

# VÀI NÉT VỀ ĐƯỜNG TRƯỜNG SƠN TRONG CUỘC KHÁNG CHIẾN CHỐNG MỸ, CỨU NƯỚC

HỒ KHANG\*

Tròn nửa thế kỷ trước đây, giữa những ngày phía bên kia vĩ tuyến 17, cả miền Nam đang chìm trong máu lửa do chính sách và hành động phát xít tàn sát dã man những người yêu nước, những người “kháng chiến cũ” của quân thù. Hội nghị Ban chấp hành Trung ương Đảng lần thứ 15 do Chủ tịch Hồ Chí Minh chủ trì đã chỉ rõ con đường phát triển cơ bản của cách mạng miền Nam là *con đường sử dụng bạo lực cách mạng để giải phóng miền Nam, hoàn thành cách mạng dân chủ nhân dân*. Để hoàn thành nhiệm vụ đó, miền Bắc phải đẩy mạnh chi viện cho miền Nam. Tại Thủ đô Hà Nội, Đảng ta và Chủ tịch Hồ Chí Minh đi đến quyết định thành lập tuyến giao liên quân sự trên bộ và trên biển chi viện cho cách mạng miền Nam.

Từ sau Hiệp định Giơnevơ đến năm 1958, ta đã có đường dây Thống nhất do Ban Thống nhất Trung ương tổ chức để đưa đón cán bộ, chuyển tài liệu và một số hàng cần thiết giữa miền Bắc và miền Nam. Đến lúc này, đường dây Thống nhất Bắc Nam không còn phù hợp. Nhận thức rõ tầm quan trọng và sự cấp thiết của việc miền Bắc đã từng chi viện cho cách mạng miền Nam tháng 5-1959, Quân ủy Trung ương ra quyết định thành lập tuyến giao liên quân sự trên bộ (Đoàn 559). Tiếp đó,

tháng 7-1959, tuyến vận tải đường biển chi viện miền Nam ra đời (Đoàn 759).

Buổi đầu, tuyến vận tải đường bộ dựa vào đường dây Thống nhất để thực hiện nhiệm vụ, chủ yếu làm công tác giao liên, vận chuyển một số vật chất bằng phương thức gửi thổ với phương châm: phòng tránh, giữ bí mật tuyệt đối để bảo vệ lực lượng, bảo vệ mục tiêu nhiệm vụ. Tuyến vận tải biển, do Mỹ có lực lượng hải quân mạnh, khống chế ngặt vùng biển miền Nam nên Đoàn 759 gặp nhiều khó khăn. Mặc dù đã tìm nhiều biện pháp, mở nhiều tuyến ven biển, vòng ra Tây Trường Sa, vòng qua Đông Trường Sa nhưng kết quả hạn chế. Trong 2 năm từ tháng 2-1962 đến tháng 12-1964, tuyến vận tải đường biển đã giao cho các chiến trường miền Nam 4.920 tấn vũ khí, đạn dược và trang bị kỹ thuật cho chiến trường xa nhất là Nam Bộ. Riêng với Liên khu V, tổ chức được 3 chuyến, được 171 tấn thì xảy ra vụ Vũng Rô (tháng 12-1965) (1). Từ tháng 3-1965 đến tháng 4-1975, tuyến đường biển chỉ chuyển được vào chiến trường 711 tấn (2). Việc đảm bảo chi viện chiến trường, nối liền giữa hậu phương miền Bắc với hậu phương tại chỗ của cách mạng miền Nam, cách mạng Lào và Căm-pu-chia chủ yếu dựa vào tuyến vận tải chiến lược trên bộ.

\* PGS.TS. Viện Lịch sử Quân sự

Tháng 1 năm 1961, Bộ Chính trị Ban Chấp hành Trung ương Đảng họp và đề ra nhiệm vụ đẩy mạnh hơn nữa đấu tranh chính trị, đưa đấu tranh vũ trang lên song song với đấu tranh chính trị. Bộ Chính trị giao cho Quân ủy Trung ương và Ban Thống nhất Trung ương giúp Trung Ương Đảng trực tiếp chỉ đạo công tác quân sự ở miền Nam, quyết định tăng cường cơ quan lãnh đạo Trung ương Cục, các khu ủy về mặt quân sự; tổ chức và kiện toàn Bộ Chỉ huy quân sự Miền và Bộ chỉ huy quân sự các quân khu; tăng cường đội ngũ cán bộ, đẩy mạnh việc tiếp tế vũ khí, tài chính cho cách mạng miền Nam và mở rộng giao thông liên lạc Bắc-Nam.

Thực hiện Nghị quyết của Bộ Chính trị, Quân ủy Trung ương chủ trương nhanh chóng tăng cường lực lượng cho Đoàn 559 nhằm mở rộng tuyến vận tải Trường Sơn theo phương hướng kiên trì giữ vững hành lang phía Đông, khẩn trương mở đường vận tải phía Tây Trường Sơn. Đồng thời, mạnh dạn áp dụng phương thức vận tải cơ giới, kết hợp với phương thức vận tải thô sơ (xe đạp thồ), chú trọng khai thác đường sông.

