

Tùy Bút
Chủ đề: Vượt Biên
Tác giả: Lê Thanh Tùng

CÂU CHUYỆN VƯỢT BIÊN TỪ THỦ ĐÔ SÀI GÒN

Bản Việt ngữ

PHẦN 1 – Đoạn Văn này đã được đăng trên:

– Tập San Biệt Động Quân số 50, tháng 5/2017, tại Cali, USA. Mỗi lần phát hành, Tập San BĐQ in 3,000 (ba ngàn) số, gửi đến các độc giả khắp Năm Châu, Bốn Biển.

– Web HÒN-VIỆT UK ONLINE tại Anh Quốc (vào Google đánh hàng chữ này, bài vở rất nhiều và giá trị).

Vài lời phi lộ:

– Những lời chia buồn này đã “hé lộ” câu chuyện vượt biên tìm tự do ngay tại Thủ Đô Sài Gòn, đã được giữ kín hơn 37 năm, theo người trong cuộc, nếu nói ra sớm sẽ ảnh hưởng đến những người đi sau, bọn công an cú vọ biết được sẽ dễ dàng “tóm” trọn ổ. Nay “phong trào” vượt biên tìm tự do không còn nữa, nên “câu chuyện” này được kể lại tỉ mỉ, rõ ràng từng giai đoạn, trước là để ghi lại công ơn cứu tử của vị đại ân nhân, Dr. Rupert Neudeck, sau là để quý độc giả Tạp Chí Dân Văn, cùng bạn bè, thân hữu cùng chiêm nghiệm và thương lắm.

Kondolenz von Le Thanh Tung aus Bochum
In tiefer Trauer:

Dr. Rupert Neudeck, Gründer der Hilfsorganisation Cap Anamur zur Rettung der vietnamesischen Bootsflüchtlinge, ist am 31.5.2016 von uns gegangen.

Durch seine selbstlose und unermüdliche Arbeit ist Herr Dr. Neudeck:

– für die vietnamesischen Katholiken ein Heiliger

– für die vietnamesischen Buddhisten ein Bodhisattva.

Die Hilfsorganisation Cap Anamur hat auf dem südchinesischen Meer über 11.300 Menschenleben gerettet. Heute, nach über 37 Jahren, verdanken ihm mehr als 70.000 vietnamesischstämmige Mitbürger ein Leben in Freiheit und Demokratie in Deutschland.

Möge die Seele Dr. Neudecks schnell ins Nirwana gelangen.

In ewiger Dankbarkeit...

Le Thanh Tung und Familie

... geflohen von Saigon über Vung Tau am 26.4.1980, von der Cap Anamur am 1.5.1980 um 10.47 h gerettet

Tạm dịch: Phân Ưu của Lê Thanh Tùng, tỉnh Bochum.

Vô cùng xúc động được tin:

Tiến sĩ Rupert Neudeck, sáng lập tổ chức Cap Anamur vớt người Việt vượt biển tìm tự do, đã trở về với cát bụi, ngày 31/05/2016.

Việc làm nhân đạo của Tiến sĩ Neudeck,

– đối với đạo Công Giáo, ông là một vị Thánh.

– đối với đạo Phật, ông là một vị Bồ Tát.

Cap Anamur đã cứu vớt hơn 11,300 người trên biển Đông, nay sau 37 năm, thân nhân đoàn tụ và trưởng thành nâng tổng số lên hơn 70,000 người đang sinh sống trong Tự Do và Dân Chủ tại nước Đức.

Nguyện cầu linh hồn TS Neudeck sớm về nước Thiên Đàng.

Đồng kính bái.

Lê Thanh Tùng và gia đình

Đã vượt biển bằng thuyền, từ Thủ Đô Sài Gòn, đi đường sông ra cửa biển Vũng Tàu ngày 26/04/1980, được con tàu Cap Anamur cứu vớt lúc 10 giờ 47 phút, ngày 01/05/1980...



Vào thập niên 80 của thế kỷ trước, việc vượt biển tìm Tự Do ngay tại Sài Gòn, rất khó thực hiện, vì lúc đó bọn phỉ quyền còn kiểm soát chặt chẽ, công an khu vực luôn luôn “dòm ngó” nhà dân. Việc “đi bán chính thức” do công an tổ chức cũng không còn rầm rộ như các năm 1978–1979. Kể từ ngày hé lộ chuyện vượt biển bằng ghe ngay tại Thủ Đô

Sài Gòn, cho đến bây giờ, cũng không thấy có ghe thứ hai, như vậy, trong lịch sử thuyền nhân, chỉ có duy nhất một chiếc thuyền chở 45 người ra đi, xuất phát ngay trên sông rạch của Thủ Đô Sài Gòn, và bây giờ, người tổ chức chiếc thuyền này kể lại để công hiến cùng bạn đọc, thân hữu xa gần.

Lý do tôi ghi rõ trong bản Phân Ưu, là mong muốn được “kết bạn” với những người cũng tổ chức vượt biển bằng thuyền ngay tại Sài Gòn như tôi.

Không có ai đi bằng ghe từ Sài Gòn liên lạc với tôi, nhưng có rất nhiều email muốn tôi viết lại việc tổ chức này do hiếu kỳ và tò mò, như vậy trong lịch sử thuyền nhân Boat People chỉ độc nhất một chiếc thuyền do tôi làm, đi từ sông Sài Gòn ra cửa biển Vũng Tàu. Đường bộ Sài Gòn–Vũng Tàu dài 120km, đường sông tương đương hoặc dài hơn nhưng quanh co vắng lặng, tàu tuần công an lúc nào cũng chạy tới chạy lui để kiểm soát và làm tiền các ghe thuyền chuyên chở hàng hoá, do đó phải cẩn trọng suốt cuộc hải hành. Công an chặn xét mà trên ghe đầy người, coi như xong, tất cả vào “nhà đá”, người tổ chức không có ngày về. Tôi dùng chiến thuật như khi đi hành quân diệt Việt cộng, một xuống tam bản, chạy máy đuôi tôm, loại ghe này chạy rất nhanh, không có mui, dùng làm tiền sát chở 2 người, chạy trước khoảng 1 hải lý, gặp tàu tuần, quay lại, bấm đèn pin để làm hiệu báo động, đó là lần thứ 3, đi ban đêm. Khi thấy có đèn hiệu, chiếc thuyền chính chở người phải rẽ ngay vào con rạch gần nhất, trốn trong đó, chờ ghe tiền sát thám thính, thấy an toàn mới cho tiếp tục lên đường.

Tôi cũng chân thành tạ lỗi cùng các bạn bè thân thiết từ ngày gặp nhau trên nước Đức, 37 năm qua, trong lúc “trà dư tửu hậu” chỉ toàn các chiến hữu thiết thân, nhưng tôi cũng không hề nói về câu chuyện vượt biển ngay tại Thủ Đô Sài Gòn, như người “hàng xóm” tại khu Hoà Hưng, là anh Nguyễn Hữu Huân, người được Cap Anamur vớt trước tôi, đã gặp nhau trên boong tàu vào tháng 5/1980 tại cảng Singapore, cũng không hề nghe tôi nói về con thuyền đi đường sông từ Sài Gòn ra cửa biển Vũng Tàu... Sở dĩ tôi giữ kín “như bưng” là vì “nói ra”, bọn công an cộng sản biết được, sẽ tóm trọn ổ những người đi sau, nếu họ cũng làm như tôi.

Cap Anamur đã cứu vớt thuyền nhân như sau:

- Cap Anamur 1 gồm nhiều chuyến, từ tháng 9/1979 đến tháng 05/1982, vớt được 194 ghe, 9507 người.
- Cap Anamur 2, từ tháng 03/1986 đến tháng 06/1986, vớt được 18 ghe, 888 người.
- Cap Anamur 3, từ tháng 04/1987 đến tháng 06/1987, vớt được 14 ghe, 905 người.

Tổng cộng 3 lần ra khơi, Cap Anamur đã vớt được 226 thuyền, 11,300 người. Ở đây cũng xin nói rõ, tất cả các thuyền nhân dưới 18 tuổi đều được bảo lãnh đoàn tụ gia đình, chính phủ Đức chi trả mọi chi phí cho việc đoàn tụ này. Tôi đem đi 2 đứa cháu, một đứa gọi là

chú ruột, một đứa gọi là cô ruột, cả 2 đứa đã bảo lãnh cha mẹ, anh chị em, mỗi gia đình 7 người, chúng tôi không phải trả một chi phí nào cho tiền vé máy bay đoàn tụ, đặt chân đến nước Đức, mọi người được lãnh trợ cấp để sinh sống ngay. Nhiều người thấy nước Đức “cru mang” và mở rộng lòng nhân, đều nói là những thuyền nhân này để bọc điều mới được hưởng những may mắn như thế, công ơn cứu tử của vị ân nhân, ông Thánh Neudeck sẽ sống mãi trong lòng chúng tôi, những người phải từ bỏ chế độ cộng sản độc tài, khát máu ra đi, chín phần chết, chỉ có một phần sống mong manh. Sau 37 năm (1979–2016), số người đoàn tụ, số người trưởng thành lập gia đình, sinh con đẻ cái, nâng con số lên khoảng 70,000 người, trong đó có rất nhiều gia đình, các con em họ đều thành đạt trên bước đường học vấn, như gia đình anh chị Nguyễn Đức Trụ, cả 5 cháu, 3 trai 2 gái đều đỗ đạt, đứa thì Bác sĩ, đứa thì Kỹ sư, đứa thì Dược sĩ. Gia đình anh chị Lê Thanh Tùng ở Bochum, 4 cháu gái đều xong bậc Đại Học, đi làm, có địa vị ngoài xã hội, mỗi cháu học một ngành nghề khác nhau. Đặc biệt, ghe của tôi có anh Trương Ngọc Thanh, đã tốt nghiệp Kỹ sư Phú Thọ, khi đến Đức, đi học lại, tốt nghiệp Bác sĩ, hiện mở phòng mạch tại Tỉnh Minden, Tiểu Bang NRW, Germany. Anh Nguyễn Hữu Hoàng, Kỹ sư Địa Chất tại VN, qua Đức, học lại, thành Bác sĩ Y khoa, đang hành nghề tại một nhà thương ở tỉnh Menden, còn gia đình anh Phạm Văn Hoá, đã bị 3 ghe hải tặc bao vây, sửa soạn tấn công, thì Cap Anamur đến cứu kịp, 2 cháu gái của anh Hoá lúc đó mới 4,5 tuổi, nay đã tốt nghiệp Đại Học, cháu Thanh Trúc, một nữ Luật sư trẻ, đã làm MC cho buổi khánh thành tượng đài thuyền nhân năm 2009, tại hải cảng Hamburg. Đặc biệt hơn nữa, một thuyền nhân đã trở thành Dược sĩ Trung tá trong quân đội Đức, đó là Anh Lê Vĩnh Hiệp, còn nhiều điều kỳ thú mà chúng ta chưa biết được như ĐĐ Thích Hạnh Giới, Trụ Trì chùa Viên Giác, là một Boat People, tốt nghiệp Đại học Đức, xuống tóc đi tu được Sư Phụ Thích Như Điển cho qua Ấn Độ du học, đậu bằng Tiến sĩ Phật Học. Tôi chỉ kể ra những trường hợp điển hình, chắc chắn còn rất nhiều các con cháu đã đạt được thành quả rất tốt đẹp trong lãnh vực học vấn, riêng đạo Công giáo đã có thêm nhiều Linh mục, những vị này được Cap Anamur vớt ngoài biển Đông, đi tu trở thành các vị lãnh đạo tinh thần trong Giáo hội Công giáo, tôi quen biết thân thiết với vài vị Linh mục, dù tôi không phải là tín hữu.

