồi đó phụ trách công tác vận chuyển vũ khí vào chiến trường bằng đường biển, bảo rằng cậu chuẩn bị về Nam bổ sung cán bộ cho bến. Tôi hỏi bến nào. Ông Hàm nói, bến Vũng Rô. Tôi xuống Hải quân thăm anh Nguyễn Bá Phát, Tư lệnh Quân chủng, là con già con dì với tôi, rồi theo tàu 41 của thuyền trưởng Thanh vào Vũng Rô. Đó là chuyến thứ ba tàu 41 đi vào đó. Cùng đi có thêm anh Nguyễn Đình Long và một số anh em khác.

Anh Long có duyên với dải đất miền Trung, nên sau này lập gia đình ở Tuy Hòa. Ăn tết xong, anh Sáu Suyền thành lập tiểu đoàn phục vụ bến Vũng Rô. Tiểu đoàn gồm ba đại đội, có tên gọi là K.60. Anh Võ làm tiểu đoàn trưởng, tức trưởng bến. Tôi làm chính trị viên.

Khi biết tàu 143 vào Vũng Rô, nhiều người ngại. Vũ khí ba chuyến trước ùn đông chưa chuyển hết. Hàng nặng. Đường núi chông chênh khó đi. Phương tiện duy nhất là đôi tay, đôi vai. Sức người có hạn... Nay tàu vào, liệu có kham nổi... Ông Sáu Suyền họp khẩn cấp chỉ huy bến. Ông nói: “Tàu sắp vô, mà còn có ý kiến nói là không nên nhận hàng, kỳ cục hết sức. Tôi rõ súng đạn của ba chuyến trước còn tồn nhiều. Chúng ta đang gặp khó khăn. Nhưng đây là mệnh lệnh, phải khắc phục thôi... Đề nghị các anh tỏa đi, ráng huy động thêm thuyền thêm người. Không dễ, tôi cũng rõ là không dễ một chút nào. Nhưng chúng ta không còn thời gian để tính, thời gian lúc này là lực lượng”. Tôi nhớ hồi ấy anh Mười Bằng đứng lên và nói: “Việc đã đến chân, báo cáo anh Sáu, chỉ còn một cách là xắn tay áo lên cùng làm”... “Đúng thế! Tôi tin vào sự tháo vát của mấy anh. Tin vào tinh thần của bà con mình”... Sau cuộc họp, cán bộ bến tỏa về các xã. Đồng thời lực lượng K.60 của chúng tôi được huy động tối đa.

... Hơn 4 giờ ngày 16 tháng 02, hàng đã được bốc hết. Tàu 143 quay ra thì tôi neo hỏng. Năm giờ 30 phút

tôi neo chữa xong, nhưng trời đã sáng rõ, tàu 143 đành ở lại bến. Thủy thủ và du kích vội vã tổ chức nguy trang. Địa hình Vũng Rô ba bề vách núi dựng đứng, trên những vách núi đó, nhiều cây mọc xòe ra sát mép nước. Nước ở đây khá sâu nhưng tàu 143 to hơn tàu 41 của anh Thạnh vào chuyển trước, nên không ép sát được vào chân núi. Nhiều cành cây được chặt xuống, phủ phía trên. Tàu 143 chẳng khác nào một khối đá nhỏ nhô ra biển. Để lại bốn người trên tàu, số thủy thủ còn lại lên bờ. Trên đèo Cả là đồn địch. Cạnh đấy là quốc lộ 1. Và phía biển là bốt Mũi Điện... Cái dở của tàu 143 là không có lưới nguy trang...

Anh Trần Kim Chung, thủy thủ tàu 143 kể:

- Nguy trang tàu xong, anh Thêm cho các thủy thủ lên bờ. Dưới tàu còn lại anh Thêm, anh Hoàng Xuân Thu, anh Hồ Sành và tôi. Chừng 11 giờ trưa, tôi thấy một máy bay bay tới và thả xuống một quả pháo mù. Chừng 20 phút sau, chúng lại đến. Chúng tôi rõ rằng mình đã bị lộ...

... Chuyện tàu 143 bị lộ ở Vũng Rô, qua câu chuyện các anh tham gia chiến đấu thời đó kể lại và dựa vào nhiều tài liệu, tác giả cuốn sách này xin viết lại như sau: Ba lần tàu 41 đưa vũ khí vào Vũng Rô thắng lợi, đã tạo điều kiện cho các lực lượng vũ trang Quân khu 5 mở đợt hoạt động Đông - Xuân 1964-1965. Ngày mùng 7 tháng 12 năm 1964, Quân giải phóng tấn công khu quân sự

An Lão (Bình Định). Ngày mồng 9 tháng 12 đánh cứ điểm Chóp Chài, cách Tam Kỳ 9 cây số. Đầu tháng 02 năm 1965, Trung đoàn 2 bộ đội chủ lực tấn công cứ điểm Dương Liễu và phục kích đánh vận động ở đèo Nhông (đoạn Phù Mỹ đi Bình Định). Xác xe Mỹ ngổn ngang, xác lính ngụy la liệt trên quốc lộ 1. Bộ Chỉ huy Quân đoàn 2 ngụy phải huy động nhiều máy bay lên thẳng chở lính bị thương về Nha Trang.

Mười giờ sáng ngày 16 tháng 02, một trong những chiếc máy bay tải thương, chiếc UH 1B, bay dọc quốc lộ 1 từ Quy Nhơn về Nha Trang, khi bay qua vùng đèo Cả, Vũng Rô, viên phi công tình cờ nhìn thấy “một mỏm đá lạ nhô ra trên vách núi phía tây Vũng Rô”, mà những ngày trước y không hề thấy. Viên phi công liền báo cáo về Bộ Chỉ huy Quân đoàn 2 ngụy đóng ở Nha Trang.

Mười một giờ, một máy bay trinh sát được Bộ Chỉ huy Quân đoàn 2 điều đến khu vực Vũng Rô. Nó lượn vòng, chụp ảnh. Ngay sau đó, không mấy khó khăn, cơ quan tham mưu của Mỹ - ngụy nhận ra rằng những bức ảnh do máy bay trinh sát vừa chụp được ở Vũng Rô so với những bức ảnh đã chụp, cũng ở Vũng Rô hôm trước, rõ ràng khác nhau. Đã thấy “một mỏm đá lạ trên vách núi phía tây Vũng Rô” mới xuất hiện (sáng 16 tháng 02).

Từ Nha Trang, máy bay trinh sát được lệnh tiếp tục bay về Vũng Rô.

Mười hai giờ, một quả pháo mù trên máy bay ném xuống. Lát sau, hai chiếc AD.6 lao tới, thả loạt bom xăng. Lá ngụy trang trên tàu 143 bốc cháy. Khối thép trơ ra.

Tàu 143 bị lộ là như vậy...

Cuộc họp của ban chỉ huy bến và tàu 143 được triệu tập ngay sau đó. Anh Sáu Suyền mở đầu:

- Tình hình thế nào, các đồng chí rõ rồi. Tàu chở vũ khí đã bị lộ. Định nhất định sẽ huy động máy bay, pháo binh, bộ binh và hải quân tấn công Vũng Rô. Bởi vậy, nhiệm vụ của chúng ta là tập trung lực lượng, chiến đấu để bảo vệ đến cùng số vũ khí miền Bắc đưa vào... Cuộc chiến này sẽ gay go. Tôi đề nghị các anh bàn kỹ... Thời gian gấp đó.

Anh Lê Đình Kiên nói:

- Báo cáo anh Sáu, số vũ khí đưa vào lần trước vẫn còn kẹt lại trên bãi, trong hang...

- Tôi biết! Nhưng lúc này chúng ta chẳng còn gì để giữ bí mật nữa. Do đó tôi yêu cầu các anh ở Hòa Hiệp, Hòa Xuân, kết hợp với lực lượng K.60, tập trung nhân lực, chuyển gấp vũ khí ra khỏi Vũng Rô. Chuyển cả ban ngày... Các bộ phận khác, chuẩn bị chiến đấu... Máy bay có thể quần, nên K.60 lấy mấy khẩu 12 ly 7 mới chở vào, đánh trả. Bộ đội địa phương chốt ở Bãi Chính, Bãi Chùa, ở các con đường ra vào Vũng Rô, không cho bộ binh địch nống sang...

Thuyền trưởng Thêm nói:

- Báo cáo anh Sáu, tình hình gấp, chúng tôi tính phá hủy tàu, đề nghị bến hỗ trợ...

- Việc hủy tàu ta sẽ bàn. Phương châm là không để phương tiện, vũ khí rơi vào tay kẻ thù. Tôi yêu cầu du kích Hòa Hiệp, Hòa Xuân, lực lượng K.60 bảo vệ các bãi, không để tàu chiến địch ủi lên đổ quân.

- Rồi!

- Vậy ta triển khai ngay!

... Mười bốn giờ, máy bay địch quần lượn, rồi ném bom. Nhiều cột nước bao quanh chiếc tàu. Hai khẩu 12 ly 7 lưng chừng núi nả đạn. Các cỡ súng cá nhân cũng bắn lên. Máy bay gầm rú, thả bom vào nhiều chỗ.

Nơi một hốc đá, Sáu Suyên, thuyền trưởng Thêm và vài ba cán bộ của bến nhìn ra, theo dõi bọn địch. Sáu Suyên nói:

- Máy bay chỉ thả bom quanh tàu, có nghĩa là chúng có ý đồ bắt sống tàu ta...

Thuyền trưởng Thêm:

- Đề nghị anh Sáu cho hủy tàu! Trên tàu chúng tôi đã cài sẵn thuốc nổ.

- Tôi đồng ý!

Thuyền trưởng Thêm phân công:

- Tổ đồng chí Long An phá tàu khi máy bay vòng ra xa.

Anh Vũ Long An, thợ máy tàu 143 kể:

- Tổ phá tàu chúng tôi lách qua các khe đá, tiến về phía bãi, nơi có chiếc tàu neo đậu. Một quả bom nổ gần. Chúng tôi vội nằm xuống. Đất cát phủ kín.

Máy bay vòng ra xa, lại nhô lên, vượt qua bụi rậm, qua các tầng đá lớn... Khi tới mép nước, chúng tôi nhận ra bom nổ xung quanh đã khiến chiếc tàu bị nghiêng về một phía, liền thả mình xuống nước, bơi ra. Bám thành tàu, chúng tôi lần lại phía cửa nhưng do tàu nghiêng, các cửa đều ngậm chặt, không sao vào được các khoang. Chúng tôi thả mình chìm xuống. Rồi ngoi lên. Máy bay nhào tới. Rốc két vãi quanh tàu. Những đợt sóng chồm cao, hất lên. Chúng tôi đành quay lại, báo cáo tình hình với lãnh đạo. Lúc ấy tôi thấy anh Trần Suyên lặn đi một lát, rồi anh hỏi: “Chúng ta có thể áp bọc phá ngoài tàu để đánh không?”. Chúng tôi đáp: “Được”. Anh Sáu lại nói: “Việc ấy bên sẽ đảm nhận”.

Anh Trần Kim Chung, thủy thủ tàu 143 kể:

Khoảng 16 giờ, một loạt bom nổ sát chúng tôi. Thuyền trưởng Thêm kêu to: “Gay rồi. Hình như mình bị thương”. Tôi nhìn anh. Một mảnh bom sạt vào mông, máu chảy đầm đìa. Tôi vội cởi chiếc quần bà ba đang mặc băng cho anh và diu vào hốc núi. Một lúc, anh Thêm kêu khát. Tôi chạy đi tìm nước khắp nơi, mà không có. Để bảo đảm an toàn cho các thủy thủ, theo lệnh của anh Sáu Suyên, tối đó, người của bến đưa chúng tôi luôn rừng về cứ. Anh Thêm được cáng trên võng. Tôi nhớ hình như cứ thuộc xã Hòa Bình, huyện Tuy Hòa. Trong thời gian chờ anh Thêm khỏe lại để cùng ra Bắc, nhiều người bị sốt rét. Nặng nhất là anh Vũ Xuân Bân,

anh Nguyễn Thanh An, Vũ Long An, Lê Bá Trì. Tôi cũng bị sốt rét, nhưng nhẹ hơn. Khoảng giữa năm, sức khỏe anh Thêm đã khá hơn, chúng tôi tổ chức vượt Trường Sơn trở ra miền Bắc. Cuối năm đó chúng tôi về đến đơn vị.

Anh Nguyễn Ngọc Cảnh kể:

Cuối năm 1964, tôi và một số anh em theo tàu 41 vào nhằm bổ sung cán bộ cho Vũng Rô. Đang huấn luyện tân binh để thành lập K.60 thì có lệnh về bến gáp. Sau này mới hay là để tham gia nhận hàng của tàu 143. Khi tàu 143 bị lộ, anh Võ, bến trưởng có ý đưa công binh vào phá tàu, nhưng đón không được. Kẹt quá, anh mới hỏi tôi: “Cảnh làm việc này được không?”. Tôi đáp: “Hồi ở trường Sĩ quan lục quân Sơn Tây, tôi có học đánh bộc phá, nhưng chỉ học đánh loại 20 ký thôi, chưa đánh 100 ký bao giờ. Nhưng chắc cũng làm được”. Anh Võ quyết tâm: “Vậy ta đánh nhé”. Ngặt một nôi, ở bến có thuốc nổ, do tàu anh Thạnh đưa vào chuyển trước, nhưng... kíp nổ và dây cháy chậm đã chuyển về Bùng Binh từ mấy hôm. Anh Sáu Suyền quyết định, để kịp hủy tàu, đơn vị K.60 tổ chức đưa một tấn thuốc nổ xuống tàu, đồng thời cử người đi Bùng Binh lấy kíp và dây cháy chậm. Sau khi bộc phá chuyển xuống, áp vào tàu, tôi và anh Dương Kính cắt dây cháy chậm 12 mét, và châm ngòi. Đáng lẽ ra chúng tôi cho liên kết các khối thuốc nổ lại với nhau, nhưng vì không có

kinh nghiệm, nên khi phát hỏa, chỉ một khối bộc phá nổ, các khối khác văng xuống biển. Tàu không chìm hẳn. Vậy là đêm sau lại tổ chức đánh tiếp.

Anh Lê Đình Kiến kể:

Cùng thời gian ấy, trên quốc lộ 1, nhiều xe tải chở lính từ Tuy Hòa đi về hướng Vũng Rô. Đến gần đèo Cả, lính trên xe túa xuống.

Trên biển, hai tàu chiến chở đầy lính, dập dềnh tiến vào... Du kích Hòa Hiệp, Hòa Xuân và lực lượng K.60 nép bên những hốc đá nơi Bãi Chính. Súng trường, tiểu liên đều hướng nòng ra biển. Chiếc tàu địch nào vào gần đều bị bắn bật ra...

Anh Trần Suyên chỉ thị: “Địch đang tung lực lượng nhằm chiếm tàu và lấy vũ khí ta cất giấu. Chúng sẽ đổ bộ vào Bãi Chính. K.60 phải ghìm chân chúng ở đây. Còn du kích lấy nhiệm vụ chuyển hàng ra phía sau làm chính. Nếu hàng không chuyển hết,... hủy. Quyết không để một khẩu súng từ miền Bắc vô, lọt vào tay địch”. Đêm đó nơi Bãi Chính, súng từ biển bắn vào. Rốc két trên trời bắn xuống. Khói, bụi mù mịt. Lực lượng K.60 và du kích vẫn không rời công sự. Dạn pháo từ biển lại rót vào. Đất, đá văng khắp nơi.

Hết pháo, bộ binh địch tràn lên... Chúng bắn như mưa.

Đêm hôm sau, một ánh chớp loé sáng, kế đó một tiếng nổ lớn dội lên, rung chuyển Vũng Rô. Cột nước dựng cao, con tàu biến mất.

Ngày 18, rồi ngày 19, địch tiếp tục đổ quân lên bờ, nhưng đều bị lực lượng K.60 chúng tôi và du kích đẩy lui. Sáng 24 tháng 02, địch điều thêm quân, triển khai từ quốc lộ 1 và các điểm cao đánh xuống. Đã có người của ta hy sinh. Do lực lượng không cân sức, ban chỉ huy bến chủ trương phá vòng vây, rút lui. Hàng còn lại được lệnh hủy. Nhưng... hủy không hết...

Những ngày kế đó, Mỹ - ngụy tổ chức bọn biệt kích, “người nhái” lần tới chỗ tàu chìm, mò vũ khí, tháo gỡ một số bộ phận của tàu 143, chở về Sài Gòn. Đồng thời tăng cường sức sạo quanh khu vực Vũng Rô. Chúng tìm được vài ba hầm cất giấu vũ khí và cướp đi một số. Đây là vũ khí đưa vào chuyển trước chưa có điều kiện chuyển hết.

Ngay sau đó, Mỹ - ngụy tổ chức một cuộc triển lãm khá lớn ở Sài Gòn, có cả phó thủ tướng ngụy đến dự và làm rùm beng về chiến tích thu hồi vũ khí của Bắc Việt tiếp tế cho Việt cộng bằng đường biển.

VỎ QUÝT DÀY, MÓNG TAY NHỌN

“... Phát hiện ra tàu của “Bắc Việt” và thu được vũ khí ở Vũng Rô khiến địch hoang mang. Chúng nhanh chóng hiểu ra mọi điều. Một loạt kế hoạch nhằm đánh phá miền Bắc, ngăn chặn mọi sự chi viện từ miền Bắc vào miền Nam, kiểm soát chặt vùng biển miền Nam được thực hiện. Kế hoạch mang tên “34A” được đặt ra nhằm đánh phá miền Bắc,

ngăn chặn đường mòn xuyên Trường Sơn. Kế hoạch mang biệt danh “Desoto” nhằm đưa hạm đội 7 vào Biển Đông để đánh phá miền Bắc và ngăn chặn sự thâm nhập của “Bắc Việt” vào miền Nam bằng đường biển. Kế hoạch có bí danh “Market time” nhằm phong tỏa vùng biển miền Nam...

Vụ Vũng Rô trở thành cái cớ để Mỹ xúc tiến việc thực hiện kế hoạch “Desoto” sớm hơn. Sau “sự kiện Vũng Rô” hai ngày, ngày 21 tháng 02 năm 1965, Tư lệnh chỉ huy viện trợ Mỹ ở miền Nam Việt Nam yêu cầu Tư lệnh Thái Bình Dương gửi đại diện đến Sài Gòn để vạch kế hoạch tuần tiễu, phối hợp giữa lực lượng hải quân Mỹ và hải quân ngụy.

Tại Sài Gòn, Oétmolen triệu tập một cuộc họp khẩn cấp. Chúng cho rằng “Bắc Việt” đã dùng tàu thuyền tiếp tế cho “Việt cộng” lâu nay và công việc đó sẽ còn tiếp diễn. Để ngăn chặn việc tiếp tế của Bắc Việt bằng đường biển, ngoài hải quân ngụy, phải nhanh chóng đưa hạm đội 7 hải quân Mỹ tham gia.

Theo kế hoạch này, phần lớn lực lượng tác chiến chủ yếu của hạm đội 7 được đưa vào vùng biển Việt Nam. Chúng lập ra binh đoàn tàu sân bay lấy tên là “Lực lượng đặc nhiệm số 71” do viên Tư lệnh Thái Bình Dương chỉ huy, có nhiệm vụ dùng máy bay, tàu chiến, đánh phá, phong tỏa miền Bắc Việt Nam.

Ở miền Nam, kế hoạch phong tỏa nhằm ngăn chặn con đường trên biển của ta mang tên

“Market time” được thực hiện bắt đầu từ ngày 14 tháng 3 năm 1965.

Theo kế hoạch, Hải quân Mỹ có nhiệm vụ ngăn chặn từ ngoài khơi. Hải quân ngụy có nhiệm vụ tuần tiễu ven bờ. Nhiệm vụ này được giao cho đơn vị đặc nhiệm có tên là 115 phụ trách. Lực lượng này gồm 7 khu trục hộ vệ, 2 tàu quét mìn, 2 tàu đổ bộ chiến xa, 17 tàu ven bờ. Số tàu trên rút ra từ lực lượng phòng vệ ven biển của Mỹ. Đến tháng 7 năm 1965, chúng tăng lên 54 chiếc, bố trí ở các địa điểm Đà Nẵng, Quy Nhơn, Cam Ranh, Vũng Tàu, An Thới. Lực lượng này còn có 5 máy bay trinh sát chiến thuật để canh giới ven bờ (việc canh giới ngoài khơi do máy bay hạm đội 7 của Mỹ phụ trách). Từ vĩ tuyến 17 đến vịnh Thái Lan, chúng dùng máy bay có thiết bị phát hiện điện tử để trinh sát. Việc giám sát ở các cửa sông vùng châu thổ sông Cửu Long do máy bay và trực thăng ở các căn cứ Cam Ranh, Vũng Tàu đảm nhiệm. Đến tháng 9 năm 1965, Mỹ tăng cường thêm 5 tàu tuần tiễu ngoài khơi, 30 tàu tuần tiễu trên sông và 9 tàu tuần tiễu ven bờ.

Ngoài ra còn có hàng chục trạm ra đa quan sát ven bờ, trên các đảo và một mạng lưới thông tin viễn thông hiện đại.

Hải quân Sài Gòn được gấp rút xây dựng. Nếu năm 1956-1957, hải quân ngụy chỉ có 1.900 sĩ quan và binh lính với 100 chiếc tàu, chủ yếu của Pháp giao lại, thì tới năm 1963, quân số hải quân

ngụy lên đến 6.200 tên, được trang bị 258 tàu, trong đó có 50 tàu chiến đấu và 208 tàu đổ bộ. Năm 1965, quân số đó lên đến 10 ngàn tên và được Mỹ tăng cường 1.000 tàu chiến đủ loại. Mỹ tuyên bố sẽ xây dựng Hải quân Việt Nam cộng hòa vào loại “mạnh thứ ba thế giới(!)”. Bên cạnh lực lượng tại chỗ là lực lượng cơ động trên biển, trên sông, chúng lập ra lính thủy đánh bộ, các liên đoàn tuần giang, lực lượng tuần thám,...

Chỉ sau “vụ Vũng Rô” một thời gian ngắn, lực lượng hải quân của Mỹ và ngụy trên biển đã tăng lên gấp nhiều lần. Máy bay, ra đa và các lực lượng quan sát khác hoạt động ngày đêm. Vậy mà chúng vẫn không hết lo ngại. Phó đô đốc Hải quân ngụy - Đỗ Hữu Chí than vãn: “Chiến hạm của Mỹ nhập cuộc rất đông, xem như vậy kín duyên hải Việt Nam cộng hòa. Thế nhưng cộng sản Bắc Việt có chịu chùn bước xâm nhập không?”. Còn báo chí Mỹ thì nhận xét rằng cộng sản Bắc Việt có những đội thuyền viên lão luyện, vượt xa Hải quân Việt Nam cộng hòa hai mươi năm. Họ có thể điều khiển tàu đi trong bất luận thời tiết nào, địa hình nào.

Bước vào năm 1966, cuộc “chiến tranh cục bộ” do quân viễn chinh Mỹ và chư hầu tiến hành ở miền Nam phát triển đến đỉnh cao. Tổng thống Mỹ Giôn-xơn ra lệnh đưa thêm vào miền Nam Việt Nam hai trung đoàn 1 và 2, cùng Sở Chỉ huy Sư đoàn 1 lính thủy đánh bộ, Lữ đoàn 2 thuộc Sư đoàn bộ binh 25 và Tập đoàn không quân số 7.

Các đơn vị của Mỹ vào miền Nam tính đến tháng 1-1966 gồm: Sư đoàn 1 lính thủy đánh bộ (thiếu); Sư đoàn 3 lính thủy đánh bộ; Sư đoàn 1 kỵ binh bay; Sư đoàn bộ binh 1; Lữ đoàn 1 Sư đoàn 101; Lữ đoàn 2 sư đoàn 25; Lữ dù 173.

Việc phong tỏa vùng biển Việt Nam của lực lượng hải quân Mỹ và nguy cơ tăng gấp nhiều so với những năm trước đó.

Trong năm 1966 đế quốc Mỹ tổ chức thêm lực lượng đặc nhiệm 116. Lực lượng này chủ yếu hoạt động ở cửa sông, cửa rạch vùng châu thổ sông Cửu Long và đồng bằng Nam Bộ. Tiếp đó là lực lượng đặc nhiệm 117 ra đời. Biết được “Bắc Việt” thường đưa tàu ra vào vùng Cà Mau, Trà Vinh, Bến Tre, nên lực lượng này chủ yếu sục sạo ở khu vực đó.

Ngoài khơi, lực lượng hạm đội 7 của Mỹ được tăng cường tối đa. Nếu như những năm trước đây, nhiệm vụ chiến lược của lực lượng này là đối phó với hạm đội Viễn Đông của Hải quân Liên Xô và các hạm đội của Hải quân Trung Quốc, phạm vi hoạt động rộng trên 300 triệu hải lý vuông, kể từ eo biển Bêrinh tới quần đảo Guam, đến tây vùng Ấn Độ Dương, thì thời gian này chúng dồn lực lượng vào khu vực Đông Nam Á, mà chủ yếu là vùng biển Việt Nam. 40% lực lượng hạm đội 7 được huy động vào nhiệm vụ “ngăn chặn thâm nhập bằng đường biển” từ miền Bắc vào miền Nam, tức ngăn chặn tuyến vận chuyển của Đoàn 125.

So sánh lực lượng trên biển giữa ta và địch là hết sức chênh lệch. Một bên là gần nửa hạm đội 7 với không quân được huy động hỗ trợ tối đa và một bên là lực lượng tàu vận tải nhỏ, trang bị vũ khí thô sơ (lượng giãn nước trên dưới 100 tấn)”¹.

Chuyện của Chính ủy đoàn

Ở đoàn “tàu không số” có hai người chỉ huy, chưa hề một lần trực tiếp điều khiển tàu vượt biển vào chiến trường, nhưng không chuyển đi nào họ không thức trọn đêm hồi hộp dõi theo. Họ lo lắng, thấp thỏm cho đến khi con tàu trở về an toàn. Đó là Đoàn trưởng Đoàn Hồng Phước và Chính ủy Võ Huy Phúc. Với cương vị chính ủy đoàn từ thời chiếc tàu gỗ đầu tiên rời bến Đồ Sơn chở 30 tấn vũ khí mở đường vào Cà Mau năm 1962 đến lúc con tàu sắt cuối cùng nổ hủy ở biển Tây Nam năm 1972, kết thúc một giai đoạn vận tải oanh liệt, ông Võ Huy Phúc đã cùng ông Đoàn Hồng Phước chứng kiến gần như trọn vẹn những biến cố của đoàn trong suốt mười năm... Mười năm với bao vẻ vang. Và mười năm với không ít lo toan cụ thể. Với 168 lượt con tàu ra khơi, là bấy nhiêu lần quên ăn mất ngủ, căng thẳng, toan tính, âu lo,... Mỗi lần nhận được điện từ tàu thông báo: chúng tôi gặp địch, là tóc trên đầu ông lại thêm một mảng bạc...

1. Xem *Lịch sử Lữ đoàn 125*, Sdd.

Hòa bình trở lại, ông Võ Huy Phúc về Sài Gòn, sống ở khu nhà của các sĩ quan hải quân ở đường Lê Thánh Tôn. Tôi gặp ông lúc sức khỏe ông đã suy giảm. Ông gầy, việc đi lại khó khăn và giọng nói đã thiếu lưu loát. Tuy thế, trí nhớ ông vẫn chưa hao mòn. Chuyện đã mấy chục năm, nghe kể lại, ngỡ như ông vừa chứng kiến. Khi tôi hỏi về “Sự kiện Vũng Rô”, ông nói:

- Khai vào những vấn đề đó, hay đấy... Không nên viết một chiều. Ta có thói quen khuếch trương quá nhiều thắng lợi mà né tránh thất bại, né tránh mất mát, hy sinh. Quan niệm như vậy không hợp nữa, và viết thế cũng chẳng chân thực... Làm văn, làm báo, yếu tố hàng đầu là trung thực... Việc tàu 143 của thuyền trưởng Thêm bị lộ ở Vũng Rô, đảng ủy chúng tôi đã đánh giá một cách nghiêm túc, khách quan, không né tránh rằng, đó là một tổn thất quan trọng của công tác chi viện cho chiến trường bằng đường biển. Tổn thất vụ tàu ta lộ ở Vũng Rô không chỉ ở chỗ mất một con tàu, mất dăm ba chục tấn súng đạn, mà nó làm thay đổi tình thế. Yếu tố bí mật, bất ngờ đã không còn... Và như vậy việc tiếp tục chi viện cho chiến trường bằng đường biển sẽ gặp vô vàn khó khăn... Và thực tế đã diễn ra như vậy... Tôi nhớ rằng, khi anh Phan Hàm báo cáo với anh Văn (Đại tướng Võ Nguyên Giáp) sự việc trên, anh ấy sững sờ, kém vui. Anh lặng đi đến mấy phút... Buồn chớ, bởi miền Nam, đặc biệt là Nam Bộ sẽ

khó có thời cơ được chi viện vũ khí... Anh Văn chỉ thị mấy điểm: ngừng ngay mọi chuyến đi vào miền Nam; kiểm điểm sâu sắc việc này, từ cơ quan chỉ đạo đến người thực hiện... Những ngày đó không khí trong đoàn buồn so. Chúng tôi tự ngượng với chính mình...

- Đây là nguyên do chúng ta bị lộ ở Vũng Rô?- Tôi hỏi.

- Nhiều! Nhưng trước hết phải thật khách quan mà nhận rằng, không có vụ Vũng Rô này, sẽ có vụ Vũng Rô khác. Vũ khí tuồn vào ùn ùn như vậy, toàn súng lớn, trước sau rồi kẻ địch cũng biết. Cơ quan tình báo của chúng đâu có mù... Có điều giữ được bí mật lâu chừng nào hay chừng đó.

Về nguyên nhân cụ thể tàu 143 bị lộ ở Vũng Rô, Đảng ủy đoàn hồi đó cho là, sau nhiều lần chở vũ khí vào Nam thắng lợi, bắt đầu xuất hiện tư tưởng chủ quan, từ trên đến dưới, từ đó công tác nắm tình hình địch lơ là. Khi chúng thay đổi phương thức tuần tra trên biển, ta chưa có biện pháp xử lý kịp thời... Trong một thời gian ngắn, ba chuyến tàu vào Vũng Rô là thắng lợi, nhưng vì vũ khí vào nhiều, lại gấp, nên việc tổ chức lấy hàng ở bến thiếu thận trọng. Lẽ ra lực lượng ở bến phải chọn lọc, thì Vũng Rô đã huy động đông đảo dân quanh vùng. Một người thì kín, chín người thì hở. Làm sao không lọt chuyện ra ngoài... Chúng tôi cũng tự nhận thấy rằng, việc cho tàu 143 tiếp tục vào Vũng Rô là thiếu thận trọng, là nóng vội, giản đơn...

