

ÂM MƯU VÀ HÀNH ĐỘNG CỦA MỸ KHI ĐÁNH PHÁ CÁC MỤC TIÊU GIAO THÔNG VẬN TẢI Ở HẢI PHÒNG TRONG CUỘC CHIẾN TRANH PHÁ HOẠI LẦN THỨ NHẤT (1965-1968)

Phạm Thị Thu Trang

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

TÓM TẮT

Trong kháng chiến chống Mỹ cứu nước, Hải Phòng là một địa bàn chiến lược cả về chính trị, kinh tế và quốc phòng. Khi tiến hành cuộc chiến tranh phá hoại lần thứ nhất (1965-1968), một trong những mục tiêu Mỹ tập trung đánh phá dữ dội là các điểm, tuyến và phương tiện giao thông vận tải của Hải Phòng, nhằm hủy diệt sức mạnh của một hậu phương lớn ở miền Bắc. Bài viết sử dụng phương pháp điền dã, phỏng vấn sâu và thu thập tư liệu từ các văn kiện của Đảng bộ thành phố Hải Phòng, từ các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước, trên cơ sở áp dụng phương pháp luận của chủ nghĩa Mác - Lênin, các phương pháp lịch sử, phân tích, tổng hợp. Kết quả nghiên cứu làm rõ những yếu tố đặc thù khiến hệ thống giao thông vận tải của Hải Phòng trở thành mục tiêu chủ yếu và hàng đầu trong kế hoạch hủy diệt, đồng thời những âm mưu, thủ đoạn của đế quốc Mỹ được làm sáng tỏ ở nhiều góc độ, được hệ thống hóa đầy đủ hơn, logic hơn, từ đó tái hiện lại một trong những mặt trận ác liệt nhất ở Hải Phòng những năm 1965-1968.

Từ khóa: *chiến tranh phá hoại; giao thông vận tải; lịch sử Hải Phòng; âm mưu của Mỹ; kháng chiến chống Mỹ*

Ngày nhận bài: 13/10/2020; Ngày hoàn thiện: 07/12/2020; Ngày đăng: 09/12/2020

THE CONSPIRACY AND ACTION OF AMERICA IN RAIDING HAI PHONG'S TRANSPORTATION TARGETS DURING THE FIRST DESTRUCTIVE WAR (1965-1968)

Phạm Thị Thu Trang

Vietnam Maritime University

ABSTRACT

During the resistance against the US for national salvation, Hai Phong was a strategic area in both politics, economy and defense. When waging the first destructive war (1965-1968), one of the most targets attacked violently by the US was the points, routes and means of transport of Hai Phong, to destroy strength of a large rear in the North. The study used the methods of fieldwork, in-depth interviews and data collection from documents of the Party Committee of Hai Phong city, from domestic and foreign research projects based on the fundamental of applying the methodology of Marxism - Leninism, the methods of history, logic, analysis, synthesis etc. The research results clarified the specific factors that made Hai Phong's transportation system become the main and leading target in the plan of destruction, at the same time the American imperialist's conspiracies and tricks were clarified in many points of view, more codified, more logical, and illustrated one of the most fierce fronts in Hai Phong in the years 1965 - 1968.

Keywords: *destructive war; transportation; history of Hai Phong; conspiracy of the US; the resistance against the US*

Received: 13/10/2020; Revised: 07/12/2020; Published: 09/12/2020

Email: trangpham1612.llct@vimaru.edu.vn

http://jst.tnu.edu.vn; Email: jst@tnu.edu.vn

1. Mở đầu

Hiện nay, trong bối cảnh thế giới có nhiều biến động khó lường, đối với những thành phố lớn, có vị trí chiến lược như Hải Phòng, công tác quốc phòng - an ninh đặt ra yêu cầu là phải chủ động, thường xuyên tìm hiểu, theo dõi tình hình nhằm đánh giá đúng âm mưu, từ đó kịp thời ngăn chặn, đáp trả những thủ đoạn, hành động của đối phương khi chiến tranh xảy ra [1], [2]. Trong lịch sử, Hải Phòng đã từng là một trong những mục tiêu trọng điểm của mọi âm mưu và hành động chiến tranh khi Mỹ tiến hành phá hoại miền Bắc lần thứ nhất (1965-1968) [3], [4], [5], [6].

Cho đến nay, mảng đề tài Hải Phòng trong chiến đấu chống chiến tranh phá hoại đã thu hút được sự quan tâm của nhiều nhà nghiên cứu. Dưới góc nhìn của các tác giả nước ngoài như Dyke [4], Momyer [5] và từ tài liệu của Bộ Quốc phòng Mỹ [6], những âm mưu, hành động đánh phá hệ thống GTVT ở Hải Phòng được hệ thống chi tiết hơn, cho thấy sự tính toán thực sự bài bản, tinh vi của Mỹ. Nhưng trong các công trình nghiên cứu trong nước, các tác giả chỉ nhìn nhận việc Mỹ đánh phá mục tiêu giao thông vận tải ở Hải Phòng có ý nghĩa quan trọng chứ chưa làm rõ sự chi phối của nó đến mọi âm mưu, hành động của Mỹ trong cuộc chiến tranh phá hoại lần thứ nhất [2], [3], [7]. Vì vậy, làm rõ những âm mưu, hành động của Mỹ khi đánh phá hệ thống giao thông vận tải ở Hải Phòng chính là nhằm bổ sung cho sự nhận thức đầy đủ hơn, khoa học hơn về một trong những vấn đề của khoa học lịch sử.

