

# Đi Làm Chui Thời Hậu Chiến

Trần Đức Thuận

**Lời người viết:** Sau biến cố năm 1975, mọi hoạt động thông thường của người dân miền Nam, đang chính thức bỗng trở thành chui hết: Buôn chui, bán chui, di chuyển chui... và ngay cả các sinh hoạt tối thiểu khác cũng chịu chung số phận không kém: đọc sách chui, nghe nhạc chui, họp mặt chui ...

Về đời sống của những người lao động, ngoài các công nhân viên nhà nước làm việc bằng chân tay, còn được hưởng chút ít chế độ "bồi dưỡng" đặc biệt. Các nhân viên làm việc tại văn phòng, nếu may mắn được thoát khỏi cảnh đi học tập dài hạn, thì lại phải đương đầu với số lương mới ít ỏi do nhà nước phát cho hàng tháng, chỉ vừa đủ ăn tiêu dè sẻn trong vòng mười ngày. Cho nên bằng cách này hay cách khác, họ phải tìm cách kiếm thêm thu nhập bằng cách buôn qua bán lại hoặc đi làm chui ngoài công việc chính thức. Sở dĩ họ phải cố gắng giữ công việc chính này, chỉ vì hàng tháng họ còn được mua được chút nhu yếu phẩm, và quan trọng nhất là giữ được hộ khẩu trong thành phố, tránh cảnh phường khóm thúc ép họ phải đi vùng "Kinh Tế Mới".

Trưa ngày 30 tháng 4 năm 1975 khi nhìn thấy đoàn xe Molotova chở bộ đội với mũ tai bèo ào ạt tiến vào Sài Gòn di chuyển qua con đường Nguyễn Văn Thoại, trước mặt nhà tôi, đã tạo cho tôi một cảm giác là mọi chuyện đều đã sụp đổ và lịch sử đã bị lật sang một trang mới và chắc chắn là sẽ đến một thời kỳ đen tối.

Cả buổi trưa lẫn chiều hôm đó trên radio, chỉ thấy nhắc đi nhắc lại lệnh của Ủy Ban Quân Quản thành phố Sài Gòn, về việc gìn giữ an ninh trật tự đồng thời xử lý nghiêm khắc các hành vi trộm cướp và chống phá cách mạng. Đến chập tối, một thông báo khẩn cấp mới yêu cầu các công, tư chức thuộc các sở, văn phòng, xí nghiệp có liên hệ đến những dịch vụ cấp thiết cho đời sống như: bệnh viện, nhà máy điện, nước, xăng dầu... phải trình diện tại nhiệm sở gấp vào sáng ngày mai, 1 tháng 5 năm 1975. Nghe lệnh trên, tôi biết ngày mai tôi sẽ phải đến trình diện tại sở làm và sẽ phải đối mặt với những người mới, hoàn cảnh mới và sinh hoạt mới.

Buổi sáng hôm sau tôi lấy chiếc Honda để đi đến sở. Xe chạy dọc theo các đường Nguyễn Văn Thoại, xuống Trần Quốc Toản, sang Lý Thái Tổ và đi về phía Hồng Thập Tự. Giờ này, những ngày tháng trước, các con

đường rộng thênh thang đó đã tấp nập người và xe cộ qua lại, nhưng hôm nay trông vắng vẻ và hiu hắt lạ thường. Phần lớn các nhà và cửa tiệm đều đóng cửa im ỉm, lác đác một vài nhà treo trước cửa, lá cờ nửa xanh nửa đỏ, bay phất phơ trong gió. Có lẽ dân Sài Gòn còn e dè với các lệnh lạc lung tung đọc trên đài phát thanh cũng như các lệnh miệng từ phường khóm, nên không biết tình hình ra sao, bèn ở yên trong nhà cho an toàn. Thỉnh thoảng tôi thấy một vài chiếc xe nhà binh Mỹ, chắc là chiến lợi phẩm của những người chiến thắng, chở đầy bộ đội theo sau là vài chiếc Honda hoặc Suzuki chạy lướt qua trước mặt.

Đến gần trước rạp chiếu bóng Olympic, một chốt gác của bộ đội và một đám thanh niên tay cuốn băng đỏ đứng tràn ra lề đường, đang chặn vài người chạy xe trước tôi. Thấy xe tôi đến, một bộ đội khoát tay ra hiệu cho xe tôi dừng lại. Tôi tấp xe Honda vào lề, anh bộ đội đội mũ tai bèo, súng AK đeo sau lưng, mặt xanh xao trông non troquet, hát hàm hỏi tôi đi đâu. Tôi lục trong ví tầm thẻ nhân viên màu vàng của công ty Shell đưa ra và vừa giải thích là tôi nghe được trên đài là các nhân viên thuộc ngành xăng dầu phải đến trình diện tại đơn vị làm việc ngày hôm nay. Anh bộ đội cầm chiếc thẻ, lật mặt trước lẫn mặt sau, đọc chăm chú một lát rồi trả lại tôi và ra hiệu cho tôi đi.

Chạy xe tiếp đến đường Duy Tân, vòng qua nhà thờ Đức Bà và quẹo trái vào đường Nguyễn Du để đến phía cổng sau của hãng Shell như thường lệ, việc đầu tiên tôi thấy trong bãi đậu xe hơi ngày nào, hôm nay toàn là xe gắn máy và xe đạp. Thì ra dân miền Nam cũng thức thời và thích hợp với hoàn cảnh mới nhanh hơn ai hết. Gần cổng sau, hai chiếc xe díp cấm cờ MTGPMN đang đậu trên thềm và đứng gần xe là sáu bảy bộ đội cùng các nhân viên cũ đứng xúm xít nói chuyện với nhau từng nhóm một. Tôi dựng Honda trong bãi đậu xe rồi đến chỗ đám đông, tìm các bạn đồng nghiệp để biết thêm tin tức, vì tôi đã không đến sở từ sau ngày thứ Sáu 27 tháng 4 khi thấy các xếp trực tiếp và các xếp lớn đều đã tìm đường di tản. Gặp được vài anh bạn làm việc ở các văn phòng khác, kể cho biết là phần lớn giám đốc các ngành đã được hãng thuê bao máy bay đưa đi di tản vào khoảng hơn một

tuần trước. Ngoài ra một số nhân viên ở trụ sở chính đã vào được kho xăng Nhà Bè, dùng ca nô di chuyển ra các tàu lớn đậu ngoài khơi và ra đi vào những giây phút cuối cùng của cuộc chiến.

Đứng nói chuyện được một lát thì nghe tiếng nói oang oang qua chiếc loa phóng thanh chạy bằng pin từ phía sân trong của hãng, chiếc sân này rất rộng được tráng xi măng nằm ngay ở tầng trệt của công ty, nơi có dựng cột đỡ xăng để bán với giá chính thức cho nhân viên. Tầng trệt này còn có phòng y tế, nhà giữ trẻ, hầm đậu xe gắn máy và một phòng chiếu phim nhỏ (có khoảng 80 chỗ ngồi cho nhân viên xem miễn phí mỗi thứ Tư, vào buổi chiều nghỉ thường lệ của hãng. Ở đây đã chiếu nhiều phim rất có giá trị như *Love Story*, *Airport*, *Summer 42*, *Le Temps Moderne*...). Người trong loa kêu gọi các nhân viên có mặt phải di chuyển vào sân trong để nghe lệnh của Ủy Ban Quân Quản thành phố Sài Gòn.

Theo chân đám đông để đi vào sân, khi bước qua vòm cổng, tôi thấy cả trăm nhân viên cũ đã đứng lố nhố bên trong từ lúc nào. Họ vây quanh một chiếc bàn đặt gần cuối sân, ở đó, ngồi giữa là một người đội nón cối, mặc bộ đồ đen, tướng mạo mập mạp, nước da ngăm ngăm với chiếc xắc cốt để trên mặt bàn. Ngồi hai bên là hai anh mặc quần áo dân sự, tay cuốn băng đỏ, mặt mày nghiêm trọng. Một trong hai anh cầm chiếc loa, thỉnh thoảng lại đứng lên và lớn tiếng kêu gọi mọi người vào trong sân, ổn định vị trí, để nghe lệnh của Ủy Ban. Tôi hỏi thăm vài anh em quen đứng kế bên về hai anh này, họ cho biết hai anh trước làm thư ký của phòng Kế Toán, họ cũng phỏng đoán chắc đây là cán bộ nằm vùng đã được cài cắm vào công ty.

