

Những Điều Ít Người Biết Về Vụ Cháy Kho Xăng Shell Nhà Bè Năm 1973

Trần Đức Thuận (Khóa 9-KSCC)

Lời người viết: Kho xăng Shell Nhà Bè bị đặc công Rừng Sắt đột nhập và đốt cháy vào khoảng 1 giờ sáng ngày 3 tháng 12 năm 1973 đã gây một xúc động lớn lao không những cho chính quyền, quân đội, nhân dân miền Nam mà còn làm xáo trộn đời sống thường nhật của người dân, nhất là dân Sài Gòn thời bấy giờ. Đám cháy kéo dài trên 10 ngày này, cũng gây đổ vỡ vào niềm tin rằng đất nước đã được hòa bình sau khi hiệp định Paris được ký kết vào ngày 27 tháng 1 năm 1973.

Tôi vào làm việc cho công ty Shell Việt Nam vào đầu tháng 7 năm 1971. Trụ sở đặt tại số 15 Đại Lộ Thống Nhất, tòa nhà xây theo kiểu gothic, với các cột bê tông đường kính rất lớn nằm phía trước trông như một lâu đài thời La Mã. Mặt trước của trụ sở ngó xéo sang bên kia đường về phía trái là Toà Đại Sứ Hoa Kỳ, bên phải thì hướng vào Sở Thú hay còn gọi là Thảo Cầm Viên Sài Gòn. Văn phòng tôi làm việc ở lầu 3 có cửa sổ nhìn sang phía hông của Phủ Thủ Tướng nằm bên kia đường Cường Để. Con đường Nguyễn Du chạy song song với Đại Lộ Thống Nhất và nằm sau lưng của trụ sở Shell. Cuối đường Nguyễn Du trước khi đến đường Cường Để, đường bị chặn lại bằng những con ngựa gỗ cuốn giầy thép gai không cho xe cộ lưu thông, có lẽ vì vấn đề bảo toàn an ninh cho Phủ Thủ Tướng. Hãng Shell nhân tiện dùng ngay khúc đường bị chặn này làm bãi đậu xe cho nhân viên. Có chuyện vui là hồi đó rất nhiều người lái xe trên đường Nguyễn Du từ phía Bưu Điện định đến đường Cường Để, vì không có bảng báo hiệu cho nên chạy đến phía sau hãng Shell, thấy xe đậu đầy đường, tưởng bị kẹt xe nên ngừng máy ngồi chờ, chờ mãi xuống xe mới biết là mình đi nhầm vào một bãi đậu xe nên vừa cần nhản vừa quay xe trở ra.

Công ty Shell Việt Nam là một chi nhánh của công ty Shell thế giới, một tổ hợp của hai nước Anh và Hòa Lan có trụ sở chính đặt tại Luân Đôn. Vì trực thuộc một công ty quốc tế nên cách tổ chức của Công ty Shell Việt Nam

cũng rập khuôn theo tổ chức của công ty mẹ. Đứng đầu Shell Việt Nam là một Tổng Giám Đốc được tuyển chọn từ Anh Quốc, dưới tổng giám đốc là các giám đốc ngành được đặt tên theo các ký hiệu viết tắt khá khoa học, tỷ dụ như SD là Supply and Distribution, MK là Marketing, PN là Personnel... Dưới giám đốc là các chánh sở với ký hiệu thấp hơn như SD1 (Kỹ Thuật và Cung Ứng), SD2 (Chuyên Vận) ... Dưới chánh sở là các trưởng phòng với ký hiệu thấp hơn nữa SD11 (Kỹ thuật Tổng Quát), SD12 (Xây Dựng Trạm Xăng), SD13 (An Toàn Kỹ Thuật)...

Công việc đầu tiên tôi được giao nhận là làm phụ tá cho trưởng phòng Kỹ Thuật Tổng Quát (SD11) nằm dưới Sở Kỹ Thuật và Cung Ứng (SD1) với ông xếp lớn tuổi người Anh tên là Guthrie. Phòng Kỹ Thuật Tổng Quát có anh Quang là trưởng phòng, tốt nghiệp kỹ sư điện tại Canada, tôi, cùng 3 đến 4 anh giám thị công trường và phòng họa đồ với khoảng gần một chục họa viên. Phòng Kỹ Thuật Tổng Quát có trách nhiệm lo các vấn đề về thiết kế xây dựng, giám sát toàn bộ những công tác tại các kho dầu thuộc Công Ty Shell Việt Nam như: Tân Sơn Nhất, Tổng Kho Nhà Bè, 3 kho dầu lớn tại Đà Nẵng, Nha Trang, Cần Thơ và 1 kho nhỏ tại Quy Nhơn. Anh Quang là một kỹ sư giỏi, nhiều kinh nghiệm và rất năng nổ. Tuy chức vụ chỉ là một trưởng phòng, nhưng trách nhiệm lo về kỹ thuật cho cả một công ty lớn cho nên anh nhiều khi phải đưa ra quyết định rất nhanh chóng để giải quyết cho công việc không bị bế tắc. Anh được các anh em trưởng các phòng ban khác rất nể nang. Ngành học chính là điện nên anh rất rành về máy bơm và hệ thống điện điều hành cho kho dầu, các hệ thống sản xuất dây chuyền... còn các vấn đề về lãnh vực công chánh anh thường để cho tôi giải quyết.

