

Chuyến Hải Hành Cuối Cùng của Con Tàu Trường Xuân

Vũ Thụy Hoàng



...Những ngày cuối tháng năm 1975, hàng trăm tàu thuyền bè đủ loại lớn nhỏ chở người chạy trốn cộng sản ra biển. Trong số đó, có 2 con tàu khá nổi tiếng mà nhiều bác sau bức tường lửa chắc chưa bao giờ nghe nói tới vì bị bưng bít. Một là chiếc Việt Nam Thương Tín chở hơn 2000 người Việt tỵ nạn đến được đảo Guam. Song khi cập bến con tàu này lại dùng để đưa gần 1600 người Việt hồi hương, trở về Việt Nam vì tin tưởng vào chính sách khoan hồng của chính thể mới, nhà nước Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam... để rồi tất cả đều được nhà nước ta ưu ái cô lập, đưa lên rừng đào khoai sắn, còn lính tráng thì đi học tập cải tạo... Chiếc thứ 2 là con tàu Trường Xuân do ông Trần Đình Trường là chủ nhân. Dưới sự khéo léo và có lòng của vị thuyền trưởng, đã đưa được gần 4 nghìn người đến được bến bờ Tự Do.

Bài dưới đây trích đăng hồi ký “Tàu Trường Xuân và Chuyến Hải Hành Cuối Cùng” – tức thương cảng Sài Gòn, “Nước Vỡ Bờ”, tác giả Vũ Thụy Hoàng dựa theo “Hồi Ký Một Đời Người” của Thuyền Trưởng Phạm Ngọc Lũy?



Ông Trần Đình Trường và thân hữu.



Khách sạn Carter của gia đình ông Trần Đình Trường tại New-York.



Thương cảng Sài Gòn: “nước vỡ bờ”

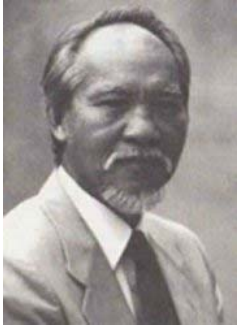
Vũ Thụy Hoàng (Sàigòn tuyết trắng)

Sau khu Hải Quân, thương cảng Sài Gòn là nơi nhiều người Việt ứa tới vào sáng ngày 30/4, khi Cộng quân đã đến cửa ngõ Sài Gòn. Nhiều người tất tả chạy tới, về mặt hải hùng, buồn thảm, hy vọng kiếm được tàu, thuyền để thoát khỏi Việt Nam. Kho 5 Khánh Hội là địa điểm được nhiều quân nhân, công tư chức tủa đến. Tại đây có mấy chiếc tàu buôn lớn của Việt Nam đang đậu sẵn.

Đứng trên đài chỉ huy của tàu Trường Xuân, thuyền trưởng Phạm Ngọc Lũy nhìn thấy rõ cảnh dân chúng xông ra tàu, sau khi lệnh cho quân dân các cấp hạ khí giới được loan báo trên đài phát thanh Sài Gòn. Đàn ông, đàn bà, người già, trẻ thơ. Dân sự có, quân nhân có. Quân nhân đủ loại thuộc nhiều quân binh chủng khác nhau. Có người còn đủ quân phục, súng ống, đạn dược. Cả một trung đội cảnh sát dã chiến võ trang đầy đủ tràn vào. Ai cũng vội vã chạy lên tàu, chen lấn nhau, làm cầu tàu gãy. Không có cầu tàu họ tìm mọi cách, mọi phương tiện để lên tàu. Người trèo qua cần trục ở gần tàu để xuống. Phía trên bờ, phía ngoài sông, quanh mũi, sau lái, người người leo giây, cõng nhau, công kênh nhau lên vai, trèo lên lưng nhau để cố lên tàu. Có thuyền bị lật, người bơi được, người chới với dưới nước. Chỉ trong chốc lát đã có khoảng ba ngàn người chen chúc nhau như nôm cối trên tàu Trường Xuân.

