

Tàu Vượt Biên Chi Mai Do Việt Cộng Tổ Chức

Câu chuyện VC tổ chức vượt biên chính thức cho những người có tiền rồi cho nổ mìn giết người đoạt của này tôi nghe biết từ khi ở Sài Gòn. Nhưng tôi không biết tên chiếc tàu. Bây giờ, 43 năm sau, mới biết tên nó là Chi Mai. Điều này tuy vậy không có gì đáng nói. Tôi không thể không viết những dòng này khi đọc đến câu sau trong bài kể của chứng nhân, thuyền trưởng tàu CGS 92, "Lúc bấy giờ bí thư thành uỷ là Võ Văn Kiệt"



Tàu Vượt biên Chi Mai



Tên giết người đoạt của Sau Dân Võ Văn Kiệt

Cốt để nhắc cho đồng bào biết rằng có một thời đã có những tên cầm bút ở hải ngoại ca tụng tên Võ Văn Kiệt, tức Sáu Dân, là có tinh thần tiến bộ, đổi mới.

Để cho đồng bào vấp vào mặt chúng những gì thấy là xứng đáng cho chúng hưởng hay/và ném.

Bác sĩ Trần Xuân Ninh

(Để tưởng niệm 426 nạn nhân)

Vài thế hệ đã lớn lên. Những người trẻ có thể không biết gì về chuyện ngày xưa. Nhưng chúng tôi là những người bị hành hạ, phải từ bỏ quê hương để đi tìm một nơi an lành để sống. Những chuyến đi chín lần chết, chỉ lần hy vọng sống. Thảng tư về, nỗi buồn vẫn còn thăm thẳm.

Dưới đây là bài viết của Thuyền Trưởng Tàu CSG92, chiếc tàu đã trực vớt tàu Chi Mai ở Cần giờ. Tàu Chi Mai là Tàu của Thành Uỷ Sài Gòn tổ chức vượt biên để lấy vàng. Sau đó họ đặt mìn nổ chậm cho tàu chìm. 426 người đã chết trong chiếc tàu này. Trong quyển sách " Bên thắng cuộc" của "Osin Huy Đức" có nói sơ đến chuyện này .

May mắn cho tôi là khi vượt biên vô cùng thuận buồm xuôi gió, nhưng ngược lại, tôi là chứng nhân của một vụ cướp của giết người thật là rùng rợn do bọn cộng sản Việt Nam thực hiện vào năm 1977 tại căn cứ Hải Quân Cát Lái cũ của HQVNCH. Lúc bấy giờ tôi làm công nhân cho thủy đội Cảng, trên chiếc tàu kéo CSG 92 (Soài Rạp). Vào khoảng tháng 01/1977, tàu chúng tôi chạy lên con sông Sài Gòn tới phía sau nhà máy nhiệt điện Thủ Đức và kéo chiếc tàu tên là Chi Mai về Kinh Tân Thuận (kinh đôi) để cơ xưởng cảng Sài Gòn gắn thêm một số máy phụ như máy charge gió (air compressor), máy bơm nước lườn, cũng như gắn thêm một số ống gió thông hơi từ boong tàu xuống tận 3 tầng dưới hầm máy. Tôi thấy cách thiết kế vô cùng lạ mắt và không có một chút gì là an toàn cho việc vận hành, cũng như an toàn thoát hiểm tối thiểu cho một con tàu di chuyển trên sông nước. Tôi có hỏi chú Sáu Bền người công nhân đầu nã của xưởng này về việc lạ lùng này thì chú trả lời:

- Chú đâu biết gì đâu. Nghe nói rằng thành uỷ thuê xưởng sửa chữa làm một số việc và nhà nước đôi bên thanh toán cho nhau. Chú chỉ là lính lác nên đâu biết gì việc của họ.