Được tăng cường lực lượng và bằng những biện pháp tổ chức chặt chẽ, hiệu quả, đến giữa năm 1964, Đoàn 559 đã xây dựng được địa bàn hoạt động từ Tây Quảng Bình vào đến ngã ba Biên Giới, triển khai được một số tuyến, thành lập được các cung trạm, xây dựng được tuyến hành lang nối liền miền Bắc với chiến trường miền Nam. Nhờ đó, trong 4 năm thực hiện nhiệm vụ (1961-1965), Đoàn đã vận chuyển bàn giao cho các chiến trường gần 3.000 tấn vật chất các loại, đảm bảo hành quân cho 12.000 lượt người qua lại trên đường Trường Sơn (3). Từ năm 1965, Mỹ sử dụng không quân, hải quân leo thang đánh phá miền Bắc, đưa các đơn vị quân bộ của Mỹ và chư hầu

vào miền Nam, tiến hành chiến lược "Chiến tranh cục bộ". Trước tình hình đó, chống Mỹ cứu nước là nhiệm vụ hàng đầu của toàn Đảng, toàn quân và toàn dân ta trên cả hai miền Nam, Bắc. "Tất cả cho tiền tuyến, tất cả để đánh thắng giặc Mỹ xâm lược" là ý chí của hậu phương miền Bắc đối với cách mạng miền Nam. Từ đây, miền Bắc vừa sản xuất, vừa chiến đấu, vừa tăng sức chi viện cho chiến trường miền Nam, cho cách mạng Lào và Căm-pu-chia.

Để đảm bảo cho vận chuyển người và phương tiện chiến tranh cùng các loại vật chất cần thiết khác vào chiến trường, trong điều kiện địch đánh phá ác liệt, toàn bộ hệ thống giao thông vận tải từ miền Bắc vào các chiến trường đều được chấn chỉnh và tăng cường. Lực lượng vận tải quân sự cùng lực lượng vận tải dân sự trên miền Bắc tập trung năng lực vận chuyển tạo chân hàng cho Đoàn 559. Lực lượng phòng không, lực lượng đảm bảo giao thông tăng nhanh về số lượng; hình thành thể trận vừa đánh địch rộng khắp vừa tập trung bảo vệ, đảm bảo các đầu mối giao thông, các địa bàn trọng điểm.

Trên tuyến vận tải chiến lược, Đoàn 559 được tăng cường lực lượng và phương tiện, hình thành lực lượng binh chủng hợp thành. Lực lượng này được bố trí thành thể trận đánh địch, đảm bảo giao thông và vận tải quân sự trên toàn tuyến theo phương châm vừa có lực lượng tại chỗ vừa có lực lượng cơ động mạnh. Nhiều cán bộ nhân viên kỹ thuật thuộc nhiều binh chủng và cơ quan dân sự được điều động vào chiến đấu, công tác trên đường Trường Sơn.

Khắc phục gian khổ, khó khăn, cán bộ, chiến sĩ, thanh niên xung phong và nhân viên kỹ thuật của Đoàn 559 đã bền bỉ, anh dũng và mưu trí đánh địch, mở đường, đảm bảo giao thông, thực hiện nhiệm vụ trung

tâm là tiếp nhận các nguồn hàng từ hậu phương miền Bắc (bao gồm của Tổng cục Hậu cần, của Ban Thống nhất Trung ương, của các cơ quan nhà nước gửi vào chiến trường, gửi cho bạn Lào) và nguồn thu mua ở hướng Căm-pu-chia, tổ chức vận chuyển chi viện tới các chiến trường miền Nam và Lào, đảm bảo hành quân cho bộ đội và các đoàn cán bộ dân-chính-đảng qua lại trên đường Trường Sơn.

Bốn năm (1965-1968), Đoàn 559 đã chuyển tới chiến trường miền Nam và Lào gần 100.000 tấn vật chất, đảm bảo cho hơn 200.000 lượt người qua lại trên đường Trường Sơn (4), góp phần đánh bại nỗ lực quân sự cao nhất của đế quốc Mỹ trong những năm tiến hành chiến lược "Chiến tranh cục bộ" ở miền Nam và đánh thắng "Chiến tranh đặc biệt" ở Lào; tạo điều kiện cho việc hoàn thành nhiệm vụ trong các giai đoạn tiếp theo.

Từ năm 1969 đến năm 1972 là thời kỳ Mỹ triển khai một loạt biện pháp nhằm ngăn chặn bằng được mọi nguồn tiếp tế từ bên ngoài vào miền Nam, đặc biệt là tuyến vận tải chiến lược từ Bắc vào Nam. Bộ Quốc phòng Mỹ áp dụng triệt để những thành tựu mới nhất của nền khoa học-công nghệ Mỹ vào mục đích ngăn chặn, tăng cường độ, mật độ đánh phá của không quân, bộ binh và các hoạt động biệt kích trên khu vực Trường Sơn và hệ thống đường ngang rẽ tới các chiến trường của tuyến vận tải chiến lược. Cùng một lúc, bộ đội Trường Sơn phải đương đầu với điều mà Mỹ mệnh danh là "chiến tranh ngăn chặn" và "chiến tranh hủy diệt" trong thời kỳ "Việt Nam hóa chiến tranh".

Trước tình hình đó, Đảng và Nhà nước chủ trương tăng cường thêm lực lượng và phương tiện để đảm bảo cho Đoàn 559 tác chiến bảo vệ giao thông, đủ sức đối phó có

hiệu quả mọi âm mưu và thủ đoạn đánh phá ngăn chặn của địch, giữ vững sự chi viện cho chiến trường.