Thấy mọi người đã vào sân đầy đủ, anh ngồi phía bên tay trái đỡ chiếc loa pin và đứng dậy tuyên bố lý do buổi họp mặt ngày hôm nay. Bằng một giọng lạnh lùng, không một chút thân thiện, anh tuyên bố các anh là thành viên của Công Đoàn Giải Phóng (?) đứng ra đại diện cho ban giám đốc ngoại bang đã cao bay xa chạy, để nhận sự tiếp quản và điều động của khu K7 (chúng tôi chẳng hiểu K7 là gì, nên chỉ đoán chắc là bí số). Sau đó anh quay sang bắt đầu bài diễn văn được viết sẵn, mặt sát công ty mà anh đã làm việc và đồng thời lên án bọn tư bản bóc lột cùng tay sai ngoại bang. Không biết anh học được từ lúc nào, lần đầu tiên tôi được nghe những danh từ lạ tai như khắc phục, điều nghiên, sự cố... trước khi chấm dứt

bài nói chuyện anh dơ nắm tay lên cao và hô to các khẩu hiệu hoan hô Mặt Trận và ông Hồ.

Sau bài diễn văn đầy tính cách khích động, anh ngồi phía bên phải đứng lên trình trọng giới thiệu anh Ba Trung, người đang ngồi chính giữa, đại diện khu K7 đứng ra tiếp quản công ty Shell Việt Nam. Người được gọi tên là anh Ba Trung đứng dậy, tướng người mập mạp nhưng thấp bé, anh ghé miệng sát vào chiếc loa và bắt đầu nói chuyện. Bằng một giọng sát máu và đầy hận thù, anh lên án bọn tư bản đế quốc và sau đó kết tội chúng tôi là tay sai của ngoại bang để chống phá cách mạng và tiếp tay những kẻ đã sát hại các chiến sĩ giải phóng và đồng bào. Anh kể tội Mỹ Ngụy là trúc Trường Sơn cũng không đếm xuể và nước biển Đông cũng không rửa sạch, sau đó anh yêu cầu chúng tôi những ngày sắp tới phải biết ăn năn hối cải, khai báo thành khẩn bởi vì tất cả chúng tôi đều có tội với tổ quốc và nhân dân. Ngoài chúng tôi là các chuyên viên bị anh kết tội là tiếp tay với ban giám đốc để bóc lột nhân công, các anh em nhân viên lao công lo tạp dịch và bơm xăng cũng không khỏi thoát tội. Anh Ba Trung cao giọng: “Các anh em bơm xăng để làm gì, là để bọn Mỹ Ngụy đổ vào xe tăng, vào máy bay, bắn vào đầu các chiến sĩ giải phóng và bắn vào đầu nhân dân”. Nghe thấy vậy mấy anh em lo việc đổ xăng cũng sợ xanh mặt và không ngờ những công việc mình làm đơn giản hàng ngày để kiếm sống nay đã trở thành một trọng tội. Để kết luận bài diễn văn dài lê thê, sau cùng anh Ba cũng giơ nắm tay hô to các khẩu hiệu và dặn dò chúng tôi phải thực hiện khẩn trương (nhanh chóng) việc đăng ký (ghi danh) tên tuổi, chức vụ, để khu K7 có thể nắm bắt (xác định) được những người còn hiện diện cho đến ngày hôm nay. Chúng tôi sau đó phải xếp hàng tuần tự qua trước mặt bàn làm việc của hai anh đeo băng đỏ để ghi tên tuổi, văn phòng làm việc, chức vụ và kèm theo lời dặn phải trở lại nhiệm sở vào sáng ngày mai như thường lệ.

Buổi sáng hôm sau khi đến sở, tôi vào thang máy lên lầu 3 để vào phòng làm việc cũ. Cửa thang máy vừa mở, người đầu tiên tôi thấy trong hành lang là anh Kỹ Sư Võ Hoài Nam. Khác hẳn ngày trước thường ăn mặc rất chỉnh tề, với chiếc chemise lụa bỏ trong quần đậm màu và cổ thắt cà vạt, hôm nay anh mặc áo sơ mi ngắn tay bỏ ngoài quần và đi dép xăng đan lẹp xẹp. Là một nhân viên cựu trào vào làm việc cho Shell từ năm 1956, anh Nam

đã từng làm giám đốc Tổng Kho Nhà Bè lúc xảy ra biến cố bị đặc công đốt cháy cuối năm 1973. Sau thời gian đó, vì nhu cầu tăng cường an ninh cho kho dầu, công ty đã chuyển một ông cựu đại tá đang làm giám đốc kho dầu Đà Nẵng về thay thế chỗ anh và đưa anh Nam về trụ sở chính đường Thống Nhất để lo điều hành về vấn đề nhập cảng xăng nhớt. Trước thời gian xảy ra biến cố, thỉnh thoảng có các công tác về xây dựng trong kho Nhà Bè, tôi thường đến văn phòng gặp anh khi cần sự hỗ trợ của tổng kho, nhất là vấn đề phòng cháy chữa cháy cho các nhà thầu đang công tác ở đó, và đã được anh giúp đỡ rất tận tình. Sau này, khi đảm nhận công tác tái thiết kho dầu bị cháy, tôi hay gặp và nói chuyện với anh thường xuyên hơn.

Thấy tôi, anh mỉm cười vui vẻ, mặc dù lớn hơn tôi gần 20 tuổi, nhưng có lẽ anh sống ở Pháp lâu ngày nên thường xưng moa, toa với bọn tôi. Anh hoan hỉ kể cho tôi chuyện tối hôm qua có người bà con đi tập kết mấy chục năm, đã tìm đến tận nhà thăm và mô tả về đời sống của nhân dân miền Bắc. Người bà con anh cho biết là ngoài đó đời sống tuy có khó khăn nhưng trình độ dân trí rất cao, họ rất ưa chuộng nghe nhạc cổ điển tây phương nhất là các loại nhạc giao hưởng của Beethoven, Mozart, Tchaikovsky... trái ngược hẳn với dân trong Nam mình thường chỉ thích nghe vọng cổ. Anh Nam tỏ ra rất thán phục khi nghe điều này, vì anh nói ngay trong Sài Gòn mình, tìm được số người biết thưởng ngoạn loại nhạc này không phải là dễ. Tôi nghe vậy nhưng trong lòng vẫn bán tín bán nghi vì biết anh là người miền Nam chưa có kinh nghiệm sống với cộng sản. Thực ra chính bản thân tôi cũng chẳng có kinh nghiệm gì, vì lúc gia đình tôi di cư vào Nam năm 1954, tôi chỉ mới lên 7 tuổi. Tuy nhiên, tôi được bố mẹ tôi kể lại cho nghe những mẩu chuyện về các thời Tiêu Thỏ Kháng Chiến, Tuần Lễ Vàng, rồi Cải Cách Ruộng Đất... Ngoài ra dưới thời ông Diệm, với chiến dịch tố Cộng rầm rộ đã cho ra đời nhiều quyển sách viết về các cuộc vượt tuyến kinh hoàng và đời sống trong các trại giam như Lý Bá Sơ, hoặc phong trào Trăm Hoa Đưa Nở... và gần nhất là biến cố Tết Mậu Thân đã cho tôi một ý niệm khá sâu sắc về đời sống bên kia bức màn sắt.

Ngày làm việc đầu tiên của tôi được diễn ra bằng cách lại làm thủ tục đến ghi danh với trường phòng kỹ thuật là một cán bộ người miền Bắc, để kê khai nghề nghiệp, chức vụ và

thâm niên công tác, rồi trở về phòng làm việc để chờ lệnh mới. Liên tiếp như thế cả tuần lễ, chúng tôi đến sở ngồi chơi xơi nước mà không có một công việc hay một thông báo nào cụ thể để biết phải làm gì. Sang đến đầu tuần lễ kế tiếp thì được lệnh miệng là chuẩn bị để được học tập tại cơ quan trong vòng 4 ngày liên tiếp và đây là một ân huệ đặc biệt vì chúng tôi chỉ là những tư chức.