Vì phải đảm nhận một lãnh vực rộng lớn về địa dư cũng như về khối lượng công tác cho nên chúng tôi thường bận rộn liên miên, và cũng đúng như danh xưng kỹ thuật tổng quát, chúng tôi phải làm đủ "bá nghệ". Ngoài

những công việc có liên quan đến ngành công chánh như xây cất nhà kho, làm tường chặn đất, xây móng bồn chứa, làm đê ngăn dầu, xây bờ kè để giữ đất cho xáng nạo vét chung quanh cầu tàu, chúng tôi còn thiết kế các hệ thống manifold với những ống, elbows, tees, valves chằng chịt, nối từ cầu tàu vào bồn chứa và từ bồn chứa ra các đường ống phân phối tại các kho dầu. Tính toán và lắp đặt các trạm máy bơm với công suất mỗi cái từ vài chục ngựa trở lên để bơm xăng nhớt từ bồn chứa ra các xà lan đến nhận dầu từ các cầu tàu. Thịnh thoảng phòng Nhân Viên Shell thuê các kiến trúc sư ngoài làm đồ án xây nhà cho nhân viên cũng yêu cầu chúng tôi review họa đồ dự án và thảo luận với các kiến trúc sư về bản vẽ đồ họ thiết kế.

Khoảng thời gian giữa năm 1972, phong trào dùng bếp bằng bình butane nở rộ trong những gia đình trung lưu để thay thế bếp dầu hôi vừa chậm nóng vừa làm đen nồi. Tổng kho Nhà Bè yêu cầu chúng tôi thiết kế một hệ thống vô bình gas dây chuyền để thay thế cách vô bình kiểu thủ công như hiện tại. Thời bấy giờ tài liệu tham khảo của Shell phần lớn chỉ là vấn đề điều hành ([operation](#)) và an toàn cho nên việc thiết kế một dây chuyền sản xuất như vậy không đơn giản. Ngoài ra tất cả các vật liệu dùng trong hệ thống chuyển vận cũng như nạp vào bình đều phải tự chế tạo lấy. Tôi đoán là lúc đó tại miền Nam chiến tranh triền miên cho nên họ không muốn đầu tư nhiều vào những dịch vụ mà họ nghĩ không biết kéo dài được bao lâu, thay vì họ có thể thuê một hãng sản xuất toàn bộ dây chuyền sau đó gửi qua Việt Nam lắp ráp, họ lại bắt chúng tôi mò mẫm, tận dụng những vật liệu mà thị trường trong nước hiện có, để làm ra một xưởng nạp bình theo lối này. Sau một thời gian vật lộn với thiết kế và đấu thầu thi công, xưởng vào bình gas 12 kg cũng được làm xong và đi vào sản xuất sau một vài trục trục nhỏ trong hệ thống conveyer.

Cũng đúng như tôi dự đoán, ngay sau đó, thấy hệ thống vào bình gas thành công, phía bên ngành Hoá Chất cũng yêu cầu thực hiện một xưởng vào chai thuốc trừ sâu rầy cũng tại kho Nhà Bè. Trước đây Shell thường bán những kiện hàng lớn cho Bộ Canh Nông, thời gian sau một số nhà vườn sản xuất nhỏ

muốn mua loại chai dung tích nửa lít đem về pha thêm nước để xịt sâu rầy nên số thuốc bán đã tăng vọt. Có một điều khôi hài là chúng tôi không có một kiến thức gì về dây chuyền vào chai và đóng chai, thêm vào nữa hệ thống vào chai và đóng nút phải tự động, không giống như vào bình gas còn có người điều chỉnh. Ngoài ra, thuốc trừ sâu rầy là một hoá chất độc hại, việc vào chai phải chính xác không thể để rỉ ra bên ngoài. Thời thập niên 70, tài liệu về kỹ thuật rất khan hiếm và hạn chế. Cuối cùng chúng tôi cũng phải mò mẫm để ra bộ họa đồ thiết kế một xưởng hoá chất cùng một số chi tiết để vào chai và đóng nắp cùng dây chuyền sản xuất rồi cho gọi đấu thầu. Thật ngạc nhiên, người trúng thầu là một anh thợ chuyên sửa đàn, anh ta là chủ tiệm đàn Đức Tiến trên đường Phạm Ngũ Lão thì phải. Anh ta sửa đủ loại đàn, kể cả violon và accordion. Anh Tiến là người rất khéo tay và có đầu óc sáng tạo. Khi chúng tôi đưa cho anh vài chai thuốc mẫu, mấy tuần sau anh đem lại hệ thống đầu vào chai, và đóng nút chai với các valves đóng mở do anh ta tự chế, thật là đáng nể phục. Xưởng Hoá Chất sau một số trục trục kỹ thuật về số lượng thuốc bơm nhiều, ít và nút đóng không chính xác sau đó cũng được hoàn chỉnh, đi vào sản xuất và tồn tại nhiều năm sau 1975.