2. Nội dung

2.1. Những yếu tố đặc thù về vị trí địa lý, kinh tế, giao thông vận tải khiến Hải Phòng trở thành mục tiêu trọng điểm khi Mỹ đánh phá hệ thống vận tải miền Bắc

Thành phố Hải Phòng nằm trên bờ biển Đông thuộc miền duyên hải Bắc Bộ, có diện tích 1.519,2 km², chiếm 0,47% diện tích cả nước [8, tr.8], gồm phần đồng bằng ven biển và

phần biển đảo. Phía Đông Bắc, Hải Phòng giáp vịnh Bắc Bộ, phía Đông và Đông Bắc giáp tỉnh Quảng Ninh - mỏ than lớn nhất cả nước, phía Nam và Tây Nam giáp tỉnh Thái Bình - vựa lúa của miền Bắc, phía Tây và Tây Bắc giáp tỉnh Hải Dương - một tỉnh trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ.

Vùng biển Hải Phòng nằm trong vịnh Bắc Bộ trên đường hàng hải quốc tế, là một vùng biển quan trọng ở Thái Bình Dương, nối liền Đông Bắc Á với Đông Nam Á. Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, Cảng Hải Phòng là một cảng lớn - cảng cửa ngõ của miền Bắc, nối liền Việt Nam với các nước xã hội chủ nghĩa, với bạn bè quốc tế và nối liền hậu phương lớn miền Bắc với tiền tuyến lớn miền Nam. Lượng hàng hóa nhập khẩu vào miền Bắc bằng đường biển chiếm tới 2/3 và chủ yếu qua Cảng Hải Phòng.

Hải Phòng còn là nơi toàn bộ các nhánh hạ lưu của sông Thái Bình đổ ra biển nên có mạng lưới sông ngòi dày đặc, vừa tạo thuận lợi vừa gây khó khăn cho việc vận chuyển hàng hóa. Hải Phòng có 16 con sông với tổng chiều dài 340 km trong đó 5 sông lớn là Bạch Đằng, Cấm, Lạch Tray, Văn Úc, Thái Bình [3, tr.107]. Hệ thống sông ngòi dày đặc góp phần hình thành mạng lưới vận tải sông biển phục vụ chủ yếu cho các hoạt động vận chuyển hàng hóa từ nước ngoài ra vào miền Bắc, từ miền Bắc ra vào các tỉnh ven biển miền Trung, miền Nam và vận chuyển than từ Quảng Ninh qua Hải Phòng vào các tỉnh nội địa. Các tuyến sông trong là những tuyến vận tải chủ yếu phục vụ cho các yêu cầu xuất nhập hàng hóa của Cảng, đáp ứng các yêu cầu phát triển kinh tế và các mặt hoạt động khác của Trung ương cũng như của địa phương.

Hải Phòng có các tuyến đường bộ huyết mạch nối với các tỉnh thành khác như quốc lộ 5, quốc lộ 10, quốc lộ 37... Từ trung tâm thành phố đi sâu vào nội địa hơn 100 km bằng đường bộ (theo quốc lộ 5) hoặc bằng đường sắt chạy song song là tới thủ đô Hà Nội. Quốc

lộ 10 là tuyến đường liên tỉnh chạy dọc theo vùng duyên hải Bắc Bộ qua 6 tỉnh và thành phố: Quảng Ninh, Hải Phòng, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình và Thanh Hóa. Đó là một trong các trục phát triển không gian vùng Duyên hải Bắc Bộ với Hải Phòng - Hạ Long, là tuyến đường huyết mạch nối các tỉnh ven biển Bắc Bộ và là trục dọc quan trọng kết nối các tuyến giao thông lớn như quốc lộ 5, quốc lộ 37, quốc lộ 39, quốc lộ 21 và các đường tỉnh lộ.

Tuyến đường sắt Hải Phòng - Hà Nội được thực dân Pháp khởi công xây dựng từ năm 1901, đi qua các tỉnh Hưng Yên, Hải Dương, sau đó nối dài tới Lào Cai vươn đến Côn Minh (Vân Nam - Trung Quốc) phục vụ hoạt động vận tải với phía Nam Trung Quốc và trung chuyển hàng hóa cho các địa phương khác.