Và một điểm nữa, tàu 143 nguy trang chưa tốt. Trời gần sáng, anh em đã thám một nên nguy trang vội vàng, qua quýt. Đây là bài học đắt giá cho sự thiếu thận trọng, thiếu tỉ mỉ, chu đáo. Không được phạm sai lầm, dù nhỏ, dù chỉ một lúc, một lần là nguyên tắc tối thượng trong hoạt động quân sự... Trong vụ Vũng Rô, điều khiến chúng tôi lo ngại là con đường đã bị lộ. Định hiểu rõ được ý đồ của ta. Và tất nhiên chúng sẽ tìm cách đối phó... Theo chỉ thị của cấp trên, chúng tôi dừng công tác vận chuyển một thời gian để nghiên cứu phương thức mới, đường đi mới, nhằm ứng phó với tình hình. Vô quýt dày phải có móng tay nhọn... Trong thời gian này, cơ quan tham mưu được lệnh triển khai việc nắm tình hình địch ven biển, ngoài khơi, đồng thời nghiên cứu đường đi mới. Anh em đề xuất phương án: để đưa được vũ khí vào miền Nam, tàu sẽ đi xa bờ, vòng ra hải phận quốc tế, khi có thời cơ, sẽ đột nhập hải phận miền Nam, từ đó tìm cách vào bến. Táo bạo, nhưng không còn cách nào khác. Một vấn đề đặt ra là: để tàu có thể đi trên đường hàng hải quốc tế, việc xác định vị trí tàu không thể chỉ dựa vào kinh nghiệm, vào địa hình ven bờ, mà phải dựa vào thiên văn. Nghĩa là dựa vào mặt trời và các vì sao... Giữa biển cả mênh mông, không xác định được vị trí tàu, không xác định được hướng đi sẽ hết sức nguy hiểm... Chúng tôi tổ chức các lớp học, anh em vẫn nói đùa rằng “lớp học đi theo các vì sao”. Nửa năm sau sự

kiện Vũng Rô, công việc chuẩn bị cho giai đoạn vận chuyển mới đã hòm hòm. Một số tàu được cải dạng theo kiểu tàu đánh cá hoặc tàu buôn nước ngoài, có lắp thêm thùng dầu phụ để đi được xa. Quần áo, thuốc lá và đồ dùng của thủy thủ đều là hàng “ngoại”... Khi chúng tôi báo cáo với Thường vụ Đảng ủy, Thường vụ nhận định: tuy con đường biển vận chuyển chi viện chiến trường đã lộ, địch phong tỏa gắt, song không thể không có chỗ sơ hở. Lực lượng địch chủ yếu tập trung kiểm soát ven bờ, không thể kiểm soát hết khu vực khơi xa, bởi vậy ta có thể lợi dụng điểm yếu ấy. Bí mật về con đường đã không còn, nhưng từng chuyến đi, lối đi, cách thả hàng, cách vào bến... hoàn toàn do ta chủ động. Và đối với địch, đó vẫn là điều bí mật... Tháng 9 năm 1965, nghĩa là sau tám tháng vắng bóng tàu của đoàn trên biển, chúng tôi bí mật cho tàu 42, chở 60 tấn vũ khí, ra đi... Suốt thời gian tàu 42 lang thang nơi khơi xa, ban chỉ huy đoàn hết sức lo lắng. Chúng tôi thấp thỏm, lắng nghe, chờ đợi... Hồi hộp hơn cả lần chiếc tàu gỗ của anh Một và anh Dĩa đi mở đường vào Cà Mau năm 1962. Đây là lần đầu tàu của đoàn đi trên con đường mới, với phương thức mới. Hơn chục ngày tàu đi trên biển, có lúc nào chúng tôi được yên giấc. Mọi động tĩnh trên biển đều được phân tích, cân nhắc, phán đoán... Vậy rồi... Tàu 42 đã vào được bến. Hay tin, sở chỉ huy như thể vỡ òa. Từ các trợ lý đến chiến sĩ thông tin đều nhảy lên reo hò.

Mừng quá! Vui quá!... Thắng lợi rồi! Tôi ôm lấy anh Phước. Cả hai đứng lặng... Chúng tôi không nói được câu nào, nước mắt trào ra...

Người làm công tác tham mưu kể lại

Tôi đang viết những dòng này thì may mắn nhận được thư và bài viết của anh Bùi Xuân Thu, ghi lại theo lời kể của anh Trần Phong. Anh Thu và anh Phong là hai cán bộ công tác tại đoàn “tàu không số” nhiều năm, am hiểu nhiều chuyện, tường tận nhiều người. Anh Thu làm công tác hậu cần, kỹ thuật; anh Phong làm công tác tham mưu.

Chuyện ở cơ quan đoàn sau sự kiện Vũng Rô được anh Bùi Xuân Thu ghi lại như sau:

“... Sau hai lần làm thuyền trưởng đi vào Bến Tre và Cà Mau trở về, đầu năm 1964, tôi (tức Trần Phong) được thủ trưởng đoàn điều lên làm trợ lý tham mưu. Bàn giao tàu cho Nguyễn Phan Vinh, tôi đeo ba lô về cơ quan.

Sau vụ tàu ta bị lộ ở Vũng Rô, hàng loạt công việc phải làm: xây dựng quyết tâm, tìm đường đi mới, thay đổi đối sách trên biển, huấn luyện chuyên môn, huấn luyện kỹ thuật, sơ tán tàu, cải dạng lại tàu, v.v..

Tháng 9 năm 1965, lực lượng của đoàn sơ tán ra vịnh Hạ Long, sau đó sang đảo Hải Nam (Trung Quốc). Bạn nhường cho ta cảng Hậu Thủy làm căn cứ.

Kết thúc cuộc họp quân chính ở hang Bồ Nâu, hàng loạt lớp học như học báo vụ, huấn luyện chiến đấu với máy bay địch, huấn luyện bơi, học hàng hải, học thiên văn,... được tổ chức.

Ngoài việc cử một đoàn cán bộ vượt Trường Sơn vào Nam củng cố bến cũ, xây dựng bến mới, công tác trọng tâm của đoàn lúc này là cải dạng tàu, đóng thêm tàu mới và chuẩn bị đường đi mới. Các tàu 42, 68, 69 và tàu 100 được thay đổi hình thức để giống như tàu đánh bắt hải sản của nước ngoài. Đồng thời đóng thêm 12 tàu cao tốc có trọng tải 15 đến 20 tấn. Tàu nhỏ, nhưng cơ động nhanh.

Đoàn đã xây dựng phương thức vận chuyển mới và đường đi mới. Trước đây, các tàu gỗ có hành trình theo hướng: Bắc Việt Nam - Tây đảo Hải Nam - Tây Hoàng Sa - Cù lao Thu - Hòn Hải - Côn Đảo, rồi từ đó chuyển hướng vào bến. Hành trình của các tàu sắt là: Bắc Việt Nam (hoặc bắc đảo Hải Nam, qua eo Quỳnh Châu) - Đông Hoàng Sa - Cù lao Thu - Hòn Hải - Côn Đảo, rồi vào bến. Con đường đó gắn liền với tên tuổi các thuyền trưởng Lê Văn Một, Đinh Đạt, Đặng Thái Nguyên, Nguyễn Đức Dục, Lê Văn Thêm, Nguyễn Thanh Trâm, Lê Quốc Thân, Nguyễn Văn Hấn, Hồ Đắc Thanh,...

Phương thức vận chuyển mới và đường đi mới do Ban Tham mưu soạn thảo, được trình bày trước Đảng ủy đoàn và ngày 5 và 6 tháng 5 năm 1965, báo cáo trước Đảng ủy Quân chủng Hải quân.

Sau khi được Bộ Quốc phòng chuẩn y về phương thức hoạt động mới, đoàn cho tàu 42 xuất phát”.

Thủy thủ tàu 42 kể:

Tàu 42 là một trong những con tàu đi được nhiều chuyến nhất, chở được nhiều vũ khí vào chiến trường những năm chiến tranh. Bằng những chiến công đó, năm 1970, tàu 42 đã được Nhà nước phong tặng danh hiệu Anh hùng Lực lượng vũ trang nhân dân. Một trong những chuyến đi xuất sắc của tàu 42 là chuyến đi mở đường thắng lợi, chở được 60 tấn vũ khí vào chiến trường sau “sự kiện Vũng Rô”.

Tôi đã được các anh, vốn là thủy thủ của tàu 42 ngày ấy kể cho nghe về một số chuyến đi của tàu 42 và đặc biệt là chuyến đi lịch sử đó.

Anh Vũ Trung Tính, người tham gia nhiều chuyến chở vũ khí vào chiến trường thời ấy kể rằng, anh từng làm thủy thủ trên tàu 154, tàu 525 và tàu 42, nhưng tàu 42 là nơi anh gắn bó nhất và có nhiều kỷ niệm nhất. Ngày 23 tháng 6 năm 1964, tại Đồ Sơn, tàu 42 được lệnh chở 47 tấn vũ khí lên đường đi Cà Mau. Lần đầu, anh và các thủy thủ người miền Bắc, vốn là lính nghĩa vụ được làm lính trên tàu 42 chở vũ khí vào Nam, nên vừa thấp thỏm tò mò, vừa hồi hộp, lo lắng. Nhiều điều mới lạ, nhiều sự chưa quen. Nhưng với tinh thần vì Tổ quốc, vì sự nghiệp giải phóng miền Nam, các anh đã đưa được tàu tới bến đúng kế hoạch. Kế đó,

tháng 8-1964, tàu 42 đi chuyến thứ hai, tháng 10 năm 1964 đi chuyến thứ ba, tháng 12 năm 1964 tiếp tục đi chuyến thứ tư, tháng 02 năm 1965 đi chuyến thứ năm... Và chuyến nào cũng thành công.

- Mỗi chuyến đi là một kỷ niệm không bao giờ quên - Anh Tính kể - Chuyến đi tháng 10 năm 1964, khi quay ra thì chúng tôi gặp khu trục Mỹ bám sát, đành ngược lên phía bắc, vừa lúc gió mùa đông bắc tràn về, máy lại hỏng nên dạt vào khu vực sông Hoàng Phố (Trung Quốc) và mắc cạn. Thủy thủ trên tàu bị du kích ở đó bắt giữ. Chúng tôi phải chịu đói và rét mấy ngày. Chính trị viên Trần Ngọc Ân thì bị trói vào cây phi lao... Sau khi biết là tàu của miền Bắc Việt Nam, các bạn Trung Quốc kéo tàu ra khỏi chỗ cạn, đưa về Hà Khẩu sửa chữa. Hai tuần sau chúng tôi về tới căn cứ. Chuyến đi tháng 12 năm 1964 là chuyến đi hết sức gian nan. Khi đi gặp lúc gió mùa Đông Bắc thổi mạnh, nên rất nhiều người say sóng. Tuy vậy 5 ngày sau chúng tôi cũng đưa được hàng tới bến. Khi tàu quay ra, ông Bông Văn Dĩa tặng tôi chú rái cá. Chú rái cá này rất khôn, hiểu ý người, biết làm trò. Tôi mang theo xuống tàu với ý định tặng lại vườn bách thú Hà Nội. Tàu ra đến gần đảo Trường Sa thì gặp bão. Ba ngày ba đêm, tàu lặn ngụp, trôi lên ngụp xuống trong sóng gió giữa biển khơi. Ai cũng say lả. Cơm không thể nấu, lương khô ăn vào lại thổ ra, nôn thốc nôn tháo, mệt đến lả người. Tôi nhớ, khi đang học ở trường Đại học Hàng hải,

giáo viên có hướng dẫn rằng, muốn thoát ra khỏi vòng xoáy của bão, tàu phải cưỡi lên đầu sóng. Tôi báo cáo với thuyền trưởng Nguyễn Văn Cứng ý ấy. Vậy là hai thầy trò cứ điều khiển tàu gổi lên đầu sóng mà đi. Tàu trọng tải 100 tấn, chỉ 20 tấn củi được chất lên, không đủ đầm, nên càng lắc, càng chòng chành. Sóng hất tàu lên cao rồi đột ngột chìm sâu xuống, kêu răng rắc, như thể sắp gãy... Giữa trùng khơi mênh mông, con tàu chẳng khác chiếc lá tre nhỏ bé. Có lúc chúng tôi tưởng tàu bị lật, hoặc va vào đá ngầm quanh đảo, và thú thật, đã thoáng nghĩ đến cái chết... Nhưng mọi sự rồi cũng qua. Sau hơn sáu mươi giờ đồng hồ không ăn không ngủ chống chọi, vật lộn với sóng dữ, chúng tôi đưa được tàu về căn cứ của Đoàn ở đảo Hải Nam. Tiếc là, vì không được ăn uống trong ba ngày đó, con rái cá không chịu đựng nổi, đã từ giã chúng tôi. Tiếc vô cùng!

Anh Vũ Trung Tính kể tiếp:

- Trong tất cả các chuyến tôi tham gia, thì chuyến đi mở đường sau “sự kiện Vũng Rô” năm 1965 là đáng nhớ nhất, và có ý nghĩa nhất. Sau ba tháng chuẩn bị về nhiều mặt, trong đó có việc củng cố lại nhân sự trên tàu, chúng tôi được lệnh lên đường. Tôi nhớ chuyến đi đó, trên tàu có các thành viên: Anh Nguyễn Văn Cứng, thuyền trưởng; Trần Ngọc Ân, chính trị viên; Nguyễn Văn Thanh, thuyền phó; tôi, Vũ Trung Tính, hàng hải số 1; Lê Thái Sơn, hàng hải số 2; Thôi Văn Nam,

máy trưởng; Nguyễn Văn Vinh, Lê Văn Lương, thợ máy; Hiệp Rỗ, báo vụ 1; Bùi Văn Tư, báo vụ 2; Nguyễn Văn Tạo, thủy thủ trưởng; Lê Công Ổ, Nguyễn Văn Thuận, Đinh Công Sự, Lê Văn Mùi, Nguyễn Văn Hạc, Lưu Đình Lừng, thủy thủ; Bùi Khắc Thông, y tá. Mỗi người được trang bị ba bộ quần áo gồm com lê, quần áo bà ba và quần áo xanh kiểu công nhân. Đây là chuyến đi khá dài ngày, đi xa bờ, việc xác định vị trí tàu phải dựa vào mặt trăng, mặt trời và các vì sao... Chuyến đi thành công của tàu 42 giai đoạn đó được Bộ Chính trị, Quân ủy Trung ương và Bộ Tư lệnh Hải quân đánh giá rất cao. Các mốc thời gian tháng 3 năm 1966, tháng 12 năm 1966, tháng 8 năm 1969, tháng 12 năm 1969, rồi tháng 8 năm 1970, tháng 10 năm 1970,... tàu 42 tiếp tục chở vũ khí lên đường và đều hoàn thành nhiệm vụ một cách xuất sắc...

Thượng tá Lưu Đình Lừng vốn là thủy thủ trên tàu 42, kể:

- Tháng 10, tàu 42 được cải dạng xong. Tàu sơn màu ngọc bích trông giống như một chiếc tàu cá của các nước khu vực Đông Nam Á. Đầu tháng, được lệnh xuống hàng. Hàng lấy ở cầu Đá Bạc (Hải Phòng). Đêm 15 tháng 10 năm 1965, tàu xuất phát do thuyền trưởng Nguyễn Văn Cứng và chính trị viên Trần Ngọc Ẩn chỉ huy. Dịp này đang thời kỳ gió mùa Đông Bắc. Những con sóng chồm cao và gió thổi hun hút. Con tàu chao lắc như đưa võng. Nhiều ngày chống chọi với sóng gió,

thủy thủ, dù đã đi biển nhiều chuyến vẫn nôn ra mật xanh, mật vàng. Ai cũng mệt. Ngày thứ ba, tàu chạy chậm lại để thay biển số và căng lưới lên như một tàu đánh cá đang hành trình. Sóng vẫn không giảm. Khó khăn lúc này là cái ăn cho thủy thủ. Ăn lương khô mấy ngày liền, xót ruột, ai cũng thèm cơm. Nhưng nấu cơm không dễ. Tàu lắc lư, đổ nước vào nồi, nước lại trào ra. Thuyền trưởng Nguyễn Văn Cứng là người không say sóng, nên vừa chỉ huy, vừa đảm nhận vai nấu cơm. Phải mất 4 tiếng đồng hồ cơm mới chín. Nhưng ăn vào, lại trả về biển nuôi cá hết...

Ngày thứ tư, sóng giảm dần. Thuyền trưởng cho tàu vòng ra đảo Song Tử Tây, rồi qua đảo Song Tử Đông (thuộc quần đảo Trường sa). Ngày 19, chúng tôi phát hiện một máy bay bay ngang tàu. Những ngày kế đó, vài ba giờ lại có một máy bay đảo qua. Tàu chiến địch cũng lượn lơ thường xuyên.

Về phía nam, biển yên dần. Ngày 20 tháng 10, thấy không có động tĩnh gì, thuyền trưởng truyền lệnh chuyển hướng vào bờ. Đêm đó, chúng tôi phát hiện ra đèn Hòn Khoai, vậy là tăng tốc độ, chạy vào. Nhưng khi cách bờ không bao xa, xung quanh chúng tôi có nhiều ánh đèn, nghi là tàu địch, nếu vào bến sẽ không an toàn, nên lại phải vòng trở ra vùng biển quốc tế. Chúng tôi đi về phía đảo Nationa (phía bắc Philipin). Lòng vòng “câu cá” bốn ngày ở đó để tránh sự theo dõi của địch... Hôm sau, ngày 24 tháng 10, tình hình yên

trở lại, thuyền trưởng ra lệnh cho tàu đi về phía biển Việt Nam.

Qua Hòn Khoai, chúng tôi tiến thẳng vào bờ. Khuya khuya, khi tới vàm, từ một lùm cây trước mặt, có chiếc thuyền nhỏ chạy tới. Ánh đèn pin lóe lên, chúng tôi nhận ra ám hiệu của bến, vội đáp lại. Thuyền trưởng cúi sát xuống, gọi lớn: “Anh Ba cụt phải không?”. Có tiếng hỏi lại “Bảy Cứng ha? Sao trễ vậy cha?”. Theo chiếc thuyền vừa ra đón, chúng tôi đi vào “bến”.

Bảy ngày sau, chúng tôi trở lại miền Bắc. Ngày 5 tháng 11 năm 1965, tàu về Đồ Sơn. Sau chuyến đi ấy, tàu 42 được Nhà nước thưởng Huân chương Quân công hạng Ba, và Bác Hồ tặng cho mỗi thủy thủ một bao thuốc lá... Chuyện ấy tôi cứ nhớ mãi.

TÀU 69 - BẮN ANH HÙNG CA TRÊN BIỂN

“... Tiếp theo tàu 42, ngày 21 tháng 3, tàu 69 được lệnh xuất phát, đi vào bến Bạc Liêu, tàu 69 do thuyền trưởng Nguyễn Hữu Phước và chính trị viên Tăng Văn Huyền chỉ huy. Thuyền phó: Nguyễn Tiến Hai, Nguyễn Hán; thủy thủ gồm: Nguyễn Văn Bé, máy trưởng đã từng đi 12 chuyến; Nguyễn Ngọc Kiều, đã đi tám chuyến; Phan Hải Hồ, đi ba chuyến; Diệp Minh Hiếu; Lê Xuân Khảm; Lưu Kim Nhật; Hồ Quang Phụng; Cao Sĩ Thập; Hoàng Thanh Loan; Hoàng Văn Nửa; Đoàn Văn Dĩ; Bá Châu Báu.

Tàu 69 đi theo hành trình của tàu 42 đã đi. Đến ngang quần đảo Hoàng Sa, một máy bay trinh sát NAVY của Mỹ lượn thấp, bay theo tàu nhiều lần. Đây có thể là hành động ngẫu nhiên, cũng có thể là hành trình của tàu 69 đã lộ. Đêm hôm đó, một tàu tuần dương Mỹ bám sát. Thuyền trưởng Phước quyết định cho tàu đi tiếp ra hướng đông. Tàu Mỹ xa dần. Lát sau, một máy bay trinh sát lượn qua và phát tín hiệu chỉ điểm cho chiếc tuần dương. Chiếc tuần dương lại xuất hiện. Nó mở tốc độ, chạy vòng quanh tàu 69. Trước mũi, lại thêm một chiếc nữa chặn. Đồng thời máy bay trinh sát lượn trên đầu.

Đêm ấy, tàu 69 nhận được điện từ Sở chỉ huy: cho tàu quay lại.

Ngày thứ tám trên biển, tàu Mỹ vẫn bám theo. Tàu 69 vòng về phía đông, ngược lên vùng biển ngang Thượng Xuyên (Trung Quốc). Tàu neo ở đó hai ngày, rồi về vịnh Hạ Long.

Việc tàu 69 trở về, Đảng ủy Đoàn 125 đánh giá: địch không chỉ theo dõi ta ở ven bờ mà còn theo dõi ta từ xa, ngoài vùng biển quốc tế. Song việc đi lại trên biển quốc tế là hoàn toàn hợp pháp. Chúng ta (tức Đoàn 125) phải khai thác triệt để tính hợp pháp đó.

Sau khi rút kinh nghiệm về cách ứng phó trên biển, ngày 15 tháng 4 năm 1966, tàu 69 được lệnh tiếp tục lên đường¹.

1. Lịch sử Lữ đoàn 125, Sdd.

Chuyện của thuyền phó Nguyễn Tiến Hai

Từ Đà Nẵng, chúng tôi xuôi xuống Quảng Ngãi để gặp anh Nguyễn Tiến Hai, thuyền phó tàu 69 đi vào Cà Mau dạo năm 1966 và vẫn mắc kẹt trong rừng đước. Tìm anh rất dễ. Nhà anh sát cạnh quốc lộ 1, ngay phía bắc cầu Trà Khúc. Khi xe chúng tôi còn cách sông Trà Khúc chừng 200m, đã thấy anh ra đón. Nhắc lại chuyến đi của tàu 69 năm đó, anh kể rất rành rẽ, không thiếu chi tiết nào.

- Chiều 23 tháng 4 năm 1966, tàu 69 đến phía đông nam Côn Đảo, cách bờ biển Cà Mau 90 hải lý. Như vậy là đúng kế hoạch. Chúng tôi phấn chấn cho tàu chuyển hướng vào bờ. Chỉ cần nhìn thấy đèn trên Hòn Khoai là ổn. Biển phía nam đang trong thời kỳ “tháng ba nồm rộ”. Tàu chạy êm. Song không khởi thấp thỏm, hồi hộp. Tàu đang nằm trong hải phận miền Nam. Đây là lúc có tính quyết định sự thành bại của chuyến đi... Để biết vị trí tàu, chúng tôi thường lấy thời gian nhân với tốc độ. Nhưng cách đơn giản ấy thường không mấy chuẩn, nhất là khi tàu hoạt động trong điều kiện thủy văn phức tạp. Chỗ bấu víu đáng tin cậy là cây đèn biển trên đảo Hòn Khoai. Nếu phát hiện được ánh đèn, căn cứ vào các yếu tố cho sẵn trong hải đồ, có thể biết vị trí tàu chính xác. Sau khi tính toán, tôi báo cáo với thuyền trưởng Nguyễn Hữu Phước rằng, nếu không có gì trục trặc, khoảng 23 giờ 45 phút sẽ thấy đèn Hòn Khoai, và như vậy chừng 1 giờ, hoặc 1 giờ 30 phút

ngày 24 tàu đến Vàm Lũng... Nhưng chúng tôi đã không gặp may, đêm đó, chẳng rõ lý do gì, đèn biển trên Hòn Khoai không sáng. Một giờ mười lăm phút, vẫn không thấy ánh chớp nào. Một giờ ba mươi phút, nghĩa là đã quá quy định theo tính toán, trước mắt vẫn tối om. Muốn vào bờ, không có hải đăng khác gì người mù. Chúng tôi không thật rõ lúc này tàu đang ở đâu. Lo lắng vô chừng. Với địa hình phức tạp phía đông Cà Mau, tàu có thể mắc cạn bất cứ lúc nào. Anh Phước như ngồi trên lửa. Thần kinh tôi cũng căng tựa dây đàn. Thủy thủ im lặng. Mọi người hiểu điều gì đang xảy ra. Tôi đề nghị cho tàu giảm tốc độ, nếu không xác định được vị trí bến thì quay ra công hải. Thời gian vẫn đủ để làm việc ấy, trước khi trời sáng. Chi ủy, ban chỉ huy hội ý. Thống nhất của lãnh đạo lúc này là dùng phương pháp đo độ sâu, rồi đối chiếu độ sâu thực tế với độ sâu trên hải đồ, nhằm phán đoán vị trí tàu. Chúng tôi tiến hành. Căn cứ vào kết quả, cho thấy tàu đang ở khu vực ngang cửa Bồ Đề... Tuy nhiên, cách này chỉ là để tham khảo, bởi chưa hẳn đã chắc chắn... Đang loay hoay thì, từ phía mũi tàu, thủy thủ trưởng Đoàn Văn Dĩ phát hiện ra có một ghe nhỏ, đang thả trôi. Anh Phước cho giảm tốc độ, nhẹ nhàng áp vào. Trên ghe có người, nhưng đang ngủ say. Chính trị viên Tăng Văn Huyền, chồm nửa người ra khỏi mạn, gọi lớn. Ba người trên ghe sợ hãi bật dậy. Chắc là họ quá sững sờ khi thấy trước mặt lù lù

một khối thép khổng lồ. Chờ cho họ định thần, với chất giọng đặc Nam Bộ, anh Huyền từ tốn nói: “Chúng tôi là người làm ăn ngoài khơi, không may bị hải tặc rượt, lạc vô. Xin hỏi đây là đâu, và làm ơn chỉ giùm xem có nơi nào có thể núp tạm”. Hình như ba người trên ghe cũng đoán ra chiếc tàu trước mặt họ là tàu nào. Một người nói: “Tụi này cho ghe đi trước, mấy anh theo sau nghe. Coi chừng bị cạn đó”... Chúng tôi không còn cách nào khác, đành đi theo... Sao trên trời thưa dần. Bóng tối đang loãng ra. Và thủy triều cũng sắp rút. Chúng tôi lo lắng nhìn về phía trước: đã rõ một dãy núi mờ mờ. Đang đoán định thì chiếc ghe chợt tăng tốc độ, rồi mất hút. Chúng tôi không khỏi ngạc nhiên, cho tàu chạy chậm lại, tự dò dẫm đi vào. Trong bờ có tiếng quát: “Cẩn thận, mắc cạn đó!”. Thuyền trưởng Phước giật chuông cho dừng máy, rồi bước ra. Ông khum tay đưa lên miệng làm loa gọi lớn: “Trời sắp sáng rồi, nỡ nào bỏ chúng tôi nơi đây sao, bà con ơi”. Trong bờ có tiếng đáp lại: “Có phải mấy ảnh ở ngoài vô không? Nói thiệt bọn này sẽ giúp”. Tôi vội thưa: “Bà con hãy tin chúng tôi là người lương thiện... Giúp chúng tôi, rồi ta sẽ nói chuyện sau mà”. “Lấy gì làm tin?”- Tiếng trong bờ lại hỏi. “Chúng tôi sẽ có hai người bơi vào bờ, còn bà con cho người ra dẫn đường để tàu vô. Được chưa?”. Họ đồng ý. Đồng chí Đoàn Văn Dĩ và Huỳnh Văn Nửa được cử đi làm “con tin”... Vừa lúc đó, thiệt xui xẻo, tàu 69

sục vào vũng bùn nhão nơi cửa sông. Không có gì đáng sợ hơn trong những lúc thế này, tàu mắc cạn. Sao chuyển đi lại lảo đảo đến vậy! Nguyễn Hữu Phước hiểu rõ chuyện gì đã xảy ra. Anh lập tức cho máy lùi hết tốc độ. Nhưng con tàu vẫn ỳ tại chỗ. Trời sáng dần, tàu trơ ra nơi cửa sông. Và nước đang ròng mạnh. Thuyền trưởng Phước hội ý với chính trị viên Huyền. Hai người đã tính đến khả năng xấu nhất: hủy tàu. Chẳng lẽ con tàu đã vượt qua bao chặng đường vào được đến đây, cuối cùng đành chấp nhận giải pháp bi đát chẳng một ai muốn? Tôi lên buồng lái, và trong lúc thuyền trưởng, chính trị viên đang bàn bạc, giật mạnh tay chuông, lập lại tín hiệu cho lùi hết máy một lần nữa. Và thật bất ngờ, ngỡ như đã vô phương thì tàu rùng mạnh, luồng nước do chân vịt xúc lên, cuộn cuộn đổ về phía mũi. Tàu nhích dần. “Ra rồi!” - Các thủy thủ vui mừng reo to. Tôi cũng hết sức ngỡ ngàng... Người thanh niên từ bờ ra, nói gấp: “Nước rút rồi, lẹ lên, lẹ lên!”. Theo sự chỉ dẫn của anh, tàu “queo trái”, rồi “queo phải”, đi vào lạch. Cây hai bên bị cán lướt ngã rạp xuống... Tàu vào sâu dần. Người thanh niên nói “May mấy cha gặp được tội này, không thì tiêu rồi. Tàu to mà liều dữ. Ở ngoài vô hử?”. Tôi nói tránh: “Người lương thiện mà!”. Anh ta tủm tỉm cười, ra điều thông cảm. Rồi cho hay, nơi chúng tôi mắc cạn là cửa Hang Hố, nằm phía bắc của Bồ Đề. So với sông Bồ Đề, sông Hố rất cạn và hẹp. Chợt có tiếng

động cơ máy bay, rất gần. Kế đó là đạn súng máy vãi xuống. Người thanh niên ngược lên nhìn: “Thằng tuần biển ở Sóc Trăng xuống đó. Chắc nó đã nhìn thấy tàu máy anh”... Hôm đó chúng tôi liên lạc được với bến. Nhưng lại thêm một rủi ro nữa: sau khi đã dỡ xong hàng, phát hiện ra chân vịt của tàu hỏng, giống như ô tô xẹp lốp, máy dầu tốt cũng đành nằm bẹp một chỗ.

Chuyện của anh Khứu Ngọc Bấy

Là người nhiều năm công tác tại Đoàn 962, đơn vị “Bến”, tôi có nhiều kỷ niệm với những con tàu không số, đặc biệt là tàu 69.

69 là số hiệu thật, song, mỗi lần ra khơi làm nhiệm vụ, cũng như những con tàu khác, để giữ bí mật, nó không mang tên, mang số. Từ đầu năm 1963, tàu 69 đã nhiều lần cập bến Cà Mau, và lần nào cũng vậy, mặc dù hành trình gian khổ, hiểm nguy, con “kình ngư” này chưa một lần lỗi hẹn. Sáng 15 tháng 4 năm 1966, chúng tôi nhận được tin từ Bộ Tư lệnh Hải quân và Đoàn 125 cho hay: tàu 69 vừa rời bến Bính Động (Hải Phòng), khoảng một tuần, chừng từ 21, 22 tháng 4 tàu sẽ cập một trong hai “cảng”, đó là cửa Bồ Đề, hoặc cửa Vàm Lũng (xã Tân An, huyện Ngọc Hiển). Chúng tôi thật vui, sốt sắng chuẩn bị công tác đón. Đêm 22 tháng 4, cả đơn vị không ai chợp mắt. Chúng tôi có mặt tại vị trí và... dõi ra biển chờ. Một giờ... 2 giờ... rồi 3 giờ sáng, vẫn chưa thấy

tàu 69 xuất hiện. Trong khi đó, vào lúc 2 giờ sáng, Bộ Tư lệnh Hải quân đã điện báo: “Tàu 69 đã vào vùng không phát sóng liên lạc nữa”, nghĩa là đã chuyển hướng vào bờ, đi vào hải phận miền Nam... 5 giờ, rồi 6 giờ, quan sát viên trên các ngọn đước vẫn lắc đầu. Căng thẳng. Lo âu. Ban chỉ huy bốn hội ý, nhận định có hai khả năng: một là tàu 69 đụng địch đã quay trở lại; hai là cập nhảm bến. Khả năng thứ nhất bị loại bỏ, vì suốt đêm không hề có đánh nhau trên biển. Nếu tàu 69 đụng địch quay trở lại thì ra đến vùng được phát sóng, liên lạc tất phải nối lại. Chỉ còn khả năng thứ hai. Nhận định như vậy, nên từ mờ sáng, bốn phó Tư Mao đã tổ chức đơn vị thành nhiều tốp, đi gần bờ biển, nhằm kiểm tra các vàm sông. Suốt một ngày vẫn không có tin tức gì. Nóng lòng, nóng ruột. Đến tối, nữ giao liên Thanh Thương hốt hải về báo cáo: “Đã gặp mấy ảnh, đang ém tại lạch Vàm Hố”. Chúng tôi mừng quýnh, tức tốc lên đường. Suốt một ngày một đêm lo đến nghẹt thở, gặp mấy anh, mừng mừng, tủi tủi... Chúng tôi ôm nhau, không kể xiết niềm vui... Thuyền trưởng Phước cho biết do không thấy đèn Hòn Khoai nên bị lạc. Ngay đêm đó, theo kế hoạch, tàu 69 đi đường sông vòng ra Tam Giang, ngược về cửa Bồ Đề vào “cảng” Bực Lỗ. Để bảo đảm an toàn, lực lượng an ninh T3, du kích huyện, xã được điều động bố trí dọc ven sông, cảnh giới phía trước, và tổ chức ngụ trang. Đêm xuống, chúng tôi tiến hành bốc dỡ hàng... Nếu

không trực tiếp chứng kiến, thật khó tưởng tượng nổi, giữa vùng rừng ngập mặn, không ánh sáng, không phương tiện bốc dỡ, chỉ với đôi bàn tay, trong hai đêm, cán bộ và chiến sĩ ở bến đã bốc và chuyển 72 tấn vũ khí đến nơi an toàn. Lấy hết hàng, định đưa tàu dời đi ẩn chỗ khác thì mấy anh thủy thủ phát hiện ra “chân vịt” hỏng, không cơ động xa được. Không riêng thủy thủ tàu 69 lo, mà chúng tôi cũng sốt ruột. Chân vịt hỏng, lấy gì đẩy tàu đi? Nó nằm sâu dưới nước, làm sao chữa đây? Chẳng lẽ vì một hỏng hóc nho nhỏ ấy mà con tàu đành nằm lại nơi rừng đước này? Bàn tới, bàn lui, vẫn chẳng tìm ra cách giải quyết. Mấy ảnh buồn so. Chúng tôi cũng ỉu xiu. Chợt anh Tư Mao, bến phò của chúng tôi nêu ý kiến: “Chừ ri, ta làm một cái đốc... Nhưng tàu nổi lên rồi, mấy anh có chữa được không?”. Anh Nguyễn Văn Bé, thợ máy hăng hái: “Chữa được! Nhưng có cách chi làm cho tàu nổi khỏi mặt nước, anh Tư? Cầu không, tời không”... Anh Tư nói: “Tôi tính làm được! Tôi cứ nói, rồi mấy anh góp ý thêm... Ta cố đưa tàu vào một rạch cạn. Thủy triều lên, tàu dềnh theo. Cho chặt đước, chất theo kiểu chuồng heo, tuồn vào dưới bụng nó, làm thành cái giá đỡ. Khi nước ròng, tàu nằm yên vị trên đó”... “Nhưng nước rút đâu có hết, anh Tư?” - Một người nói. “Nước rút không hết, mình làm cho nó hết. Be bờ, tát cạn”... Đơn giản, mà có lý! Anh Tư Mao là con người thiết lạ. Không chỉ hăng hái, nhiệt tình, cách mạng một cây,

mà thường có những đề xuất hết sức thông minh, táo bạo, hiệu quả. Thời vận chuyển khó khăn, anh nghĩ ra thuyền hai đáy, đi công khai. Để có tàu, anh sắm vai tư sản, làm ông chủ. Khi bị lộ, anh cải dạng cả chính mình để tiếp tục hoạt động. Đường vận chuyển vũ khí trên biển, anh là người có công rất lớn. Khi anh được tuyên dương danh hiệu anh hùng, ai cũng biểu thiết xứng đáng...