Tôi cũng không cần phải kể ra đây những buổi học tập đầy tính cách mạ lị và kiêu căng của những người chiến thắng, những đỉnh cao của trí tuệ đã đánh thắng 2 đế quốc sừng sỏ và đánh bại mọi kẻ thù khác. Đối với họ, chúng tôi, những người thua cuộc, chỉ là tay chân của Mỹ Ngụy, là tay sai ngoại bang, cần phải được cải tạo và uốn nắn để trở thành những con người mới của xã hội mới. Ngày cuối cùng của 4 ngày học tập là gay go nhất, chúng tôi phải viết tờ kiểm điểm và kê khai lý lịch. Lần đầu tiên trong đời chúng tôi phải ngồi bóp trán suy nghĩ những chuyện cũ rích xảy ra từ lúc đi học, ra trường rồi đi làm việc, của chính mình và cả những người thân trong gia đình. Với các thanh niên trẻ như chúng tôi thấy cũng đã khó, huống chi những anh chị lớn tuổi thì thật là cả một vấn đề nan giải. Đáng sợ nhất là chúng tôi được nghe bạn bè rỉ tai là chúng tôi sẽ phải khai đi khai lại lý lịch nhiều lần, mà mỗi lần khai không giống nhau là sẽ gặp nhiều rắc rối lớn.

Sau những ngày học tập và khai lý lịch đó, chúng tôi một số chuyên viên trẻ trở thành thân thiết nhau hơn. Thứ nhất là chúng tôi có quá nhiều thời giờ rảnh rỗi, rất ít công việc nào được chỉ định cho rõ ràng, cho nên hàng ngày tha hồ có thì giờ tán chuyện gẫu. Thứ nhì là chúng tôi tự cảm thấy đồng cảnh ngộ của những người thua cuộc và bị xem như những thành phần không đáng tin cậy. Chúng tôi thường tụ họp nhau trong văn phòng rộng lớn của một giám đốc cũ, mang cơm ăn trưa chung và nói chuyện phiếm. Đối với anh Nam, chỉ trong một thời gian rất ngắn khi va chạm với thực tế và thấy khác xa những điều đã được nghe từ người bà con, anh Nam đã thay đổi hẳn thái độ. Mỗi lần họp tổ, anh tìm cách châm biếm cách điều hành công việc của các phòng ban, thỉnh thoảng anh chạy sang phòng chúng tôi cho xem những hí họa anh vẽ về cuộc sống mới, với nét vẽ rất sắc sảo, mô tả các cảnh ăn cơm bằng lon Guigoz, đi bán chợ trời, chạy xe đạp tiến lên Xã Hội Chủ Nghĩa... Anh còn sáng tác nhiều câu châm biếm khác

như: “**giám đốc là đốc cả đám**” hay “giám đốc mà không dám làm”, khi thấy những người chỉ huy mới tỏ ra trình độ quá kém cỏi.

Thời gian cứ thế trôi qua cho đến gần ngày phát lương vào đầu tháng 6 (vì ngày 30 tháng 4 rơi đúng vào cuối tháng, cho nên đầu tháng 5 chúng tôi không có lương). Thời đó chính quyền mới chưa ra lệnh đổi tiền, nhưng tiền VNCH cũ cũng đã mất giá trầm trọng. Lý do là trong thời gian di tản, rất nhiều người đã lấy tiền để mua vàng mang theo, ngoài ra sau ngày tiếp quản, một số bộ đội, cán bộ có rất nhiều tiền do lấy được khi họ đóng chốt tại các cơ sở thương mại, cũng như các hộ dân cư đã di tản bỏ lại. Họ dùng tiền để mua rất nhiều hàng hoá cho cá nhân, cũng như chở theo các xe hàng đem về miền Bắc. Để chuẩn bị tinh thần, các phòng ban được lệnh cho học tập và giải thích về chế độ lương bổng mới, để tránh bất mãn cho các nhân viên cũ. Theo đó là từ nay không có cảnh người bóc lột người, cho nên lương bổng tạm thời sẽ được cấp phát để chi dùng cho nhu cầu hàng ngày. Nhân viên chuyên môn được lãnh 15 ngàn đồng còn nhân viên thư ký, tạp vụ được lãnh 12 ngàn một tháng.

Ngày nhận tiền lương, anh Nam cầm số tiền 15 ngàn rồi xòe ra như cái quạt để quạt cho mát trước mặt bọn tôi và làm trò cười với nhau. Tôi biết ngày trước lương anh không dưới 300 ngàn một tháng, cho nên với số tiền lương ít ỏi này và với vật giá leo thang như hiện nay, chắc chắn chỉ đủ cho gia đình anh ăn rau cầm cự qua ngày. Cũng may là vào thời điểm đó, người nào trong bọn chúng tôi, cũng có chút ít tiền để dành, cho nên với lương bổng như vậy, tình trạng tài chánh của chúng tôi chưa đến mức kiệt quệ cho lắm.

Sau đợt học tập và khai báo lý lịch thì hàng chữ Công Ty Shell Việt Nam đang dựng trước cổng công ty nay cũng đã được gỡ xuống và thay thế bằng các chữ nổi gắn trên nóc tòa nhà: Công Ty Xăng Dầu Khu Vực 2 (nếu có người thắc mắc hỏi ban giám đốc là khu vực 1 ở đâu, thì chỉ được trả lời là đã có Tổng Công Ty Xăng Dầu nằm tại Hà Nội!) và rồi công tác chỉnh đốn tổ chức nội bộ và thanh lọc nhân viên cũ đã được tuần tự tiến hành. Trước tiên, họ cho các công nhân viên gốc miền Bắc vào nắm các chức vụ then chốt trong công ty, rồi đến các nhân viên tập kết làm phó cho các phòng ban. Ngoài ra họ tuyển mộ thêm rất nhiều nhân viên trẻ có lý lịch gia đình liệt sĩ hoặc cách mạng, mới tốt nghiệp trung học phổ

thông, vào làm việc để dần dần thay thế chúng tôi. Đám trẻ này hoàn toàn không có một kiến thức hoặc kinh nghiệm gì về xăng dầu, nhưng cấp trên đã chỉ thị cho chúng tôi phải hướng dẫn họ về những kiến thức căn bản chuyên môn. Ngoài ra họ cũng yêu cầu chúng tôi lần lượt dịch thuật các cẩm nang, cũng như sách chuyên môn về vận hành các kho dầu của Shell ra tiếng Việt để phổ biến cho lớp nhân viên mới.



**Công ty Shell Việt Nam trước năm 1975**



**Công ty Xăng Dầu Khu Vực 2 sau 1975**

Khoảng giữa tháng 8 năm 1975, sau khi đã sơ tra các lý lịch được khai báo, họ bắt đầu cho nghỉ việc một số nhân viên đã tốt nghiệp, hoặc được huấn luyện hay tu nghiệp tại một số nước mà họ cho là có khả năng bị CIA cài vào như Hoa Kỳ, Gia Nã Đại, Tân Tây Lan... Điều làm chúng tôi ngạc nhiên là hai anh làm phòng tài chánh, tay cuốn băng đỏ, lừng xăng nhất vào những ngày đầu tiên, không biết vì lý lịch ra sao mà bị sa thải ngay lần đầu. Kế đến rất nhiều các anh như V.H.Quang (xếp cũ của tôi) tốt nghiệp tại Gia Nã Đại, anh Lê Đình Kỳ (tốt nghiệp KS trước khóa đầu tiên của trường Công Chánh) đã đi tu nghiệp ở Hoa Kỳ, hoặc mấy anh bạn trẻ như T.M.Khiêm tốt nghiệp đại

học Berkeley, T.C. Minh tốt nghiệp ở Tân Tây Lan ... đều bị cho nghỉ việc.