PHẦN 2

1. TÌM ĐƯỜNG RA ĐI.

Thấm thoát sống với loài quỷ đỏ đã gần 5 năm, nhất là sau ngày mẹ tôi mất, 08/02/1979, càng thúc đẩy tôi quyết tâm tìm kiếm một lối thoát, 3 đứa con gái của tôi không thể nào học lên được, vì với lý lịch, cha là dân di cư 54, sĩ quan Quân Lực Việt Nam Cộng Hoà, con cái chắc chắn bị “trù dập” trong cái guồng máy “xét lý lịch 3 đời, hồng hơn chuyên”. Cá nhân tôi, được lưu dụng làm việc tại Sài Gòn Thủy Cục, nay đổi tên là Công Ty Cấp Nước, đến tháng 06/1976, bị cưỡng bách cho nghỉ việc để đi kinh tế mới, các hậu quả do chế độ mới dành cho tôi đã từ từ phủ chụp lên cuộc sống gia đình tôi, đây là một sự trả thù hèn hạ mà chế độ phi quyền luôn luôn tuyên truyền, là khoan hồng, nhân đạo với người chế độ cũ, tôi bị thương, giải ngũ, trở thành Thương Phế Binh với cấp độ tàn phế

70%, vừa kịp lúc Sài Gòn Thủy Cục, một cơ quan tự trị, lương bổng cao hơn lương trung úy Quân Lực VNCH, thi tuyển nhân viên, ngạch kiểm soát viên kiêm thu ngân viên, tôi nộp hồ sơ, kèm các huy chương để được ưu tiên, thêm điểm. Kết quả tôi đậu đầu trong 5 người và làm việc tại khu Chợ Lớn, sau 3 tháng tôi xin đổi về khu Sài Gòn, gần nhà hơn. Sài Gòn Thủy Cục có 3 khu chính là Sài Gòn, Chợ Lớn, Gia Định và nhà máy nước Thủ Đức. Sau ngày 30/04/1975, bọn “răng đen mã tấu” tiếp thu Sài Gòn Thủy Cục, chúng đổi tên là Công Ty Cấp Nước, vẫn làm việc như cũ, chúng giao cho tôi 2 người mới từ ngoài Bắc vào, để chỉ dẫn cho họ, tôi có chút nghi ngại, nhưng không chỉ bảo cho chúng, thì có thể bị kỷ luật, tôi và các nhân viên được lưu dụng phải “học tập cải tạo” 1 tháng tại cơ quan, mãn khoá được cấp giấy chứng nhận, tôi dùng giấy chứng nhận này, sau khi bị cho nghỉ việc, đi khắp các tỉnh miền Tây, tìm đường vượt biển. Thời buổi nhiễu nhương, sống trong một xã hội lấy “lừa dối” làm kim chỉ nam, rất nhiều người mất vàng mà không đi được, còn bị vào tù, đi đâu cũng nghe, người này người kia vừa bị gạt, dù thế, tôi cũng không nản. Trong gia tộc có một vị thông gia với nhạc phụ của tôi, làm nghề đánh cá tại Vũng Tàu, tôi và người anh đồng hao, đã ra Vũng Tàu, ngủ đêm tại nhà vị thông gia này, để tính chuyện ra đi, nhưng không thành, vị thông gia không dám chứa chấp số người từ Sài Gòn ra đây, chỉ ngủ lại một thời gian rất ngắn, lý do công an khu vực tại xóm chài này như con cú vọ, lúc nào cũng “lùng xục” khắp trong xóm, người lạ xuất hiện là bị xét hỏi ngay. Đường đi từ bãi sau Vũng Tàu không thể nào thực hiện được với người từ nơi khác đến. Trên đường trở về Sài Gòn, chúng tôi ghé chợ Rạch Dừa, Bà Rịa, thăm một người bạn, anh này cho biết những khó khăn mà bọn công an kiểm soát các khu xóm dễ dàng đem ghe thuyền ra biển, nói chung, những thôn xóm gần bờ biển đều được vào sổ “bià đen”, bọn công an khu vực luôn luôn “để mắt” đến. Việc mua “bãi” nếu êm xuôi thì an toàn cho người ra đi, nhưng nhiều khi vì “tranh ăn”, chúng nó “đám đá” lẫn nhau mà chủ ghe lãnh đủ, người đi mất vàng bạc cũng không dám “tố cáo” hay thưa gởi gì cả. Thằng cháu rể tôi kể về chuyến ra đi của nó năm 1979, đi xe đò ra Vũng Tàu, có người dẫn đường tới khu đánh cá Phước Tỉnh, di chuyển ban ngày, không lén lút, nói chuyện ồn ào như cái chợ, thanh niên mỗi người vác một bao bố lớn kinh sách Phật Giáo, trong số người đi chung có Ni Cô Thích Nữ Diệu Hạnh, nay đang trụ trì một ngôi chùa tại Barntrup, Đức Quốc, số kinh sách và Tượng Phật do số thanh niên của ni cô vác đem theo. Đây là chuyến vượt biển đã được mua “bãi” không sợ bị công an bắt giữ, rất an toàn xuống ghe để ra khơi.

Tôi có anh bạn tên Dương Phục, vợ là Vũ Thanh Thủy, 14 lần mới đi được, bây giờ hai vợ chồng đang làm Đài Phát Thanh tại Houston, Texas, nhờ gia đình bên vợ đi trước, gởi đô la về nên mới có tiền để trả cho 13 lần ra đi không thành, lần thứ 14 mới ra khơi được, thì lại bị tàu hải tặc cướp bóc thật dã man, khủng khiếp. Dương Phục và Vũ Thanh Thủy đã viết hồi ký “TÌNH YÊU NGỤC TÙ & VƯỢT BIỂN” ghi lại tất cả các diễn biến cuộc vượt biển tìm tự do của đời mình.

Tôi bôn ba khắp các tỉnh sát bờ biển thuộc vùng bốn, nhưng vì không có người quen nên việc tổ chức ra đi không thực hiện được, sau bốn tháng, trở lại Sài Gòn để tìm đường khác.

Tôi ghé thăm thúc phụ tại trại Khuông Việt, Ngã Ba Ông Tạ, thím tôi hỏi thăm việc ra đi như thế nào, tôi cho biết tình hình chung rất khó khăn vì việc lừa gạt trong chuyện vượt biển xảy ra quá nhiều, không biết ai thật ai giả, tiền mất tật mang. Thím tôi cho biết, người hàng xóm sát cạnh nhà có người chú, ông ấy có chiếc thuyền chạy từ Sài Gòn ra Vũng Tàu, chạt củi ở rừng đem về bán sinh sống cả nhà, mấy đứa con lái ghe từ sau 30/04/1975 đến bây giờ nên rất rành đường đi trên sông, biết chỗ nào có trạm kiểm soát để tránh né, giống như đi trên đường bộ vậy. Đúng là “buồn ngủ gặp chiếu manh”, nhờ thím tôi giới thiệu với ông Sơn hàng xóm, và xin trực tiếp gặp ông Hoàng Văn Vân, người có chiếc ghe chạt củi, ngày giờ hẹn gặp sẽ cho biết sau, tôi ra về, đúng ngày hẹn, tôi đến, cuộc gặp gỡ thân mật tại nhà ông Sơn, ông Vân và tôi đã thoả thuận, phía tôi bỏ tiền mua ghe, mua máy và mọi chi phí khác, phía ông Vân được đi cả gia đình, không phải đóng góp gì cả vì nhà quá nghèo, vợ ông Vân đã chết, ông ở vậy nuôi đàn con hơn mười đứa.

2. GIAI ĐOẠN MUA THUYỀN, MUA MÁY.

Người con trai trưởng của ông Vân là Hoàng Văn Sự đã đưa tôi lên Thủ Đức để mua thuyền, chiếc thuyền dài 11 mét, ngang 3 mét, không có máy móc gì cả, còn tốt, chắc chắn, thuyền này chỉ đi trên sông, mũi bầu, nghe nói thuyền đi biển phải đóng mũi Thái Lan mới chẻ sóng được, nếu là mũi đi biển, công an sẽ “hỏi thăm” ngay, tôi quyết định mua chiếc ghe này với giá 5 lượng vàng, chủ thuyền viết giấy tay bán cho tôi, không có thị thực gì cả, tôi phải nhờ chiếc ghe của ông Vân lên kéo về cột đằng sau nhà ông Vân, nằm sát con kinh Nhiêu Lộc, khúc ấp Hoà Bình, gần Ngã Ba Ông Tạ.

Muốn vượt biển phải gắn máy Yamaha một “block” hoặc lớn hơn, tôi đi thăm dò nhiều người có ghe thuyền chuyên chở từ vùng bốn về Sài Gòn và ngược lại, may mắn có vị giới thiệu tôi với “chú Bảy Chợ quán”, nhà trước Bệnh Viện Chợ Quán, sau nhà là con rạch chạy dài đến cầu chữ Y và cầu Rạch Ông. Tôi trình bày thẳng với chú Bảy, tôi có ý định ra đi và nhờ chú ấy lo chuyện lắp ráp máy, chú Bảy bảo đem chiếc ghe neo ngay sau nhà để chú xem xét, ngày hôm sau tôi trở lại với chiếc thuyền và cột ngay dưới chân cột nhà chú Bảy, sống với Cộng sản 5 năm, tôi biết lòng người dân Sài Gòn, ai ai cũng chán ghét bọn “răng đen mã tấu” nên không ngần ngại nói thẳng ý định “vượt biển tìm tự do” với người đối diện, cứ lấy cái “tâm thật” để cư xử, chính vì bản tính của tôi lúc nào cũng thủy chung với mọi người, nên kể từ ngày làm tờ Tạp Chí Dân Văn, đã lấy bút hiệu là Lý Trung Tín. Chú Bảy xem xét chiếc ghe, cho biết còn khá tốt, với kích thước này thì chỉ gắn máy Yamaha đầu bạc 1 block thôi, tôi đồng ý với lời cô vấn của chú, hôm sau nữa, tôi giao 5 lượng vàng lá cho chú Bảy, không cần viết giấy biên nhận gì cả, đối xử bằng tấm lòng chân thật giữa 2 bên, những chuyện làm có tính cách “bất hợp pháp” mà đòi hỏi “giấy tờ” thì là đã không tin nhau rồi, bọn phi quyền biết được thì cả 2 phía đều “mắc tội”, chi bằng ta cứ đối đãi thực tâm của những người bị áp chế bởi cường quyền. Thời gian khoảng 1 tuần lễ sẽ ráp máy xong, hàng ngày tôi đều ghé chú Bảy, lần nào ông cũng đãi tôi bữa cơm thật chân tình, càng nói chuyện càng thấy hợp tính nhau, nhất là các nhận

xét về cái chế độ này, tôi mở lời mời chú Bảy cùng ra đi với tôi, nhưng chú từ chối chờ chuyến đi của dòng họ chú, và chú chúc tôi gặp được nhiều may mắn khi ra khơi. Đúng 7 ngày sau, việc ráp máy hoàn tất, chú Bảy hẹn ngày giờ cho ghe chạy thử, xong xuôi tôi giao ghe cho cậu em vợ là Trần Văn Vinh giữ và lái, để thực hiện các giai đoạn kế tiếp.