Những ngày đó, chúng tôi dẫn cây, làm giá đỡ chèn vào bụng tàu... Khi thủy triều xuống, bến huy động cả đại đội đập đập bao quanh, không cho nước vô. Rồi tát. Tát mãi, nước cũng phải cạn. Chúng tôi phải mất hàng tháng trời, công việc mới xong, vì chỉ được phép làm ban đêm. Nhìn con tàu tải trọng hàng trăm tấn, chênh ênh nằm trên chiếc “đốc nổi”, là người trong cuộc, chúng tôi cũng không khỏi ngỡ ngàng, ngạc nhiên. Có lẽ, trong lịch sử nhân loại, đây là chiếc đốc độc nhất vô nhị. Bây giờ kể lại, chắc gì đã ai tin. Nhưng đó là một sự thật. Để nắn “chân vịt”, chúng tôi huy động tới bốn đèn “khò”, thay nhau phun lửa vào cái “cánh quạt” bằng đồng... Sau một tuần, “chân vịt” trở lại ngon lành, chúng tôi tháo nước vô để hạ thủy tàu... Một cái đốc nổi trong rừng được với mấy chiếc đèn khò, đã có thể chữa được con tàu. Chuyện như là bịa...

Sau vụ tàu ta lộ ở Vũng Rô, tình hình rất căng. Biết tàu 69 đang ở trong rừng được, địch cho tàu ém ở các cửa, chặn lối ra. Mấy lần rục rịch định trở về Bắc đều không thành. Đêm mông một

tháng một năm sáu bảy (01-01-1967), nhận định rằng bọn địch đón tết dương lịch, có thể chểnh mảng việc canh phòng, với nữa, tin từ Hóc Năng, Cái Bàu, Bồ Đề cho biết, ngoài cửa vàm yên tĩnh, ban chỉ huy bến quyết định tổ chức để tàu 69 bất ngờ rời Vàm Lũng. Đích thân bến trưởng Nguyễn Văn Phán chỉ huy, bố trí lực lượng yểm trợ tàu 69 ra khơi. Chín giờ tối, tàu 69 lặng lẽ khởi hành... Đứng trên các chòi quan sát, chúng tôi cũng âm thầm dõi theo. Mười phút, hai mươi phút. Mọi việc có vẻ xuôi. Chênh vênh trên chót vót cây cao nhìn ra, tôi theo cả ruột. Ba mươi phút! Mừng rồi, chỉ ít tàu đã cách bờ chừng 15 đến 20 hải lý... Vài ba tiếng nữa, nếu lọt ra khỏi hải phận miền Nam, coi như thắng lợi... Thời gian chậm chậm trôi. Bốn mươi phút!... Tôi choáng người trên biển, bên trái cửa vàm, nhiều luồng đạn đan ngang đan dọc. Nguy rồi, tàu 69 đã gặp địch! Tôi vội báo anh Tư Mao hay. Anh Tư lệnh tiếp tục quan sát, đồng thời gọi điện thoại đi các nơi thông báo cho toàn bến sẵn sàng đánh địch, đón tàu 69 quay trở lại. Máy bay địch bắt đầu thả pháo sáng. Vùng biển ngoài cửa vàm sáng rực. Và tiếng súng nghe đã gần bờ hơn. Dưới ánh pháo sáng, tôi nhìn rõ con tàu đang bị vây giữa bốn, năm chiếc tàu địch. Vừa đánh trả, tàu 69 đang cố gắng cơ động vào vàm. Nào, nhanh nữa lên, cố lên, anh Năm Phước! Chúng tôi đón các anh trong vàm. Nhưng sao tàu lại đi vào cửa Bồ Đề? Cửa Bồ Đề hẹp, địch đang chặn ở đó.

Vào đấy khác gì làm mồi cho các cỡ súng. Tôi hoảng quá, vội báo cáo anh Tư. Anh Tư lệnh: bấm tín hiệu gọi tàu vào cửa Vàm Lũng. Vàm Lũng nước sâu, địch thưa hơn, du kích dễ yểm trợ... Tàu ta, tàu địch đã cận bờ. Đạn 12 ly 7 ràn rạt bay dưới chân tôi. Cây đổ ngổn ngang. Chiếc thang để lên chòi quan sát cũng trúng đạn, gãy đôi... Tàu 69 đã bắt được cửa vàm. Từ trong bờ, chúng tôi dùng đủ các cỡ súng, bắn yểm trợ. Bọn địch rối, phải dạt ra xa. Lựa thời cơ, tàu 69 vọt được vào Vàm Lũng. Bọn địch đâu dám đuổi theo. Chúng thừa khôn ngoan để rõ ràng, đưa tàu vô vàm là đi vào cửa tử... Tàu 69 thương tích đầy mình, lỗ chỗ hàng trăm vết đạn. Nhiều bộ phận hư nặng. Sau nhiều lần chuyển dời, tránh địch thả bom, cuối cùng, nó dừng lại nơi rạch Xẻo Già và mãi mãi ở lại đó, ở lại với rừng được phương Nam...

Sau Tết Mậu Thân năm 1968, một buổi chiều, tôi có việc qua mạn ấy, không rõ sao thấy nhớ con tàu đến lạ, liền lấy chiếc xuồng con, chèo lên ngọn Xẻo Già. Hai chiếc OV-10 đang quần phía đó. Ngót tiếng bom, tôi chèo tới. Trước mặt tôi, tàu 69 nằm giữa rạch, tả tơi, đơn côi, trống vắng. Tôi lặng đi giây lát, rồi chợt bật khóc... Chuyện lâu rồi, mà mỗi lần nhớ lại, sao xúc động lạ...

Chuyện của thuyền trưởng Nguyễn Hữu Phước

- Chúng tôi cách bờ chừng 20 hải lý thì gặp địch. Khi phát hiện ra ánh đèn phía trước, tôi cho

chuyển sang trái, tìm lối đi khác. Nhưng vừa lúc, Phan Hải Hồ báo cáo có nhiều ánh đèn chớp liên tục ở 30 độ mạn trái. Tiếp đó, thủy thủ trưởng Đoàn Văn Dĩ trên chòi quan sát cho hay, có bốn thuyền cao tốc dàn đội hình bậc thang đang đi nhanh vào hướng ta ở góc hướng 30 độ. Đi theo đội hình chiến thuật bậc thang, địch đã chiếm lĩnh được góc mạn tàu ta. Xem ra chúng tấn công rất bài bản. Tôi lệnh chuẩn bị chiến đấu, đồng thời chỉ thị cho chiến sĩ hàng hải Hoàng Thanh Loan đánh hết vô lăng sang trái. Tình huống bất ngờ này khiến địch rối loạn, không thực hiện được ý đồ chiến thuật. Sau thoáng lúng túng, bốn tàu địch xóc lại đội hình, vòng sang chiếm lĩnh mạn phải. Và chúng cho đèn pha rọi thẳng lên boong... Tôi hạ lệnh nổ súng. Khẩu 12 ly 7 trong tay Lưu Minh Nhật nhả đạn. Đồng thời các cỡ súng B40, DKZ nhất loạt bắn sang. Đòn phủ đầu này khiến chiếc đi đầu bốc cháy. Ba chiếc còn lại lập tức nổ súng, cùng lúc xả đạn vào chiếc 69. Các chiến sĩ ngoài boong bắn trả. Đạn vãi như đổ thóc, mặt boong toé lửa. Biết địch đông hơn, tôi cho quay mũi, hướng vào bờ. Địch dàn hàng, đuổi theo, bắn rất rát. Thủy thủ trưởng Đoàn Văn Dĩ hy sinh. Rồi thêm báo vụ Diệp Minh Hiếu và hai thủy thủ nữa bị thương. Cuộc chiến đấu diễn ra quyết liệt. Hai thùng khói mù trúng đạn bốc cháy. Khói tỏa ra mờ mịt cả một vùng. Tôi lệnh rút nhanh các thùng khói mù xuống biển. Các thùng khói ấy có

tác dụng. Chắc địch ngỡ tàu ta bốc cháy, nên tập trung bắn vào đó. Lợi dụng thời điểm địch bị lừa, tôi đưa tàu chạy về phía bờ, đồng thời cho anh em cứu chữa các đồng chí bị thương. Song địch phát hiện ra tàu ta vẫn còn phía trước, lập tức rượt theo. Máy bay C.130 sà xuống bắn pháo sáng, chỉ điểm. Súng của Huỳnh Văn Nứa bắn vô mặt, buộc nó vọt lên cao, dạt ra. Pháo sáng khiến một vùng biển rực lên, rõ như ban ngày. Nhằm ngăn không cho ta vào vàm, địch gọi thêm tàu, chắn ở cửa Rạch Gốc, cửa Bồ Đề, đồng thời nã pháo lớn trước mũi. Dưới ánh pháo sáng, tôi nhìn rõ địch đang bao lấy tàu 69. Chúng đổ đạn không tiếc. Chúng tôi lâm vào tình thế gay go. Tàu bốc cháy. Thêm nhiều đồng chí bị thương. Mảnh đạn găm vào chân báo vụ Phan Hải Hồ, máu chảy lênh láng. Hồ rất dũng cảm. Xương chân dập nát, chỉ còn lớp da dính ngoài, vẫn ôm súng bắn trả. Có lẽ chiếc chân gãy khiến anh vướng víu, nên khi thấy thuyền phó Nguyễn Hấn đi tới, Phan Hải Hồ nói nhanh: “Anh giúp tôi chặt chiếc chân này, vướng quá... Khó chiến đấu”. Đạn vẫn vãi trên boong. Từ trong buồng lái, tôi nghe chính trị viên, Bí thư chi bộ Tăng Văn Huyền hô to: “Hãy bắn mạnh nữa, trả thù cho đồng chí Dĩ. Hãy chiến đấu dũng cảm như đồng chí Phan Hải Hồ”. Lúc này, Bí thư chi bộ Tăng Văn Huyền thực sự là linh hồn, động lực của cuộc chiến đấu. Anh tiếp đạn. Anh chỉ huy bắn. Anh động viên mọi người. Với khẩu AK trong

tay, anh có mặt khắp nơi. Khi tàu cháy, anh hô: “Các đồng chí, hãy cứu tàu”, rồi xông vào dập lửa. Đây là thời điểm hết sức nguy cấp. Số người chiến đấu đang ít dần. Sau khi Đoàn Văn Dĩ hy sinh, thợ máy Cao Sỹ Thập, một mình một khẩu DKZ, vừa nạp đạn vừa bắn. Chiến sĩ hàng hải Hoàng Thanh Loan, mặc đạn nổ quanh mình, bình tĩnh điều khiển tay lái, đưa tàu đi đúng ý đồ của thuyền trưởng... Tăng Văn Huyền, Nguyễn Hấn, Nguyễn Tiến Hai thực sự là những chiến sĩ có bản lĩnh. Vừa chạy máy, vừa điều khiển tàu vòng tránh, vừa chiến đấu quyết liệt.

Chúng tôi vào gần bờ, bọn địch càng bắn mạnh. Chỉ còn một chân, Phan Hải Hồ vẫn lê đi, điểm từng loạt đạn rất chuẩn. Nhìn Hồ đau đớn, nhưng không nao núng, chính trị viên Tăng Văn Huyền cảm động, nói to: “Nhân danh Bí thư chi bộ, tôi tuyên bố, từ giờ phút này, đồng chí đảng viên dự bị Phan Hải Hồ trở thành đảng viên chính thức của Đảng”. Đáp lời anh, súng của Cao Sỹ Thập, súng của Hồ Quang Phụng, súng của Huỳnh Văn Nửa đồng loạt nhả đạn về phía địch... Bị áp đảo, nhưng chúng tôi vẫn đưa được tàu vào sát cửa vàm. Đây là cơ hội ra khỏi vòng vây. Khi đạn của du kích bắn ra yểm trợ, mặc máy bay quần lượn, thả bom, bắn rốc két, chúng tôi cho tàu lách nhanh vào vàm. Vào được đó, coi như đã ở trong “công sự”. Chúng tôi đưa anh em bị thương lên trạm xá Đoàn 962 điều trị. Rồi cùng

đồng đội ở bến kiếm hòm, chôn cất đồng chí Dĩ... Những ngày đó, tôi buồn vô chừng. Nhìn con tàu bấy lâu gắn bó với mình, giờ xác xơ, toi tã, đầy những vết đạn, giống con ngựa sau trận chiến không cân sức với hổ báo; trên boong vỏ đạn ngổ ngang, máu đồng đội lênh láng, lòng tôi quặn thắt... Vẫn biết trong điều kiện ngặt nghèo hiện tại, con tàu hỏng quá nhiều, khó có khả năng trở lại với con đường, khó có khả năng cùng chúng tôi tiếp tục dong duổi nơi biển khơi, nhưng thấy nó cứ như con ngựa buồn bã bởi sắp xa chủ, nao cả lòng. Tôi đứng lặng, sắt se... Mày ở lại nhé, ngựa chiến 69. Bao giờ hòa bình, tụi tao báo với mấy ông trên, tìm cách sửa chữa, rước mày về!... Vậy mà... Nào ngờ, nó lại bị biển nhấn chìm xuống nước, không để lại dấu vết nào...

Phan Hải Hồ - La Văn Cầu trên biển

Tôi gặp Phan Hải Hồ trong dịp anh về Bộ Tư lệnh Hải quân dự lễ kỷ niệm 40 năm mở Đường Hồ Chí Minh trên biển. Giữa đông người, nhận ra anh không mấy khó. Tuy đã lấp chân giả, anh vẫn cần đến chiếc nạng gỗ khi đi lại... Gặp được bạn chiến đấu xưa, anh rất vui, rất mừng. Anh nói rằng không ngờ có một dịp này. Bao năm rồi mới gặp lại thuyền trưởng Nguyễn Hữu Phước và vài ba đồng đội. Hết chiến tranh, trở về quê, người Nam, kẻ Bắc, kinh tế khó khăn, có được lần thế này, quý lắm, hiếm lắm, nên rất hồ hởi. Nhưng

khi hỏi đến chuyện trước đây, khi tàu 69 kẹt lại nơi rạch Xẻo Già, anh buồn hẳn. Gõ gõ chiếc nặng gõ xuống đất, anh hướng ra đâu đó, đôi mắt nhú lại, xa xăm...

- Sáu đồng đội đã ra đi trong chuyến đó, anh Dĩ ngã xuống trong loạt đạn đầu địch bắn sang - Anh nói - Năm anh em còn lại, đều hy sinh trên bờ, khi chống càn... Đau nhất là Hoàng Thanh Loan, chiến sĩ báo vụ... Hoàng Thanh Loan người Cát Hải, Hải Phòng. Anh là một chiến sĩ hàng hải giỏi. Mỗi lần chúng tôi gặp địch, Loan là người duy nhất đứng trước vô lăng, điềm tĩnh, thông minh điều khiển theo ý đồ của chỉ huy... Tháng 10 năm 1969, khi trực thăng Mỹ đổ quân ngay xuống ngọn Chim Đẻ, cách nơi ém tàu 69 không xa, tổ tiên tiêu do Loan phụ trách ở đó. Chúng cạy đông, ào ạt tràn vào. Loan cùng đồng đội chiến đấu rất hăng. Dựa vào địa thế hiểm trở nơi rừng đước, Loan chỉ huy anh em nấp chỗ này, vọt qua chỗ kia, bắn ra, không cho chúng tiếp cận tàu. Bọn địch chết nhiều, nên cay cú lắm, lại đổ thêm quân, quyết bắt sống cho được người chỉ huy tốp du kích... Súng của Loan vẫn bắn ra, nhưng thưa dần. Gần chiều, lực ta mỏng, một số bị thương. Loan tìm vị trí cài mìn, nhưng khi giật, mìn không nổ, liền chạy ra kiểm tra. Anh trúng đạn, bị địch bắt. Để rửa hận, và để thỏa mãn lòng thù hận, bọn địch cay cú... mổ bụng và đâm anh thêm nhiều nhất cho đến chết.

Sau trận đánh, nhìn thi thể chẳng còn nguyên vẹn của người đồng đội, những ngón tay anh nắm chặt lại, chắc vì phải chịu đựng đau đớn, chúng tôi đều ứa nước mắt...

Chúng tôi đưa Loan về nơi yên nghỉ cuối cùng ở rừng được Cà Mau... Thấm thoát đã hơn 30 năm rồi...

Tàu 69 có 16 người, còn lại mười anh em, trong đó có sáu người bị thương. Lực lượng mỏng, sợ tàu rơi vào tay giặc, chúng tôi cho chuyển từ sông Lũng (thuộc Năm Căn) lên thượng nguồn sông Ông Định, tận huyện Duyên Hải. Con tàu kênh cang, lúc vượt cạn qua đoạn rạch hẹp, lúc vòng lượn trên sông Cỏ Chồn quanh co. Nhiều đoạn, anh em phải lội bộ hai bên bờ để đẩy, để kéo. Tàu nặng, sức người có hạn, con tàu nhích từng đoạn, từng đoạn... Nhưng sông Ông Định cũng chẳng được yên ổn. Vậy là lại kéo tàu đi... Đi đến rạch Xẻo Già... Tình cảm của anh em chúng tôi đối với con tàu thật lớn, vậy mà sau này, khi tôi có điều kiện quay lại, nó đã bị chôn chìm ngầm dưới biển sâu... Buồn!...

- Cuộc sống của anh bây giờ thế nào, anh Hồ? - Tôi lái qua chuyện khác.

- Sau chiến tranh, tôi trở về quê. Quê tôi ở Nam Định. Khi đi là anh nông dân. Nay trở về lại làm anh nông dân. Nông dân chỉ biết bám vào đất để sống. Biết yêu đất thì đất chẳng phụ. Anh em thủy thủ hồi đó cũng mỗi người tản một nơi. Phần lớn trở lại quê nhà. Thuyền trưởng Phước sống ở Cần Thơ.

Chính trị viên Huyền về với con cái tại Cà Mau. Thuyền phó Nguyễn Tiến Hai ở Quảng Ngãi. Anh tham gia Ban chấp hành Hội cựu chiến binh Sơn Tịnh. Lưu Minh Nhật mở quán tại Đồ Sơn, Hải Phòng... Trở lại đời thường, mỗi người tìm cho mình một kiểu để kiếm sống. Chỉ còn một chân, tôi vẫn gắng đi cày, đi bừa. Gắn với đất từ nhỏ, quen rồi. Và giúp vợ nuôi lợn. Hơn chục năm băm rau, nấu cám, tôi góp nhặt được chừng triệu bạc. Năm ngoái lại có thêm hai triệu tiền huân chương. Ở nông thôn, được ngân ấy vốn là nhiều. Vợ tôi mừng lắm. Một tối, nằm cạnh tôi, mụ bảo: “Em kiếm đi kiếm lại rồi, nhà mình đã có đến ba triệu mốt”... Tôi nói: “Mình này, số tiền ấy, tôi tính”... Vợ tôi xoay lưng lại: “Anh định gửi tiết kiệm à? Theo em thì nên sửa cái nhà. Nhà mình nát quá rồi. Con cái đã lớn, cũng để chúng sĩ diện khi bạn bè đến chơi”. Tôi im lặng. Một đời tần tảo, dè kiệm, bán mặt cho đất, bán lưng cho trời, đủ ăn đã là may, nay có được vài ba triệu trong tay, với vợ tôi là một niềm vui lớn, một tài sản lớn. Do vậy tôi chưa dám nói ra ý định của mình... Nhưng thấy tôi trăn trọc, hình như nhà tôi hiểu. Một hồi lâu lâu, vợ tôi nói: “Em biết anh muốn dùng số tiền ấy vào việc gì rồi”. Tôi nhồm dầy: “Ý em thế nào?”. “Em đồng ý. Tiền cũng quý, nhưng tình còn quý hơn. Anh cứ dùng tiền mà vào đó thăm mộ đồng đội. Em biết lâu nay anh bứt rứt vì chuyện ấy... Có điều kiện thì nên thực hiện. Nếu cái tâm mình

được thanh thảo, ba triệu bạc đâu có đắt”. Quả lâu nay tôi đã muốn vào Cà Mau một chuyến để thăm lại bến xưa, thăm lại con tàu và thăm mộ chí đồng đội, nhưng kinh tế eo hẹp quá. Nay được lời, thật mừng. Tôi choàng tay ôm ngang người vợ, biểu lộ sự biết ơn... Hôm sau, tôi lên đường. Đi tàu, đi xe, đi xuống, cuối cùng, từ Năm Căn, tôi cũng tới được Rạch Gốc. Cảnh vật vừa lạ, vừa quen. Cửa Vàm Lũng kia, vẫn âm ào sóng và gió. Rừng được hai bên sông đã bị phá để làm ruộng tôm. Tôi ngược lên rạch Xẻo Già, đi về phía có con tàu 69... Nhưng nơi đó mênh mông nước. Người lái xuống đưa tôi đi, giải thích: “Nó chìm đã hơn mấy tháng nay..., chắc năm tới thì chìm hẳn”. Tôi nhìn ra, cách bờ vài ba trăm mét, trên mặt nước, nhô lên một cọc sắt không quá gang tay. Tôi đã nhận ra vật quen thuộc. Trời ơi, sao cái cột ăng ten tàu 69 nhô lên lại giống như cánh tay người chết đuối, đang cố nhoai ra cầu cứu đến vậy! Tôi lặng phắc, mặc cho gió và nước phả tới, hất tung lên người... Vĩnh biệt mày, tàu ơi!...

Tôi muốn tới thăm mộ chí đồng đội, người lái xuống lắc đầu: “Mộ mấy ảnh, cái thì bị cuốn ra biển, cái thì đã được quy tập về nghĩa trang. Muốn thăm, tới đó”. Tôi lại lóc cóc đi. Nhờ sự giúp đỡ của người quản trang, tôi tìm được mộ của bốn đồng đội tàu 69. Nhưng buồn biết chừng nào, họ đều “vô danh”. Sao lại “vô danh” chứ? Khi chúng tôi chôn cất, có bia mộ bằng cây rừng, có sơ đồ mộ chí cơ mà...

Khi tôi hỏi điều ấy, người quản trang đáp: “Lâu quá rồi, gỗ thì mục, biển thì xói vô, đất lở, rừng lở. Địa hình đâu còn như xưa”... Tôi lặng người. Anh Hấn ơi, anh Dĩ ơi, anh Thập ơi, Loan ơi, ai nằm mộ nào thì ới to lên một tiếng! Gọi to lên như ngày nào chúng mình vẫn hò nhau đi săn tàu địch trên kênh... Phan Hải Hồ lính báo vụ tàu 69, người được vào đảng chính thức trên boong trong cái đêm tàu chúng mình bị địch quây ngoài cửa vàm, từ ngoài Bắc lặn lội vào thăm các anh đây... Sao các anh lại không có danh, không có quê thế này? Sống, các anh đi “tàu không số”, thác rồi lại nằm trong mộ chẳng có tên... Trớ trêu quá! Từ bên kia đại dương, người ta còn phái người qua đây, nhặt nhanh từng mẩu xương đốt tay, để tìm ra tông tích, tên họ người chết kia mà... Chẳng nhẽ cứ cắm lên mộ đồng đội hai chữ “vô danh” là coi như bằng lòng về trách nhiệm ư?

Anh Hồ xúc động. Tôi vội rót cốc nước đưa anh, an ủi:

- Chiến tranh mà, anh. Vừa rồi nhân đi Quảng Trị, tôi có ghé vào Nghĩa trang Đường 9. Nơi đây có một vạn đồng đội chúng ta yên nghỉ, nhưng chỉ 3.227 ngôi mộ (nghĩa là chưa đầy một phần ba) được xác định đầy đủ họ tên, quê quán, số còn lại là “mộ chưa rõ tên”. Ngày nào cũng có bà con từ ngoài Bắc vào để tìm mộ chí người thân.

- Cuộc chiến này... mất mát nhiều quá!

- Rồi dịp ấy, các anh cứ kẹt mãi trong rừng được cho đến Hòa bình? - Tôi lại hỏi.

- Không phải thế. Thời kỳ chúng tôi kẹt lại bến là giai đoạn hết sức gay go của những người lính đoàn “tàu không số”. Tàu ngoài Bắc không có cách gì vào được. Ra khơi, gặp địch, lại có lệnh quay về... Rồi một ngày trung tuần tháng 9-1969, chúng tôi nghe tin “hình như” có tàu từ ngoài vô. Thật không ta? Đã mấy năm nay chẳng một bóng tàu, mong đỏ con mắt! Thuyền phó Nguyễn Tiến Hai của tàu chúng tôi và thuyền trưởng tàu 187 Phan Văn Xã được mời lên đoàn... Chúng tôi thấp thỏm ngóng tin... Chiều tối, hai anh về, vừa khom lưng chui vào lán, anh Hai đã reo to: “Tin mừng đây các cha. Vạch tai lên mà nghe. Tàu 154 do Đỗ Văn Bé làm thuyền trưởng, Lê Văn Viễn làm chính trị viên, La Minh Tốt và Nguyễn Xuân Quế làm thuyền phó vừa cập bến đêm qua”... Chúng tôi nhảy lên, hò reo như trẻ nhỏ. Mừng quá là mừng. Hôm sau thì chúng tôi gặp được đồng đội của mình. Xúc động ôm lấy nhau. Cười. Khóc. Kể lể. Hỏi han. Mới xa cách có mấy năm mà cảm thấy dài như cả thế kỷ... Anh Đỗ Văn Bé nói to: “Nghe đây nhé, mấy cha. Ngoài việc chở gần 60 tấn vũ khí vô, tụi này còn có một nhiệm vụ nữa: rước mấy cha cán bộ tàu trở về ngoài nhận nhiệm vụ mới”... Chúng tôi lại nhảy lên, reo mừng. Miệng hét mà nước mắt trào ra... Song sau đó không khỏi lưu luyến khi chia tay anh em cán bộ tàu, nói như anh Đỗ Văn Bé, để “trở về ngoài nhận nhiệm vụ mới”...

ĐƠN VỊ CÓ TÊN 970

“Sau khi tàu 69 vào bến, một ngày sau, đêm 23 rạng 24-4-1966 tàu 100 được lệnh rời bến Bính Động (Cảng Bính Động thuộc huyện Thủy Nguyên, thành phố Hải Phòng - TG). Tàu 100 do thuyền trưởng Lê Minh Sơn và chính trị viên Nguyễn Hữu Tương chỉ huy. Thuyền phó là Ngô Văn Sở và Phạm Văn Diễm. Các thủy thủ gồm: Nguyễn Thanh Thuởng, Lê Văn Cốt, Đàm Văn Chung, Phùng Văn Quý, Trần Văn Đua, Đặng Đình Bàn, Lê Xuân Gián, Đoàn Văn Minh (Bỉ), Lê Thi, Lê Văn Tường, Cao Văn Thiện, Lê Công Khanh. Theo lệnh của Sở chỉ huy, đi được một ngày, tàu dừng lại ở A3 (tức đảo Hải Nam - Trung Quốc) Ngày 5 tháng 5, tàu tiếp tục lên đường. Sáu ngày đầu, tàu đi trong sự yên tĩnh, Ngày thứ bảy, khi tàu ở vào 09^o55 vĩ bắc, 109^o30 kinh đông thì gặp tàu khu trục Mỹ. Vừa phát hiện chiếc tàu lạ, chiếc khu trục liền tăng tốc độ, bám sát. Cuộc “hộ tống” kéo dài nhiều giờ. Tàu 100 mấy lần định “cắt đuôi”, nhưng không được. Đêm mùng 9 rạng mùng 10 tháng 5, tàu quyết định chuyển hướng vào bờ. Máy bay trinh sát của địch phát hiện được, lập tức chúng báo động và điều tàu chiến đấu. Sau đó một thời gian, chiếc tàu chiến của Hải quân Mỹ mang tên Cuher Poiut Grey đã có mặt. Chúng đánh tín hiệu xin cập mạn. Tàu ta vẫn không đáp. Tàu Mỹ chạy nhanh về phía trước, có ý chặn đường, nhưng tàu 100 vẫn tiến thẳng, sẵn sàng đâm vào tàu địch.

Thấy vậy, tàu Mỹ phải tránh sang một bên. Song tàu Cuher Poiut Grey vẫn bám sát tàu ta, có ý đe dọa, buộc tàu 100 phải đầu hàng. Tàu 100 không nổ súng trước mà tranh thủ đi nhanh vào bờ. Lúc này thấy ám hiệu: hai đồng lửa ở Bò Đề, nên tàu đã đi vào cửa Rạch Già. Đêm đó nước ròng, tàu vào đến Rạch Già thì bị mắc cạn. Ngoài khơi, địch điều thêm ba tàu chiến nữa với ý định cướp tàu ta. Trước tình hình đó, Chi ủy, cán bộ tàu 100 quyết định cho anh em lên bờ, bắt liên lạc với bến. Trước khi rời tàu, đồng chí Phạm Ngọc Điển - thuyền phó và đồng chí Lê Văn Cốt - thợ máy ở lại điểm hỏa để phá tàu và phá vũ khí. Song không rõ nguyên có gì, tàu 100 không nổ. Tàu của địch không dám vào gần tàu ta, nó ở xa 200m đánh tín hiệu xin cấp mạn. Nó tưởng trên tàu 100 vẫn còn người.

Tàu địch kéo còi mấy lần không thấy tàu ta đáp lại, chúng cho hai tên liều mạng bơi về phía tàu 100 thăm dò. Nhưng lúc đó lực lượng ở bến do đồng chí Tư Mao chỉ huy đã ra kịp thời, bắn xả vào mấy tên địch, buộc chúng quay lại.