Là một tàu chở hàng và chỉ đủ chỗ an toàn để chở 12 hành khách, Trường Xuân nay phải tiếp nhận một số khách quá lớn mà không được chuẩn bị dù là tối thiểu. Máy móc đã cũ kỹ, còn bị phá hoại ngầm. Thủy thủ đoàn lại thiếu, chỉ có một phần tư. Có người lên tàu, rồi sau muốn quay trở về. Người khác hoảng hết báo động có đặc công Việt Cộng ở trên tàu. Chuyến đi của Trường Xuân vì thế trở thành một cuộc hải hành có đủ gay cấn, nguy hiểm, bạo hành, đói khát, xen lẫn với những phần đấu quả cảm, trước những thử thách hư máy, mắc cạn, xô người xuống biển, trôi dạt giữa biển cả.

Trường Xuân là một trong số những tàu Việt Nam chở được nhiều người tỵ nạn nhất.



Theo thuyền trưởng Phạm Ngọc Lũy (hình bên), trong những buổi chuyện trò năm 1981 và 1999, cùng cuốn Hồi Ký Một Đời Người, Trường Xuân chỉ mới trở lại bến Sài Gòn ngày 17/4 sau bốn tháng ngang dọc vùng biển Đông Nam Á. Tàu lúc ấy lo chuyên chở hàng hóa theo khế ước ký kết với một hãng vận tải ở Tân Gia Ba. Khế ước đáng lẽ đến tháng 6 mới hết hạn, nhưng vào đầu tháng tư thuyền trưởng Lũy yêu cầu chủ hãng là Vishipco Lines chấm dứt khế ước để tàu trở về Sài Gòn gấp, sau khi Lũy nghe đài phát thanh BBC và Úc Đại Lợi loan báo Cộng quân chỉ cách Sài Gòn chừng 60 cây số mà ít gặp sự chống cự. Lũy cũng như thủy thủ đoàn 24 người đều âu lo cho gia đình ở Việt Nam.

Là người Bắc di cư vào Nam sau hiệp định Genève năm 1954, và từng gắn bó với nhiều đảng viên của Duy Dân, Lũy và gia đình cũng muốn rời Việt Nam lánh nạn cộng sản. Lũy trở lại Sài Gòn vào lúc thành phố đã giao động mạnh. Nhiều người đang xôn xao tìm đường ra khỏi nước. Lũy đề nghị với chủ hãng Vishipco Lines chuẩn bị dùng đoàn tàu của hãng để chở người tỵ nạn, đồng thời chạy được đoàn tàu ra nước ngoài, nhưng đề nghị đó không được chấp thuận.

Điều Lũy quan tâm nhất đối với Trường Xuân là tình trạng máy móc của tàu. Trường Xuân được đóng tại Nhật Bản vào thập niên 1950, và sau chuyến hải hành vừa qua đáng lẽ phải được đại tu bổ. Vì tình hình Việt Nam, việc đưa tàu vào ụ để sửa phải hoãn lại. Tàu chỉ được sửa những bộ phận cần thiết và lo chuẩn bị cho chuyến đi khác

Trường Xuân không có cơ khí trưởng để thay thế người đã xin nghỉ việc. Lũy đã xin tuyển gấp mà chưa được. Lũy lo ngại có âm mưu phá hoại tàu khi được biết một vài người xuống sửa chữa tàu có những dáng điệu khả nghi. An ninh của tàu cũng không được bảo đảm. Ngày 28/4 Lũy ra thăm tàu, không thấy một thủy thủ nào, kể cả sĩ quan trực. Trong hoàn cảnh ấy Lũy cảm thấy mình bất lực, và hầu như tuyệt vọng, không biết làm cách nào để đưa tàu và gia đình cùng nhiều người khác ra khỏi Việt Nam.