Con tàu này có máy chính hiệu của Đức chế tạo, công suất 900 horse power. Con tàu này dài khoảng chừng 22 m rộng 5,5 mét, chiều sâu tính từ mớm nước khoảng 3,3 mét, nhưng nếu tính từ trên mặt boong (deck)

khoảng 5 mét là cùng. Khi tàu này gần ra khỏi ụ sửa chữa nó được hàn thêm một số miếng sắt chữ V loại 6mm làm một boong giả thêm nữa, cao hơn mặt boong khoảng 1,70 mét.

Bấy giờ những người Hoa Kiều trong Chợ Lớn thường tấp nập vào tàu này xem xét cứng bái và họ thường mang trái cây hoặc thịt thà qua biếu cho chúng tôi ăn. Sau vài lần họ muốn thuê chú Hai Lâm Văn Tới làm Cơ Khí Trưởng cho tàu này. Họ nói dối rằng đây là tàu khách chạy từ Sài Gòn đi Cần Thơ. Nhưng chú Tới khước từ, vì tàu CSG 62 của chú cũng sửa chữa sắp xong để hoạt động kéo xà lan nước đi Vũng Tàu cung cấp cho các tàu chiến cũng như đánh cá đang neo tại vùng cảng ấy. Sau họ bảo thật là đi vượt biên chính thức và sẵn lòng chi 15 lượng vàng và cho hết 6 người trong gia đình chú đi luôn không phải trả một xu nào cả, nhưng chú vẫn khước từ.

Sau đó tôi thấy tên Út Lương tên thật là Lương Văn Út Thuyền Trưởng tàu khách An Giang chạy từ Tân Châu – Long Xuyên – Sài Gòn và ngược lại, nhận lời. Tên Út này là Việt Kiều Kampuchia hồi hương về VN năm 69 hay 70 gì đó. Năm đó là năm Quân Lực VNCH hành quân vô Kampuchia tấn công và san bằng cục R của VC và cứu vớt Việt Kiều khỏi bị bọn Lon Nol và Khmer Đỏ cướp đũa thả trôi sông Cửu Long về Việt Nam. Út Lương có nước da sạm nâu, gần giống như Miên. Không hiểu hắn xoay ở đâu ra bằng Tài Công hạng nhất của Bộ giao thông và Bưu điện cấp cho hắn. Bằng màu đỏ hần hoi, còn mới cứng, chữ thẳng này nó dốt như Hồ Chí Minh, tiếng Tây thì quẹt quẹt, tiếng Miên thì good, tiếng Việt và tiếng Tàu thì cũng khá khá, nhưng về hải nghiệp nó là con zéro to tướng. Nội việc khử từ trường cho hải bàn khi tàu sửa chữa, hay trang bị thêm chi tiết nó cũng không biết, làm floating radar, hoặc tâm phương qua tín hiệu kiểm báo nó cũng mù tịt, thì nói chi đến tính toán sai biệt trực địa cầu hàng năm để cộng thêm vào hướng đi, hoặc trừ bớt cho đúng với hướng thật sự muốn đi. Nhưng hắn vẫn nhận trách nhiệm đưa tàu đến Cát Lái.

Giờ đây tôi không chắc nhớ rõ ngày tháng sự vụ xảy ra, tôi chỉ nhớ lúc ấy trời nắng gắt lắm khoảng tháng 04 hay 05 gì đấy, bấy giờ tôi kéo xà lan chở nước xuống kho dầu Shell ở Nhà Bè bơm cho tàu dầu Hasukha của Liên Xô, và sau đó kéo ủi yểm trợ cho hoa tiêu đưa tàu vào cặp cảng kho Esso Nhà Bè. Việc xong xuôi, tôi cặp xà lan nước đã giao hàng xong, kéo về lại cảng Sài Gòn. Nhưng khi tàu sắp quanh vào khúc đèn xanh đỏ của sông Sài Gòn, thì tôi thấy người trôi nổi lặn hụp bơi ngửa, bơi xấp xỉ kiểu hết. Họ có áo phao bằng styro foam hoặc bằng túi hơi như loại hàng không phát cho hành khách. Cũng có người ôm bẹ dừa nước thả ngửa trên sông.