PHẦN 3

3. CHỌN NGƯỜI THÂN TÍN – HỌC CĂN BẢN HẢI QUÂN.

Mua ghe, ráp máy xong, phải có người tin cậy, thân tín giữ ghe, mới có thể tiến hành từng bước, tôi phải ở trên “bờ” để “tính toán” mọi chuyện. Tôi có 5 cậu em vợ đều đã trưởng thành, chỉ riêng cậu út Trần Hoàng Minh đang phải đi “nghĩa vụ quân sự” đóng bên Cao Miên, 4 cậu kia đang sống tại Sài Gòn và Biên Hòa. Tôi là con trai út, chỉ có một người em thúc bá nhưng chú này còn ham chơi, không thể giao cho những việc hệ trọng, cuối cùng tôi chọn cậu em Trần Văn Vinh, hai anh em đi uống cà phê, tôi rủ Vinh tham gia chuyện vượt biển tìm tự do bằng thuyền ngay tại Sài Gòn, Vinh không do dự cũng không thắc mắc, đồng ý đi với tôi, như vậy, yên tâm một việc, đã có người thân tín “cật ruột” để giữ chiếc ghe trong suốt thời gian chờ đợi ngày giờ khởi hành, tôi dặn Vinh đem ghe chạy “đi lại” trên sông Sài Gòn ra đến cửa biển Vũng Tàu, quan sát và nắm vững những địa điểm mà tàu tuần công an chặn xét trên sông, một thời gian sau Vinh cho biết đã “thuộc” đường đi trên sông, giống như đi trên bộ, chỗ nào có tàu tuần, chỗ nào hay bị chặn xét, cách tránh né chúng như thế nào Vinh đều đã nắm rõ.

Cứ khoảng một tuần về lại Sài Gòn, lên bờ mua thực phẩm cho việc ăn uống, rồi xuống thuyền đi ra Vũng Tàu chặt vài bó củi chở về Sài Gòn cho gia đình ông Hoàng Văn Vân. Trên thuyền lúc nào cũng có ít nhất 2 thủy thủ lái ghe, là Hoàng Văn Quỳnh và Trần Văn Vinh, hoặc Hoàng Văn Mục, Trần Văn Vinh, thỉnh thoảng có thêm Lê Quang Đỉnh, em thúc bá, đi theo cho quen “sóng gió”, các người con trai ông Vân đã thay nhau đi cặp và chỉ bảo Trần Văn Vinh điều khiển chiếc thuyền thật nhuần nhuyễn, dù trước đó Vinh chưa hề chèo ghe trên sông rạch. Ê kíp lái thuyền đã đầy đủ, nhưng người chỉ huy phải có sự hiểu biết tối thiểu về biển cả, tôi nghĩ ngay đến chú em Nguyễn Gia Bảo, em ruột người bạn thân cùng khoá sĩ quan Thủ Đức với tôi, chú Bảo tốt nghiệp khoá 24 Sĩ Quan Hải Quân Nha Trang, chỉ bị đi tù cải tạo hơn một năm thì được thả về, đang sống chung với gia đình có người chị dâu là em kết nghĩa của tôi, khi cô em này lên thăm tôi trên trường Sĩ Quan Thủ Đức, tôi đã giới thiệu cho Nguyễn Thiện Tường, người bạn thân, anh ruột Nguyễn Gia Bảo, sau đó nên duyên vợ chồng, lúc mãn khoá Tường chọn Thiết Giáp, tôi lựa Biệt Động Quân. Từ ngày ra trường tháng 1/1968, cách Tết Mậu Thân 18 ngày, Tường và tôi đi hành quân liên miên, đưa ở Quân Đoàn 2, đưa thuộc Quân Đoàn 3, tôi dự trận Mậu Thân ngay tại Chợ Lớn, Tường thì còn đang học khoá căn bản Thiết Giáp, hai đứa không gặp được nhau lần nào cả, rồi ngày 30/04/1975 ập đến, Tường trong trại cải tạo, tôi bị thương trở thành Thương Phế Binh trước Hiệp Định Paris nên không phải đi tù cải tạo, chỉ học tập 1 tháng tại cơ quan đang làm việc là Sài Gòn Thủy Cục.

Năm 2010 nhân dịp sang Cali dự Đại Hội kỷ niệm 50 năm thành lập binh chủng Biệt Động Quân/Quân Lực Việt Nam Cộng Hoà, tôi đã làm một vòng các Tiểu Bang thăm bạn bè, thân nhân, ở Thành phố Camden, NJ gặp Trần Văn Nam, người anh em đồng hao, bị Việt cộng đày ra Bắc hơn 8 năm, bây giờ “tối ngày” đi biểu tình chống Cộng sản tại New York, Washington với chiếc xe lăn và lá cờ vàng ba sọc đỏ, bay qua Orlando, Florida, thăm gia đình Nguyễn Thiện Tường mà từ ngày mãn khoá 25 Sĩ Quan Thủ Đức, tháng 01/1968, đến bây giờ tháng 07/2010 mới gặp lại, hơn 42 năm, vật đổi sao dời, bị đày đọa bởi bọn người căm thù, nay có dịp trùng phùng, những kỷ niệm được nhắc đến như một phần ký ức trong cuộc sống, chuyến bay kế tiếp đưa vợ chồng tôi đến Thành Phố Denver, Tiểu Bang Colorado, hội ngộ với Huỳnh Lập Quốc, tôi và Quốc cùng khoá Thủ Đức, chỉ có 2 thằng về Tiểu Đoàn 51 Biệt Động Quân, nên rất thân nhau, tôi bị thương, giải ngũ, Quốc tiếp tục trong quân ngũ đến ngày tan hàng, tôi không hề biết tin Quốc ra sao sau tháng 4 đen, Quốc người Sóc Trăng, tôi ở Sài Gòn, bắt tin nhau từ ngày lũ “răng đen mã tấu” chiếm trọn miền Nam, mới mấy năm nay thôi, nhờ có Tổng Hội Biệt Động Quân, tôi mới liên lạc được với Quốc và rủ nhau cùng về dự Đại Hội tại Cali.

Lúc này Tường còn đang bị giam trong trại cải tạo thuộc vùng 2, tôi đến thăm vợ con Tường, gặp Bảo, tôi nhờ Bảo xuống nhà chỉ dẫn các điều căn bản khi đi biển, Bảo sốt sắng mỗi ngày chạy xuống nhà tôi, đóng kín căn phòng và hướng dẫn thật tỉ mỉ về coi sao trên trời, đo tốc độ chiếc ghe, tính độ giật của sóng, cách xem Hải Đồ, Hải Bàn... sau một tuần, những điều căn bản trên tôi đã nắm vững, dù sao tôi cũng đã tốt nghiệp sĩ quan Bộ Binh, việc coi bản đồ, địa bàn không thành vấn đề, khi được Bảo, một Hải Quân Thiếu úy chỉ dẫn, là hấp thụ được ngay những điều căn bản khi đi biển, kể từ đây tôi vững tin hơn để đem con thuyền bé nhỏ vượt biển tìm tự do, tìm sự sống trong cái chết, khi ra đi mọi người đều biết, thập phần hiểm nguy, 9 phần chết chỉ có 1 phần sống rất mong manh. Tôi biết ơn sự hướng dẫn rất tận tình của Nguyễn Gia Bảo khi Bảo đích thân xuống chiếc ghe tại bến Bạch Đằng để đo tốc độ con thuyền, rồi chạy thử một khoảng rất dài, giải nghĩa cặn kẽ các điều tôi hỏi về đi biển với con thuyền nhỏ bé này, dĩ nhiên với Bảo thì tàu sắt mới đúng tiêu chuẩn để ra khơi. Tôi mời Bảo cùng đi với tôi, nhưng mẹ Bảo không muốn vì trong gia đình vừa có chuyện đau buồn, 2 đứa em của vợ Tường vượt biển, chiếc ghe bị sóng đánh vào bãi san hô, cả thuyền chỉ có 2 người còn sống nên mới có tin về nhà, những trường hợp chết hết cả ghe thì rất nhiều, mà chúng ta thấy đăng tin trên báo tìm thân nhân vượt biển, không có tin tức gì về chuyến đi, bởi cả thuyền đã chìm vào lòng biển cả, không còn ai sống sót, chưa có cơ quan, báo chí truyền thông nào của thế giới thống kê tương đối chính xác được số người chết trên biển Đông mà chỉ ước tính, 1 người đến bờ thì 4 người vào “bụng cá”, trong lịch sử mấy ngàn năm của đất nước Việt Nam, chưa có thời kỳ nào mà số người ra đi tìm sự sống trong cái chết ào ạt như thời kỳ này, thà là chết hết chứ không thể sống trong một xã hội do lũ người tàn độc cai trị từ sau 30 tháng 04 năm 1975. Đây là một sự thật của lịch sử mà các nhà viết sử sau này phải ghi vào trang sử của tổ tiên để lưu lại ngàn đời sau. Cá nhân người viết đã bị “trả thù” của lũ “vượn người”, thì đến đời con cháu sau này còn bị trù dập đến tận cùng khổ ải. Nơi nào có tự do thì nơi đó là quê hương của mình, ta hãy “nhủ thầm” và cầu xin như thế.

4. TRANG BỊ CHO CHUYỂN RA KHOI.

Thuyền bè, máy móc đã lắp ráp xong, bây giờ phải tìm mua các vật dụng cần thiết cho việc ra đi, các “món” không thể thiếu:

Hải Bàn, Hải Đồ, Thức Ăn, Nước Uống 300 lít, 3 trái Xi-Nhan, Dầu Chạy Máy khoảng 300 lít, dự trữ 100 bịch gạo sấy, 100 ký củ đậu, thêm khẩu K54, 2 băng đạn để thủ thân.

Vì phải giữ kín, các thứ trên do một mình tôi lo liệu, riêng khẩu K54 và 2 băng đạn cùng 3 trái xi-nhan, do người anh họ Hà, gọi mẹ tôi là cô mua dùm, anh này và tôi không biết nhau, vì năm 1954, tôi theo gia đình di cư vào Nam tìm tự do, ngày 02/05/1975, anh Hà Văn Cường, cán bộ Thương Nghiệp được cử vào Sài Gòn công tác, anh Cường đã tìm đến nhà mẹ tôi, tôi được nhắn về chào người anh em, vừa thấy tôi, anh nói ngay, chú mày là sĩ quan mà sao không đi, ở lại, “đòn thù” sẽ giáng xuống không lâu đâu, đúng như người anh họ đã nói, chúng “lưu dụng” tôi đến tháng 6/1976, buộc nghỉ việc để đi kinh tế mới.

Tôi đóng một cái hộp để cất khẩu súng trên ghe, và chỉ một mình tôi biết chỗ cất súng. Anh Hà Văn Cường còn giúp tôi nhiều việc khi tôi nhờ đến, anh chẳng sợ hậu quả nếu việc bị đổ bể. Tôi cũng cho anh ấy biết, là tôi đang tổ chức để ra đi, anh hoàn toàn đồng ý với quyết định của tôi, chỉ khuyên tôi thật cẩn thận và tinh táo để “qua mặt” bọn công an Phường, Khóm.

Hải đồ mua chỗ quen tại khu quận 5, Hải bàn phải đến xem tại chỗ, loại của Hải Quân VNCH giá 1 lượng vàng lá.

Tôi cho cắt đôi 3 thùng phi 200 lít, hàn bằng mặt và có vòi vặn nước, 3 thùng phi này để vừa khít dưới sàn ghe làm chỗ ngồi, trong chứa nước ngọt và dầu chạy máy.

100 bịch gạo sấy mua tại chợ Kim Biên, 100 ký củ đậu mua ở chợ Cầu Muối.

