

hỏi chú, có thật chú không ngại giao thiệp với VN không. Chú cười, bảo mình là người Việt, mà ngại giao thiệp với người Việt, thì chớ nó cũng ngại giao thiệp với mình. Tôi nói cho chú nghe về những suy tư và mặc cảm của tôi. Chú nói, người Việt Nam cũng có những quá khứ oai hùng, cũng có những triết lý thâm thúy, cũng có những tình người cảm động. Chú kết luận rằng đa số người VN là tốt, chỉ có rất ít xấu, nhưng con người không ai hoàn toàn cả. Họ tốt mặt này, nhưng họ cũng có khuyết điểm mặt khác. Họ ồn ào vì bản tính họ bộc trực, hiếu khách, họ làm những điều chướng mắt vì họ chưa rành phong tục xứ Mỹ, họ nghe nhạc buồn rầu như khóc than vì họ nhớ đất nước, nhớ quá khứ, tiếc thương dĩ vãng. Chú khuyên tôi nên đọc những cuốn sách về phong tục và lịch sử Việt Nam để biết thương người mình hơn. Còn những người Việt Nam không muốn giao thiệp với dân Việt Nam, thì cũng nên thương họ. Hoặc họ có quan niệm sai lầm, thiếu hiểu biết, hoặc họ có trải qua kinh nghiệm đáng giá, chưa quên được.

Và từ đó, tôi tập đọc sách vở Việt Nam. Ban đầu thì khó hiểu như thời tôi mới đến Mỹ đọc sách Mỹ. Dần dà quen đi. Tôi yêu dân Việt Nam tôi nhiều hơn. ●

Đông 1991.

Chép theo lời kể của một cháu trẻ.

SDN

Lá Thư Mauritanie

Anh Huân thân,

Tôi gửi đến anh bản sao của một bài đăng trong tạp chí hàng tuần Fairplay International, với đề tài chuyển vận bằng đường biển trong xứ XHCN Việt Nam.

Nhân dịp này, ông Thứ Trưởng Bùi Văn Thương có cho biết chánh sách vận tải của ông ta là dành ưu tiên một cho kiều lộ, ưu tiên hai cho các hải cảng lớn, ưu tiên ba cho ngành hàng không.

Vậy thì ý của các anh về việc tái thiết kiều lộ trong ưu tiên một đồng hợp với chủ trương của chính quyền hiện tại.

Tôi có gửi qua anh Lê Mộng Hùng một số ý kiến của tôi sau khi các anh và anh TT Ngọ có đăng trong Lá Thư Công Chánh khung bài sẽ trình đăng trong một số sắp tới của Lá Thư.

Ý tôi là nếu các anh có tài liệu đầy đủ có thể giúp để ra một master plan kiều lộ thì hay lắm, ngoài việc tái thiết những gì đã có. Master plan này nên căn cứ trên nhu cầu kinh tế và chính trị.

Về mặt chính trị, ta nên nối các vùng cao nguyên có dân tộc thiểu số với các vùng đồng bằng để thu hút mạnh các sắc dân ấy vào xã

hội ta (nếu không họ sẽ bị hút về Tàu).

Sau này, các giới chuyên chở hàng hóa bên Mỹ và Âu Châu có phát minh những rờ-mọc vừa kéo trên xa lộ vừa nhập được một đoàn xe lửa như các goong hỏa xa. Bên ta, nếu xử dụng loại rờ-mọc đó để tách ra từ xe lửa, tải hàng về các cao nguyên bằng những quốc lộ chiều ngang, xét thấy sẽ rất tiện (road trailer).

Trong bài Fairplay, thấy ông Thứ Trưởng chính phủ Hà Nội nêu ra nhiều con số rất ngỡ vực, như là bên Việt Nam có 100.000 km đường lộ xe ô tô chạy được với 250 ngàn ô tô v.v...

Tôi trông đợi bài của hai anh mà tôi tin trước là sẽ rất hay. ●

Nguyễn Văn Chiêu

BBT: Mười năm về trước tôi có làm việc tại Nouakchott, thủ đô của Mauritanie. Mỗi năm bão cát vài trăm ngày, khí hậu không được hiền hòa như hải cảng Nouadhibou anh đang ở. Không biết ngày nay kinh tế nước này có khá hơn không? Hay cũng vẫn nghèo đói và nợ như chúa chổm như ngày xưa (Lê Mộng Hùng).