Tôi cho giảm vận tốc tàu lại và yêu cầu anh em thủy thủ ở tàu kéo cũng như xà lan thả các thang dây trên tàu và xà lan xuống tận mé nước đồng thời lấy các phao tròn cột dây vào quăng ra cho họ bám vào để kéo họ lên các thang dây của tàu và xà lan. Lúc bấy giờ là nước ròng chảy ra biển, và ngay chỗ này là mối tiếp giáp giữa 3 con sông Nhà Bè, Sài Gòn và Đồng Nai nên mực nước luôn chảy nghịch lẫn nhau tạo thành dòng nước xoáy. Tôi sợ nạn nhân có thể bị lớt lờn tàu và xà lan, vướng vào chân vịt, nếu họ lúnh quýnh và không hiểu biết. Vì vậy tôi chỉ để số vòng quay của chân vịt đủ mức cho tàu đứng yên một chỗ để đón cứu họ. Lúc bấy giờ các ghe đóng đáy giàn xây (dòng xoay) tại ngã ba của 3 con sông cũng tóa ra cứu giúp họ. Khi đó, trên tàu và xà lan của chúng tôi đã cứu được 18 người. Bỗng phía bên sông Nhà Bè (Rạch Bắp) có nhiều tiếng súng nổ chát chúa và ca nô công an VC tuần tra trên sông từ hướng nhà máy dầu Navioil cũng như trên Cát Lái chạy đổ xuống, xuôi theo dòng chảy, chúng bắn vào nạn nhân bơi trên sông không một chút thương tiếc, và đuổi theo bắn tận nhà máy Silico gần đến vàm sông Phú Xuân, nơi có căn cứ của bộ đội biên phòng đóng giữ.

Riêng tàu của chúng tôi bị một tàu tuần tiểu có khoảng 6 công an nhảy lên bắt những nạn nhân này trôi lại bằng dây ở những chiếc phao họ mang trên người, rồi đẩy họ té xuống tàu tuần cảnh, thấp hơn mặt boong xà lan ít nhất 2 mét. Khi không còn chỗ chứa các nạn nhân, chúng xô họ trở lại dòng sông lúc đó đang chảy xiết. Tôi la lên cản ngăn chúng, nhưng chúng bắt tôi vào trong phòng lái tàu và yêu cầu tôi chạy về cầu bến phá Cát Lái. Trên đoạn đường không đầy 2 cây số này tôi thấy vô số các túi sách may bằng nhựa simili và giỏ đệm trôi bồng bênh trên mặt nước. Chúng ra lệnh cho tàu chạy chậm lại và dùng vợt chúng tôi thường dùng để vớt lon nhôm thực phẩm hoặc thức uống của tàu ngoại quốc thường vớt bỏ trôi nổi trên sông Sài Gòn, để vớt những chiếc giỏ căng phồng này. Chúng tranh nhau mở ra lục lọi lấy vàng, đô la, đồng hồ ... rồi chia chác nhau ngay tại chỗ. Vì phải chạy chậm để tụi công an vớt những chiếc giỏ trên mặt sông nên 2 giờ sau, tàu chúng tôi mới cặp được bến phá Cát Lái trong khi đoạn đường không đến 2 cây số mà vận tốc bình thường của tàu tôi là 16 hải lý giờ (khoảng 25 cây số giờ).