Trường hợp đáng nói nhất là của anh T.M.Khiêm, lúc trước làm auditor (**kiểm soát viên**) bên ngành Tài Chánh của Shell, anh bị an ninh của công ty chú ý nhất chỉ vì đã tốt nghiệp tại Hoa Kỳ. Ban đêm an ninh vào văn phòng Audit và lục lợi bàn giấy của anh, sáng hôm sau họ gọi anh lên phòng bảo vệ, tại đây nhân viên an ninh tra hỏi anh là trước đây có hoạt động cho CIA không. Dĩ nhiên anh hoàn toàn phủ nhận điều này, vì bản thân anh được học bổng sang Hoa Kỳ học ngành tài chính, không dính dáng gì đến hoạt động tình báo. Họ đưa ra trước mặt anh mấy số tạp chí viết bằng Anh ngữ và hỏi có phải là của anh không?. Anh gật đầu và xác nhận là những số báo này do công ty đã đặt mua để cho nhân viên đọc. Họ chỉ trên tạp chí ghi 3 chữ CIA to tướng để anh thấy, anh tuy sợ nhưng cũng muốn bật cười và giải thích cho họ hiểu đó là tạp chí viết tắt của 3 chữ **Certified Internal Auditor** để dành cho những người về ngành kiểm toán đọc. Lời giải thích của anh chẳng ai thèm nghe, cuối cùng họ dẫn giải anh về lại chỗ làm việc để lấy đồ đạc và áp giải anh ra khỏi công ty trước mắt của các bạn đồng nghiệp trong phòng, mà không một ai dám ngừng đầu lên để nhìn anh.

Trong quyển American Dreamer mà anh Khiêm viết và được Amazon xuất bản năm 2020 mới đây, đã kể lại những ngày sau đó, anh sống trong cùng cực của sự sợ hãi, vì sợ công an địa phương bắt giữ bất cứ lúc nào (**thường thì ban an ninh công ty không có quyền bắt giữ đối tượng bị tình nghi, họ thường cho nghỉ việc và báo cho công an khu vực để bắt giữ**). Anh tìm đủ mọi cách để vượt biên, với không biết bao nhiêu lần bị người tổ chức lừa mất hết tiền bạc và ông cụ thân sinh anh cũng đã phải hy sinh cả tính mạng, cuối cùng anh chị cũng đã vượt biên để đến được bến bờ tự do. Với ý chí phần đấu mãnh liệt, chỉ ít năm sau, từ một người tỵ nạn vô danh, anh đã trở thành CFO (**Chief Financial Officer**) của một công ty lớn và nổi tiếng tại Hoa Kỳ. Anh được tạp chí dành cho các CFO đăng trên bìa và ca tụng không hết lời với hình ảnh anh cùng bài viết dưới đề tựa lớn: **From Boat to Boardroom**.

Sau đợt đổi tiền vào tháng 9 năm 1975 chúng tôi đều bắt đầu kiệt quệ về tài chánh, lương bổng của chúng tôi cũng bắt đầu được xấp xếp lại, sau khi họ chính thức cho chúng tôi là công nhân viên nhà nước. Kỹ sư thâm niên như anh Nam được trả lương \$80/tháng,

còn chúng tôi chỉ được trả \$73/tháng, điều cần biết là vào thời đó, giá tô phở đã lên đến \$5 một tô. Chính vì thế toàn thể nhân viên cũ hay mới đều làm việc rất lơ là, chỉ mong hôm nào ban Tiếp Liệu xoay được nhu yếu phẩm là cả công ty vui như trẻ em. Chỗ nhà kho kế khu giữ xe thành nơi chia thịt, xẻ cá và chia chác các đồ gia dụng linh tinh như quần áo, giày dép, bóng đèn... qua sự trao đổi xăng dầu với các xí nghiệp ngành nghề khác. Nhiều anh chị em nhân viên sau khi lãnh xong, đã mang đồ thẳng ra chợ trời tìm nơi tiêu thụ.

Lâu lâu vào giờ ăn trưa, anh Nam cũng xách lon Guigoz đựng cơm và thức ăn vào phòng để ăn chung với chúng tôi, anh vẫn cười đùa nhưng đầy vẻ châm biếm và bất mãn. Nhiều khi anh đưa cho chúng tôi xem chiếc lon đựng thức ăn của anh không gì ngoài cơm và một quả trứng dầm nước mắm với ít lá bắp cải luộc. Đôi khi đi ngang qua phòng anh làm việc, tôi thấy anh vắt tay sau gáy, ngửa đầu trên ghế, nhắm mắt, nằm bất động. Có đôi lúc lại thấy anh ngồi trầm ngâm, tay chống cằm và suy nghĩ lung lăm. Khoảng thời gian đó tuy thường gặp và nói chuyện với anh, nhưng có lẽ vì lý do giữ an ninh cho chính bản thân, anh không bao giờ thổ lộ với chúng tôi là ngày xưa anh đã phụ trách mục phiếm luận trên một tờ báo và lấy bút hiệu là Tiểu Tử. Sau này ra hải ngoại đọc những bài viết của anh kể lại, thời gian đó anh đang tìm cách vượt biên và ngoài ra vì anh có người bà con cách mạng bảo lãnh cho nên anh đã thoát được các kỳ sa thải, nhưng đổi lại cũng vì lý do đó, người bà con của anh đã bị đăng ký luật và bị cho về nghỉ hưu sớm. Kỷ niệm của những ngày tháng đau thương này đã được anh ghi lại trong các bài viết "**Chuyện Thừa Giao Thời**", "**Người Bán Liêm Sĩ**"... đăng trong các tập truyện rất xuất sắc được viết sau ngày anh vượt biên năm 1979 và định cư tại Pháp.

Sau ngày đổi tiền, một buổi chiều sau khi tan sở, trên đường chạy xe về nhà, khi đang đi trên đường Lý Thái Tổ, bỗng có người ngồi trên xe Volkswagen ló đầu qua cửa xe và gọi tên tôi. Tôi dừng xe ngạc nhiên khi thấy một người trẻ tuổi, tay xách cặp da, mở cửa bước xuống, tôi nhìn kỹ thì nhận ra anh Nguyễn Thanh Phong. Anh Phong là một nhà thầu trẻ, năng động đã trúng thầu một vài công tác xây cất cho công ty Shell ngày xưa. Sau khi trúng thầu, anh ta thỉnh thoảng có đến hỏi tôi về một vài chi tiết trong hợp đồng thiết kế khi tôi đang làm việc ở phòng Kỹ Thuật Tổng

Quát. Gặp tôi, anh có vẻ vui vẻ và rủ tôi vào một quán nước sát gần bên vỉa hè để nói chuyện. Tôi trong bụng hơi ngạc nhiên, vì vào thời điểm đó, rất nhiều gia đình đã gặp khó khăn, phải mang cả đồ đạc trong nhà ra chợ trời bán và phần lớn đi làm đã phải đạp xe đạp. Ngược lại, nhìn anh có vẻ ung dung, lái xe hơi, tay sách cặp da, miệng hút thuốc lá đầu lọc, thì đúng là một hình ảnh khá tương phản thời bấy giờ.

Anh Phong cho tôi biết anh và anh Phương, là một nhà thầu khác, đang dự định thành lập một công ty thiết kế và xây dựng để nhận thầu một số công tác cho Sở Giao Thông Vận Tải và Sở Xây Dựng thành phố, vì các anh có một số người quen giữ các chức vụ quan trọng trong đó. Anh muốn mời tôi cộng tác trong ban điều hành của công ty về mặt kỹ thuật, nhất là vấn đề thiết kế. Tôi cũng cho anh Phong biết, tôi vẫn làm ở chỗ cũ, nay đã đổi tên thành Công Ty Xăng Dầu và tôi phải giữ công việc này vì trong gia đình tôi, anh tôi đã đi học tập, chỉ còn tôi là người duy nhất đi làm cho nhà nước để giữ được hộ khẩu của thành phố. Anh Phong mỉm cười và trấn an tôi là sẽ để tôi làm việc bất cứ thời gian nào rảnh rỗi và không bó buộc giờ giấc. Tôi nghe vậy rất mừng vì lương tháng của tôi hiện thời không đủ sống quá 10 ngày. Anh Phong hẹn tôi cuối tuần này sẽ gặp nhau tại nhà anh Phương trên đường Tô Hiến Thành.