Tiện đây cũng cần phải nói qua về phòng Họa Đồ của công ty Shell. Phòng có khoảng 10 họa viên do một anh cán sự lớn tuổi đứng đầu. Từ trước đến nay, tất cả họa đồ đều được vẽ và chua bằng tiếng Pháp, điều kiện sách ([specification](#)) cũng được viết bằng tiếng Pháp. Có thể thời trước các xếp trực tiếp phần lớn là người Pháp và các nhà thầu thông thạo tiếng Pháp hơn là tiếng Anh. Sau này, vì nhu cầu liên lạc với quân đội Mỹ và một số dụng cụ nhập cảng từ Mỹ, cho nên họa đồ phải chua thêm cả tiếng Anh. Trong mọi công tác thiết kế, tôi thường vẽ phác trên giấy trắng bằng bút chì, sau đó đưa đến phòng thiết kế cho anh trưởng phòng để chỉ định họa viên. Họa viên sau đó thường đến liên lạc với tôi nếu có những gì không rõ trên bản vẽ sơ phác. Họa đồ hồi đó vẫn được in theo kiểu thủ công, sau khi yêu cầu người thiết kế ký tên vào bản gốc chính, họa viên đặt úp họa đồ xuống bàn mặt làm bằng kính, dưới đó có gắn mấy cái bóng đèn neon, sau đó lấy ra một tờ blueprint mới,

úp lên trên họa đồ gốc và đóng nắp bàn lại. Đèn neon sau đó được bật sáng, người họa viên xem đồng hồ tùy theo bản vẽ đậm, nhạt để tính giờ tắt đèn. Bản blueprint sau khi lấy ra được cho vào tủ có gắn quạt thổi gió và bình đựng dung dịch ammoniac, họa viên chỉ mở tủ khi hình đã hiện rõ trên mặt giấy. Họa đồ và điều kiện sách cho mọi công trình sau đó được chuyển qua phòng Cung Ứng để làm thủ tục đấu thầu.

Ngoài công việc thiết kế, tôi thường xuyên phải đi công tác kiểm tra và xem xét tiến độ thi công cho các công tác đã được đấu thầu tại kho dầu Tân Sơn Nhất, tổng kho Nhà Bè và các kho địa phương từ Đà Nẵng vào đến Cần Thơ. Vì còn độc thân cho nên việc đi công tác đó đây không có gì trở ngại, mà nhiều khi tôi còn cảm thấy thoải mái vì bớt áp lực công việc. Ngoài ra các công tác thường do các kho dầu địa phương yêu cầu, dĩ nhiên là được địa phương dành cho nhiều ưu tiên và chiêu đãi rất tận tình. Per-diem hồi đó công ty cho cũng khá cao, đi công tác tại Đà Nẵng có thể đủ tiền để ở khách sạn Bạch Đằng và ăn cơm tây ở quán Select gần bờ sông Hàn.

Gần cuối năm 1973 dưới áp lực công việc mỗi ngày một nhiều, công ty Shell tuyển dụng thêm cho phòng anh Lê Đình Kỳ (tốt nghiệp KS trước khóa đầu tiên của trường Công Chánh), anh Kỳ trước đó đã làm giám đốc kỹ thuật của công ty đường Quảng Ngãi. Anh Kỳ vừa vào được ít lâu, còn đang đi orientation thì biến cố xảy ra.

Buổi sáng sớm hôm mùng 3 tháng 12 năm 1973 tôi đón taxi ra trạm hàng không Air Vietnam ở đầu đường Phan Đình Phùng (bây giờ là Nguyễn Đình Chiểu) để đón xe shuttle vào phi trường Tân Sơn Nhất và bay về Cần Thơ. Ngồi trên taxi, ông tài xế cho tôi biết là tối hôm qua đặc công đã tấn công và đốt kho dầu, nhưng ông không biết kho dầu nào. Xe chạy một lát thì tôi thấy đằng xa một cột khói đen kịt che khuất cả một góc trời, tôi đoán là đám cháy rất lớn. Sau khi đến trạm Hàng Không Việt Nam và trên xe đưa ra phi trường, tôi thấy mọi người trên xe bàn tán nhỏ to, nét mặt đầy vẻ lo lắng và con đường đi vào phi trường an ninh bị thắt chặt hơn hẳn mọi khi. Máy bay cất cánh được một lúc, nhìn qua cửa sổ, tôi thấy về hướng Nhà Bè một cột khói khổng lồ bao