Được tăng cường về lực lượng và phương tiện, bộ đội Trường Sơn nhanh chóng tổ chức lại đội hình, bố trí lại thế trận, điều chỉnh giới tuyến chiến đấu, hiệp đồng giữa các quân binh chủng và từng binh trạm, cải tiến hệ thống chỉ huy, tăng cường cho các trọng điểm... Rút kinh nghiệm thời kỳ "Chiến tranh cục bộ", hệ thống binh trạm, khu kho, mạng đường, các điểm vượt, các đoạn vòng tránh và việc tổ chức cung đoạn, đội hình vận tải... cũng được cải tiến phù hợp với tình hình mới... Vì vậy, mặc dù địch đánh phá ác liệt bằng bộ binh, bằng không quân; dội xuống khu vực đường Trường Sơn một khối lượng bom đạn, chất độc hóa học và các loại thiết bị điện tử hiện đại tăng gấp 4 lần thời kỳ Giôn-xơn (1965-1968) và gấp 20 lần thời kỳ 1960-1964... nhưng tuyến vận tải chiến lược vẫn không ngừng được xây dựng và mở rộng, vươn sâu và vươn xa vào các chiến trường. Nếu trong thời kỳ "Chiến tranh cục bộ", Đoàn 559 mới mở thông được trục đường 20 - cửa khẩu vượt đỉnh Trường Sơn, nối với hệ thống đường chiến lược ở sườn phía Tây Trường Sơn, rút ngắn cung độ đến các hướng chiến trường... thì từ năm 1968 đến năm 1972, mở thêm 4 trục đường từ Đông Trường Sơn sang Tây Trường Sơn, bao gồm đường 18, 16, 10 và 12, tạo thành hệ thống đường vượt khẩu chống địch ngăn chặn, nâng tổng số chiều dài tuyến đường từ 2.930km (1968) lên tới gần 11.000km (1972), chưa kể 6.500km đường giao liên, gùi thổ (5). Nhờ đó, trong 4 năm thực hiện nhiệm vụ (1969-1972), tuyến vận tải chiến lược đã vận chuyển được tổng khối lượng vật chất đạt 118%, đảm bảo hành quân đạt 184 đến 190% so với chỉ tiêu; bàn giao cho các chiến

trường một khối lượng vật chất và một số lượng nhân lực tăng gấp 3 đến 6 lần so với 4 năm trước đó (6), đáp ứng ngày càng đầy đủ nhu cầu của cách mạng miền Nam, cách mạng Lào và Căm-pu-chia, đặc biệt vào những thời điểm quân và dân miền Nam mở cuộc tiến công chiến lược 1972, quân và dân Lào mở cuộc tiến công chiến lược buộc địch phải ký Hiệp định Pari và Hiệp định Viêng chăn.

Những năm 1973-1975, nhiệm vụ của tuyến vận tải chiến lược là phải tranh thủ thời cơ, "tiếp tục thực hiện nhiệm vụ vận chuyển chiến lược, tiếp tục bảo đảm hành quân vào các chiến trường... đảm bảo cho các quân khu thực hiện tốt việc tổ chức chiến trường, xây dựng lực lượng dự trữ chiến lược. Đồng thời phải bảo đảm một phần nhu cầu dân sinh kinh tế, góp phần xây dựng căn cứ địa, vùng giải phóng miền Nam và các nước bạn" (7).

Theo phương hướng đó, các lực lượng chiến đấu và công tác trên đường Trường Sơn khẩn trương đổi mới thể trận cầu đường, đổi mới tổ chức lực lượng và đổi mới phương thức vận chuyển nhằm đáp ứng đòi hỏi của chiến trường trong tình hình mới. Giờ đây, đổi mới thể trận cầu đường được Bộ đội Trường Sơn xác định rõ: rút ngắn và cải thiện mạng đường phía tây Trường Sơn, đồng thời tập trung lực lượng xây dựng cơ bản tuyến đường ở phía Đông dãy Trường Sơn. Tháng 11 năm 1973, Hội đồng Chính phủ phê chuẩn kế hoạch thiết kế, mở rộng tuyến vận tải chiến lược Trường Sơn. Lực lượng công binh của Đoàn 559 và ngành vận tải miền Nam được huy động làm đường. Từ 8 trung đoàn và 65 tiểu đoàn năm 1972, lực lượng công binh của Đoàn 559 đã tăng lên 1 sư đoàn, 17 trung đoàn và 40 tiểu đoàn với tổng quân số bằng 36.341 người. Bên cạnh lực lượng công

binh, lực lượng mở đường còn bao gồm 2.741 thanh niên xung phong và dân công hỏa tuyến... Đồng thời Nhà nước và quân đội còn tăng cường thêm phương tiện cho Đoàn 559, bao gồm hàng nghìn xe máy các loại, xe lu, máy ép hơi, máy nghiền đá, máy san ủi... (8).

Khí thế chiến thắng trên khắp chiến trường cùng với việc lực lượng và phương tiện được bổ sung, được tổ chức chặt chẽ đã tạo nên sức mạnh mới, giúp Đoàn 559 nhanh chóng mở thêm 3.480km đường cơ giới và các trục dọc men theo Đông và Tây Trường Sơn. Số ki-lô-mét đường mới mở đó lớn hơn tổng số chiều dài giao thông được xây dựng trong vòng 13 năm trước đó. Các tuyến đường ngang hỗ trợ cũng được khai thông. Gần 5.000km đường ống dẫn nhiên liệu lỏng với hệ thống trạm bơm, bể chứa tương đối hiện đại từ hậu phương miền Bắc, men theo các trục dọc Trường Sơn, vươn tới các chiến trường (9). Các tuyến đường bộ phía Đông và Tây được sửa chữa, bảo dưỡng, mở rộng, bảo đảm cho việc vận chuyển cơ giới theo đội hình lớn, hoạt động liên lạc cả mùa khô và mùa mưa, cả ngày và đêm.