Khi tàu vừa cập bến, tụi công an bắt chúng tôi lên bờ, lục soát trên tàu, xà lan và khám xét thân thể của chúng tôi. Đến khoảng 10 giờ tối thì tên đại tá công an trưởng phòng cứu hoả đến hỏi chúng tôi có thấy điều gì hay không, có muốn khiếu nại gì không? Chúng tôi dự hiểu chúng muốn gì, nên ai cũng phải lắc đầu, “*thưa không nghe, không thấy, không biết cũng như không khiếu nại điều gì*”. Chúng tôi chỉ xin chúng báo cáo về đội an ninh bảo vệ của bến cảng Sài Gòn là tàu chúng tôi bị vướng lưới nên phải lặn gỡ, vì vậy về trễ. Chúng bằng lòng gọi phen giúp cho việc ấy. Khi chúng tôi được thả trở lại tàu, trên bến phà, tụi công an đã cho lập vòng rào an ninh cấm tất cả nhân dân cùng những người không có trách nhiệm lui tới khu vực ấy. Vòng đai này được kéo bằng kềm concertina, phía trong ở giữa bến phà chúng dùng những manh cót quây tròn lại, che kín những xác người nằm ngổn ngang ít nhất là 150 người. Những xác người được xếp dài khoảng 30 mét nằm kế bên nhau như cá trong hộp thành 3 hàng. Còn các túi hành lý được chất ngay lên xe truck của công an mà loại này trước năm 1975 dùng để tịch thu báo chí khi báo chí có nội dung xuyên tạc vu khống chính phủ VNCH, để làm lợi cho cộng sản.

Sau đó 2 ngày, đội thủy của Cảng Sài Gòn được lệnh điều động tàu của chúng tôi kéo cần cầu 100 tấn (có sức mạnh kéo nổi 100 tấn). Cần cầu này nguyên là của quân vận Mỹ bàn giao lại cho chính phủ VNCH, và sau chuyển lại cho cảng Sài Gòn xử dụng. Chúng tôi kéo cần cầu nổi này ra đến Cát Lái khoảng 10 giờ sáng và người nhái công an (Bắc Kỳ) lặn xuống choàng dây cáp 16 mm qua tàu Chi Mai để cho cần cầu trục lên. Nhưng không biết loay hoay như thế nào đó họ làm mãi không xong, và phải xin toán người nhái của cảng Sài Gòn đến giúp đỡ. Toán người nhái ốm đói này vốn là những công nhân trên 45 tuổi trước 1975 thuộc Ty Cảng Vụ cảng Sài Gòn, có nhiệm vụ lặn kiểm tra các đế phao neo (con rùa) trên sông Sài Gòn, cùng như kiểm tra chân đế cầu tàu trong cảng Sài Gòn. Nhờ toán người nhái của Sài Gòn trước 1975, công việc trôi chảy, tôi nỗ lực đẩy cần cầu nổi ra xa, để neo căng cả 4 phía và kéo tàu Chi Mai lên ...

Khi dây cáp được kéo lên chưa được 3 mét, từ dưới mặt nước nổi vọt lên những xác người như những trái ngư lôi vừa thoát khỏi bệ phóng. Máu từ mũi tai của họ trào ra trông thật thảm khốc. Chú Hai Giỏi, cần cầu trưởng, người to như cảnh sát motorcycle của Mỹ, cũng phải rụng rời tay chân không thể tiếp tục giữ cần LIFT và dừng tay lại ngay vị trí này. Bọn công an trên cầu phà bùm tay lại làm loa ra lệnh kéo tiếp nên anh Sanh phải nhảy lên phòng điều khiển thay thế chú Hai Giỏi ... Dây được kéo lên từ từ thật chậm từng tấc cáp mỗi lần chuyên dịch, xác người tiếp tục vọt nổi lên, Tôi không nhớ rõ lắm vì cảm giác đã chết cứng tê dại, mắt mở nhưng hình như không còn biết gì cả. Vì đây là xác người vô tội bị VC xua đuổi, hoặc lừa đảo, nên họ phải trốn ra nước ngoài. Họ là những người giàu có, có nhà cửa khang trang, cơ sở máy móc sản xuất, mà bọn công sản Bắc Kỳ xâm lược đang thèm thuồng muốn chiếm lấy làm của riêng, nên đã lừa họ mang của cải xuống tàu rồi tìm cách giết họ để chiếm đoạt của cải.