Lúc ấy trời đã gần sáng. Khả năng giữ được tàu, không cho tàu địch kéo đi rất khó. Đồng chí Tư Mao cùng với thợ máy Cốt và Hải, một du kích của bến, bơi ra tàu thu thập tài liệu liên quan đến chuyến đi và bí mật của đơn vị.

Suốt cả ngày hôm đó các thủy thủ tàu 100 phối hợp với lực lượng ở bến chiến đấu kiên cường, quyết không cho địch vào gần cướp tàu.

Tầm trưa, hai tàu nữa của địch đến. Chúng dàn đội hình quây lấy tàu 100, đồng thời xả đạn vào bờ. Song vẫn bị chống trả quyết liệt, nên ý định cướp tàu không thành. Máy bay trực thăng, máy bay phản lực đến dội bom, bắn phá khu vực, với mục đích không cho ta bám tàu. Sau mỗi đợt bắn phá, tàu địch lại vào, anh em ta đánh rất rất, chúng lại giạt ra, Mãi đến 10 giờ sáng hôm sau, biết không bắt sống được tàu ta, bọn chúng ném bom xuống tàu. Thuốc nổ của bom, thuốc nổ trên tàu và vũ khí chứa trên đó khiến con tàu bùng lên dữ dội và mất dạng. Như vậy là ý định bắt sống cán bộ, chiến sĩ và cướp tàu của ta, địch không thể thực hiện được. Đã vậy, địch bị nhiều tổn thất: “Trời vừa mờ sáng, tàu Poănggơrây đã đến cách mục tiêu 50m, dự định đổ bộ lên tàu địch (tức tàu 100) nhưng đã gặp sự kháng cự mãnh liệt của hỏa lực từ các bụi rậm trên bờ bắn xuống. Tàu Poănggơrây đã cố giữ vững vị trí và anh dũng chống trả tất cả hỏa lực... Cuộc chống trả dai dẳng và gay go này đã làm cho tàu Poănggơrây bị nhiều thiệt hại, ba pháo thủ tiền vệ bị thương, vỏ tàu bị nhiều vết đạn xuyên phá...”. Đó là lời thú nhận của kẻ địch trong một tài liệu sau này Đoàn 125 thu được.

Sau trận chiến đấu của tàu 100 và bị đánh chìm ở Rạch Giã là sự kiện tàu 187.

Một tháng sau khi tàu 100 bị nạn ở Rạch Giã. Đoàn 125 cho tàu 187 chở 62 tấn vũ khí lên đường.

Ý định lần này của đoàn là vào Trà Vinh để khôi phục lại bến này và giảm mật độ tàu ra vào Cà Mau.

Tàu 187 do thuyền trưởng Phan Văn Xã và chính trị viên Hồ Đức Thắng chỉ huy. Đồng chí Dương Tấn Kịch và Phan Văn Đấu làm thuyền phó. Các thủy thủ gồm: Vũ Xuân An, Đỗ Xuân Tâm, Vũ Xuân Bằng, Lê Khi, Phạm Thanh Duyên, Trương Hoàng Minh, Nguyễn Văn Bằng, Nguyễn Văn Kết, Hoàn Việt Trọng, Phạm Viết Đính, Bùi Ngọc San, Trần Mạnh Chinh, Thương và Phiêu. Tất cả là 18 người.

Ngày 11 tháng 6 năm 1966, tàu rời bến. Sau 5 ngày vượt biển, lúc 23 giờ ngày 19 tháng 6, khi tàu đến vị trí $8^{\circ}35'$ vĩ bắc, $107^{\circ}58'$ kinh đông thì bị máy bay trinh sát của địch phát hiện. Khi biết rõ đây là tàu vận tải của “Bắc Việt”, chúng lập tức điện cho tàu khu trục đang tuần tiễu ở vùng biển Vĩnh Bình (tỉnh Vĩnh Long) đến ngăn chặn, với ý đồ không cho tàu 187 quay trở lại. Bộ Chỉ huy Hải quân Mỹ điều đến ba tàu DD.755, DER393, LSDTortuga. Hải quân ngụy điều đến bốn tàu là HQ.225, HQ.227, HQ.231, HQ.238 và nhiều tàu xuống chiến đấu loại nhỏ thuộc duyên đoàn 35 và giang đoàn 23. Trời vừa sáng, anh em trên tàu 187 đã thấy tàu địch bao vây bốn bề. Có chiếc cách ta nửa hải lý.

Theo phương án đã duyệt, gặp trường hợp này, tàu có nhiệm vụ chiến đấu quyết tử. Tàu 187

tăng tốc độ lao nhanh vào bờ. Song, cách bờ chừng 300m thì tàu bị cạn. Phía sau, tàu địch vẫn bám theo. Chúng nã pháo quanh tàu 187 và cho xuống đồ bộ tiến vào. Thuyền trưởng cho anh em rời tàu lên bờ, rồi ra lệnh hủy tàu. Song bộc phá không nổ, chỉ gây ra một đám cháy nhỏ. Địch đã dập tắt được lửa. Chiếc tàu và vũ khí trên tàu bị địch lấy đi. Chúng còn bắt được một thương binh của ta”¹.

Chuyện kể của anh Đỗ Xuân Đán, thủy thủ tàu 100

Lịch sử đoàn “tàu không số” viết thiếu tên một thủy thủ trên tàu 100, đó là anh Đỗ Xuân Đán. May mắn là khi vào Cần Thơ, chúng tôi đã gặp được anh, người thiếu tên trong cuốn sử. Anh Đán đã trên 60 tuổi, nhưng vẫn khỏe mạnh, hoạt bát. Anh đi tàu 100, kẹt lại ở Cà Mau, sau Tết Mậu Thân năm 1968, được điều lên Ban Tài vụ Quân khu 9, làm kế toán, rồi làm trưởng phòng. Năm 2005, về hưu. Anh có duyên với đất miền Tây, nên lấy vợ Cần Thơ, và sinh sống ở Cần Thơ luôn.

Khi tôi hỏi về tình hình tàu 100, tàu 187 hồi năm 1966 vào Cà Mau và Trà Vinh, anh Đán kể:

- Trong khi tàu 69 kẹt nơi rạch Xẻo Già, thì tàu 100 bị đánh chìm ở Rạch Già, tàu 187 cũng gặp nạn ở Trà Vinh. Thủy thủ của ba con tàu ấy được gom lại, biên chế thành một phân đội mang

1. Xem *Lịch sử Lữ đoàn 125, Sdd.*

tên D.970, nhằm bảo vệ bến và bảo vệ tàu 69. Những ngày ấy, tàu ngoài Bắc không vào được, vũ khí thiếu, lương thực thiếu, cuộc sống anh em ở bến và đơn vị D.970 gặp nhiều khó khăn. Để đánh giặc, để chống càn, Đoàn 962 đã phải dùng đến vũ khí do công binh xưởng miền Tây tự tạo. Những quả bom không nổ được gom về, chế thành mìn định hướng. Đạn B.40 hư hỏng, được ghép thành “giàn”, thành “mâm” phục kích tàu địch trên sông... Nhưng cực nhất vẫn là điều kiện sinh hoạt. Mỹ ngụy bất lực trong việc dùng bom đạn đánh phá căn cứ rừng đước Cà Mau, chúng chuyển hướng, hủy diệt bằng chất độc hóa học. Ngày nào cũng vậy, sáng sớm đã nghe máy bay trinh sát L.19 vò vè. Tiếp đến là máy bay phản lực kéo tới dội bom, bắn rốc két, thả bom bi. Bom bi dày đặc, nhiều hơn lá trong rừng. Và sau cùng, chất độc hóa học được phun ra. Thứ bột này bám vào lá, bám vào cây, chỉ một ngày, cây héo khô, lá vàng úa. Và tuần sau, từng mảng rừng đổ rạp xuống, tro troi. Không chỉ cây, mọi sinh vật, từ chim thú trên rừng đến cá tôm dưới rạch đều bị chết. Nước phù sa trong kênh trở nên đen xỉn. Nguồn nước bảo đảm cuộc sống chúng tôi là những chum hứng từ cây đước khi mưa về.. Nhưng số nước ít ỏi đó cũng bị nhiễm độc. Để có nước, phải chèo ghe ra tít tận ngoài đồng bằng. Có lúc phải đổi bằng máu... Muốn cải thiện cuộc sống, những năm trước, chúng tôi tìm cá dưới kênh, tìm thú trong rừng. Nhưng câu mãi, bắt mãi, cũng cạn, cũng hết...

Tôi hỏi:

- Máy anh trên tàu 100 thời ấy bây giờ sống thế nào? Anh có liên lạc với mọi người không?

Anh Đáp đáp:

- Có. Chúng tôi vẫn thường xuyên hỏi thăm nhau để biết thông tin về đồng đội. Thuyền trưởng Lê Minh Sơn theo tàu 154 do anh Đỗ Văn Bé làm thuyền trưởng trở ra bắc dịp ấy, mất rồi. Chính trị viên Nguyễn Hữu Tương cũng mất ở Cao Lãnh đã mấy năm. Cao Lãnh là quê hương anh. Thuyền phó Nguyễn Văn Sở sau này là Đoàn phó Đoàn 962. Anh về hưu với quân hàm Trung tá. Hiện anh Sở sinh sống tại thành phố Long Xuyên (tỉnh An Giang). Thuyền phó Phạm Văn Điển nay sống ở Đá Bạc, Cà Mau; Máy trưởng Nguyễn Thanh Thuồng về quê hương Bến Tre. Anh mất đã được ba năm. Anh Đàm Văn Chung ra quân, làm Phó Giám đốc Công ty công trình đô thị Cần Thơ. Anh Phùng Văn Quý, một người rất giỏi và dũng cảm. Trong một trận chống càn, đã dùng B.40 bắn trúng 4 tàu địch. Hiện anh sinh sống ở tỉnh Cà Mau. Anh Đặng Đình Bàn về hưu, sống tại quận Bình Thủy, tỉnh Cần Thơ. Anh Lê Xuân Gián, vốn là y tá của tàu 100, nay sống tại huyện Thới Xuân, tỉnh Thanh Hóa. Anh Đoàn Văn Minh, đã mất khi về quê Cà Mau. Anh Lê Thi một thời được cử làm đoàn trưởng đoàn thu dung. Anh Lê Văn Tường, là xui gia với anh Sáu Lai, người từng theo ông Bông Văn Dĩa đi chuyến đầu tiên đó, nghỉ hưu ở Cà Mau.

Anh Cao Văn Thiện hy sinh trong đợt chống càn năm 1968. Anh Lê Văn Cốt, hy sinh ở Bồ Đề trong một trận chống càn. Anh ấy cũng bị mất mộ. Tôi lẩm! Anh Trần Văn Đua về quê. Quê anh ấy ở Phụng Hiệp, Hậu Giang. Cuộc sống vất vả, già rồi vẫn lợ mọ bươn trải kiếm sống. Mỗi người một phận...

- Còn anh Lê Công Khanh? - Tôi hỏi.

- Chuyện anh Lê Công Khanh thế này - Anh Đán đáp - Hồi tàu 154 của thuyền trưởng Đỗ Văn Bé vào Cà Mau, chỉ các anh cán bộ tàu và một số thủy thủ của tàu 69, tàu 100 và tàu 187 đi ra Bắc. Số còn lại, được bổ sung về Đoàn 962. Tôi và anh Lê Công Khanh trong số đó. Năm 1968, tôi, anh Lê Công Khanh, vốn là lính tàu 100; anh Hồ Quang Phụng, thủy thủ tàu 69 được điều lên Ban Tài vụ Quân khu 9 làm kế toán. Anh Phụng người xã Nhân Trạch, huyện Bố Trạch, tỉnh Quảng Bình. Năm 1970, trong một trận chống càn, anh hy sinh tại ấp 9, xã Khánh Hòa, huyện U Minh, tỉnh Cà Mau. Hòa bình lập lại, tôi đã hướng dẫn cho gia đình anh Phụng vào U Minh tìm mộ và gia đình đã đưa được hài cốt anh về Quảng Bình... Tôi và Khanh người cùng quê xã Hải Nhân, huyện Tĩnh Gia, tỉnh Thanh Hóa, học một trường, vào bộ đội lại sống với nhau trên một tàu, rồi đi vào Cà Mau và sau đó cùng về Ban Tài vụ Quân khu, nên thân nhau, hiểu nhau. Trận càn năm 1970, anh Ngọc bị thương, anh Khanh vội quay lại tìm và công đồng đội ra. Không may một viên đạn xuyên

táo, cả anh Ngọc và anh Khanh đều hy sinh. Anh Khanh khi mất còn trẻ, chưa có vợ con. Nhà còn một mẹ già và hai cô em gái. Mấy năm trước, tôi có dẫn hai người em vào tìm mộ anh trai để rước anh về quê. Một điều đáng buồn là, trên phần mộ, đáng ra ghi tên Lê Công Khanh, nhưng do nhầm lẫn sao đó, lại viết là Nguyễn Công Khanh. Chắc anh Khanh cũng buồn... Chiến tranh, nhiều nỗi đau lắm...

Chuyện kể của anh Đỗ Xuân Tâm, thủy thủ tàu 187

- Tôi gắn bó với tàu 187 trong nhiều chuyến đi. Và chuyến đi nào cũng có những kỷ niệm đáng nhớ. Một trong những kỷ niệm ấy là được ăn tết tại quê hương đồng khởi. Đầu tháng 2 năm 1965, tàu 187 được lệnh chở hàng vào Bến Tre. Đó là những ngày cuối năm âm lịch. Đêm 30 Tết, chúng tôi cập bến Thạnh Phong. Khởi nói niềm vui của đồng bào Bến Tre khi lại nhận được 62 tấn vũ khí từ miền Bắc chở vào trong dịp này. Thủy thủ, du kích và quân giải phóng ôm lấy nhau, mừng muốn khóc luôn. Sáng mùng Một Tết, lãnh đạo và đại biểu nhân dân Bến Tre đến chúc Tết các thủy thủ. Trong hoàn cảnh chiến tranh, việc ấy khiến chúng tôi rất xúc động. Đây là lần đầu tiên tôi được ăn Tết với bà con cô bác Bến Tre. Và cũng lần đầu tôi mới rõ thế nào là đòn bánh tét, là con cá bống kèo và vài ba thứ đặc sản Nam Bộ... Sau khi bến lấy

xong hàng, tàu chúng tôi lại nhổ neo về lại miền Bắc. Nhân dân Thanh Phong tặng chúng tôi đủ thứ, dưa hấu, những hũ mắm cá sặc, cá bống kèo. Thật cảm động!... Mấy ngày sau, chúng tôi lại có mặt tại Hải Phòng. Dịp ấy chưa xảy ra vụ tàu ta bị lộ ở Vũng Rô nên đi lại còn dễ dàng hơn. Nhưng sau vụ Vũng Rô, chúng tôi phải dừng vận chuyển vũ khí vào miền Nam một thời gian. Khi đã xác định được đường đi mới, những con tàu của Đoàn lại tiếp tục lên đường. Nhưng lần này gian nan, khốc liệt vô cùng. Máy bay, tàu chiến địch ken dày trên biển. Ra đi là xác định cảm tử, là làm lễ truy điệu sống... Sau tàu 69, tàu 100, tàu 187 được lệnh chở 60 tấn vũ khí vào bến Trà Vinh. Do tính chất đặc biệt của chuyến đi, cấp trên đưa xuống tàu hai người có kinh nghiệm làm cố vấn quân sự và cố vấn chính trị. Đó là thuyền phó Dương Tấn Kịch và chính trị viên Hồ Đức Thắng. Hai anh đều dân Nam Bộ gốc, thuộc luồng lạch và đã đi nhiều chuyến. Có hai người hỗ trợ thuyền trưởng Phan Văn Xã, chúng tôi thấy yên lòng. Sau nhiều ngày đi trên biển, chiều 20 tháng 6, chúng tôi bắt được mốc Côn Đảo. Biết còn sớm, thuyền trưởng Phan Văn Xã cho tàu thả trôi chờ thời cơ. Tháng 6, biển miền Nam rất lặng, nước xanh ngắt ngát. Khoảng 17 giờ, một chiếc Navy bay tới, nhào lượn ba vòng. Anh em chúng tôi đứng trên boong giả bộ thân thiện, vẫy tay chào. Bấy giờ tối, chúng tôi hướng mũi tàu vào bờ, tăng tốc độ. Lệnh chuẩn bị

chiến đấu cũng được ban ra. Hành trình của chúng tôi có lẽ không qua mặt được chiếc máy bay trinh sát. Đêm đó, máy bay địch kéo tới. Chúng bắn pháo sáng, rồi sau đấy rất nhiều tàu chiến đến quây quanh tàu 187. Được lệnh đánh trả, chúng tôi chiến đấu quyết liệt. DKZ bắn tàu, 12 ly 7 bắn máy bay. Trước sự kiên cường của tàu 187, bọn địch không dám vào gần. Chúng bao vây vòng ngoài và gọi hàng. Biết tình thế khó khăn, chúng tôi được lệnh bơi vào bờ. Thuyền trưởng Phan Văn Xã và máy trưởng Vũ Xuân An ở lại điểm hỏa bộc phá để hủy tàu. Do địch bắn pháo sáng và vãi đạn xuống như mưa, nên khi vào bờ, chúng tôi không tìm thấy nhau. Người may mắn gặp được anh em bến đón, người lạc vào rừng sâu. Chính trị viên Lê Công Thương hy sinh khi lên bãi cát nơi bờ sông Ba Động. Chiến sĩ hàng hải Trần Quang Phiêu trúng đạn, gãy chân, bị địch bắt. Báo vụ Phạm Thanh Duyên lạc trong rừng bốn ngày đêm, không thực phẩm, không nước uống, đến ngày thứ năm may mắn được anh em bến tìm thấy, cứu thoát. Những ngày kể đó, hàng đàn máy bay trực thăng rà lượn, tìm dấu tích chúng tôi. Rồi chúng đổ xuống hàng mấy tiểu đoàn bộ binh vây ráp, lùng sục. Ba ngày sau, anh em trên tàu 187 mới được Đoàn 962 tìm kiếm và thu gom về. Chúng tôi được đồng bào xã Giồng Lớn, Trà Cú và anh em Đoàn 962 chăm sóc, cứu chữa vết thương rất tận tình, chu đáo... Tình nghĩa không nói hết được. Sau ba tháng

ở lại Trà Vinh, 16 thủy thủ còn lại của tàu 187 theo hướng dẫn của anh Tư Mao, hồi đó làm Đoàn phó Đoàn 962, hành quân về Cà Mau, là “đại bản doanh” của Đoàn để hội quân với các thủy thủ tàu 69 và tàu 100. Ngày đi, đêm nghỉ, hơn nửa tháng sau chúng tôi tới được rừng được Rạch Gốc, Tân Ân. Thủy thủ ba tàu, 69, 187 và 100 còn lại được biên chế thành một phân đội có tên là D.970. 970 là số cuối tên ba tàu ghép lại mà thành. Nhiệm vụ của anh em chúng tôi là bảo vệ tàu 69, chờ ngày có thể ra khơi trở lại miền Bắc. Năm 1967, tôi được điều về làm máy trưởng tàu 69. Tuy ở trong rừng, chúng tôi vẫn duy trì chế độ bảo quản, bảo dưỡng máy định kỳ, hy vọng một ngày nào đó được đưa tàu ra biển. Biết tàu 69 đang kẹt trong rạch, địch ra sức lùng sục tìm kiếm, nên chúng tôi phải thường xuyên kéo tàu, di chuyển tới nhiều địa điểm khác nhau. Tàu không cơ động được, lại to kênh cang, kênh rạch thì bé, nên việc thường xuyên đưa tàu đi ẩn nấp rất vất vả. Thời gian những năm từ 1966 đến 1968, địch càn liên miên, chúng tôi vừa phải bảo đảm cuộc sống, vừa phải chiến đấu bảo vệ căn cứ, bảo vệ tàu 69. Giai đoạn đó gian nan, khổ cực vô chừng. Được phân công bảo vệ tàu, cả tuần lễ tôi và nhiều anh em khác không một hạt cơm vào bụng. Thực phẩm duy nhất là những quả mắm mọc trong rừng. Để ăn được, quả mắm phải luộc qua nước bảy lần. Nhưng nước ngọt cũng rất hiếm. Để có nước dùng

hằng ngày, chúng tôi đục thùng phuy rồi chùng cất nước mặn như người ta vẫn chùng cất rượu để gạn lấy nước mà uống... Năm 1972, chúng tôi đưa tàu 69 về đầu nguồn rạch Xẻo Già. Nhưng qua 6 năm không được lên đà, không được sơn sửa, vỏ tàu bị nước mặn ăn mòn, nhiều chỗ đã thủng. Hy vọng tàu 69 ra khơi để về lại miền Bắc không hiện thực nữa. Chúng tôi đành tổ chức tháo gỡ máy móc, cất giấu. Xong việc, đặt một quả bom 500 kg vào lòng “nó”, để phòng địch đến, kéo đi thì bom tự động nổ. Tạm biệt con tàu đã bao năm gắn bó với mình, chúng tôi không khỏi ngậm ngùi. Nhìn khối thép tro khắc, sẽ nằm lại một mình cô độc trong rừng đước mông lung này, chẳng ai cầm được nước mắt. Tôi đứng lặng trước mũi tàu và có cảm giác con tàu 69 cũng có linh hồn, “nó” đang nhìn tôi và cũng đang rỉ nước mắt. Thương quá!... Mấy năm sau hay tin biển ăn lẹm vào, đầu nguồn rạch Xẻo Già biến thành biển, tàu 69 đã chìm hẳn xuống nước, tôi nao cả lòng, thấy buồn, băng khuâng và nuối tiếc vô cùng... Năm 1973, tôi được điều về Quân khu 9 công tác cho đến năm 1975. Mười năm xa miền Bắc, ngoài những tin tức thu lượm qua đài phát thanh, tôi không có một thông tin gì về gia đình. Chẳng rõ ai còn, ai mất, sức khỏe mọi người thế nào. Chiến tranh nên điều gì cũng có thể xảy ra... Vậy rồi có một bất ngờ, bất ngờ đến thú vị mà không hẳn người lính chiến nào cũng có được. Tháng 4 năm 1975, miền Nam giải phóng.

Hai tháng sau, tháng 6 năm 1975, một đoàn khách của Bộ Tư lệnh Hải quân và Đoàn 125 vào Khu 9 thăm chúng tôi. Điều này đã mừng, nhưng còn một điều nữa xúc động, mừng hơn. Khi hai chiếc xe con đi vào đơn vị, chúng tôi vội ùa ra đón. Mười năm xa Đoàn, xa đơn vị rồi, nhớ lắm. Nhưng điều này thật sự bất ngờ, ngoài các thủ trưởng Bộ Tư lệnh Hải quân và thủ trưởng Đoàn 125, bước xuống xe còn có một người con gái nữa. Tôi nhìn và... ó ra. Xuân, vợ tôi! Đúng Xuân của tôi rồi. Dù đã 10 năm xa cách, nhưng sao tôi có thể quên được dáng người thon nhỏ, da bánh mật của cô gái Đồ Sơn ấy chứ... Tôi bàng hoàng, không tin đây là sự thật. Đồng chí đại diện Bộ Tư lệnh Hải quân biết tâm trạng sững sốt, ngỡ ngàng của tôi, nên bước tới, nhìn tôi cười và nói: “Đoàn 125 đề nghị trong chuyến đi này, để chị Xuân cùng đi vào đây thăm chồng. Anh lại gặp chị ấy đi”. Mừng quá. Tôi lí nhí cảm ơn và chạy tới bên vợ. Lấy nhau mới được ba ngày, rồi biệt biệt đúng 10 năm, người Nam kẻ Bắc, nên chúng tôi vẫn còn tâm trạng ngượng ngập. Vợ tôi chỉ hỏi: anh khỏe không, rồi ràn rụa nước mắt. Xuân cũng mừng và hết sức xúc động... Tôi thì nhìn vợ, không biết nói gì... Chuyện đã mấy chục năm, vậy mà nay nhớ lại, ngỡ như mới hôm qua hôm kia... Những kỷ niệm ấy của một thời làm lính, một thời làm thủy thủ trên “tàu không số” sao mà quên được... Nhắc chuyện, lại nhớ đến các anh Hoàng Thanh Loan, Cao Sỹ Thập,

Nguyễn Văn Thanh, Nguyễn Văn Kết, Phạm Văn Khanh, Phan Văn Đấu... đã mãi mãi nằm lại nơi rừng đước Cà Mau. Mỗi lần chuẩn bị kỷ niệm ngày thành lập Đoàn, nhớ các anh quá chừng!

NỖI ĐAU ĐỘNG LẠI HÔM NAY

“... Sau việc tàu 100 và tàu 187 bị đánh ở vùng biển phía nam, tình hình vận chuyển càng trở nên khó khăn. Đây quả là một cuộc thi gan, đấu trí, đấu lực quyết liệt. Biết tàu ta vẫn hoạt động, địch càng ráo riết phong tỏa và ngăn chặn. Mặc dù vậy, do đòi hỏi cấp bách của chiến trường, đặc biệt là chiến trường Khu 5 và Khu 6, công tác chi viện cho miền Nam bằng đường biển, không một giây phút bị buông lỏng. Những thuyền trưởng, những thủy thủ của Đoàn 125 vẫn sẵn sàng ra khơi, đối mặt với quân thù. Phương châm vận chuyển của Đoàn lúc này là: “Táo bạo, bí mật, tránh địch là chính, gặp địch không tránh được thì chiến đấu dũng cảm, ngoan cường, bảo vệ bí mật nhiệm vụ”. Đoàn 125 lại cử cán bộ vào Khu 5, Khu 6 nghiên cứu bến bãi... Tháng 11 năm 1966, Đoàn 125, theo chỉ thị của cấp trên, tiếp tục vận chuyển vũ khí cho chiến trường Khu 5.

Tàu 41 do thuyền trưởng Hồ Đắc Thanh và chính trị viên Đặng Văn Thanh chỉ huy được lệnh chở 59 tấn vũ khí vào Đức Phổ (Quảng Ngãi). Đồng chí Nguyễn Hồng Ly, Dương Văn Lộc, thuyền phó; đồng chí Phan Nhạn, máy trưởng;

*đồng chí Trần Nhợ, thủy thủ trưởng và các thủy thủ: Côn, Tiến, Sinh, Nhõ, Tự, Hiếu, Hải, Thán, Thông*¹.

Đức Phổ là bãi ngang, bờ cát đổ ra biển thoải thoải, nên chỉ có thể đưa tàu vào lúc nước cường. Thả hàng trong đêm và phải rút ra ngay trong đêm. Để có chuyến đi đó, chúng tôi chuẩn bị khá công phu. Đây là lần đầu tiên thử nghiệm phương thức thả hàng xuống bãi ngang để bến mò vớt sau. Trong lịch sử, chưa một ai dám đưa tàu sắt vào bãi ngang. Bãi ngang là khu vực trống trải, những con sóng từ ngoài khơi đang đà lao vào, gặp bờ cát chắn, thuận đà, đập mạnh, bức bối dâng nước cuộn lên. Dân đi biển gọi sóng ấy là sóng cuốn chiếu. “Gân cát” ngoài mép nước hình thành bởi sóng đập vào bờ, kéo ra là tai họa cho mọi loại “chân vịt” khi tàu vào gân, bị dôi lên.

Để làm quen với địa hình giống địa hình nơi tàu 41 sẽ vào, chúng tôi kéo nhau tới bãi ngang gần cửa Ba Lạt (tỉnh Thái Bình) tập luyện. Tập hàng tháng. Tập vào bến. Tập thả hàng, đánh dấu. Tập quay ra... Vũ khí đưa vào bến trong chuyến đi này được đóng gói đặc biệt. Không dùng hòm gỗ như các chuyến trước, mà bọc kín bằng lớp vải thấm Paraphin, bó chặt như gói bánh tét. Rồi xâu vào với nhau...

Chưa có chuyến đi nào gặp sóng dữ như chuyến đi đó. Hết gió mùa đông bắc, là bão. Biển cộn lên.

1. Xem *Lịch sử Lữ đoàn 125, Sdd.*

Thủy thủ đều say. Cứng sóng như máy trưởng Phan Nhận cũng bị ói. Ba ngày liền phải ăn lương khô, uống nước lã. Sóng vật, tàu lắc, không sao bật lửa nhóm bếp...

Hai ba giờ ngày hai bảy tháng mười một (ngày 27 tháng 11) chúng tôi vào được bến. Chạy tới chạy lui, từ cửa Mỹ Á đến Phổ An, vẫn không có người ra đón. Thời gian chẳng còn nhiều, chúng tôi quyết định thả hàng, đồng thời cử người vào bờ bắt liên lạc. Thuyền phó Dương Văn Lộc và thủy thủ Trần Nhợ xung phong đảm nhận công việc đó.

Bốn giờ sáng, thả được hai phần ba lượng hàng thì phát hiện phía ngoài có hai khu trục tới ém, chắn lối ra. Tôi cho ngừng công việc, đóng nắp hầm, chuẩn bị cơ động ra khỏi vị trí thả hàng... Vừa lúc, một đợt sóng ào tới, dềnh tàu lên, rồi đột ngột thả xuống. Tàu 41 rùng mạnh, khựng lại. Tôi ấn tay chuông, phát tín hiệu tiến hai, rồi tiến ba. Tàu gầm to, nhưng bất động. Máy trưởng Phan Nhận thông báo: “Chân vịt hỏng, không cơ động được”. Vậy là điều đáng lo chúng tôi có luồng trước, đã đến. Trời gần sáng. Phía ngoài, tàu chiến Mỹ nháy đèn phát tín hiệu liên tục... Chi ủy hội ý, quyết định: nhằm giữ bí mật vị trí thả hàng và không để tàu rơi vào tay giặc, hủy tàu. Sau khi anh em đã lên bờ, tôi và máy trưởng Phan Nhận hủy tài liệu, định giờ ngòi nổ 30 phút, rồi bơi vào bờ. Tôi nghĩ thời gian đó đủ để bơi xa tàu. Một cơn sóng hất tôi lên bãi cát. Tôi quay nhìn lại, con tàu

vẫn như một tảng đá, đen trũi, lơ lửng trên mặt nước, cứ dập dềnh. Đầu tôi căng ra, muốn vỡ. Vừa lúc, hai bóng đen lao ra mép nước, đó là thuyền phó Dương Văn Lộc và thủy thủ trưởng Trần Nhợ. Hai anh lo tàu không nổ, sẽ rơi vào tay địch, nên đã bơi ra điểm hoả... Và, trời ơi, vừa lúc đó, nơi tàu 41, một khối lửa bùng lên. Tôi hoảng loạn nhào ra, gào gọi tên hai anh, nhưng tiếng tôi đã bị lấp chìm giữa ào ạt sóng và gió... Lúc đó là 4 giờ 30 phút ngày hai tám tháng mười một năm sáu sáu (ngày 28 tháng 11 năm 1966).

“TÀU KHÔNG SỐ” VỚI CUỘC TỔNG TIẾN CÔNG VÀ NÓI DẠY TẾT MẬU THÂN NĂM 1968

“... Sau những chiến công của mùa khô năm 1967, Ban Chấp hành Trung ương Đảng họp, nhận định: địch đã bị thất bại một bước rất cơ bản trong chiến lược “chiến tranh cục bộ”, chúng đang bị động lúng túng về chiến lược, chiến dịch. Trung ương chủ trương chỉ đạo các chiến trường khắc phục khó khăn, tích cực hoạt động quân sự Thu - Đông, nhằm đẩy địch vào thế bị động sa lầy hơn nữa, tạo thế và lực cho ta đón thời cơ, giành thắng lợi quyết định.

Năm 1967, lực lượng Mỹ - ngụy từ chuẩn bị phản công, giành thế chủ động phải quay về phòng ngự bị động. Cuối năm 1967, lực lượng vũ trang quân giải phóng có 7 sư đoàn, 15 trung đoàn, 50 tiểu đoàn độc lập; lực lượng vũ trang địa

phương có 55 tiểu đoàn, 17 đại đội, 144 trung đội độc lập và 30 vạn dân quân tự vệ.