trùm cả bầu trời, không còn nhìn thấy gì cảnh vật phía dưới. Tôi nhủ thầm với hy vọng là đám cháy không phải xuất phát từ kho dầu Shell, vì ba kho dầu Shell, Esso và Caltex ở khá gần nhau. Kho dầu Shell tôi đã ra vào đây nhiều lần và tôi thấy hệ thống canh phòng của yếu khu Nhà Bè cũng khá cẩn mật. Sau 40 phút bay lượn trên không, máy bay rồi cũng đổi cao độ và đáp xuống phi đạo của phi trường Bình Thủy. Vừa vào đến phía trong của phi cảng tôi đã thấy nhân viên của kho dầu Cần Thơ chạy ra đón, anh ta vội vã báo tin cho tôi biết: Kho dầu Shell Nhà Bè đã bị cháy, và có điện thoại gọi tôi gấp từ Sài Gòn đến. Về đến văn phòng kho dầu, tôi vội liên lạc với anh trưởng phòng, anh Quang vấn tắt cho biết kho dầu Nhà Bè đã bị cháy lớn, bảo tôi phải về trong ngày. Tôi nhờ kho dầu Cần Thơ điện thoại cho hãng hàng không Việt Nam để đổi gấp vé cho tôi trở về Saigon trong chuyến bay chiều hôm đó.



Hình không ảnh chụp lúc Kho Dầu Shell Nhà Bè cháy sáng ngày 3 tháng 12 năm 1973

Buổi sáng hôm sau bước chân vào hành lang lầu 3, tôi đã thấy cả một không khí nặng nề bao trùm lên các văn phòng. Xếp tôi cho biết là kho Nhà Bè đã bị phá hủy gần 80% bồn chứa, chưa kể các khu vực máy bơm, dàn manifold, hệ thống điện, nước, xưởng pha chế nhớt đều bị hư hại nặng. Rất may mắn là các bồn chứa gas không bị phá hủy, nếu không thì không biết chuyện gì có thể xảy ra.

Tương cũng nên biết qua về tổng kho Shell Nhà Bè: Có diện tích khoảng 14 hecta, nằm sát ngay bờ sông Nhà Bè, được trang bị nhiều cầu tàu, cầu lớn dùng cho các tàu từ các

nhà máy lọc dầu như Singapore có thể cặp bến và bơm vào bồn chứa, các cầu tàu nhỏ để xả lan đến nhận dầu và chuyển đi phân phối cho các địa phương. Chung quanh tổng kho được bảo vệ bằng nhiều lớp lưới B40, hàng rào giầy kẽm gai và các toán đặc nhiệm trên bờ (**quân đội trú phòng**), dưới nước (**giang thuyền**) và trên không (**trục thăng**) của Yếu Khu Nhà Bè và luôn luôn được túc trực 24 trên 24.

Tổng kho có khoảng 40 bồn chứa xăng, nhớt và nhựa đường, nhiều cái đường kính lớn đến 100 feet (**hơn 30 mét**) dung tích chứa đến 11 triệu lít, nâng tổng số tồn trữ của toàn tổng kho là 140 triệu lít, chiếm 60 % tổng số tồn trữ của cả 3 công ty Shell, Esso, Caltex gộp lại. Mỗi bồn chứa dầu nằm trong một khu được bao bọc bởi các đê bằng đất cao khoảng hơn 2 mét, trên mặt bờ đê có rải đá rậm để có thể đi lại được, bờ đê có khả năng chứa hoàn toàn khối lượng xăng nhớt chứa trong bồn trong trường hợp bồn bị thủng hay rò rỉ. Ngoài kho Tân Sơn Nhất ra, kho xăng Shell Nhà Bè là nơi cung cấp xăng dầu cho quân sự cũng như dân sự của toàn vùng 3 chiến thuật. Ngoài các bồn chứa xăng dầu, tổng kho còn có các bồn chứa LPG (**butane gas**), nhà máy vào bình gas bán lẻ, nhà máy vào chai hoá chất, nhà máy pha chế nhớt, hệ thống phân phối xăng cho các xe bồn, nhà kho chứa vật liệu và một trung tâm sửa chữa và bảo trì. Giám Đốc kho Nhà Bè lúc xảy ra biến cố là anh Kỹ Sư Võ Hoài Nam, sau này ra hải ngoại mọi người mới được biết thêm anh là nhà văn với bút hiệu Tiểu Tử.

Những ngày sau đó ban giám đốc họp hành liên miên để tìm phương hướng giải quyết cho tình trạng hiện tại của công ty. Trong quyển hồi ký "**Fuelling the War**" được in thành sách năm 2000 của ông Louis Wesseling là tổng giám đốc của công ty Shell Việt Nam thời đó kể lại: Trong khi đang ngủ tại một khách sạn tại Tokyo, lúc trên đường từ New York để trở về Việt Nam và quá cảnh tại Nhật Bản, đã bị đánh thức bằng một cú điện thoại ngay lúc nửa đêm. Ông đã bàng hoàng khi nghe tổng giám đốc Shell Tokyo báo cho ông biết tổng kho Nhà Bè vừa bị đặc công đốt cháy. Ngay sau đó, trước khi lên đường trở về Sài Gòn, ông đã tức tốc đến trụ sở Shell Tokyo để nhận không biết bao nhiêu là điện thư và lời nhắn

tin, tại đây ông thấy tất cả các báo lớn ở Nhật Bản đã chạy tít trên trang nhất về biến cố này và hình ảnh kho dầu Nhà Bè với một cột khói khổng lồ ở chính giữa trang.