Qua 16 năm xây dựng, từ lối mòn giao liên bí mật len lỏi dưới các triền rừng, với phương thức vận tải thô sơ, gùi thổ là chủ yếu, tuyến vận tải chiến lược phát triển thành hệ thống trục dọc và trục ngang, ngày càng vươn xa tới các chiến trường, vươn sâu vào các hướng chiến dịch. Tính đến năm 1975, tuyến vận tải chiến lược kéo dài và mở rộng lên tới gần 20.000km, bao gồm các hệ thống trục dọc dài 6.810km, nhiều hệ trục ngang dài 4.980km, 5 hệ thống đường vượt khẩu dài 700km, 1 hệ thống đường ống dài 1.400km, tuyến vận tải đường sông vào tới Stung-treng... (10).

Trên các nẻo đường, hệ thống cung trạm, binh trạm làm nhiệm vụ vận tải, điều chỉnh giao thông, cấp phát, giao liên, bảo đảm hành quân, đưa đón và điều trị thương bệnh binh; hệ thống kho trạm, trạm địa phòng không, trạm sửa chữa và bảo dưỡng xe máy... cũng được xây dựng và ngày càng hoàn chỉnh, bảo đảm sự hoạt động thông suốt của con đường trong mọi tình huống.

Đọc dài theo các tuyến, nhiều khu căn cứ dự trữ chiến lược của Bộ và các khu căn cứ hậu cần của các quân khu, các mặt trận được bố trí dưới những tán rừng Trường Sơn, tiếp cận các hướng chiến trường, đáp ứng mọi yêu cầu chiến lược, chiến dịch...

Từ khi được đưa vào sử dụng cho đến khi kết thúc chiến tranh, chiến trường Trường Sơn đã phải đương đầu với sự ngăn chặn khốc liệt, tàn bạo, bằng nhiều lực lượng, nhiều thủ đoạn, nhiều loại phương tiện chiến tranh và vũ khí hiện đại của kẻ thù. Nơi đây, suốt 16 năm, đã diễn ra cuộc chiến tranh ngăn chặn và chống ngăn chặn giữa quân và dân ta với cỗ máy quân sự khổng lồ của đế quốc Mỹ. Chỉ tính tròn 10 năm kể từ khi vận tải cơ giới được thực hiện trên đường Trường Sơn đến lúc kết thúc chiến tranh, Mỹ và quân đội Sài Gòn đã huy động một lực lượng lớn các quân chủng, binh chủng thiện chiến tập trung đánh phá, chặn cắt con đường; rải xuống mọi nẻo đường Trường Sơn các phương tiện, máy móc tinh vi, tự động cung cấp thông tin, số liệu phục vụ cho máy bay trinh sát, máy bay chiến đấu của chúng về lưu lượng người, xe qua lại trên đường Trường Sơn. Suốt bao năm, Mỹ sử dụng không quân chiến thuật, không quân chiến lược tập trung đánh phá khốc liệt hồng triệt hạ toàn bộ hệ thống vận chuyển len lỏi dưới tán rừng. Thêm vào đó, Mỹ còn đưa

vào sử dụng “Chiến tranh hóa học” như rải bom napan, chất độc hóa học, gây mưa nhân tạo..., tàn phá hủy hoại nặng nề rừng Trường Sơn. Bộ binh địch mở hàng nghìn cuộc hành quân quy mô ngày càng lớn; tung hàng nghìn toán biệt kích, thám báo thâm nhập sâu vào căn cứ hậu cần của ta. Toàn bộ hoạt động đánh phá, ngăn chặn đường Trường Sơn gắn bó chặt chẽ với những nỗ lực quân sự của địch trên khắp chiến trường ba nước Đông Dương và trên vùng trời, vùng biển miền Bắc Việt Nam, khiến cho cuộc chiến trên đường Trường Sơn càng trở nên quyết liệt. Nhiều tác giả Mỹ và phương Tây, ngay từ ngày đó và cho đến sau này, có những nhận xét khá xác đáng về nguyên nhân thất bại của Mỹ ở Việt Nam, ở đường mòn Hồ Chí Minh. Họ đều thừa nhận: Mỹ bại trận vì không cắt đứt được con đường Trường Sơn; và Mỹ không thể nào cắt đứt được con đường vì “con đường mòn này không phải chỉ là một con đường được vạch ra mà nó là cả một luồng tư tưởng... Toàn bộ con đường mòn Hồ Chí Minh mà người ta nói đến hôm nay, là tổng kết của hàng thế kỷ đấu tranh và áp bức, cho nên con đường ấy có sức sống mãnh liệt, vì nó là tượng trưng cho sức chiến đấu của cả một dân tộc chứ không phải vì những đoạn đường cụ thể, vì những dốc đèo thẳng đứng hay vì rừng núi rậm rạp hoặc những vùng đồng bằng mà nó đã băng qua” (11).

Trong điều kiện địch đánh phá ác liệt, khí hậu, thời tiết phức tạp, việc xây dựng và bảo vệ tuyến vận tải kéo dài hàng nghìn ki-lô-mét qua nhiều khu vực địa hình thuộc 20 tỉnh ba nước Việt Nam, Lào, Campuchia (12) đòi hỏi không chỉ lòng dũng cảm mà còn phải có trí thông minh, có biện pháp tổ chức lực lượng, bố trí thế trận... đúng đắn, sáng tạo, hiệu quả.