Tất cả các thứ này được chuyển lên ghe trước chuyến đi 1 ngày, tôi bảo Vinh đem ghe đậu không nhất định một chỗ, thường xuyên neo ở chợ Thị Nghè, chỗ ghe chở hàng lên xuống, bọn công an không kiểm soát được. Nhà ở cạnh bờ sông, rạch, không thể cột thuyền được, bọn công an khu vực sẽ “rờ gáy” ngay, chúng sẽ làm khó để kiếm tiền, dễ dàng bị lộ. Nói chung làm chuyện này, hoàn toàn bất hợp pháp, “chui” từ đầu đến cuối, phải giữ bí mật càng ít người biết càng tốt, chỉ một mình tôi quyết định mọi chuyện, từ ngày mua xong chiếc ghe, tóc tôi bỗng nhiên bạc trắng, vì lúc nào cũng suy nghĩ, tính toán, để qua mặt bọn cú vọ và cậu em Trần Văn Vinh theo lệnh tôi chấp hành, ngay việc bóc người để ra đi, chỉ một mình Vinh biết địa điểm rồi giao cho từng người đem xuống nhỏ, chạy máy đui tới đến mỗi điểm hẹn, các xuồng này là taxi chở vài ba người đến ghe chính, tôi luôn luôn áp dụng yếu tố bất ngờ mới qua mặt được tụi công an.

PHẦN 4

5. RA ĐI RỒI TRỞ VỀ.

Một hôm Vinh lên bờ cho tôi biết, vừa bị tàu tuần bắt giữ, chúng đánh đập tra khảo rất dã man 2 người lái ghe là Vinh và Hoàng Văn Hàn, em Hàn mới 12 tuổi, rất thuộc đường sông vì theo ghe chặt củi từ sau tháng 4 đen, hơn 4 năm đi lại từ Sài Gòn đến Vũng Tàu, “ngõ ngách” nào cũng biết, bọn tàu tuần nghi ngờ chiếc ghe là ghe taxi đưa người đến tàu chính để vượt biên, nhưng Vinh, Hàn một mực khai là nhà nghèo chỉ đi chặt củi về bán để sinh sống, cuối cùng phải cho chúng 2 can dầu, bọn chúng mới thả ra. Được cấp báo các sự việc, như vậy chúng đã nghi ngờ, tôi quyết định “nhỏ neo” khẩn cấp, thuyền ra khỏi Vũng Tàu đúng ngày 23 Tết năm 1980, gặp “gió chướng”, tất cả say sóng nằm la liệt, toán lái thuyền “ngát ngư” hết vì các chú em này chưa hề đi lính, chỉ có một mình tôi còn tỉnh táo, tôi đành phải cho ghe quay về, lương thực còn nguyên chưa ăn uống gì cả, đến khúc sông Sài Gòn thì trời đã sáng trưng, lúc đó là khoảng 7 giờ sáng, tôi cho ghe đậu tại bến đò Long Kiểng, quận Tư, Khánh Hội, số người trên ghe lên bờ an toàn, không một ai bị “làm khó dễ”, Vinh đem thuyền đi đậu chỗ khác. Bến đò Long Kiểng là nơi lên xuống hàng hoá, trái cây từ vùng 4 đem về giao cho các bạn hàng ở Sài Gòn, rất đông đúc, nhộn nhịp.

Có 3 địa điểm “lý tưởng” cho việc tổ chức vượt biên bằng ghe thuyền là:

- Chợ Thị Nghè, đối diện là chuồng Voi, Sở Thú. Nơi đây lúc nào cũng tấp nập, kẻ lên người xuống, ghe thuyền chở hàng hoá neo chặt cả một khúc rạch Nhiều Lộc, công an khu vực không kiểm soát gắt gao như xóm nhà dân.
- Bến đò Long Kiểng, quận 4 Khánh Hội, cũng nhộn nhịp không kém chợ Thị Nghè, công an khu vực đi lại nhưng là để kiểm ăn cò con, bạn hàng “thí” cho vài trái cây, xấp bánh trắng.
- Chợ Cầu Muối, nơi này xô bồ, bạn hàng chửi thề inh ỏi, đặc biệt công an khu vực không “léo hánh” vì dân hàng chợ là thứ dữ nhất Sài Gòn. Tôi mua một tạ củ đậu ở đây, đem lên ghe thoải mái.

3 địa điểm này để neo ghe, “lên xuống” các thứ cần thiết cho chuyến đi, bọn công an khó theo dõi, bạn hàng không để ý đến người chung quanh.

Trong thời gian tính toán, sắp xếp cho chuyến “bốc người”, tôi đã “la cà” khắp hang cùng ngõ hẹp để xem chỗ nào, nơi nào thuận tiện, nhất là tránh sự để ý của bọn công an, nghiên cứu, điều nghiên, cuối cùng quyết định các địa điểm mà không có ai để bàn bạc, tham khảo, ngay như vợ tôi cũng không hề được biết những tính toán, những quyết định của tôi. Lúc di chuyển, chạy Honda Dame màu đỏ của vợ tôi, mặc bộ đồ đen, đội nón cối, dắt khẩu K54, khẩu súng này không dám để ở nhà, vì chúng kiểm soát hộ khẩu mà thấy

được thì “ông bà già” bị liên đới trách nhiệm, giọng nói và các từ sử dụng, hoàn toàn là giọng Bắc Kỳ 75 khi phải nói chuyện với bọn công an Phường Khóm, nhìn bộ dạng ai cũng nghĩ là tôi mới từ ngoài Bắc vào Sài Gòn.

Con cháu thành đạt đúng theo ý mình khi tôi đã “liều chết” mua ghe đem cả gia đình “ra đi” ngay trên sông Sài Gòn, tôi thật sự mãn nguyện, cộng thêm 40 người đi chung, trong khi tôi không có một chút kinh nghiệm gì về “biển cả”, tôi chỉ là một sĩ quan Bộ Binh thuần túy, nếu bị bọn vạ “vò” thì cũng không có ngày ra khỏi tù, tóc tôi bạc trắng từ lúc quyết định mua ghe để tìm đường sống, lúc nào “đầu óc” cũng phải “tính toán” làm sao qua mặt được tụi công an Phường, Khóm, khoảng thời gian này, đầu năm 1980, bọn chúng còn kiểm soát rất gắt gao, công an khu vực luôn luôn dòm ngó theo dõi nhà dân.

Nhiều người đã yêu cầu tôi viết lại câu chuyện vượt biển tìm tự do ngay tại Thủ Đô Sài Gòn, lúc đầu mới đến Đức tôi không nói với bất cứ ai, dù là bạn bè thân thiết, vì viết và kể lại sợ ảnh hưởng đến những người cũng định làm như tôi, phi quyền biết được sẽ dễ dàng “tóm” trọn ổ, nay “phong trào” vượt biển không còn nữa, nên hôm nay tôi sẽ kể chi tiết, nhất là cách qua mặt bọn công an cú vọ từ lúc mua chiếc ghe, ráp máy, cho đến lúc rời Sài Gòn. Đặc biệt, như đã nói ở trên, tôi chẳng có một chút “kinh nghiệm” gì về “biển cả” nên đã ra khỏi Vũng Tàu lại phải quay về 2 lần vì “sóng to gió lớn”, lần đầu lược thuật ở trên, vào ngày 23 Tết, lợi dụng dịp đón Tết, bọn Công An bận bịu với gia đình đón Năm mới, lơ là việc tuần tra trên sông, biển, nhưng hồi ơi mùa Tết âm lịch hay có “gió chướng” mà dân thành phố như tôi không hề biết. Lần thứ 2, cũng ban ngày như lần thứ 1, bóc người công khai trên các điểm đã ấn định, trạm cầu Tân Thuận, công an gác trên cầu, ghe taxi bóc 6 người ngay phía dưới, chạy đến chỗ ghe chính đang neo trong một con rạch rậm rạp. Đến bây giờ đã 37 năm, tôi nắm chiêm nghiệm, việc tôi đưa được 45 người đến bến bờ tự do là do hồng phúc mà tôi được thừa hưởng từ người mẹ hiền hậu, đạo đức, nhất là có phép lạ trong 2 lần quay về, trời đã sáng trưng khi từ Vũng Tàu chạy về Sài Gòn, 7 giờ sáng, trên ghe còn đầy đủ lương thực vì chưa ăn uống gì cả, khẩu K54 và 2 băng đạn cùng 3 trái Xi-nhan cũng để kín đáo trên ghe, cả 2 lần không một ai bị làm “khó dễ” khi đổ người xuống để chờ đi lần thứ 3, phải có người “che mắt” bọn công an mới không thấy chiếc ghe chở đầy người tấp vào chân cầu Calmet cho người xuống, có lẽ tôi làm chuyện “bắt ngờ” nên không ai nghĩ rằng đó là ghe vượt biên quay về.

Tôi tin tưởng một sự huyền bí đã xảy ra mà khoa học không thể nào giải thích được, quay về lần thứ 2, ngày 08/02/1980, đúng ngày giỗ đầu Mẹ tôi, trở về lần thứ nhất, tôi đã quyết định “bỏ” căn nhà trong khu cư xá Công Ty Cấp Nước (tên cũ là Sài Gòn Thủy Cục) sợ công an khu vực “để ý”, cả gia đình qua bên mẹ vợ tôi “ở nhờ” vì nhà này nằm ngay mặt đường Xa Lộ Biên Hoà, ít ai “để ý”, lúc quay về lần thứ 2, vì quá mệt mỏi, tôi đã ngủ thiếp đi, rồi như có tiếng gọi bên tai, dậy đi, hôm nay là giỗ đầu Từ Mẫu, tôi choàng tỉnh dậy và lấy Honda chở hết vợ con về bên Hoà Hưng, nhà của Bố tôi, đường Tô Hiến Thành, Quận 10, chỉ cách Bộ Chỉ Huy Biệt Động Quân Trung ương Quân Lực Việt Nam Cộng Hòa không tới 100 mét. Tôi cũng nói rõ, trong tâm thức tôi, hoàn toàn không nhớ

ngày giỗ của mẹ tôi, mới đây mà đã đúng một năm, người mẹ mà tôi yêu quý nhất trở về với cát bụi, tôi đã quỳ trước di ảnh của từ mẫu, khẩn nguyện mẹ hiền phù hộ cho gia đình nhỏ của tôi đến được bến bờ tự do. Con gái lớn của tôi có một bút ký ghi lại tổng thể cuộc vượt biển tìm tự do của gia đình tôi, vì cháu không biết gì về việc tổ chức ra đi do tôi thực hiện. Quý bạn nào muốn có bút ký này, tôi sẽ gửi đến các bạn tương. Email: lytrungtin.de@gmail.com.

6. QUÁ TAM BA BẠN.

Hai lần trước đi ban ngày, dĩ nhiên bóc người cũng “thanh thiên bạch nhật”, lần thứ 3, quá tam ba bạn, đi ban đêm.

Dân thành phố từ nhỏ đến khi trưởng thành, không biết “sông nước” là gì, cho đến khi nhập ngũ, lội suối, lội sông thì cũng có để tảo thanh Việt cộng, nhưng kinh nghiệm đi biển thì không có tí nào, nên 2 lần đã khuất núi Vũng Tàu mà đành phải quay về, sóng to gió lớn, dựng đứng chiếc ghe giữa biển khơi, toán lái ghe toàn thanh niên, chưa hề dính đến “lính tráng”, say sóng nằm gục hết trơn, chỉ còn mình tôi “tỉnh táo” không bị say sóng, thế thì đi làm sao được nữa, tôi quyết định cho ghe quay về. Vì sóng đánh bung mũ ghe nên phải sửa chữa, cho thuyền lên “ụ” tại cầu Rạch Ông, bọc tôn và bắt bù lon, chi phí hết 2 lạng vàng lá, tôi thấy dân tình ở đây thật “đễ thương”, họ nhìn chiếc ghe là biết vừa “ra biển” trở về nhưng không hề “báo cáo” cho bọn công an khu vực. Một tuần nằm “ụ”, ghe được “hạ thủy”, Vinh lái thẳng về chợ Thị Nghè, sau đó đem ghe về khu cư xá Thanh Đa neo tại đó, nghỉ ngơi một tuần, tôi suy nghĩ và vạch ra kế hoạch đi lần thứ 3.