Vì mất đến 80% khả năng tồn trữ, tổng kho bây giờ chỉ còn đủ chỗ chứa cho khoảng 22 triệu lít xăng nhớt mà nhu cầu cấp thiết phải dành ưu tiên cho quân đội để phục vụ cho các chiến trường hơn là về phía tiêu dùng của dân sự. Tổng trấn Sài Gòn Gia Định lúc đó ra lệnh tạm đóng cửa các trạm xăng bán lẻ và sau đó cho lệnh bán xăng có giới hạn cho dân chúng, vì sợ nguồn cung cấp đã không đủ cung ứng cho nhu cầu thị trường. Nội bộ Công ty Shell lúc đó cũng rối bời vì hệ thống phân phối bán sỉ cũng như bán lẻ đều bị tê liệt. Cuối cùng công ty cũng đưa đến một loạt các quyết định: Giảm thiểu ngân sách, bằng cách cho nghỉ việc một số nhân viên, nhất là nhân viên lớn tuổi (**điều này chưa từng xảy ra cho công ty**). Tái thiết lại tổng kho với hai giai đoạn:

Giai đoạn 1 kéo dài 6 tháng được chia làm 2 phần: Phần đầu là thu dọn công trường, tháo gỡ các bồn và hệ thống ống dẫn bị cháy, tái xử dụng lại một số bồn chứa chưa bị cháy, làm lại dàn manifold cho đường ống dẫn dầu để nhận dầu vào bồn và phân phối ra các xả lan hoặc xe bồn. Phần sau là xây dựng lại khoảng 12 bồn chứa, làm lại hệ thống điện, nước, nâng tổng số bồn dầu tồn trữ từ 22 lên đến 72 triệu lít.

Giai đoạn 2 sẽ làm thêm bồn chứa mới nâng tổng số dầu tồn trữ lên đến 80% tổng số tồn trữ cũ. Trong quyển "**Dầu hỏa Việt Nam 70-75 & Những ngày còn nhớ**" của ông Trần Văn Khởi, nguyên tổng cục trưởng Tổng Cục Dầu Hỏa, đã ghi nhận lời ông giám đốc Giao Tế của hãng Shell là chỉ trong giai đoạn 1, chi phí xây dựng để tái thiết đã lên đến 1 tỉ 100 triệu đồng tiền VNCH thời bấy giờ.

Để thực hiện công tác tái thiết này, ban giám đốc công ty Shell đã giao cho phòng Kỹ Thuật Tổng Quát phụ trách. Dưới anh Quang trưởng phòng, lo điều hành tổng quát, tôi được cử phụ trách phần thiết kế và theo dõi tiến độ công tác, anh Lê Đình Kỳ được cử về Nhà Bè phụ trách giám sát phần thi công. Hãng cũng tuyển thêm 2 anh kỹ sư Tín và Quyền vừa tốt nghiệp tại Hoa Kỳ về để phụ tá cho anh Kỳ trong công tác giám sát. Lúc đó, vì sự việc

quan trọng của công tác tái thiết tổng kho, cho nên các giám thị công trường của phòng đều được cử đi công tác tại các kho dầu địa phương.

Chỉ chưa được một tuần sau vụ cháy, mặc dù một số bồn chứa vẫn còn khói âm ỉ, tổng kho thấy tình trạng đã được ổn định nên đồng ý để chúng tôi xuống quan sát hiện trường. Việc đầu tiên đập vào mắt tôi là cả một khung cảnh điêu tàn, giống như trong những phim ảnh chiếu cảnh của “**Ngày Tận Thế**”. Hình ảnh cả một kho dầu mới hôm nào với những bồn chứa với đường kính khổng lồ, cao lớn, óng ánh màu sơn bạc, nằm trong các khu vực được bảo vệ bằng những con đê ngang dọc mà tôi mới thấy vài tuần trước, nay chỉ còn là những đồng sắt đen đũi, dưới sức nóng khủng khiếp, thân bồn bị tan chảy và xẹp xuống như những chiếc bánh tráng bị nướng quá lửa. Chung quanh bồn là một lớp dầu dày cả thước, màu đen, đặc quánh và trôi lên trên lớp dầu là những khung cầu thang, những khúc ống, những valves gắn vào thành bồn bị cháy cong queo không còn nhận ra hình thù gì nữa. Toàn bộ mặt nền kho dầu bị bao phủ bằng một lớp bùn đất pha dầu cặn, nhựa đường cùng những lớp bột trắng xóa được phun từ những họng chữa lửa. Tổng kho cấp cho chúng tôi mỗi người một đôi bốt bằng cao su cao đến đầu gối để có thể lội vào những khu vực bên trong. Càng đi sâu vào trong, càng thấy sự tàn phá thật là ghê gớm. Đi quan sát xong, chúng tôi phải đồng ý một điều hiển nhiên là “**Sự phá hoại thì thật rất dễ dàng và nhanh chóng, còn việc xây dựng là quả một quá trình lâu dài**”.