Khi tàu nhô cột cờ lên khỏi mặt nước, một thảm cảnh mà suốt 16 năm sống xuôi ngược trên các dòng sông của VN, bờ duyên hải VN và Philippines tôi chưa bao giờ trông thấy cảnh tượng như thế. Quý vị à! Một phụ nữ tay ôm chặt đứa bé gái khoảng 1 tuổi đã sinh chương cuộn tròn như một quày dừa non. Chiếc áo choàng (pardessus) bằng thứ vải nylon dày chặc vướng vào các móc dùng để móc cờ hiệu của tàu hoặc tín hiệu. Trên mặt của nạn nhân bị tôm cá rĩa mát gần hết một bên mặt ... Tàu Chi Mai tiếp tục được kéo lên, trên mặt boong không còn gì tồn đọng. Trong cabin lái, xác 2 cô gái trẻ ôm nhau chết cứng. Tàu Chi Mai tiếp tục được đưa lên cao, nước tràn ra từ các lỗ hublots (lỗ có kính tròn để cho thủy thủ có thể quan sát bên ngoài hay mở ra để nhận lấy gió khi những ngày biển êm gió lặng). Nước chảy tràn ra cho thấy bên trong, xác người dần xếp xuống như cá được đóng vào hộp vậy ...

Cuối cùng tàu Chi Mai được đặt trên boong cần cầu 100 tấn, sau khi các kè được chêm chặt 2 bên hông tàu Chi Mai. Chúng tôi thấy bên hông phía tay phải của tàu Chi Mai có một lỗ thủng to hình dạng tròn méo mó phần phía trước của lỗ thủng bị tét ép vào phía trong thân tàu chứng tỏ khối thuốc nổ được đặt từ bên ngoài. Xác người bên trong chắc phải còn đủ cả vì lỗ thủng này, xác người không thể trôi ra được vì tàu bị chìm nghiêng về phía này, bùn non và đất sét còn bám chặt cả một bên thân tàu. Xác người được đưa ra khỏi tàu Chi Mai đưa lên bến phà Cát Lái lập tức các túi hành lý bị tụi công an VC tịch thu đem lên xe cây ngay lập tức, không có thân nhân hay bất cứ ai léo hánh ở khu vực này. Chỉ huy bốc dỡ các tử thi này là Đại tá VC Đinh Mười, trưởng phòng cảnh sát phòng cháy chữa cháy thành phố Sài Gòn ; và một tên đại tá khác của phòng cảnh sát trên sông. **Lúc bấy giờ bí thư thành uỷ là Võ Văn Kiệt.** Tổng cộng xác chết được đem ra là 426 xác cả nam lẫn nữ. Tôi đã không dám ăn thịt cá tôm cua hơn nửa năm trời mặc dù lúc bấy giờ công nhân kỹ thuật thuộc tổng cục đường biển như tôi mỗi tháng chỉ mua được 2 kí thịt heo cho nhu yếu phẩm mà thôi.

Thằng Lương Văn Út tài công chiếc tàu Chi Mai còn sống nhăn răng tại Sài Gòn. Sau vụ nổ tàu Chi Mai, Cộng Sản không có cách gì che giấu được, vì hơn 170 hành khách nhà nghèo loại đóng 5 cây vàng cho một đầu người, phải chịu cảnh đứng ngồi như cá hộp. Họ hiểu đi tàu trong hoàn cảnh đó sẽ bị ướt lạnh khi trời mưa giông, vì cả 2 thứ nước mưa và nước sóng biển. Họ chắc chắn hiểu được thân phận, và những rủi ro có thể mang đến cho họ khi bị say sóng, hoặc sóng to chụp phủ lên tàu có thể cuốn họ xuống biển, nên họ chịu rất nhiều tổn phí để kiếm mua phao vì thời ấy của đó là hàng quốc cấm, không có chợ nào được bày bán cả. Ngay cả như tôi, Thuyền Trưởng tàu kéo cáp Ba (có công suất trên 1200 mã lực) là loại chỉ đếm trên đầu ngón tay vào năm 1989, vẫn không có áo phao cho cá nhân của mình nữa đó. Chỉ cấp loại xốp bình cà rem (styrofoam) nhét vào áo khi (monkey vest) như áo bộ đội mang băng đạn AK vậy, nhưng vẫn phải ghi tên và chức vụ bằng nước sơn đỏ, và điều này phòng vật tư của Công Ty làm sẵn phát cho tàu, nếu bị mất phải làm báo cáo và kiểm điểm như mất súng vậy.

