

SỞ HÀNG HÀ- MỘT THỜI KỶ NIỆM

Trịnh Hào Tâm

Ngày nay nếu trở về, khu sở Hàng Hà cũ của tôi không còn nữa mà thay vào đó là chân cầu Thủ Thiêm bắc qua sông Sài Gòn. Quang cảnh hoàn toàn thay đổi. Ngày xưa muốn đi vào Sở Hàng Hà phải đi ngang qua chợ Thị Nghè đối diện với quán cà phê Lú. Rồi tới ngã năm là bốt cảnh sát có lô cốt hàng rào dây kẽm gai, rẽ trái vào con đường Nguyễn Văn Lạc rồi quẹo phải vào đường Dương Công Trừng (nay có tên là Ngô Tất Tố). Rồi đi qua Cầu Dầu là một cây cầu sắt lót ván bắc qua rạch Văn Thánh nhập với rạch Thị Nghè đổ vào sông Sài Gòn. Tới đây đường Dương Công Trừng chia hai lối rẽ, nếu đi thẳng sẽ vào trại Cửu Long của Hải Quân và nếu rẽ trái sẽ đi vào Sở Hàng Hà.

Trong bài “Tôi Làm Việc Nước” hồi 1 tôi có kể lại sau khi ra trường tôi nộp đơn ở 2 nha thuộc Bộ Giao Thông Công Chánh là Nha Lộ Vận và Nha Thủy Vận. Không cần biết hai nha này làm những gì miễn có việc làm là được. Tuy nhiên tên của 2 nha Lộ Vận và Thủy Vận này khiến tôi cũng hơi ớn ớn vì nghe hao hao như “tử lộ” và “tự vận”! Ngày xưa nghĩ sao nói vậy nên có thất thố xin lỗi hương hồn thầy Nguyễn Văn Cừ cựu giám đốc Nha Lộ Vận và hai ái hữu niên trưởng Chu Bá Tường, Trần Văn Thu cựu giám đốc Nha Thủy Vận.

Nha Thủy Vận có Sự Vụ Lệnh tuyển dụng trước nên tôi đi làm cho Nha Thủy Vận. Nha Thủy Vận có nhiệm vụ bảo đảm an toàn lưu thông đường biển (Sở Hàng Hải Thương Thuyền) và hệ thống lưu thông đường sông (Sở Hàng Hà). Sau khi ngồi ở Nha Thủy Vận trong vòng rào Bộ Công Chánh ở góc đường Lê Lợi và Pasteur vài tháng để học về luật lệ hàng hải, tôi được chuyển sang Sở Hàng Hà ở Phú An Thị Nghè cạnh bờ sông Sài Gòn như đã nói trên. Chắc biết tôi thích...du lịch nên qua Sở Hàng Hà tôi có...hàng hà sa số dịp may cho tôi thực hiện giấc mộng du lịch hải hồ.

Sở Hàng Hà nằm êm đềm bên bờ sông Sài Gòn có cầu tàu để neo đậu một số xà lan, tàu bè dùng trong công tác đo đạc, thả phao, nạo vét lòng sông. Có một ụ tàu kéo tàu bè lên cạn để

tu bổ, ngoài ra còn có một số nhà nổi và cư xá cho nhân viên. Tôi không ở trong Sở Hàng Hà mà ở ngoài Sài Gòn vì tánh thích đông vui náo nhiệt cho dù có vài đàn anh Công Chánh hỏi tôi có muốn vào ở hay không thì họ sẽ sắp xếp hay cất thêm cho tôi. Tập thể Công Chánh chúng ta rất có tình đùm bọc anh em.

Về tổ chức trong Sở Hàng Hà có các ty phòng như sau: Ty Hải Đăng Hải Hiệu quản lý điều hành, xây dựng, tu bổ tất cả các hải đăng, đèn hiệu, phao hiệu trên toàn quốc. Đa số các hải đăng đều được xây dưới thời Pháp, tuổi đời đã trăm năm, nằm trên những hải đảo xa xôi hẻo lánh và ở trên những chóp núi cao để tàu thuyền dễ nhìn thấy ánh đèn. Thời trước 1975 chúng ta có những hải đăng Vũng Tàu, Côn Sơn, Hòn Khoai, Khê Gà, Mũi Dinh, Cù Lao Ré... Mỗi hải đăng là một cơ ngơi rộng lớn như tháp hải đăng, nhà chứa máy phát điện, nhà ở cho quản đặng và gia đình, kho dụng cụ và lương thực, xi tẹt chứa nước mưa. Vài tháng phải đi phát lương, tiếp tế dụng cụ, nhiên liệu, lương thực cho các hải đăng.