Trước chuyến đi lần thứ nhất, tôi chia số vàng lá còn lại làm 3 phần, gọi “tứ thân phụ mẫu” giữ dùm, trường hợp chúng tôi đi thoát, thì số vàng này để các vị sống dưỡng già, nếu bị bắt thì dùng số vàng này “chạy” cho tôi ra tù. “Tứ thân phụ mẫu” nay chỉ còn 3 vì mẹ tôi đã an nghỉ ngàn thu.

Giỗ đầu mẹ tôi xong, tôi cho vợ tôi ra Vũng Tàu, gặp vị thông gia làm nghề đánh cá, hỏi xem đi biển vào thời gian nào tốt nhất, vị thông gia cho biết, với cái ghe đi trên sông như vậy, thì chỉ đi vào tháng 3 âm lịch tức tháng 4 dương lịch, các tháng khác sóng gió hãi hùng lắm, quả đúng như vậy. Thời gian biển êm, chắc chắn bọn tàu tuần sẽ kiểm soát gắt gao hơn, nên lại phải “tính toán” làm sao ra được biển an toàn mới hy vọng sóng sót được, đường sông Sài Gòn–Vũng Tàu xa vời vợi, hai bên bờ chỉ toàn cây rừng âm u, chúng có 2 chiếc tàu mã lực rất mạnh, thường xuyên chạy trên tuyến sông này để kiểm soát và làm tiền người dân lành sống bằng nghề chuyên chở hàng hoá từ vùng 4 về Thủ Đức, rất nhiều các rạch nhỏ dễ dàng cho ghe vào trốn bọn tàu tuần.

Vợ con tôi và vợ Vinh lên ghe chính tại chợ Thị Nghè, chạy ra neo dưới chân nhà hàng nổi Mỹ Cảnh, cạnh bến phà Thủ Thiêm, để chờ các xuồng taxi đem người đến. Trong nửa giờ là đủ số người, thuyền nhỏ neo khởi hành, trên nhà hàng và cạnh bờ sông, người ta

vẫn ăn nhậu, nói cười ồn ào, chắc chắn không ai ngờ có một chiếc ghe chở 45 người xuất phát ngay nơi này để ra biển tìm tự do. Đó là lúc 20 giờ ngày 26/04/1980.

Lần này, tôi áp dụng chiến thuật như khi đi hành quân diệt Việt cộng, Vinh và Hàn làm “khinh binh tiền sát” chạy trước cách ghe chính khoảng 1 hải lý, bằng xuồng tam bản chạy máy đuôi tôm, loại này chạy rất nhanh, khi thấy tàu tuần lập tức quay về và báo hiệu bằng đèn Pin, 2 dài 1 ngắn là có địch, ghe chính phải rẽ ngay vào con rạch nhỏ gần nhất để trốn chúng, nhiều lần như vậy, ghe chúng tôi mới đến được cửa biển Vũng Tàu, lúc này trời đã hùng đông, không thể ra biển giờ này, phải chạy vào bãi cát vàng ẩn nấp trong đó, “bãi cát vàng” là một địa danh nằm sát chân núi Vũng Tàu, cây cối khá rậm rạp, đợi 2 giờ sáng cùng khởi hành ra biển với các ghe đánh cá, giờ giấc người dân ra khơi, chúng tôi đã “nắm rõ”, cả trăm chiếc thuyền đổ ra biển, ghe chúng tôi lẫn lộn trong đó.

Vừa chạy được hơn nửa tiếng, thì gặp “dàn đáy”, ngang với phao “số không”, Vinh cho biết phải tránh dàn đáy, coi chừng vướng vào, lưới cá quấn chặt “chân vịt” thì vô phương đi được, đúng lúc này một tàu tuần của Việt cộng chiếu đèn pha quét ngang ghe chúng tôi, trước đó tôi đã bắt mọi người chui hết vào khoang, không được nói chuyện lớn tiếng, theo sự tính toán và với tốc độ của chiếc ghe, thì khoảng 10 giờ sáng là ra đến “hải phận quốc tế”, tức đường tàu buôn, lúc đó lấy hướng Nam, chạy khoảng một ngày một đêm, về hướng Đông để vào bờ biển Mã Lai Á. Trên tấm Hải Đồ, tôi đã vẽ và viết rõ ràng để các người lái ghe theo đó thi hành, cũng nói thêm ở đây, sau 2 lần trở về, tôi nghĩ là phải có một sĩ quan Hải Quân mới có thể đi được nên tôi đã đi tìm người sĩ quan này, tôi được một người quen giới thiệu một sĩ quan Hải Quân mới đi tù cải tạo về, tôi chỉ cần người lái ghe, việc đi đứng do tôi vẽ “phóng đồ”, sắp xếp và chỉ huy. Không ngờ vị này là Thiếu úy Hải Quân. Tên Trần Duy Bút mà tính một hải lý bằng một cây số nên đã bẻ lái quá sớm, đúng vào cái vùng mà bọn hải tặc đang hoành hành, tôi chỉ nói nhỏ cho vợ tôi biết điều này, sợ cả ghe xôn xao, mất bình tĩnh. Sau này tôi mới biết, anh Trần Duy Bút là hạ sĩ quan được cho đi học khoá Sĩ Quan Đặc biệt nên trình độ hiểu biết có giới hạn, tôi cho Bút đi theo không phải đóng góp tiền bạc gì cả. Hơn 10 giờ sáng, ngày 28/04/1980, gặp ngay một tàu dầu của Panama rất lớn, chạy cách ghe chúng tôi không tới 100 mét, trông rõ “mồn mồn” những người trên “boong” tàu Panama, giữa “ban ngày ban mặt” như vậy, Trần Duy Bút lấy một trái sáng “thụt” lên trời, tôi giận quá, chỉ nói mấy trái “xi-nhan” dùng cho buổi tối khi cần cấp cứu mới xài, ban ngày thấy rõ ràng như bây giờ đâu cần phải “bắn trái sáng cấp cứu”, Bút có lẽ đã biết cái sai của mình nên im lặng, tôi cũng nguôi ngoai cơn giận, chạy về hướng Nam, giữ và theo đường tàu buôn, cả ngày, chúng tôi gặp thêm 3 chiếc tàu sắt rất lớn, nhưng chúng bỏ chạy luôn, chẳng giúp hay vớt chúng tôi, đến giữa trưa, trời nắng “chang chang”, tôi cho “neo ghe” để tắm biển, tất cả các chú biết lợi đều nhảy xuống biển tắm thoải mái, nước và lương thực vẫn còn đủ để đi trong một tuần nữa. Đúng là “tháng ba bà già” đi biển, mặt biển êm như nước hồ thu, đi vào tháng 3 âm lịch rất dễ bị “tóm” ngay cửa biển, tàu công an lúc nào cũng có mặt.

Chạy thêm hai ngày, gặp vài chiếc tàu sắt, và một số ghe đánh cá, tất cả đều làm ngo dù chúng tôi đã làm đủ mọi động tác xin cấp cứu, chỉ duy nhất một ghe đánh cá của

Singapore đã cho chúng tôi 2 thùng bánh bích quy và một can nước ngọt. Bỗng lúc 10 giờ 47 phút sáng ngày 01/05/1980, một chiếc trực thăng bay lượn quanh ghe chúng tôi và ra dấu cho ghe chạy về hướng Tây. tôi xem Hải bản, ra lệnh tắt máy ghe và thả trôi, vì hướng Tây là hướng chạy về lại Việt Nam... chỉ khoảng nửa tiếng sau, một chiếc tàu sắt rất lớn “lù lù” xuất hiện, bên hông sơn hàng chữ tiếng Pháp PORT DE LUMIERE – đảo Ánh Sáng, trên boong tàu, có người Việt bắc loa chia xuống ghe, bảo tắt cả phải bình tĩnh, đây là con tàu CAP ANAMUR sẽ vớt đồng bào, tôi ra lệnh, chia ra hai bên ghe để ngồi tránh nghiêng một bên có thể lật ghe, rồi đàn ông, thanh niên được đưa lên tàu Cap Anamur bằng những thang giầy, đàn bà, con nít thì được càn cầu vồng lên, đây là ngày giờ mà cả 45 người sẽ nhớ ơn suốt đời: 10 giờ 47 phút ngày Quốc Tế Lao Động 01/05/1980, chiếc tàu CAP ANAMUR đã cứu sống chúng tôi.

Tàu Cap Anamur chạy dọc theo bờ biển Việt Nam để tìm ghe vượt biển, mỗi ngày vớt được một ghe, 12 ngày vớt được 12 ghe, tổng cộng 474 người. Tôi được đưa đến gặp vị thuyền trưởng Cap Anamur và tặng ông khẩu K54 và 2 băng đạn. Ông cảm ơn và chúc tôi gặp may mắn trong cuộc sống mới.

Ngày 12/05/1980, Cap Anamur đem số người được vớt gởi tại Singapore, chúng tôi ở trại tạm cư trên đường Hawkins một tháng 28 ngày, ngày 09/07/1980, được đưa qua sống tại West-Germany bằng máy bay. Cũng xin nói thêm, Cao Ủy Tị nạn Liên Hiệp Quốc, phát cho mỗi người 2.50 Đô la Singapore, một tuần phát một lần, tất cả tự túc nấu ăn, vị Trại Trưởng là một Trung tá Quân Lực Việt Nam Cộng Hoà, đã cho mời tôi lên Văn Phòng trại làm việc giúp đồng bào, mặc dù “chưa hoàn hồn” nhưng tôi cũng sốt sắng và vui vẻ nhận lời, ông Trại Trưởng giao cho tôi làm Trưởng Ban Nội Vụ, còn Nguyễn Hữu Huân, một phi công trực thăng Việt Nam Cộng Hoà đang giữ chức Trưởng ban Ngoại vụ vì Huân rất giỏi tiếng Anh, đã qua Mỹ học lái máy bay, nhà Huân ở trước rạp hát Thanh Vân, đường Lê Văn Duyệt, rất gần nhà bố tôi, đường Tô Hiến Thành, hồi nhỏ tôi và Huân đều học trường Tiểu học Chí Hoà. Người Singapore rất giàu và có lòng thương người, hàng tuần họ đã đem đến trại cho rất nhiều quần áo và đồ ăn, mỗi lần cả “bao bố” lạp xưởng, tôi phải điều động một số thanh niên khuân vác các tặng phẩm đem chất vào kho, mỗi ghe nhập trại được tôi phân phát quần áo và thức ăn tồn trữ trong kho, cho đến lúc gia đình tôi đi định cư, hai kho quần áo và thức ăn vẫn còn rất nhiều, có lẽ vì được phát tiền, tự do mua bán nên số người trong trại không “tha thiết” với các vật dụng cho không chẳng? Sau này, đọc báo chí mới biết, trại Singapore là trại tị nạn thân tiên số 1, không đâu sánh bằng.