Sân bay Cát Bi cách trung tâm thành phố khoảng 7 km được hình thành trên cơ sở là một sân bay quân sự lớn, cầu hàng không quan trọng của Pháp ở Đông Dương trong những năm chiến tranh ở Việt Nam. Phía Đông Bắc sân bay giáp sông Cấm và cửa biển, phía Tây Nam giáp sông Văn Úc và vịnh Bắc Bộ, phía Bắc cách Cảng Hải Phòng 5 km. Phạm vi sân bay chiếm diện tích khoảng 1500 ha, có khả năng chứa lên tới 300 máy bay các loại [9, tr.8]. Đây là những điểm hết sức thuận lợi để Hải Phòng hình thành tổ hợp mạng lưới vận tải hàng không - đường sông - đường biển mà nhiều địa phương khác không có được.

Có vị trí chiến lược lại thêm địa hình khá đa dạng: gồm đất liền, vùng hải đảo, vùng đồng bằng ven biển (độ cao từ 0,7 - 1,7 m so với mực nước biển) và địa hình đồi sát núi, Hải Phòng nhanh chóng trở thành một đầu mối giao thông quan trọng với hệ thống giao thông thủy, bộ, đường sắt, hàng không trong nước và quốc tế, là cửa chính ra biển của thủ đô Hà Nội và các tỉnh phía Bắc.

Những đặc điểm nêu trên tạo thuận lợi cho Hải Phòng sau 10 năm giải phóng (1955-

1965) trở thành một khu vực kinh tế tổng hợp, tương đối toàn diện của miền Bắc xã hội chủ nghĩa, có nguồn nhân lực dồi dào, nguồn tài nguyên phong phú, làm nên sức mạnh mới cho sự nghiệp xây dựng chủ nghĩa xã hội. Nhưng cũng chính vị trí địa chính trị, kinh tế và quốc phòng của Hải Phòng khiến cho thành phố Cảng thường sớm phải đối mặt với quân thù. Thực dân Pháp đã từng coi Hải Phòng không chỉ là “*buồng phổi kinh tế của Bắc Kỳ*” mà còn là “*một đầu cầu chiến lược không thể thay thế... thuận lợi tốt bậc*” [10, tr.138] để đánh chiếm thủ đô Hà Nội. Mỹ còn tính xa hơn khi cho rằng “*phong tỏa Hải Phòng sẽ khiến Bắc Việt Nam khó mà đứng vững được*” [4, tr.93].

Với vị trí chiến lược quan trọng về chính trị, kinh tế và quân sự như vậy, Hải Phòng là một trong số mục tiêu trọng điểm đầu tiên Mỹ nhắm tới. Thêm vào đó, vai trò đầu mối giao thông vận tải của miền Bắc hậu phương chi viện và chia lửa với chiến trường miền Nam càng làm cho giao thông vận tải ở Hải Phòng nhanh chóng trở thành một mặt trận ác liệt chưa từng có trước đó trong lịch sử đối mặt với quân thù của quân và dân thành phố Cảng.

2.2. Âm mưu và hành động phá hoại hệ thống giao thông vận tải ở Hải Phòng của đế quốc Mỹ

Đầu năm 1965, chiến lược “Chiến tranh đặc biệt” đứng trước nguy cơ sụp đổ hoàn toàn, Mỹ buộc phải đưa quân vào miền Nam Việt Nam để cứu nguy cho nguy quyền Sài Gòn, đồng thời chuẩn bị mở rộng chiến tranh phá hoại bằng không quân và hải quân ra miền Bắc. Ném bom miền Bắc, Mỹ tính sẽ đạt được cả 3 mục tiêu: phá hoại tiềm lực kinh tế, quốc phòng và công cuộc xây dựng chủ nghĩa xã hội ở miền Bắc; ngăn chặn sự chi viện từ bên ngoài vào miền Bắc, từ miền Bắc vào miền Nam; uy hiếp tinh thần chiến đấu của nhân dân hai miền. Như vậy, với tính chất phá hoại, ngăn chặn, uy hiếp đó, trong cuộc chiến tranh lần này Mỹ gây ra cho miền Bắc, giao

thông vận tải trở thành một mặt trận ác liệt chưa từng có trong lịch sử đối mặt với quân thù của nhân dân Việt Nam.

Để chuẩn bị chu đáo cho những thủ đoạn sẽ sử dụng, đảm bảo đạt mục đích chiến tranh, ngay từ đầu năm 1964, phương án ném bom miền Bắc đã được Hội đồng an ninh quốc gia Mỹ chuẩn bị như một chương trình gây sức ép quân sự công khai từng bước một của Bộ trưởng Quốc phòng McNamara bao gồm các cuộc tiến công bằng máy bay vào các mục tiêu quân sự và kinh tế. Cố vấn cao cấp Walt W. Rostow cũng đề xuất một kế hoạch bao gồm nhiều bước, từ biệt kích nhỏ đến lớn, phong tỏa Cảng Hải Phòng, tiến công tập kích vùng ven biển, sau cùng là ném bom phá hoại miền Bắc. Ngày 17/4/1964, Hội đồng tham mưu trưởng liên quân Mỹ duyệt danh sách 94 mục tiêu cần ném bom Bắc Việt Nam, trong đó có nhiều mục tiêu ở Hải Phòng.