Mãi đến bốn giờ chiều ngày 29/4, sau khi phi trường Tân Sơn Nhất bị oanh tạc và pháo kích, chủ tàu Trần Đình Trường mới chạy xe tới nhà Lũy, báo tin: “Thuyền trưởng được toàn quyền xử dụng tàu Trường Xuân để chở đồng bào tỵ nạn đi Phú Quốc. Xếp máy Lê Hồng Phi sẽ xuống tàu”, Trường trao cho Lũy giấy phép của Bộ Nội Vụ trưng dụng tàu Trường Xuân để chở người tỵ nạn.

Lúc này nhiều máy bay trực thăng Mỹ đã bay lượn trên bầu trời Sài Gòn để di tản người Mỹ và một số người Việt. Lũy và con trai chạy vội ra tàu. Sĩ quan phụ tá báo cáo xếp máy Lê Hồng Phi đã coi máy móc tàu và cho biết tàu có thể khởi hành hôm sau. Phi đang về nhà đón gia đình ra tàu. Lũy liền quyết định lấy phấn viết lên tấm bảng gỗ treo ở cầu tàu:

“Trường Xuân rời Sài Gòn 11 giờ sáng ngày 30/4/75.” Lũy sau đó cũng vội vã về nhà, thông báo cho bà con, thân nhân và lối xóm ngày giờ Trường Xuân rời bến.

Sáng sớm hôm sau, Lũy trở lại tàu. Cả đêm 29 Lũy thức trắng đêm vì lo nghĩ cho chuyến đi, trong lúc Sài Gòn giới nghiêm 24 giờ đồng hồ, và Cộng quân bắt đầu xâm nhập thành phố. Gia đình, thân nhân, hàng xóm, khoảng 200 người, chen chúc nhau lên hai xe vận tải chạy theo sau. Hai xe vận tải bị cảnh sát thương khẩu chặn lại không cho vào. Lũy dơ giấy phép của Bộ Nội Vụ. Cảnh sát từ chối, nói gia đình ông sao đông thế. Một người trên xe liền đưa cảnh sát một phong bì dày cộm. Hàng rào kẽm gai được dẹp sang bên, và cổng được mở cho xe vào. Nhiều toán người khác cũng hốt hoảng chạy tới, định vượt hàng rào kẽm gai, tràn vào thương cảng. Cảnh sát phải bắn súng thị oai để ngăn chặn. Giữa lúc hỗn độn và sợ sệt đó, sĩ quan vô tuyến điện của tàu Trường Xuân bị lạc vợ con. Không tìm thấy gia đình, anh quyết định ở lại. Mất người hên lạc vô tuyến, Lũy âu lo cho số phận Trường Xuân đi trên biển như người cầm điếu. Mấy phút sau Lũy mừng rỡ khi gặp một vô tuyến điện viên của một tàu khác đang tìm đường chạy.



Tàu Trường Xuân đang rời khỏi Tổng Kho 5, Khánh Hội.

Trường Xuân lúc này đã có mấy trăm người trên tàu. Khi tin Sài Gòn đầu hàng loan đi, dân chúng ủa vào kho 5 Khánh Hội như nước vỡ bờ. Trong chốc lát, Trường Xuân đông nghẹt người. Những người đến sau còn nói xe tăng cộng quân đã chiếm dinh Độc Lập. Trường Xuân lúc ấy vẫn nằm bất động tại bến.



Mãi đến 12 giờ rưỡi, Lũy mới cho lệnh khởi hành được. Tàu vừa từ từ tách khỏi bến, trục trặc máy móc lộ rõ ngay. Tay lái tàu không ăn theo hướng định lái. Cơ khí trường xem xét và khám phá thấy tay lái có nước ở trong, thay vì dầu. Tàu không còn cách nào khác là dùng tay lái phòng hồ để chạy gấp, tuy việc lái tàu phải khó khăn và phiền toái hơn. Một binh sĩ hải quân tình nguyện điều khiển tay lái phòng hồ theo lệnh truyền qua ống loa của thuyền trưởng. Loay hoay mãi đến 1 giờ rưỡi trưa tàu mới rời kho 5. Sau này có tin Trường Xuân vừa chạy qua khỏi kho 18 chừng năm phút, xe tăng cộng quân xông tới ủa xập cổng thương cảng và chiếm đóng toàn khu bến tàu Khánh Hội.