Tôi có đi để lên kế hoạch tu bổ (lập bản đồ, chiết tính kinh phí) các hải đăng Côn Sơn, Hòn Khoai (Cà Mau), Khê Gà (Hàm Tân) và đập chắn sóng Dương Đông (Phú Quốc). Những chuyến đi này khoảng 1976, 1977 thời ấy kinh tế “bao cấp” đói khát, gian nan, vất vả. Tôi còn nhớ đi bằng tàu Cửu Long sau một đêm rời Vũng Tàu (nửa đêm không còn thấy đèn hải đăng Vũng Tàu thì bắt gặp ánh đèn le lói của hải đăng Côn Sơn) sáng ra thì tới Côn Sơn. Đã điện tín thông báo với chính quyền Côn Sơn nhưng không biết họ có nhận được hay không mà hải quân, công an biên phòng thấy tàu chúng tôi cập bến là mang súng ra dàn chào. Cán bộ trưởng đoàn phải giải thích, trình giấy tờ họ mới hiểu và cho mang đồ lên đảo.



Tâm trạng nặng nề vì mục đích chuyến đi tu bổ hải đăng thì ít mà quan sát tìm đường vượt biển thì nhiều. Nhưng phải nói những ngày ở Côn Sơn là những ngày hoa mộng, bãi biển hoang sơ nước xanh cát trắng tuyệt đẹp mặc sức mà tắm biển vẫy vùng. Thức ăn như hải sản, gà vịt, rau trái ngon lành thừa mứa như cho không. Dân tình tử tế, thân thiện, niềm nở, các tù nhân chính trị cán bộ thì đã vào đất liền làm lớn hết, ngoài lính hải quân vô tư hiền lành còn lại đa số là thân nhân, gia đình các quản giáo cải huấn VNCH nhất là những cô gái con cái của họ bán trong căng tin duy nhất trên đảo. Các cô này xem những chàng trai Sài Gòn như thần tượng. Một số là tù nhân thường phạm không chịu vào đất liền mà ở lại đảo sinh sống làm rẫy, chăn nuôi, bắt cá. Còn nhớ những buổi sáng đón bình minh trên ngọn hải đăng với điệu thuốc Vàm Cỏ, ly cà phê đắng đắng bấp rang nhìn cảnh nước non hải đảo thật hữu tình. Nhìn về phương Bắc cuối chân trời là Sài Gòn của ta đó, tháng ngày hoa mộng đã hết rồi.

Sở Hàng Hà có Ty Công Tác Hàng Giang phụ trách xét duyệt các công trình xây dựng trên sông có thể gây trở ngại cho việc lưu thông như bến cảng, các cây cầu bắc ngang sông rạch (tầm gió có đủ cao hay không?), các cầu tàu bốc giờ hàng hoá, các xà lan bán xăng dầu, khai thác cát dưới lòng sông...Phòng Giám Thị Hàng Giang Thuyền phụ trách an toàn cho ghe tàu lưu thông trong sông rạch như đăng bộ, kiểm tra an toàn, đo trọng tải và cấp giấy phép lưu thông cho tất cả các giang thuyền mang số đăng bộ bắt đầu bằng chữ HF cũng như huấn luyện,

tổ chức các kỳ thi cấp bằng Tài Công, Thợ Máy.

Sở Hàng Hà còn có Ty Đào Kinh (sau này thành Cơ Quan Xáng là một cơ quan có ngân sách tự trị) mà những sinh viên mới ra trường Công Chánh vào làm cho Sở Hàng Hà đều phải...kinh qua! Sau khi được phong cho chức "Trưởng Xáng" và được giao cho một chiếc xáng là một xà lan có chân đi, bên trong lòng xà lan có gắn một bom chạy bằng một động cơ lớn. Đầu mũi xà lan là một lưới khoan do động cơ vận chuyển vừa quậy vừa hút bùn dưới đáy sông và thổi lên bờ qua những ống sắt nối nhau thả nổi trên sông nhờ các phao sắt lớn dẫn vào bờ. Dân trên bờ nếu ai muốn đắp nền nhà, lấp ao rau muống, mương vườn chỉ cần gặp Trưởng Xáng, mời một châu nhậu, một ánh mắt nụ cười của con gái gia chủ, chỉ cần Trưởng Xáng...thôi cho một buổi là mọi việc xong ngay! Làm xáng thì sáng làm, chiều nhậu và tối xin. Những sinh viên mới ra trường thanh tú, nho nhã, trong trắng, trinh nguyên bao nhiêu sau một thời gian đi xáng đều trưởng thành... trong khói lửa! Ai không tin thì cứ hỏi ái hữu Đặng Đào Lộc ở Bolsa, Little Saigon California thì sẽ biết! Tên vận vào người, vừa hái được đào, vừa bắt được lộc nên một chiều năm 1977, 78 gì đó sau một châu nhậu, ái hữu Đặng Đào Lộc xuống chiếc tàu nhỏ nhưng máy mạnh dùng kéo xà lan xáng để ngủ, ai ngờ anh tài công say xin sao đó nổ máy phóng một mạch...qua tới Thái Lan! Ngày nay mới được tin vui là ái hữu Đặng Đào Lộc trở thành...mục sư.