Chính các phao này đã giúp cho hầu hết những người trên boong này thoát ra khỏi tàu Chi Mai ngay lúc nó nghiêng chìm. Chỉ có những người thông thuộc với sông nước nên ỷ lại không mặc vào, có thể bị chết, hoặc thoát, hay tù sau vụ chìm này. Điều tôi nói đây có kiểm chứng, vì 4 ngày sau đó, những xác chết trôi nổi trên sông Nhà Bè, Phú Xuân, Soài Rạp, Lòng Tàu, cũng như trôi dạt vào những miệng đáy đóng trên sông để bắt tôm cá. Người dân đã báo cho nhà cầm quyền đem đi mai táng hoặc trả xác lại cho thân nhân. Còn cảnh công an VC bắn vào người vượt biên hôm đó, chính mắt những người đóng đáy thấy, thủy thủ tàu CSG92 và xà lan 64 thấy, công nhân nhà máy Vavioil và những cư dân trên bờ sông nhà bè phía đèn xanh đều thấy hết. Chưa hết đâu! Những người đi « đăng ký », tập trung tại bến xe Văn Thánh ngoài ngã Ba Hàng Xanh để cho xe bus đưa vào bên phà Cát Lái, nhưng còn 2 xe bus chót chưa vào tới bến phà Cát Lái thì mìn đã nổ. Không biết rằng vì xe bus đến chậm hay thằng công an tay nghề quá zỏm, gài kim định giờ không chính xác?! Điều này từng xảy ra trong thời chiến qua các vụ đặc công VC đánh các cầu Bình Triệu, Bình Lợi, Tân Cảng ... Đặc công VC ôm mìn lợi ven sông để gài giật xập cầu, nhưng lợi chưa tới nơi thì mìn phát nổ. Báo chí phổ biến tin tức, lính địa phương quân giữ cầu đều biết chuyện này!

Việc Cộng sản bắn chết người thường dân vô tội đâu có phải là điều hiếm hoi ở trong thời chiến cũng như thời bình. Hơn nữa VC đã dán bản cáo trạng khắp hai miền đất nước rằng «**Vượt Biên Là Phản Quốc**». Vì vậy chúng sợ ai không dám bắn?! Hơn nữa VC bắn để cướp của, vì người bị chúng bắn là thành phần tư bản, bị VC ghép vào tội phản quốc bóc lột. Còn 2 chiếc xe bus chở người vượt biên đến sau, khi thấy tàu Chi Mai bị phát nổ, bọn công an liền ra lệnh cho quay đầu lên hướng nhà tù Thủ Đức tạm trú qua đêm và sáng hôm sau chờ thẳng lên Bù Đốp nhốt cho đến gần 4 tháng. Sau đó, chúng đưa xuống cù lao Ròng ở Mỹ Tho cho đi bán chính thức, với điều kiện thêm 3 cây một đầu người.

Ngoài ra, còn vụ cho chìm tàu khách Vũng Tàu tại Ngã Ba Thiêng Liêng năm 1979 để cướp tiền cướp của nữa. Vụ này VC bán bãi xong, trở giọng lật lọng bắt khách ra đi đa số là Bắc di cư năm 1954 và giáo dân ở giáo xứ Tân Định, Bà Chiểu, trong đó có con của nhạc sĩ Lê Văn Thiện, hoà âm cho ban nhạc Shootgun của ca sĩ Thanh Thúy.

Thuyền Trưởng Tàu CSG92