Ra đến Nhà Bè, Trường Xuân bị mấy ghe nhỏ đuổi theo để xin cho người lên tàu. Rồi phòng điện tín được thông báo tàu Việt Nam Thương Tín và tàu Tân Việt Nam bị phục kích ở gần khu Rừng Sát. Tin này làm Trường Xuân phải chuẩn bị để đương đầu. Thuyền trưởng Lũy ngay sau khi thấy tàu bị đám đông tràn ngập, trong đó có nhiều người vũ trang súng ống, đã cho lập ngay ban tham mưu của tàu, trong đó có một số sĩ quan quân đội. Trung Tá Lưu Bình Hảo, cố cả một trung đội cảnh sát dã chiến vũ trang đầy đủ đi theo, được cử làm trưởng ban an ninh. Những binh sĩ khác trên tàu cũng được điều động tham gia phòng bị. Trường Xuân may thay không bị phục kích.

Qua khỏi khu Rừng Sát, khoảng năm giờ chiều máy đèn tàu Trường Xuân ngừng chạy khi hệ thống làm nguội máy bị tê liệt. Điện mất, tay lái phòng hồ không điều khiển được. Đầu Lũy xáo động. Cố trấn tĩnh, Lũy cho tàu chạy chậm chậm để tính kế. Tàu không thể thả neo vì thiếu thủy thủ. Để tàu trôi, tàu có thể bị dạt vào bờ mắc cạn theo chiều dài của tàu thì nguy hiểm. Lũy cho tàu chạy chậm, rồi đâm nhẹ vào bờ. Với kiểu mắc cạn này, hầu hết thân tàu nổi trên sông, tàu sẽ được kéo ra dễ hơn. Thuyền trưởng Lũy chạy vội xuống phòng máy bảo cơ khí trưởng Phi chuẩn bị hơi ép đầy đủ để cho máy chạy lùi rút ra khỏi bãi cạn. Phi thông báo máy đèn bị hư vì ống van hệ thống nước làm nguội bị khóa lại, một dấu hiệu phá hoại. Phi cũng cho hay không có đủ hơi ép để chạy máy chính. Lũy nói.

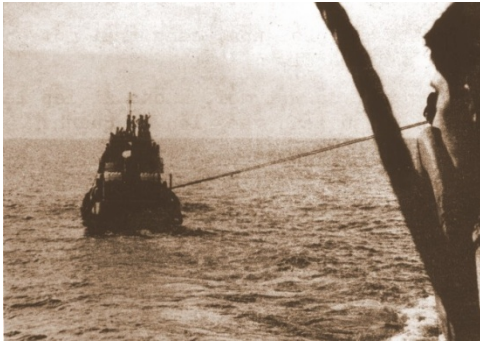
- Cho chạy máy đèn để “sạc” bình hơi,

Phi đáp.

- Cũng không còn đủ hơi ép để chạy máy đèn, Phải cần tới 16 kí lô áp suất. Đồng hồ chỉ còn ghi 12 kí lô thôi.

Thanh niên được huy động để bơm hơi ép bằng tay. Họ cố bơm hơn 16 kí để có thể nổ máy được vài lần. Khi bơm tới 18 kí thì đầu van bơm bị gãy. Hơi ép xì mất, xuống còn 11 kí. Mang đầu van gãy đi hàn thì thấy giầy hàn bị cắt, một dấu hiệu nữa cho thấy có mưu toan phá hoại. Một thợ máy chạy lục soát các nơi ở phòng máy, tìm thấy một đầu van cũ ở gần máy đèn. Việc bơm tay lại được tiếp tục.

Trong lúc tàu mắc cạn, nhiều người sợ Việt Cộng tới tấn công hoặc bắt giữ. Có người vội thủ tiêu giấy tờ trong ví. Người khác làm dấu đọc kinh, người niệm Phật.