Nổi tiếp chiến dịch “*Mũi lao lửa*”, từ ngày 2/3/1965, Mỹ mở chiến dịch “*Sấm đền*”, leo thang ném bom, bắn phá liên tục và ác liệt vào hầu hết các thị xã, thị trấn, đầu mối giao thông trên miền Bắc. Chiến dịch này trở thành trận chiến không quân dữ dội nhất diễn ra trong thời kỳ chiến tranh lạnh. Trung bình mỗi ngày có từ 160 đến 250 lần chiếc máy bay của không quân và hải quân Mỹ cùng nhiều tàu chiến được huy động với hàng nghìn tấn bom đạn trút xuống các làng mạc, thành phố, các tuyến giao thông. Trên các tuyến đường, ở từng trọng điểm, máy bay Mỹ tập trung bom đạn đánh đi, đánh lại nhiều lần, có điểm đánh tới gần 50 lần [1, tr.46]. Trong năm đầu tiên, khoảng 50% số phi vụ của không quân Mỹ tập trung vào việc đánh cắt giao thông [11, tr.11]. Đây là lần đầu tiên trong lịch sử xuất hiện kiểu chiến tranh phá hoại bằng không quân và hải quân với quy mô lớn và mức độ ác liệt như vậy.

Trong quá trình đánh phá Hải Phòng, Mỹ đặc biệt tập trung vào bốn loại mục tiêu cụ thể là cảng, cầu, dầu, dân. Cả 4 mục tiêu đều liên

quan trực tiếp hoặc gián tiếp nhưng mật thiết đến hoạt động giao thông vận tải. Ngày 26 và 29 tháng 3 năm 1965, Mỹ sử dụng hàng trăm lần chiếc máy bay đánh phá ác liệt đảo Bạch Long Vĩ. Tiếp theo đó, Mỹ liên tục đánh phá các đảo đèn Long Châu, Hòn Dấu, Hải Âu, Thanh Niên, hệ thống đèn dẫn đường từ phao số 0 vào Cảng. Máy bay Mỹ còn đuổi bắn các tàu thuyền vận tải trên sông và ven biển, đe dọa, uy hiếp, ngăn chặn các tàu nước ngoài ra vào Cảng. Các đảo đèn Long Châu, Hòn Dấu bị Mỹ đánh phá ác liệt nhất. Tính toàn bộ trong cuộc chiến tranh phá hoại lần thứ nhất, Mỹ đã đánh phá đảo đèn Long Châu 283 trận, ném xuống đảo hơn 5000 quả bom các loại và bắn hàng trăm quả tên lửa. Đảo đèn Hòn Dấu bị đánh 116 trận với hàng ngàn quả bom các loại [2, tr.18]. Như vậy, tuy lần này Mỹ chưa tiến hành phong tỏa Cảng Hải Phòng bằng thủy lôi nhưng bằng việc đánh phá đảo đèn - con mắt của Cảng, hoạt động của toàn ngành giao thông vận tải bị ảnh hưởng nghiêm trọng, không chỉ riêng hoạt động của Cảng.

Mỹ hàng ngày đe dọa phong tỏa Cảng Hải Phòng và các cảng khác, song vẫn chủ trương “*leo thang từng bước, đánh phá từng đợt*”. Mc Leslay, người phát ngôn Bộ Ngoại giao Mỹ trắng trợn tuyên bố tàu chiến Mỹ sẽ tiếp tục quyền tự do hoạt động ở vùng biển Việt Nam. Tuy nhiên, do chưa được phép phong tỏa Cảng Hải Phòng và các cuộc không kích bị cấm trong phạm vi 10 hải lý (19 km) quanh Cảng nên trong năm đầu, Mỹ ưu tiên đánh phá các tuyến giao thông đường bộ, đường sắt trọng yếu.

Đường số 5 từ Hải Phòng đi Hà Nội và tuyến đường sắt chạy song song với nó dài trên 100 km là một trong những tuyến đường giao thông huyết mạch của miền Bắc, có vị trí đặc biệt nổi hải cảng quan trọng bậc nhất của miền Bắc với thủ đô, với các vùng của cả nước. Theo tính toán của Mỹ, trên 85% số hàng nhập của miền Bắc qua Cảng Hải Phòng được vận chuyển qua những tuyến đường này lên Hà Nội và đi các địa phương, chuyển tiếp