Năm 1981, trên truyền hình số 2 (ZDF) Đức đã chiếu một cuốn phim dài gần 1 giờ, cảnh tàu Cap Anamur vớt người tại Biên Đông, trong đó đã quay thật rõ cái ghe của chúng tôi. Cái cánh quạt của máy phụ đã bị gãy, nên người phóng viên nói là khó có thể đi đến bờ được. Tên cuốn phim phóng sự là: (tiếng Đức, Einen Milimeter über dem Rand der Welt... Tiếng Việt, Một milimét qua bờ kia của thế giới), ý nói là chìm vào lòng biển không đến bến bờ, đặc biệt, 2 lần phóng viên đài Truyền hình đã đến quay cảnh sinh hoạt gia đình chúng tôi, tiêu biểu cho các người Việt Nam tị nạn Cộng sản được tàu Cap

Anamur cứu vớt, đã hội nhập và thành đạt tại nước Đức, đoạn phim này được chiếu trên đài truyền hình Quốc Gia Đức năm 2006 và 2008.

Gia đình nhỏ của tôi, lúc rời Sài Gòn có 5 nhân khẩu, bây giờ, năm 2017, đã thành 15 người, tất cả sống hạnh phúc quây quần bên nhau trong một xã hội tự do, nhân bản tại thành phố Bochum, Germany.

LÊ THANH TÙNG

(ghi lại để tưởng nhớ ơn cứu tử của vị đại ân nhân, Tiến sĩ Rupert Neudeck)

Bản ANH NGỮ
*Do Chị THANH HƯƠNG, ở Hawaii, USA,
một thân hữu của Tạp Chí Dân Văn chuyển dịch.*

An Escape from Saigon

CHAPTER 1

INTRODUCTION

This narration was posted on:

- Tập San Biệt Động Quân, volume 50, May 2017, California, USA. 3000 copies printed and sent to readers worldwide.
- Hon Viet UK Online in England (Please Google article to find great reads).

Prologue: The following condolences revealed a never-told-before an escape by sea for freedom directly from Saigon, 37 years ago. Divulging it earlier would threaten those who would attempt to escape later by the Public Security Forces' unsleeping eyes, and they consequently would snatch everyone involved. Since the escape by sea movement has ceased, this adventure is recounted in detail to attest first and foremost, to our great Samaritan, Dr. Rupert Neudeck, for saving our lives, and second, to share with Tạp Chí Dân Văn's readers, my friends and relatives.

Kondolenz von Le Thanh Tung aus Bochum

In tiefer Trauer:

Dr. Rupert Neudeck, Gründer der Hilfsorganisation Cap Anamur zur Rettung der vietnamesischen Bootsflüchtlinge, ist am 31.5.2016 von uns gegangen.

Durch seine selbstlose und unermüdliche Arbeit ist Herr Dr. Neudeck:

- für die vietnamesischen Katholiken ein Heiliger
- für die vietnamesischen Buddhisten ein Bodhisattva.

Die Hilfsorganisation Cap Anamur hat auf dem südchinesischen Meer über 11.300 Menschenleben gerettet. Heute, nach über 37 Jahren, verdanken ihm mehr als 70.000 vietnamesischstämmige Mitbürger ein Leben in Freiheit und Demokratie in Deutschland.

Möge die Seele Dr. Neudecks schnell ins Nirwana gelangen.

In ewiger Dankbarkeit...

Le Thanh Tung und Familie

A brief translation of Lê Thanh Tùng's letter of condolence on the passing of Dr. Rupert Neudeck in Bochum, Germany:

We were deeply saddened to learn:

Dr. Rupert Neudeck, the founder of Cap Anamur Foundation, a foundation to rescue the Vietnamese who fled by sea to freedom has returned to the dust on May 31, 2016.

– For Catholics, he was a Saint. For Buddhists, he was a Bodhisattva for his humanitarian work.

Cap Anamur has rescued more than 11,300 people on the East Sea. Now after 37 years, their relatives have reunited and grown up, bringing the total to more than 70,000 people living in the free and democratic Germany.

We pray that Dr. Neudeck's soul will soon return to Heaven.

Respectfully,
Lê Thanh Tùng and family

Crossed the sea by boat, from Saigon Capital. Traveled by river to Vung Tau estuary on April 26, 1980. Were rescued by the ship Cap Anamur at 10:47, on May 1, 1980.

In the 80s of the last century, it was very difficult to undertake a perilous escape by boat to find freedom directly from Saigon, because of the hooligans' tightly governance. The regional police always watched people's homes. The non-official plan to leave the country organized by the police was no longer as rampant as in 1978–1979. Until now, in the Boat People history, there was no other boat that left Saigon Capital straight from its rivers and canals as we did with 45 passengers onboard. This voyage's coordinator dedicates their journey to readers, friends near and far.

The reason I clearly stated in the condolence letter was my desire to make friends with people who organized sea crossings by boat directly from Saigon as I did. Thus, no one who left by boat from Saigon had contacted me. But out of curiosity, many people emailed asking me to reveal my escape.

The distance from Saigon to Vũng Tàu is 120 km (approximately 80 miles), and it is longer by boat due to meandering and placid rivulets. The police patrol boats often went to and fro to control and swindle the commercial boats owners. Hence, we must be careful throughout the voyage. It would be our demise if the police stopped a boat full of people attempting to flee to freedom! Everyone would go to glasshouse, and the organizer would never have a date to return.

I wish to sincerely apologize to my dear friends who were also my fellow military members, including Nguyễn Hữu Huân¹, a neighbor in Hòa Hưng, for not mentioning about my escape from the Capital Saigon through Saigon River and Vũng Tàu estuary during the 37-year living in Germany (they had many opportunities to divulge this information because we had many intimate get-togethers). I saw him again on the deck of the Cap Anamur on May 1980 shortly after his rescue. The reason I kept this information a secret was because if the communist police knew about our plans, they would invariably seize all those future boat people who would follow suit.

The Cap Anamur has rescued the following:

- Cap Anamur I consisted of many tours, from September 1979 to May 1982: 192 boats, 9507 people.
- Cap Anamur II, from March 1986 to June 1986: 18 boats, 888 people.
- Cap Anamur III, from April 1987 to June 1987: 14 boats, 905 people.

In total, the three ships of Cap Anamur Committee had rescued 11,300 people from 226 boats. Please note that for those who were under 18 years old they would be sponsored and reunited with their families and the German government would cover all reunification expenses.

I brought with me two nieces and they later sponsored their parents and siblings. There were seven total in each family. We did not pay for airfare. When they arrived in Germany, everyone received social services as a boost to help them to be economically self-sufficient. Many people noticed how generous Germany was. They all said that these Boat People were born with a silver spoon in their mouth for receiving such great fortune. St. Neudeck's altruism will be forever in the hearts of all boat people who must leave the blood thirsty dictatorship communist government — this was a one in a million chance of survival!

After 37 years, (1978–2016), reunifying family members had increased to approximately 70,000 people, including many who had succeeded in education, such as anh chị Nguyễn Đức Tru. All of their five children (three sons and two daughters) became physicians and

pharmacists. Lê Thanh Tùng in Bochum has four daughters. They all graduated from college, had social status and great jobs in different occupations.

Trương Ngọc Than, a passenger on my boat had recently owned a pharmacy in Minden, NRW, Germany. Nguyễn Hữu Hoàng, used to be a geological engineer in VN, immigrated to Germany, had changed his occupation to become a physician. He now works at a hospital at Menden. The Phạm Văn Hóa's family, surrounded and almost attacked by three pirate boats, were rescued just in time by one of the Cap Anamur ships. Their daughters were four and five then. Now, they finished college. One of them, Thanh Trúc, a young attorney was the official host at the Memorial of Boat People inauguration on September 12, 2009, near Hamburg Port. More noteworthy, Lê Vinh Hiệp, a boat person had become a Pharmacy Corps/Colonel of the German Army. There are many more interesting facts, such as ĐĐ Thích Hạnh Giới, a boat person, a residence at Viên Giác Temple and a college graduate, had shaved his head and became a monk. He was encouraged by Master Thích Như Điền to strive to obtain higher education about Buddhism in India. He graduated with a Ph.D. in Buddhism.

I have only cited a few examples. Surely, there are many more boat people's descendants who received great results in education. The Catholic Church benefited greatly from the rescues of many boat people by the Cap Anamur on the East Sea — many men became new Catholic priests. I have a chance to get to know and befriend some of these pious new Catholic priests, although I am not Catholic myself.

CHAPTER 2

SEEKING A WAY TO LEAVE

Five years living with the red devils has gone quickly. My mother's passing on February 8, 1979 prompted me to find a way to escape. My three daughters would not have obtained higher education because their father was a refugee in 1954 and an officer of the Republic of Viet Nam. They surely would be oppressed in the communist system where there was no equal education and employment opportunities. The communists verify three generations curriculum vitae for any job or education application, in addition to the discriminatory "hồng hơn chuyên" slogan (being a communist party member is more crucial than having a career or education).

I myself was employed at Saigon Thủy Cục (Saigon Water District) now changed to Công Ty Cấp Nước. In June 1976, I was forced to give up working and forced to relocate in the New Economic Zones. The new regime's aftermath set off a cascade events on my family's life. It was a despicable retribution from the government that always propagandized clemency and altruism to previous government citizens.

I got discharged from military from an injury and was rated 70 percent disabled while Saigon Water Department (SWD) an autonomous company had an opening for a controller / cashier. Comparing the salaries between this position and that of a Lieutenant, it was higher. I applied using Veterans Preference Points and was placed highest on the list of five and appointed to work at Chợ Lớn. After three months I requested transfer to employment closer to my home.

Saigon Water Department had divisions in Saigon, Chợ Lớn and Gia Định in addition to Thu Duc Water Plan. After April 30, 1975, the barbarous band took over SWD and changed its name to Water Distribution Company. Besides doing the same duties, they had me train two new employees from the North. I felt reluctant, but I might get reprimanded otherwise. All employees must attend the “re-education” program for a month. At the end of the training, we received a certificate. It helped me obtain a pass to go across many Western provinces searching for a way to escape.

In a tumultuous time where cheating and lying was a way of life, many people lost their gold and got apprehended because their escape plan was ruined. Knowing this fact did not discourage me. One time, my brother-in-law and I went to Vũng Tàu to spend a night at a fisherman house who was the in-law of my father-in-law to plan an escape. Unfortunately, he would not dare to harbor us, because the regional communist police ransacked every house all the time and would interrogate any stranger, they noticed was new to the area. As outsiders, it was impossible for us to materialize an escape plan there. On the way back to Saigon, we stopped at Rạch Dừa, Bà Rịa to visit a friend. He let us know how problematic it was for a fishing boat to leave the shore because of regular communist police surveillance. In general, fishing villages were added in the black book and the communist police always kept an eagle eye on them.

If a prearrangement had no complications, the escapees would make it. But sometimes, different groups fought each other to carve up the lucrative market of “selling a beach” to prospective escapees and the boat owner ended up being affected by this infighting. Besides losing the gold (used to “buy a beach”) they dared not to report or sue. My nephew-in-law shared with us his successful voyage. In 1979 he took a bus to Vũng Tàu and someone led him to the fishing village Phước Tỉnh. They talked loudly while travelling publicly by day. Young men carried big bags of Buddhist prayer books and Buddha statue which were brought safely to the free world. This was a safe journey because the coordinator had bought “the beach”. One of the passengers, a nun named Thích Nữ Diệu Hạnh, now presides at a temple in Barntrup, Germany.

Not everyone had that luck. My friend Dương Phục and his wife Vũ Thanh Thủy only succeeded after 14 trials. They now work at Radio Houston, Texas. Thanks to his wife’s family who made it to the US and sent home money so they could afford to pay for 13 unsuccessful trips and their boat sailed on their 14th time. Unfortunately, they had been brutally attacked by pirates. Their ordeals were revealed in a 700-page Tình Yêu Ngục

Tù & Vượt Biên, written in 35 years after the Fall of Saigon to reveal to the world what beyond–imagined atrocities they had experienced.