Từ tình hình trên, tháng 12 năm 1967, Bộ Chính trị họp và nhận định: “Chúng ta đang đứng trước những triển vọng và thời cơ chiến lược lớn. Đế quốc Mỹ đang ở thế tiến thoái lưỡng nan về chiến lược”. Và Bộ Chính trị quyết định “Chuyển cuộc chiến tranh cách mạng của nhân dân ta ở miền Nam sang một thời kỳ mới - thời kỳ giành thắng lợi quyết định... Nhiệm vụ trọng đại và cấp bách lúc này là động viên những nỗ lực lớn nhất của toàn Đảng, toàn quân, toàn dân cả hai miền, đưa cuộc chiến tranh của ta lên bước phát triển cao nhất, dùng phương pháp tổng công kích, tổng khởi nghĩa để giành thắng lợi quyết định”.

Được Bộ Chính trị giao nhiệm vụ, Quân ủy Trung ương và Bộ Tổng Tư lệnh đã vạch phương án tổng công kích và tổng khởi nghĩa, xác định: cùng với đòn tấn công của bộ đội chủ lực, mà chiến trường chính là Đường 9 - Khe Sanh, nhằm thu hút, giam chân lực lượng chiến lược của địch, một đòn tiến công chiến lược đánh vào thị xã, thành phố, quy mô trên toàn miền Nam, kết hợp với nổi dậy của quần chúng nông thôn và đô thị, mở đầu cho tổng công kích, tổng khởi nghĩa, lấy chiến trường chính là Sài Gòn, Nam Bộ, Trị Thiên, Huế, trọng điểm là Sài Gòn, Huế và các thành phố lớn.

Thời gian tiến hành tổng công kích, tổng khởi nghĩa được chọn vào dịp Tết Nguyên đán Mậu Thân

năm 1968. Đây là thời điểm có nhiều yếu tố bất ngờ nhất.

Đêm 30 rạng mùng Một Tết Mậu Thân (ngày 31 tháng 1 năm 1968), cuộc tổng tiến công và nổi dậy đồng loạt của quân và dân ta ở miền Nam nổ ra.

Để tiếp tế vũ khí cho quân và dân ta trong cuộc tổng tiến công và nổi dậy, Bộ Tư lệnh Hải quân và Đoàn 125 nhận được một kế hoạch “tuyệt mật” từ Bộ Tổng Tham mưu. Theo kế hoạch đó, Đoàn 125 chuẩn bị bốn tàu, xuất phát từ bốn địa điểm khác nhau nhưng cùng vào các bến trong một đêm. Tàu nào không vào được thì nghi binh, thu hút địch để tàu khác vào.

Sau khi cân nhắc, tính toán, chỉ huy Đoàn 125 chọn bốn tàu là 165, 235, 56 và 43 làm nhiệm vụ đặc biệt này.

Tàu 165 sẽ vào bến Vàm Lũng (Cà Mau), tàu 235 sẽ vào Hòn Hèo (Khánh Hòa); tàu 43 sẽ vào Đức Phổ (Quảng Ngãi) và tàu 56 sẽ vào bến Lô Giao (Bình Định).

Nhận rõ mục đích và ý nghĩa của chuyến đi đặc biệt quan trọng này, cán bộ, thủy thủ các tàu đều phấn khởi và quyết tâm cao. Phương châm trong lần đột kích này là: dũng cảm, thận trọng, táo bạo, ngoan cường.

Nhằm thực hiện ý đồ chiến thuật, từ ngày 25 tháng 02, các tàu 165, 56, 43 và 235 lần lượt nhổ neo. Tàu 165 rời bến đêm 25 tháng 02; tàu 56 rời bến đêm 26 tháng 02; hai tàu 235 và 43 rời bến chậm hơn, đêm 27 tháng 02.

Ngay đêm các tàu xuất phát, Cục Tác chiến Bộ Tổng Tham mưu đã thông báo tình hình địch trên biển cho chỉ huy Đoàn 125. Tại Sở chỉ huy Đoàn 125, Tư lệnh quân chủng Hải quân Nguyễn Bá Phát; Phó Tham mưu trưởng Kim Sang và các cán bộ chỉ huy của Đoàn thường xuyên có mặt để giúp các tàu xử lý mọi tình huống. Thông tin trực 24/24. Mọi người hồi hộp đón nhận từng tín hiệu từ các tàu đánh về. Không khí trong sở chỉ huy Đoàn 125 hết sức căng thẳng. Các cán bộ của Đoàn, Chính ủy Võ Hồng Phúc, quyền Đoàn trưởng Huỳnh Công Đạo, Trợ lý tham mưu Trần Phong... hầu như không ngủ. Ai cũng hồi hộp, lo âu.

Mấy đêm kế đó, lần lượt các tàu đều điện về: “Chúng tôi gặp địch”.

Cuộc chiến đấu của bốn con tàu Đoàn 125 với hạm đội 7 và hải quân ngụy đã xảy ra... Và, bốn con tàu ra đi, chỉ một tàu 56 trở về. Cuộc chiến đấu của tàu 43, tàu 165 và tàu 235 đã nói lên sự khốc liệt, khó khăn của công tác vận tải chi viện chiến trường trên tuyến đường biển. Song các con tàu của Đoàn 125 đã hành động vượt xa sức tưởng tượng bình thường, đã chiến đấu xuất sắc và giành thắng lợi”¹.

Tàu 235

Cách đây mấy chục năm, tôi và Lê Đức Do có chuyến làm phim về “tàu không số”. Từ Nha Trang,

1. Xem *Lịch sử Lữ đoàn 125*, Sdd.

chúng tôi đi nhờ xuống của dân Ninh Vân để về Hòn Hèo. Hòn Hèo là tên chung chỉ vùng biển và dãy núi chạy qua hai xã Ninh Phước, Ninh Vân thuộc tỉnh Khánh Hòa. Hòn Hèo cách Nha Trang khoảng hơn 10km đường biển. Nơi đó thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh đã hy sinh cùng con tàu 235 năm 1968. Địa thế Hòn Hèo phức tạp, lắm mỏm núi nhô ra biển, nhiều đá ngầm, luồng hẹp. Một tài liệu của Pháp nói rằng muốn ra vào Hòn Hèo không mắc cạn, phải là những tay thuyền trưởng lão luyện, có trên dưới 20 năm tuổi nghề. Vậy mà Phan Vinh đã đưa được tàu vào đó. Vào ban đêm. Nhưng đêm ấy, đêm 29 tháng 2 năm 1968, vùng Hòn Hèo sáng trắng ánh đèn dù. Gần chục chiếc tàu chiến của Mỹ và nguy bao vây phía ngoài, chặn lối tàu ta. Biết bến đã lộ, Phan Vinh thực hiện phương án hai, cho thả hàng xuống Ninh Phước, để bến mò vớt sau. Các kiện hàng được bao gói đặc biệt, lần lượt lặn xuống biển. Xong việc, anh đưa tàu xuôi xuống Ninh Vân, cách đó độ 10 hải lý, nhằm không để lộ vị trí thả vũ khí. Tàu địch lập tức đuổi bám, bắn theo không ngớt. Tàu 235 lâm vào tình thế gay go. Phía trước núi chắn. Sau lưng, bảy tàu chiến của địch chặn ngang. Trên trời, máy bay quần lượn, thả pháo sáng, bắn rốc két. Ý định của chúng là bắt sống tàu ta. Dưới sự chỉ huy của Nguyễn Phan Vinh, tàu 235 vừa vòng tránh, vừa bắn trả. Súng của Hà Minh Thật, của Đào Quang Ty, của Nguyễn Văn Phong liên tục

nã đạn về phía tàu địch. Một chiếc bốc cháy. Đội hình địch rối loạn. Lập tức chúng lùi xa hơn, bắn pháo lớn. Cuộc chiến mỗi lúc một quyết liệt. Lúc này tàu 235 đã có năm người hy sinh, còn lại, hầu như đều bị thương. Thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh cũng bị đạn xước qua đầu. Anh tự băng bó, và vẫn đứng trong buồng lái, động viên mọi người chiến đấu. Nhưng tàu địch đông, có ưu thế về hỏa lực, biển lại hẹp, khó cơ động vòng tránh, đồng đội tổn thất đã nhiều, nên Phan Vinh cho tàu dừng lại ở Bãi Giữa. Biết không thể phá vòng vây, Phan Vinh quyết định cho nổ tàu. Anh tổ chức đưa thương binh, liệt sĩ vào bờ. Sau đó lệnh điểm hỏa. Khi nhìn thấy đồng đội đã bám được vào chân núi, anh và thượng sĩ thợ máy Ngô Văn Thứ kiểm tra ngòi nổ lần cuối, rồi nhảy xuống biển, bơi vào.

Tiếng nổ dội lên. Một cột lửa bốc cao. Vùng Hòn Hèo thất kinh, đổ rục. Bọn địch bàng hoàng, ngơ ngác. Tạp chí *Lướt sóng* của hải quân ngày sau đó thú nhận: “... Mười hai chiến hạm và hàng chục hải thuyền của Hoa Kỳ và quân lực Việt Nam cộng hòa đã đụng độ ác liệt với một tiểu đoàn Việt cộng gan góc và thiện chiến (thực ra chỉ có 20 thủy thủ) trên một con tàu lớn chở chiến cụ từ miền Bắc thâm nhập tiếp tế cho Mặt trận Giải phóng. Họ đã nổ súng đến viên đạn cuối cùng, người cuối cùng và hy sinh với con tàu bằng khối lượng hàng chục tấn bộc phá do chính tay họ tự hủy, không để lại dấu vết trên biển”.

Còn đài “Tự Do” của ngục thì tường thuật: “... Các phi tuần, trực thăng, khu trục võ trang được gọi đến bắn phá. Lực lượng tăng viện đến thì cuộc lục soát bắt đầu. Một toán từ phía bắc xuống, một nhóm từ dọc đồi phía nam tiến lên, một lực lượng khác gồm bốn tàu dân hàng ngang tiến vào vịnh. HQ.12, HQ.617 tiếp tục bắn phá vào sườn núi yểm trợ, nhưng chỗ này có nhiều đá ngầm và san hô nên bốn tàu này đều bị cạn, các chiến sĩ đành xuống nước vào để hợp lực với lực lượng trên bờ...”.

... Trời đã chiều chiều, nhưng rõ ý định của chúng tôi, chủ tịch xã Ninh Vân Trà Thái Lâm sốt sáng điều xuống máy và đưa chúng tôi đến vị trí tàu nổ. Anh phân nản:

- Các anh là những người đầu tiên tới đây sau vụ đó. Ngõ trên quên chốt! Một phần tư thế kỷ rồi...

Vâng, đã 23 năm đằng đẳng! Đã 23 lần lá rụng, 23 lần những mầm non nhú lên... Anh trách là phải, anh Lâm, chúng tôi không quên đồng đội của mình, nhưng hãy hiểu cho chúng tôi, chúng tôi chỉ là người lính. Vâng, lính trơn...

Đến sát một mỏm núi đá, xuống dừng lại.

- Đây là Bãi Giữa! - Trà Thái Lâm nói và chỉ tay về phía trước.

Chúng tôi cùng nhìn xuống. Lập lò dưới mặt nước, những khối sắt han rỉ nằm lặng phắc. Đây là mũi tàu hay khoang máy? Còn dấu tích nào của đồng đội chúng tôi vẫn ẩn chìm dưới đó? Có cái gì cay cay nơi sống mũi, chúng tôi bỏ mũi, lặng im...

Lăn trong tiếng sóng nhấn nạy dè dặt đập vào bờ đá, chúng tôi nghe hình như có cả những hơi thở gấp gáp, những tiếng nói đứt nối từ đâu vọng tới. Chiều tà, man mát, se lạnh...

Theo hướng dẫn của anh Lâm, chúng tôi men lên ngọn núi đá và không mấy khó khăn để nhận ra đài chỉ huy của tàu 235 lút chìm giữa gai rậm, cỏ lác. Sức công phá của khối thuốc nổ mạnh đến vậy sao? Chính trong khoang thép này, đã nhiều lần Phan Vinh điều khiển con tàu luồn lách qua đá ngầm, qua tuyến phòng thủ của địch chở vũ khí vào chiến trường, và cũng trong khoang máy này anh và đồng đội đã giật ngòi nổ để một cột lửa bùng lên giữa biển khơi... Gần hai mươi lăm năm rồi mà những gì đập vào mắt cứ khiến chúng tôi nao cả lòng. Xác tàu, một nửa văng lên đang rã nát nằm chỏng chơ lưng chừng sườn núi Bà Nam này, một nửa biển ngầm dưới kia, còn anh, anh nằm nơi nào, Phan Vinh?...

Chiếc máy trong tay Lê Đức Do run run. Tôi rõ đồng nghiệp của mình đang xúc động. Hai mươi ba năm rồi mới có những thước phim về các anh, cũng là quá muộn...!

Ngậm ngùi, chúng tôi chỉ biết cùng anh Lâm và bà con Ninh Vân thấp cho các anh và con tàu một nén nhang...

Khi hương đã tàn, ngồi bên xác nửa con tàu, người chủ tịch xã kể:

- Thời đó, tôi mới tám tuổi, nhưng còn nhớ rõ. Sau khi tàu nổ, có hai người bị dạt vào chân núi này. Một người trong họ đội mũ nồi, mặc áo bludông giả da. Bọn địch tung quân lùng bắt ráo riết. Nhưng hai anh đánh trả dữ lắm. Gần sáng, không nghe tiếng súng nổ nữa. Và khi bọn địch mò tới được chỗ hai người, họ đã tắt thở. Hầm học, chúng tưới xăng vào và... châm lửa đốt.

Anh Lâm lặng lẽ dẫn chúng tôi tới một phiến đá hơi lõm xuống cách mặt nước chừng 30m. Thời gian không làm mất dấu tích tội ác kẻ thù. Tảng đá vẫn còn đen vết cháy. Tôi bật hỏi chủ tịch xã Trà Thái Lâm:

- Anh có biết gốc tích con tàu này và những người đã ngã xuống đây là ai không?

- Cũng... Không rành... - Người chủ tịch thật thà đáp.

Tôi chạnh buồn. Nhưng Trà Thái Lâm không thể là người đáng trách. Trên đường trở lại thôn Đàm Vân, tôi cứ ước ao rằng, giá chỉ nơi đây, bên sườn núi Bà Nam này có được một tấm bia ghi lại sự tích về con tàu 235 và tên tuổi 15 đồng đội của chúng ta đã bỏ mình nơi đây. Có tấm bia, để khi những mảng thép kia có vụn rơi cùng thời gian, thì từ ông chủ tịch đến người dân thường vẫn đều biết, để con cháu đời sau ghi nhớ rằng, chính những con người đã ngã xuống mảnh đất này, những con người mà hài cốt của họ vẫn vất vưởng, chưa rõ nằm ở nơi đâu, đã làm nên con đường vận

tải chiến lược trên Biển Đông có một không hai trong lịch sử chống ngoại xâm của dân tộc.

- Anh Lâm này, người đội mũ nồi, mặc áo bludông là anh hùng Nguyễn Phan Vinh đấy - Tôi buột nói.

- Hả? Anh hùng?...

Trà Thái Lâm quay lại, tròn mắt nhìn tôi. Và nằng nặc đòi tôi kể cho nghe tỉ mỉ những gì đã biết về con tàu, về những thủy thủ, về những chuyến đi của họ. Chuyện ấy thì tôi rành. Chính anh Long An, anh Lâm Quang Tuyến và anh Lê Duy Mai, ba người trong số năm người của chuyến đi ấy còn sống sót trở về, đã thuật lại cho hay. Anh Tuyến đã kể: “Tàu 235 chúng tôi có tất cả 21 thủy thủ. Nhưng khi chuẩn bị nhổ neo, Ngô Dầu bị viêm phổi, phải vào viện, nên đội hình còn 20 anh em. Tàu do anh Nguyễn Phan Vinh làm thuyền trưởng, anh Nguyễn Tương làm chính trị viên, anh Đoàn Văn Nhi và anh Võ Tá Tu làm thuyền phó. Máy trưởng là anh Ngô Văn Thứ; máy hai là Trần Lộc; thợ máy là Vũ Long An và Nguyễn Minh Hải; thợ điện: Lê Duy Mai; báo vụ: Phạm Trường Nam, Doãn Quang Ruyện; ra đa: Trần Thọ Thuyết; thủy thủ phụ trách súng 14 ly 5: Nguyễn Văn Phong, Đào Quang Ty; thủy thủ bắn súng DKZ: Hà Minh Thật; cơ yếu: Nguyễn Văn Dũng; y tá: Hoàng Văn Hoà; lái tàu: Mai Văn Khung và tôi: Lâm Quang Tuyến.

Đêm 29 tháng 2 năm 1968, khi vào đến hải phận Khánh Hòa, tàu chúng tôi bị ba tàu chiến mà sau này mới hay rằng đó là tàu Ngọc Hồi, tàu HQ.12, tàu HQ.617 và bốn tàu khác thuộc duyên đoàn 25 bao vây. Nó muốn bắt sống tàu ta. Anh Phan Vinh có ý định đưa tàu xuyên vào đội hình tàu địch, phá vòng vây, nhưng rất không may cho chúng tôi là, vào thời điểm ấy, anh Vũ Long An báo cáo rằng, máy đã hỏng nặng. Việc đột kích ra khơi không thành. Lúc này đã là hai giờ ngày mùng 1 tháng 3. Tàu cách bờ 200m, anh Vinh phát lệnh đưa tử sĩ và thương binh rời tàu. Số còn lại, cài kíp nổ, phá tàu. Lúc đó anh Vinh, anh Thứ đã bị thương nặng, nhưng vẫn chui vào khoang máy đặt giờ nổ...”.

Anh Lê Duy Mai kể: “Nhận lệnh thuyền trưởng, tôi mở van khí ép bơm xuống cao su để anh em thương binh đưa tử sĩ vào bờ. Ở lại tàu chiến đấu lúc ấy có thuyền trưởng Phan Vinh; anh Mai Văn Khung, phụ trách hàng hải; anh Thứ, anh Long An, anh Trần Lộc phụ trách máy; pháo thủ Nguyễn Văn Phong; anh Hà Minh Thật phụ trách DKZ, và tôi thợ điện. Đã bao năm rồi, nhưng tôi vẫn không sao quên được mệnh lệnh cuối cùng lúc đó của thuyền trưởng Phan Vinh: “Đánh bọc phá tại tàu!”. Đánh bọc phá tại tàu đồng nghĩa với hy sinh con tàu bằng lượng thuốc nổ hơn 100 kg mà chúng tôi đã cài sẵn. Nhận lệnh, anh Thứ, anh Long An, anh Hà Minh Thật vội đến các vị trí đã

phân công, điểm hỏa. Tôi thốc xuống cầu thang, vào khoang máy và gặp anh Trần Lộc ở đấy. Thấy đầu anh quấn băng trắng, tôi nói: “Anh bị thương, tôi thay anh đánh bộc phá khoang máy sau”. Tình hình hết sức hiểm nghèo, nhưng thuyền trưởng Phan Vinh, dẫu lúc đó đã bị thương, vẫn bình tĩnh đi kiểm tra và động viên anh em. Đến khoang máy sau, anh hỏi: “Chắc ăn chưa?”. Tôi đáp: “Báo cáo, chắc!”. Đèn tín hiệu điểm hỏa bật sáng, chúng tôi rời tàu. Khoảng 2 giờ 30 phút ngày mùng 1 tháng 3, một cột lửa bùng lên. Sức công phá của một tấn thuốc nổ chặt con tàu ra làm hai, một nửa chìm xuống nước, nửa còn lại văng lên núi. Sau phút bàng hoàng, địch gọi pháo từ biển bắn vào, gọi máy bay trên trời bắn xuống. Rồi cho lính đổ bộ lên bờ. Chúng tôi chia làm hai tốp, tốp một do thuyền trưởng chỉ huy. Anh Vinh, anh Thứ và các anh trong tốp này chỉ có súng AK và lựu đạn, nhưng đánh trả quyết liệt. Địch phải tăng viện binh. Trời chưa sáng rõ, lính ngụy, lính Nam Triều Tiên từ trực thăng đổ xuống, từ biển mò lên. Chúng rải quân khắp núi Bà Nam. Anh Vinh, anh Thứ và các anh ở tốp đó xoay trở bắn đến viên đạn cuối cùng và tất cả hy sinh... Tốp thứ hai, do thuyền phó Đoàn Văn Nhi chỉ huy. Tốp này gồm có tôi tức thợ điện Lê Duy Mai; thợ máy Vũ Long An, thủy thủ Hà Minh Thật, Nguyễn Văn Phong, Mai Văn Khung và Lâm Quang Tuyến... Tất cả đều thương tích đầy mình. Địch lòng rất dữ, nên

anh em chúng tôi dìu nhau, chạy vòng vo khắp vùng núi đá Hòn Hèo. Mười ngày phơi dưới nắng gắt, không lương thực, không nước uống, chúng tôi quắt tóp, kiệt quệ. Ngày thứ mười một, Khung khát nước không chịu nổi, bèn lần xuống núi. Nhưng chờ mãi, chờ mãi, vẫn chẳng thấy về. Chúng tôi cử An và Thật đi tìm, nhưng cũng không biết tin tức gì. Sau này mới hay, Khung đã bị địch bắt. Ngày thứ mười hai, Anh Nhi lúc này đã yếu lắm, không có khả năng đi được xa, nói với chúng tôi: “Đừng vì mình mà loanh quanh ở đây. Hãy tản ra, cố tìm cho được du kích. Mình chờ mọi người ở đây”. Tỏi nói: “Không, chúng tôi không bỏ anh. Anh em sẽ thay nhau dìu”... “Đừng yếu đuối. Nấn ná là không còn người trở về Đoàn báo cáo. Thương mình thì hãy đi đi... Mệnh lệnh đấy”. Chúng tôi đành gạt nước mắt, chia tay anh. Mấy anh em lại luồn rừng mò mẫm đi. Đi suốt ngày suốt đêm. Có lúc gặp thú dữ, phải ngồi chụm lưng vào nhau, canh chừng. Rồi cũng gặp được người của bên. Việc đầu tiên là tuồng đi tìm anh Nhi. Nhưng nơi bìa rừng ấy, nơi thuyền phó Đoàn Văn Nhi chia tay chúng tôi chỉ còn mảnh áo rách và cuộn băng cá nhân, máu đã nở khô. Chúng tôi chia nhau sục từng hốc đá, bụi rậm vẫn không thấy. Sau đó với sự giúp đỡ của du kích, chúng tôi quay lại Ninh Vân tìm xác đồng đội. Chôn cất anh em xong, chúng tôi dìu dúi nhau vượt Trường Sơn trở lại miền Bắc. Sáu tháng sau về đến đơn vị”.

Tôi kể lại chuyện đó với Trà Thái Lâm. Trà Thái Lâm ngồi lặng. Đôi mắt dõi ra biển.

Đêm đó hình như chủ tịch xã không ngủ. Chừng 3 giờ sáng, anh đánh thức tôi:

- Này, có thể làm được việc ấy không?

Tôi ngơ ngác:

- Việc gì?

- Còn việc gì nữa! Làm cái bia tưởng niệm anh Vinh và mấy anh đã hy sinh nơi đây...

Tôi nhồm dậy, nhìn anh. Có cái gì đó thoáng chạy qua tôi, thật xúc động. Lâng lâng, tôi không ngủ lại nữa. Tôi lắng nghe tiếng sóng ngoài biển đang triền miên mài lên bãi cát làng Đầm Vân.

Ý nguyện của chủ tịch xã Trà Thái Lâm muốn có cái bia tưởng niệm tàu 235 ở Hòn Hèo, được tôi báo cáo lại với Ban chỉ huy Đoàn 125. Anh Phan Điền, hồi đó là Lữ đoàn trưởng hết sức ủng hộ.

Mấy năm sau, tôi được biết, đồng đội của Nguyễn Phan Vinh ở Lữ đoàn 125 đã làm được điều mà ông chủ tịch xã Ninh Vân ao ước: xây bia tưởng niệm tàu 235 ở đấy. Bia tưởng niệm ghi lại chiến công của tàu 235, và ghi đủ tên tuổi, quê quán 15 cán bộ, thủy thủ đã hy sinh tại Hòn Hèo đêm mồng 1 tháng 3 năm 1968.

... Hôm sau, chúng tôi lần sang Ninh Phước. Bác Phạm Kiệm và ông Phạm Duy Y, cựu chủ tịch xã kể lại rằng, những ngày đó có một thủy thủ bị lạc lên mạn này, trong người còn hai trái lựu đạn. Ban ngày, anh xuống biển, đội nón mê vờ làm

người cào hến; tối đến tìm hang đá lẩn tránh. Bọn địch truy lùng rất gắt. Bà con theo dõi từng bước để chỗ che. Rồi một hôm, anh bị chúng phát hiện. Chúng hò hét đuổi rượt vây bắt. Nhưng rõ anh còn vũ khí, không tên nào dám vào gần. Bất lực, chúng bắn như đổ đạn. Anh bị thương vào chân, nhưng vẫn cố lết về hướng núi. Từ đó, không ai nhìn thấy anh nữa. Mười năm sau, bình yên trở lại, bà con Ninh Phước đi phát rẫy, tìm thấy một bộ xương nằm trong bụi rậm, bên cạnh vẫn còn quả lựu đạn.

Tàu 165

Từ Cần Thơ, chúng tôi lần tới vùng biển phía nam, lang thang đây đó, với chút hy vọng mong manh biết thêm ít nhiều về tàu 165 và đồng đội trên con tàu ấy. Nhưng vô vọng. Giữa một vùng xanh ngắt mênh mông những nước là nước này, tìm đâu ra dấu vết con tàu nhỏ nhoi đã hóa thân vào biển cách đây hơn 50 năm?... “Vết tích” tàu 165 để lại chỉ là hai bức điện gửi về Sở chỉ huy trong đêm 29 tháng 02 rạng ngày 01 tháng 3 năm Mậu Thân, tôi tìm được trong sổ hồ sơ ít ỏi còn lưu giữ ở Bộ Tư lệnh Hải quân. Bức điện thứ nhất đề lúc 18 giờ ngày 29 tháng 02: “*Chuyển vào. Gặp máy bay trinh sát đi qua tàu - Lương*” (tức chính trị viên Nguyễn Ngọc Lương). Bức điện thứ hai đề lúc 1 giờ ngày 01 tháng 3: “*Chúng tôi gặp tám tàu địch bao vây. Quyết cảm tử!*”.

Đó là bức điện cuối cùng, lời nhấn lại cuối cùng trước lúc tàu 165 và 18 thủy thủ đi vào huyền thoại.

Trở về Cần Thơ, tôi tìm tới anh Khuê Ngọc Bẩy. Cũng như anh Trần Phong ở Đoàn 125, anh Khuê Ngọc Bẩy biết nhiều chuyện, hiểu nhiều chuyện. Anh là người sống nghĩa tình, thủy chung, có trách nhiệm, nghỉ hưu rồi mà tâm chưa nhàn. Trong cương vị Chủ tịch Hội Cựu chiến binh thành phố Cần Thơ, hầu như không lúc nào anh rỗi. Xóa đói, giảm nghèo; thanh niên tòng quân; di dời mộ chí; hòa giải; an toàn giao thông... việc gì cũng thấy cần đến “cựu chiến binh”... Rồi viết lịch sử về những người ở bến, giải quyết chế độ cho anh em...

Khi tôi nhắc đến những chuyện đã qua, anh bứt rứt, bồn chồn như thể mình là người có lỗi. Với các chiến sĩ tàu 165, anh đau đầu một nỗi niềm. Anh kể:

- Cuối tháng 02 năm Mậu Thân, thiết lâu rồi mới nhận được tin có tàu vô, anh em tôi ở bến mừng lắm! Mấy ngày trước hôm đó, theo kế hoạch, biết tàu sẽ vô, đơn vị đã tổ chức bố trí công tác đón tàu chặt chẽ. Ngày 29 tháng 02, từ sáng sớm bến đã chia nhau, từng tốp, đi đón các ngả, và nếu có thể, hỗ trợ để tàu vô vàm... Lần nào tàu vô, anh em ở bến cũng thấp thỏm, hồi hộp. Và lo nữa. Nhưng chẳng rõ sao, lần này cảm thấy lo nhiều hơn. Có thể do mong quá, lâu rồi không có vũ khí;

cũng có thể, chẳng ai rõ đầy đủ hơn chúng tôi về sự gian ngoan và mưu kế của kẻ địch...

Hôm 29, trời chưa tối, chúng tôi đã đến các vị trí, dõi mắt trông chừng... Máy bay địch lượn nhiều. Hình như chúng báo động. Ngồi trên bờ ngóng ra biển, ai cũng nơm nớp lo âu... Rồi chừng 1 giờ sáng, chúng tôi thót tim khi nhìn thấy ngoài khơi, nhiều ánh lửa và nhiều đường đạn vạch lên trời. Anh em mình gặp địch! Biết thế nhưng chẳng dám nói... Chừng 20 phút sau, nơi đang xảy ra đánh nhau, một tia chớp, một cột lửa hình nấm vọt lên, và một tiếng nổ lớn trùm xuống biển. Chúng tôi lặng người, rõ điều gì đang xảy ra... Con tàu 165 đã ra đi như thế! Mười tám thủy thủ không trở về. Không cả mộ chí... Đúng hơn, mộ anh em mình là biển xanh. Ngày hôm sau, rồi ngày hôm sau nữa, biết là vô vọng, chúng tôi vẫn đi dọc bờ biển có ý kiếm tìm... Nhưng trên bờ cát, nơi cửa vàm, chỉ bắt gặp vài ba mảnh gỗ xơ tước, sóng đánh trôi dạt vào...

Thật khiêm khuyết và có lỗi nếu trong cuốn sách nhỏ này, tôi không ghi đủ tên họ những thủy thủ đã quả cảm ra đi cùng con tàu 165 đêm hôm ấy. Thuyền trưởng: Nguyễn Chánh Tâm; chính trị viên: Nguyễn Ngọc Lương; thuyền phó: Hoàng Văn Tuyết và Nguyễn Văn Thông; Phó chính trị viên Nguyễn Văn Danh; thợ máy: Nguyễn Văn Thị, Trần Văn Dụng, Nguyễn Duy Tạo; bảo vệ: Lý Khánh Hồng và Vương Văn Diêng; thủy thủ trưởng:

Nguyễn Kính; hàng hải: Nguyễn Văn Em và Mai Đức Long; y tá: Nguyễn Đình Văn; thủy thủ: Trần Văn Quôi, Phạm Văn Phương, Trần Văn Bé; cơ yếu: Vũ Hữu Nghị.

Ngoài cán bộ tàu, hầu hết các thủy thủ “ra đi” cùng con tàu 165 đêm hôm đó còn ở độ tuổi rất trẻ, hầu hết mới trên dưới 20 tuổi...

Những dòng viết sơ lược và không mấy đầy đủ này, xin được coi như nhành hoa thả xuống biển để tưởng nhớ tới hương hồn các anh trên tàu 165.