Sở Hàng Hà chụp khi về lần đầu tháng 1/1994

Sở Hàng Hà còn có Ty Thủy Đạo có nhiệm vụ khảo sát, đo đạc và lập bản đồ thủy đạo các tuyến lưu thông đường sông và cửa biển quan trọng như sông Lòng Tàu cho thủy trình Vũng Tàu đến thương cảng Sài Gòn, kinh Cây Khô-Chợ Gạo nối Chợ Lớn tới Mỹ Tho cho các ghe chài chuyên chở lúa gạo, hai sông Tiền Giang, Hậu Giang cho tuyến đường qua Phnom Penh (Cambodia). Nha Địa Dư Quốc Gia trên Đà Lạt thì lập bản đồ ghi cao độ còn Ty Thủy Đạo thì ngược lại lập bản đồ ghi độ sâu nghĩa là số âm nên chọn 0 là cao độ của mực nước biển trung bình. Nếu dò sông, dò biển, thám sát đo đạc thấy chỗ nào cạn, tàu thuyền lưu thông không được thì phải hợp đồng cho xáng nạo vét. Lòng người còn thay đổi hướng gì lòng sông, không phải giữa sông là sâu còn gần bờ là cạn, không phải “Con sông bên lở bên bồi” mà “Có sông lở hết cả bờ hai bên!”

Năm 1973 tôi rời Phòng Giám Thị Giang Thuyền sang Ty Thủy Đạo vốn là nơi để thả chì tang bồng hồ hải: “Quan năm lặn hụp trên sông, nuôi đủ hai con với một nàng, lặn lội thân già trên quãng vắng, eo xèo mặt nước buổi đò đông” (Edit thơ Trần Tế Xương).

Đo độ sâu thì dễ vì có máy Echo Sounder phát làn sóng xuống đáy sông và nó dội lại rồi in trên giấy nhưng xác định vị trí nơi mình đo mới là khó. Ngày nay có máy GPS nhỏ xíu giá vài chục bạc, nó cho mình kinh độ, vĩ độ thật chính xác, chứ hồi xưa phải dùng những điểm có sẵn tọa độ gọi là “Bench Mark” rồi từ đó mới phăng lần ra nơi mình đo độ sâu bằng các phương pháp đo đạc, tính toán. Máy đo độ sâu được gắn trên tàu đo đạc và thường chạy tàu trên sông theo một đường cung mà mình kiểm soát giữ đường cung dưới một góc không thay đổi bằng một dụng cụ nhắm cầm tay gọi là Sextant. Sau đó về văn phòng vẽ kết quả đo đạc trên bản đồ thủy đạo. Còn bản vẽ cho xáng nạo vét cũng có bình đồ, trắc đồ dọc, trắc đồ ngang mỗi trăm thước để tính khối lượng đất đào.

Tôi sang Nhật để học khóa Đo Đạc Thủy Đạo trong 6 tháng cùng với những thành viên các nước Đông Nam Á khác. Phải nói là Nhật Bản rất ưu ái với những nước kém phát triển trong vùng, xứng đáng là một nước lãnh đạo Á Châu. Lúc đó là năm 1974 vì tính bắt đầu áp

dụng trong máy móc đo đạc vừa chính xác vừa đỡ mất thời gian lên bản vẽ. Chương trình khóa học đi rất nhiều nơi như Tokyo, Osaka, Kobe, Hiroshima, Kagoshima...vừa truyền bá khoa học vừa quảng cáo đất nước giàu đẹp Nhật Bản.

