

Le Phong Châu

Par Lâm Chí Hiếu JJR 62



- Dis H., fais attention de ne pas tomber. C'est bien dangereux.! me dit le second capitaine P.v.D.
- Mille merci, Ông Goong (appellation marine pour le second capitaine) "...

Je suis en train d'escalader l'échelle de corde le long du Phong Châu pour aller inspecter de près les marques de tirant d'eau (marques internationales obligatoires pour la sécurité du chargement de tout vaisseau marchand) repeintes par les timoniers, marins qui, à part leur fonction de tenir la barre de timonerie guidant le navire durant leur respectif quart de service en mer, font tous les travaux de maintenance du vaisseau sous les ordres du second capitaine). L'équipage d'un navire-cargo ou pétrolier varie de 25 à 30 personnes. Quittant le Khanh Hoà, je m'embarque à bord du Phong Chau, laissant derrière moi ma première « belle ».

Je continue à apprendre assidûment mon nouveau métier, une pratique totalement différente de ce que nous avons appris à l'école où les diplômés se font rares à cause des obstacles au long des examens, examens difficiles comme notre bachot. Avec mon uniforme blanc, je me faufile partout, dans la bruyante et assourdissante salle des machines pour connaître tout.

- Reposes-toi, H. Tu travailles trop. J'ai entendu dire que tu es le major aux examens de ta promotion et que tu as travaillé dur à bord du Khanh Hoà. Décontracte-toi donc, mon ami....
- Mille mercis, Ông Goong..."

Je ne parle qu'avec le second capitaine tandis que le capitaine du bateau, le Quan Tàu P.n.L ne m'est pas du tout amical, étant fort différent du commandant du Khanh Hoà jovial et très aimable, digne de tout respect.



L' «Angkor»

- Dis, Lôm, tu es bien intelligent. As-tu reçu une formation quelque part avant de travailler ici?.....
- Oh!non! Ông Lèo (appellation marine pour nous autres les nouveaux stagiaires)
- Tu sais la navigation, faire le point (terme marin pour déterminer la position du navire dans les cartes à travers les instruments maritimes soit le compas de direction juché au toit de la salle de timonerie, de guidage, de commandement en plein air, soit le radar, soit le sonar...)Où as-tu appris tout cela ? et tu ne reçois que la solde de timonier?.....
- Je l'ai appris du Quan Tàu et je suis de quart avec le Quan Tàu.....
- Je comprends. C'est bien dommage que tu n'ais aucun diplôme"

C'est un simple marin (timonier travaillant sur le pont du bateau, différent des mécaniciens ou graisseurs de quart dans la salle des machines) qui aide le Quan Tàu à effectuer le quart du 3è officier manquant (que le Quan Tàu par mesquinerie ne fait pas embarquer) et dont le salaire du manquant tombe dans les poches du commandant depuis longtemps...Une injustice que je ne peux annuler à cette époque, vu mon manque d'expérience...Et le pauvre Lôm ne reçoit que son simple salaire de timonier, travaillant comme tout timonier en dehors et en sus de son quart de service.

- Je vais te présenter ma nièce au retour, hein?"me dit notre aimable Goong.

Je ne dis mot. En effet, dès le retour, la femme de notre Goong vient à ma rencontre et me dit :

- Voici ma nièce L. L, fais donc connaissance avec le jeune sous-lieutenant et futur capitaine comme ton oncle, Mr.H.....

- Enchanté....

- Je vous laisse, mes enfants...

Le «Cypréa»

Sur ce elle me quitte, à la recherche de son mari...Je dois promener ma L. le long de notre cargo sous les yeux non-amicaux de notre Quan Tàu....Et la 2ème fois, de retour, je dois fuir, me réfugier dans le moindre recoin du navire où on ne peut me trouver. Lasse de ne pas me voir, la belle essaie plusieurs fois, à chaque retour, avec patience. A la fin, notre Goong me questionne.

- Sincèrement, as-tu déjà une fiancée quelque part?....

- Oh non! je n'ai personne, et j'ai peur de m'engager dans ces sortes de liaisons vu notre métier loin de tout et spécialement les jeunes filles.....

- Je vois. Donc, je n'insiste pas. A toi de choisir car ma nièce t'a choisi à première vue et se languit de te revoir.....

- Dites-lui de m'oublier, s'il vous plait car en ce moment je ne veux pas laisser de chagrins d'amour à n'importe qui.

- Comment, tu as été trahi par ton amie?

- Oh non! votre nièce m'a dit comme ma première amie de quitter ce métier, de l'épouser et aller vivre d'un autre métier à terre.

- Voilà un problème pour toi....

- Dites, Ông Lèo, que faire dans une pareille situation?

- Prenez vos papiers personnels et ce qui vous est cher et soyez prêts à abandonner le Phong Châu s'il donne une inclinaison assez forte, .le double de celle-ci...

- Bonne idée, Ông Lèo..."

Le Phong Chau avec les mauvais calculs du Quan Tàu au large de Đà Nẵng s'est enlisé sur un banc de sable, d'une inclinaison de 10 degrés. Nous étions arrivés à Đà Nẵng lors des grandes et dévastatrices inondations sous une pluie intermittente, et notre Quan Tàu avait du faire ancrer le Phong Châu au large, le port de Đà Nẵng étant gravement endommagé par les inondations. Un mauvais calcul de position, et le navire avec sa lourde cargaison a bord s'était incliné lentement sans qu'on ait pu faire quelque chose pour s'en sortir. On doit faire appel au port et aux autorités locales. Enfin un PCE (patrol coast escort) de la marine vient à notre aide avec un long câble de remorque. Et petit à petit, avec l'aide du PCE, le Phong Châu sort de son piège sain et sauf. La pluie cessant, le port est réparé, on accoste, et le déchargement des marchandises fort endommagées se fait lentement au grand soulagement de tout le monde.....

A la chute de Saigon, on perd toute trace de la "belle" et de la famille de son oncle, l'aimable second capitaine P.v.D.

Lâm Chí Hiếu JR 62

N.B. : L'Angkor et le Cypréa sont les 2 autres bateaux sur lesquels l'auteur a effectué la partie civile de sa carrière.