Tàu 56

Trong khi tàu 235, tàu 43 phải hủy ở Hòn Hèo và Quảng Ngãi, tàu 165 chiến đấu rồi ra đi cùng toàn bộ thủy thủ tại vùng biển Cà Mau, thì tàu 56 đang đấu trí ở vùng biển Bình Định. Đại tá Hồ Văn Kiêm, vốn là thủy thủ tàu 56, đã kể với tôi về chuyến đi đó. Anh nói:

- Ngày 26 tháng 02, chúng tôi được lệnh nhổ neo. Tàu do thuyền trưởng Nguyễn Văn Ba và chính trị viên Đỗ Như Sạn chỉ huy. Thuyền phó là Lê Xuân Ngọc và Nguyễn Văn Sơn. Các anh: Phan Nhạn, Lâm Ngọc Thả, Nguyễn Hữu Thịnh phụ trách máy. Anh Phan Nhạn là thợ máy giỏi đã đi nhiều, có kinh nghiệm. Cũng như ông Năm Sao, chuyến nào khó khăn, cấp trên lại cần đến anh. Phan Nhạn cao lớn, chịu sóng rất đáng nể. Đi biển không say là lợi thế lớn. Các anh Nguyễn Văn Nghiệp, Nguyễn Văn Quốc làm báo vụ; anh Nguyễn Hoa,

Nguyễn Thoa, Trần Tiên Vệ, Trần Bá Mai và tôi làm thủy thủ. Anh Bùi Văn Hội phụ trách cơ yếu. Anh Phạm Phong Đề, và Trần Như Cơ lái tàu. Và anh Trần Văn Viết, làm y tá. Tàu 56 có nhiệm vụ đưa vũ khí vào bến Lộ Giao, Bình Định... Những ngày ấy, gió mùa đông bắc tràn về, biển động, nên hầu hết các thủy thủ chúng tôi đều say. Biển quẩn, máy bay Mỹ cũng quẩn. Nhưng chúng tôi đi trên vùng biển quốc tế, nên địch chỉ theo dõi mà không dám đánh. Chập tối ngày 29 tháng 02, khi cách bờ chừng 40 hải lý, chúng tôi quyết định chuyển hướng, đi vào. Bọn địch đánh hơi thấy, điều tàu chiến đến bám rất sát. Tôi nhớ lúc đó, đứng trên boong nhìn ra, thấy bên phải có đèn pha; bên trái có đèn pha và phía sau cũng có đèn pha chiếu sang. Chỉ ủy hội ý, thấy rằng vào bến trong trường hợp này bất lợi. Có thể không hoàn thành nhiệm vụ, lại dễ mất tàu. Do vậy đã quyết định chuyển ra công hải, lựa thời cơ vào bến sau... Kế đó, chúng tôi chuyển hướng khác, cho tàu vào bến ba lần, nhưng cả ba lần đều phải quay ra. Địch quây rất chặt. Lần thứ ba, chúng tôi vừa xoay mũi, lập tức có rất nhiều địch đuổi theo. Chiếc đi đầu đánh tín hiệu hỏi: *“Anh là ai? Cho dừng máy, tôi sang kiểm tra”*. Thuyền trưởng Ba nhìn chính trị viên Sạn. Anh Sạn đề nghị: *“Coi như ta không nhận, hoặc không hiểu. Cứ cho tàu chạy thẳng”*. Anh Ba hô: *“Giữ nguyên lái. Đi ra hướng đông”*... Thấy tàu 56 vẫn chạy, nó lại nháy đèn:

“Anh không dùng máy, tôi bắn”. Anh Ba nói: “Chuẩn bị chiến đấu! Lúc nào có lệnh mới được nổ súng”. Cầm vũ khí trong tay, chúng tôi dõi mắt nhìn ra. Tàu địch ép vào rất gần, có lúc chỉ cách chừng ba liên (khoảng 600m). Rất vừa tầm bắn, nhưng chúng tôi vẫn ôm súng chờ lệnh. Từ tàu địch, đạn bắt đầu bắn sang, nhưng cũng chỉ cầm chừng bắn dọa. Và máy bay lướt qua, thả pháo sáng. Kế đó có tiếng lè rè từ loa phóng thanh nhả xuống: “Hỡi thủy thủ đoàn trên tàu Bắc Việt. Lộ trình của các bạn đã bị quân đồng minh và quân lực Việt Nam cộng hòa phát giác. Các bạn chỉ còn một con đường hữu hiệu duy nhất là nhanh chóng quay về với chính nghĩa quốc gia... Nếu các bạn dùng máy, chúng tôi lấy danh dự của quân lực Việt Nam cộng hòa, bảo đảm rằng các bạn sẽ được an toàn, được đối xử tử tế”... Từ trong buồng lái, chính trị viên Đỗ Như Sạn nói ra: “Các đồng chí hãy bình tĩnh... Gọi loa, có nghĩa là nó đang thăm dò. Trước mắt là công hải, không được ai mạnh động”. Tiếng loa trên máy bay lại thả ra, lần này vừa nói bằng tiếng Việt, vừa nói bằng tiếng Hoa. Chúng tôi vẫn làm thính, đi thẳng. Gọi hàng không hiệu quả, chúng cho tàu ép sát hai bên mạn, rồi một chiếc vọt lên, chặn ngang phía trước. Anh Ba lệnh: “Giữ nguyên lái, đâm thẳng!”. Bấy giờ, tôi đứng trước vô lăng, đáp gọn: “Rõ!”. Con tàu mở hết tốc độ, lao lên. Cự ly giữa tàu ta và tàu địch đã rất gần. Hai liên!... Một liên!... Tôi đã loáng thoáng

nhìn thấy bọn lính trên boong đang hoảng loạn la hét... Một giây. Hai giây... Chợt tàu địch tăng tốc, vọt qua. Tàu 56 lướt đúng vào vị trí năm giây trước đó có chiếc tàu địch... Cứ thế, chúng tôi tiến ra Biển Đông...

Sáng sớm mùng 1 tháng 3, chúng tôi cách bờ chừng 70 hải lý. Anh Ba cho giảm tốc độ. Anh Sạn nhận định: *“Nếu địch có ý định đánh ta, nó đã bắn rồi. Nó sợ bắn nhầm tàu nước khác... Đây là hải phận quốc tế, nhưng vẫn phải cảnh giác”*... Ngày hôm đó, chúng tôi lang thang trên biển, chờ trời tối.

Anh Trần Tiên Vệ, một thủy thủ đi chuyến đó, kể lại:

- Trong bốn tàu ra đi Tết Mậu Thân năm 1968, chỉ duy nhất tàu 56 của chúng tôi đấu trí thắng lợi trên biển và trở về an toàn. Chiến công này, trước hết thuộc về sự chỉ huy bình tĩnh, khôn khéo, gan dạ và đầy kinh nghiệm của chính trị viên Đỗ Như Sạn. Mục đích hàng đầu của “tàu không số” là đưa vũ khí vào bến, chứ không phải chiến đấu với tàu địch trên biển. Do vậy tránh đụng độ khi hoàn cảnh có thể tránh được để bảo toàn tàu và sinh mạng thủy thủ là tốt nhất. Chỉ chiến đấu trong trường hợp bất khả kháng, không thể không chiến đấu. Chính trị viên chúng tôi trong chuyến đi đó đã quán triệt tinh thần ấy một cách tỉnh táo. Đã chẳng có lần tàu địch bắn vào tàu của một nước ở Đông Nam Á, gây ra bao phiền

phức đấy sao. Bởi vậy, khi biết địch chưa xác định chính xác con tàu mà chúng săn đuổi là tàu nước nào, thì phải khai thác triệt để yếu tố đó. Ba lần chúng tôi được lệnh cài kíp nổ vào bộc phá, bom chìm, và khối thuốc nổ TNT ở các vị trí trên tàu với ý thức, đã hy sinh thì cũng phải bắt tàu địch cùng chìm, nhưng cũng ba lần, vào phút chót, lúc sự sống và cái chết lơ lửng treo trên sợi tóc, chính trị viên đã bình tĩnh lệnh tháo tất cả ngòi nổ ra. Anh Sạn cho rằng nếu địch biết ta là tàu Bắc Việt, chúng đã bắn rồi. Khi chúng bắn dọa, anh vẫn động viên anh em: “Chúng bắn chưa chắc đã trúng, trúng chưa chắc đã chết”. Và chúng tôi đã vững tin vào cách ứng xử của anh. Chính trị viên Đỗ Như Sạn là ân nhân, là cứu tinh của con tàu. Lúc đó, nếu manh động, nôn nóng xả súng sang tàu địch, hoặc có biểu hiện quân sự nào đấy khiến kẻ địch nhận ra con tàu chúng đang theo dõi là tàu nào, chắc chắn chúng sẽ xả đạn vào và tàu chúng tôi đã chìm xuống biển... Tôi vẫn coi anh Đỗ Như Sạn là một chính trị viên “tàu không số” tuyệt vời!...

... Trở về Bộ Tư lệnh Hải quân, lục tìm trong mớ hồ sơ, tôi may mắn tìm thấy những bức điện liên lạc giữa sở chỉ huy và tàu 56 ngày ấy.

Ngày 29 tháng 02

Tàu 56 báo về Sở chỉ huy:

“- 6 giờ, gặp 6 máy bay cất ngang hướng đi từ Đà Nẵng đến Guam.

- 10 giờ, một máy bay NAVY ở độ cao 200m, lượn 5 vòng, chụp ảnh. 10 giờ 20 phút nó vào bờ. Tàu vẫn giữ hướng đi - Sạn” (tức chính trị viên Đỗ Như Sạn)

Điện từ Sở chỉ huy: “Điều chỉnh tốc độ. Không vào sớm hơn - Đạo” (tức quyền Đoàn trưởng Huỳnh Công Đạo)

Điện từ tàu về: “17 giờ, 1 tàu chặn trước mũi, ta tránh sang trái, 1 máy bay đến lượn vòng. 17 giờ 30 phút, tàu chiến đang đi về phía ta - Sạn”.

“19 giờ, gặp 9 tàu địch. Tránh hơn 2 giờ. Chi bộ quyết định vào. Xin chỉ thị - Sạn”.

Điện từ Sở chỉ huy: “Bình tĩnh xử lý. Nếu địch bám sát, không ăn được, nghi binh đánh lạc hướng, bảo đảm cho đơn vị bạn hoàn thành nhiệm vụ - Đạo”.

Ngày 01 tháng 3

Điện từ tàu về:

“18 giờ 23 phút, gặp 11 tàu địch bám sát. Tránh không được. 23 giờ vẫn bám sát. Nhận định, có thể lộ. Trở ra chờ thời cơ - Sạn”.

“3 tàu địch rọi đèn pha gọi dừng máy. Máy bay thả pháo sáng. Chúng tôi vẫn đi. Có thể chiến đấu - Sạn”.

Điện từ Sở chỉ huy: “Tránh né quay ra. Ngày mai chờ lệnh - Đạo”.

Điện từ tàu: “Địch chặn đường, cách bờ 40 hải lý. Ba tàu địch đang đuổi theo tôi - Sạn”.

Điện từ Sở chỉ huy: “*Bình tĩnh. Tàu 68 trước đây địch theo ba ngày liên vẫn không việc gì. Ngụy trang cho tốt - Đạo*”.

Ngày 02 tháng 3

Lúc 3 giờ 30 phút, điện từ tàu: “*Địch bám sát, bắn dọa. Tàu đi hướng 90 độ. Treo cờ Nhật Bản. Sẵn sàng chiến đấu. Xin chỉ thị - Sạn*”.

Chỉ thị của Sở chỉ huy lúc 3 giờ 50 phút: “*Bình tĩnh. Địch dọa. Chúng không dám đánh ngoài khơi - Đạo*”.

6 giờ 40 phút, điện từ tàu: “*Máy bay lượn vòng, bắn khiêu khích - sẵn sàng chiến đấu - Sạn*”.

Mệnh lệnh từ Sở chỉ huy: “*Tránh ra Biển Đông - Đạo*”. Một lúc sau, điện tiếp: “*Báo cáo: hiện ở đâu? Địch ra sao? Nếu căng, không đi vội - Chuyển hướng đông đi về - Đạo*”.

12 giờ 15 phút, điện từ tàu: “*Lúc 12 giờ, tàu ở kinh độ 11°36, vĩ độ 14°19 hướng đi 90°. Vẫn còn một chiếc tàu địch bám liên tục. Tinh thần anh em tốt - Sạn*”.

Lệnh từ Sở chỉ huy lúc 14 giờ 10 phút: “*Bình tĩnh động viên anh em cho tốt. Địch khiêu khích, không dám đánh ở công hải, nhưng phải cảnh giác cao. Cho trở về - Đạo*”.

Điện từ tàu lúc 17 giờ: “*13 giờ, có 3 tàu địch theo. Gặp 3 máy bay địch đi về phía Đà Nẵng... - Sạn*”.

Và, tàu 56 đã trở về bến sau nhiều ngày đấu trí trên biển.

NHỮNG CHUYẾN ĐI TRINH SÁT

“... Từ đầu năm 1965 đến 1968, kết thúc một giai đoạn vận chuyển cực kỳ ác liệt, gian truân, Đoàn 125 đã tổ chức đi 28 chuyến, trong đó có 7 chuyến thành công, chở được 410 tấn vũ khí cho chiến trường; 7 chuyến xảy ra đụng độ, ta phá hủy 4 chiếc, địch lấy 3 chiếc. Ta chủ động phá hai tàu mắc cạn ở Hoàng Sa không thể trở về; những chuyến còn lại, gặp địch, cũng buộc phải quay về.

Đây là giai đoạn khó khăn, song cũng là giai đoạn hào hùng thể hiện ý chí ngoan cường của cán bộ, chiến sĩ Đoàn 125, chiến công và sự hy sinh thầm lặng, cao cả của họ đã góp phần viết nên trang sử “huyền thoại” về con đường vận chuyển trên Biển Đông...

... Sau đợt vận chuyển Tết Mậu Thân, Đoàn 125 tạm dừng vận chuyển đi “B” một thời gian. Dưới sự chỉ đạo của Quân ủy Trung ương, Thường vụ và Đảng ủy Quân chủng Hải quân, Đoàn 125 tiến hành rút kinh nghiệm, tìm ra nguyên nhân những chuyến đi không thành để tiếp tục vận chuyển trực tiếp chi viện cho chiến trường miền Nam khi có điều kiện.

Thời kỳ này, trên vùng biển miền Nam, Mỹ ngụy chia làm ba tuyến hoạt động phong tỏa. Tuyến 1 là tuyến sát bờ, rộng 3 hải lý, kể từ bờ. Tuyến này có các tàu tốc độ nhanh, hải thuyền và máy bay lên thẳng, máy bay trinh sát L19, 528 đảm nhiệm. Tuyến 2 là vùng biển cách bờ từ 3 đến

5 hải lý, do các tàu PCF của Mỹ phụ trách. Tuyến 3 từ 15 đến 45 hải lý do các tàu khu trục quét mìn, máy bay NAVY, máy bay P2V7 và P3V phụ trách. Ở tuyến này, khoảng 3 đến 4 giờ đồng hồ, các phương tiện đó lại tuần tiểu một lần.

Trên bờ, những vị trí sát biển và những luồng lạch nơi địch ngờ tàu ta có thể vào trú đậu, chúng ra sức bắn phá, pháo kích, thả chất độc hóa học làm trụi lá cây.

Một số vị trí trên biển, chúng cho là trọng điểm, tàu địch thường lặn lẽ thả trôi, phục kích, đón lõng tàu ta. Khi bắt gặp tàu ta, chúng thường tấn công ở những cự ly cách bờ từ 2 đến 8 hải lý, với lực lượng từ 2 đến 3 tàu hải quân, từ 3 đến 4 hải thuyền, từ 1 đến 2 tàu hộ vệ của Mỹ và khoảng từ 2 đến 6 máy bay.

Đảng ủy và thủ trưởng Đoàn 125 nhận định: Bờ biển miền Nam rộng và dài, tuy lực lượng đông, Mỹ - ngụy không thể không có những vị trí sơ hở; vùng giải phóng và vùng địch tạm chiếm đóng xen kẽ; tàu thuyền của dân đông; ta đi trên vùng biển quốc tế, có nhiều tàu thuyền các nước khác qua lại...

Đó là những thuận lợi cần triệt để khai thác và vẫn có thể tiếp tục chi viện trực tiếp cho chiến trường.

Từ sự phân tích, đánh giá trên, tháng 7 năm 1969, Đảng ủy Đoàn ra nghị quyết: “Động viên nỗ lực cao nhất của toàn đoàn, tập trung mọi khả

năng vận chuyển để chi viện nhiều nhất vật chất cho miền Nam tiến lên giành thắng lợi trong bất cứ tình huống nào”.

Để chuẩn bị cho công tác này, Đoàn 125 đã cử tàu 42 đi trinh sát. Đây là chuyến đi quan trọng nhằm thăm dò tình hình địch phong tỏa trên Biển Đông, mở một con đường mới, và những thông tin cần thiết khác nhằm giúp cho các cấp hạ quyết tâm¹.

Tàu 42 đi trinh sát năm 1969

Phó Chủ nhiệm chính trị Vùng 3 Hải quân Nguyễn Văn Thành đưa chúng tôi đến chơi nhà anh Phạm Duy Tam vào một ngày hè oi nắng năm 2010. Tôi biết anh Tam từ ngày anh còn làm Phó Tham mưu trưởng quân chủng Hải quân. Tôi cũng rõ là tháng 4 năm 1975, anh đã cùng các anh Nguyễn Xuân Thơm và Nguyễn Văn Đức, là ba thuyền trưởng đã điều khiển tàu đưa bộ đội ra giải phóng quần đảo Trường Sa. Khi nhắc đến chuyện ấy, anh nói vui rằng, nếu hồi đó cánh thuyền trưởng không giỏi, đưa tàu ra chậm một hai ngày, hoặc lạc đường, tình thế sẽ khác, nhưng sau này ít ai nhắc đến chuyện lính tàu, người ta chỉ ca ngợi, tuyên dương những người đã trực tiếp đổ bộ lên đảo. Phạm Duy Tam bộc trực, nhân hậu, sống có tình. Khi là thuyền trưởng, xông pha, tháo vát. Khi là chiến sĩ, bản lĩnh, dũng cảm, coi thường hiểm nguy.

1. Xem *Lịch sử Lữ đoàn 125*, Sdd.

Trong trận đánh nhau với máy bay Mỹ ngày 5 tháng 8 năm 1964 tại sông Nhật Lệ, anh là pháo thủ trên tàu 161. Anh chiến đấu rất dũng cảm. Trận đó có bốn người được tặng huân chương, Phạm Duy Tam là một trong số đó. Có lẽ bởi thành tích ấy nên cấp trên cử anh ra Quảng Yên học trường Sĩ quan Hải quân. Một sáng đầu tháng 2 năm 1965, Tam được thuyền trưởng cho về qua nhà trước khi ra trường. Tam biệt đồng đội, anh khoác ba lô lên đường. Đi được một quãng chợt máy bay Mỹ từ biển nhào vào đánh phá. Khói mù mịt. Đạn từ máy bay Mỹ vãi xuống như mưa. Tam dừng lại, nhìn về phía sông Nhật Lệ, súng trên tàu 161 đang đánh trả quyết liệt. Vậy là không suy nghĩ nhiều, anh lộn lại, thả mình xuống nước, sải tay bơi về tàu, sát cánh bên đồng đội tiếp tục chiến đấu. Năm giờ chiều, trận đánh kết thúc. Đêm đó, người đầy khói đạn, Phạm Duy Tam lội bộ về Hải Trạch (huyện Bố Trạch, tỉnh Quảng Bình) thăm bố, để sáng hôm sau lên đường đi học...

Gia đình anh Tam quây quần trong một ngôi nhà khá đẹp tọa trên phố Triệu Việt Vương. Phố nhỏ nhưng yên tĩnh. Anh tiếp chúng tôi bằng thứ rượu mà theo lời anh là uống vào sẽ bớt mọi phiền muộn, tâm hồn thư thái. Tất cả cùng cười và cùng nâng ly.

- Mấy ông muốn tìm hiểu chuyện gì? - Anh uống hết ly rượu và hỏi - chuyện đưa tàu ra giải phóng Côn Đảo, chuyện chở các chiến sĩ cách mạng

bị tù ngoài đó về đất liền, hay chuyện vận chuyển VT.5, vận chuyển VT.6? Thời mở chiến dịch vận chuyển vào sông Gianh, để từ đó vũ khí theo đường Trường Sơn vào Nam, tôi là một trong những người có mặt đầu tiên đấy nhé. Và tháng 8 năm 1973, tôi cũng là người đầu tiên chở hàng vào cửa Việt. Hay mấy ông nghe chuyện thời tôi ở đoàn “tàu không số”?. Tôi đi ít hơn anh em khác, chỉ bảy chuyến, trong đó có hai chuyến tham gia đi trinh sát.

Tôi đến gặp anh Phạm Duy Tam là để được nghe những chuyện ấy, nên khi anh nói vậy, vội vào đề ngay. Tôi nói:

- Muốn anh kể cho nghe về chuyện đi trinh sát của tàu 42, năm 1969.

Hình như tôi đã bắt trúng mạch, anh Tam hồ hởi nhớ lại:

- Chuyến trinh sát ấy là nhằm tìm ra con đường đi mới. Chẳng lẽ biển mênh mông, nơi nào cũng có tàu Mỹ cả sao? Trên đường hàng hải quốc tế, tàu buôn các nước chẳng vẫn qua lại đấy thôi!

Tàu 42 được cải dạng như một chiếc tàu nghiên cứu biển. Anh Đỗ Văn Bé, người có nhiều kinh nghiệm, được điều qua làm thuyền trưởng; anh Nguyễn Trường Sơn vốn là thuyền trưởng, tạm giữ cương vị thuyền phó. Cán bộ tàu còn có các anh Trần Ngọc Ẩn, chính trị viên; Phạm Nhậm, chính trị viên phó và tôi: Phạm Duy Tam, thuyền phó. Cùng đi trinh sát với tàu 42 còn có anh

Nguyễn Ngọc Ẩn, Phó Tham mưu trưởng và anh Trần Phong, bấy giờ làm trợ lý tham mưu của đoàn...

Ngày mồng mười tháng tám năm sáu chín (ngày 10 tháng 8 năm 1969), chúng tôi có lệnh lên đường đi Khu 4, trên danh nghĩa là làm nhiệm vụ chở cán bộ Thanh Hóa và Nghệ An ra thăm đảo. Đây là biện pháp nghi binh để giữ bí mật. Chúng tôi chia tay bạn bè để đến miền Trung. Nhưng rồi bến chưa được bao lâu, liền có lệnh rẽ lên cầu Đá Bạc (huyện Thủy Nguyên - thành phố Hải Phòng). Ở đó chúng tôi tập trung huấn luyện sử dụng vũ khí, khí tài, các phương án đánh bọc phá nếu hủy tàu... Đồng thời nhận cơ sở thực phẩm, cơ sở dầu, để có thể hành trình dài ngày trên biển. Mấy ngày sau, tàu vòng ra Hạ Long. Dừng ở hang Bồ Nâu hai ngày để sơn lại, rồi đêm 22 tháng 8, lặn lẽ nhỏ neo. Chúng tôi không ra hướng đông mà ngược lên phía bắc. Tàu vòng qua bán đảo Lôi Châu, đảo Hải Nam (Trung Quốc). Đến vùng biển quốc tế ngang Trung Quốc, quay mũi đi về hướng nam. Chúng tôi lần lượt đi qua Hoàng Sa, ra Trường Sa, cách bờ tới 300 hải lý, tiến vào vùng biển Xumatra, tới các đảo phía tây Malaixia rồi vòng vào Cô Công, Cô Tang thuộc vịnh Thái Lan. Từ đó, chạy về vùng biển Tây Nam của ta. Thả trôi. Neo lại. Chạy nhanh. Chạy chậm. Đủ cả... Chúng tôi đã dừng lại thăm dò một số đảo hoang khu vực này. Ngày 31 tháng 8 đến vùng biển An Thới, quan sát nghe ngóng đến cả tiếng đồng hồ. Hôm sau tới

Thổ Chu, Nam Du... Rồi ra phía đông, ngược trở về... Gần thảng trời lang thang khắp Biển Đông. Đây có lẽ là lần đi dài nhất trong lịch sử của đoàn, hành trình trên 4.500 hải lý (gần 9.000 cây số). Qua chuyến đi này, chúng tôi đã cung cấp cho Bộ Tổng tham mưu và Bộ Tư lệnh Hải quân nhiều thông tin quan trọng. Đường hàng hải quốc tế, đặc biệt là các tuyến Sài Gòn - Hồng Kông; Xingapo - Thượng Hải; Băng Cốc - Manila... tàu các nước trong khu vực đi lại khá nhộn nhịp. Trên các tuyến đó có máy bay và tàu chiến Mỹ hoạt động. Nhưng chúng chưa dám tấn công vào bất cứ tàu dân sự nào. Chúng chỉ theo dõi, khiêu khích. Đây là yếu tố có thể khai thác. Gần bờ, địch tăng cường tàu chiến, máy bay hoạt động. Nhưng ta có lợi thế là ven biển, nhiều vùng đã được giải phóng...

Có một kỷ niệm buồn nhớ mãi. Khi tàu trở về, qua vùng biển Phan Thiết, thì qua radio, chúng tôi hay tin Bác Hồ đã qua đời. Tất cả đều nức nở khóc. Máy thủy thủ say sóng, tỉnh luôn. Đồng chí Ân, với cương vị Bí thư chi bộ, ra sức động viên mọi người, nhưng khóc còn dữ hơn... Chúng tôi lấy cờ hiệu, cắt ra làm bằng tang, phát cho anh em...

Đêm mồng 9 tháng 10, chúng tôi qua bán đảo Lôi Châu, từ đó vào cảng Hà Khẩu. Nhưng thả neo chưa được bao lâu thì nhận chỉ thị trở về Việt Nam gấp. Sau này mới hay rằng, tàu 154 đã chất đầy vũ khí, đang chờ chúng tôi trở về phổ biến kinh nghiệm chuyến đi trinh sát để lên đường.

Hơn nữa, trong chuyến đi của tàu 154, rất cần một người đã từng đi trinh sát trên tàu 42, có kinh nghiệm chỉ huy. Người đó không ai khác, chính là thuyền trưởng Đỗ Văn Bé.

Chúng tôi cập vịnh Hạ Long thì tàu 154 đang chờ ở đó. Chỉ ủy, cán bộ hai tàu lập tức trao đổi với nhau tỉ mỉ, chi tiết về chuyến đi của tàu 42. Hành trình. Tình hình địch trên biển, ven bờ. Cách ứng phó khi gặp địch. Đối sách trên biển, v.v.. Hôm sau, tàu 154 lên đường.

Tàu 154 đột kích vào Cà Mau sau chuyến trinh sát của tàu 42

Sau lần gặp anh Phạm Duy Tam ở Đà Nẵng, tôi vẫn có ý tìm hiểu về chuyến đi của tàu 154 vào Cà Mau đầu năm 1969, sau chuyến đi trinh sát của tàu 42. May mắn, trong một lần nói chuyện với anh Lưu Lanh, Phó Chủ tịch Hội truyền thống Đường Hồ Chí Minh trên biển, anh cho hay, chính anh là hàng hải số 2 trong chuyến đi đó. Mừng quá, tôi hẹn gặp để được nghe chuyện. Gần 32 năm rồi nhưng anh vẫn nhớ rõ tên từng đồng đội của mình trên tàu 154, và từng chi tiết về chuyến đi ấy...

- Tôi nhớ, vì chuyến đi đó với tôi có nhiều kỷ niệm - Anh Lưu Lanh kể - Ngày đầu tháng 9 năm 1969, chúng tôi được nghe thông báo về sức khỏe của Chủ tịch Hồ Chí Minh. Không nói ra, nhưng ai cũng lo lắng và thấp thỏm. Và rồi ngày mùng 3 tháng 9, hay tin Bác đã mất. Chúng tôi đau buồn

vô hạn. Đau buồn, nhưng không quên nhiệm vụ. Sau khi cùng đơn vị làm lễ truy điệu, chiều ngày 09 tháng 9, tàu 154 có lệnh rời cảng. Từ Hải Phòng chúng tôi hành quân ra vịnh Hạ Long. Hàng được bốc ngay trên biển, từ hai tàu đổ bộ chở đến. Trước khi nhổ neo, thủ trưởng đoàn lên tàu gặp gỡ và động viên anh em. Đồng chí chính ủy hỏi: “Ai có nguyện vọng gì không?”. Cánh lính trẻ chúng tôi ngơ ngác nhìn nhau. Nguyện vọng thì nhiều lắm, nhưng biết đề đạt gì lúc này đây. Một lát, tôi đứng dậy, xin phát biểu. Tôi nói: “Báo cáo thủ trưởng đoàn, nếu đi chuyến này thành công, khi trở về tôi đề nghị các thủ trưởng cho phép tôi cưới vợ”. Mọi người cùng cười ồ. Tôi cúi xuống, đỏ mặt vì xấu hổ. Đồng chí chính ủy tươi cười bước lại bên tôi, vỗ vai, nói vui: “Chúng ta đang rất cần người để tiếp tục đánh giặc mà... Nếu lấy vợ, đừng quên mời tôi dự đám cưới nhé!”. Ai ngờ việc ấy thành sự thật. Sau khi tôi ở Cà Mau về, thì nhận được tờ giấy do chính đồng chí đoàn trưởng Nguyễn Văn Tê viết: “Đồng ý cho lấy vợ”. Bây giờ nghe những chuyện như vậy, cánh thanh niên chắc buồn cười và khó hiểu. Nhưng thời ấy là thế. Thậm chí tôi còn phải trình lý lịch cô gái mà mình yêu để tổ chức xem xét...

Anh Lưu Lanh nói tiếp:

- Tàu 154 có 18 cán bộ chiến sĩ, do anh Đỗ Văn Bé làm thuyền trưởng. Anh Đỗ Văn Bé là người vừa đưa tàu 42 đi trình sát trở về. Chưa kịp

nghỉ ngơi lấy một ngày, anh được cử sang tàu 154, trực tiếp chỉ huy. Vì đây là chuyến đi quan trọng, chuyến đi đầu tiên sau nhiều năm bị gián đoạn. Chính trị viên là anh Lê Văn Viễn. Tàu có ba thuyền phó, đó là các anh: La Minh Tốt, Nguyễn Xuân Quế, và Nguyễn Văn Đức. Anh Huỳnh Văn Hậu làm máy trưởng. Thợ máy có các anh: Phạm Xuân Hương, Vũ Bình Định. Anh Trần Minh Khôi, hàng hải số 1, tôi là hàng hải số 2. Anh Bùi Ngọc Kế, anh Lê Đình Mong làm báo vụ. Anh Nguyễn Xuân Ngọc là cơ yếu. Thủy thủ có các anh: Phạm Văn Nô, Trịnh Văn Đông, Trần Văn Tín, Nguyễn Văn Sửu. Và anh Nguyễn Ngọc May là y tá.

Ngày 17 tháng 9, tàu rời Hạ Long, đi về hướng bắc. Chiều đó đến Hải Khẩu (thuộc tỉnh Hải Nam, Trung Quốc), tàu ta nhiều lần cập bến đó trước khi đưa vũ khí vào chiến trường. Ba hôm sau, giống như một chiếc tàu đánh bắt hải sản với những lưới, những cá treo lủng lẳng trên boong, chúng tôi đi về phía hải phận quốc tế, rồi theo đường tàu 42 đã đi trình sát, hướng về Nam. Những hôm ấy sóng nhẹ, mặt nước rất lặng. Trong cuộc đời làm thủy thủ của mình, chưa bao giờ tôi thấy biển êm đến vậy... Đúng ngày tàu chuyển hướng vào bờ thì nhận được lệnh: bến động! Vậy là cho tàu dong xuống phía nam, đi miết. Khi xác định vị trí, mới hay tàu chỉ cách đường xích đạo 7° vĩ Bắc. Hôm sau, từ phía nam,

chúng tôi ngược lên, rồi chuyển hướng vào bờ. Đêm đó, nhận ra rằng được phía trước, biết đã vào đúng hướng. Sắt bờ, nháy đèn phát tín hiệu. Trong bến đáp trả, nhưng không đúng quy định. Sợ địch phục kích, nên không dám vào. Cứ chạy lòng vòng phía ngoài. Chừng nửa tiếng sau, có chiếc xuồng con bươn tới, hỏi ám hiệu, nhận ra người của bến đến đón. Mừng quá! Đúng 2 giờ sáng 29 tháng 9, chúng tôi cập được vào rạch. Vậy là lần đầu tiên sau nhiều năm vắng bóng những con “tàu không số”, 60 tấn vũ khí lại được đưa vào Cà Mau. Chúng tôi vui đã đành, các anh ở bến cũng phấn khởi khôn xiết.