Cuối năm 1974 về nước cứ tưởng rằng sẽ tiếp tục công tác trong ngành đo đạc, đào kinh. Nhưng số trời đã định, sóng thần hồng thủy đã ập đến gây bao nhiêu cảnh tang thương quốc phá gia vong, gia đình ly tán, xã hội điêu tàn băng hoại. Tôi lưu dụng lại ở Ty Bảo Đảm Hàng Hải với vai trò nhân viên lương 50 đồng mỗi tháng phải bán dần dần những nữ trang, đồ đạc để sinh sống. Tiếp đến là làn sóng vượt biển ra đi, nhiều thân nhân bạn bè hỏi xin tôi những bản đồ hàng hải, cách sử dụng la bàn. Vốn trong nghề, bắt đắc dĩ tôi trở thành người tư vấn đi biển và cung cấp dụng cụ hải hành. Lúc này tài chánh đã hết khó khăn, phải nói là có tiền nhưng tương lai bấp bênh đen tối. Nhiều người rủ tôi tham gia nhưng tôi không đi vì sợ hiểm nguy: trong đất liền bị bắt, ngoài biển thì bão tố, hải tặc và còn hy vọng nhà nước sẽ thay đổi vì “sau chiến tranh đất nước còn nhiều khó khăn”.

Cuối cùng tôi vẫn bị sa thải, hết còn mong ở lại, tôi xuống Cần Thơ đóng ghe và ra đi ở cửa sông Ông Đốc cùng với 33 người thân quyến họ hàng. Sau 3 ngày đêm chống chọi sóng to gió lớn, hai lần ngủ quên, lạc tay lái ghe tôi bị sóng phủ ướt hết và trôi mất đồ đạc giấy tờ để trên ca bin. Khuya rạng ngày 8 tháng 12 năm 1978 thấy nhiều ánh đèn ở cuối chân trời, tôi cho ghe đi về hướng đó. Hai giờ sau ghe trườn lên bãi cát, đó là căn cứ hải quân Hoàng Gia Thái Lan tỉnh Songkhla trong khi tôi nhắm đi về hướng Mã Lai để tránh hải tặc. Tôi nghĩ chuyến đi thành công không phải vì mình tài giỏi nhưng là nhờ ơn trên che chở. Nhưng làm việc gì tôi cũng rất kỹ lưỡng, trước tiên xem lại khả năng mình, sau đó xem trước tính sau tận dụng thiên thời địa lợi nhân hòa. Bỏ công sức làm hết sức mình nếu có thất bại thì cũng mãn nguyện chấp nhận nhưng tôi vẫn tin “Mưu sự tại nhân, thành sự tại thiên”.



Vượt biển tới Songkhla Thái Lan tháng 12/1978

Rồi từ đó làm lại cuộc đời với hai bàn tay trắng nhưng được sống tự do, mình làm những gì mình muốn và con cái được học hành không còn bị đe dọa, đối xử phân biệt kỳ thị. May mắn tôi làm lại nghề Công Chánh cũ suốt 21 năm ở chính quyền thành phố Ontario, miền Nam California và về hưu năm 2006 lúc 59 tuổi.



Với thị trường và các đồng nghiệp thành phố Ontario 2005

Hôm nay trên Lá Thư Công Chánh này tôi nhớ lại những đàn anh trong ngành đã nâng đỡ dẫn dắt tôi từ ngày mới ra trường như quý anh Chu Bá Tường, Võ Văn Ngôn, Võ Hữu Hiến, Bùi Hữu Thanh, Lương Khắc Đức, Võ Ngọc Diệp, Trần Văn Thu...

Trong số này vài người đã quá vắng. Tôi hãnh diện được hòa mình trong tập thể Công Chánh một tập thể có kỷ cương đùm bọc kính trên nhường dưới, cống hiến cho đất nước như học giả Nguyễn Hiến Lê, các nhà cách mạng như Phó Đức Chính, Phan Văn Hùm.

HANGING ROCK

Thắng cảnh tại thành phố Melbourne.

Nếu quý AH thăm Melbourne Úc châu, xin ghé thăm “Hanging Rock” là một địa điểm du lịch rất gần Melbourne, chỉ cách khoảng 70 cây số và đi xe khoảng hơn một tiếng là tới. Tại đây quý vị có thể ngắm cảnh chung quanh núi rất đẹp mắt và đường leo núi có nhiều cây cao và vách đá trông rất ngoạn mục và hữu tình.

Xin giới thiệu với các AH Công chánh sắp ghé thăm Melbourne trong tương lai.



“Ai ơi có đến Melbourne
Đừng quên viếng núi Đá Nằm Chênh vênh”

Tên ngọn núi Hanging Rock là do sự hình thành của các tảng đá lớn trên đường leo lên đỉnh, nơi đó một tảng đá to nằm tựa vững chắc trên hai tảng đá dựng đứng.

Nơi này còn có một huyền thoại bí ẩn về một buổi cắm trại tại đây khi có ba nữ sinh tham dự buổi trại đã mất tích một cách bí mật và đến nay vẫn không ai biết được sự thực ra sao cả.