Buổi đầu, lực lượng công tác trên tuyến chỉ có một số đơn vị nhỏ lẻ, tổ chức thành các “trạm đường dây” với nhiệm vụ soi đường, dẫn quân, gùi thổ luồn sâu qua các vùng địch chiếm. Dần dần, trước yêu cầu chi viện chiến trường ngày càng tăng, không gian chi viện ngày càng rộng, địch đánh phá ngăn chặn quyết liệt, lực lượng chiến đấu và công tác trên tuyến không ngừng lớn mạnh. Lực lượng đó bao gồm các đơn vị binh chủng hợp thành như vận tải cơ giới, bộ binh, phòng không, công binh, thông tin và các lực lượng bảo đảm khác như quân y, nhân viên kỹ thuật, thanh niên xung phong, công nhân giao thông, dân công hỏa tuyến. Đến cuối cuộc chiến tranh, chỉ riêng bộ đội Trường Sơn đã tăng đến 120.000 người, gần 9 sư đoàn binh chủng và cấp tương đương, 12 trung đoàn binh chủng cơ động và cấp tương đương, lực lượng công tác, phục vụ trong các xưởng sửa chữa, khu kho, trạm xá... Toàn bộ lực lượng trên đây được tổ chức thành hai bộ phận: lực lượng cơ động và lực lượng tại chỗ. Lực lượng cơ động là những đơn vị hợp thành, những đơn vị chuyên môn binh chủng thực hiện các chiến dịch vận chuyển và đánh địch trên từng hướng hoặc vào những thời điểm quan trọng, phục vụ ý đồ chiến lược chung. Lực lượng tại chỗ là những binh trạm với các bộ phận binh chủng và lực lượng phục vụ, đảm nhiệm công tác chiến đấu, vận chuyển, bảo vệ giao thông, bảo đảm hành quân... trên từng cung đường, đường khu vực, đường địa bàn chặng được giao. Giữa các bộ phận lực lượng có sự liên quan chặt chẽ, hỗ trợ, phối hợp và dưới sự lãnh đạo, chỉ huy tập trung, thống nhất. Các lực lượng đó lấy việc vận chuyển, mở đường, bảo đảm hành quân, bảo vệ tuyến vận tải làm nhiệm vụ chủ yếu, trong đó nhiệm vụ vận chuyển chi viện là trung tâm.

Để hoàn thành nhiệm vụ đó, bộ đội Trường Sơn đã chủ động, tích cực quy hoạch và xây dựng mạng giao thông liên hoàn bao gồm nhiều trục dọc, trục ngang, đường vòng tránh, đường nghi binh; hình thành nhiều hệ thống đường cho các loại xe cơ giới, triệt để khai thác đường sông, xây dựng tuyến đường ống với hệ thống trạm bơm, bể chứa tương đối hiện đại; phối hợp với các chiến trường, các quân khu mở mạng đường chiến dịch nối với mạng đường chiến lược; cấu trúc các công trình cầu, bến vượt, bãi trú quân, bãi giấu xe vững chắc, hợp lý; tổ chức các binh trạm, khu kho, trạm sửa chữa, bệnh viện trên những địa bàn thuận tiện, an toàn; xây dựng các đài quan sát, trạm điều phối giao thông...; thế trận giao thông vận tải trên toàn tuyến ngày càng phát triển, hoàn chỉnh, đảm bảo cho việc vận chuyển liên tục, mức độ ngày càng tăng, quy mô ngày càng lớn; bảo đảm tốt yêu cầu cơ động lực lượng của các binh đoàn chủ lực.

Thế trận đó được mệnh danh là “Trận đồ bát quái xuyên rừng rậm”, khiến sự đánh phá của địch không thể nào ngăn chặn nổi nguồn tiếp tế từ miền Bắc tới các chiến trường. Điều đó cắt nghĩa tại sao đã có “một lượng định của Mỹ vào cuối năm 1967 cho là cần phải có một quân đoàn của Mỹ tham gia mới cắt được con đường mòn trong ba tháng và phải có nửa triệu quân, tức là ngang với số quân Mỹ đang tham chiến ở Nam Việt Nam lúc đó, thì mới có thể giữ cho con đường đó thường xuyên bị cắt” (13). Còn như, “để chiếm được nó, phải chiếm đóng mỗi milimét vuông ở Lào, Cao Miên và cả Bắc Việt Nam. Tất cả quân đội của thế giới này may ra mới đủ. Một quả bom, ngoài việc phá hoại môi trường, vẫn không dụng đến được bản chất của con người” (14).

Không chỉ xây dựng và hoàn chỉnh thế trận giao liên vận tải, bộ đội Trường Sơn còn thực hiện nhiệm vụ xây dựng, bảo vệ tuyến vận tải chiến lược với việc tác chiến, mở rộng khu vực hành lang, xây dựng địa bàn vững mạnh, xem đó là một điều kiện quan trọng làm thất bại các hoạt động ngăn chặn, phá hoại của địch; khắc phục tác động tiêu cực của địa hình và thời tiết đối với nhịp độ mở đường và vận chuyển. Ngay từ những năm 60 của thế kỷ XX, các trung đoàn chủ lực của ta đã phối hợp với bạn tổ chức nhiều đợt chiến đấu giải phóng một khu vực khá rộng phía Tây Trường Sơn bao gồm Mường Phìn, Bản Đông (1960-1961) Đường 12, từ Mụ Dạ đến đường 9 (1962-1963); Pha Lan-Đồng Hến (1964-1965)... Trong những năm 1970-1972, bộ đội ta đã giải phóng A-Tô-pơ, cao nguyên Bô-lô-ven, Sa-ra-van, Pha Lan (lần 2)... Những hoạt động tác chiến đó nhằm mở rộng vùng giải phóng dọc tuyến hành lang, tạo ra sự liên hoàn giữa tuyến vận tải chiến lược với các chiến trường, qua đó, tạo nên sự vững chắc của tuyến vận tải chiến lược. Mở rộng địa bàn đến đâu, bộ đội Trường Sơn khẩn trương tổ chức triển khai các đơn vị như công binh, giao liên, cơ sở sản xuất, kho tàng... Các đơn vị này vừa thực hiện nhiệm vụ chuyên môn vừa đảm nhiệm chức năng lực lượng vũ trang địa phương tác chiến bảo vệ địa bàn, khắc phục điều kiện thiếu vắng dân cư.