Buổi chiều cuối tuần tôi đến nhà anh Phương, là một villa sang trọng nằm khá xa mặt đường chính. Vào trong nhà, tôi đã thấy khoảng hơn một chục người đang đứng trong phòng ăn, uống rượu và cười nói vui vẻ. Anh Phong thấy tôi bèn dẫn đến gặp anh Phương, một người tuổi trung niên, da ngăm đen, tướng mạo mập mạp, rất vui tính và sốt sắng. Có lẽ được anh Phong cho biết trước, anh Phương cũng trấn an tôi là anh muốn nhờ tôi phụ giúp cho phòng thiết kế của công ty mà các anh sắp thành lập. Anh cho biết anh cũng đã mời được một kỹ sư chính làm toàn thời gian tại đây, còn tôi có thể làm việc bất cứ giờ giấc nào rảnh rỗi. Không cần rào đón, anh nói công ty sẽ trả lương tôi \$200/tháng (lương đồng đều của ban điều hành) cộng thêm một số phụ cấp xăng nhớt để di chuyển.

Tôi cảm ơn anh, vì số tiền lương này vào thời đó là một số tiền khá lớn, gần gấp 3 lương công việc chính thức tôi đang làm. Anh Phương sau đó cũng dẫn tôi ra giới thiệu với các anh phụ trách về tài chánh (sau này gọi là

Tài Vụ), công trường (sau này gọi là Thi Công) và tiếp liệu (sau này gọi là Vật Tư) để làm quen. Một lát sau người nhà dọn ra bàn cho mười mấy thực khách nhiều món ăn thật sang trọng và mở các chai rượu đắt tiền để đãi khách. Tôi trong lòng thật hoang mang, vì không ngờ trong lúc cuộc sống bên ngoài đang thật khó khăn, một số gia đình đã phải bắt đầu ăn độn, mà xã hội vẫn có còn nhiều kẻ hở để mọi người có thể lách qua và tự sống còn.

Chỉ một tuần lễ sau, với anh Phương là người đứng ra điều hành tổng quát và với sự hỗ trợ của anh Phong, Hoàn Mỹ Kiến Tạo Công Ty gọi tắt là Hamyco đã ra đời và đặt trụ sở trên đường Phạm Ngũ Lão, khúc gần đường Đề Thám. Tiền thân của trụ sở này là tòa soạn của một tuần báo đã bị đóng cửa. Văn phòng có 2 lầu, lầu dưới dành cho Tài Vụ và Vật Tư, ở lầu trên, phía ngoài là phòng Thiết Kế với khoảng 8, 9 họa viên và phía trong là văn phòng của ban điều hành. Phòng Thiết Kế được anh Phương mời anh Trần Trọng Toàn, một kỹ sư đứng tuổi trông coi và cử tôi làm phụ tá cho anh Toàn. Anh Toàn là một kỹ sư nhiều kinh nghiệm, trước đây anh đã từng giữ chức giám đốc kỹ thuật của Tổng Cục Gia Cư. Mặc dù lúc đó số nhân viên cơ hữu chỉ khoảng hơn hai chục người, nhưng ngày khai trương của công ty cũng được tổ chức khá rầm rộ, có cả tiệc đồ mặn và mở cả sâm banh để ăn mừng.



**Ngày khai trương công ty Hamyco khoảng tháng 10/1975. Từ phải: Người viết, anh T.T.Toàn và các anh em trong ban Tài Chánh, Tiếp Liệu và Xây Dựng. Đứng: Anh N.V.Phương**

Có lẽ việc thành lập công ty Hamyco cũng đã được tính toán trước vì sự quen biết với các quan chức trong Sở Giao Thông Vận Tải (GTVT) và Sở Xây Dựng của hai anh Phương và Phong. Vào thời điểm đó, vì mục đích chính trị, nhà cầm quyền đã đặt việc tái

lập đường sắt thống nhất lên ưu tiên hàng đầu, và mục tiêu là sẽ cho chuyến tàu hỏa Bắc Nam đầu tiên chạy từ ga Hàng Cỏ Hà Nội vào đến ga Sài Gòn đúng một năm sau ngày khởi công bằng bất cứ giá nào. Sở Giao Thông Vận Tải (GTVT) thành phố nắm trọng trách lo tái thiết tất cả các cây cầu dùng cho xe lửa suốt từ sông Bến Hải trở vào đến Sài Gòn.

Chính vì thế, công ty vừa được khai trương, là công việc đã ùn ùn đổ đến cho chúng tôi. Đầu tiên, sau lần đi quan sát và định giá công tác của anh Phương và anh Phong tại thực địa, Sở GTVT giao cho Hamyco thực hiện việc khảo sát & thiết kế công tác sửa chữa và gia cố (tăng cường) cùng thi công cho cả chục chiếc cầu trên đường sắt dọc theo các quận Sa Huỳnh, Đức Phổ cho đến thị trấn Quảng Ngãi. Rồi một thời gian sau, một loạt các đơn vị xí nghiệp, nhà máy ào ạt bỏ tiền ra xây nhà kho và hội trường. Thời đó công nhân nhà nước đói dài cổ vì đồng lương ít ỏi, nhưng các đơn vị rất hào phóng bỏ tiền ra xây hội trường thật “hoành tráng” để hội họp, nhiều nhà máy như Vicasa (công ty cán sắt) đã xây dựng một hội trường có sức chứa cả ngàn chỗ ngồi.

Thấy công việc đã đến thật dồi dào, anh Phương nhờ tôi tìm thêm người cộng tác cho công ty. Nhớ đến anh V.H.Quang là xếp cũ của tôi và anh Lê Đình Kỳ đã làm chung trong thời gian tái thiết kho Shell Nhà Bè, tôi bèn liên lạc với hai anh đến gia nhập với Hamyco. Sau lần tiếp xúc, anh Phương rất ưu ái và đề nghị anh Quang, thay anh giữ chức giám đốc điều hành của công ty, còn anh Kỳ làm quản đốc công trường tái thiết các cầu dọc theo tuyến đường sắt tại tỉnh Quảng Ngãi như đã nói ở trên. Ngoài ra, vì ngày trước đã đấu thầu nhiều công tác cho Tổng Cục Gia Cư (TCGC), cho nên anh Phương lúc trước đã mời được anh Toàn, nay còn mời thêm được anh Chu Tam Cường (trước làm tổng cục phó TCGC) để phụ trách về Kế Hoạch cho công ty. Có thể nói, thời gian sau đó nhân sự của công ty được xem như khá hùng hậu.

Gần cuối năm 1975, thể theo yêu cầu gấp rút tiến hành công tác bằng cách vừa thiết kế vừa thi công của sở Giao Thông Vận Tải, anh Kỳ cùng anh Trương Quang Tịnh đã dẫn một toán nhân công xây dựng ra vùng Đức Phổ để thám sát và lập văn phòng cho công trường. Và chỉ chừng một tuần sau đó, nhân dịp vào ngày lễ, tôi xin nghỉ phép bên Công ty Xăng Dầu được thêm ít ngày nữa để dẫn toán

Topo đi Đức Phổ thực hiện việc khảo sát và đo đạc các cầu cho đường sắt trong khu vực trách nhiệm.

Đoàn khảo sát khoảng hơn mười người do tôi làm trưởng đoàn đi trên chiếc xe van của công ty gồm tài xế, anh Cung cựu người nhái VNCH, anh Phụng họa viên, cùng toán topo khoảng 6, 7 người do anh Hưng làm trưởng toán. Chúng tôi khởi hành từ sáng sớm tại công ty, với giấy đi đường có đóng dấu của sở Giao Thông Vận Tải cho nên xe chúng tôi chạy đến Nha Trang nghỉ ngơi một đêm, rồi hôm sau tiếp tục lên đường đến một căn nhà trọ mà công ty đã thuê sẵn ở quận Đức Phổ vào lúc trời tối mịt mà không gặp một trở ngại nào, mặc dù xe chạy qua nhiều các trạm kiểm soát rất nghiêm ngặt dọc bên đường.