Hình do người viết chụp một tuần sau biến cố, với nhiều bồn chứa vẫn còn bốc khói nghi ngút.

Những ngày sau đó, phòng họa đồ được trưng dụng tối đa để phục vụ cho công tác tái thiết kho dầu Nhà Bè. Các bản thiết kế sơ phác, vừa được đưa ra, đã được phòng họa đồ thực hiện hết sức nhanh chóng và các đợt gọi thầu tới tấp qua những thủ tục hết sức đơn giản và thời gian thực hiện cũng được hạn chế tối đa. Thời kỳ đó tôi phải làm việc trên 10 tiếng mỗi ngày và cứ cách một hoặc hai hôm, ngoài công việc với phòng họa đồ, tiếp các nhà thầu, sau giờ ăn trưa, tôi phải lái xe xuống Nhà Bè để gặp anh Kỳ cùng thảo luận về tiến độ công tác. Phải công nhận anh Kỳ lúc đó là một kiện tướng của công trường, anh tả xung hữu đột trong công việc vừa giám sát công tác vừa giám sát việc dọn dẹp và tháo dỡ. Với bộ quần áo xanh màu “**Thanh Niên Cộng Hòa**”, chiếc mũ Hướng Đạo rộng vành, đôi bốt cao su cao quá đầu gối, anh đi thị sát các công trường lúc đó có đến hơn 300 công nhân làm việc cật lực (sau này vào lúc cao điểm, công trường lên đến trên 700 công nhân) bất kể cái thời tiết nắng nóng gay gắt của Nhà Bè. Anh đi đây đi đó, chỉ trở và nói chuyện với các chủ thầu vây chung quanh. Quần áo của anh dính đầy dầu cặn, đôi bốt bết bùn đen và nhựa đường, hai anh Tín và Quyền cũng phải đi theo để nghe lời dặn mệt nghỉ. Tôi thuộc loại chịu nắng và nóng dở, cho nên mỗi lần đi chung với anh về là choáng váng cả mặt mày.

Thời gian cứ thế trôi qua, đã gần hai tháng trời sau ngày biến cố xảy ra, các khu vực qua lại trong tổng kho đã được dọn sạch, dầu cháy nằm trong các bờ đê đã được hút đi, một số bồn bị cháy đang được cắt ra từng mảnh nhỏ để di chuyển ra khỏi kho dầu, dàn manifold mới dùng cho việc phân phối cũng đang được lắp đặt để tái xử dụng một số bồn dầu còn lại. Buổi tối đầu tiên kho Nhà Bè tiếp nhận một tàu dầu từ Singapore sau một thời gian bị gián đoạn cũng để lại cho tôi một kỷ niệm đáng nhớ.

Buổi xế trưa hôm đó, được tin dàn manifold phân phối vừa được hoàn tất và một số bồn tái xử dụng đã sẵn sàng tiếp nhận xăng dầu vào cuối ngày, tôi vội lái xe xuống Nhà Bè để xem xét và cũng để kiểm tra một vài công tác khác đang được thi công. Đến kho dầu đã thấy dàn manifold chằng chịt những valves nối vào các đường ống vào bồn chứa và từ bồn

chứa ra các địa điểm phân phối đã sẵn sàng. Tôi đi kiểm tra từ cầu tàu đến các bồn chứa thì thấy mọi thứ đã hoàn thành chu đáo. Lúc đó kho dầu cho biết tàu sẽ cập cầu vào khoảng 9 giờ tối và sẽ bắt đầu bơm dầu khoảng 1 tiếng sau đó. Vì chịu trách nhiệm thiết kế và lại trực tiếp liên lạc và điều động nhà thầu thực hiện hệ thống tiếp nhận nên tôi quyết định ở lại kho đêm nay. Lúc đó tôi không biết cách nào để báo cho gia đình, nhất là sợ mẹ tôi lo lắng vì tình trạng an ninh của Saigon và nhất là của kho dầu bấy giờ. May mắn gặp anh Kỳ lúc đó đang sửa soạn lái xe về lại Sài Gòn, tôi nhờ anh ghé qua nhà để nhắn cho mẹ tôi biết tin là tôi sẽ không về đêm nay. Chiều đó, vào căng tin của công ty ăn tối xong, tôi ra ngoài thì đã thấy anh Quang trưởng phòng và xếp Guthrie cũng vừa lò dò đến. Thì ra, trên văn phòng trung ương mọi người cũng nóng ruột không kém về chuyến nhận dầu đầu tiên này. Khoảng hơn 10 giờ đêm, các xếp tôi xuống cầu tàu quan sát, còn tôi ở phía trên dàn manifold nhận dầu, cẩn thận tôi đem theo 5, 6 nhân viên của nhà thầu để trông chừng.