vào chiến trường miền Nam. Trung bình mỗi ngày có từ 15 đến 20 chuyến tàu, 100 đến 300 chuyến ô tô chuyển hàng hóa từ Hải Phòng đi các nơi [7, tr.141]. Vì vậy, những tuyến đường này không thể thoát khỏi tầm ngắm của máy bay, bom đạn Mỹ, hòng bao vây cô lập Hải Phòng, chia cắt Hải Phòng với thủ đô Hà Nội, buộc miền Bắc không thể phát triển kinh tế, ngăn chặn dòng hàng chảy đi khắp miền Bắc và vào Nam. Trên tuyến đường huyết mạch này, Mỹ nhằm chủ yếu vào các cây cầu: Lai Vu, Phú Lương, Xe lửa, Thượng Lý, Hạ Lý. Mỗi mục tiêu này bị đánh phá hàng trăm trận, phải hứng chịu hàng tấn bom đạn các loại. Không chỉ đánh liên tục, Mỹ còn sử dụng những thủ đoạn tinh vi. Ngoài cách đánh phá theo kiểu cắt đoạn, băm nhỏ từng tuyến, Mỹ còn tìm cách đánh phá nhằm ngăn chặn từng vùng, đánh các cầu trên quốc lộ 5 đồng thời đánh dọc theo quốc lộ 18, quốc lộ 10,...

Trong năm 1965, việc ném bom của Mỹ vẫn có tính hạn chế khi Johnson (với sự ủng hộ của McNamara) kiểm soát chặt chẽ chiến dịch. Johnson sợ rằng một chiến dịch quy mô, kéo dài và bất chấp có thể làm ngòi nổ cho một sự can thiệp trực tiếp của Trung Quốc hay Liên Xô, điều mà đến lượt nó có thể biến thành một cuộc chiến tranh thế giới. Vì vậy, các cuộc không kích bị cấm trong phạm vi 30 hải lý quanh Hà Nội và trong phạm vi 10 hải lý quanh Cảng Hải Phòng. Một vùng đệm rộng 30 dặm cũng được kéo dài dọc theo biên giới với Trung Quốc. Điều này liên tục gây tức giận đối với các chỉ huy quân sự Mỹ, các thành viên cánh hữu trong Hạ viện Mỹ, và thậm chí cả một số người trong Chính phủ. Một trong các mục đích chính yếu của chiến dịch, ít nhất là đối với giới quân sự, đáng ra phải là phong tỏa Cảng Hải Phòng và các cảng biển khác bằng việc thả thủy lôi từ trên không, từ đó làm giảm hoặc ngừng dòng hàng viện trợ đường biển vào miền Bắc. Nhưng Tổng thống Johnson từ chối thực hiện một hành động khiêu khích như vậy, và đến năm 1972, việc phong tỏa này mới được thực hiện.

Tuy nhiên, ngay cả khi đã ném bom hạn chế hoặc tập trung một số đợt đánh phá mạnh, cuối cùng là thực hiện âm mưu “*tạm ngừng ném bom để gây sức ép*” với miền Bắc thì Mỹ vẫn không đạt được ý đồ. Giới quân sự Mỹ kiến nghị với Tổng thống tăng cường gấp đôi ném bom bắn phá miền Bắc để tăng thêm “*sức ép tối đa*”. Từ ngày 31/01/1966 đến 30/3/1966, sau 57 ngày ngừng ném bom, Johnson tiếp tục ra lệnh ném bom trở lại trên toàn miền Bắc từ ngày 31/3/1966. Mục tiêu chủ yếu của Mỹ vẫn nhằm vào giao thông vận tải.

Sau khi đánh vào đường bộ và đường sắt - theo chủ quan Mỹ là đã bị tê liệt, chúng quay sang đánh vào đường sông và đường biển. So với năm 1965, mức độ đánh vào đường sông và đường biển năm 1966 tăng gấp 2 lần, năm 1967 tăng gấp 70 lần [1, tr.68]. Từ cuối tháng 3/1966, Mỹ tập trung máy bay đánh phá từng đợt, dứt điểm các mục tiêu chiến lược, khống chế giao thông vận tải trên diện rộng. Mỹ dùng không quân và pháo tầm xa từ Hạm đội 7 ngoài biển Đông bắn vào. Chúng sử dụng các loại bom từ trường, bom bi sát thương, bom nổ ngay và nổ chậm để tăng hiệu lực sát thương nhằm tiêu hao lực lượng giao thông vận tải của Việt Nam trên các tuyến vận chuyển.

Sau hơn một năm tiến hành chiến tranh phá hoại với quy mô ngày càng lớn nhưng vẫn không đạt được mục đích, giới hiếu chiến Mỹ thực hiện âm mưu thâm độc mới là đánh vào các kho xăng dầu của miền Bắc. Đây là thủ đoạn hết sức thâm độc. Trong chiến tranh, xăng dầu là mặt hàng chiến lược số 1, là mạch máu đảm bảo cho giao thông thông suốt, cung cấp cho hàng ngàn xe ô tô vận chuyển hàng ra tiền tuyến, cho xe tăng, máy bay chiến đấu phục vụ cho sản xuất và chiến đấu ở hậu phương. Ngoài việc cấp trực tiếp cho các tàu thuyền hoạt động trên sông, trên biển, xăng dầu được tập kết ở các kho dự trữ rồi bơm vào đường ống chạy dọc theo đường mòn Hồ Chí Minh để cấp tận nơi chiến trường miền Nam.