Sáng hôm sau thức dậy ăn sáng xong, tôi phân công cho toán topo đi đo đạc dọc chung quanh khu vực các cầu trên tuyến đường sắt đi từ Bắc xuống Nam và gửi anh Phụng đi theo toán để ghi chép cùng chụp hình các chi tiết hư hỏng để sửa chữa và gia cố cho cầu. Riêng tôi thuê một chiếc xe gắn máy của chủ nhà trọ, mua đồ ăn trưa và cùng anh Cung để đi quan sát các cầu theo hướng ngược lại từ Nam lên Bắc. Các quận như Bồng Sơn, Sa Huỳnh, Đức Phổ ngày xưa là những vùng rất kém an ninh, có thể nói là dân chúng trong quận phần lớn chịu sự kiểm soát hoặc bị bắt buộc phải làm tai mắt cho quân du kích. Dọc hai bên trên đường xe chúng tôi đi qua, các quận trông nghèo xác xơ. Từ Quốc lộ 1 chúng tôi chạy chiếc Suzuki cũ vào phía trong sâu khu vực mà đường xe lửa chạy qua, xe chúng tôi phải lách qua những chỗ cây cối mọc um tùm hai bên con đường mòn dẫn vào khu đường sắt. Nhà cửa ở đây được xây cất lác đác, phần lớn đều là nhà tranh vách đất, thỉnh thoảng mới có một căn nhà lợp tôn đã rỉ sét. Mặc dù đã nghiên cứu bản đồ trước, thỉnh thoảng chúng tôi cũng phải chặn một vài người đang gánh củi dọc đường để hỏi thăm đường đến cầu.

Tới chiếc cầu đầu tiên gần quận Sa Huỳnh, tôi ngán ngẩm nhìn chiếc cầu sắt rỉ sét bắc qua sông với mấy chân cầu bằng bê tông đã bị nước sói mòn đã để lộ cả đám cừ tràm đóng ở phía dưới, gần đầu cầu bên kia sông, một nhịp đã bị sập rớt xuống nước. Chiếc cầu đã mấy chục năm nay, có lẽ ngay cả trước ngày bị giựt sập, đã không được sử dụng cũng như tu bổ cho nên hai đầu mố cầu, đất đã bị sạt lở để lộ cả khúc đường sắt nằm cheo leo

phía trên. Trên cầu, đường ray và tà vẹt chỗ còn chỗ mất, phần lớn ván lót mặt cầu đã bị mục nát. Tôi lấy sổ ra ghi chép, chụp một số hình ảnh và gọi anh Cung sửa soạn dụng cụ để lặn xuống sông quan sát các chân cầu. Đúng là một người nhái chuyên nghiệp, chỉ vài phút sau anh Cung đã trang bị đầy đủ mặt nạ, quần áo cao su với chân vịt và nhảy tùm xuống sông rồi lặn phía dưới các chân cầu.

Cứ chừng vài phút quan sát dưới nước, anh lại trôi lên và báo cho tôi biết tình trạng của bê tông chân cầu và cừ tràm đóng phía dưới. Chúng tôi làm việc cho đến giữa trưa rồi nghỉ tay, tìm chỗ có bóng mát và lấy thức ăn mang theo ra ăn. Lúc đang ăn, vài người gánh củi đi ngang qua thấy chúng tôi chạy xe gắn máy, mang theo máy ảnh và dụng cụ nên đoán là dân trên tỉnh xuống, bèn dừng chân hỏi chuyện. Chúng tôi cho họ biết là chúng tôi đang xem xét việc sửa chữa cầu để cho xe lửa chạy trở lại, họ nghe xong có vẻ mừng rỡ ra mặt. Với tính hay bông đùa, anh Cung bèn quay mặt hỏi một người lớn tuổi: “**Bác biết xưa ai đã giật cầu này?**”. Bác gánh củi trả lời không do dự: “**Thì mình chứ ai**”. Lúc đó anh Cung mới cười cười trả lời: “**Bây giờ thì ta đứng ra sửa**”, mọi người nghe câu trả lời có vẻ ngộ nghĩnh đều bật lên cười.

Cứ thế trong một tuần lễ, tôi đi quan sát được hết số cầu trên tuyến đường trách nhiệm. Tối nào cơm nước xong, do chủ nhà trọ đứng ra nấu nướng, tôi họp anh em bên toán đo đạc và anh Phụng họa viên để trao đổi các công tác họ làm được trong ngày. Vì công việc của họ còn kéo dài thêm ít nhất mười ngày nữa, cho nên đêm cuối tôi dặn dò họ kỹ lưỡng các công việc kế tiếp, rồi đi ngủ sớm để sáng mai cùng anh Cung đón xe đò trở về lại Sài Gòn.

Về đến công ty, sau khi bàn thảo với anh Toàn, chúng tôi tổ chức họp với ban điều hành để trình bày sơ lược về dự án thiết kế. Cùng lúc đó Sở Giao Thông Vận Tải vừa cho công ty mượn một số sách họ gọi là Quy Trình - Quy Phạm (**Code and Specifications**) để thiết kế cầu. Mấy tập sách này được đánh máy và bỏ dấu bằng tay trên giấy thô và cứng cùng với cách trình bày hết sức lộn xộn. Tôi và anh Toàn đem về nhà đọc mấy ngày mà không hiểu họ nói gì trong sách. Ngoài những danh từ chưa bao giờ chúng tôi được nghe, thêm vào đó người dịch chắc từ những sách của Liên Xô mà không thông hiểu cặn kẽ, cho nên nhiều lúc đọc không ra một câu nào cho rõ

nghĩa. Chúng tôi bèn đề nghị cho chúng tôi mang sách đến gặp thẳng những kỹ sư thiết kế của Sở để được giải thích các thắc mắc. Cuối cùng không có một người nào của Sở đứng ra nhận trách nhiệm và vì nhu cầu cấp bách của tuyến đường sắt, họ đành chấp thuận cho chúng tôi dùng sách vở miền Nam để tính cầu và tính bê tông cốt sắt. Rồi chỉ một tuần sau đó, anh Phụng và các anh trong nhóm đo đạc từ Đức Phổ lần lượt trở về mang theo các chi tiết để chúng tôi lên đồ án thiết kế.

Những ngày sau đó công việc bên Công Ty Xăng Dầu hầu như vẫn không nhúc nhích gì vì tổ chức vẫn chưa thống nhất. Ngày trước Công Ty Shell ngoài việc lo cung cấp xăng và nhớt cho các trạm xăng trên toàn miền Nam, còn quản trị các kho Tân Sơn Nhất, Tổng Kho Nhà Bè, và các kho dầu lớn từ Đà Nẵng vào đến Cần Thơ. Nay kho Tân Sơn Nhất đã bị bên Không Quân thu tóm, các kho dầu Đà Nẵng và Nha Trang thì bị chính quyền địa phương nắm giữ, cho nên chỉ còn Tổng Kho Nhà Bè và kho Cần Thơ và các trạm xăng bán lẻ trong thành phố là đang được điều đình để nằm dưới quyền quản lý của Công Ty Xăng Dầu Khu Vực 2. Hàng ngày chúng tôi vẫn vào sở làm việc qua loa rồi ngồi tán dóc. Buổi trưa lấy cơm ra ăn và sau đó ngồi đọc sách hoặc truyện thoải mái. Ngay cả các cán bộ cũng vậy, họ ngồi ung dung uống trà, hút thuốc, phụ nữ lấy len ra đan hoặc móc. thỉnh thoảng họ giao tôi công tác chạy vòng vòng chung quanh các trạm xăng để kiểm tra vấn đề an toàn và phòng cháy chữa cháy. Khoảng thời gian đó những lúc rảnh rỗi, hoặc nhiều lúc tôi bỏ bữa ăn trưa để sang Hamyco làm việc. Buổi chiều tan sở chính, tôi đều ghé vào phòng thiết kế để kiểm tra các họa đồ mà các họa viên đã làm trong ngày hoặc nhiều lúc gặp và bàn thảo với anh Toàn những khi anh ở lại làm trễ. Cứ như thế mà công tác thiết kế việc sửa chữa các cầu trên đường sắt Thống Nhất lần lần được thực hiện và được gửi ra công trường để anh Kỳ tiến hành việc thi công.