“Con cóc kéo con bò,”

Giữa tình cảnh lo âu, nơm nớp đó, mọi người cầu mong có tàu đi qua để cầu cứu. Niềm mong ước đó không phải đợi lâu. Một tàu nhỏ để kéo xà lan đang từ Vũng Tàu chạy đến. Trước những tiếng kêu cứu, vẫy gọi, tàu kéo vẫn tiếp tục chạy. Máy loạt súng liên thanh bắn chặn, tàu kéo Song An mới sắp lại. Rồi sau có vài tàu nhỏ của hải quân, trương cờ trắng, cũng ở phía Vũng Tàu chạy về, đã ghé lại phụ giúp Song An kéo Trường Xuân ra khỏi chỗ cạn. Song An sau đấy bắt giầy cáp lên mũi Trường Xuân, kéo ra biển. Thuyền trưởng Lũy ví Song An

kéo Trường Xuân như “con cóc kéo con bò,” nhưng nhờ có thêm nước triều ròng, tàu được kéo đi dễ dàng. Kéo đi ngon trốn, Song An không để ý lắm tới mặt nước. Khi nghe thuyền trưởng Lũy hô lớn “Lái hết sang mặt,” tài công Song An chưa kịp phản ứng thì đã nghe tiếng kêu rặng rặc. Song An đã đâm gãy cọc dẫy đang bắt cá mà ngư phủ giăng mờ mờ trên biển gần Vũng Tàu. Lưới cá quẩn vào lái và chân vịt, Song An nằm kẹt cứng ở đấy. Lúc đó vào khoảng nửa đêm.

Binh sĩ và thanh niên phải sang gỡ lưới và dùng cưa sắt để cưa cọc. Cả tiếng đồng hồ sau, Song An mới được giải thoát và tiếp tục kéo Trường Xuân đi. Khi gặp nước lớn, Song An kéo rất vất vả. Giầy cáp bị đứt mấy lần nữa. Có lúc Trường Xuân bị kéo dạt gần sát Vũng Tàu, nhìn thấy rõ Bãi Trước vào lúc sáng sớm. Nhiều người hỏi hộp sợ Việt Cộng cho ghe đuổi theo tàu. Ban an ninh trên tàu đã chuẩn bị tác chiến. Một giờ sau Trường Xuân đi xa khỏi Vũng Tàu, để ra biển khơi.

Không gặp Việt Cộng, Trường Xuân lại bị vài thuyền khác chờ đầy người đuổi theo để xin lên. Có thuyền còn bắn súng chỉ thiên để áp đảo, không biết Trường Xuân được võ trang hùng hậu hơn nhiều. Thuyền này được lệnh vứt hết súng xuống biển trước khi được cho người lên.

Tới 10 giờ sáng ngày 1 tháng 5, máy chính của Trường Xuân được sửa chữa, nổ ròn rã. Thân tàu rung chuyển. Mọi người vỗ tay vui mừng. Song An chuẩn bị chia tay. Những người đi trên Trường Xuân hô hào nhau thu góp được hơn chín triệu bạc để thưởng cho Song An. Lúc Song An giả từ, gần chục người cũng bỏ Trường Xuân để trở về với Song An. Thuyền trưởng Lũy sau này được giới hàng hải cho tin tài công tàu Song An đã bị hạ sát trước khi về tới Sài Gòn, có lẽ vì số bạc thưởng trên.

Thoát được tới hải phận quốc tế, không còn sợ Việt Cộng đuổi bắt, Trường Xuân còn phải đối phó với nhiều cam go khác, khi gần 4.000 người chen chúc nhau trên tàu. Họ lại thuộc nhiều thành phần xã hội khác nhau và một số có vũ khí.