Mỹ biết rất rõ toàn bộ xăng dầu của miền Bắc được nhập từ nước ngoài và đều được chuyển bằng đường biển qua Cảng Hải Phòng. Khó

lượng tiếp nhận hàng năm khoảng 300.000 tấn [3, tr. 76]. Khu kho chính tiếp nhận và phân phối xăng dầu lớn nhất của miền Bắc là Tổng kho Thượng Lý ở Hải Phòng, có khả năng chứa một phần tư số xăng dầu nhập hàng năm của miền Bắc, ngoài ra còn có kho Thủy Nguyên, Đồ Sơn. Vì vậy, Mỹ cho rằng ném bom các kho dầu “sẽ gây tổn thất nhiều hơn đến khả năng của Bắc Việt Nam trong việc vận chuyển các vật tư chi viện chiến tranh ở trong nước và dọc theo các con đường thâm nhập vào Nam Việt Nam hơn là bắn phá bất kỳ một hệ thống mục tiêu nào riêng rẽ” [5, tr.238].

Sau nhiều lần trì hoãn (10/6 và 22/6), đến ngày 29/6/1966, Mỹ mở đợt đánh phá lớn vào toàn bộ hệ thống dự trữ và tiếp nhận xăng dầu của miền Bắc. Trước nhất, Mỹ tập trung ném bom vào kho dầu lớn Thượng Lý (Hải Phòng) và Đức Giang (Hà Nội). Trận đánh phá diễn ra từ 11 giờ 47 phút đến 11 giờ 52 phút. Chưa đầy 10 phút, 25 máy bay của hải quân Mỹ từ biển theo dọc sông Thái Bình và sông Văn Úc vào ném bom, bắn tên lửa xuống mục tiêu. Cùng thời gian này, máy bay Mỹ còn bắn phá kho xăng dầu ở Đồ Sơn. Trong suốt mùa hè năm 1966, chiến dịch “*Sấm Dền*” tập trung vào việc triệt phá các kho và ngăn chặn việc vận chuyển xăng dầu của miền Bắc. Đây là bước leo thang tội ác mới của Mỹ khi đánh trực tiếp vào nội thành Hải Phòng, thủ đô Hà Nội. Đối với Đảng bộ, quân dân Hải Phòng, sự kiện này mở đầu cho thời kỳ chiến đấu ác liệt và gian khổ nhất.

Sau thất bại ở chiến dịch ném bom kho xăng dầu năm 1966, Mỹ lại quay về tập trung đánh phá các tuyến đường giao thông chiến lược. Mỹ ném bom các mục tiêu quanh thành phố nhằm bao vây vùng ngoài, sau đó đánh các kho hàng, khu vực nhiên liệu, các cầu, ga xe lửa, bến cảng,... Tất cả các tuyến đường bộ, đường sắt, đường sông, đường biển phục vụ cho việc giải toả và vận chuyển hàng hóa, vật tư thiết bị, vũ khí tiếp nhận từ tàu nước ngoài

tại Cảng Hải Phòng đi các nơi đều bị đánh phá, phong tỏa ác liệt.

Năm 1967, ở Hải Phòng, Mỹ vạch ra một kế hoạch ném bom mới ác liệt và tàn bạo nhằm “*bịt kín cổ lọ*”, “*đánh bên trong lọ*” và “*chặn phá ở đáy lọ*” [6, tr.308]. Ở “*cổ lọ*”, âm mưu của Mỹ là thả mìn xuống các luồng lạch, tàu thuyền ra vào Cảng, ném bom phá hủy các phương tiện và hàng hóa ở Cảng, cần thiết sẽ phong tỏa Cảng. Bên “*trong lọ*” sẽ đánh vào các kho hàng, khu vực để nhiên liệu, các cầu, ga xe lửa và các mục tiêu khác. Ở “*đáy lọ*”, Mỹ tập trung đánh phá vào các tuyến đường giao thông thủy bộ nhằm bao vây, cô lập triệt để Hải Phòng. Mỹ biết rõ mỗi năm miền Bắc phải nhập khoảng 2,4 triệu tấn hàng các loại, 85% số đó được nhập qua Hải Phòng, trong đó có toàn bộ thiết bị, vũ khí nặng, xăng dầu [3, tr.99].

Thực hiện kế hoạch trên, từ ngày 4 đến 9/8/1967, hàng trăm lần máy bay Mỹ ném bom nổ ngay và chờ nổ xuống nhiều mục tiêu giao thông cách trung tâm thành phố từ 20 – 30 km.

Phía Đông Bắc, Mỹ đánh bến phà Rừng, bến Đụn, cầu Giá, cầu Đá Bạch, đập Minh Đức, ném hàng trăm quả bom chờ nổ xuống lòng sông Giá, sông Đá Bạch, sông Kinh Thầy ngăn chặn đường vận chuyển từ Hải Phòng đi Hà Bắc, Hà Nội bằng đường thủy.