Hai lần trình sát Trường Sa

Nhằm tìm cách duy trì nhiệm vụ tiếp tục đưa vũ khí vào chiến trường bằng đường biển trong tình hình mới, Tư lệnh Hải quân Nguyễn Bá Phát có ý định sẽ sử dụng một số đảo ngoài khơi làm vị trí trung chuyển. Một trong những đảo nằm trong ý đồ chiến lược của ông là quần đảo Trường Sa. Tư lệnh Nguyễn Bá Phát là người rất tâm huyết với Hải quân. Những chiến công của Quân chủng Hải quân trong những năm kháng chiến chống đế quốc Mỹ, đều gắn liền với tên tuổi người chỉ huy này. Ông là người táo bạo, chịu nghĩ, chịu đề xuất và chịu hành động. Với công lao đóng góp xây dựng lực lượng hải quân, năm 2006, ông được truy tặng danh hiệu Anh hùng.

Để thực hiện ý định dùng quần đảo Trường Sa làm điểm trung chuyển để vũ khí vẫn có thể vận chuyển vào chiến trường, cần trình sát quần đảo này. Nhiệm vụ đó được giao cho tàu 121.

Trong lần gặp tại Sài Gòn mùa hè năm 2010, anh Trần Phấn và anh Nguyễn Xuân Thơm, vốn là thuyền trưởng và thuyền phó tàu 121 đã kể lại với tôi khá kỹ về chuyến đi này.

Vì là chuyến trình sát quan trọng, nên anh Nguyễn Xuân Thơm, thuyền trưởng tàu 121 tạm làm thuyền phó. Người thay anh làm thuyền trưởng là anh Đỗ Phấn, một người rất tinh tường trong việc xác định vị trí tàu bằng thiên văn. Cán bộ tàu còn có các anh: Đỗ San, chính trị viên, Nguyễn Kim Danh, chính trị viên phó và anh Nguyễn Văn Dũng, thuyền phó.

Ngày 17 tháng 6 năm 1970, tàu xuất phát. Sau bốn ngày lênh đênh trên biển, ngày thứ năm tàu 121 cập đảo Sinh Tồn, rồi ngày kế đó vòng sang đảo Thị Tứ. Ngày cuối cùng, đổ bộ lên đảo Song Tử Tây.

- Đảo Song Tử nhiều chim và dừa - Anh Trần Phấn kể - Chim nhiều đến nỗi khi bay lên, chúng che kín cả bầu trời. Trên đảo có hàng chục ngàn tổ chim. Muốn đi, phải lấy tay gạt trứng và chim non ra mới có lối để bước. Chúng tôi nhặt đầy hai xuống cao su trứng chim. Nhưng trên đường về, một số trứng đến kỳ hạn nở. Vậy là cả một tàu đầy chim non. Nhiều đến mức ăn mãi cũng không hết.

Đêm ấy chúng tôi neo lại ở đảo. Không may, khi nước ròng, tàu bị cạn. Hôm sau, chờ nước cường mới lại nhổ neo, đi tiếp. Ngày mồng 1 tháng 7, chúng tôi về lại căn cứ, và báo cáo với cấp trên về chuyến đi, rằng ngoài một đảo tên là Thái Bình có người nước ngoài đóng quân, còn lại các đảo khác không có người, nên có thể làm vị trí trung chuyển vũ khí.

- Sau chuyến ấy, tôi theo tàu anh Võ Hán đi trinh sát Trường Sa lần thứ hai - Anh Nguyễn Xuân Thơm kể - Tuy Hải quân hồi ấy không lấy Trường Sa làm vị trí trung chuyển để thực hiện nhiệm vụ đưa vũ khí vào chiến trường, nhưng những chuyến trinh sát đó đã cho chúng tôi nhiều kinh nghiệm để năm 1975, khi được lệnh giải phóng Trường Sa, chúng tôi đã táo bạo và thần tốc, chớp thời cơ đưa bộ đội đặc công ra đó một cách mau lẹ. Phân đội đi làm nhiệm vụ giải phóng Trường Sa hồi đó gồm ba tàu, tàu 674 do anh Nguyễn Văn Đức làm thuyền trưởng, tàu 675 do anh Phạm Duy Tam làm thuyền trưởng và tàu 673 do tôi làm thuyền trưởng. Cả ba tàu đều đã hoàn thành nhiệm vụ một cách xuất sắc...

Tàu 625 đi trinh sát năm 1972

Anh Trần Văn Hữu, Chủ tịch hội Cựu chiến binh đoàn “tàu không số” là người nhiệt tình, năng nổ với công tác Hội, lại sống điềm đạm, có tình, nên được đồng đội quý mến. Khi tôi muốn

anh kể cho nghe vài ba kỷ niệm về thời đưa vũ khí vào chiến trường, anh cười, nói rằng chiến công của anh so với anh em khác là không đáng kể. Gặng mãi, anh mới kể sơ sơ vài điều. Anh nói rằng anh sinh ra ở xã Văn Hải, huyện Kim Sơn, tỉnh Ninh Bình, một vùng quê nghèo như nhiều vùng quê khác thuộc Bắc Bộ. Anh không nghĩ mình trở thành người lính của đoàn “tàu không số”.

Chuyến đầu tiên anh đưa vũ khí vào Nam là năm 1964. Hồi đó về đoàn chưa được bao lâu thì được điều xuống làm thủy thủ tàu 67. Tàu 67 do anh Nguyên, người Bến Tre là thuyền trưởng. Chẳng rõ có phải vậy không mà cuối tháng 10 năm 1964, tàu có nhiệm vụ chở 70 tấn vũ khí vào quê hương đồng khởi.

- Lần đầu làm thủy thủ tham gia đưa vũ khí vào chiến trường, nên cũng hồi hộp lắm - Anh Hữu kể - Những ngày lênh đênh trên biển, mỗi lần gặp tàu chiến và máy bay Mỹ lượn lơ xung quanh tàu, cũng lo lắng, cũng thấp thỏm. Nhưng khi tàu cập được vào bờ thì thấy vui. Vui vì mình đã hoàn thành nhiệm vụ, và vui vì được đặt chân lên Bến Tre, địa danh đã nghe đến nhiều. Nhưng chuyến đi đó chúng tôi đã không gặp may. Tàu mắc cạn. Sau khi bốc hết hàng, có lệnh hủy tàu để phi tang mọi bằng chứng. Tàu nổ rồi, chúng tôi tiếc ngẩn ngơ. Cũng biết rằng vì lợi ích toàn cục, để giữ tuyệt đối bí mật về con đường vận tải trên biển, buộc lòng phải làm vậy, sao vẫn thấy buồn buồn.

Chúng tôi ở lại Bến Tre một thời gian rồi được tàu 54, hồi ấy cũng chở vũ khí vào, đón về. Sau đó lại nhận một con tàu mới và con tàu ấy cũng mang tên 67...

Năm 1972 tôi tham gia đi trinh sát trên chiếc tàu dầu có tên 625 trong cương vị thuyền phó. Chuyến ấy, vẫn là anh Đỗ Văn Bé làm thuyền trưởng. Có anh chỉ huy, chúng tôi thật sự an tâm. Nhiệm vụ của tàu được giao là: Nắm lại tình hình địch trên các tuyến đi; đồng thời thả 30 tấn hàng xuống địa điểm X để quân giải phóng mò vớt. Vừa trinh sát, vừa làm nhiệm vụ thử nghiệm một phương thức mới, nếu thành công sẽ được nhân lên trong hoàn cảnh bị địch phong tỏa gắt, không có cách gì đưa tàu vào sát bờ được. Ngoài 21 thủy thủ, trên tàu có thêm 3 chiến sĩ đặc công để nếu xảy ra trường hợp bị bọn cướp biển lên tàu thì có thể tăng cường sức chiến đấu. Ngày 21 tháng 01 năm 1972, chúng tôi xuất phát. Hành trình theo hướng: Hải Phòng - Hải Nam (Trung Quốc) - Indônêxia - Xingapo - Philíppin - Malaixia... Sau 13 ngày hành trình nhằm theo dõi tình hình địch, chúng tôi đến vị trí thả hàng. Nhưng có lẽ tình hình đã thay đổi, nên lệnh của trên là cho tàu trở về Bắc ngay. Sau này chúng tôi mới hay rằng, tàu 605, với sức chứa 200 tấn hàng đang neo ở vịnh Hạ Long, chờ chúng tôi về báo cáo tình hình là xuất phát. Chúng tôi về đến Hạ Long sau 24 ngày đi biển thì vừa lúc giao thừa. Ngày 19 tháng 02

chúng tôi đến căn cứ, thì một ngày sau, ngày 20 tháng 2, tàu 605 rời bến...

Anh Hữu nhìn tôi cười:

- Chuyện của tôi chỉ bấy nhiêu, chẳng có gì đặc biệt, cũng chẳng có gì đáng viết lên sách lên báo...

Tôi cũng cười, nói một câu nghe rất sáo:

- Thì cái phi thường chính là cái bình thường mà.

Cả hai cùng cười.

Nhưng rồi anh trở lại sự trầm tư vốn có của mình. Anh đốt điếu thuốc, rít hơi dài, nói tiếp:

- Nhưng tàu 605 đi chuyến đó cũng không thành công. Những ngày kế đó thật sự là những ngày khó khăn. Năm 1970, đoàn tổ chức đi 15 chuyến, chỉ có 5 chuyến vào được bến. Mười chuyến phải quay về. Năm 1971, tổ chức 20 chuyến, duy nhất tàu 656 đến được đích. Đây là giai đoạn vận chuyển gian truân nhất, gay go và quyết liệt nhất của anh em chúng tôi trong lịch sử con đường biển tiếp tế vũ khí cho miền Nam... - Giọng anh trầm xuống - Thuyền trưởng Phan Văn Xã và tàu 69B; chính trị viên Nguyễn Văn Huệ và tàu 645 đã “ra đi” ở giai đoạn gay go, ác liệt này...

TÀU 69B VÀ THUYỀN TRƯỞNG PHAN VĂN XÃ ĐÃ RA ĐI NHƯ THẾ NÀO?

Hồi vào Cần Thơ, may mắn tôi gặp được anh Phùng Công Phát, vốn là chiến sĩ ra đa trên tàu 69B. Anh Phát người huyện Giao Thủy, tỉnh Nam Định, sinh năm 1943, nhập ngũ năm 1964.

Sau khi tàu 69B hủy tại Cà Mau, anh ở lại Đoàn 962, lúc ở đoàn bộ, lúc bổ sung cho “tàu hai đáy” của ông Tư Mao, rồi xuống đơn vị, lại trở về đoàn bộ, làm chủ nhiệm chính trị, cho tới khi nghỉ hưu.

- Đã chạm tuổi 70, nhưng nom anh còn “phong độ” lắm - Tôi bắt chuyện.

Anh Phát cười:

- Nhiều người cũng nói vậy. Nếu đúng thế có lẽ bởi lúc nào mình cũng sống theo phong thái của người lính chăng?

Rồi anh kể tôi nghe về chuyến đi của tàu 69B.

- Sau khi tàu 69 của thuyền trưởng Nguyễn Hữu Phước kẹt lại ở rạch Xẻo Già, một con tàu khác lại được mang tên 69, anh em chúng tôi vẫn gọi là tàu 69B... Ngày 04 tháng 4 năm 1971, tàu được lệnh chở 60 tấn vũ khí vào Cà Mau. Trên tàu có 23 cán bộ, chiến sĩ đó anh Phan Văn Xã làm thuyền trưởng, anh Đào Thanh Thới làm chính trị viên; anh Nguyễn Văn Năm làm chính trị viên phó; Anh Nguyễn Văn Hạp, anh Trương Công Khanh và anh Trần Đình Tú, làm thuyền phó; anh Bùi Hằng Lâm, báo vụ 1; Đặng Văn Cung, báo vụ 2; tôi, Phùng Công Phát, ra đa; Nguyễn Văn Lân, máy trưởng; Nguyễn Minh Châu, cơ công; Phan Văn Khá, Nguyễn Hữu Hùng, Ngô Chí Bản; Đào Trọng Thanh, thợ máy; Phạm Văn Hội, thủy thủ trưởng; Lâm Thanh Hồng, Nguyễn Văn Tính, Phạm Ngọc Nhân, thủy thủ; Bùi Văn Thản, y tá; Hồ Đình Thuận và Nguyễn Hữu Nhi, hàng hải; Mai Văn Tuất,

cơ yếu. 23 giờ ngày 12 tháng 4, đúng ngày rằm tháng Ba âm lịch, tàu chúng tôi đi vào khu vực giữa Gành Hào và cửa Bồ Đề, khi tàu cách bờ khoảng 40 hải lý thì bị 5 tàu tuần duyên của địch đuổi theo, bao vây và tấn công. Chúng bắn như mưa. Trăng giữa tháng rất sáng nên đôi bên nhìn rõ nhau. Chúng tôi đánh lại. Đồng thời cho tàu chạy nhanh về phía bờ. Vũ khí trên tàu chỉ có súng máy 14 ly 5 và DKZ... Cách bờ chừng 20 hải lý, một số đồng đội bị thương và khoang lái bị ngập nước, thuyền trưởng Phan Văn Xã lệnh hủy tàu. Thuyền phó Nguyễn Văn Hạp điểm hỏa bằng kíp hóa học. Anh Nguyễn Văn Lân được lệnh điểm hỏa bằng đồng hồ hẹn giờ. Số còn lại, chia làm nhiều tốp, diu thương binh bơi vào bờ. Lúc đó chừng gần 1 giờ sáng ngày 13 tháng 4 năm 1971 - Anh Phát kể tiếp - Tốp của tôi có anh Phạm Văn Hợi; anh Bùi Văn Thản, và anh Hồ Đình Thuần. Tất cả đều bị thương, nhưng anh Hợi và anh Thản bị nặng hơn, người thì mảnh đạn văng vào đầu, người đạn xuyên vào cột sống. Tôi và anh Thuần đặt hai anh lên chiếc phao tròn và vừa bơi vừa đẩy. Gần sáng, gió chướng nổi lên, nhờ vậy sóng đưa phao vào bờ khá nhanh. Trên bờ, máy bay trực thăng rà đi rà lại và không ngớt xả đạn xuống. Không những thế, chúng còn rải chất độc hóa học... Khoảng 4 giờ 30 sáng, chúng tôi bám được bờ, rồi theo một con rạch, diu nhau chạy miết. Tôi may mắn mang theo được mấy thanh lương khô,

vậy là chia nhau, vừa ăn vừa đi sâu vào rừng đước. Chừng 8 giờ, chúng tôi gặp được hai người du kích. Họ đưa về khu hậu cần Quân khu 9. Hôm sau, Đoàn 962 cho người và xuống đón... Tốp rời tàu cuối cùng gồm có anh Phan Văn Xã, anh Ngô Chí Bản, anh Nguyễn Hữu Hùng và anh Nguyễn Văn Lân. Không may cho thuyền trưởng Phan Văn Xã, dù đã vào tới bờ, nhưng bị trực thăng rà đuổi và bắn trúng, anh hy sinh. Anh em ở Đoàn 962 tìm thấy xác anh nằm ở mả Hàm Hố, rồi chôn cất anh tại nghĩa trang Lồng Chim. Anh Hùng đến Giá Lồng Đèn, nhưng lính Trung đoàn 33 của ngụy bao vây, bắn bị thương. Rồi cũng hy sinh. Chúng tức tối, chất củi đốt xác. Chúng tôi tìm được anh và chôn cất tại nghĩa trang Giá Lồng Đèn. Chuyến ấy, ngoài anh Xã, anh Hùng còn có một số anh trên tàu 69B nữa cũng không trở về nữa, đó là thuyền phó Trần Đình Tú; anh Nguyễn Hữu Nhi; anh Lâm Thanh Hồng. Hai anh, Bùi Văn Than và Đào Trọng Thanh hy sinh về sau, khi địch càn lên cứ. Anh Phạm Ngọc Nhân, bị văng xuống biển, mất tích. Mãi bây giờ, đã bao nhiêu năm rồi vẫn chẳng hay sống chết thế nào...

NHỮNG CHUYỆN VỀ “TÀU HAI ĐÁY”

“... Những năm 1971, 1972, tình hình trên biển rất căng thẳng, địch tăng cường phong tỏa, ngăn chặn, các chuyến đi của Đoàn 125 đưa vũ khí vào Nam hầu hết phải quay lại. Ở miền Nam,

đặc biệt là Quân khu 9, muốn mở chiến dịch để phát triển địa bàn, song khó khăn lớn nhất vẫn là thiếu vũ khí. Quân khu 9 chủ động đề nghị với Quân ủy Trung ương, Bộ Quốc phòng cho mở một phương thức vận chuyển mới, phương thức hoạt động công khai, chở vũ khí trên những con đường đánh cá hợp pháp”¹.

“Ông chủ” Tư Mao

Đọc những chuyện tôi viết ở phần trên qua lời kể của các anh thuộc “tàu không số” khi đưa vũ khí vào bến Cà Mau, Bến Tre hay Trà Vinh, hẳn bạn đọc chưa quên tên một người, anh Tư Mao?

Phương thức vận chuyển mới mà cuốn sách *Lịch sử Lữ đoàn 125* nói đến chính là phương thức vận chuyển hợp pháp của những con “tàu hai đáy”. “Tàu hai đáy” gắn với con người đó - anh Tư Mao (tên thật là Phan Văn Nhờ), Anh hùng Lực lượng vũ trang nhân dân.

Hồi về Cần Thơ, tôi đã được anh Nguyễn Đắc Thắng, anh Khuê Ngọc Bẩy và chị Quách Thị Ánh Tuyền, những người từng công tác với anh Tư Mao kể cho nghe về con người này.

Những năm 1969, 1970, tàu của Đoàn 125, dù đã tìm mọi phương cách, vẫn chỉ vào Cà Mau nhỏ giọt. Dịch không chỉ tuần tra ngoài khơi, chúng đánh phá ác liệt trên các sông Bồ Đề, Cổ Chiên,

1. Xem *Lịch sử Lữ đoàn 125*, Sdd.

Hàm Luông, Bát Sắt,... Rồi pháo kích, rải chất độc hóa học, dùng B.52 thả bom,... Bộ đội phải chống trả liên miên. Điều cực nhất trong chiến đấu là thiếu vũ khí. Miền Tây thiếu. Miền Đông thiếu. Du kích đành lặp lại cảnh trước đồng khởi, dùng vũ khí tự tạo, dùng gươm giáo đánh địch... Vũ khí! Nhưng có vũ khí bằng cách nào là một câu hỏi lớn...

Một buổi sáng, Phan Văn Nhờ tức Tư Mao, lợi bộ vào cứ, nơi Quân khu ủy đóng. Hồi đó cơ quan ở tại suối Xẻo Bầu, An Biên. Thấy anh, đồng chí Sáu Nam (tức đồng chí Lê Đức Anh) - Tư lệnh Quân khu nói: “Chắc ông đã nghĩ ra được kế gì?”. Quả như vậy. Anh Tư đề nghị với Quân khu cho dùng thuyền “hai đáy”, đi theo phương thức hợp pháp, ra Trung ương xin vũ khí. Mấy năm trước, đơn vị anh đã dùng cách này che mắt địch, đưa vũ khí từ miền Tây lên miền Đông, từ căn cứ tỏa đi các mặt trận. Đồng chí Sáu Nam nói: “Đi trong sông rạch được, nhưng thuyền nhỏ làm sao vượt biển?”. Anh Tư thưa: “Thì ta đóng thuyền to, như tàu đánh cá vẫn đi khơi. Phía trên ta để cá, để lưới; phía dưới sát đáy để vũ khí”. - “Ông chắc làm được chớ?”. - “Nếu đồng lòng, ta làm được!”. - “Vậy Quân khu giao cho ông nghiên cứu việc này”.

Để tiến hành công việc theo phương cách Tư Mao đề xuất, tháng 3 năm 1971, Quân khu 9 quyết định thành lập đoàn S950. Đơn vị do anh Tư Mao làm đoàn trưởng, anh Năm Rẫy làm bí thư đảng ủy, các anh Ba Thuận, Bảy Cứng, Ba Cẩn

làm đoàn phó. Đoàn có hai bộ phận. Bộ phận “bất hợp pháp” do anh Năm Rẫy chỉ huy, có nhiệm vụ xây dựng bến bãi, làm kho, đón nhận vũ khí và cất giấu vũ khí. Bộ phận “hợp pháp” do anh Tư Mao và anh Bẩy Cứng phụ trách, ở ngay trong vùng địch, tại vùng Rạch Giá, Rạch Sỏi.

Anh Tư tổ chức mua hai tàu cá KG.2769 và KG.3308, rồi mò mẫm, cải tạo thành tàu “hai đáy”. Nhằm giữ thế hợp pháp, anh đề nghị Quân khu để bà Võ Thị Đảnh, một thương gia làm ăn ở Rạch Giá, có cảm tình với cách mạng, đứng tên chủ tàu. Những ngày ấy, trong vai một ngư phủ làm mướn, có căn cước hợp pháp, anh Tư theo tàu ra khơi, vào lộng nắm quy luật hoạt động của địch.

Ngày 25 tháng 02 năm 1971, anh ngược lên Xẻo Bần gặp anh Sáu Nam, báo cáo kế hoạch đưa tàu “hai đáy” ra Bắc chở vũ khí về. Quân khu chấp thuận. Vậy là giống như anh Bông Văn Dĩa và các thành viên ở các đoàn Trà Vinh, Bến Tre, Bà Rịa 10 năm trước, Tư Mao và đồng đội lại vượt biển ra Bắc.

Ngày mồng 8 tháng 3 năm 1971, tàu KG.3308 xuất phát tại Rạch Giá. Chuyến đi có 5 người: Tư Mao, chính trị viên, Bí thư chi bộ; Tám Sơn, thuyền trưởng; Tám Ca, thuyền phó; Tư Bé, máy trưởng và Hai Điền. Gặp sóng lớn, tàu bị phá nước, đành tạt vào Vũng Tàu sửa chữa. Có giấy tờ làm ăn hợp pháp trên biển, nên mọi việc êm. Ngày 30 tháng 3, tàu vào được Đồ Sơn. Ở lại Bộ Tư lệnh Hải quân

mấy ngày, anh Tư cùng đại tá Nguyễn Bá Phát, tư lệnh; đại tá Hoàng Trà, chính ủy Hải quân lên Hà Nội. Các đồng chí Lê Duẩn, Võ Nguyên Giáp, Lê Đức Thọ rất quan tâm đến những điều anh Tư báo cáo. Cuối cùng đã đồng ý để Quân khu 9 dùng thuyền “hai đáy” ra Bắc nhận vũ khí về. Những đề đạt của Quân khu đều được chấp thuận. Trung ương cấp cho Quân khu 20 ngàn đô la và 2 triệu tiền ngụy Sài Gòn để mua sắm và cải dạng tàu. Đồng thời đóng thêm 10 chiếc tại miền Bắc theo mẫu tàu KG.3308. Hải quân có nhiệm vụ bổ sung cho Quân khu 9 những đồng chí quê ở miền Nam, có kinh nghiệm đi biển...

Để đưa tàu KG.3308 trở về Nam không bị lộ, Bộ Tổng tham mưu và Bộ Tư lệnh Hải quân đề ra các phương án: Cẩu tàu KG.3308 lên tàu lớn của Hải quân. Đến vùng biển Mã Lai (Malaixia), thả xuống để tàu KG.3308 chạy vào hải phận miền Nam. Hoặc tàu Hải quân sẽ hộ tống tàu KG.3308 đi xa ngoài hải phận quốc tế, ngang vĩ tuyến 17, tàu KG.3308 tự trở về... Anh Tư không nghe, đề nghị tàu trở về, như lúc đi ra. Cấp trên đồng ý.

Ngày 26 tháng 6, tàu rời miền Bắc. Ngày 07 tháng 7, cập được vào Hòn Tre (Rạch Giá). Từ đó chạy về chỗ “bà chủ” Năm Đảnh ở Cái Bát.

Nghe anh Tư báo cáo lại chuyển đi và ý kiến của Trung ương, khu ủy mừng lắm. Đồng chí Sáu Nam chỉ thị: mua thêm tàu, chuẩn bị đi nhận vũ khí.

Sau khi mua thêm tàu, Quân khu quyết định tàu KG.3308 và tàu KG.3465 đi ra Bắc. Tàu KG.3308, anh Tư Mao làm thuyền trưởng, anh Tám Ca làm thuyền phó; các thành viên gồm: Sáu Nuôi, Tư Sanh, Nam Nhỏ. Tàu KG. 3465, anh Bảy Cứng làm thuyền trưởng, các thành viên: Tư Chiến, Sáu Phà, Hai Quyết và anh Thuần.

Hai tàu rời Rạch Giá ngày 2 tháng 12 năm 1971 và ngày 24 tháng 12 về tới bến, chở được 13 tấn vũ khí. Không nhiều, nhưng trong lúc khát súng, cũng là thành công.

Rồi các anh ra Bắc lần thứ hai, lần thứ ba. Máy chiếc tàu do Hải quân đóng theo mẫu tàu từ miền Nam ra cũng lần lượt chở vũ khí vào Nam. Một chiếc do anh Tư Thắng (Nguyễn Đắc Thắng) làm thuyền trưởng. Một chiếc do anh Bảy Cứng làm thuyền trưởng. Tất cả chở được 45 tấn vũ khí. Tiếc là hai tàu mới đóng ở miền Bắc vì không thật giống tàu cá miền Nam, lại sai quy cách nên sau đó không dùng nữa.

Sau chuyến thứ ba trở về, anh Tư lên Quân khu báo cáo. Anh Sáu Nam gợi ý:

- Muốn làm ăn lớn, làm ăn lâu dài, phải có tàu to, cỡ trên trăm tấn. Không có súng lớn, khó mở chiến dịch... Tôi tính, xây dựng xưởng đóng tàu công khai. Ý anh thế nào?

Anh Tư đáp:

- Tôi đã nghĩ đến chuyện đó. Vừa rồi ta đi được mấy chuyến. Nhưng găng lắm, mỗi tàu cũng

chỉ chờ được có bấy, tám tấn. Nguyên vọng của đoàn, của anh em là phải có tàu to.

- Vậy ta làm thôi. Quân khu có ý đưa anh lên Sài Gòn, lập công ty, mở xưởng đóng tàu công khai ở Biên Hòa, Long Hải, Vũng Tàu... Mọi giấy tờ đã có người lo.

Anh Tư hỏi:

- Vậy bao giờ tiến hành?

Anh Sáu Nam đáp:

- Tùy anh, càng sớm càng hay, nhưng phải thận trọng, vững chắc. Chọn anh em trung kiên, biết hoạt động công khai. Công ty của anh không chỉ đóng tàu, rồi đưa ra Bắc chở vũ khí, mà phải thay phiên nhau làm ăn thực sự để che mắt địch... Vừa có bến bãi bí mật, vừa có bến bãi công khai... Anh hiểu ý tôi chớ.

Tư Mao đáp:

- Tôi hiểu!

Anh Sáu Nam nói vui:

- Làm cán bộ cách mạng nhiều rồi, lần này sắm vai tư sản thử coi.

- Tôi sẽ gắng. Có tiền là thành tư sản mà, anh Sáu.

Trong vai ông chủ muốn làm ăn lớn, Tư Mao lên Sài Gòn. Anh mua nhà, mua xe. Làm thân chỗ này. Bắt mối chỗ kia. Mở rộng quan hệ. Kế đó xin phép rồi trưng biển “Công ty Ngư Long” ở số nhà 27/20 Âu Dương Lân, quận 8, Sài Gòn. Giấy hành nghề của công ty do chính quyền Sài Gòn cấp, ghi:

Chủ công ty được phép đánh cá, chở thuê ra miền Trung; đóng mới, mua và bán tàu cũ, máy cũ; mua bán gỗ...

Để có được cái vỏ bọc ấy, anh Tư chạy không ít tiền. Công ty còn có cơ sở đóng tàu, sửa chữa tàu ở Biên Hòa, Long Hải, Vũng Tàu... Tư Mao trở thành nghiệp chủ đáng nể. Đáng nể bởi khác với những ông chủ khác, ông chủ này hào phóng, rộng rãi, giao thiệp rộng. Ông quen từ các quan chức cỡ bự đến nhân viên cảnh sát, thuế quan... Đám thợ làm công cho Tư Mao ghé tai nhau thì thầm: “Ông chủ buôn bán lỗ lãi ra sao, coi bộ xông xênh lắm”. “Làm ăn lớ ngớ kiểu ông, lỗ thấy mồ. Rủng rỉnh tiền, bởi ông chơi với các quan chức chính quyền, cấu hàng viện trợ ra xài... Thời này chỉ ăn cắp và biết ăn cắp mới giàu”. Công việc đang suôn sẻ thì xảy ra vụ phản bội của Nguyễn Văn Rớt (Ba Tam)...

Chở “hàng” đặc biệt

Sau chuyến vượt biển ra Bắc năm 1962, các anh được biên chế vào Đoàn 759, và đã nhiều lần đi trên “tàu không số”, rồi “tàu hai đáy” tham gia chở vũ khí vào miền Nam. Nguyễn Sơn đã có lần đưa tàu về quê, neo tại con sông Ray này, song chỉ được ngắm nhìn quê hương một đêm rồi lại trở ra Bắc ngay...

Năm 1972, trong khi Lê Hà làm thuyền trưởng tàu 645, phải hủy tàu rồi bị địch bắt, thì Nguyễn Sơn và Thôi Văn Nam được bổ sung về

đoàn “tàu hai đáy”, chở vũ khí bằng con đường hợp pháp.

- Anh đi được mấy chuyến bằng “tàu hai đáy” theo đường hợp pháp? - Tôi hỏi anh Bảy Nam.

- Đi được ít chuyến thôi - Anh Bảy Nam đáp. Song chuyến chở ông Võ Văn Kiệt, Bí thư Khu ủy từ Hà Nội vào Cà Mau, và chuyến chở ông Lê Đức Anh, bấy giờ là Tư lệnh Quân khu 9, từ Cà Mau ra miền Bắc là đáng nhớ nhất.

Về hai chuyến ấy, cách đây đã lâu lâu, trong một dịp đi cùng nhà thơ Nguyễn Bá vào Kiên Giang công tác, tôi đã được anh Tư Mao, hồi đó làm Phó Chủ tịch tỉnh Kiên Giang, kể cho nghe. Tháng 9 năm 1973, đồng chí Sáu Nam, Tư lệnh Quân khu 9, chỉ thị cho anh Tư Mao, lúc bấy giờ phụ trách “tàu hai đáy” với cái vỏ bọc “Công ty đánh cá Ngư Long” có văn phòng đặt tại Sài Gòn, chọn một chiếc thiết tốt, ra Bắc rước anh Võ Văn Kiệt về. Với giấy tờ hợp pháp ghi là tàu chở muối ra Đà Nẵng, anh Tư Mao tổ chức ba tàu ra Bắc, hai tàu sẽ chở vũ khí vào, còn một tàu rước đồng chí Võ Văn Kiệt. Đây là một chuyến đi đặc biệt, bởi ngoài đồng chí Võ Văn Kiệt (lúc đó vẫn gọi là anh Sáu Dân), tàu của Tư Mao còn có nhiệm vụ chở 3 triệu đô la và 4 tấn tài liệu Trung ương cấp cho miền Nam.

Mọi việc chuẩn bị xong, trung tuần tháng 9, đồng chí Võ Văn Kiệt và “hàng hóa” được đưa xuống Hải Phòng. Ở đây, một chiếc tàu lớn của

Hải quân có nhiệm vụ đưa đồng chí tới đảo Hải Nam (Trung Quốc), nơi tàu của Tư Mao đã chờ sẵn. Đó là chiếc tàu hai đáy, đóng theo dạng tàu đánh cá và chở hàng của bà con làm nghề biển ở Kiên Giang. Tàu mang số hiệu 159TT (TT, tức thương thuyền) do Thôi Văn Nam làm thuyền trưởng, Nguyễn Sơn làm thuyền phó. Các thủy thủ có: Tư Kỳ, Chín Hứa, Bảy Chống. Tư Mao đi cùng, với danh nghĩa là người phụ trách chung, cũng là chủ thuyền hợp pháp.

Trên đường đi, để động viên anh em, đồng chí Võ Văn Kiệt kể rất nhiều chuyện, những lúc sóng êm, thường rủ anh em đánh bài.