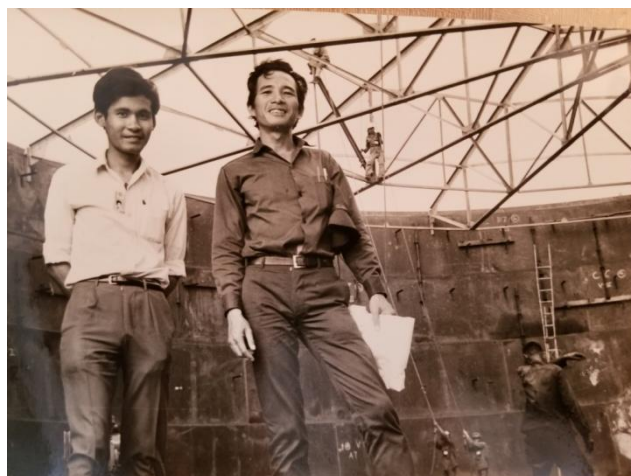


Hình một phần của dàn manifold đang được lắp ráp valves

Liên lạc nhau qua walkie talkie, tôi báo tin với các xếp là mọi chuyện đã sẵn sàng và tàu có thể bắt đầu bơm. Để an toàn, tàu được lệnh bơm dầu lửa (kerosine) trước vào bồn chứa. Mọi việc đầu tiên diễn ra suông sẻ, tiếng dầu chạy qua valve và đường ống nghe rì rào như tiếng suối chảy. Tôi chờ một lát không thấy chuyện gì lạ và đang mừng thầm thì một tiếng “bụp” phát ra thật lớn từ phía một trong nhiều valve chính, một mảnh gasket từ valve bay ra xa kéo theo một dòng dầu lửa văng

tung tóe lên không trung. Tôi hốt hoảng gọi vào walkie talkie nhờ xếp ra lệnh cho tàu ngưng bơm gấp. Qua walkie talkie tôi nghe nhiều tiếng lao xao, tiếng kêu gấp rút, rồi tiếng chân chạy rầm rập, và một lát sau tàu mới ngưng bơm hẳn. Chung quanh khu vực manifold lúc này đã ướt đầm và mùi dầu lửa bốc lên nồng nặc. Thì ra để tiết kiệm vật liệu, công ty cho phép dùng lại một số valve cũ nếu bề ngoài nhìn còn tốt, được nhà thầu tu bổ sạch sẽ và bôi dầu trơn tru. Tuy nhiên với sức nóng trong nhiều ngày qua, một số gasket giữa valve đã bị giòn đi, mặc dù đã qua thử nghiệm, nhưng thực tế gasket đã không chịu nổi một áp suất lớn và lâu dài như vậy. Nhân có sẵn công nhân nhà thầu, tôi yêu cầu họ tháo dỡ valve bị hư ra và tìm valve khác thay thế. Cả tiếng đồng hồ sau công việc thay thế chiếc valve hư mới hoàn tất, cũng cần nên biết là một chiếc valve đường kính 10 đến 12 inches lúc đó phải cần đến 4 công nhân mới vận chuyển nổi và đặt vào vị trí để bắt ốc. Cuối cùng thì dầu cũng được bơm an toàn vào tất cả các bồn chứa đêm hôm đó.

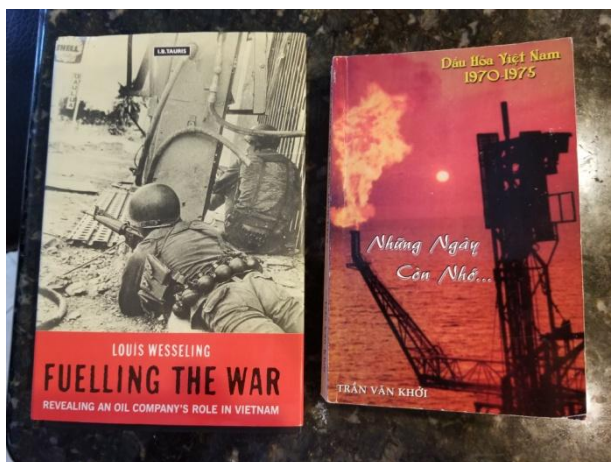
Sau ngày bồn chứa đã tiếp nhận thành công, ban giám đốc thờ phào nhẹ nhõm vì tổng kho xem như đã chính thức hoạt động trở lại, mặc dù số lượng tồn trữ bây giờ chỉ bằng 20% ngày trước.



Cùng với anh Lê Đình Kỳ tại công trường tái thiết giai đoạn 2 vào giữa năm 1974 (Hình một bồn chứa dầu mới đang được thợ hàn sườn sắt cho nắp bồn)

Phần sau của giai đoạn 1 được tiếp tục với việc xây dựng lại hệ thống thoát nước, hệ thống chữa cháy của kho dầu và xây dựng thêm một số bồn chứa mới. Vì lý do phục vụ cho quốc phòng, kho dầu đã được quân đội

VNCH chuyển nhượng lại một số bồn cũ lấy từ những căn cứ của quân đội Hoa Kỳ đã triệt thoái sau hiệp định Paris năm 1973. Những bồn cũ này được nhà thầu cắt ra từng mảnh chuyên chở về Nhà Bè và được hàn trở lại. Tôi cũng đã có lần đi cùng một nhà thầu ra Cam Ranh để gặp một thiếu tá tiểu đoàn trưởng tiểu đoàn Tiếp Vận để trình văn thư của công ty Shell xin tiếp nhận bồn từ phía quân đội. Ông ta có dáng người cao lớn, oai vệ nhưng rất lịch sự. Có lẽ cũng được báo trước, ông tiếp tôi rất nhã nhặn, sau khi đồng ý việc bàn giao, ông còn hỏi han tôi tỉ mỉ về tình trạng tái thiết tại kho dầu Nhà Bè.