I struggled finding a way to escape in many provinces along the Mekong Delta but to no avail, because I did not know any local. So, after four months I had to return to Saigon to look for a different route.

Later I visited my uncle at Khuông Việt, Ngã Ba Ông Tạ. His wife asked me about my plans. I told her that generally, it was not easy because there was so many scams involving escaping by boat. The damage that resulted from not being able to differentiate between a swindler and an honest person would end up money and human life losses. My aunt told me that her next–door neighbor’s uncle had a boat and earned a living by cutting lumber into logs and transported them from Vũng Tàu to Saigon. His daughters had been driven boats since April 30, 1975. They were very familiar with the canals as the patrol post’s location were like the back of their hands. Thank God, help came just in the nick of time. I asked my aunt to introduce me to Sơn, her neighbor and asked to meet Hoàng Văn Vân, a widower and owner of the logging boat. I told him I will let him know the time and date. On the date mentioned, I met cordially at Sơn’s place. We agreed that I would buy a boat, an engine, and other expenses. In return, Vân and his 10 children will come with us for free.

BOAT and ENGINE PURCHASES

Vân’s eldest son, Hoàng Văn Sự took me to Thủ Đức to purchase a good quality round nose river boat with no engine, 11–meter long by 3–meter wide. I learned that seaworthy vessels should have Thailand boat sharp bow to plough through waves. But if the communist police caught your round–bow boat, they would grill you in a flash. I decided to buy Vân’s boat with 37.50–gram gold bar (1 lượng). Vân handled me an unnotarized receipt. I asked him to secure my boat behind his house, adjacent to Nhiêu Lộc canal, Hòa Bình ấp, near Ngã Ba Ông Tạ.

The next item on my agenda was to find a boat mechanic to install the engine for my boat. I made some inquiries of some boatowners whose way of earning a living was to ship goods up and down the IV Corps (the 16 southern provinces in the Mekong River Delta area) and Saigon. I got introduced to Chú Bảy Chợ Quán who lived in front of Chợ Quán Hospital. A canal behind his house runs along Bridge Y and Bridge Rạch Ông. I candidly told him about my escape plans and asked him if he could mount the engine. He wanted to inspect the boat before he offered his assistance. The following day, I returned with the boat tethering underneath his floating house.

Chú Bảy observed the boat and said it was in good condition. With its dimensions it only needed a one–block silver head Yamaha. I agreed. In the following days I gave him 187.50–gram gold bar (5 lượng) without any receipt. Living with the communists for five

years, I knew that the Saigonese abhorred the barbaric bumpkins. They did not hesitate to openly reveal their escape intention. Everyone was honest with one another. I myself always aim to be loyal with others. Therefore, when founding Tạp Chí Dân Văn I chose the pen name Lý Trung Tín.

One of the main reasons why there were no receipts exchanged involving illegal businesses was because if the kleptocratic followers found out, both parties would be punished. For everyone's benefits, the oppressed dealt with one another with true hearts.

In one week, the engine was installed. I visited Bảy every day. He treated me with a meal and the more we talked the more we got along, especially about the new regime. I asked him to leave the country with me, but he refused because he was waiting to leave with his own big family. Though he wished me a lot of luck. Exactly seven days later, the installation was completed. We agreed on a delivery date. I was satisfied with the engine performance and handed my boat to my brother-in-law named Trần Văn Vinh to keep and drive, so I could plan the next phase of my escape plans.

SELECTING TRUSTING CO-JOURNEYERS & NAVY BASIC TRAINING

Now, I finally have a boat that is ready to sail. I needed to find a person to whom I can trust to safeguard it. I had to remain ashore to plan everything else. I had five adult brothers-in-law who lived in Saigon and Biên Hòa. The youngest, Trần Hoàng Minh, was fulfilling his military obligation in Cambodia. I am the youngest and only had one carefree cousin. Therefore, I could not entrust him in an important matter. Finally, I chose Trần Văn Vinh. We went for a coffee, and I asked him to join me to escape by sea directly from Saigon. He agreed with neither hesitation nor inquiry. Now with one concern settled, I had finally found a trusting person to secure the boat until we departed. I instructed Vinh to drive the boat back and forth on the Saigon River to Vũng Tàu estuary. He also needed to observe and pinpoint the communist patrol checkpoints. Later, Vinh disclosed that he knew these checkpoints by heart.

About a week, he would drive to Saigon to purchase foods and water, then to Vũng Tàu, cut some firewood and transported them to Hoàng Văn Vân. To drive the boat required at least two people. It was decided that either Hoàng Văn Quỳnh, Trần Văn Vinh, or Hoàng Văn Mực would be the designated captain. Sometimes they would include my cousin Lê Quang Đỉnh to join them so he would acclimate to the torrential heavy weather. Vân's sons took turn to join in pair to train Vinh, although he had never piloted a boat sailing through a canal.

Although the crew had completed, the organizer must have a minimum of seafaring knowledge. I thought about Nguyễn Gia Bảo, my younger brother's dear friend who was trained at Thu Duc Infantry Officer Academy with me. Bảo graduated Class 24 at Dong De Academy Nha Trang. He was imprisoned only one year in the re-educated camp and

then stayed with his sister-in-law who was my foster sister. When she visited me at the Academy, I introduced her to my best friend Nguyễn Thiện Tường and they got married. Upon graduation, Tường chose Armored Corps; I selected ARVN Ranger. We both graduated 18 days before 1968 Tet offensive. After graduation, Tường and I continuously were put on patrol or training (he was with Corps II and I at Corps III). During the offensive, I fought in a battle right in Chợ Lớn. We never saw each other. Then April 30, 1975, abruptly arrived. Tường got imprisoned. Since I became handicapped from an injury before Paris Peace Accord in 1972, I was dismissed from re-education camp and was “re-educated” one month at Saigon Water District, where I later was put to work.

In 2010, after participating in the 50th Anniversary of VNCH Armored Corps Founding Day in California, I visited friends and relatives in many states. At Camden, NY I saw Trần Văn Nam, my brother-in-law who was imprisoned eight years in labor camps in the North. Now, in his wheelchair he “day and night” partakes in protest against the communists in New York, Washington, waving three horizontal red stripes on a yellow background flag.

I flew to Orlando, Florida to visit Nguyễn Thiện Tường and his family. Until July 2010, we have not seen each other since Thu Duc Academy Class 25 graduation in January 1968. More than 42 years have passed, after many changes and abuses by the communist beasts, we now had a chance to meet and revisited many memories of past. The next flight brought my wife and me to Denver, Colorado to see Huỳnh Lập Quốc. Quốc and I were in the same Class at Thu Duc Academy. Because only two of us joined the 51st Battalion ARVN Ranger, we were close friends. I got out of the military because of an injury. Quốc continued to be in the military until the end of our Democracy. I have never known what happened to Quốc, a Soc Trang native after the Black April. Only for the last few years, thanks to the ARVN Ranger Alumni, I reconnected with Quốc and asked him to join me in at a Gala in California.

When Tường was still in re-education camp in Corps II, I visited Tường’s family and saw Bảo. I asked Bảo, a Navy Second Lieutenant to come to my house to teach me about sea travelling fundamental lessons. He fervently came and closed the door and showed me in detail how to look at the stars, to measure the speed of the boat, to calculate the waves height, to read a map, compass... After a week, I grasped the lessons. Being an Infantry officer graduate, reading a map or a compass was no problem to me. I was more confident learning the seafaring fundamental lessons from Bảo, to lead a small boat to escape at sea for freedom, accepting all dangers with a sheer chance of survival.

I appreciated Nguyễn Gia Bảo’s enthusiastic tutoring when he personally boarded the boat at Bạch Đằng Wharf to measure its speed, test drove it in a very long distance and explained thoroughly every question I posed about going by sea with this small boat. Naturally, to him fishing boats was not devised to be used in the open sea.

I asked Bảo to come along, but his mother advised against it, because his family just had a very sad news. His wife's two younger siblings had perished at sea. Their boat was destroyed when it rammed into a coral reef. Only two survived who later announced the dreadful news. We all have seen classified ads in newspapers and other forms of social platforms finding lost loved ones. According to the United Nations High Commission for Refugees, between 200,000 and 400,000 boat people have died at sea, an estimate that only 1/4 had escaped successfully. In the history of Vietnam for thousands of years, there has never been a time when the number of people who tried to escape to find freedom died in the process as greatly as this time. Since April 30, 1975 they rather died than lived under a hideous regime. This is the reality of our history. Historians must write it into our ancestry's history so it will be reserved forever.

DEPARTURE PREPAREDNESS

I needed to buy supplies for the journey such as maps (purchased from an acquaintance in District V), compass (at a cost of 37.50-gram gold bar, popular in the Republic of VN Navy, had to be inspected at the vendor's site before purchase), alimentation, 300 liters of water, roughly 300 liters of motor oil, 100 bags of dehydrated rice (from Kim Biên Market), 100 kgs jicama (from Cầu Muối market), 3 flares, a K54 pistol (hidden inside a box made by me, inside the boat) and 2 clips of ammos for self-protection.

From this clandestine scheme, I had to purchase the supplies myself, except for the last three items which I asked my cousin Hà Văn Cường to get. He and I have never met, because I followed my family to relocate to the South VN on May 2nd, 1954. He was a commercial agent and had been assigned to Saigon for a business assignment. When he arrived at my mother's house, I was summoned to come home. Upon seeing me, he asked, "Being an officer of previous government, why didn't you leave? Pretty soon, retributions will be poured down upon you!" Precisely. The new government exploited me until June 1976, forced me to resign and subsequently, the new economic zone became a reality for those left behind.

I shared with him the plans I have devised to organize an escape. He completely agreed and assisted me in any way he could without any concern if the plots were exposed. He also advised me to be cautious and alert to outwit the ward and commune police.

To help passengers drink water easily from the barrels, I torch cut them in half, closed them before installing a faucet on the top. They fit snugly under the boat cabin for seating.

Before the trek, all of the supplies were transferred onto the boat. I instructed Vinh to moor the boat in various places because it was not practical to tie it up by his house near the canals. This plan was wise since Thị Nghè market was busy with the hustle and bustle of boats moving products all day, thus, the communist police could not inspect

thoroughly. Otherwise, if the boat were too apparent the district police would promptly detect it and cause us trouble.

Overall, this scheme was totally illicit. It was covert from beginning to the end. The fewer people knew, the better. I was the only one who made decisions on everything. My hair turned white the day I became a boatowner! No wonder as I had to continually think and plot the escape in order to outsmart the watchful eye of the communist police. I always applied surprised element to circumvent the police and my brother-in-law Trần Văn Vinh followed exactly my orders. Only my brother-in-law knew about the pickup site. He would embark a few individuals at a time on a single engine outboard boat, used as a taxi, then transport them to the rendezvous, our main boat.

A COUPLE of FAILED ATTEMPTS

One day Vinh came see me saying that he and the twelve-year-old Hoàng Văn Hàn were arrested. The patrol troops had suspected their logging boat was also used to transport escapees and cruelly beat them. Vinh and Hàn insisted on telling them that they were poor and cutting lumber from logs was their livelihood. For the last four years, since the Black April, Hàn had been working on a logging boat and knew every nook and cranny from Saigon to the Vũng Tàu passage. They had to bribe the communist police two cans of oil to get released.

Realizing the communist police suspicion, I decided to depart promptly. We left Vũng Tàu on the 23rd of 1980 Tết. Everybody got seasick from the northeast winds accompanied by strong gusts. Except me, the crew was debilitated because these men have never been trained in the military. Unassisted, I had no choice but turned around, a rational decision. By 7 am, we arrived at Saigon River. I dropped anchor at Long Kiểng pier at Quận 4 (District 4) in Khánh Hội, brimming with merchant boats transporting goods and produce to buyers in Saigon. Everyone disembarked safely. Not one person got hassled. Vinh hid the boat.