Phía Tây Bắc, Mỹ liên tục đánh phá cầu Phú Lương, cầu Lai Vu, đoạn đường sắt qua ga Dụ Nghĩa, khu vực Thượng Lý, Hạ Lý, cầu Xe lửa, cầu Xi măng; rải bom chờ nổ xuống lòng sông Văn Dương, sông Hàn, ngã ba kênh Đồng, kênh Nứa, chặn con đường chiến lược từ Hải Phòng lên Hà Nội.

Phía Tây, Mỹ đánh cầu Nghìn, bến phà Quý Cao, bến phà Tiên Cự trên đường 10, bến phà Khuê đi Tiên Lãng, rải bom mìn xuống các bến bãi ven sông Luộc, các luồng sông Thái Bình, Văn Úc, sông Mới, chặn tất cả các tuyến đường bộ và đường sông từ Hải Phòng đi Thái Bình, Hà Nam Ninh và các tỉnh phía Nam.

Như vậy, Mỹ đã dựng được tuyến phong tỏa thứ nhất từ Tây Bắc xuống Tây Nam thành phố.

Nửa cuối tháng 8 năm 1967, Mỹ đánh bến phà Kiến An, đánh sập cầu Rế, cắt đứt đường 10 với đường 5, đánh phá ác liệt khu vực Cảng mới, Quán Toan, bến phà Kiên Bái, chia cắt đường 5 với đường 18 và đường đi Quảng Ninh. Mỹ còn thả bom chờ nổ xuống các lòng sông và các bến bãi ven sông Lạch Tray, Văn Úc, Thái Bình, Kinh Thầy tạo nên tuyến phong tỏa thứ hai cách trung tâm thành phố khoảng 10 km.

Đêm 2 tháng 9, Mỹ đánh sập cầu Rào, cầu Niệm, thả mìn, bom chờ nổ xuống dòng sông Lạch Tray. Những ngày sau đó, Mỹ đánh cầu Xe lửa, cầu Xi măng, cầu phao chợ Sắt, cầu phao Hiệp Hưng; rải mìn với mật độ dày đặc xuống đoạn sông từ Nhà máy Xi măng qua Xưởng 25, Xưởng Đóng tàu 3, sông đào Hạ Lý, sông Tam Bạc tạo nên tuyến phong tỏa thứ ba áp sát khu công nghiệp ven sông Cẩm và Cảng Hải Phòng, ngăn chặn cả 4 con đường ra vào thành phố.

Đến cuối tháng 9, khu vực nội thành mà trung tâm là Cảng đã bị phong tỏa bởi 3 tuyến, khoảng cách giữa các tuyến là 10 km. Toàn bộ hệ thống cầu, bến, phà, đường giao thông thủy bộ ra vào thành phố đều bị đánh phá. Số lượng bom mìn Mỹ ném xuống ba tuyến phong tỏa này tính từ ngày 4/8/1967 đến ngày 2/9/1967 là 11.492 quả bom phá nổ ngay, 2.277 quả bom chờ nổ, 736 quả bom bi mẹ (mỗi quả chứa 540 bom bi con), 7.221 quả tên lửa [12, tr.52]. Đồng thời với việc thả bom mìn, Mỹ tăng cường khống chế các hoạt động của Cảng, đe dọa và ghi sổ đen tàu nước ngoài, đuổi bắn từng chiếc ô tô, canô, tàu thuyền vận tải của Việt Nam.

Đánh giá đúng âm mưu và thủ đoạn đánh phá của địch, nắm vững đặc điểm địa hình và nhiệm vụ có ý nghĩa chiến lược của quân và dân thành phố trên mặt trận giao thông vận tải, dưới sự lãnh đạo của Trung ương Đảng,

Đảng bộ thành phố, được sự hỗ trợ của các đơn vị quân binh chủng đóng quân trên địa bàn, quân và dân Hải Phòng đã tích cực đánh địch đi đôi với các biện pháp mở các luồng vận chuyển mới, làm thêm nhiều đường vòng, đường tránh, cầu phà, bến bãi và phương tiện vận chuyển, tổ chức mọi lực lượng rà phá bom, mìn, thủy lôi, tăng cường khâu bốc xếp, chuyển tải nên Cảng và giao thông vận tải vẫn hoạt động liên tục, hàng hóa các loại vẫn không ngừng được chuyển tới các địa phương, vào chiến trường. Khối lượng hàng hóa nhập qua Cảng Hải Phòng năm 1967 - năm chiến tranh ác liệt nhất vẫn tăng 255.723 tấn so với năm 1966, tăng 354.276 tấn so với năm 1965 [13, tr.152].