Để duy trì trật tự và phòng ngừa bạo động, lệnh tước khí giới được ban hành. Súng ống mang nộp cho ban an ninh được chất đầy phòng hải đồ và khóa lại. Đói khát chật chội và mệt mỏi thể hiện rõ trên tàu. Trường Xuân, sau khi từ Tân Gia Ba trở về, đã được tiếp tế 180 tấn nước ngọt và 10 tạ gạo để dự trữ cho thủy thủ đoàn trong chuyến hải hành ba bốn tháng tới. Thuyền trưởng Lữ nghĩ số gạo, nước đó có thể giúp những người trên tàu tạm cầm hơi trong chuyến đi ngắn ngủi này. Chính Lữ, sau cả ngày đêm lo cho tàu ra khỏi hải phận, cũng không được ăn uống gì. Bếp tàu báo cáo cơm nấu vừa chín, chưa ra khỏi bếp, đã bị nhiều người tới lấy ăn hết. Nước ngọt cũng bị cạn quá mau lẹ. Người già và trẻ em không có cơm ăn, nước uống trong hơn một ngày đã lộ rõ về mệt mỏi. Vài cảnh dành dặt nước uống đã xảy ra. Ban an ninh có lúc phải bắn súng thị uy. Trong tình trạng khổ cực, căng thẳng đó, có người đã tuyệt vọng. Hai vụ tự tử bằng súng đã xảy ra vào chiều ngày 1 tháng 5, cách nhau chũ có 15 phút. Vụ tự tử cho thấy lệnh nạp khí giới đã không được thi hành triệt để. Một giờ sau hai vụ tự tử, có tiếng kêu:

- Người rớt xuống biển!
- Lại tự tử, hay vô tình bị rớt?

Tàu tiếp tục chạy, hay quay lại vớt người? Thuyền trưởng lại phân vân, suy nghĩ. Quay lại vớt, nhỡ máy tàu hỏng thì sao? Liệu có tìm được nạn nhân? Gạn hỏi nhân chứng, biết có người rớt thật, Lữ quyết định quay tàu trở lại. Một số người tỏ vẻ bất bình, cho rằng tìm thấy người giữa biển rộng là việc làm tốn công và vô ích. Mặt biển lúc ấy êm đềm, chỉ có sóng lăn tăn. Trời vào khoảng năm giờ chiều, hấy còn sáng. Tàu quay trở lại đường cũ chừng nửa giờ thì nạn nhân được phát hiện qua ống nhòm, và được vớt lên. Trong thư viết sau này cho thuyền trưởng Lữ, người được vớt là Vũ Văn Thụ cho hay anh đã bị một vài người xô đẩy xuống biển. Anh đã hoảng hốt chạy lên tàu để đi không mang theo vợ con, khi nghe Việt Cộng về. Lúc ra khơi, anh thấy hối tiếc và tỏ ý muốn quay về Việt Nam. Vài người ở gần nghe nói hèn xô anh xuống biển. Lại có tin làm Việt Cộng trà trộn trên tàu và mưu toan phá hoại tàu, làm ban an ninh phải lục soát những chỗ khả nghi và theo dõi mấy người bị điềm chỉ.



Tối hôm đó tàu tiếp tục cuộc hành trình ịch về phía nam biển Nam Hải. Đến khoảng tám giờ tối, xếp máy Phi cho hay:

- Nước vào phòng máy rất nhiều. Thuyền trưởng cho đổ bộ nơi nào gần nhất.”

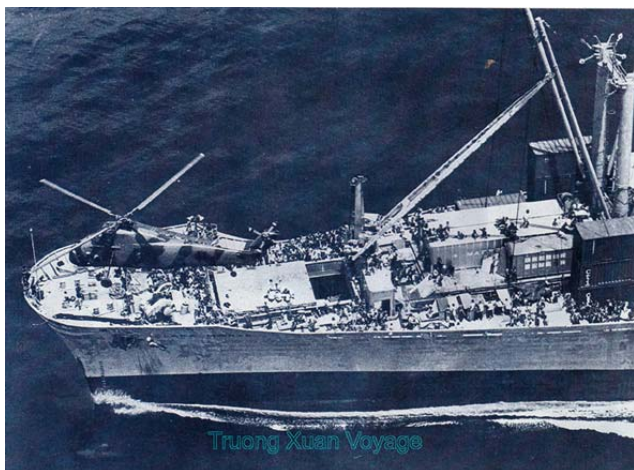
Tin này làm thuyền trưởng giật mình. Nỗi lo tàu chìm làm Lữ biến sắc. Lữ bị mồ hôi vã ra như tắm khi đo hải đồ vị trí từ tàu tới địa điểm dự trữ đến. Đoạn đường gần nhất cũng phải mất 30 giờ, vì tàu lúc ấy hấy còn loanh quanh vùng Côn Đảo. Lữ cố che dấu nỗi âu lo đang cấu xé tâm can.