Sau này tôi được biết ngoài những công tác sửa chữa hoặc xây mới cho các cầu đã được giao cho các nhà thầu thực hiện, chính quyền địa phương ở khắp các tỉnh thành mà đường sắt đi qua, đã huy động không biết bao nhiêu dân chúng đi làm công tác lao động Xã Hội Chủ Nghĩa như đào, đắp đất và di chuyển những khối lượng đá khổng lồ để đắp những khu vực trũng mà đường sắt đã bị mất dấu từ bao năm qua, điển hình là khu vực có tên Hồ



Vực Trời ở đầu tỉnh Quảng Ngãi. Ngoài ra, nhiều khúc đường sắt đi qua các khu vực hẻo lánh ít dân cư, họ huy động hàng ngàn bộ đội từ các binh đoàn Trường Sơn, phá rừng lấy gỗ làm tà vẹt, xẻ đất, để đặt lại các đường ray đi qua những khu vực hiểm trở, âm u.



**Mỗi địa phương đều huy động dân chúng làm công tác lao động Xã Hội Chủ Nghĩa trên tuyến đường sắt vào năm 1976 (Hình từ báo Thanh Niên)**



**Hình ảnh tiêu biểu của một chiếc cầu sắt được sửa chữa năm 1975 (mặt), và chiếc cầu mới được xây dựng kế bên vào năm 2015 (trái)**

Cũng vào lúc đó, trong một buổi họp của ban điều hành, anh Phong đột ngột xin rút chân ra khỏi công ty đề về làm riêng cho Tổng Cục Hàng Không Dân Dụng đặt tại trụ sở Air Việt Nam cũ nằm ở góc đường Phan Đình Phùng (bây giờ là Nguyễn Đình Chiểu) và Nguyễn Bình Khiêm. Cho đến giờ phút này, thời gian đã mấy chục năm trôi qua, chúng tôi vẫn không hề biết hành tung và con người thật của anh Phong ra sao. Anh là người của ai? Bên này hay bên kia? Vì lúc nào tôi gặp anh, vẫn thấy anh vui vẻ, sống ung dung, với chiếc cặp táp luôn luôn được sách trên tay, anh tự lái xe hoặc đôi lúc có tài xế lái, đi họp hết nơi này đến nơi khác, không khác gì một nhân vật quan trọng của bên thắng cuộc. Đối với tôi, dù anh là ai đi nữa, tôi vẫn quý mến và biết ơn anh, vì trước đây tôi chỉ đối xử với anh như các

nhà thầu khác làm công tác cho Shell, không hơn không kém, vậy mà anh đã ưu ái mời tôi về làm việc cho Hamyco, rồi sau đó đến Tổng Cục Hàng Không Dân Dụng mà tôi sẽ nói về sau này.

Trong khi công tác thiết kế sửa chữa các cầu sắt đang tiến hành, thì một lô công tác mới cho việc xây dựng nhà kho, hội trường của các nhà máy, xí nghiệp tại Sài Gòn cũng như các tỉnh miền Nam ùn ùn đổ đến làm chúng tôi bận rộn liên miên. Phòng thiết kế phải cho các họa viên làm việc phụ trội sau giờ làm việc chính thức, hàng ngày sau giờ tan sở bên Công ty Xăng Dầu, khoảng 5 giờ chiều là tôi đã có mặt bên phòng thiết kế để làm việc cho đến tối mịt.

Ngày 31 tháng 12 năm 1976 chuyến xe lửa xuyên Việt đầu tiên đã xuất phát cùng một lúc từ ga Hàng Cỏ tại Hà Nội để vào miền Nam và tại ga Sài Gòn ngược ra miền Bắc. Chuyến tàu từ miền Bắc đã đến được ga Sài Gòn sau 80 tiếng đồng hồ (thay vì 48 tiếng như đã dự trù), tại đây một cuộc đón rước linh đình đã được tổ chức. Tuy nhiên cuộc thông xe này chủ yếu cho mục đích chính trị, vì xe lửa chỉ kéo theo vài toa và hành khách trên xe là một số các đại diện địa phương, còn phần lớn là các công nhân sửa chữa và bảo hành. Cả một thời gian rất dài sau đó tuyến đường mới được khôi phục hoàn toàn để sử dụng cho việc vận chuyển người và hàng hóa. Sau ngày thông xe, chúng tôi trong ban điều hành và nhất là anh Kỳ đang còn ở tại địa phương, thở phào nhẹ nhõm, vì nếu có bất cứ lý do trục trặc nào trên tuyến đường trong khu vực nhận thực hiện, chúng tôi có thể bị quy kết liên đới trách nhiệm. Các anh bên thi công đã kể lại, gần đến những ngày gấp rút để thông xe mà một số các công tác gia cố (tăng cường) chân cầu bằng bê tông cốt sắt không kịp thực hiện vì sự chậm trễ trong công việc cung cấp xi măng, ông quản trị viên công trình tại Hà Nội (họ gọi tên là Tổng Công Trình Sư) đích thân ra lệnh lấy đá chèn vào các khe hở và đổ đầy chung quanh chân cầu để tạm thời tăng cường sức chịu.

Cũng vào thời gian đó, ở Sài Gòn sau mỗi cơn mưa lớn, nhiều khu vực trong quận Bình Thạnh thường bị ngập lụt trầm trọng, vì sau ngày 30 tháng 4, dân số tái định cư hoặc ở chui tăng rất nhanh và nhà cửa xây cất bất hợp pháp bắt đầu mọc tràn lan. Sở Xây Dựng đã yêu cầu chúng tôi thiết kế một đường cống ngầm thoát nước dài hơn một cây số nằm dọc theo con đường Lê Quang Định và băng qua

ngã ba đường Bùi Hữu Nghĩa. Sau khi cho toán topo đi đo đạc và mang các tài liệu về vũ lượng của Sài Gòn đem về tính toán, gần ba tháng sau chúng tôi đã đệ trình lên Sở một bộ họa đồ thiết kế chi tiết một đường cống khổng lồ (**thời bấy giờ**) bằng bê tông cốt sắt, hình chữ nhật, cao quá đầu người với kích thước 2m x 2.5m, để thoát nước cho một khu vực rộng lớn nằm giữa xã Phú Nhuận và xã Bình Hòa rồi đổ xuống Rạch Cầu Bông. Vì chi phí thực hiện rất cao, tôi không biết sau ngày tôi vượt biên vào năm 1980 họ có đủ kinh phí để xây dựng hệ thống thoát nước này hay không.

Khoảng cuối năm 1977, một công tác đáng được chú ý là sở Giao Thông Vận Tải yêu cầu chúng tôi nghiên cứu việc xây dựng một bến cảng trên sông Sài Gòn gần khu Bến Nghé. Công việc này khá lớn lao và phức tạp, tôi bèn gọi thêm anh Nguyễn Như An, một người bạn cùng khóa 9, vào làm việc để phụ với tôi. Tôi và anh An chở nhau trên Honda chạy qua lại rất nhiều lần trong vùng Tân Thuận Đông để quan sát khu vực và nghiên cứu các hoạt động của tàu bè trên sông Sài Gòn. Sau vài tháng làm việc, chúng tôi đưa ra một bản kế hoạch với đầy đủ chi tiết và các vị trí đề nghị để lập bến cảng, cùng bảng so sánh các ưu khuyết điểm. Sở GTVT sau đó yêu cầu chúng tôi đến Sở và thực hiện một buổi thuyết trình cho bên thành ủy và ban giám đốc của Sở. Tôi và anh An bỏ ra rất nhiều công sức để chuẩn bị các hình ảnh, tài liệu phát tay, và biểu đồ so sánh cho các địa điểm dự định được chọn lựa. Ngày đi thuyết trình có anh Chu Tam Cường, đại diện công ty làm trưởng đoàn, tôi cũng phải xin nghỉ bên Công Ty Xăng Dầu một ngày để đi tham dự. Buổi sáng hôm đó chúng tôi đến phòng họp chính trong trụ sở của Sở Giao Thông Vận Tải và được các quan chức tại đây tiếp đãi khá niềm nở.