Khi tàu gần đến Mũi Dinh (chỗ Cam Ranh vào Cà Ná), gặp gió xoáy. Chiếc tàu chao lắc như đưa võng. Anh Sáu Dân nói vui:

- Chu cha, sóng dữ quá... Cần thận nghe mấy ông, tàu chìm, người bơi được nhưng đô la và tài liệu không biết bơi, là mất đó...

Mũi Dinh là chốn nguy hiểm nhất trên tuyến đường chạy từ Bắc vào Nam. Thuyền bè qua đây thường phải dừng lại thả hương, đốt tiền vàng, cúng vái.

Qua Mũi Dinh, tàu ghé lại Vĩnh Hảo, nấu cơm. Song thấy thuyền của dân đậu đông, lại ra khơi đi tiếp.

Tới Vũng Tàu, Thôi Văn Nam cho thuyền ghé vô bờ để Tư Mao lên trình giấy. Tại Vũng Tàu, Tư Mao có cơ sở đóng thuyền hợp pháp, và quen biết

nhiều “quan chức” ở đó, nên xin một chữ ký “tàu chở muối đi Đà Nẵng” không khó.

Bốn giờ chiều ngày hôm sau, tàu 159TT đến Hố Bỏ Gùi. Theo nguyên tắc hoạt động, tàu không được vào bến ban ngày để bảo đảm bí mật, song chuyển đó ngoại lệ, có anh Sáu Dân cùng đi, không thể chạy tới chạy lui ngoài cửa suốt được, nên Tư Mao quyết định không chờ tối. Biết chuyện, anh Sáu Dân nói:

- Mấy ông vì tôi mà làm kiểu đó, lộ bến của mấy ông nghe.

- Nhưng loay hoay ngoài này, địch nó nghi, nó xáp vô khám xét, thấy hàng, thấy anh còn nguy hơn...

- Là nói vậy. Trên tàu, tôi phải theo lệnh mấy ông thôi.

Đêm ấy đồng chí Võ Văn Kiệt về tới cứ.

Cuối tháng 11 năm 1973, anh Tư Mao lại nhận được một nhiệm vụ đặc biệt nữa: chuẩn bị tàu chở đồng chí Lê Đức Anh ra miền Bắc công tác. Thấy tàu 159TT chở đồng chí Võ Văn Kiệt và tàu 158TT chở vũ khí từ miền Bắc đi vào “ngon lành”, đồng chí Tư Mao chọn hai tàu đó.

Tàu 159TT là tàu chỉ huy, có nhiệm vụ chở đồng chí Lê Đức Anh; do anh Thôi Văn Nam làm thuyền trưởng; đi cùng có anh Tư Mao. Tàu 158TT do anh Nguyễn Sơn làm thuyền trưởng, là tàu hộ tống và là phương tiện dự bị khi cần. Đồng chí Lê Đức Anh có căn cước giả, trong vai “con

em”, tức là người nấu cơm, nấu nước và phụ việc trên tàu.

Ngày 27 tháng 11 năm 1973, hai tàu xuất phát tại Vàm Hố (Cà Mau), với ý định chạy thẳng một lèo ra Bắc, không ghé vào Vũng Tàu như mọi lần. Song đi ngang qua cửa Định An, sông Hậu, gió lớn quá, tàu 159TT của Thôi Văn Nam, chở đồng chí Sáu Nam và Tư Mao bị phá nước. Anh em thủy thủ đã gắng hết sức: tát, bơm, song nước vẫn vào ngày một nhiều. Tư Mao báo cáo lại với anh Sáu và đề nghị anh chuyển qua tàu 158TT của Nguyễn Sơn. Tư Mao dặn:

- Tàu có anh Sáu đi, phải hết sức chú ý nghe. Nếu tàu 159TT không trám được, tôi sẽ làm hiệu để cập vô rước bọn tôi lên.

Suốt đêm hôm đó, tàu 159TT vừa chạy, vừa trám, vừa tát nước. Song không mấy hiệu quả. Đến 9 giờ sáng hôm sau, khi tàu chạy ngang qua Trà Vinh, Tư Mao làm hiệu cho tàu 158TT của Nguyễn Sơn dừng lại. Hai tàu cập sát mạn vào nhau. Giữa biển sóng to, khó khăn lắm anh Sáu Nam, anh Tư Mao, anh Thôi Văn Nam và mấy thủy thủ mới chuyển qua được tàu 158TT của Nguyễn Sơn. Tàu 159TT chìm dần xuống biển. Không bao lâu, tàu 158TT của Nguyễn Sơn cũng bị phá nước. Nguyễn Sơn lo không an toàn, đề nghị trở lại Vàm Hố. Tư Mao nói: “Lộn lại sợ nhỡ việc. Ta cứ cho tàu chạy, đến Long Hải ghé vô sửa

chữa, thời gian của anh Sáu gấp. Anh cần có mặt ở miền Bắc sớm”.

Tối cơ sở đóng tàu của mình ở Long Hải, Tư Mao chỉ anh em thủy thủ tàu 159TT, nói với những người làm công:

- Tôi mới thu thêm 5 thợ nữa, phụ làm cho nhanh... Giúp họ nghe.

Tàu 158 tranh thủ trám, nhưng ở Long Hải sóng to, trám hoài mà nước vẫn vào. Tư Mao báo cáo anh Sáu rồi quyết định vào Vũng Tàu sửa chữa. Ngày 30 tháng 01, tàu 158TT tới Vũng Tàu. Thấy tàu chiến của ngụy đậu san sát, anh Sáu có phần ngại. Tư Mao giải thích:

- Anh Sáu khỏi lo, tôi quen biết chúng mà. Có điều xin anh Sáu cứ ngồi yên trong khoang, mọi việc để tôi liệu.

Tàu 158TT đậu cách tàu địch 100 mét.

Bọn lính thấy tàu Tư Mao vào, nhòm sang nhời nhời gọi:

- Lâu rồi không gặp, khỏe chớ anh Tư? Tụi này nằm đây buồn thúi ruột, anh có cái lai rai, “viện trợ” chút ít coi.

- Rượu hết, khô mực không còn - Tư Mao nhìn sang, nói.

- Thì có cái có thể đổi ra rượu... Anh Tư vẫn chơi đẹp mà. Có tiền là có tất cả.

Tư Mao dúm cho bọn lính ít tiền uống rượu rồi chuẩn bị cho sửa tàu. Hồi đó Tư Mao là một “ông chủ” hào phóng, có chiếc xe hơi anh gửi ở nhà lão

thuế quan Ba Chương. Mỗi lần nghe tin tàu Tư Mao vào, Ba Chương đánh xe ra cảng, nhảy xuống tàu đón Tư Mao đi nhậu. Lần này cũng vậy, biết tàu Tư Mao cập bến, nó vội cho xe tới. Đứng trên tàu, thấy viên thuế quan đang đến, Tư Mao lo quá. Để nó xuống tàu nhìn thấy anh Sáu Nam, sẽ nguy. Tư Mao vội ra đón.

- Khỏe chứ, anh Tư? - Ba Chương xỏ lời nhảy xuống xe, nhe răng cười - Nghe tin anh vô, tôi đưa xe xuống rước lên phố giải sầu.

Tư Mao làm bộ ỉu xìu:

- Máy hôm nay động trời hay sao, thấy trong người oải quá. Với nữa hôm qua mấy đứa cho ăn bậy bạ, tháo dạ suốt...

- Tôi rành bệnh anh Tư... Xông hơi, rồi kêu mấy đứa đấm bóp là khỏe. Tôi biết chỗ ngon lành...

- Vậy sao? Nhưng lần này đậu ở đây lâu. Chờ ri, chú cầm ít tiền chuẩn bị đồ nhậu, bao giờ tôi nhắn chú cho xe xuống rước... Xe tốt chứ?

- Xe của anh Tư, tôi giữ còn hơn giữ vợ mình, chỉ khi nào anh tới Vũng Tàu mới đi rước...

- Bây giờ chú cứ về...

- Định xuống tàu lai rai với anh cho vui. Bữa nay rảnh... Mà anh Tư cần thuốc gì để tôi kêu bọn đàn em mang tới.

- Khỏi! - Tư Mao ghé sát tai Ba Chương, nói nhỏ - Chú chuẩn bị chỗ nào kín đáo, mai ta uống với nhau cả ngày...

- Vậy được. Mai nghe... Anh Tư yên tâm, Vũng Tàu chẳng thua chi Sài Gòn.

Ba Chương đi rồi, Tư Mao ngó theo, thở phào.

Ngày hôm sau tàu sửa xong, chiều đó, Tư Mao liền lệnh cho Nguyễn Sơn nhổ neo. Năm thủy thủ của tàu 159TT gồm Bảy Nam, Bảy Chổng, Hai Thưởng, Ba Minh, Tư Kỳ, ở lại. Chẳng mấy, tàu 158TT ra tới biển, hướng về phía bắc, đi miết.

- Qua vĩ tuyến 17, có sóng lừng, anh Sáu Nam bị ói - Tư Mao kể - Tôi rất lo. Nhưng đây là vùng biển miền Bắc, có làm sao, ghé vô bờ cũng ổn. Kinh nghiệm cho hay rằng biển chuyển sóng lừng là sắp bão. Quả thế, trưa ấy chúng tôi vừa nấu cơm xong thì gió về. Gió ngày một lớn, Nguyễn Sơn đề nghị tôi cầm lái. Những lúc biển động, người lái không khéo, tàu dễ bị lật. Chiều hôm sau chúng tôi đến được đảo Hải Nam. Anh Sáu Nam tuy đi biển không quen, có mệt, nhưng được an toàn, mừng lắm. Anh viết điện gửi Bộ Tư lệnh Hải quân. Hôm sau nữa, tàu sát Hải quân tới đón anh và tôi về Hải Phòng, còn anh em tàu 158TT chuẩn bị nhận vũ khí về... Nhưng chuyến đó tàu 158TT đã phải kẹt lại. Chúng tôi đã bị lộ...

... Bây giờ hai người thuyền trưởng đi trên hai chiếc tàu 158TT và 159TT chở đồng chí Võ Văn Kiệt vào Nam, chở đồng chí Lê Đức Anh ra Bắc đang ngồi lai rai trước mặt tôi... Tôi đón chén rượu từ tay anh Bảy Nam, rồi hỏi:

- Sau đó có gì khiến anh bị bắt, anh Bảy?

Thôi Văn Nam nhìn qua Nguyễn Sơn:

- Tại cái số của mình nó vậy. Tử vi có sao “tù tội” chiếu. Nếu tàu 159TT không hỏng, không bị chìm ở Trà Vinh, mình đưa anh Sáu ra Bắc, là khỏe. Nhưng “thằng” 159TT phá nước, thành ra cha này (anh chỉ Nguyễn Sơn) hưởng lộc. Cực thế! Mình chẳng những không được ra Bắc chuyển đó, mà kẹt lại Vũng Tàu và còn bị bắt nữa chớ. Rồi anh kể tiếp: Thuyền của Nguyễn Sơn đưa ông Sáu Nam và Tư Mao đi được một lúc thì xe nhà binh chở lính ập tới. Chúng sục sạo cơ sở đóng thuyền của Tư Mao ở Long Hải, ở Vũng Tàu. Sau này mới hay thằng Nguyễn Văn Rớt (tức Ba Tam) làm phản. Vậy là này bị tóm...

Người cải dạng khuôn mặt mình

Từ ngày thành lập tới lúc Ba Tam làm phản, tháng 11 năm 1973, đoàn của Tư Mao đã có 31 lần chuyển ra Bắc, chở được 520 tấn vũ khí, hàng quân sự; đồng thời đưa đón cán bộ tăng cường cho chiến trường.

Sau “vụ Ba Tam”, cơ sở của anh Tư ở Sài Gòn, Vũng Tàu, Long Hải bị vỡ. Định lấy mất 5 tàu, 3 chiếc ở Rạch Giá, 2 chiếc tại Vũng Tàu, và 117 người bị bắt, trong đó có cả viên chức chính quyền ngụy, chúng nghi có quan hệ với Tư Mao. Hoạt động của đoàn gặp trở ngại, sáu tàu vừa ra Bắc, kẹt lại... Những ngày ấy tổ chức bố trí anh Tư ở số nhà 36 Lý Nam Đế, Hà Nội cho gần với Bộ Tổng

tham mưu. Hằng ngày, anh Phan Hàm, Cục phó Cục Tác chiến vẫn sang thăm và trao đổi công việc. Có ý kiến cho rằng lực lượng của Tư Mao đã lộ, nên ngừng hoạt động. Có người đề xuất phương án đưa Tư Mao về Nam bằng đường bộ. Anh Sáu Nam chỉ thị: Đoàn S.950 tạm ngừng hoạt động một thời gian, nắm chắc tình hình, cải dạng lại tàu để tiếp tục hoạt động. Đồng thời cử sáu người, theo đường bộ, về quân khu để phổ biến tình hình.

Tư Mao đề xuất: hiện nay ảnh của Tư Mao đã được thông báo khắp miền Nam, bởi vậy song song với việc cải dạng tàu để tiếp tục hoạt động, cần cải dạng khuôn mặt Tư Mao thành khuôn mặt người khác. Ý kiến táo bạo ấy được nghiên cứu, tính toán kỹ và cuối cùng được chấp trên chấp thuận.

Thời gian ấy, các cơ sở hoạt động ở Nam Bộ được thông báo: Tư Mao đã hy sinh trong chuyến công tác vừa qua. Biết tin ai cũng thương tiếc. Đơn vị làm lễ truy điệu; và cố tình không để má con chị Tư hay. Song cái tin đau đớn ấy đã đến với gia đình. Chị Tư và các cháu chỉ biết lén khóc thầm. Hằng ngày, đến bữa ăn, chị lặng lẽ đặt bát cơm lên bàn thờ, cúng anh, và mong anh phù hộ cho cả nhà mạnh khỏe...

Cùng thời điểm ấy, Bộ Tổng tham mưu tới Bệnh viện 108 gặp giáo sư bàn cách cải dạng khuôn mặt Tư Mao. Ít ngày sau, Tư Mao lặng lẽ nhập viện. Tại đó, anh phải phẫu thuật cấy lại lông mày, nâng sống mũi, sửa lại cằm, và làm cho

mắt miệng khác đi... Những người đảm nhận công việc ở bệnh viện đều khám phục sự chịu đựng của anh. Mỗi lần chỉnh hình là đau đớn, là mất sức... Nhưng chưa một lần anh rên la, thối chí. Các bác sĩ vẫn đùa rằng anh có “lá gan sư tử”.

Một thời gian sau, anh trở lại Bộ Tổng tham mưu để tiếp tục công tác. Nhưng, hầu hết những người quen đều nhận ra anh... Vậy là lại vào viện lần thứ hai. Lần này phải cải dạng toàn bộ khuôn mặt. Tư Mao vốn hói đầu phía trước, trán cao. Để thay đổi khuôn mặt ấy, các giáo sư ở Bệnh viện 108 đã phải làm một công việc hết sức khó khăn, lật toàn bộ mảng da đầu của Tư Mao lên, xoay từ đằng trước ra đằng sau. Lần này thì Tư Mao có khuôn mặt khác hẳn, trán hẹp, thấp, tóc phủ kín, còn sau gáy gần như không có sợi tóc nào.

Ba tháng sau, với cái tên mới: Sáu Thuận, với khuôn mặt mới khác hẳn khuôn mặt trước đây của mình, Tư Mao theo đường bộ, trở lại miền Nam. Đến Tây Ninh, anh Sáu Nam lúc bấy giờ đang ở đó, không khỏi ngỡ ngàng trước một “Tư Mao mới”... Sau mấy ngày bàn định công việc với anh Sáu Nam, anh Sáu Thuận, tên mới của Tư Mao, theo đường hợp pháp, lần về cũ.

Để giữ bí mật cho giai đoạn vận chuyển tới, Quân khu ra lệnh giải tán Đoàn S.950 và thành lập đơn vị mới, mang bí danh G.473. Anh Tư Mao làm đoàn trưởng kiêm chính ủy.

Sau một năm ngưng hoạt động, những con tàu lại lặng lẽ ra Bắc nhận vũ khí. Chiếc tàu đầu tiên đi ở giai đoạn này mang biển số 82MT do anh Tư Mao phụ trách, các thành viên gồm: Ba Minh, Tám Ca, Ba Kỷ, Sáu Danh, Hai Quyết, rời Gành Hào ngày 27 tháng 01 năm 1974.

Tiếp đó, chiếc thứ hai, thứ ba, thứ tư... lên đường.

Ngày 19 tháng 4 năm 1975, ba chiếc SG.168, 82MT, SG.159 do anh Tư Mao và anh Ba Nông Dân phụ trách cùng cập bến Hố. 50 tấn vũ khí ba tàu mang về kịp trang bị cho Quân khu tham gia chiến dịch Hồ Chí Minh.

Hàng bốc xong, anh Tư Mao lại đưa thuyền ra Bắc. Đến ngang vùng biển Đà Nẵng thì nhận được tin miền Nam đã hoàn toàn giải phóng...

Hồi gặp anh Tư Mao, lúc đó đã là Phó Chủ tịch tỉnh Kiên Giang, tôi hỏi:

- Vậy sau này, khi anh trở về, chị và các cháu có ngạc nhiên không?

Tư Mao cười:

- Khi gần tới nhà, hồi hộp lắm. Đứng trước cửa một lúc, tôi mới cất tiếng gọi to tên nhà tôi. Cửa mở, vợ con bước ra, nhìn... xa lạ. Hình như giây phút ban đầu ấy, mọi người đều ngỡ ngàng, khó tin. "Tôi đây mà, Tư Mao đây!". Nghe giọng nói của tôi, vợ tôi sà tới, òa khóc, các cháu đứng quanh cũng khóc. Mấy đứa kêu to: ba thật rồi! Đúng là ba rồi! Vợ tôi lần sờ khắp khuôn mặt tôi,

rồi hỏi: “Sao lại thế này?”. Tôi cười, biết giải thích sao đây?

Tôi ngấm khuôn mặt ông Phó Chủ tịch tỉnh Kiên Giang: Trán ngấn, khuôn mặt ngấn, mũi hơi dô cao và mắt xếch. Không rõ khuôn mặt trước đây của anh thế nào, nhưng khuôn mặt bây giờ có cái gì đó ngồ ngộ, song nếu không rõ chuyện, khó ai đoán được đây là “khuôn mặt... giả Tư Mao”.

Anh Tư cho đánh xe đưa tôi đi nhiều nơi. Các cơ sở trước đây của anh, nay là các xí nghiệp làm kinh tế. Những bến, bãi cát giấu vũ khí, bây giờ trở thành bến cá, có cầu cảng. Sầm uất.

Trở về Bắc, tôi có ý định nếu được gặp anh lần nữa, sẽ hỏi chuyện dài dài và nhất quyết sẽ viết một cái gì đó. Song tôi đã bị chậm. Năm sau tôi nghe tin anh qua đời. Anh mới chậm tới tuổi 60, còn dư năng lực. Nhưng có thể những năm lặn lội trong rừng đước Cà Mau, và đặc biệt hai lần phẫu thuật chỉnh hình khuôn mặt đã ảnh hưởng đến sức khỏe của anh...

Tôi ngấm chân dung anh trong những chân dung các Anh hùng Lực lượng vũ trang nhân dân trong cuốn sách *Lịch sử Lữ đoàn 125* do Nhà xuất bản Quân đội nhân dân phát hành, thấy nuối tiếc ngẩn ngơ.

Để viết cuốn sách này, tôi đã đi nhiều nơi, đã đến nhiều địa chỉ. Nhưng dù đã cố gắng, cũng không thể viết đủ, viết hết chuyện về những người từng làm nên con đường vận chuyển vũ khí lịch sử trên biển, chi viện cho chiến trường trong những năm chiến tranh... Thuyền trưởng Lê Xuân Ngọc, từng được coi là người gan góc. Tháng 11-1969 anh và đồng đội đi trên tàu 176 đưa vũ khí vào Bến Tre, gặp nhiều tàu và máy bay địch, anh động viên thủy thủ bắn đến viên đạn cuối cùng. Khi bị kẹt, quyết không để tàu rơi vào tay giặc, đã tự mình cài nổ tấn bộc phá, hủy tàu. Trận đó, mười thủy thủ bị hy sinh. Anh bị thương, cụt một chân. Khi trở về đời thường, anh nhọc nhằn sống qua ngày. Khi anh mất, qua điệu văn, bà con quanh vùng mới rõ đây là thuyền trưởng có hạng của đoàn “tàu không số”, đã nhiều lần vượt biển chở vũ khí vào chiến trường những năm khốc liệt nhất của cuộc chiến tranh...

Khi tàu 176 nổ, thủy thủ tử nạn mất mỗi người một nơi. Anh Nguyễn Văn Quốc, thủy thủ, dìu thuyền trưởng Lê Xuân Ngọc bơi hai ngày hai đêm mới gặp được cơ sở của du kích. Và những năm kế đó, các anh sát cánh cùng đơn vị trong ấy,

tham gia chiến đấu chống càn, xây dựng căn cứ. Vậy mà chẳng rõ từ đâu có tin đồn rằng ông Quốc phản bội, không cánh bay về tận Ba Đồn, Quảng Trạch, Quảng Bình, quê hương anh. Lời đồn ấy phải chăng bởi lần đó, chẳng may thuyền phó hàng hải tàu 176 Nguyễn Đình Quốc, người Nam Định, bị địch bắt nên đã có sự nhầm lẫn đáng tiếc? Nhưng hậu quả của sự “nhầm lẫn” thì như một vết thương chưa lành, vẫn tấy đỏ. Năm 1975, Bộ Tư lệnh đón anh em tàu 176 lưu lạc tại Bến Tre về Đoàn 125, rồi được về thăm gia đình. Sau bao năm xa cách, ngộ gặp lại quê hương, gặp lại vợ con sẽ vui lắm, nhưng cái thông tin Quốc phản bội cách mạng vẫn âm ỉ ngấm ngấm lan tỏa khắp thôn cùng ngõ hẻm. Anh Nguyễn Văn Quốc bị người quê xa lánh, bị đảng bộ, đoàn thể địa phương nghi ngờ và nhìn bằng con mắt thất vọng, gần như coi thường. Do sức khỏe yếu, năm 1982, anh được trở về địa phương. Anh không chỉ mất tình cảm với bà con làng xóm, còn mất mọi chế độ, quyền lợi. Mong muốn của anh rất đơn giản, là được “giải oan”, được phục hồi danh dự và hưởng mọi chế độ chính sách như các anh em khác cùng đơn vị. Không có gì cao xa, chỉ là ước muốn nho nhỏ vậy thôi... Nhưng vẫn phải chờ và... chờ.

Anh Phan Nhạn, thợ máy kỳ cựu và nổi danh của con tàu 41, không nhớ hết mình đã đi bao nhiêu chuyến, không nhớ hết những chuyện hiểm nguy, những gian nan, vất vả, nay gà trống nuôi

con, để tăng thu nhập, vẫn ngày tám tiếng, dương mục kính ngồi kỳ cạch bên chiếc máy vắt sợi. Ngồi đến gù lưng. Đến mỏi mắt...

Anh Long An, một trong năm người sống sót của tàu 235, ngày ngày trần lưng trên mấy mảnh ruộng nhỏ, ước mơ sửa lại căn nhà đến nay vẫn chưa thành hiện thực. Vừa rồi anh qua đời bởi không có tiền chữa bệnh...

Anh Nguyễn Đình Xin, người Nghệ An, một thời ngang dọc trên những con tàu, vượt biển chở vũ khí cho chiến trường, nay làm một thầy lang chữa bệnh, cứu người. Nguyên vọng lớn nhất của anh hiện là có một cơ sở chữa bệnh rộng rãi để làm từ thiện...

Hôm lên Hà Nội gặp các anh trong Ban Liên lạc Hội truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển khu vực Thủ đô, qua các câu chuyện kể, tôi rõ cuốn sách của mình còn thiếu nhiều lắm. Anh Phạm Xuân Hương, công tác tại đoàn “tàu không số” 20 năm, từ năm 1964 đến 1983, đã làm thợ máy trên tàu 154, tàu 168, đồng đội vẫn gọi là cây đại thụ vì đã tham gia 15 chuyến đưa vũ khí vào chiến trường miền Nam. 15 chuyến đi là 15 câu chuyện kỳ thú. Rồi các anh Trần Hữu Nam, năm 1971 về đoàn “tàu không số”, nhưng trước đó đã từng ở Đoàn Đặc công nước, tham gia đánh tàu địch ở Cửa Việt; anh Lê Mạnh Cường, cán bộ tham mưu của Đoàn; anh Nguyễn Văn Mậu nhập ngũ năm 1964 là thợ máy tàu 55 thời

thuyền trưởng La Minh Tốt; và các anh lớp sinh viên các trường Đại học Tổng hợp, Đại học Kinh tế kế hoạch, Đại học Mỹ thuật nhập ngũ tháng 5 năm 1972 theo lệnh tổng động viên: Tống Hồng Quân, thủy thủ tàu 649, Nguyễn Tuấn Hùng và Nguyễn Mạnh Đôn, hàng hải và thợ máy tàu 647, Nguyễn Cao Siêu, hàng hải tàu 606 và tàu 663, Nguyễn Đăng Vinh, thủy thủ tàu 606, 661; Nguyễn La Bình, thủy thủ tàu 608; Phạm Hồng Hải, thợ máy tàu 601; Đoàn Xuân Tiến, hiện là hiệu trưởng trường Trung học Nông nghiệp Sở giáo dục Hà Nội là người đã từng tham gia chở bộ đội đặc công ra Côn Đảo đón tù chính trị, trong đó có Giáo sư Lê Quang Vịnh về đất liền, v.v.. Mỗi một chuyến đi của các anh là một câu chuyện lý thú, và mỗi một con người ẩn chứa một sự tích...

... Có được những dòng còn sơ lược, không đủ đầy trong cuốn sách này, tôi được sự giúp đỡ và hỗ trợ rất nhiều của các anh trong Hội truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển và Đảng ủy, chỉ huy Lữ đoàn 125. Những người lính Lữ đoàn hôm nay thuộc thế hệ trưởng thành sau năm 1975, họ chưa một lần đi “tàu không số”. Tàu của Lữ đoàn bây giờ được trang bị hiện đại, phòng chỉ huy, phòng ngủ có máy lạnh... Nhưng chưa bao giờ họ quên ơn thế hệ đi trước, chưa bao giờ quên quá khứ. Họ tự hào với truyền thống Lữ đoàn, tự hào rằng mình vinh dự được là thành viên của đơn vị đã từng làm nên con đường huyền thoại trên biển.

Cuốn sách nhỏ này không chỉ nhằm tưởng nhớ, tri ân những đồng đội đã hy sinh trên con đường mang tên “Đường Hồ Chí Minh trên biển”, mà còn là ân tình, ơn nghĩa gửi tới những người đã cống hiến tuổi thanh xuân của mình, làm nên con đường vận chuyển vũ khí từ hậu phương lớn vào tiền tuyến lớn, kỳ tích có một không hai trong lịch sử chống giặc ngoại xâm của dân tộc, của đơn vị đã hai lần được phong danh hiệu Anh hùng.

Hải Phòng, ngày 30 tháng 12 năm 2010

Đình Kính

MỤC LỤC

	<i>Trang</i>
<i>Lời Nhà xuất bản</i>	5
<i>Lời giới thiệu</i>	7
- Chút duyên nhỏ của người viết	11
- Nơi bắt đầu một con đường	12
- Nhân chứng cuối cùng của chuyến đi đầu tiên	16
- Những người vượt biển ra Bắc	24
- Chuyện của anh Sáu Giáo và anh Sáu Đức	26
- Anh Mười Tiến và chiếc tàu thứ hai của Bến Tre đi ra miền Bắc	40
- Ra miền Bắc, đi trình sát và chở vũ khí về	47
- Chuyện những người đi trên tàu gỗ mang tên “Phương Đông”	55
- Mở bến vào Khu 5	62
- Tàu vào Vũng Rô	72
- Chuyện của người thuyền trưởng	74
- “Tàu không số” ăn tết tại Vũng Rô	90
- Con đường vận chuyển trên biển bị lộ như thế nào?	99
- Anh Trần Kim Chung, thủy thủ tàu 143 kể:	100
- Chuyện kể của anh Lê Đình Kiến, cán bộ bến Vũng Rô:	102
- Anh Trần Kim Chung, thủy thủ tàu 143 kể:	104
- Anh Vũ Long An, thợ máy tàu 143 kể:	107
- Anh Trần Kim Chung, thủy thủ tàu 143 kể:	108
- Anh Nguyễn Ngọc Cảnh kể:	109
- Anh Lê Đình Kiến kể:	110
- Vô quýt dày, móng tay nhọn	111

- Chuyện của Chính ủy đoàn	116
- Người làm công tác tham mưu kể lại	121
- Thủy thủ tàu 42 kể:	123
- Tàu 69 - bản anh hùng ca trên biển	128
- Chuyện của thuyền phó Nguyễn Tiến Hai	130
- Chuyện của anh Khuê Ngọc Bấy	134
- Chuyện của thuyền trưởng Nguyễn Hữu Phước	139
- Phan Hải Hồ - La Văn Cầu trên biển	143
- Đơn vị có tên 970	150
- Chuyện kể của anh Đỗ Xuân Đán, thủy thủ tàu 100	154
- Chuyện kể của anh Đỗ Xuân Tâm, thủy thủ tàu 187	158
- Nổi đau đọng lại hôm nay	164
- “Tàu không số” với cuộc Tổng tiến công và nổi dậy Tết Mậu Thân năm 1968	167
- Tàu 235	170
- Tàu 165	181
- Tàu 56	184
- Những chuyến đi trinh sát	191
- Tàu 42 đi trinh sát năm 1969	193
- Tàu 154 đột kích vào Cà Mau sau chuyến trinh sát của tàu 42	198
- Hai lần trinh sát Trường Sa	201
- Tàu 625 đi trinh sát năm 1972	203
- Tàu 69B và thuyền trưởng Phan Văn Xã đã ra đi như thế nào?	206
- Những chuyện về “tàu hai đáy”	209
- “Ông chủ” Tư Mao	210
- Chỗ “hàng” đặc biệt	216
- Người cải dạng khuôn mặt mình	224

Chịu trách nhiệm xuất bản
Q. GIÁM ĐỐC - TỔNG BIÊN TẬP
NHÀ XUẤT BẢN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA SỰ THẬT
PHẠM CHÍ THÀNH

Chịu trách nhiệm nội dung
PHÓ GIÁM ĐỐC - PHÓ TỔNG BIÊN TẬP
NHÀ XUẤT BẢN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA SỰ THẬT
TS. ĐỖ QUANG DŨNG

GIÁM ĐỐC - TỔNG BIÊN TẬP
NHÀ XUẤT BẢN VĂN HỌC
NGUYỄN ANH VŨ

Biên tập nội dung: ThS. CÙ THỊ THÚY LAN
ThS. ĐOÀN PHƯƠNG NHƯ
NGUYỄN PHƯƠNG THÙY

Trình bày bìa: PHẠM THÚY LIÊU
Chế bản vi tính: HOÀNG MINH TÁM
Sửa bản in: NGUYỄN SƠN LÂM
TẠ THU THỦY
Đọc sách mẫu: ĐOÀN PHƯƠNG NHƯ

NHÀ XUẤT BẢN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA SỰ THẬT; Số 8/86 Duy Tân, Cầu Giấy, Hà Nội
ĐT: 080.49221 Fax: 080.49222 Email: suthat@nxbctqg.vn Website: www.nxbctqg.vn

TÌM ĐỌC SÁCH CỦA NHÀ XUẤT BẢN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA SỰ THẬT

Quân chủng Hải quân

Lữ đoàn Đặc công Hải quân 126

- LỊCH SỬ LỮ ĐOÀN ĐẶC CÔNG HẢI QUÂN 126 (1966 - 2016)

Đảng ủy - Chỉ huy Lữ đoàn Đặc công Hải quân 126

- NHỮNG ANH HÙNG ĐẶC CÔNG HẢI QUÂN LỮ ĐOÀN 126

ISBN 978-604-57-4366-9



9 786045 743669



8935279107339

SÁCH KHÔNG BÁN