Đối với vùng có dân, bộ đội Trường Sơn đã giúp đỡ chính quyền và nhân dân địa phương xây dựng làng chiến đấu, xây dựng lực lượng bảo vệ làng bản, duy trì và đẩy mạnh sản xuất. 16 năm chiến đấu và công tác, bộ đội Trường Sơn đã góp phần bảo đảm, ổn định đời sống và sinh hoạt cho 250.000 đồng bào trên địa bàn hoạt động của mình. Đối với vùng giải phóng Lào dọc

tuyến vận tải, cán bộ, chiến sĩ Trường Sơn đã tích cực giúp đỡ bạn xây dựng và củng cố cơ sở chính trị, xây dựng lực lượng vũ trang, phát động chiến tranh nhân dân, bảo vệ và mở rộng tuyến hành lang, xây dựng thành địa bàn vững chắc, đủ sức quét sạch bọn biệt kích, thám báo, đối phó có hiệu quả các thủ đoạn và hành động nòng lún vùng giải phóng, vùng căn cứ hành lang, làm thất bại âm mưu ngăn chặn tuyến vận tải chiến lược của Mỹ - Ngụy (miền Nam, Lào, Thái Lan).

Như vậy, trong điều kiện địch chiếm ưu thế và binh lực, hỏa lực, sức cơ động, có hệ thống căn cứ xuất phát tiến công trên chiến trường miền Nam, trên đất Lào và Thái Lan, nếu chỉ dựa vào lực lượng của bản thân thì bộ đội Trường Sơn không thể xây dựng, bảo vệ và mở rộng tuyến vận tải chiến lược với tổng chiều dài gần 20.000km; không thể đủ lực lượng rải khắp địa bàn có chiều dài 1.000km và chiều rộng 100km để bảo vệ con đường, thực hiện nhiệm vụ trung tâm là vận chuyển chi viện cho các chiến trường Nam Đông Dương. Vì vậy, bộ đội Trường Sơn luôn luôn phối hợp chặt chẽ với các chiến trường, với các đơn vị bạn, với lực lượng giao thông vận tải trên hậu phương miền Bắc và lực lượng vận tải của các mặt trận, các quân khu... tạo nên sức mạnh tổng hợp đánh địch bảo vệ vận chuyển, mở rộng con đường, mở rộng hành lang, mở rộng vùng giải phóng...

Bằng sức mạnh đó và với quyết tâm cao, lòng dũng cảm, sự mưu trí, cán bộ, chiến sĩ lực lượng vũ trang và lực lượng thanh niên xung phong, dân công hỏa tuyến trên đường Trường Sơn phát huy tư tưởng tiến công, khắc phục gian khổ hi sinh, suốt bao năm ròng không tiếc tuổi xuân, không tiếc mồ hôi và máu xương vì sự nghiệp con đường đã bền bỉ và kiên cường trụ bám

trận địa, trụ bám mặt đường, giữ vững mạch máu giao thông nối giữa hậu phương miền Bắc với tiền tuyến miền Nam, với cách mạng Lào và Cam-pu-chia. Nhờ đó, suốt 16 năm, tuyến vận tải chiến lược không ngừng mở rộng, đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của cuộc kháng chiến.

Trong 16 năm, bộ đội Trường Sơn đã vận chuyển một khối lượng lớn vật chất, giao cho các chiến trường 1.500.000 tấn hàng hóa, vũ khí, 5.500.000 mét khối xăng dầu; đưa đón, vận chuyển, đảm bảo hành quân trên hai triệu lượt người (15). Những năm quân và dân miền Nam mở các cuộc tiến công chiến lược, miền Bắc tăng sức chi viện cho chiến trường, tuyến vận tải chiến lược đảm bảo chuyển từ hậu phương ra tiền tuyến một khối lượng vật chất và quân số gấp 4 đến 5 lần những năm trước đó. Do vậy, sự thông suốt và năng lực đảm bảo hành quân, vận tải chi viện của tuyến 559 đóng vai trò to lớn trong việc tập kết lực lượng và vật chất, tạo nguồn dự trữ chiến lược, cùng quân và dân cả nước nói chung, quân và dân miền Nam nói riêng thực hành thắng lợi các đòn (đánh) chiến lược làm chuyển biến cục diện chiến trường.

Với hệ thống hậu cần bảo đảm được bố trí dưới các cánh rừng Trường Sơn mênh mông, dọc theo các cung đường, vươn tới các hướng chiến dịch, tuyến vận tải chiến lược còn là chỗ đứng chân, là bàn đạp xuất phát tiến công, thành hậu phương trực tiếp của các binh đoàn chủ lực. Nhưng hơn thế, suốt 16 năm kể từ khi thành lập cho đến ngày kết thúc chiến tranh, tuyến vận tải chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh đã trở thành một chiến trường chiến đấu tổng hợp, một hướng tiến công chiến lược trọng yếu của quân và dân ta trên chiến trường miền Nam; thành địa bàn thu hút, kìm chân, tiêu hao, tiêu diệt một bộ

phần quan trọng sinh lực và phương tiện chiến tranh của kẻ thù; thành nơi đương đầu và đánh bại nhiều cuộc hành binh lớn và vô hiệu hóa các loại vũ khí, khí tài, thiết bị chiến tranh hiện đại mà Mỹ đưa vào sử dụng. Trong chiến dịch Đường 9 - Nam Lào, một số binh trạm và mạng quân y, thông tin, vận tải, công binh... của Đoàn 559 đã góp phần tích cực vào quá trình chuẩn bị và thực hành tác chiến của các binh đoàn chủ lực như Đoàn 70, Sư đoàn 324, Sư đoàn 2 và các đơn vị binh chủng kỹ thuật tham gia chiến dịch. Đồng thời, lực lượng phòng không và các đơn vị thuộc Đoàn 559 đóng vai trò là lực lượng tại chỗ tiêu diệt một bộ phận quân địch, tạo điều kiện cho các binh đoàn chủ lực tiến công và phản công trên các hướng chiến dịch, đánh bại cuộc hành quân "Lam Sơn - 719" của ba sư đoàn quân đội Sài Gòn được quân Mỹ chi viện.