Sau lời giới thiệu của anh Cường, tôi và anh An đã lần lượt trình bày bài nói chuyện qua các biểu đồ và tài liệu in cầm tay về các quan sát và nghiên cứu của chúng tôi cho từng vị trí dự trù cho bến cảng và so sánh các hoạt động của chúng nếu được xây dựng trong tương lai. Sau bài nói chuyện khá chi tiết về phương diện kỹ thuật, chúng tôi đồng thời cũng giải đáp rất nhiều các câu hỏi của ban lãnh đạo cùng các chuyên viên trong Sở. Thật ngạc nhiên, trước khi ra về, ban giám đốc sở GTVT đã đứng lên ngỏ lời khen ngợi chúng tôi là những người yêu nước nhiệt thành, đã bỏ nhiều tâm huyết để nghiên cứu tích cực một

công tác mang lại lợi ích to lớn cho đời sống nhân dân sống trong khu vực Tân Thuận Đông nói riêng và cũng như cho cả thành phố HCM. Trên xe ra về anh Cường và chúng tôi đều tủm tỉm cười với nhau về những lời khen tặng này, vì từ trước đến nay, bất cứ công tác nào đã nhận lãnh, chúng tôi đều có gắng hoàn tất một cách chu đáo mà hoàn toàn không nghĩ đến một mục đích chính trị nào. Sau này, tôi được biết cảng Bến Nghé đã được xây dựng xong vào năm 1987 và là một bến cảng khá quan trọng, có thể tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn và đồng thời đã đảm nhận các công việc bốc xếp, giao nhận và tồn trữ các containers hàng hoá cho các tàu ở trong cũng như ngoài nước.

Vì những công tác hoàn tất đúng hẹn và đạt tiêu chuẩn về kỹ thuật, công ty Hamyco đã tạo được một số uy tín nhất định cho các sở, xí nghiệp tại thành phố. Thêm vào đó tại các tỉnh miền Nam, sau khi chúng tôi thiết kế và xây cất một số nhà kho, hội trường, văn phòng... cho họ xong, tỉnh Đồng Tháp đầu năm 1978, còn đặc biệt giao cho công ty việc xây dựng lại lăng mộ ông Nguyễn Sinh Sắc là thân phụ của ông Hồ. Công tác này không cần đến việc thiết kế, nhưng sau khi hoàn tất, các anh bên công trường cho tôi xem một vài ảnh chụp, cũng thấy ngôi mộ được trùng tu khá đẹp mắt.

Gần cuối hè năm 1978 là thời kỳ chấm dứt những ngày rục rờ của công ty Hamyco, vì sau ngày đánh tư sản, Sở GTVT đã ra thông báo chính thức sát nhập công ty vào Sở. Một số các nhân viên văn phòng và họa viên khá vui mừng, vì họ đương nhiên trở thành công nhân viên vào biên chế của nhà nước. Tuy nhiên hầu hết các anh trong ban điều hành đều xin nghỉ việc, vì không thể nào sống với đồng lương ít ỏi của công nhân viên nhà nước do Sở trả. Riêng cá nhân tôi cũng phải chấm dứt thời kỳ đi làm chui sau ba năm trời với rất nhiều công tác thật đáng ghi nhớ. Ngoài ra chỉ một thời gian ngắn sau đó, sự ra đi vĩnh viễn của anh Trần Trọng Toàn vì bệnh tật, ở tuổi chưa đến 60, đã làm tôi ngậm ngùi và thấm thía cái ngắn ngủi của đời sống con người.

Chỉ một tuần sau khi công ty Hamyco đóng cửa, trong lúc tôi đang làm việc tại Công Ty Xăng Dầu, không biết ai đã thông báo cho anh Phong, tôi lại nhận được điện thoại của anh từ Tổng Cục Hàng Không Dân Dụng (**TCHKDD**) gọi sang. Anh cho tôi biết là bên anh đang có một số công tác cần làm, tôi có thể sang Tổng Cục làm việc bất cứ giờ giấc nào tôi rảnh và ăn lương theo lối chấm

công theo giờ làm việc. Thế là kể từ đó, bất cứ giờ giấc nào rảnh rỗi, tôi đi bộ trên đường Nguyễn Bình Khiêm từ trụ sở Công Ty Xăng Dầu Khu Vực 2 đến Tổng Cục mất chừng mười phút để làm việc. Tại đây tôi đã gặp lại anh Phạm Tiến Nam bạn học chung khóa 9 với tôi, anh kỹ sư Lê Tấn Quyền (sau này tôi hay gặp lại, khi anh làm plan checker cho City San Francisco, lúc tôi đến nộp họa đồ thiết kế cho công việc tư mà tôi làm. Anh Quyền được nhiều người đến nộp họa đồ xây cất quý mến, vì thường được anh giúp đỡ rất tận tình) và hai anh kiến trúc sư Nguyễn Huy và Trần Bảo Lộc. Ở đây vì không làm theo giờ giấc nhất định, tôi chỉ giúp đỡ công việc tính toán và vẽ một số các chi tiết cho các họa viên lên đồ án, mà không đảm nhiệm chính thức một dự án nào. Lương bổng thì được trả theo giờ ghi trong sổ ra vào của phòng thiết kế.

Nói tóm lại, sau năm 1975, những ngày tháng mà hầu hết các công nhân viên miền Nam đã phải sống một cuộc sống hết sức chật vật, khó khăn, tôi đã hết sức may mắn được làm việc và được hưởng “ngoại bổng”, đủ để nuôi sống cho bản thân cùng gia đình một cách khá đầy đủ. Cuối năm 1978, khi nghe tin anh Quang vượt biển thành công đến Canada và rồi sau đó anh Kỳ đã đến được California, tôi đã mừng cho hai anh. Còn cá nhân tôi, sau mấy lần vượt biên bằng ghe thất bại, cuối cùng vào tháng 5 năm 1980 hai vợ chồng tôi phải tìm cách vượt biên bằng đường bộ qua ngã Cambodia. Chuyển đi trên 20 ngày đầy hãi hùng, với nhiều lúc cái chết gần cận kề trong gang tấc, cuối cùng chúng tôi cũng đã đến biên giới Thái Lan và được làm thủ tục để đến định cư tại Hoa Kỳ vào tháng 4 năm 1981.

Qua biết bao những khó khăn của buổi ban đầu khi định cư nơi xứ lạ quê người, đi học lại, đi tìm việc, rồi làm việc để mưu sinh, rồi về hưu. Đến mãi hè năm 2006, sau khi thu xếp, anh Quang đã từ Canada bay sang và tôi từ San Francisco xuống để hội ngộ với anh Kỳ tại tư gia của anh ở Anaheim - California. Ngồi ôn lại kỷ niệm từ những ngày tháng nhọc nhằn trong công tác tái thiết kho dầu Shell Nhà Bè năm nào, rồi đến những tháng ngày nổi trôi với Hamyco sau năm 1975. Chúng tôi cùng nhau kiểm điểm lại những người bạn cũ, kể còn, người mất và những kỷ niệm vui buồn trong suốt những tháng đã ngày qua.



*Buổi họp mặt sau mấy chục năm xa cách tại Anaheim hè năm 2006. Từ trái: anh V.H.Quang, anh L.Đ.Kỳ và người viết.*

Thời gian đi làm chui sau thời hậu chiến này, đã để lại trong tôi một ý niệm rất sâu sắc về định mệnh của con người. Phải chăng định mệnh đã đưa đẩy tôi gặp lại anh Phong trong một buổi chiều sau khi tan sở, trên con đường về nhà, với một tâm trạng vô cùng buồn bã, vì một tương lai bất định. Buổi gặp mặt này, đã mở ra cho tôi một cánh cửa, một lối thoát cho cuộc sống đầy khó khăn và bất trắc. Nó cũng đã giúp tôi tái hợp với các anh Quang, Kỳ cùng một số bạn bè cũ và mới để làm việc và để cùng chia sẻ với nhau trong những ngày tháng đau thương nhất của cuộc đời. Những anh trong ban điều hành của công ty Hamyco như anh Phương, anh Văn, anh Toàn... giờ đây đã ra người thiên cổ, nhưng những kỷ niệm đẹp năm xưa vẫn là những kỷ niệm đáng nhớ, mà chẳng bao giờ có thể nào phai mờ trong ký ức.

*California,  
những ngày tháng cuối năm 2020  
Trần Đức Thuận*