Đầu năm 1968, do những thất bại nặng nề trên cả hai miền Nam - Bắc, ngày 31/3/1968, Mỹ buộc phải tuyên bố ngừng ném bom từ vĩ tuyến 20 trở ra. Cuộc chiến đấu của quân dân Hải Phòng chống chiến tranh phá hoại, phong tỏa của Mỹ vừa tròn 3 năm. Mỹ đã huy động 6.664 lần máy bay ném bom 982 trận (có 181 trận đánh đêm) vào 2.359 mục tiêu. Trong số đó có đến 769 mục tiêu (chiếm tới 32,6%) là các điểm, tuyến giao thông vận tải. Đặc biệt trong 2 năm 1965 và 1967, so với các mục tiêu dân sự, quân sự và kinh tế, mục tiêu giao thông vận tải bị đánh phá nhiều nhất. Mỹ đã ném xuống thành phố 355.000 quả bom, tên lửa (khoảng 8.000 tấn), phá hủy hơn 1 vạn ngôi nhà, 11 bệnh viện, 4 trường học, 4 nhà thờ, hàng trăm phương tiện, tàu thuyền, ô tô, xe lửa,... Đáp lại những hành động điên cuồng ấy, quân dân Hải Phòng đã bắn rơi 217 máy bay Mỹ, huy động gần 1,2 triệu lượt người, góp hơn 8 triệu ngày công phục vụ chiến đấu, đảm bảo giao thông vận tải, vận chuyển trên 300.000 chuyến hàng hóa, vũ khí [14, tr. 244-245], làm thất bại mọi âm mưu và hành động của Mỹ khi đánh phá các mục tiêu giao thông vận tải của Hải Phòng trong cuộc chiến tranh phá hoại lần thứ nhất (1965 - 1968).

3. Kết luận

Vị trí địa chiến lược và vai trò của một hậu phương lớn ở miền Bắc trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước đã quy định những thử thách, những nguy hiểm mà Hải Phòng phải đối mặt. Vì thành bại khi tiến hành đánh phá, phong tỏa Hải Phòng có ảnh hưởng không nhỏ đến các kế hoạch chiến tranh của Mỹ ở Việt Nam nên Hải Phòng luôn là một trong những trọng điểm của cuộc chiến tranh phá hoại miền Bắc. Phá hoại, hủy diệt các tuyến đường, phương tiện, lực lượng giao thông vận tải ở Hải Phòng vì vậy trở nên có ý nghĩa quan trọng đối với Mỹ. Trong những năm 1965-1968, Mỹ đánh phá liên tục vào các tuyến đường và các phương tiện vận tải, ném bom phong tỏa, hủy diệt các mục tiêu giao thông vận tải ở Hải Phòng. Đập tan mọi âm mưu và hành động chiến tranh của Mỹ, Đảng bộ, quân và dân thành phố Cảng đã kiên cường kết hợp đánh địch với đảm bảo giao thông vận tải để vừa góp phần vào sự phát triển kinh tế - xã hội của thành phố vừa phục vụ cuộc chiến đấu chống chiến tranh phá hoại vừa không ngừng chi viện sức người sức của cho tiền tuyến miền Nam. Cuộc chiến đấu đó cũng để lại nhiều kinh nghiệm quý báu cho công cuộc xây dựng và bảo vệ thành phố Cảng trong những giai đoạn lịch sử về sau.

TÀI LIỆU THAM KHẢO/ REFERENCES

- [1]. Ministry of Transport, *Transport industry with the resistance war against the US*. Transport Publishing House, Hanoi, 2015.
- [2]. T. B. Vu, "Haiphong events and the battle in the city," *Journal of Military History*, no. 6, pp. 17-22, 1996.
- [3]. Hai Phong Military Command, *Hai Phong - History of the War of Resistance to the Invasion of the American Imperialists*, People's Army Publishing House (in Vietnamese), Hanoi, 1989.
- [4]. M. Jon, and V. Dyke, *North Viet Nam strategy for survival*. Pacific Book, California, 1972.
- [5]. W. W. Momyer, *Air power in three wars (World war II, Korea, Vietnam)*, Illustrated by Licol AJC Lavalk, 1978.
- [6]. US Department of Defense, *Secret Documents on the Vietnam War*. Vietnam News Agency published, 1971.
- [7]. Q. D. Nguyen, *Hai Phong twice anti-blockade*. People's Army Publishing House, Hanoi, 1994.
- [8]. City Party Committee - People's Council - People's Committee of Hai Phong City, *Hai Phong - historic streets* (in Vietnamese). Hai Phong Publishing House, Hai Phong, 2012.
- [9]. M. Son, *Hai Phong city on the East coast*. Hai Phong Publishing House, Hai Phong, 1985.
- [10]. H. Carnot, *Hai Phong - Port of Tonkin*, Translated Documents, Archives of Hai Phong Party Historical Research Committee, 1938.
- [11]. K. Ho, "Some features of the transport front in the early period against the destructive war (1964-1967)," *Journal of Military History*, no. 6, pp. 11-14, 1998.
- [12]. The High Command of Hai Phong, *Hai Phong bravely won (1965-1968)*. Hai Phong Publishing House, Hai Phong, 1968.
- [13]. Hai Phong Party Committee Executive Committee, *History of Hai Phong Port Party Committee*. Hai Phong Publishing House, Hai Phong, 1982.
- [14]. Hai Phong Party Committee Executive Committee, *History of Hai Phong Party Committee*, Volume II, Hai Phong Publishing House, Hai Phong, 1996.