Trong những năm 1973-1974, để chuẩn bị cho tổng tiến công và nổi dậy khi thời cơ tới, bộ đội Trường Sơn phối hợp với các đơn vị bạn đẩy mạnh tác chiến tiêu diệt và bức rút các vị trí khống chế hành lang phía Đông, mở rộng tuyến hành lang Đông Trường Sơn. Tuyến hành lang này đã nối thông từ Đường 9 qua các khu vực hậu phương tại chỗ của chiến trường Trị - Thiên, Khu 5, Tây Nguyên và đến Lộc Ninh (miền Đông Nam Bộ). Trong khi đó, các chiến trường khác cũng đẩy mạnh tác chiến mở rộng địa bàn, xây dựng mạng đường chiến dịch nối từ các trục của tuyến 559 tới các vùng giáp ranh, áp sát các vùng hậu phương và vùng kiểm soát của địch. Dọc theo các tuyến vận chuyển, hệ thống hậu cần, kho, trạm cấp phát xăng dầu, trạm sửa chữa, quân y, thông tin... của Đoàn 559 được triển khai, bố trí tiếp cận với các căn cứ hậu cần của các chiến



trường, các quân khu, tạo thành thế trận hậu cần vững chắc...

Vào giai đoạn cuối cuộc chiến tranh, khu vực đường Trường Sơn trở thành căn cứ chiến lược rộng rãi lớn nối liền hậu phương miền Bắc với hậu phương tại chỗ của cách mạng miền Nam; gắn vùng Nam Lào, Đông Bắc Cam-pu-chia, Nam Tây Nguyên, và Đông Nam Bộ thành thế trận hậu phương trực tiếp của các binh đoàn chủ lực. Từ địa bàn Trường Sơn, nhiều binh đoàn chủ lực đã tiến xuống đồng bằng phối hợp với lực lượng tại chỗ giải phóng Huế - Đà Nẵng và vùng đồng bằng ven biển miền Trung. Từ địa bàn Nam Tây Nguyên, nhiều binh đoàn chủ lực đã tiến công về tham gia lực lượng đánh chiếm và giải phóng Sài Gòn.

Suốt 16 năm xây dựng, tuyến vận tải chiến lược Trường Sơn còn là hậu phương tại chỗ, thành căn cứ vững chắc của cách mạng Lào và Cam-pu-chia, tạo điều kiện thuận lợi cho bạn tiến lên giành thắng lợi vào giai đoạn cuối của cuộc kháng chiến. Từ năm 1959 đã đảm bảo vận chuyển và hành quân cho chiến trường miền Nam và Lào được 10.136 tấn cùng hàng nghìn tấn vật chất của các nước xã hội chủ nghĩa viện trợ cho cách mạng Lào. Trong các năm 1967-1969, vận chuyển chi viện cho chiến trường Lào và các đơn vị hành quân đạt từ 105% đến 115% chỉ tiêu kế hoạch. Năm 1970, tuyến vận tải chiến lược đã chuyển trên 5.000 tấn vũ khí, đạn dược phục vụ kịp thời cho lực lượng giải phóng Cam-pu-chia phối hợp với quân giải phóng miền Nam đập tan cuộc hành quân "Chen la". Các đơn vị tình nguyện của Tuyến 559 phối hợp với quân và dân Lào đánh địch, giải phóng một vùng rộng lớn phía Tây bao gồm Atôpơ, Savaran, Kengcốc, Pha Lan... Từ sau cuộc đảo chính Mỹ - Lonnon, đường vào cảng Xihanuc Vin bị cắt đứt, toàn bộ

vật chất chi viện cho lực lượng quân giải phóng Cam-pu-chia đều do Đoàn 559 đảm nhiệm. Hai năm 1973, 1974, Tuyến 559 đã vận chuyển chi viện chiến trường Lào, Cam-pu-chia và miền Nam một khối lượng vật chất gấp 3,8 lần giai đoạn 1969-1972 và bằng 65,5% tổng khối lượng vận chuyển chi viện trong 17 năm trước đó (1955-1972) (16), tạo điều kiện thuận lợi cho bạn tiến lên giành thắng lợi vào giai đoạn cuối của cuộc kháng chiến.

Như thế, quyết định xây dựng đường Trường Sơn - đường Hồ Chí Minh và thực hiện thắng lợi quyết định đó là một quyết định lịch sử, một thành công lớn lao trong chỉ đạo chiến lược, điều hành chiến tranh của Đảng và Nhà nước ta; là biểu hiện của ý chí, sức mạnh, trí thông minh, lòng dũng cảm của con người Việt Nam trong những năm chống Mỹ; biểu hiện ngời sáng của tinh đoàn kết chiến đấu và giúp đỡ lẫn nhau giữa cách mạng Việt Nam với cách mạng Lào, Cam-pu-chia. Nói cách khác, "Đường mòn là một sản phẩm kỳ diệu của tài năng, sự kiên nhẫn và sự hy sinh không bờ bến của con người" (17); "là hiện thân của những giấc mơ, những khát vọng của cả một dân tộc" (18) nên không một sức mạnh nào có thể chặn cắt, có thể hủy diệt được.