The following were three ideal places to anchor boats, load goods and essentials for the journey, hence the communist police had a hard time to control the area; in addition, merchants paid little heed to folks around:

– Thị Nghè market, by Nhiêu Lộc canal, adjacent from Chuồng Voi (Elephant enclosure) in Sở Thú (the Zoo), always packed with retailers and busy commercial boat traffic by Nhiêu Lộc canal. Therefore, the communist police did not patrol the area as heavily as they did in the neighborhoods.

– Long Kiểng wharf was as busy as Thị Nghè market. Regional police was there to seek for small bribes and reluctant sellers gave them some fruits or packages of rice paper.

– Cầu Muối market. A hustle and bustle place. The regional police would not dare to mess with foul-mouthed sellers and buyers here, because they were the most callous crowd in Saigon. I bought a ton of jicama there with no trouble.

In order to organize the escape, I hung out in many towns to find out where was the best place to leave without getting the communist police's attention. Finally, I decided on a site. This decision was made by me alone, and no one, even my wife knew about the escape plan.

Riding around town on my wife's red Honda I wore a pair of black pants, a black shirt, and a pith helmet with the K54 tucked in my waistband. I would not dare to leave it at my parents'. If the police checked their household registration and detected it, they would be in big trouble.

Impersonating a Northern man, I used Northern 75 dialect when I must speak to the communist police. Observing my behavior people thought I recently arrived from Saigon from the North.

Exactly on February 8, 1980 (a week before Tet) taking advantage of the Lunar New Year, when the communist police was busy greeting the New Year with their families, we left Vũng Tàu the first time. But due to vigorous waves we had to turn back. Afterwards, concerning for the area police detection, I decided to abandon our house in the housing project Công Ty Cấp Nước (Saigon Thủy Cục). Everyone temporarily stayed at my mother-in-law's. It was located on the Biên Hòa Freeway, where no one was aware of our presence.

Exhausted from the failed departure, I fell asleep. Then in my dream, someone reminded me that it was my mother's first death anniversary. Awaken quickly I took my wife and children on her Honda to my dad's on Tô Hiến Thành street, District 10, less than 100 meters from the ARVN Ranger Headquarters in Hòa Hưng. I wished to assert that I did not remember my mother's anniversary that day. I genuflected in front of her photo, prayed to her for my family safe journey. Unaware her father was the organizer; my eldest daughter recounted our escape in every detail. If you would like to have her journal, please email me at lytrungtin.de@gmail.com

On the second attempt, we also left Saigon at sunrise. The communist police unknowingly guarded on top of Tân Thuận bridge while our taxi boat picked up six people at a time, at the bottom, and transferred them to the main boat anchoring in a dense canal. Again, strong winds and choppy seas forced us to sail back.

Now, thinking back after 37 years, the fact that I brought 45 people to freedom was a blessing I received from my dear and religious mother. Especially during the two failed operations, when we had to return at 7 a.m. to Saigon from Vũng Tàu. The foods and

water were untouched. The K54, two clips of bullets and three flares were safe and sound in the boat hiding place. Someone must have covered the communist police's eyes for they did not see a boat full of people coasting to a stop at the foot of Calmet bridge disembarking passengers. Probably I used the surprised element, and no one would have guessed that it was a failed–escape boat.

THREE TIMES IS A CHARM

On the previous two occasions, we picked up escapees in daylight, but on the third time, we picked them up at nightfall. Being a city dweller all my life, I had zero experience in seafaring, except the times I crossed rivers and streams searching for the VC after joining the Military.

Because the strong waves knocked over the bow completely. It needed repair. Our boat remained in Rạch Giá for replacement. Strong metal and sockets were screwed into the boat gunwales with clamps. The cost was 75–gram gold bar. I noticed the locals were kindhearted. The boat damage obviously disclose that we had returned from the sea, but they did not notify the police. After a week staying on dry land, the boat was launched. Vinh drove it directly to Thị Nghè market, and then moored it by Thanh Đa Housing Project. During a week of recuperation, I planned a third trip.

Before the first trip, I divided the remaining pure gold into three parts. One part went to my wife's and my parents. In case we made it to the free world, they would use it to live the rest of their lives. If we were arrested from failing the escape, they could use the gold to get out of prison. The four parents now are only three because my mother has passed away.

After my mother's first death anniversary, I asked my wife to ask her in–law (who was a fisherman) what was the best time to leave to sea. He said for a river boat, the best time was around March or April during lunar year. The other months the waves were too ferocious. But during calm season, surely the patrols would patrol more strictly. Therefore, we had to plan carefully so we could safely leave. The Saigon–Vũng Tàu route seem so far away. Both sides of the river was full of dense vegetations. The patrollers had two ships with strong horsepower, often patrolled this section to inspect the boats and making money from bribing the innocent people transporting goods from District 4 to the capital. Fortunately, there were many small canals the boat could hide in.

My wife and our children and Vinh's wife embarked the main boat at Thị Nghè market. Then the boat anchored under Mỹ Cảnh's restaurant, next to Thủ Thiêm's dock, to wait for the taxi boats bringing more people. In half an hour, our boat anchored. In the restaurant and by the harbor, people were still eating, drinking, and chatting noisily. No one ever had guessed that there was a boat with 45 people departing to freedom at exactly 8 pm on April 26, 1980.

This time, I applied tactics as combattants during the war, searching for VC. In their outboard motored canoe, scouting ahead of the main boat about one nautical mile would be Vinh and Hà. When identifying threats, they instantly retrieved and sent Morse code. Upon receiving the signal, the main boat must hide at the nearest channel. After many delays, we finally made it to Vũng Tàu river mouth. Knowing exactly the fishermen schedule, we waited until 2 a.m. to join them. Our boat mixed in with this fleet.

About half an hour after departure, our boat approached underwater fishing nets, paralleled to buoy number zero. Vinh recommended to avoid it, otherwise, the net would tangle up with the propeller and it would be impossible to move. Exactly at this crucial moment, a VC patrol boat shone a flashlight across our boat. Previously, I asked everyone to hide in the boat compartment and to not say a word. Based on the boat speed, about one day and one night we would reach the national waters around 10 a.m., then turned East to approach Malaysia's shores.

On the map, I had drawn and clearly written the trip course so the drivers could follow. I needed to add here: After two failed attempts, I needed to find an ex-Navy officer. Someone introduced me to Trần Duy Bút who was recently dismissed from re-education camps. I told him I only needed a boat pilot, and the rest was taking care by me. Bút came along free of charge.

Unknowingly, this ex-Navy officer miscalculating between a mile and a nautical mile, turned the boat too early, exactly into the area ravaged by piracy. I only quietly told my wife because all passengers would be agitated if they knew. Later I discovered that Bút was in Corporal rank and signed up for a brief Officer training course. Thus, his seafaring knowledge was limited.

After 10 a.m. on April 28, 1980, we encountered a big Panama oil tanker, about 100 meters from our boat and we could clearly see the Panamanians on the deck. Bút shot one flare into the sky. I got so upset, I told him that we only used them at night if an emergency arose. Admitting his mistake, he kept quiet. My anger dwindled and we sailed Southward and kept following the commercial ships route. All day, we had seen three more metal-hulled gigantic vessels, but none stopped to assist or pick us up. At that time, the water and foods were still sufficient for the following week. Around noon, the sun was fierce, I anchored and let people swim. Those know how to swim enjoyed it immensely.

Undeniably, March is the calmest time to cross ocean. Its surface was calm like an autumnal pond. Regrettable, this gentle ocean month brought more frequent patrols.

We continued on two more days and encountered several cargos and fishing vessels. They all ignored us, although we made every effort to call for help. Only one Singapore

fishing boat donated two boxes of biscuits and one can of water. Then on May 1, 1980, a miracle happened at 10:47 a.m. A helicopter circled around our boat and signaled us to sail Westward. Reading the compass, Westward was the way back to Vietnam! I ordered the pilot to turn off the engine and let it float. Around half an hour later, a very big ship unexpectedly appeared, PORT DE LUMIÈRE read on its hull. On the deck, a Vietnamese man, from a loudspeaker, advised us to be calm, “This is the Cap Anamur. We will pick you up.”

I ordered everyone to divide the passengers into two groups to avoid capsizing. The men climbed up the ship on the rope ladders while women and children went through the cargo lifting nets. All 45 of us remember this moment for the rest of our lives: at 10:47 a.m. on 1980 May Day (International Workers’ Day), the Cap Anamur had saved our lives.

Cap Anamur ran along Viet Nam shores waters to look for more escaped boats. Every day it rescued one boat. Twelve days it picked up 12 boats and the total was 474 Boat people. I got to meet the Cap Anamur captain, and I offered him the K54 and two clips of ammos. He thanked me and wished me luck in the new life.

On May 12, 1980, Cap Anamur transported the Boat people they had rescued to Singapore. We temporarily stayed in the first and only the Hawkins Road Refugee Camp in Sembawang, for one month and 28 days. The International Refugee issued S \$2.50 for daily allowance for each person. Refugees took care of cooking. The camp leader was an ex-colonel in QLVNCH. He invited me to come to the Office to help out. He founded two committees, Interior and Exterior, worked directly with the United Nations High Commissioner for Refugee, without Singaporean government. He appointed me to be the leader of the Interior Committee (Trưởng Ban Nội Vụ), to take care of matters involving the refugees. Although still in shock I eagerly accepted and was happy to help. The Exterior Committee, led by Nguyễn Hữu Huân, an ex-helicopter pilot. He was fluent in English for undergoing military training in the US. His main responsibilities were to take refugees to hospital appointments and act as the United Nations High Commissioner for Refugee’s interpreter when the Agency prepared a resettlement application for refugees or when the third country groups came to interview them. Huân used to live across of Thanh Vân Cinema, on Lê Văn Duyệt road, very close to my father’s house. Huân and I used to go to Chí Hòa Elementary school.

The Singaporeans were well off and benefactory. Each week they would bring clothes and foods. Big bags of Chinese sausages were very popular. I had to arrange young men to carry them into storage. When a refugee boat arrived, we would distribute clothing and foods to them and there were still plenty of clothes and foods the day my family exited the camp. I believe one of the reasons for this is because probably the refugees received stipends weekly and were able to buy their own things. Another factor is probably because they did not feel a need for handouts. Later, from the news, I learned that the

Singapore refugees camp was regarded as “The gate to Heaven on Earth”, comparing with other camps around the world.

On July 9, 1980, we were resettled in West Germany.

In 1981, on Chanel 2 (ZDF) Germany has shown an “Einen Milimetr uber dem Rand der Welt” (Một Milimét Qua Bờ Kia của Thế Giới), a one–hour long documentary about Cap Anamur rescuing refugees at sea. Our boat was shown clearly. The reporter said it is very difficult to arrive safely to shores when the secondary engine propeller has broken.

The reporters from Chanel 2, on National Television German in 2006 and 2008 had filmed our family’s activities, a typical Vietnamese refugee family rescued by Cap Anamur, who now integrated and are successful living in Germany.

I am truly satisfied. My descendants were successful according to my plan when I took serious risks in purchasing a boat to take my whole family to flee the country directly from Saigon River. As an ex–officer from the VNCH Ranger, I did not have any seafaring experience. I was able to make it to the free world with 40 others. If the VC caught me I would not see a free day.

Our family consisted of five members when we left Saigon. In 2017, the total was 17. We live happily in Bochum, Germany, a free and humanitarian society.

Lê Thanh Tùng

(In remembering Dr. Rupert Neudeck, our great benefactor)