Hai quyển sách có đề cập về vụ cháy và tái thiết kho Shell Nhà Bè năm 1973

Giai đoạn 2 sau đó là tăng số bồn chứa lên đến 80% số lượng tồn trữ trước khi cháy và làm lại toàn bộ hệ thống điện mới cho tổng kho. Công tác thiết kế hệ thống điện này, qua tôi giới thiệu, đã giao thẳng cho công ty Tiểu Long của 3 anh Vũ Trọng Khởi, Nguyễn Đức Chí và Trần Quang Sinh (KSCC khóa 8) thực hiện mà không qua thủ tục đấu thầu như thường lệ. Ngoài ra để tăng cường hệ thống phòng cháy chữa cháy cho kho, một đường trải nhựa được thiết kế chạy vòng quanh các bồn chứa và một cầu vượt để xe chữa lửa có thể băng qua hệ thống đường ống và có thể tiến sát vào khu bồn dầu khi có hỏa hoạn. Đây cũng là lần đầu tiên tôi thiết kế một chiếc cầu dài hơn 25 feet lấy từ các sắt phế thải của nhà kho bị cháy được hàn với nhau để cho xe chữa lửa xử dụng. Công trường lúc này do anh Kỳ điều hành đã lên đến trên 700 nhân công làm đủ loại công tác. Phải chứng kiến tận mắt cảnh mỗi buổi sáng sớm, đoàn công nhân xây dựng của đủ loại nhà thầu, tay cầm dụng cụ, tay

xách gamen cơm dành cho bữa trưa, xếp hàng rồng rắn để đi qua cổng kiểm soát an ninh của kho dầu mới thấy cái nhộn nhịp của công trường như thế nào.

Toàn thể công tác tái thiết được xem như hoàn tất khoảng cuối năm 1974 tức là đúng một năm trời với không biết bao nhiêu khó khăn và thử thách cho chúng tôi. Gần cuối năm, tôi và anh Kỳ được ông phó tổng giám đốc công ty mời vào văn phòng, trao giấy khen thưởng và tặng mỗi người một tấm ngân phiếu trị giá 100 ngàn đồng VNCH. Chỉ ít lâu sau đó, anh Quang được chuyển sang làm làm xếp bên Marketing, anh Kỳ lên làm trưởng phòng Tu Bổ và Bảo Trì của tổng kho Nhà Bè, còn tôi lên làm trưởng phòng An Toàn Kỹ Thuật và ở lại trụ sở Sài Gòn cho đến ngày tan hàng năm 1975.

Trong quyển sách "[Dầu Hỏa Việt Nam 70-75 & Những ngày còn nhớ](#)" của Trần Văn Khởi, có đề cập đến chuyện năm 1974, ông đã đề nghị công ty Shell, sau khi đã trúng thầu việc khai thác thăm dò vài giếng dầu tại thềm lục địa, cử ông Giụ, Giám Đốc Nhân Viên, lấy cơ sang Pháp chữa bệnh để liên lạc với phía "[bên kia](#)", khuyến khích họ khai thác dầu trong phía lãnh hải vịnh Bắc Bộ. Hai bên thỏa thuận việc "[bên này](#)" không đụng chạm đến công việc khai thác dầu của phía "[bên kia](#)". Sự kiện đó để tránh việc phá hoại có thể lại tái diễn như tại kho dầu Nhà Bè vào năm 1973.

Tái bút: Sau 1975 nhiều báo trong nước đã [đăng lại thành tích phá hoại kho Shell Nhà Bè một cách khá cường điệu và đưa ra rất nhiều dữ kiện không mấy trung thực và thiếu chính xác \(xin đăng nguyên văn\)](#):

ĐÂY LÀ TRẬN ĐÁNH CÓ **MỘT KHÔNG HAI TRÊN THẾ GIỚI CỦA **ĐẶC CÔNG RỪNG SẮC** (chữ sắc do VC dùng) GÂY CHẤN ĐỘNG DƯ LUẬN THẾ GIỚI. MÀ HIỆN NAY GIỚI CHUYÊN GIA QUÂN SỰ VÀ TÌNH BÁO NƯỚC NGOÀI VẪN CHƯA GIẢI MÃ ĐƯỢC.**

Kho Shell hoàn toàn bị thiêu hủy, cháy 35 triệu gallon xăng, dầu, tương đương 250 triệu lít, 12 bồn butaga, một tàu dầu Hà Lan 12 nghìn tấn, một cơ sở lọc dầu, một cơ sở trộn nhớt, một khu chứa lương thực. Tổng cộng khoảng 20 triệu đô-la Mỹ.