Cố Tổng Bí thư Lê Duẩn từng nhận định: "Đường Trường Sơn là con đường của ý chí quyết thắng, của lòng dũng cảm, của khí phách anh hùng. Đó là con đường nối liền Nam - Bắc, thống nhất nước nhà, là con đường tương lai giàu có của Tổ quốc ta. Đó cũng là con đường đoàn kết của các dân tộc của ba nước Đông Dương" (19). Đường Trường Sơn năm xưa, đã phát triển thành đường Hồ Chí Minh dài rộng của sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc Việt Nam hôm nay!

## CHÚ THÍCH

(1). Đêm 15-2-1965, tàu 143 (Đoàn 125) Quân chủng Hải quân chở vũ khí cấp bến Vũng Rô (Xã Hòa Hiệp, huyện Tuy Hòa, tỉnh Phú Yên). Sau khi bốc dỡ hàng xong, trời rạng sáng, tàu phải neo lại. Mặc dù đã được ngụy trang nhưng tàu vẫn bị phát hiện. Trước tình hình đó, các thủy thủ ta đã quyết định phá hủy tàu. Sau sự kiện này, địch ráo riết phong tỏa đường biển khiến cho việc chi viện trên biển của hải quân ta gặp nhiều khó khăn.

(2). Ban chỉ đạo Tổng kết chiến tranh trực thuộc Bộ Chính trị. *Tổng kết cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, thắng lợi và bài học*, Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 1996, tr. 330.

(3), (4), (5). Bộ quốc phòng - Viện Lịch sử Quân sự Việt Nam: *Hậu phương chiến tranh nhân dân Việt Nam (1945-1975)*, Nxb. Quân đội nhân dân, Hà Nội, 1997, tr. 232; 234; 236.

(6). 1965-1968: kế hoạch chi viện 85.000 tấn, hành quân 324.000 lượt người; 1969-1972: kế hoạch chi viện 114.820 tấn, hành quân 598.000 lượt người. Dẫn theo *Công tác vận tải quân sự chiến lược*, Tài liệu lưu hành nội bộ của Tổng cục Hậu cần, 1984, tr.100.

(7). Nghị quyết số 221/NQĐU 559. Dẫn theo *Công tác vận tải quân sự chiến lược*, Tài liệu đã dẫn, tr. 106, 107.

(8), (10). Bộ quốc phòng - Viện Lịch sử Quân sự Việt Nam: *Hậu phương chiến tranh nhân dân Việt Nam (1945-1975)*, sdd, tr. 237; 238.

(9). Từ năm 1968 đến năm 1975, khi địch tăng cường đánh phá, ngăn chặn, Quân ủy Trung ương quyết định xây dựng tuyến đường ống, xuất phát từ Quảng Bình vượt sang phía Tây dãy Trường Sơn, kéo thẳng xuống khu vực Ngã ba biên giới. Tuyến đường ống này nối với tuyến đường ống

quốc gia khởi đầu từ cảng Cái Lân (Quảng Ninh). Tiếp đó, tuyến đường ống đồng Trường Sơn cũng được xây dựng: tuyến đường ống này đi qua miền Tây Trị Thiên vào Sa Thầy (tỉnh Công Tum), tới điểm cuối là Bù Gia Mập (tỉnh Bình Phước).

(11). Theo Van Geirt: *Đường mòn Hồ Chí Minh*, Nxb. Editions Speciale Paris, 1971. Dẫn lại trong *Trận đổ bát quái xuyên rừng rậm*, Tổng cục xây dựng kinh tế, 1979, tr. 25-26.

(12). Đó là 9 tỉnh Việt Nam (Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế, Quảng Nam, Con Tum, Gia Lai, Bình Phước), 7 tỉnh của Lào (Bô Li Khăm Xây, Khăm Muôn, Sa Va Na Khét, Sa Ra Van, Xê Công, A Tô Pư, Chăm Pa Xắc), 4 tỉnh Cam-pu-chia (Stung Treng, Nát Ta Ra Ki Ri, Kra Chiê, Mông Đun, Ki Ri).

(13). Ý kiến của tướng Richard G. Stinwell - Tư lệnh cơ quan viện trợ Hoa Kỳ ở Thái Lan (MAC) nói với Kim Wilenson của Hãng thông tấn UPI tại Băng Cốc, dẫn theo *Trận Đổ bát quái xuyên rừng rậm, sdd*, tr. 246.

(14). Van Geirt: *Đường mòn Hồ Chí Minh*, sdd, tr. 654.

(15), (16). Bộ quốc phòng - Viện Lịch sử Quân sự Việt Nam: *Hậu phương chiến tranh nhân dân Việt Nam (1945-1975)*, sdd, tr. 244-245; 248-249.

(17). Gabriel Kolko: *Giải phẫu một cuộc chiến tranh*, Nxb. Quân đội nhân dân, Hà Nội, 2003, tr. 241.

(18). John Prados: *The Blood Road: The Ho Chi Minh Trail and Viet Nam War* (Con đường máu: đường Hồ Chí Minh và chiến tranh Việt Nam), Nxb. John Wiley & Son, 1998.

(19). Dẫn theo Đồng Sĩ Nguyên: *Đường Xuyên Trường Sơn*, Nxb. Quân đội nhân dân, Hà Nội, 1999, tr. 409, 410.