Tàu chạy thêm nửa giờ nữa thì máy im bật. Đèn phụt tắt. Tàu thả trôi trên mặt biển. Phòng máy làm việc dưới ánh đèn pin. Máy tắt vì bị nghẹt dầu. Thanh niên lại thay nhau xuống phòng máy tát nước. Đai chỉ huy tối om, không đọc được hải đồ để nghiên cứu lộ trình. Không điện, phòng điện tín cũng không hèn lạc được với thế giới bên ngoài. Trường Xuân trải qua một đêm hãi hùng lo sợ. Lệnh giới nghiêm cũng được áp dụng trong đêm. Sáng ra máy tàu được sửa và nổ lại. Máy bơm đủ hoạt động hết sức cũng chỉ đủ giữ cho nước không lên cao trong phòng máy mà thôi. Điện tín cấp cứu được đánh đi trên băng tần quốc tế, báo tin Trường Xuân bị “nước tràn vào phòng máy, có cơ nguy bị chìm... Gần 4000 người Việt trốn chạy cộng sản đang bị đói khát. Nhiều con nít bị bệnh. Cần được tiếp cứu thượng khẩn.”

Điện tín đánh đi được 10 phút, Trường Xuân nhận được trả lời của tàu Clara Maersk. Hai tàu tiếp tục liên lạc với nhau. Tàu Đan Mạch cho biết có thể chở đi 1.500 đàn bà và trẻ con.

Tin tàu Đan Mạch sẽ tới nơi vào khoảng trưa làm mọi người trên tàu reo vang. Ai nấy ngong ngóng chờ đợi. Niềm vui đó chưa làm thuyền trưởng Lữ hết nhức nhối khi nghĩ chỉ có 1500 người được đưa đi. Còn những người khác thì sao? Chờ tàu đến, mọi người dương mắt ngóng nhìn mặt biển. Một chấm đen xuất hiện, sau biến thành con tàu khổng lồ, gấp bảy tám lần tàu Trường Xuân. Khi tàu Clara Maersk đến gần, tiếng vỗ tay hoan hô vang dậy cả vùng biển. Thuyền trưởng Lữ sang gặp thuyền trưởng Anton Olsen của tàu Đan Mạch.

Hai người nói chuyện, rồi Olsen đồng ý tiếp nhận tất cả 3628 người trên tàu Trường Xuân. Chuyến tàu chót của Trường Xuân kết thúc sau hơn 50 giờ hành trình.



Lên tàu Đan Mạch rồi, ban tham mưu Trường Xuân liền gửi điện tín kêu gọi thế giới tự do cứu giúp đoàn người vượt biển. Một giờ sau, lời cầu cứu được nữ hoàng Anh quốc đáp ứng và chính quyền Hương Cảng chấp thuận tiếp nhận đoàn người tỵ nạn.



Xếp hàng chờ bữa ăn trưa, trại Dodwell Ridge, Hong Kong



Thuyền trưởng Alton Olsen và phu nhân con tàu Clara Maersk (Đan Mạch) đến thăm đồng bào tại trại tị nạn Hồng Kông 1. Sau vụ cứu tàu Trường Xuân, đã có một cuộc họp báo, ông được nhận huy chương cao quý. ---- 30 năm Hội Ngộ Trường Xuân tại Úc Châu và Hội ngộ Trường Xuân năm 1977 tại Nam California.

